

Le code de la route – Signalisation horizontale

Chaussée à voie centrale banalisée ou Chaucidou : CHAUssée pour les CIRculations DOUces

L'appellation « Chaucidou » a été créée par Werner Ried dans les années 1990, fondateur d'une association qui milite pour la mobilité active et les aménagements urbains.

En France, la première Chaussée à Voie Centrale Banalisée a été installée en 1997 à Avon (77 près de Fontainebleau).

La CVCB a pour principal objectif d'améliorer les conditions de circulation des cyclistes et des piétons dans des situations contraintes où les aménagements cyclables classiques et piétonniers se révèlent impossibles à réaliser.

La CVCB, communément appelée « chaucidou », est une chaussée à voie unique bidirectionnelle pour les véhicules motorisés. Sans marquage axial, les lignes de rive sont rapprochées de son axe. Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur les bandes cyclables qui se situent en bord de rive de chaque côté de la chaussée.



La largeur de la voie centrale étant insuffisante pour permettre le croisement des véhicules motorisés, ces derniers empruntent alors la rive (l'espace cyclable) lorsqu'ils se croisent, en vérifiant auparavant l'absence d'usagers vulnérables.

Le marquage au sol se matérialise par deux lignes de rives de type « T2 3u » de 15 cm de largeur, créant la voie centrale bordée de deux rives.

Le choix d'accotements larges permet d'aménager un espace de circulation sécurisant pour les cyclistes, favorisant leur positionnement à l'écart du bord droit de la chaussée et évitant le roulage sur les imperfections de bord de chaussée. Cet espace permet de limiter les dépassements dangereux et rasants par les véhicules motorisés.

La voie centrale unique excluant que deux véhicules puissent s'y croiser favorise le comportement d'attente derrière un cycliste ou un piéton circulant sur la rive. La vitesse des véhicules motorisés s'en trouve naturellement réduite.

Sur l'espace de circulation douce, des doubles chevrons sont apposés régulièrement sur les rives et de manière plus rapprochée sur les zones de conflit comme une intersection, une côte, une courbe, ...

Lors d'une enquête* sur un aménagement réalisé, deux tiers des cyclistes indiquaient se positionner en serrant le bord droit de la route avant la mise en place de la CVCB, et un tiers d'entre eux en se décalant légèrement vers la gauche. Après aménagement, ils indiquent tous se positionner sur les chevrons, soit 80cm à 1m à l'écart du bord droit. Ainsi en approche de l'ouvrage d'art, dans 7 cas sur 8, les cyclistes déclarent profiter d'une sécurité accrue.

La mise en service d'une CVCB, encore rare en France, provoque souvent un sentiment initial d'incompréhension, voire parfois de rejet. Cet aménagement illustre pourtant parfaitement la mise en place aujourd'hui de dispositifs de partage d'espaces de circulation apaisée pour tous les usagers.



Exemples de signalisations verticales utilisées pour communiquer l'information à l'utilisateur de la route.