



GOUVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction générale des infrastructures,
des transports et des mobilités**

MAI 2026

Contexte d'emploi des chaussées à voie centrale bidirectionnelle

Sommaire

- 1. Définition.....2
- 2. Cadre d'emploi.....2
 - 2.1. Vitesse2
 - 2.2. Niveau de trafic.....3
 - 2.3. Profil en travers4
 - 2.4. Distances de visibilité5
 - 2.5. Types de véhicules admis.....6
 - 2.6. Signalisation horizontale et verticale6
 - 2.7. Aménagements complémentaires7
 - 2.8. Traitement des intersections7

La mesure 17 adoptée par le comité interministériel de la sécurité routière du 17 juillet 2023, « préciser le contexte d'emploi des chaussées à voie centrale banalisée », a pour objectif de permettre une cohabitation plus facile et des risques moindres entre les cyclistes et les véhicules motorisés sur ces aménagements.

En réponse à cette demande, les recommandations qui suivent, élaborées par la direction des mobilités routières en lien avec la délégation à la sécurité routière et le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement ont pour objectif de préciser :

- le contexte d'emploi des chaussées à voie centrale bidirectionnelle¹ (CVCB), afin d'y rendre la circulation compatible avec les manœuvres à réaliser,
- les conditions d'implantation des CVCB afin qu'elles soient réservées à des routes adaptées.

1. Définition

La CVCB est une chaussée sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe, dégagant de chaque côté un accotement revêtu sur lequel peuvent circuler les cyclistes et, en l'absence de trottoir, les piétons. Les véhicules motorisés circulent en marche normale sur la voie centrale bidirectionnelle et peuvent ponctuellement emprunter l'accotement revêtu pour effectuer un croisement ou un dépassement.

2. Cadre d'emploi

La CVCB n'offre qu'un niveau de service réduit, généralement inférieur à celui apporté par des aménagements cyclables proprement dits comme les pistes cyclables, les bandes cyclables et les voies vertes. En effet, sur une CVCB, les cyclistes circulent sur l'accotement revêtu qui, contrairement à une bande cyclable, ne leur est pas réservé. C'est par conséquent une solution de dernier recours, à n'envisager que pour le réseau routier secondaire lorsqu'une démarche de planification rigoureusement menée a abouti à l'impossibilité de mettre en œuvre des solutions plus performantes. Il peut également y être recouru en tant que solution d'attente avant la réalisation de meilleurs aménagements ou la mise en place d'un nouveau plan de circulation. Compte tenu du faible niveau de service de la CVCB, elle est à réserver essentiellement au réseau cyclable secondaire et ne peut convenir pour le réseau cyclable principal que ponctuellement avec des trafics motorisés très faibles.

Les piétons pouvant emprunter l'accotement revêtu d'une CVCB, elle peut également s'avérer pertinente en l'absence de trottoir pour améliorer la sécurité des flux piétons qui sinon devraient emprunter la chaussée.

2.1. Vitesse

- Recommandation : une vitesse maximale autorisée de 30 ou 50 km/h

¹ Antérieurement « chaussée à voie centrale banalisée ». La dénomination « chaucidou » se rencontre également, mais son usage n'est pas reconnu.

Pour des raisons de sécurité, le domaine d'emploi usuel de la CVCB est restreint aux routes sur lesquelles la vitesse est modérée, limitée à 30 ou 50 km/h. L'apaisement de la circulation rend la voirie plus sûre pour les cyclistes et donne aux usagers motorisés plus de temps pour effectuer les manœuvres spécifiques à la CVCB telles que se croiser ou se ranger derrière un cycliste.

La CVCB n'est pas en elle-même un facteur d'abaissement de la vitesse pratiquée par les usagers motorisés. Il convient donc de veiller à ce que les vitesses pratiquées (V85) restent cohérentes avec la vitesse maximale autorisée (VMA).

2.2. Niveau de trafic

Corrélativement avec la vitesse, 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. En effet, plus le trafic motorisé est élevé, plus ces usagers vont devoir circuler fréquemment sur l'accotement revêtu, jusqu'à devoir y circuler en permanence, ce qui va à l'encontre de la finalité même de la CVCB.

À l'heure de pointe et pour un trafic équilibré dans les deux sens de circulation, un usager motorisé circule environ 20 % du temps sur l'accotement revêtu pour un trafic moyen journalier annuel (TMJA) de 1 000 véhicules/jour, ce qui correspond bien à l'esprit de l'aménagement, mais plus de 80 % du temps pour un TMJA de 4 000 véhicules/jour, ce qui annule l'intérêt de la CVCB par rapport à la mixité.

La plage d'emploi dans laquelle la CVCB constitue une alternative à la mixité et peut être envisagée est :

- moins de 4 000 véh/jour sur une voirie limitée à 30 km/h,
- moins de 2 000 véh/jour sur une voirie limitée à 50 km/h.

Au-delà de ces seuils, des aménagements offrant un meilleur niveau de service pour les cyclistes sont recommandés. L'aménageur doit en outre avoir conscience que plus le niveau de trafic est élevé, plus la période durant laquelle le trafic motorisé circulant sur la CVCB sera conduit à emprunter les accotements revêtus sera étendue, ce qui peut engendrer de l'inconfort et de l'incompréhension, tant pour les cyclistes et les piétons que pour les usagers motorisés.

Ces recommandations sont reprises dans le tableau suivant, qui indique les plages d'emploi de la CVCB selon le trafic motorisé, la vitesse et le niveau de service attendu du réseau cyclable.

**Plages d'emploi de la CVCB selon le trafic motorisé, la vitesse
et le niveau de service attendu du réseau cyclable**

VMA ou V85	Trafic motorisé TMJA équilibré 2 sens VL - (PL)	Réseau cyclable secondaire (*)	Réseau cyclable principal (*)	Réseau cyclable à haut niveau de service (*)
30 km/h	< 4 000 (200)	CVCB possible	CVCB non recommandée (**)	CVCB non recommandée
	> 4 000 (200)	CVCB non recommandée		
50 km/h	< 2 000 (100)	CVCB possible		
	> 2 000 (100)	CVCB non recommandée		

Source : DGITM

(*) Au sens du guide DGITM « Aménager le réseau cyclable en dehors des agglomérations »

(**) Pour assurer la continuité d'itinéraires cyclables et en cas d'impossibilité absolue de créer un aménagement offrant un niveau de service adapté au réseau cyclable principal, le recours à une CVCB peut être admis sur une longueur limitée et dès lors que le trafic motorisé est très faible (jusqu'à 800 véhicules/jour ou 30 PL/jour)

Ce tableau s'applique pour les routes dont la largeur est compatible avec la mise en œuvre d'une CVCB, à savoir une largeur (y compris accotement revêtu) comprise entre 6,00 m et 7,00 m.

- Avertissement 1 : les seuils indiqués sont à considérer pour un trafic équilibré dans les deux sens de circulation. En cas de trafic pendulaire marqué, la prise en compte du moment de trafic peut amener à les augmenter.
- Avertissement 2 : les seuils ne concernent pas les aménagements très ponctuels (longueur inférieure à 125 m) où les seuils de trafic acceptable peuvent être plus élevés.

2.3. Profil en travers

Le profil en travers à adopter résulte d'un équilibre entre la voie centrale et les accotements revêtus en tenant compte de la largeur totale disponible et de la fréquentation de l'aménagement par des véhicules larges (PL, transports en commun).

- Recommandation : largeur de l'accotement revêtu de 2,00 m marquage compris, sans descendre sous 1,70 m.

Un accotement revêtu suffisamment large améliore les distances de visibilité sur les usagers vulnérables qui y circulent et facilite le respect par les usagers motorisés de la distance qu'ils doivent laisser entre eux et un cycliste lors du dépassement (1,00 m en agglomération et 1,50 m hors agglomération).

- Recommandation : largeur de la voie centrale bidirectionnelle comprise entre 2,50 m et 3,00 m.

Augmenter la largeur de la voie centrale bidirectionnelle peut contribuer au respect de la distance entre usager motorisé et cycliste lors du dépassement et peut avoir un effet positif sur les distances de visibilité, mais peut avoir aussi un impact négatif sur le respect de la vitesse maximale autorisée. La largeur recommandée est donc un compromis dans lequel il faut également prendre en compte la présence ou non de véhicules larges ayant un impact négatif sur les distances de visibilité pour les véhicules qui les suivent et occasionnant une gêne significativement plus importante pour les cyclistes en phase de dépassement.

Selon la largeur revêtue disponible, le tableau ci-dessous donne une répartition indicative du profil en travers entre la voie centrale bidirectionnelle et l'accotement revêtu.

Domaine d'emploi préférentiel de la CVCB

Largeur totale disponible	Circulation des véhicules larges (*)	Largeur de la voie centrale	Largeur de l'accotement revêtu (**)
6,00 m	Très faible	2,50 m	1,75 m
6,25 m	Faible	2,50 m	1,875 m
6,50 m	Faible	2,75 m	1,875 m
6,75 m	Modérée	2,75 m	2,00 m
7,00 m	Modérée	3,00 m	2,00 m

Source : DGITM

(*) Circulation des véhicules larges (PL et transports en commun) :

- Très faible : uniquement trafic de desserte, sans générateur important sur l'itinéraire (maximum d'environ 10 véhicules/j),

- Faible : maximum d'environ 100 véhicules/j à 30 km/h et 50 véhicules/j à 50 km/h,

- Modérée : trafic maximum recommandé pour les CVCB, à savoir 200 véhicules/j à 30 km/h et 100 véhicules/j à 50 km/h.

(**) Marquage compris

2.3.1. Route large (largeur supérieure à 7 mètres)

Ce type de route, sur lequel la largeur de la voie centrale pourrait être augmentée pour faciliter la circulation des véhicules larges, mais pouvant ainsi induire un accroissement de la vitesse pratiquée, ne constitue pas le domaine d'emploi préférentiel de la CVCB.

2.3.2. Route étroite (largeur inférieure à 6 mètres)

Sur route étroite, la largeur disponible ne permet pas de dimensionner correctement la voie centrale ni l'accotement revêtu, le respect du marquage n'étant pas possible pour les véhicules larges. L'étroitesse des voies marquées risquant en outre d'induire un faible écartement lorsqu'un véhicule motorisé dépasse un cycliste en restant sur la voie centrale, ce type de route ne constitue pas le domaine d'emploi préférentiel de la CVCB.

2.4. Distances de visibilité

- Recommandation : des distances de visibilité spécifiques à respecter pour instaurer une CVCB

Les usagers motorisés doivent disposer en tout point d'une CVCB d'une distance de visibilité suffisante pour pouvoir décider en présence d'un piéton ou d'un cycliste sur l'accotement et d'un véhicule arrivant en sens inverse, sur lesquels ils doivent avoir une co-visibilité, de la manœuvre à réaliser pour préserver la sécurité de tous les usagers :

- poursuivre le dépassement du piéton ou du cycliste puis se rabattre sur l'accotement pour croiser le véhicule antagoniste,
- ou bien se rabattre derrière le piéton ou le cycliste pour croiser le véhicule antagoniste et se repositionner ensuite sur la voie centrale pour effectuer le dépassement.

La distance de visibilité requise pour résoudre cette situation de conflit avec une décélération de $1,5 \text{ m/s}^2$, correspondant à une décélération de manœuvre de ralentissement, est donc spécifique à la CVCB et dépend de la vitesse pratiquée.

Distance de visibilité requise

VMA ou V85	Distance de visibilité	
	CVCB avec trottoir (pas de piétons sur la CVCB)	CVCB sans trottoir (avec piétons sur la CVCB)
30 km/h	115 m	125 m
50 km/h	235 m	256 m

Source : DGITM

Lors de la phase d'étude d'une CVCB, il est nécessaire de s'assurer que les usagers motorisés disposeront toujours de la distance minimale de visibilité. La vérification doit notamment être faite dans les virages et sur les secteurs saillants du profil en long. Si la distance minimale de visibilité n'est pas suffisante, la sécurité des usagers n'est pas assurée et il faut alors :

- soit, sous réserve que cela reste cohérent avec l'environnement de la route, abaisser la vitesse maximale autorisée à une valeur qui rend la visibilité suffisante,
- soit interrompre la CVCB dans la zone où la visibilité est insuffisante pour revenir aux règles qui s'appliquent en mixité de circulation avec un marquage axial facilitant le croisement des véhicules motorisés et des chevrons matérialisant les trajectoires des cyclistes.

2.5. Types de véhicules admis

- Recommandation : imposer, lorsque cela est possible, des restrictions spécifiques pour les poids-lourds et autres véhicules larges

Compte tenu du risque qu'ils représentent pour la circulation des cyclistes et de l'impact négatif de leur largeur sur la visibilité pour les véhicules qui les suivent, il est recommandé de restreindre autant que possible la circulation des véhicules larges sur une CVCB, notamment les PL, en la limitant si possible à la desserte locale. Dans tous les cas, il convient de ne pas dépasser les seuils de trafic de véhicules larges indiqués au paragraphe « Niveau de trafic ».

2.6. Signalisation horizontale et verticale

- a) Seule la signalisation horizontale réglementaire (marquage de rive et doubles chevrons) peut être utilisée.

Conformément à l'article 114-4-A de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR), la limite entre la chaussée et l'accotement revêtu d'une CVCB doit être matérialisée par une ligne de rive de type T2 et de largeur $3u$. La ligne de type T3 et de largeur $5u$, qui délimite une bande cyclable (article 114-3 de l'IISR), ne doit pas être utilisée pour une CVCB.

En complément, il est recommandé de faire figurer sur l'accotement revêtu des doubles chevrons dont l'usage est autorisé en rives de chaussées et qui donneront à tous les usagers une meilleure lecture de l'aménagement. La figurine « cycliste » n'est pas permise sur l'accotement revêtu d'une CVCB (article 118-1 de l'IISR).

L'utilisation pour l'accotement d'un revêtement distinct par sa nature ou sa couleur de celui de la voie centrale peut utilement contribuer à améliorer la compréhension de la CVCB en différenciant les espaces de circulation. Cette différenciation est souhaitable à condition que les caractéristiques de surface de l'accotement, notamment l'adhérence et la qualité de roulement, soient au moins équivalentes à celles de la voie centrale.

b) Seule la signalisation verticale réglementaire peut être utilisée.

La réglementation actuelle ne comporte pas de panneau indiquant que l'on circule sur une CVCB, mais ce type d'aménagement ayant un mode de fonctionnement spécifique, le besoin en est fortement ressenti. Une démarche est en cours pour combler ce manque par la définition et l'insertion dans l'IISR d'un panneau de signalisation dédié.

2.7. Aménagements complémentaires

- Recommandation : selon le contexte, en accompagnement de la CVCB et dans les limites d'implantation permises, des dispositifs destinés à l'introduire, à rappeler son caractère spécifique et à apaiser la circulation peuvent être intéressants

Afin d'introduire la CVCB et de bien marquer son caractère spécifique, il peut être utile, dans les limites d'implantation permises et selon le contexte, de doter ses entrées d'écluses ou éventuellement de plateaux, aménagements qui contribuent à abaisser la vitesse des véhicules motorisés et à améliorer la compréhension de l'aménagement.

Toujours en respectant les limites d'implantation permises, il peut également être utile de positionner des aménagements de ce type à intervalles réguliers pour rappeler la CVCB, encourager les automobilistes à ne pas emprunter l'accotement revêtu en marche normale et leur rappeler que la voie est bidirectionnelle.

2.8. Traitement des intersections

Les intersections doivent être traitées conformément à la réglementation

Lorsque la route portant la CVCB perd la priorité, la CVCB doit être interrompue.

Lorsque la route portant la CVCB conserve la priorité, c'est le régime qui s'applique à la route non prioritaire débouchant sur la CVCB qui influe sur la continuité de la CVCB :

- s'il s'agit d'un « cédez-le-passage », la CVCB doit être interrompue, car la ligne transversale du « cédez-le-passage » marque la limite de la chaussée prioritaire (article 117-4-B de l'IISR) ; la continuité de la trajectoire des cyclistes peut néanmoins être matérialisée par des doubles chevrons éventuellement accompagnés de figurines « cycliste »,
- s'il s'agit d'un « stop », la CVCB peut être maintenue dans l'intersection, car la ligne transversale du « stop » n'est pas forcément le prolongement des bordures de la chaussée prioritaire (article 117-4-A de l'IISR).