

# Note de cadrage des chaussées à voie centrale bidirectionnelle (CVCB)

RDV Mobilités – Aménagements cyclables : évolution des  
référentiels techniques

26 mars 2026

# Sommaire

- Historique des CVCB
- Origine du travail mené : CISR
- Méthode : travail conjoint DGITM-DSR-CEREMA
- Résultats : contenu de la note
- Atterrissage et suite

# Historique des CVCB

- Aménagement inférieur aux autres aménagements cyclables (accotements non réservés aux cycles)
  - Solution de dernier recours ou provisoire (avant un meilleur aménagement)
- Accotements ouverts aux piétons (en l'absence de trottoir)
- Articles R412-7 et R431-9 du Code de la route



# Origine du travail : CISR de 2023

- Mesure n°17 du CISR 2023 qui demande de « préciser le contexte d'emploi des CVCB »
- Objectifs :
  - Permettre une cohabitation plus facile et des risques moindres entre les cyclistes et les véhicules motorisés
  - Préciser les conditions d'implantation des CVCB afin qu'elles soient réservées à des routes adaptées



# Méthode

- Travail conjoint DGITM-DSR-CEREMA
  - Prise en compte des retours des collectivités et associations
- ➔ Rédaction d'une note cadre, permettant d'envisager la mise à jour de la fiche n°37 du Cerema « Chaussée à voie centrale bidirectionnelle, recommandation »

**Cerema**

Vélo

**Chaussée à voie centrale banalisée**  
Éléments de recommandation

Cette fiche méthodologique n'a pas de valeur réglementaire. Elle doit être considérée comme un outil d'aide à la décision, une incitation à améliorer la prise en compte des cyclistes dans les infrastructures.

L'adaptation de l'espace public aux cyclistes passe par la mobilisation d'une large palette d'outils mise à disposition des aménageurs : accotements revêtus, bandes et pistes cyclables, voies vertes, zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes.

La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) est un outil permettant de prendre en compte les cyclistes dans les cas rares où les contraintes géométriques et circulatoires rendent impossible le recours aux aménagements cyclables traditionnels.

Cette fiche a pour objectif d'explorer le domaine d'emploi de la CVCB, en tirant parti des premiers aménagements réalisés en France et de l'expérience des pays voisins.

Fiche n° 37 - Mai 2017

Collection | Références

# Résultat : contenu de la note

Un cadre d'emploi s'articulant autour de différentes caractéristiques :

- Vitesse maximale
- Niveau de trafic
- Profil en travers
- Distance de visibilité
- Signalisation
- Traitement des intersections

# Vitesse et trafic maximaux

- Vitesse maximale autorisée (VMA) = 30 ou 50 km/h
  - Point de vigilance : la V85 doit rester cohérente avec la VMA
- A l'heure de pointe, un véhicule motorisé circule 20 % du temps sur l'accotement pour un TMJA de 1 000 véh/j, mais 80 % du temps pour un TMJA de 4 000 véh/j.
  - Trafic maximal de 4 000 véh/j si VMA = 30 km/h
  - Trafic maximal de 2 000 véh/j si VMA = 50 km/h
- **Le trafic de véhicules larges (PL et transports en commun) doit être limité ( $\leq 5$  %).**  
Limiter les PL à la desserte locale au besoin.

# Vitesse et trafic maximaux

Tableau valable pour une chaussée de 6 à 7 m de large, y compris accotements

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		

# Profil en travers

- Si largeur > 7 mètres, risque de vitesse élevée
- Si largeur < 6 mètres, voie centrale ou accotements trop étroits
- ➔ Objectif de préserver un équilibre entre la voie centrale et les accotements selon :
  - La largeur totale disponible
  - Le trafic de véhicules larges (PL, TC)

Largeur totale disponible	Circulation des véhicules larges	Largeur de la voie centrale	Largeur de l'accotement revêtu
6,00 m	Très faible (<10 véh/j)	2,50 m	1,75 m
6,25 m	Faible (<2,5 % du TMJA)	2,50 m	1,875 m
6,50 m		2,75 m	1,875 m
6,75 m	Modérée (<5 % du TMJA)	2,75 m	2,00 m
7,00 m		3,00 m	2,00 m

- Choix d'une largeur minimale de l'accotement revêtu de 1,70 m pour préserver la sécurité des cyclistes.

# Distance de visibilité

Visibilité suffisante requise pour, en présence d'un piéton ou d'un cycliste, pouvoir décider de :

- Poursuivre le dépassement puis se rabattre sur l'accotement avant de croiser un véhicule antagoniste
- Ou se rabattre derrière le piéton ou le cycliste avant de croiser le véhicule

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

## Si visibilité insuffisante :

- abaisser la VMA (cohérence avec l'environnement à vérifier)
- ou interrompre la CVCB (=> marquage axial et chevrons matérialisant les trajectoires cyclistes)

# Signalisation horizontale

- Uniquement de la signalisation réglementaire
- Signalisation verticale à intégrer à l'IISR

Limite entre chaussée et accotement revêtu matérialisée par :

- Ligne **T2 3u** (art. 114-4.A de l'IISR)
- Ligne **T3 5u interdite**



Recommandation en accotement :

- Doubles chevrons
- Figurine « cycliste » interdite
- Possibilité de mettre une couleur différente pour l'accotement (attention à l'adhérence et à la qualité de roulement)



# Aménagements complémentaires

Aux extrémités (pour abaisser la vitesse et signaler le changement) :

- Possibilité d'équiper la chaussée d'écluses ou de plateaux

En section courante :

- Possibilité de renouveler ces aménagements pleine largeur pour éviter la circulation sur accotements des automobilistes et 2RM

# Traitement des intersections

- Si la route portant la CVCB n'est pas prioritaire :
  - Interruption de la CVCB
- Si la route conserve la priorité, selon le régime de priorité de l'autre voie :
  - En cas de cédez-le-passage : interruption de la CVCB, car interférence de marquages
  - En cas de stop : maintien de la CVCB et ligne de stop mise en retrait



# Atterrissage et suite

- Publication de la note
- Mise à jour de la fiche n°37 du CEREMA
- Création d'une signalisation verticale spécifique