



Adaptation des carrefours aux cyclistes

Description

Dans les carrefours, le mouvement de tourne-à-gauche est délicat car il nécessite de traverser plusieurs voies de circulation. Trois types de solutions existent :

- Le tourne-à-gauche direct sur la chaussée, avec une bande centrale pour effectuer la traversée en deux temps
- Le tourne-à-gauche indirect qui permet de se replacer dans la direction avant de traverser
- Le tourne-à-gauche indirect sur une piste cyclable séparée du carrefour par des gués (modèle hollandais)

D'autres mesures aident également les cyclistes aux carrefours:

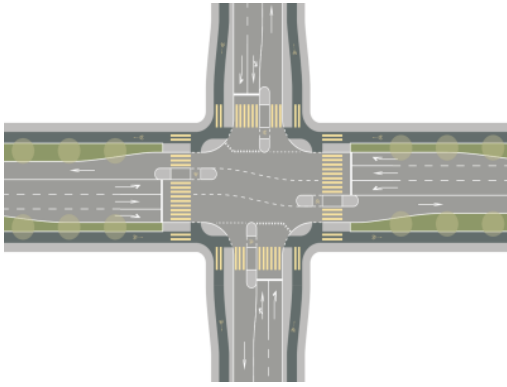
- Le tourne-à-gauche direct sur la chaussée, avec une bande centrale pour effectuer la traversée en deux temps
- Le tourne-à-gauche indirect qui permet de se replacer dans la direction avant de traverser
- Le tourne-à-gauche indirect sur une piste cyclable séparée du carrefour par des gués (modèle hollandais)

Intérêt

Les carrefours constituent des endroits particulièrement critiques pour les cyclistes en raison de la proximité avec les véhicules motorisés et des risques de collision, du sous-dimensionnement des surfaces, de la présence de présélections mais aussi d'une visibilité insuffisante des cyclistes ou de phénomènes de « looked-but-failed-to-see » (lorsque l'automobiliste vérifie l'absence de voiture sans voir un vélo). Les mesures d'adaptation renforcent la sécurité des cyclistes grâce à l'augmentation de leur visibilité (espaces dédiés) et en les séparant physiquement du trafic motorisé. En fonction du degré de séparation, en particulier en cas de tourne-à-gauche indirect, elles s'adressent à tous types de cyclistes ou de trajets.

Enjeux

Après une piste cyclable, le changement de régime et la réinsertion des cycles sur la chaussée à un carrefour est en général à éviter pour des raisons de sécurité (manœuvre d'entrecroisement difficile). Les traversées en deux temps (tourne-à-gauche indirect) offrent plus de sécurité, mais peuvent péjorer la fluidité de l'itinéraire. Une bonne synchronisation des feux permet cependant de limiter les temps d'attente successifs. La séparation physique des flux cyclistes aux carrefours (piste cyclable extérieure) exige plus de place, mais est la solution la plus adaptée pour le maximum de cyclistes. Les surfaces mixtes entre cyclistes et piétons sont toutefois à éviter.



Plan d'un carrefour avec pistes cyclables et gués vélo (modèle hollandais). Source: OFROU et Conférence Vélo, 2021



Gué vélo et piste cyclable séparée à Lucerne. Source: OFROU et Conférence Vélo, 2021



Bande centrale pour tourne-à-gauche directe à la Murtenstrasse à Berne



Tourne-à-gauche indirect de la Schlosstrasse à la Huberstrasse à Berne



Illustration d'un carrefour adapté aux cyclistes. Source: Conférence Vélo Suisse

Références

- OFROU & Conférence Vélo Suisse (2021): [Gestion des cycles aux carrefours: Manuel d'infrastructure](#). Guide de recommandations de la mobilité douce no 17.
- Conférence Vélo Suisse (2012): [Gestion des cycles aux abords des routes à grand débit \(RGD\)](#).
- bpa (2017): Tourne-à-gauche pour vélos, Recommandations Technique de la circulation, BM.014-2017
- VSS (1998): Guidage des deux-roues légers dans les carrefours. Mandat de recherche3/95.
- SN 640 252: Carrefours, Guidage des deux-roues légers, Norme VSS
- SN 640 850a: Marquages - Aspect et domaine d'application, Norme VSS
- Conférence Vélo Suisse (2023): [Visualisations d'une infrastructure cyclable de qualité](#)