

16 oct.
2025
-
18h



Webinaire

**Banalisation de la Chaucidou :
Bonne ou mauvaise idée ?**





Infos pratiques



- Le webinaire est enregistré et son replay sera disponible.
- Une synthèse des échanges sera éditée sous forme de fiche outil à la suite du webinaire
- Vous recevrez le support de présentation
- Les micros sont coupés pendant le temps des présentations pour éviter les interférences. Vous pourrez prendre la parole et poser vos questions à la suite des interventions. N'hésitez pas à joindre les intervenants avec la boîte de dialogue Q/R.

00

Déroulé



Nos intervenants de la soirée



Christelle Cubaud

*Présidente
AF3V*



Sébastien Marrec

*Consultant Mobilité
BL Evolution*



Eric Brouwer

*Délégué AF3V et pilote
du GT "Amélioration des voies partagées"*

Banalisation de la Chaucidou : bonne ou mauvaise idée ?

Webinaire
jeudi 16 octobre 2025

00

Déroulé



1. Mot d'introduction
2. Présentation des ressources disponibles
3. Définition et constat général
4. Recommandations
5. Discussion
6. Questions / Réponses

*Fin du webinaire
prévue à 19h30*

Banalisation de la Chaucidou : bonne ou mauvaise idée ?

Webinaire
jeudi 16 octobre 2025

01

Mot d'introduction



Christelle CUBAUD
Présidente AF3V

Banalisation de la Chaucidou : bonne ou mauvaise idée ?

Webinaire
jeudi 16 octobre 2025

Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière :

LA référence réglementaire pour
les marquages au sol des CVCB.

INSTRUCTION INTERMINISTÉRIELLE
SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE
du 22 octobre 1963

1^{ère} PARTIE : Généralités

PREAMBULE	
Article 1er. Objet de la signalisation routière	
Article 2. Fondement et intangibilité de la signalisation routière.	
Article 3. Catégories de signalisation.	
Article 3-1. Types de panneaux.	
Article 4. Principes de base de la signalisation.	

INSTRUCTION INTERMINISTÉRIELLE
SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE
du 22 octobre 1963

7^{ème} PARTIE : Marques sur chaussée

CHAPITRE 1ER - GENERALITES.....	4
Article 113. Conditions générales d'emploi des marques.....	4
Article 113-1. Caractéristiques générales des marques.....	6
Article 113-2. Choix des modulations et largeurs des lignes	8
Article 113-3. Matériaux ou dispositifs rétroréfléchissants.....	10
CHAPITRE 2 – DELIMITATION DES VOIES EN SECTION COURANTE.....	11
Article 114. Routes à deux voies de rase campagne	11
Article 114-1. Routes à trois voies de rase campagne	11
Article 114-2. Routes à quatre voies, routes à 2 x 2 voies, autoroutes en rase campagne	12
Article 114-3. Voies réservées à certaines catégories de véhicules.....	13
Article 114-4. Bordures et rives de chaussées	14
Article 114-5. Marquage des voies et rues en milieu urbain.....	15
CHAPITRE 6 – AUTRES MARQUES.....	43
Article 118. Passages pour piétons	43
Article 118-1. Marques relatives aux cycles.....	43

Sources

PARTIE 1 :
https://equipementsdelaroute.cerema.fr/IMG/pdf/IISR_1ePARTIE_VC_20160215_cle2e3a4d.pdf

PARTIE 7 :
https://equipementsdelaroute.cerema.fr/IMG/pdf/IISR_7ePARTIE_VC_20160215_cle217e65.pdf



2017



Mise à jour de la fiche n°37 du Cerema **en cours**

Réponse en cours à la commande du comité interministériel de sécurité routière de juillet 2023 portant sur une trentaine de mesures.

Dont la **mesure 17** visant à préciser le contexte d'emploi des **CVCB** et leurs conditions d'implantation.

Sources :

- [Cerema, Vélo Aménagements : recommandations et retours d'expériences. Fiche n°37, Chaussée à voie centrale banalisée](#)
- [CISR Présidé par Elisabeth Borne, Première Ministre, Dossier de presse, juillet 2023](#)

Contexte d'emploi des CVCB

Nom : **Christelle CUBAUD**
Organisme (collectivité, association, bureau d'études) : **association AF3V**

Vos remarques et suggestions concernant

La vitesse maximale autorisée

Votre position par rapport à la VMA de 70 km/h : NON favorable à cette VMA de 70 km/h. Si cette VMA est néanmoins retenue, elle ne serait acceptable que sous réserve de TMJA < 800 véh./j. + mise en place d'écluses à intervalles réguliers (200 m ?)

Le profil en travers

Le tableau figurant page 2 est pertinent pour les vitesses jusqu'à 50 ou moins (cf. remarque ci-dessus). Il permettrait de d'aménager en CVCB un certain nombre de routes étroites à faible trafic.

Les types de véhicules admis

Nous approuvons l'idée d'interdiction de ces voies aux PL (sauf desserte locale)

Les distances de visibilité

Pas de remarque

La signalisation horizontale et verticale

L'AF3V souhaite que les doubles chevrons soient rendus obligatoires. En complément de ces doubles chevrons, des figurines piétons devraient être recommandées en l'absence de trottoir.
L'AF3V souhaite que la mise en place d'un revêtement distinct pour l'accotement soit rendue obligatoire (avec les précautions indiquées quant à l'adhérence), a minima par un grenaillage ou hydrodépavage des accotements.
La définition d'un panneau dédié doit en effet être réalisée en expérimentant plusieurs propositions.

Les aménagements complémentaires

L'AF3V recommande fortement la mise en place d'écluses à intervalles réguliers. Nous aimerions que ces écluses soient rendues obligatoires a minima en entrée de CVCB et au niveau des passages protégés piétons (avec by-pass vélos...).

Le traitement des intersections

Pas de remarque. L'ISR pourrait cependant être amendée pour permettre un traitement identique du cédez-le-passage et du STOP

Le niveau de trafic

Nous suggérons un abaissement des seuils de trafic à 3000 / 1500 / 800 (au lieu de 4000 / 2000 / 1000

Autres remarques et suggestions concernant les CVCB

L'AF3V souhaite que la CVCB ne soit utilisée qu'en dernier recours, lorsque toutes les autres options de vrais aménagements cyclables séparatifs ont été étudiées. Le renforcement des contraintes d'aménagements souhaitées est de nature à ne plus faire de la CVCB un aménagement « au rabais ».
Nécessité de rappeler que la CVCB n'est pas un aménagement permettant de satisfaire aux dispositions de l'article L 228-2 du code de l'environnement, applicable en cas de rénovation de voies urbaines.



Contribution de l'AF3V envoyée le 10 septembre.

Remarques et suggestions concernant

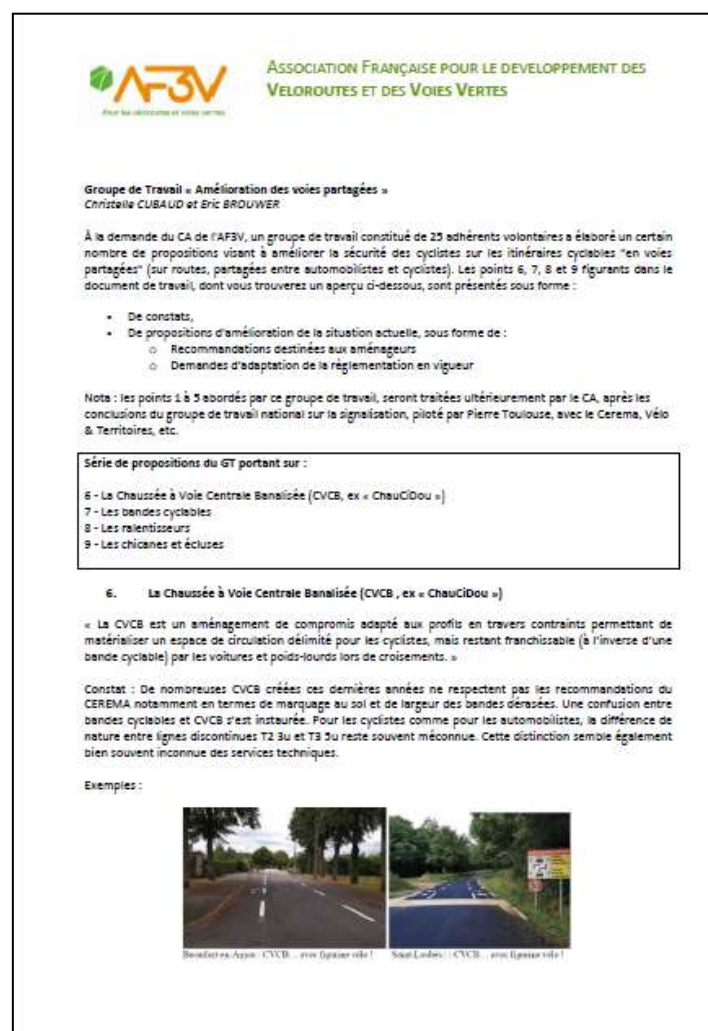
- la vitesse maximale autorisée
- la signalisation horizontale et verticale
- les véhicules admis
- les aménagements complémentaires
- etc.

02

Les ressources disponibles



2024 *Pour les véloroutes et voies vertes*



2022



2023



2024



2024

Seulement 8
lignes consacrées
à la chaudiou
dans tout le
document.

Banalisation de la Chaudiou : bonne ou mauvaise idée ?

Webinaire
jeudi 16 octobre 2025

03

Définition et constat général



Eric Brouwer

*Délégué AF3V et pilote
du GT "Amélioration des voies partagées"*

Banalisation de la Chaucidou : bonne ou mauvaise idée ?

Webinaire
jeudi 16 octobre 2025

03

Définition



Chaucidou = CVCB

La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB)
est une chaussée **sans marquage axial** dont les **lignes de rive sont rapprochées de son axe**.



**C'est le
minimum
réglementaire
!**

Banalisation de la Chaucidou : bonne ou mauvaise idée ?

Webinaire
jeudi 16 octobre 2025

Article 114-3. Voies réservées à certaines catégories de véhicules

1. - Bandes cyclables

Les bandes cyclables sont délimitées sur la chaussée par une ligne discontinue de type T3 et de largeur 5u.

Article 114-4. Bordures et rives de chaussées

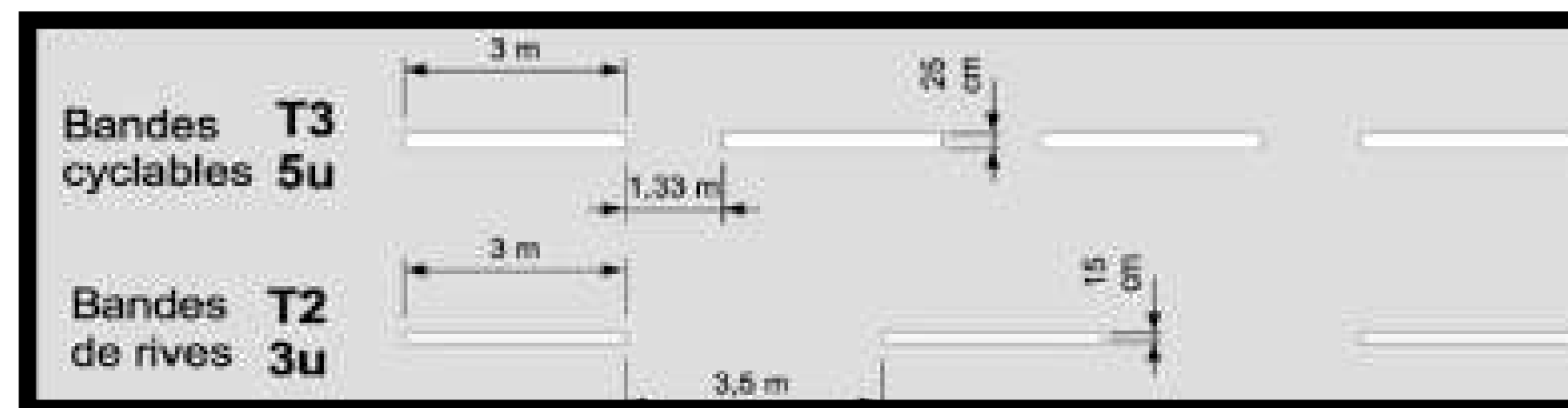
Lorsque les chaussées sont munies de bordures et que celles-ci sont peintes, le marquage doit être blanc en dehors des cas prévus à l'article 118-2.

Quand les chaussées ne comportent pas de bordures, il peut être opportun de matérialiser les limites de la chaussée par une ligne de rive.

A. - Routes

Section courante

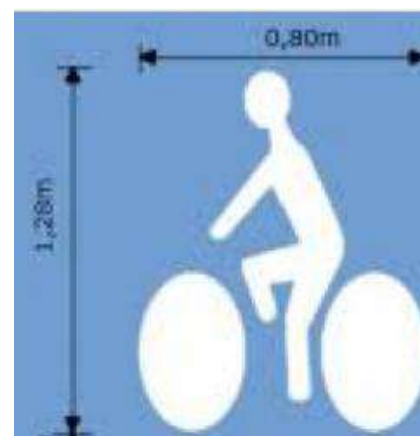
Sur route, la ligne de rive est de type T2 et de largeur 3u.



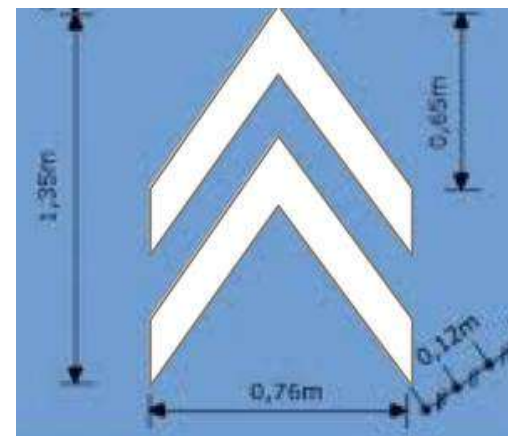
C - Marques complémentaires

Le marquage des voies cyclables peut être complété par :

- des figurines au sol : la figurine indiquant l'accès d'une voie conseillée aux cyclistes (cf. article 66) peut être insérée dans un cadre ; l'utilisation d'une figurine se déduisant par homothétie de rapport $\frac{1}{2}$ est possible. Elle peut être complétée par une flèche directionnelle.



possible sur
bandes cyclables
(mais pas en rives
de chaussée)



possible en rives de
chaussée et sur
chaussée (mais pas sur
bandes cyclables)

Les doubles chevrons peuvent également être utilisés en rives de chaussée. Des schémas de principe sont proposés en annexe D.2.

Article R431-9 ([Modifié par DÉCRET n°2015-808 du 2 juillet 2015 - art. 13](#))

- ...
- Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les accotements équipés d'un revêtement routier.

Article R110-2

- chaussée : partie (s) de la route normalement utilisée (s) pour la circulation des véhicules ;

Rappel : les lignes de rive matérialisent les limites la chaussée



Charleville-Mézières : bandes cyclables prolongées à l'identique en rives de CVCB, beaucoup trop étroites.

Banalisation de la Chaucidou : bonne ou mauvaise idée ?

Webinaire
jeudi 16 octobre 2025

03

Constat général



St-Rémy-de-Provence : une CVCB qui a toutes les caractéristiques d'une route avec bandes cyclables (trop étroites...)

Banalisation de la Chaucidou : bonne ou mauvaise idée ?

Webinaire
jeudi 16 octobre 2025

03

Constat général



Saintes (route des Gonds) : coloration et chicanes intéressantes, mais marquage T3 3u, largeur insuffisante et matérialisation chicanes non pérennes...

Banalisation de la Chaucidou : bonne ou mauvaise idée ?

Webinaire
jeudi 16 octobre 2025



Signalisation verticale anarchique

04

Recommandations



Sébastien Marrec

Consultant mobilités - BL Evolution

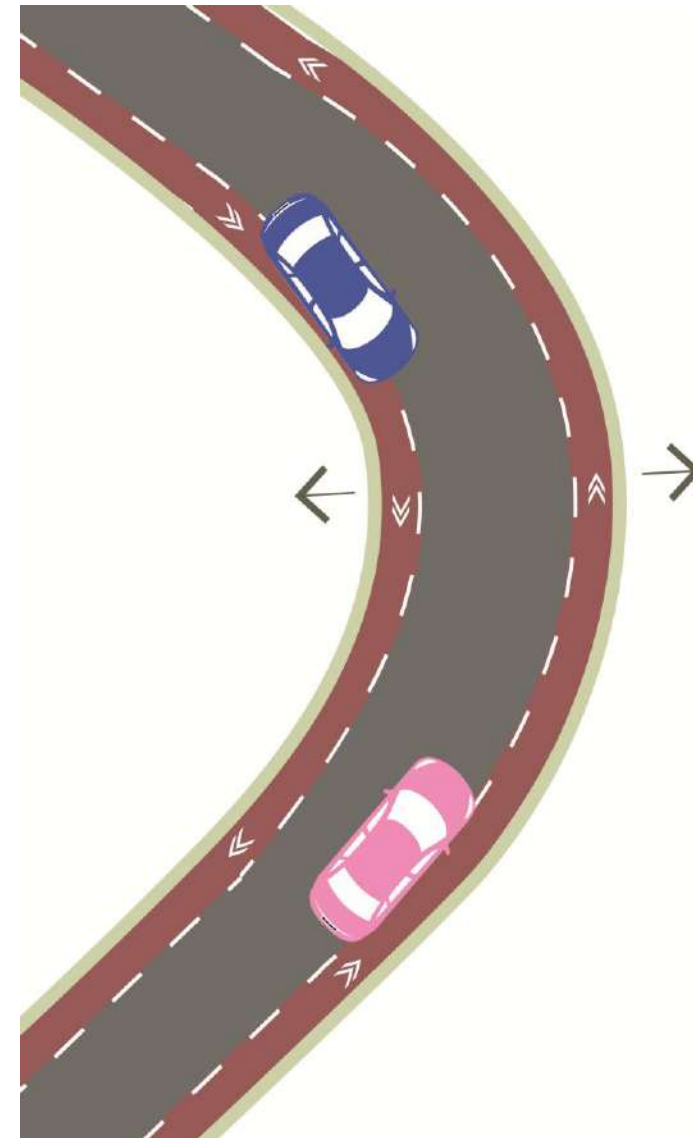
Banalisation de la Chaucidou : bonne ou mauvaise idée ?

Webinaire
jeudi 16 octobre 2025

Webinaire - « Banalisation de la chaudiou, bonne ou mauvaise idée ? »

Pour des chaudiou fonctionnelles !

Webinaire AF3V – 16 octobre 2025



Contacts BL évolution

Sébastien MARREC

Consultant mobilités

sebastien.marrec@bl-evolution.com



QUI SOMMES-NOUS ?



Grands groupes - PME



Institutions financières



Territoires



Campus - ONG

NOS CLIENTS

**CABINET DE CONSEIL
EN TRANSITION ÉCOLOGIQUE
COOPÉRATIVE À MISSION**

+14

ANS D'EXPÉRIENCE

+500

CLIENTS

+80

PERSONNES



PARIS



GRENOBLE



LYON



MARSEILLE



RENNES

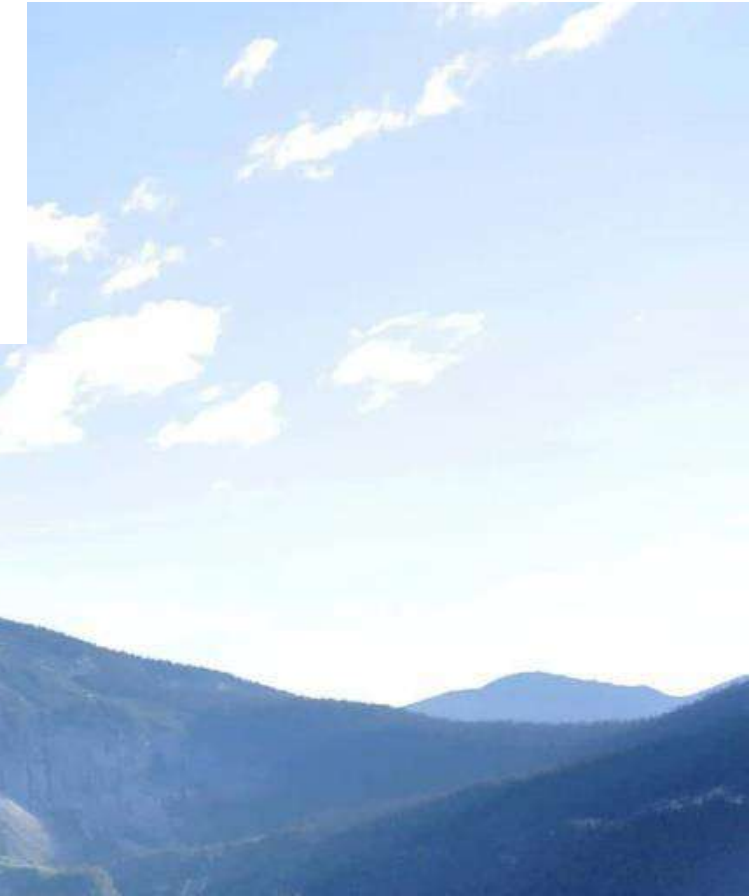
NOS BUREAUX



VOTRE TRANSITION ÉCOLOGIQUE ACCOMPAGNÉE PAR BL ÉVOLUTION



BL ÉVOLUTION vous apporte
CONSEILS et **MÉTHODES** pour vous aider à
accélérer la transition écologique.



NOTRE RAISON D'ÊTRE :

“

*À l'heure où les crises environnementales, sociales, sanitaires, interrogent et bouleversent les modèles économiques et sociaux, BL évolution apporte à ses clients conseils et méthodes pour accélérer la transition écologique. Nous croyons à la nécessité d'apporter les meilleures analyses et outils pour équiper les acteurs publics et privés dans leurs stratégies d'**adaptation** et de **transformation**. Nous sommes engagés à leurs côtés pour réussir chaque étape et dessiner, avec eux, des perspectives de développement plus **écologiques**, plus **solidaires** et donc, plus **durables**.*

”



NOS EXPERTISES

Accompagnement des entreprises et territoires
sur les grands enjeux de la transition écologique



TRANSITION ÉCOLOGIQUE
DES TERRITOIRES



MOBILITÉS



ÉCONOMIE CIRCULAIRE



RSE



CLIMAT



BIODIVERSITÉ



SOBRIÉTÉ NUMÉRIQUE



RÉFÉRENCES MOBILITÉS

Bretagne

CC Bretagne Romantique
Ville de Lanester
Liffré-Cormier Communauté
Pontivy Communauté
Ville de Tinténac
Ville de Theil-de-Bretagne
Ville de Fougères
CC de la Baie du Cotentin
CC du Pays de Landivisiau
CC du Pays Bigouden Sud
CC Dol-de-Bretagne

Normandie

Ville d'Avranches
CC Baie du Cotentin
Caux Seine Agglo
Côte Ouest Centre Manche
CC Cingal-Suisse Normande
CA Fécamp Caux Littoral
Ville de Fécamp
CC Granville Terre et Mer
CA Mont-Saint-Michel Normandie
Centre-Val-de-Loire
CD d'Eure-et-Loir
Commune de la Ferté Saint-Aubin
CC Bléré-Val de Cher
Commune de Lucé

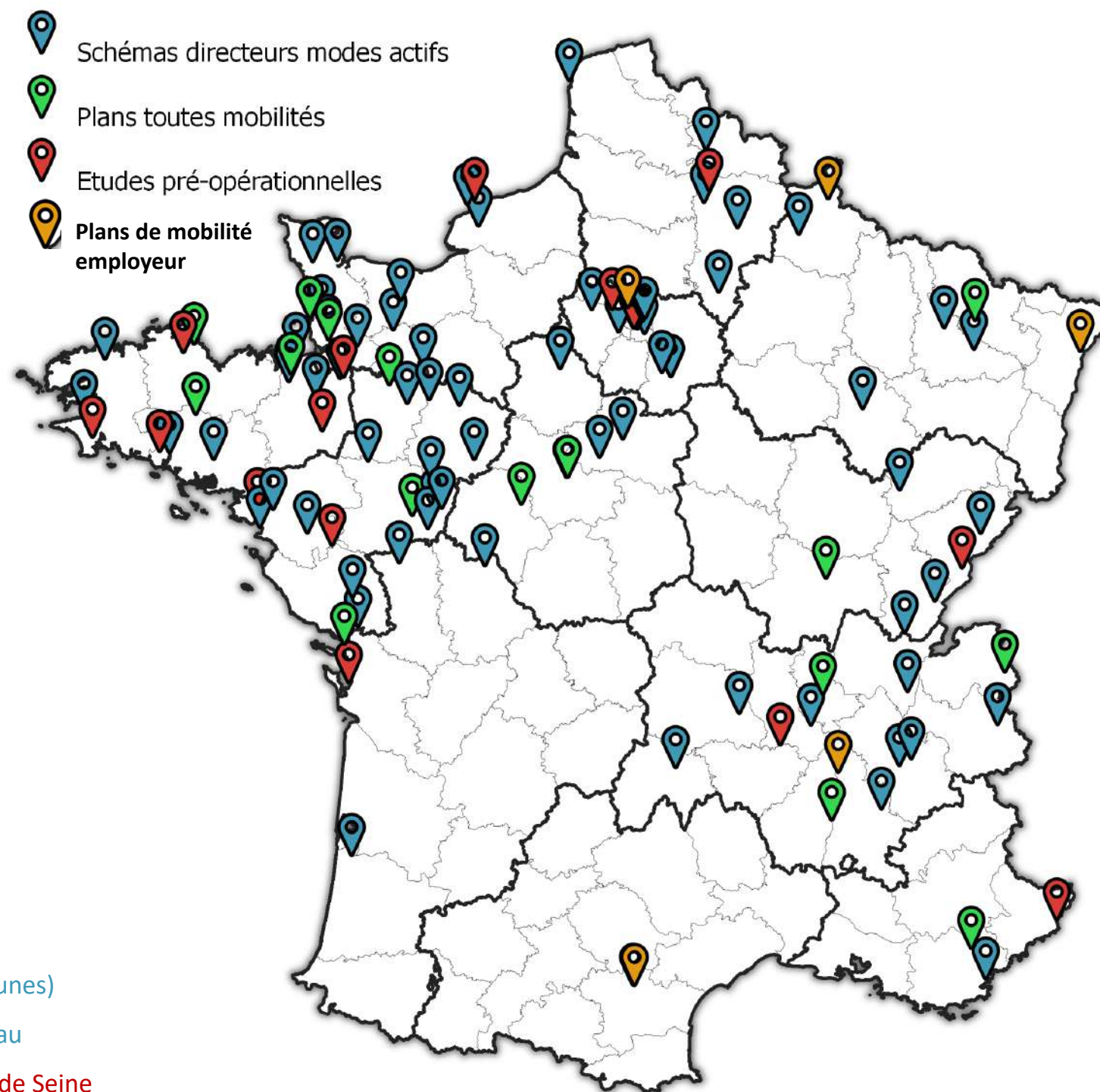
Pays de la Loire

Ville de Baugé-en-Anjou
Ville de Doué-en-Anjou
Ville de La Chevrolière
Ville de Montreuil-Bellay
Ville de la Plaine-sur-Mer
Ville d'Allonnes
CA Saumur Val de Loire
Mayenne Communauté
CC Mont des Avaloirs
Anjou Bleu Communauté
Ville de Sainte Hermine
Montval-sur-Loir
CC Sud Estuaire
CA Saint-Nazaire

Île-de-France

Ville de Chevilly-Larue
CC Gally Mauldre
CC Moret Seine et Loing
CA Paris-Saclay (+ 4 communes)
CA du Pays de Fontainebleau
CA Saint-Germain Boucles de Seine
Ville de Yerres
EPT Grand Orly Seine Bièvre
Ville d'Orly
Ville de Joinville-le-Pont
Ville de Nogent-sur-Marne
CA du Pays de Fontainebleau

-  Schémas directeurs modes actifs
-  Plans toutes mobilités
-  Etudes pré-opérationnelles
-  Plans de mobilité employeur



Nouvelle-Aquitaine

CC Aunis Atlantique
Ville de Châtelleraut
CC des Grands Lacs
Ville de Marennes
CA La Rochelle

Occitanie

Département de l'Aude

Provence-Alpes-Côte-d'Azur

CA Dracénie Provence Verdon

Hauts-de-France

Pays du Cambrésis
CA du Pays de Laon
Commune du Portel
Ville de Saint-Quentin
CA du Saint-Quentinois
CA de la Région de Château-Thierry

Grand Est

CC du Bassin de Pompey
CA de Chaumont
PETR du Lunévillois
CC du Pays Rethélois
CC du Saulnois

Bourgogne Franche-Comté

CC du Haut-Jura Arcade
PNR Doubs Horloger
CC Val de Gray
CC Sud Côte Chalonnaise

Auvergne-Rhône-Alpes

CC Bugey-Sud
Commune de Die
PNR Livradois-Forez
PNR Vercors
Ville de Saint-Chamond
Hautes Terres Communauté
CC Marches-du-Velay-Rochebaron
CC des Vallons du Lyonnais
CC Ardèche Rhône Coiron
Assemblée du Pays de Tarentaise-Vanoise
CC de la Vallée de Chamonix-Mont-Blanc
SMMAG – Grésivaudan
CA du Haut-Bugey Agglomération



RÉFÉRENCES PLANIFICATION, ÉTUDES ET DESIGN

Notre Bureau d'étude présente une longue expérience des problématiques de transition des collectivités, notamment dans le domaine du climat ; les politiques **de transports, de mobilité**, énergétiques et les problèmes de planification...

BL évolution affiche une longue expérience réussie, en matière **d'animation, de mobilisation** et de modération des personnels territoriaux, des élus ; mais aussi de **sensibilisation-concertation** des habitants et des acteurs (économiques, citoyens, associatifs...).

Usager du vélo au quotidien pour ses déplacements professionnels ou ses loisirs, le chef de projet proposé dispose d'une expertise d'usage et sait faire la part des choses afin de transmettre un message équilibré, non confrontant et adapté à chaque cible permettant de **maximiser le passage à l'action politique ou citoyenne**.

Les expériences techniques croisées de notre équipe, renforcées par une bonne connaissance des territoires, permettent de proposer aujourd'hui une **offre globale et intégrée** qui, de l'animation/mobilisation des acteurs à la qualité des rendus, et de la pertinence des méthodologies au sérieux des analyses, vise une quête commune de l'excellence, et démontre notre réel engagement dans nos missions.

Schéma directeurs cyclables et schémas directeurs modes actifs : Commune de Saint-Avé • Commune La Plaine-sur-Mer • Commune de Saint-Chamond • Commune de Châtellerault • CA Plateau de Saclay • Communes d'Epinay-sur-Orge, de Palaiseau, de Chilly-Mazarin • Commune de Montval-sur-Loir • CC Bretagne Romantique • CC Dol de Bretagne • CC du Pays de Landivisiau • CA Aunis Atlantique • CA de Laon • CC Monts des Avaloirs • CA Flers Agglomération • CC Liffré Cormier Communauté • PETR Pays de Cambrésis • CA Chaumont • CA Saumur Val de Loir • CA Bocage Bressuirais • CC Haut-Jura Arcade • CC Cingal-Suisse normande • CC Bugey Sud • CC des Grands Lacs • CC Bassin de Pompey • CC Pays Rethélois • Agglomération du Saint Quentinois • CC Gally Mauldre • Département d'Eure-et-Loir

Aménagements cyclables (AMO, études de faisabilité, AVP) : Ville de Lanester (étude de faisabilité d'un aménagement cyclable de 2 km en site urbain et périurbain avec des franchissements importants) • Ville de Saint-Quentin (aménagement cyclable structurant de 2 km en site urbain) • Ville de Marennes-Hiers-Brouage (création d'une zone 30 avec généralisation du double-sens cyclable et études de circulation) • CC Pays Bigouden Sud (études de faisabilité d'aménagements cyclables de deux itinéraires et 30 km au total / Contrôle externe pour les études et travaux réalisés dans le cadre de l'AAP Territoires Cyclables) • PNR Livradois Forez (création d'un itinéraire vélo le long de la vallée de la Dore • CA de Saint-Germain Boucles de Seine (plan de jalonnement cyclable) • Grand Orly Seine Bièvre (étude de faisabilité sur 6 axes cyclables) • CC Cingal Suisse Normande (AMO d'urbanisme cyclable sur environ 30 km) • CD Alpes-Maritimes (sécurisation de l'Eurovéloroute 8 entre Monaco et Menton)

Missions de design de services pour le vélo (parkings, flottes, services d'entretien, signalétique, etc.) pour Vinci, 3F, Cogedim, Bouygues, Grand Paris Habitat, Quartus, Lozinger, Ogic, ENGIE... BL évolution est aussi intervenant pour le programme Alvéole Plus



VALORISER LES ATOUTS DES TERRITOIRES

Nos études, insights et articles



Régulièrement, *BL évolution* publie des études sur les mobilités actives dans le but de **soutenir la transition des territoires français**. L'ensemble des études est disponible gratuitement sur notre site internet : bl-evolution.com/publication/



Nos consultants interviennent aussi fréquemment sur LinkedIn pour faire part de leur expertise sur des sujets précis, par exemple :

- [Piste cyclable et entrée riveraine, comment gérer le dénivelé ?](#)
- [Un alternat voiture pour aménager une piste cyclable](#)
- [Violence motorisée, aménagements cyclables déficients](#)



Mise au point liminaire

Les CVCB se développent beaucoup en France depuis une dizaine d'années avec l'application de la loi LAURE, l'essor du vélotourisme et la dynamique du Plan vélo et marche national. À titre d'exemple, en quatre ans, entre 2021 et 2024, près de 50 km de CVCB ont été aménagées dans le seul département de la Somme pour un budget d'un million d'euros. Les CVCB causent peu d'accidents, mais ils ont mauvaise presse...

Les bandes des CVCB ne sont pas réservées aux cyclistes. C'est par conséquent un aménagement qui offre un moins bon niveau de cyclabilité en comparaison des pistes cyclables et des voies vertes. Néanmoins, les CVCB sont largement rejetées en raison du flou autour de leur domaine d'emploi et de leur mauvaise conception, très fréquente, qui les rend inopérantes ou entraînent une confusion avec les bandes cyclables.

BL évolution ne défend pas la CVCB comme un aménagement « miracle », pertinent en toutes conditions, ne cautionne pas son mésusage, mais défend son utilité dans la palette des aménagements à destination des aménageurs, en particulier en milieu rural, pour mieux intégrer les modes actifs au réseau routier existant, et formule des recommandations.

Actualités : réunion du comité interministériel de la sécurité routière (juillet 2023), mesure 17 :

« Préciser le contexte d'emploi des chaussées à voie centrale banalisée » avec la mise à jour de la fiche 37 du Cerema (2017)
+ groupes de travail au Cerema

Objectifs :

- permettre une cohabitation plus facile et des risques moindres entre les cyclistes et les véhicules motorisés
- préciser le contexte d'emploi de cet aménagement et les conditions d'implantation



Les CVCB mal conçues

Les rives sont souvent trop étroites, ne garantissant pas un sentiment de sécurité suffisant.

Il n'est par ailleurs pas rare de voir des pictogrammes vélo sur les CVCB, alors qu'ils sont interdits puisqu'ils entraînent une confusion avec les bandes cyclables. En revanche, les chevrons sont réglementaires et leur marquage à intervalles réguliers est recommandé.

Par ailleurs, les lignes de dissuasion (T3 5u) utilisées pour les bandes cyclables sont souvent tracées à la place de lignes de rives (T2 3u), propres aux CVCB et aux accotements revêtus.

**CVCB sur la D44 au niveau du pont du canal du Rhône à Mondragon (Vaucluse)
avec pictogrammes apposés par erreur**

Photo : Conseil Départemental du Vaucluse





Les CVCB implantées à mauvais escient : VMA et volume de trafic motorisé



Les CVCB sont souvent implantées sur des voies trop circulées par les véhicules motorisés, avec un trafic dépassant largement les 4000 véhicules/jour, et restent également souvent **limitées à 70 voire 80 km/h**, ce qui porte préjudice à la covisibilité et à la sécurité en raison non seulement de la vitesse maximale autorisée en tant que telle mais aussi du différentiel de vitesse entre vélos et véhicules motorisés.

CVCB sur une route départementale de la Somme

Photo : Conseil départemental de la Somme



Les CVCB implantées à mauvais escient : circulation de véhicules lourds



Les CVCB sont parfois implantées sur des voies où circulent des lignes régulières de bus / car et fréquemment des poids lourds, ce qui entraîne une cohabitation forcée entre usagers vulnérables et véhicules lourds et puissants, empêchant le sentiment de sécurité nécessaire à l'usage du vélo par tous les publics. L'emprunt par des poids lourds doit rester limité pour que la CVCB reste fonctionnelle. La réussite d'une CVCB en milieu rural est aussi incompatible avec un passage fréquent de véhicules agricoles toute l'année ou à certains moments de l'année. Des élargissements ponctuels sur la voie offrant des espaces de refuge peuvent améliorer le sentiment de sécurité des cyclistes.

CVCB sur une RD à Mours-Saint-Eusèbe, dans une zone d'activités, empruntée par des bus et des poids lourds

Capture Google Street View



Les CVCB implantées à mauvais escient : les réseaux cyclables structurants



Il arrive que des collectivités utilisent les CVCB dans le cadre de l'aménagement d'un **réseau magistral** ou d'un **réseau à haut niveau de service**, alors qu'elles n'offrent pas des conditions suffisantes de confort et de sécurité pour des réseaux très sollicités par les cyclistes, ce qui est la vocation de ces réseaux. Les CVCB sont plutôt à envisager pour des **réseaux cyclables secondaires** en milieu urbain et périurbain ou pour des **réseaux ruraux**.

CVCB boulevard Pierre Le Moine,
sur une branche du réseau à haut niveau de service de
Rennes Métropole (section considérée comme aménagée
définitivement)

Capture Google Street View

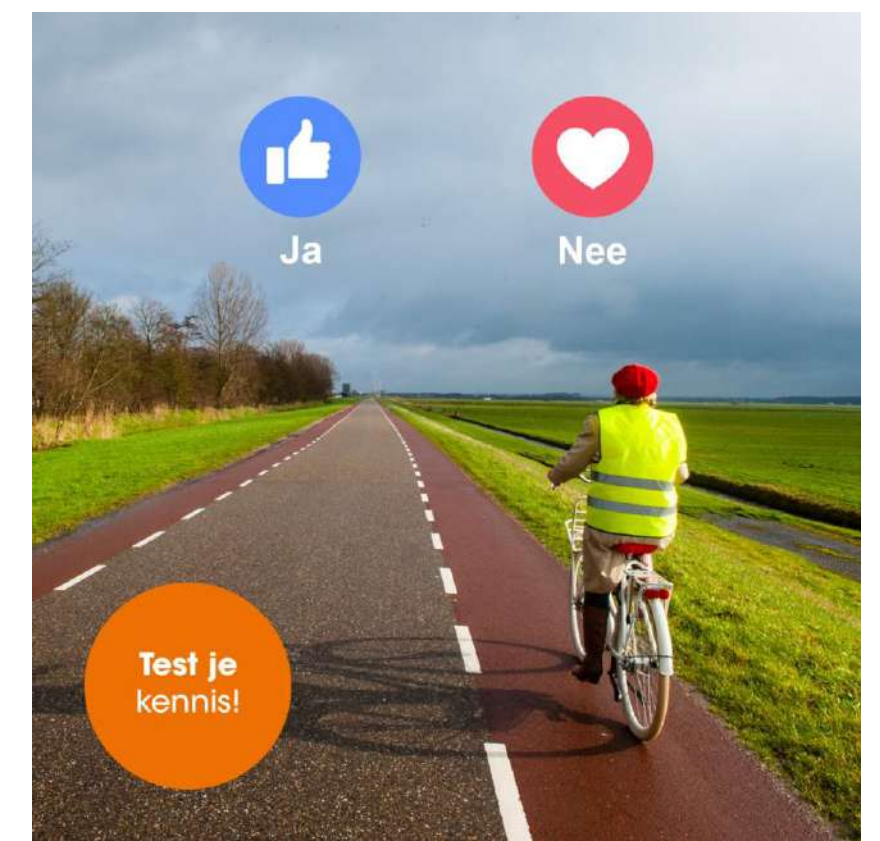


La CVCB, une solution pas si exceptionnelle... dans les pays plus cyclables

Aux Pays-Bas, le réseau cyclables est constitué notamment de milliers de kilomètres de *fietssuggestiestrooken* (bandes cyclables de suggestion), qui font partie de la chaussée. L'objectif est de rendre la présence de cyclistes plus visibles des automobilistes sur des voies partagées qui ne peuvent être dotées de pistes cyclables ou être fermées à la circulation générale, dans l'absolu ou à court terme. Un autre objectif est de faire ralentir les automobilistes par le rétrécissement visuel de la chaussée.

Les cyclistes doivent bénéficier de rives larges (la Fietzersbond recommande des bandes de 1,70 m) pour permettre à deux cyclistes de rouler côte à côte, qui sont souvent matérialisés en couleur (rouge, ocre) ou avec des revêtements différents, mais pas systématiquement : on trouve parfois de simples lignes discontinues parallèles. Elles ne sont généralement pas signalées, ni par marquage au sol, ni par panneau, pour éviter de les assimiler à de véritables bandes et pistes cyclables. La Fietzersbond les critique et les qualifie de « fausses pistes cyclables » mais s'en sert pour réclamer des aménagements plus qualitatifs à terme.

On trouve aussi l'équivalent des CVCB en Suisse, en Allemagne, au Danemark, et même aux États-Unis.





La CVCB, une solution pas si exceptionnelle... en France aussi



Sur les ouvrages d'art : ici le pont de la Loi à Ruffieux (Savoie)

Crédits photo : Département de la Savoie



En forêt, sur une route bordée de talus, rue du Château à Quimper

Crédits photo : Jean-Jacques Banide, Ville de Quimper



La CVCB, une solution pas si exceptionnelle... en France aussi



Sur une voie bordée d'arbres : ici la chaussée du Câtelet, entre des étangs, à Long (Somme)
Capture Google Street View



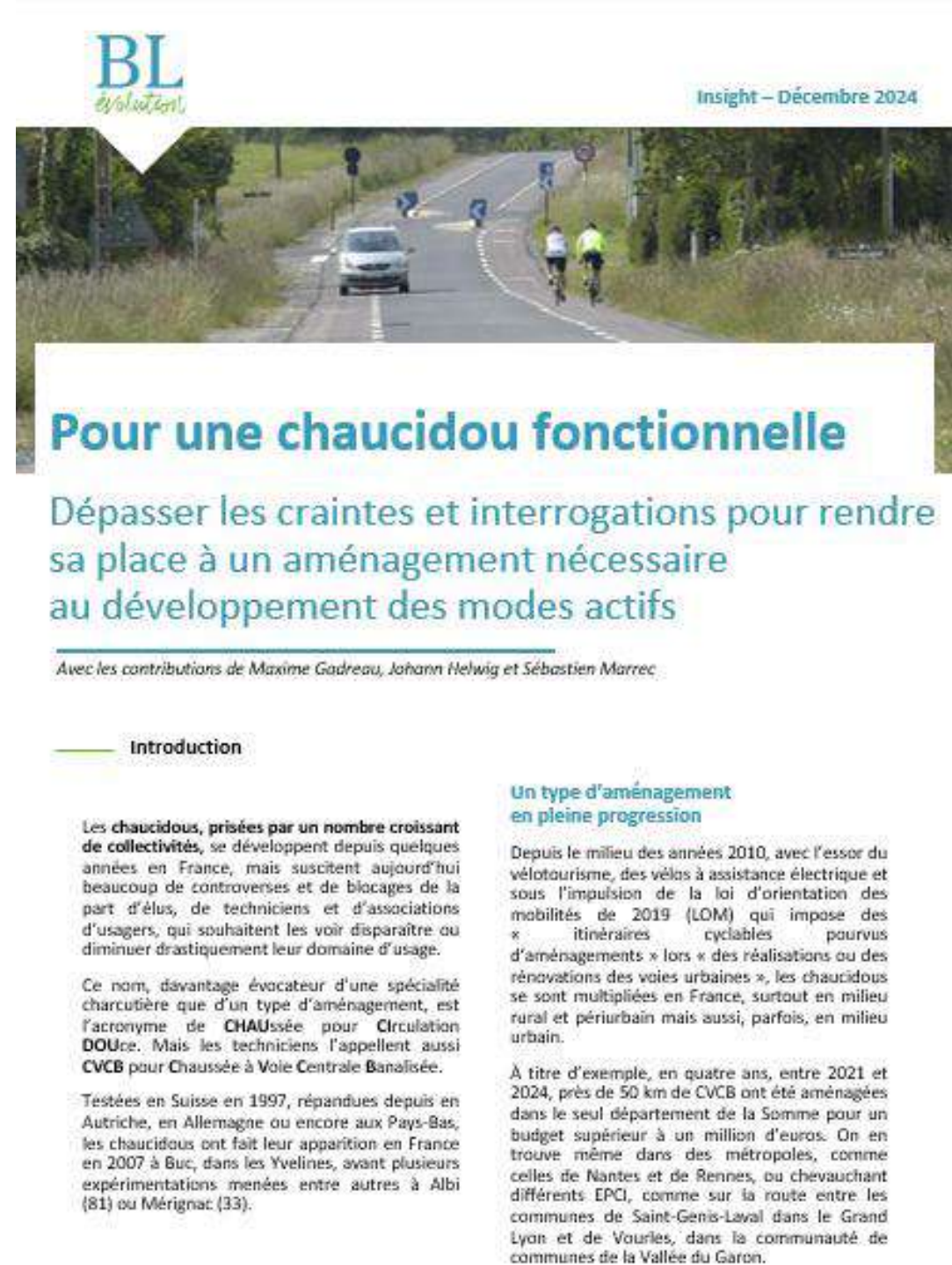
Entre des marais, sur une digue : ici D92 entre Guérande et La Turballe (Loire-Atlantique)
Crédits photo : Département de Loire-Atlantique



CVCB sur la route-digue (RD71) du marais d'Orx, entre les communes de Labenne, Orx et Saint-André-de-Seignanx



BL évolution a publié un « insight » intitulé « Pour une chaudière fonctionnelle » fin 2024.



Ce qu'il contient

- 16 pages de réponses et solutions
- 10 illustrations légendées
- 1 tableau synthétique et 9 schémas d'aide à la conception (en aggro / hors aggro, continuité de la CVCB dans les virages, largeurs disponibles...)
- Une bibliographie
- Un point de vue sur l'aménagement, mais aussi sur son rôle dans la cyclabilité de la France

Ce qu'il ne contient pas

- Tous les cas de figure du domaine d'usage de la CVCB
- Des illustrations de contre-exemples, implantés à mauvais escient et mal conçus (très nombreux et que tous les usagers ont déjà constatés)
- Les coûts en fonction des choix de conception, de la présence de dispositifs ralentisseurs, de la nécessité d'élargir la chaussée...



Les objectifs de notre publication

Pour une chaucidou fonctionnelle

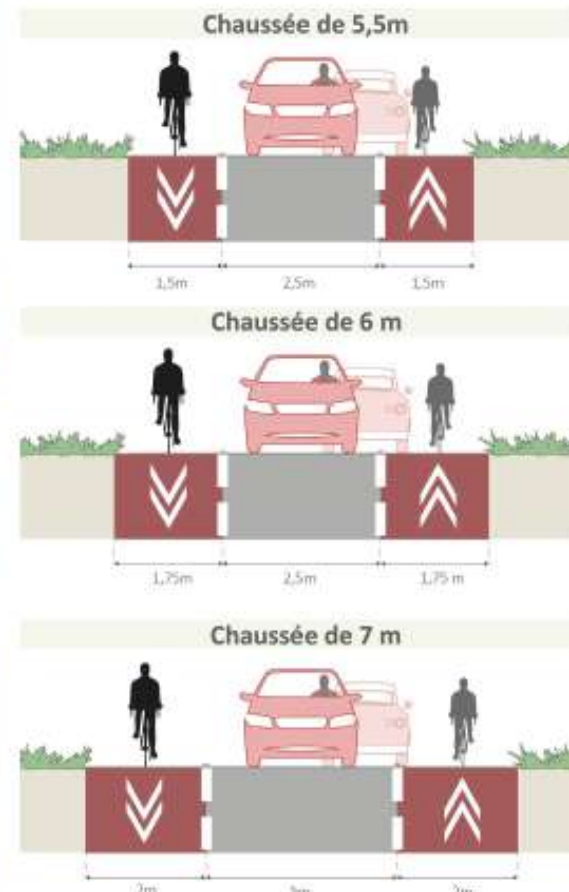
Dimensionnement

Au printemps 2024, la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) a publié un guide de préconisations sur l'aménagement des réseaux cyclables hors agglomération. Cette administration centrale qui définit et met en œuvre les orientations nationales en matière de mobilité, préconise un domaine d'emploi des chaucidou très restrictif, dont les critères ne s'appuient sur aucun argument ou retour d'expérience : 6,5 à 7 m de largeur et un volume de trafic de moins de 800 véhicules/jour. Elle précise néanmoins : « [C]es recommandations [...] restent provisoires. Elles sont en cours de révision dans le cadre d'une concertation interministérielle, qui vise à en redéfinir le domaine d'emploi (à partir des retours d'expérience et de l'évolution des besoins de la pratique) ».

La présente publication vise justement à prendre part au débat autour du domaine d'usage de la CVCB. Chez BL évolution, nous sommes attachés à une largeur minimale de chaussée de 5,50 m, ce qui permet d'intégrer, dès cette largeur disponible, deux bandes de rives de 1,5 m chacune (l'espace dont le cycliste a besoin pour rouler, hors marquages) et une voie centrale de 2,5 m. Ces largeurs sont présentées dès 2017 dans la fiche du Cerema consacrée à la CVCB (pour une vitesse limitée à 50 km/h). Pour des chaussées inférieures à 5,5 m, un jalonnement sera à privilégier avec modification du plan de circulation en faveur des modes actifs.

À partir de 7,5 m de largeur disponible, aménager une piste cyclable bidirectionnelle devient possible. Pour des largeurs de chaussée comprises entre 6 et 7,5 m, les bandes de rives pourront être élargies à jusqu'à 2 m, avec une bande centrale pouvant aller jusqu'à 3 m, même s'il est préférable qu'elle soit réduite à 2,5 m, faute de quoi l'apaisement des vitesses sera moins significatif. Plus la voie centrale de la CVCB sera rétrécie, plus les automobilistes lèveront le pied. Au-delà de ces dimensions, la cohabitation entre véhicules devient compliquée en raison d'une largeur trop importante de la bande centrale.

Aux Pays-Bas, où les CVCB sont très courantes, on observe souvent que la bande centrale est très fortement réduite, donnant davantage d'espace aux cyclistes. Cette différenciation nette par rapport à une voie routière classique est appuyée par le contraste permis par la couleur rouge des bandes de rives.



CVCB en fonction des largeurs de chaussée
Crédits : Illustration BL évolution

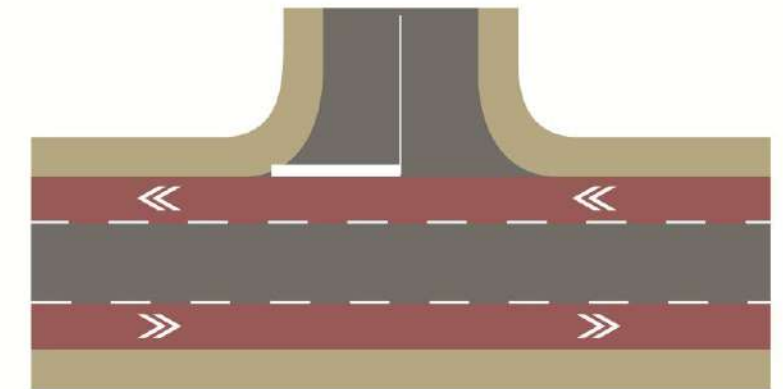
- Accompagner un développement approprié des CVCB, en misant sur des principes à même de les rendre plus opérants, fiables, sécurisants et lisibles pour tous les usagers, motorisés ou non
- Faire valoir l'idée d'une « chaucidou fonctionnelle » à partir de nos retours d'expérience, faire évoluer les représentations de cet aménagement décrit, et le rôle restreint qui lui est accordé
- Valoriser nos recommandations et les bons exemples lors de formations, d'interventions, d'événements



Domaine d'usage et conception de la CVCB selon BL évolution

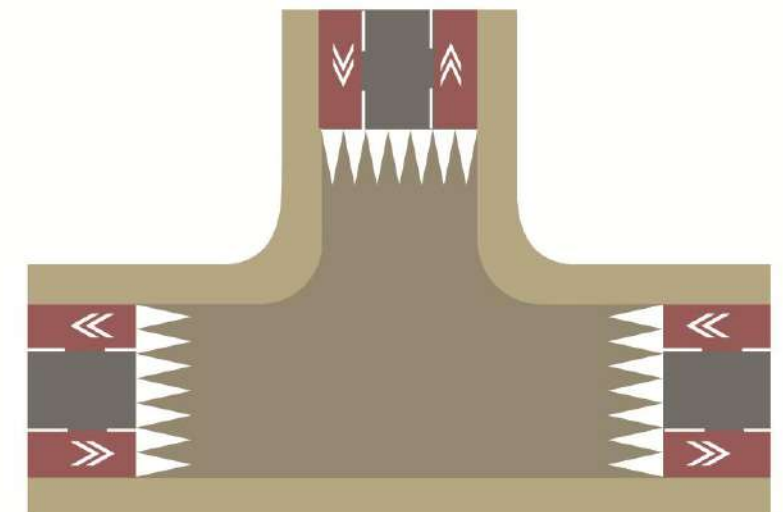
Domaine d'emploi de la CVCB

	Chaucidou fonctionnelle
Qualités de la voie	• Largeur > 5,5 m (voire un peu en deçà) et < 7,5 m • Idéalement rectiligne et plate (absence de virages secs et de déclivités importantes) • Absence ou présence très limitée de stationnement pour les véhicules motorisés
Volume de trafic motorisé	• < 2000 véhicules par jour (< 4000 par dérogation) • < 200 véhicules à l'heure de pointe (< 400 par dérogation)
Type de trafic motorisé	Absence de circulation régulière de poids lourds et de bus/cars Nombre limité de véhicules agricoles
Limitations de vitesse	• 50 km/h hors agglomération • 30 km/h en agglomération



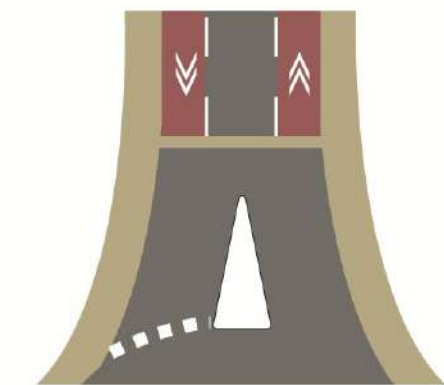
Carrefour en T

Bande stop, pas d'interruption de la CVCB



Carrefour avec plateau

Priorité à droite, bande stop ou cédez le passage, interruption de la CVCB au début du plateau.



Carrefour giratoire

Démarrage de la CVCB 10 m après le carrefour avec bande de résine ou passage piéton



Des exemples inspirants



Photo de couverture : une CVCB dans les Côtes d'Armor

Source : Département des Côtes-d'Armor



CVCB sur la RD19 entre
Templeuve-en-Pévèle et Fretin (Nord)

Crédits photo : Ville de Fretin

Le Département du Nord, en collaboration avec le Cerema et en coordination avec deux EPCI (la Métropole Européenne de Lille et la Communauté de communes Pévèle-Carembault), aménage en 2022 sa première chaucidou sur la route départementale reliant ces deux communes, avant de la prolonger en 2024 pour atteindre une longueur totale de près de 3 km. La largeur généreuse des bandes de rives, réalisées en enrobé rouge, rend l'aménagement confortable et attractif pour les modes actifs.



CVCB à Trégunc
(Finistère)

Crédits photo :
Le Télégramme

39



CVCB sur un pont à
Riom (Puy de Dôme)

Crédits photo :
Ville de Riom



Apporter des réponses détaillées aux remarques régulièrement émises

La démonstration repose sur le « décryptage » des remarques et interrogations formulées par nos clients, retranscrites sous forme de citations, en s'appuyant sur des sources, des illustrations (surtout de bons exemples) et des schémas de principes, pour dresser le portrait de la « chaucidou fonctionnelle »

Remarque n°1 : La chaucidou, c'est dangereux. Il y a trop de véhicules qui circulent sur les bandes

Remarque n°2 : En arrivant sur la chaucidou, on a l'impression d'être sur une voie à sens unique

Remarque n°3 : On ne voit pas la chaucidou, les bandes sont effacées et trop étroites

Remarque n°4 : La chaucidou s'interrompt parfois et reprend un peu plus loin, c'est très perturbant

Remarque n°5 : Il vaut mieux éviter d'aménager des chaucidous et privilégier les bandes, les pistes et la hiérarchisation de la voirie



Vitesse maximale autorisée

Implanter une CVCB sur une route dont la VMA est de 70 km/h n'est pas recommandable, même lorsque le trafic est faible, pour des raisons de distance de covisibilité et de sécurité.
Le différentiel de vitesse entre vélos et véhicules motorisés est trop important.

Chez BL évolution, nous soulignons aux collectivités avec lesquelles nous travaillons la nécessité d'abaisser la vitesse à 50 km/h sur des CVCB hors agglomération ou 30 km/h en agglomération et sur les routes particulièrement étroites ou sinueuses.





Type de véhicules

Compte tenu du risque qu'ils représentent pour la circulation des cyclistes et de l'impact négatif sur la covisibilité, BL évolution recommande d'interdire ou de restreindre autant que possible la circulation des poids lourds sur les CVCB.



Vue d'artiste d'une future CVCB à Montoir-de-Bretagne (Loire-Atlantique)

Crédits photo : Saint-Nazaire Agglo



Niveau de trafic motorisé

Le niveau de trafic motorisé circulant sur une CVCB est un facteur clé pour garantir le bon fonctionnement de cet aménagement et la sécurité de tous les usagers qui y circulent. Une CVCB n'a pas vocation à ce que ses bandes de rive soient circulées en permanence par des véhicules motorisés. Un trafic trop enlevé engendre inconfort et incompréhension.

BL évolution recommande de viser un TMJA de maximum 2000 véhicules/jour (4000 par dérogation).





Écluses et dispositifs de modération de la circulation

Souvent négligés, les écluses, plateaux et autres dispositifs de modération de la circulation sont un élément capital de la CVCB fonctionnelle. Ils favorisent le respect des limitations de vitesse et l'utilisation correcte de l'aménagement par les automobilistes, donc le sentiment de sécurité des cyclistes. Ces dispositifs sont de plus en plus expérimentés hors agglomération et en entrée / sortie d'agglomération.



04

Recommandations



Eric Brouwer

Délégué et pilote du GT AF3V

“Amélioration des voies partagées”

Banalisation de la Chaucidou : bonne ou mauvaise idée ?

Webinaire
jeudi 16 octobre 2025

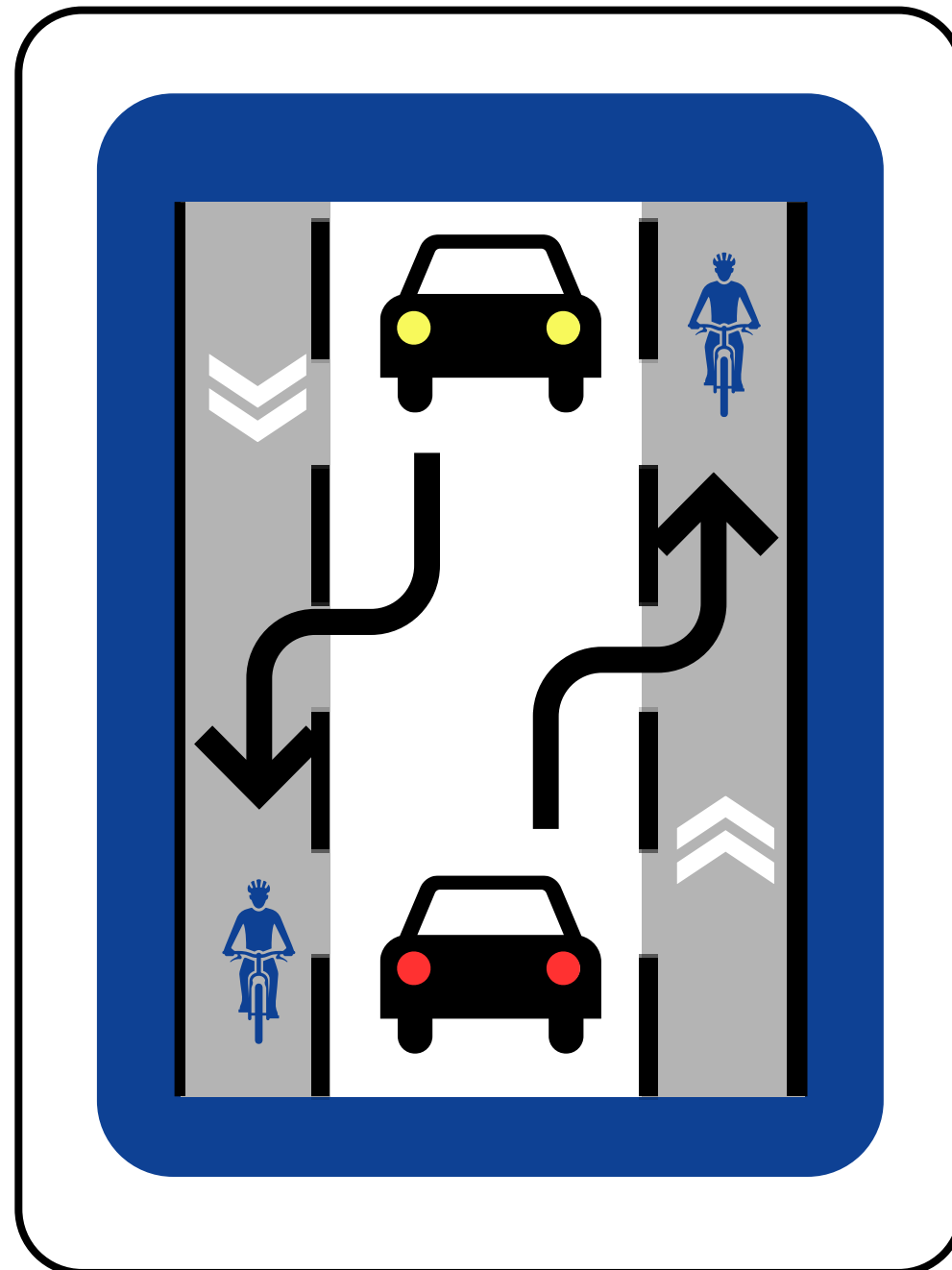
En 2022, le Groupe de travail “Amélioration des voies partagées” (25 adhérents de l’AF3V), a formulé **2 demandes et 6 recommandations sur les CVCB** :

Demandes de l’AF3V :

1. Inscription dans l’ISR 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. Inscription dans l’ISR de l’**interdiction de la figurine vélo** dans les bandes de rives (NDLR : marquage réservé aux bandes cyclables).

Recommandations fortes :

- 1. Largeur recommandée** des bandes de rive de 1.80m (1.50m minimum, hors marquage).
2. 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 ou hydro-décapé) sous réserve d'une qualité de roulement au moins équivalente à celle de la voie.
- 3. Limitation de vitesse** dans les CVCB (de 30km/h à 50km/h, exceptionnellement 70km/h) en fonction du profil de la route, du trafic et de la qualité de l'aménagement.
4. Mise en place **d'écluses à intervalle régulier** afin de ramener régulièrement les véhicules motorisés sur la voie centrale (a minima en entrée de CVCB et aux passages protégés piétons).
- 5. Campagnes de communication** nationales 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).
6. Création d'un **panneau officiel** - voir diapo suivante



Les voitures se positionnent derrière les cyclistes (on évite les queues de poisson)

Les bandes de rive sont colorées.

Les doubles chevrons sont apparents.

En l'absence de trottoir, possibilité d'ajouter des figurines piétons sur les rives, en alternance avec les doubles-chevrons, et sur le panneau.

Un panneau de limitation de vitesse doit accompagner cette signalisation.



Largeur voirie disponible	Vitesse max	Traffic	Voie centrale	Rive
5,50 m	30 km/h	< 800 véh./j	2,30 m	1,60 m
6,50 m	30 à 50 km/h	< 1000 véh./j	2,50 m	2,00 m
7,50 m	50 km/h	< 1000 véh./j	3,50 m	2,00 m

05

Discussion



Sébastien Marrec
BL Evolution



Eric Brouwer
AF3V

Banalisation de la Chaucidou : bonne ou mauvaise idée ?

Webinaire
jeudi 16 octobre 2025

06

Echange



Questions - Réponses

Banalisation de la Chaucidou : bonne ou mauvaise idée ?

Webinaire
jeudi 16 octobre 2025

- Le replay du webinaire et le support de présentation seront envoyés par mail
- La synthèse des échanges sous forme de fiche outil sera disponible sur af3v.org
- Continuez de poser vos questions par écrit à nos intervenants en écrivant à communication@af3v.org

07

Merci et à bientôt !



*L'AF3V est toujours à recherche de forces vives
pour différentes missions au sein de l'association.*

*Vous souhaitez vous investir localement ou nationalement,
contactez-nous à info@af3v.org.*