

## Aide de travail

# Chaussée à voie centrale banalisée



## **Bases légales**

Les chaussées à voie centrale banalisée ne sont soumises à aucune disposition fédérale ni cantonale spécifique.

Mentionnons le rapport de recherche 44/97 de l'Association suisse des ingénieurs en transports (SVI), publié dans le Bulletin 1 / 2000, sur le thème de la gestion optimisée du trafic cycliste sur les tronçons étroits (chaussées à voie centrale banalisée) : «Guidage optimal des deux-roues sur des routes étroites (chaussées à voie centrale banalisée)».

## **Normes**

Les normes suivantes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (ASS) s'appliquent au marquage d'une chaussée centrale banalisée :

SN 640 850a	Marquages. Aspect et domaines d'application »
SN 640 862	Marquages. Exemples d'application pour routes principales et secondaires
SN 640 212	Conception de l'espace routier, éléments d'aménagement

## **Principes**

Définition	La chaussée à voie centrale banalisée est une chaussée dotée de bandes cyclables dans les deux directions. En raison de l'étroitesse de la chaussée restante, on renonce au marquage d'une ligne médiane.
Largeur totale de la chaussée	Une largeur de chaussée totale comprise entre 7,50 m et 8,40 m devrait être disponible pour réaliser une chaussée à voie centrale banalisée. Après le marquage des bandes cyclables, le reste de la chaussée, dite « chaussée centrale banalisée », devrait présenter une largeur de 4,50 m à 5,40 m.
Bande cyclable	La largeur absolument minimale d'une bande cyclable longeant une chaussée centrale banalisée est de 1,25 m. Normalement, il faut prévoir une largeur de 1,50 m pour la bande cyclable.
Charge de trafic (TJM)	Le TJM (trafic journalier moyen) ne devrait pas excéder 10 000 véhicules. Il faut être attentif au fait que la part du trafic des poids-lourds ne doit pas dépasser six pour cent.
Part du trafic cycliste	La part du trafic cycliste devrait être aussi grande que possible. C'est en particulier le cas dans les secteurs d'écoles et de concentration urbaine.
Longueur de tronçon	La longueur minimale d'une chaussée centrale banalisée ne peut pas être inférieure à 200 m ; la longueur maximale d'un tronçon ne devrait pas excéder 1000 m.
Caractère de la route	<ul style="list-style-type: none"><li>• Le tronçon ne comportera pas de dos d'âne restreignant le champ de vision.</li><li>• La déclivité éventuelle ne pourra pas être supérieure à quatre pour cent.</li><li>• Le tronçon ne présentera pas de virage requérant une réduction drastique de la vitesse.</li><li>• Aux jonctions de routes, la visibilité doit être suffisante dans les deux directions.</li><li>• Le profil en large de la route doit rester largement constant sur toute la longueur du tronçon.</li><li>• Les bouches d'évacuation placées sur les bandes cyclables pourront être franchies par les cyclistes sans danger.</li><li>• Il n'y aura pas plus d'un arrêt de bus par direction de trafic sur un tronçon de 400 m.</li></ul>

## **Démarche**

S'agissant des routes cantonales, le marquage des chaussées centrales banalisées incombe à l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne. Sur les routes communales, la commune concernée en est responsable. Le tronçon choisi est analysé à l'aide d'une fiche d'évaluation (cf. annexe 1). Des mesures du trafic doivent être effectuées avant le changement de marquage,

afin de calculer le TJM et la V85% (vitesse que 85 % des conducteurs ne dépassent pas). Ces données permettent d'apprécier si le tronçon se prêterait à une chaussée centrale banalisée. Par ailleurs, il convient de se demander quel objectif la création d'une telle chaussée centrale banalisée est censée permettre de réaliser. Quelles seront les effets d'une chaussée centrale banalisée et quelles conséquences négatives peuvent en résulter ? Pour assurer le contrôle des résultats, on peut recourir à des enregistrements vidéo aux heures de pointe avant et après le marquage. Après le marquage, on procédera à de nouvelles mesures du trafic aux fins de comparaison.

### **Eléments observés en pratique**

Dans le canton de Berne, on a d'abord marqué à titre d'essai puis examiné six chaussées centrales banalisées. Un bureau d'ingénieurs externe a exécuté ces travaux avec le soutien de l'Office de la circulation routière et de la navigation, avant de présenter le contrôle des résultats sous forme de rapport. L'étude a révélé les points suivants :

1. Les six chaussées centrales banalisées fonctionnent bien. Aucun événement dramatique n'a été relevé.
2. On constate que de nombreux motards empruntent la bande cyclable. Cette pratique n'est certes pas interdite, mais elle représente une certaine « érosion » de la bande cyclable.
3. Les manœuvres de dépassement des motards surviennent généralement en dehors de la bande cyclable et à bonne distance des cyclistes.
4. Les exemples réalisés sur les routes cantonales montrent que le marquage n'induit pas de réduction sensible de la vitesse. Dans la moitié des cas seulement (pour certains uniquement dans une direction), on a enregistré une baisse de la vitesse comprise entre 2 et 4 km/h. **La réalisation d'une chaussée centrale banalisée ne constitue donc pas un moyen de réduction de la vitesse.**
5. L'observation des chaussées centrales banalisées examinées d'une largeur de chaussée totale de 7,00 m n'a pas révélé de comportement différent particulièrement remarquable ni de mise en danger plus importante des deux-roues que celle des chaussées centrales banalisées d'une largeur de chaussée totale comprise entre 7,50 m et 8,40 m.
6. Dans certaines localités, l'utilisation du trottoir par les cyclistes est devenue une pratique courante. Ce comportement s'est maintenu après le marquage de la chaussée centrale banalisée et semble pouvoir s'expliquer, notamment, par le faible trafic piétonnier et par le sentiment de se trouver « coincé » sur la bande cyclable.
7. Il est judicieux d'observer les sites de manière différenciée, selon la méthode introduite avec la fiche d'évaluation (annexe 1).
8. Il ne faut pas négliger la tendance qui se dessine de l'« érosion » de la bande cyclable. Il faut se demander si le « comportement différent » des motards qui circulent sur la bande cyclable dans le secteur des chaussées centrales banalisées influence l'usage des chaussées « normales » munies d'une ligne médiane et de bandes cyclables.
9. **Compte tenu des indications précédentes, il convient de rester prudent lors du marquage de nouvelles chaussées centrales banalisées.** Il faut soigneusement évaluer les nouveaux sites prévus et procéder à une vérification par un contrôle minimal des résultats.

### **Services compétents:**

Arrondissement d'ingénieur en chef I Schlossberg 20 Case postale 3601 Thun Tel. 033 / 225 10 60
--

Arrondissement d'ingénieur en chef II Schermenweg 11 Case postale 3001 <u>Bern</u> Tel. 031 / 634 23 40
--

Arrondissement d'ingénieur en chef III Rue de Contrôle 20 Case postale 941 2501 <u>Bienne</u> Tel. 031 / 635 96 00
---

Arrondissement d'ingénieur en chef IV Bucherstrasse 1 Case postale 3401 <u>Burgdorf</u> Tel. 034 / 420 82 82
---

CHAUSSÉES CENTRALES BANALISÉES	FICHE D'ÉVALUATION	Page 1
N° de route : _____	Artère : _____	
Commune : _____	Désignation du lieu : _____	
De : _____	A : _____	
Longueur du tronçon à évaluer : _____ m		

**Extrait de carte / croquis**



**CHAUSSÉES CENTRALES BANALISÉES FICHE D'ÉVALUATION**

Page 2

**Conditions à la réalisation d'une chaussée centrale banalisée :**
**Réalisable à l'intérieur des localités seulement !**

- Caractère de la route : .....
- Utilisations des bordures : .....
- Constructions en bordure : .....

**En gras : = critères « obligatoires »**
**rempli  
oui non**

- Largeur totale de la chaussée **de 7,50m à 8,40 m**  
(largeur de la chaussée centrale banalisée : 4,50m à 5,40m)  
Largeurs disponibles : .....
- Charge de trafic (TJM) < 10 000 véhic. TJM actuel : ..... véhic.
- **Part du trafic des poids-lourds < 6%** part actuelle du trafic des poids-lourds ... %
- Part importante de cyclistes part actuelle de cyclistes : ..... %
- Longueur max. de 1000 m longueur actuelle : ..... m
- Longueur min. du tronçon de 200 m longueur actuelle : ..... m
- **Tracé en long < 4%** déclivité actuelle : ..... %
- **Délimitation** (début et fin) : centre de la localité, intersection, place du village, îlot de refuge  
Délimitations actuelles : début : ..... fin : .....
- **Le tronçon à évaluer n'a pas de fonction importante de traversée**
- **Le tronçon ne doit comporter aucun dos d'âne réduisant la visibilité**
- **Aucun virage contraignant à une réduction drastique de la vitesse (inhomogénéité)**
- **Aux jonctions, la visibilité doit être suffisante**
- Le profil en large de la route doit être largement constant
- Au maximum 1 arrêt de bus pour 400m et par direction
- Les bouches d'évacuation sur la bande cyclable doivent permettre aux cyclistes de passer
- Nombre d'îlots de refuge sur le tronçon à évaluer : ..... îlots
- Bout du trottoir :  bordure  pavé double pour caniveau (franchissable)
- Etat du revêtement de la bande cyclable : .....

**Le tronçon évalué se prête à un essai de chaussée centrale banalisée  oui  non**
**Coûts estimés**

- Mesures de construction CHF .....
- Suppression de la ligne médiane ..... m à CHF ..... CHF .....
- Nouveau marquage de ..... m à CHF ..... CHF .....
- bandes cyclables
- Total des coûts estimés CHF .....**

## Exemples de chaussées centrales banalisées dans le canton de Berne

### Steffisbourg



Manœuvre de dépassement et trafic en sens inverse.

### Muri



Situation dangereuse près d'une station d'essence.



A Muri, malgré la largeur de la chaussée centrale banalisée, le trottoir est souvent emprunté par les véhicules motorisés.



Pour discuter, on s'arrête aussi sur le trottoir avec le vélo.

### Oberwichtlach



Situation fréquemment observée : des véhicules motorisés roulent sur la bande cyclable.

### Konolfingen



L'après-midi, le trafic n'est pas dense en cet endroit.