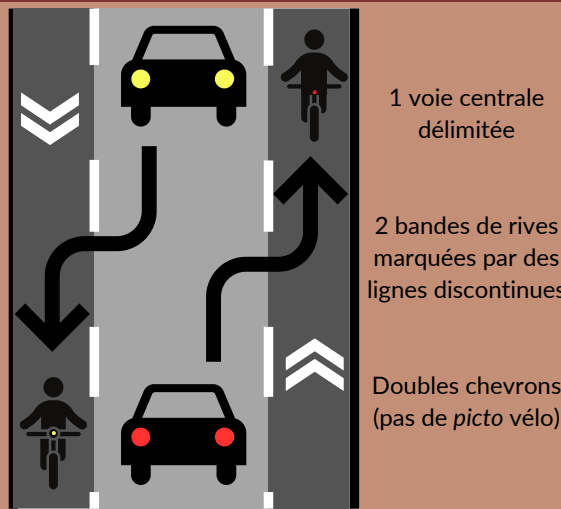


LA CHAUSSÉE À VOIE CENTRALE BANALISÉE



Après s’être développée au Danemark, aux Pays Bas, en Suisse et dans d’autres pays européens, la chaussée à voie centrale banalisée – CVCB - aussi nommée “chaucidou” pour CHAUssée pour les CIRCulations DOUces s’est implantée en France depuis plusieurs années mais voit aujourd’hui sa cote baisser. Elle serait même à bannir selon certains.

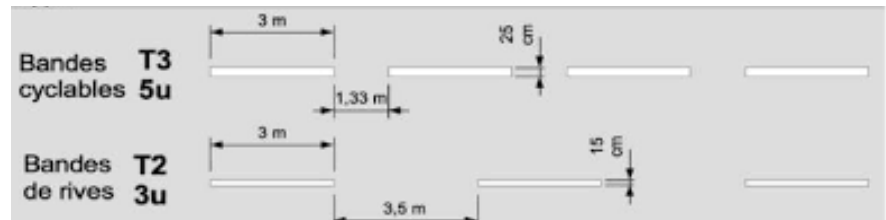
En 2021, l’AF3V s’est intéressée de près aux chaucidou. Un groupe de travail rassemblant 25 adhérents avait formulé à l’époque de nombreuses propositions et recommandations pour améliorer la sécurité des cyclistes sur les itinéraires cyclables "en voies partagées" sans pour autant proscrire la chaucidou des solutions envisageables.



Alors quelle position prendre sur la CVCB ?
Quels sont, selon l’AF3V, les domaines d’usage et les conditions d’implantation idéales de la CVCB ?
Comment accompagner sa collectivité dans le meilleur choix ?

Comprendre la chaucidou

La CVCB est un “aménagement” de compromis permettant de matérialiser un espace de circulation pour les cyclistes, mais restant franchissable par tous les véhicules motorisés. Elle est *a minima* une chaussée “sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe”. Elle est ainsi constituée d’une voie centrale et de bandes de rives de part et d’autre de cette voie. Ces rives ou accotements se distinguent des bandes cyclables par l’utilisation du marquage au sol défini par l’Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (IISR) : ligne discontinue de type T2 et de largeur 3u. Cependant il n’existe pas de texte règlementaire en matière de CVCB.



Le type de modulation des lignes discontinues diffère selon le marquage d’une bande cyclable ou d’une bande de rive utilisée pour les CVCB. Avec le type T3 la longueur du trait est de 3m et l’intervalle entre les 2 traits successifs est de 1,33m. Avec le type T2 la longueur du trait est de 3m et l’intervalle de 3,5m. Quant à l’épaisseur du trait elle est de 5 unités de 5cm pour les bandes cyclables (soit 25cm) et de 3 unités pour les bandes de rive (soit 15cm).

En fait, la CVCB n’est pas un aménagement cyclable à proprement parler. Elle n’est pas conforme à la Loi d’Orientation des Mobilités de 2019 (LOM) et ne fait pas partie de la liste exhaustive des aménagements cyclables officiels.

“A l’occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l’exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d’aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation.”

Article L.228-2
du Code de l’environnement

Pourtant les exemples de réalisations sont de plus en plus nombreux, et la CVCB semble répondre à un besoin.
D’après le Cerema, la CVCB a

vocation à offrir une solution de dernier recours et n’est à envisager “que si l’ensemble des solutions possibles pour prendre en compte les cyclistes a été examiné”. Pour le bureau d’études BL Evolution qui s’est dernièrement penché sur la chaucidou, cette dernière permet aux collectivités de répondre à faible coût “à la nécessité de mieux intégrer les cyclistes sur la route, en diminuant la largeur perceptible de la chaussée et en faisant ralentir les véhicules.” Aussi, bien que les CVCB soient souvent mal conçues elles ne semblent pas toujours être une mauvaise réponse à apporter.

L’AF3V partage cet avis, plus particulièrement sur les voies à faible trafic.

CONSTAT : DES CHAUCIDOUS QUI N'EN SONT PAS

D'après les différents retours et observations menées par l'AF3V, il semblerait que les chaucidou soient souvent envisagées par les collectivités comme une solution permettant de donner de la place aux cyclistes sans en prendre à la voiture. Cela a pour conséquence la réalisation de "mauvaises" CVCB qui engendre plus de problèmes, d'incompréhension et d'insécurité qu'elles ne devraient. Et cela participe à leur donner mauvaise presse.

Ci-dessous une liste des problèmes fréquemment rencontrés dans l'aménagement des CVCB :

- Anarchie dans les signalisations horizontale et verticale qui entraîne des confusions ;
- Mauvais choix d'implantation (véhicule / jour - passage poids lourds) qui n'assure pas la sécurité des cyclistes ;
- Vitesse de circulation qui reste trop élevée vis-à-vis de largeur des bandes de rives ;
- Pas de sécurisation lors des dépassements et problème de cohabitation avec les piétons
- Manque criant de sensibilisation des usagers

Nos demandes et recommandations

En 2022, le groupe de travail "Amélioration des voies partagées" a formulé **2 demandes et 6 recommandations** sur les CVCB :

Demandes de l'AF3V :

- 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.
- Inscription dans l'IISR de l'**interdiction de la figurine vélo** dans les bandes de rives
- (NDLR : marquage réservé aux bandes cyclables).

Recommandations fortes :

- **Largeur recommandée des bandes de rive de 1.80m** (1.50m minimum, hors marquage).
- 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 grenaillé ou hydro-décapé) sous réserve d'une qualité de roulement au moins équivalente à celle de la voie.
- **Limitation de vitesse** dans les CVCB (de 30km/h à 50km/h), en fonction du profil de la route, du trafic et de la qualité de l'aménagement.
- 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).
- Campagnes de communication nationales et locales pour faire connaître les CVCB et, plus généralement, les règles de sécurité à respecter par tous les usagers.
- Création d'un panneau officiel

Un positionnement à part dans le paysage associatif

L'AF3V se positionne en faveur de la CVCB sous conditions strictes de réalisation, quand toutes les autres options cyclables ne peuvent s'appliquer.

Des chaussées à voies centrales banalisées répondant aux recommandations citées ci-contre peuvent permettre des avancements rapides et efficaces en matière de cyclabilité (rappelons que dans les zones rurales ce taux est encore inférieur à 1 %). Elles peuvent aussi être une solution temporaire avant de passer à un véritable aménagement cyclable sécurisé.

Si les objectifs du plan Vélo 2023-2027 sont encore d'actualité, il est grand temps de faire un pas de géant en avant. La chaucidou peut être une solution, si elle est réalisée dans les règles de l'art.

Nous sommes nombreux à demander de formaliser avec précision les conditions d'implantation et de réalisation des CVCB. Ce travail est d'ailleurs en cours suite à la commande du comité interministériel de sécurité routière de juillet 2023.

L'AF3V demande que les conditions minimales de mise en œuvre des CVCB soient précisées par un texte réglementaire, incluant *a minima* le marquage de doubles chevrons, la ligne de rive T2 3u et une largeur minimale des rives de 1,50m hors marquage.

Elle demande également que le CEREMA rappelle que la CVCB ne permet pas de répondre aux dispositions de l'article L 228-2 du code de l'environnement en milieu urbain.

