

permet au TDRL de traverser le carrefour sans entrer en conflit avec le trafic venant en sens inverse.

**Aide à la bifurcation
pour les cyclistes**

bpa/BMA25280



Application

Ces aides à la bifurcation sont aménagées, entre autres, lorsqu'une piste cyclable unilatérale change de côté, et doivent être privilégiées dans les zones de carrefours. Sur les tronçons en section courante, elles doivent absolument être protégées par des mesures constructives.

Les conducteurs de véhicules doivent pouvoir identifier ces aménagements comme étant des installations destinées au TDRL. Ces aides à la bifurcation doivent en outre être aménagées selon la législation et les normes en vigueur.

Bibliographie

- [3] Ordonnance sur la signalisation routière (OSR) du 5 septembre 1979.
- [19] Norme VSS SN 640 252. *Carrefours – Guidage des deux-roues légers.*

4.4 Chaussée à voie centrale banalisée

Buts, effets

Quand la chaussée est trop étroite pour marquer à la fois des voies cyclables et la ligne blanche, mais que la sécurité des cyclistes doit néanmoins être améliorée, une chaussée à voie centrale banalisée représente une solution possible. Elle permet d'aménager une

infrastructure pour le trafic cycliste ayant pour effet de séparer les différents usagers de la route, et ce même dans un espace routier restreint.

Description

La chaussée à voie centrale banalisée est une forme de chaussée intermédiaire. Elle se situe entre une chaussée subdivisée entre des voies de circulation et des voies cyclables, et une chaussée dépourvue d'infrastructure pour le trafic des deux-roues légers (TDRL). La ligne médiane est supprimée et des voies cyclables sont marquées des deux côtés de la chaussée.

Application

Outre la largeur de la chaussée, le trafic journalier moyen (TJM) ainsi que la part de TDRL et de trafic de poids lourds sont des paramètres essentiels pour décider de la mise en place d'une chaussée à voie centrale banalisée. La déclivité de la route ainsi que l'aménagement des bords et des abords de la chaussée jouent également un rôle. Compte tenu de ces paramètres et critères, l'on définit la largeur des voies cyclables, et la largeur résiduelle devient la chaussée à voie centrale banalisée.

Il est important que le marquage d'une chaussée à voie centrale banalisée réponde à un besoin, à une demande.

**Chaussée à voie
centrale banalisée:
plus de place pour
les vélos**

bpa/BMA31747



Les chaussées à voie centrale banalisée ne servent ni à modérer le trafic, ni à réduire les vitesses. Il a en effet été constaté que leur influence sur les vitesses était très limitée (1 à 2 km/h).

Vu l'absence de marquage central, les cyclistes ont plus de peine à obliquer à gauche. Pour cette raison, et tout particulièrement sur les parcours scolaires, la ligne médiane devrait être marquée en ces endroits sur une courte distance, et la voie cyclable localement interrompue.

Bibliographie

- [10] Norme VSS SN 640 212. *Conception de l'espace routier – Éléments d'aménagement.*
- [23] Norme VSS SN 640 862. *Marques particulières – Domaines d'application, formes et dimensions.*
- [44] Zweibrücken, K. (2000). *Optimierte Führung des Veloverkehrs an engen Strassenabschnitten (Kernfahrbahnen)* (Mandat de recherche SVI 44/97).
- [45] Bureau VerkehrsSteiner Bern, Frossard, J.-L. & Hornung, D. (2002). *Erfolgskontrolle zu sechs Kernfahrbahnen im Kanton Bern.* Berne: bureau VerkehrsSteiner.
- [46] Ballmer+Partner Ingenieure. (2002). *Kanton Aargau, Schafisheim K246, Kernfahrbahn. Beurteilung der Einführung.* Aarau: auteur.

5. Mesures pour les piétons et les deux-roues

5.1 Pistes cyclables et chemins pour piétons communs

Buts, effets

Les pistes cyclables et les chemins pour piétons communs peuvent améliorer la sécurité routière sur le chemin de l'école. Les élèves ont ainsi la possibilité d'aller à l'école à vélo à l'écart de routes très fréquentées.

Description

Les pistes cyclables et les chemins pour piétons communs peuvent résulter de la mise à disposition de trottoirs existants (solution minimale) ou d'infrastructures nouvellement créées à l'écart de la chaussée. D'après les bases légales en vigueur, il est en principe interdit de rouler à vélo sur les trottoirs. Les autorités compétentes peuvent cependant, au cas par cas et en respectant certaines conditions, autoriser des exceptions