

La chaussée à voie centrale banalisée

La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) consiste à passer de deux voies de circulation séparées d'une ligne centrale à une seule voie centrale partagée pour les deux sens, où le croisement s'effectue en débordant sur les bandes latérales où circulent les vélos. Ce dispositif permet de proposer une solution, hors agglomération, là où les voies sont trop étroites pour envisager le recours aux aménagements cyclables traditionnels.

+	-
<ul style="list-style-type: none"> • Garantit un espace minimal pour les modes actifs • Rapidité d'exécution (facilité, coût limité) 	<ul style="list-style-type: none"> • Peu /pas d'effet sur la vitesse du trafic • Solution non adaptée pour des voiries limitées à 90 km/h • Stationnement/arrêt autorisé sur les bandes latérales • N'existe pas dans le code de la route actuel

1. Les règles de circulation

La chaussée à voie centrale banalisée est une chaussée à circulation centrale composée d'**une voie centrale destinée au trafic motorisé** (dans les deux sens), et encadrée par **deux bandes latérales dédiées aux cyclistes/piétons**.

En cas de croisement, les véhicules sont autorisés à emprunter les bandes latérales, sans pour autant mettre en danger les piétons et les cyclistes qui s'y trouvent.



Principe de fonctionnement d'une CVCB



i Cet aménagement utilisé en Suisse, Allemagne, Pays-Bas et France (sous le terme "chaucidou") n'existe pas encore dans notre réglementation routière, bien que certains exemples existent en Wallonie.

2. La mise en œuvre

LES CONDITIONS DE SÉCURITÉ

- **Faible densité de trafic** (recommandation de 1500 véhicules/ jour max., avec possibilité d'évoluer jusqu'à 3000 véhicules/jour lorsque l'aménagement sera davantage popularisé)
- Vitesse du trafic limitée à **70 km/h maximum**
- **Gabarit de voirie** : entre 5 m et 7,5 m
- **Visibilité** réciproque des usagers (attention aux sommets de côtes, aux virages importants...)
- Pas de demande de **stationnement** (pour éviter le stationnement sur l'accotement cyclable)

LES MARQUAGES

L'accotement cyclable est délimité par **une ligne discontinue de couleur blanche**. Ce marquage est distinct de celui d'une piste cyclable (2 lignes discontinues parallèles de couleur blanche) pour éviter toute confusion : plus étroit, plus court, et plus espacé.

Chaussée à voie centrale banalisée



Piste cyclable



Exemples de profils

Largeur de chaussée (m)	Largeur de la voie centrale (m)	Largeur des bandes latérales (m)
< 5,00	Pas d'application	
5,00	2,50	1,25 (min.)
6,00	3,00	1,50
7,00	3,50 (max.)	1,75
7,50	3,50 (max.)	2,00
> 7,50	Trop large pour en faire une CVCB	

LA SIGNALISATION VERTICALE

La CVCB n'est pas reprise dans le code de la route actuel : il n'existe donc **pas de signalisation verticale réglementaire**. Des **panneaux indicatifs**, destinés à expliquer aux usagers comment se comporter sur un tel aménagement, ont été autorisés à titre dérogatoire en Wallonie.



❗ Le Service Public de Wallonie **n'autorise plus les communes à procéder à de nouvelles installations**, en attendant l'introduction d'un panneau réglementaire dans la loi. S'il est possible de tracer uniquement le marquage, cette solution transitoire n'est toutefois pas recommandée : la CVCB n'est pas très répandue, et peu d'usagers connaissent le fonctionnement d'un tel dispositif.

Sources & infos

- ▶ [La chaussée à voie centrale banalisée](#), SPW
- ▶ [Chaussée à voie centrale banalisée – Éléments de recommandation](#), Cerema (France)