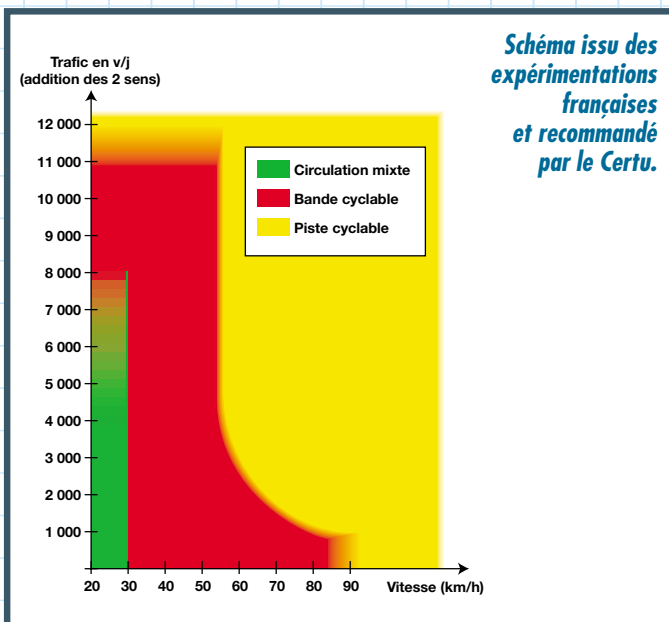




Le terme bande cyclable désigne, sur une chaussée à plusieurs voies, celle réservée aux cyclistes, délimitée par une ligne blanche discontinue. Unidirectionnelle, elle constitue le plus souvent en milieu urbain la meilleure aide à la pratique de la bicyclette tant pour des raisons de place que de sécurité et de financement. Elle permet, par la présence forte du cycliste sur la chaussée même, d'introduire non seulement une certaine forme de modération de la vitesse du trafic motorisé mais aussi de montrer aux utilisateurs de l'espace public que "le vélo existe" et qu'il constitue une alternative à l'automobile dans le choix du mode de déplacement.

Quand et où aménager des bandes cyclables ?



Pour assurer le meilleur niveau de sécurité et de contrôle possible et renforcer ainsi le rôle du vélo dans les déplacements urbains, la bande cyclable doit impérativement faire partie d'un réseau couvrant l'ensemble de la ville (voir fiche "Le Réseau cyclable", Ville & vélo oct. 2001) et être reliée, en sortie de ville, aux pistes interurbaines de loisir.

Par rapport à la piste cyclable, la bande a eu longtemps mauvaise presse tant auprès des usagers que des aménageurs. De nombreuses expériences françaises et étrangères ont prouvé depuis que la bande cyclable est souvent plus sûre que la piste. En effet, sur une piste cyclable séparée physiquement du trottoir et de la chaussée, le cycliste peut éprouver un sentiment de sécurité excessif et ne pas être assez attentif au danger au moment où il doit se mêler à nouveau à la circulation générale. Sur une simple bande, où il côtoie les automobilistes, le cycliste est toujours préparé à partager momentanément l'espace disponible avec les autres usagers.

La bande constitue une solution intermédiaire entre les aménagements en site propre et les solutions intégrées de type zone 30. Économique, elle n'a besoin que d'un simple marquage et d'une signalisation verticale ; rapidement installée, elle s'avère d'une grande souplesse d'utilisation pour les usagers : on y accède facilement et on la quitte de même.

Bandes cyclables conseillées ou obligatoires

- Depuis le décret du 14/09/98 modifiant le code de la route en faveur des cycles, l'article R 1 spécifie : "Le terme bande cyclable désigne, sur une chaussée à plusieurs voies, une voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues." La circulation des autres véhicules, le stationnement et la livraison y sont interdits.
- La bande cyclable doit faire l'objet d'un arrêté de voirie. Sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, son usage est conseillé au cycliste mais non obligatoire, ce qui est signalé par le panneau C113 (arrêté interministériel du 26/12/00).
- Le caractère d'obligation doit être motivé dans l'arrêté de voirie et indiqué par le panneau B22a.
- Les bandes cyclables sont "séparées" de la chaussée par une ligne blanche discontinue de type T3-5u (article 114.3, §1 IMSR ; u = 5 cm de largeur).
- Si les cyclistes peuvent franchir la ligne discontinue pour effectuer un dépassement, les autres véhicules ne peuvent le faire que pour quitter la chaussée.
- Une ligne continue infranchissable tant pour les cyclistes que pour les automobilistes peut être mise en place ponctuellement pour des raisons de sécurité là où il y a manque de visibilité, présence d'un virage ou encore dans le cas d'une rue à double sens dont un sens est réservé aux cycles.

* **Nota : Les cyclomotoristes** ne peuvent emprunter une bande cyclable que s'ils y sont expressément autorisés par une décision de l'autorité investie du pouvoir de police signalée par un panneau M4d2 complétant le panneau C 113.

Réalisation technique

Il n'existe pas, en France, de normes en matière d'aménagements cyclables. Les éléments techniques de leur réalisation dépendent de

Fiche Technique Les bandes cyclables

2

nombreux facteurs qu'il s'agit de déterminer avant de procéder à l'aménagement : nombre actuel ou prévisible de cyclistes, type d'usagers (expérimentés, écoliers,...), composition, volume, vitesse et fréquence du trafic général (voitures, camions, autobus, tramways, flux piétons,...), type de voie sur laquelle on intervient, usage principal de la rue (habitat, commerce, loisirs,...) et fonctionnement (stationnement, livraisons, accès, etc.).

En ville, la largeur préconisée est de 1,50 mètre hors marquage en section courante. Il est parfois possible, en des points singuliers, sur de courtes distances ou quand le trafic motorisé est faible, de réduire un peu cette largeur mais en évitant absolument de descendre en dessous de 1 mètre. On peut aussi l'augmenter pour des raisons particulières sans toutefois dépasser 2 mètres (risque de stationnement illicite).

Aménagement et revêtement

Aménagement et dimensionnement d'une bande devront tenir compte du profil en travers de la voie et de son équipement (caniveau, "bombé",...). La couleur réglementaire de marquage est le blanc. La couleur verte peut être utilisée en complément. Des matériaux différents permettent d'offrir un espace-voitures optiquement rétréci, une qualité du revêtement adaptée à l'usage cycliste.

Inconvénients : coûts supérieurs, mauvaise visibilité de nuit.

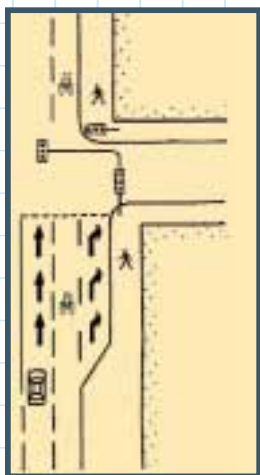
Bande à contresens

La bande à contresens s'inscrit réglementairement dans une rue à double sens dont un sens est réservé aux cycles (analogie avec les couloirs bus à contresens). En dehors des zones 30, le marquage n'est pas nécessaire et la voie cyclable recommandée est de type continu (3u) ou discontinu (5u). Il convient de le compléter par des pictogrammes et des flèches rappelant le sens de circulation des vélos. A son entrée sera disposé un panneau B1 (sens interdit), accompagné par un panneau M9z portant la mention "sauf cyclistes". Dans le sens de la circulation générale, un panneau C24a sera implanté (arrêté du 26/12/00).

A chaque extrémité, il est vivement recommandé de réaliser un îlot borduré ou en peinture blanche ou, à minima, de mettre une ligne blanche continue sur quelques mètres.

Couloir de présélection

En cas de fort mouvement de tourne-à-droite des véhicules, il convient de gérer les entrecroisements de voies en amont du carrefour selon le schéma ci-contre.



Traitements particuliers

Stationnement

Dans le cas d'une bande cyclable longeant des places de stationnement, il est souhaitable de réserver une sur-largeur (0,50 m en général) pour permettre l'ouverture des portières sans trop de danger pour les cyclistes.

Arrêts de bus et couloirs mixtes bus-vélos (voir fiche n° 9 "Vélo et transport public" éditée par le Certu et le Club des villes cyclables, 2001).

Extrémités de bande

Pour marquer les entrées-sorties de bande, il suffit généralement d'amorcer ou d'interrompre le marquage, éventuellement en biseau.

Accès riverains

Les accès riverains ou les entrées de lieux publics sont des lieux de conflits potentiels entre cyclistes et automobilistes. Pour limiter les risques, il convient d'assurer une visibilité optimale, essentiellement en éloignant le stationnement. On peut également réaliser un marquage spécifique sur la bande au droit des accès riverains.

Bordures de trottoir et caniveaux

Il convient de tenir compte des bordures de trottoir, de leur forme, de leur hauteur et de la présence de caniveaux dans le dimensionnement des bandes cyclables.

Séparateurs ponctuels

Une séparation physique entre une bande cyclable et le reste de la chaussée n'est utile que pour les entrées-sorties de bandes à contresens ou dans certains cas particuliers où l'on souhaite renforcer la protection des cyclistes.

Signalisation et entretien

En milieu urbain on considérera que les bandes cyclables sont en règle générale délimitées sur leur droite par un trottoir. Le marquage de la bande à gauche sera réalisé par une ligne discontinue (T3-5u) franchissable ou continue (5u) non franchissable. Le marquage des bandes cyclables peut être complété par des pictogrammes : ces marques sont fortement recommandées aux débuts et fins de voies cyclables et il paraît souhaitable de les utiliser en répétition à intervalles réguliers. La signalisation verticale dépendra du type de bande que l'on veut mettre en œuvre :

- bande à contresens : pour l'entrée à contresens : B1 + panneau M9z "SAUF CYCLISTES" ; pour l'entrée dans le sens général : C24a

Entretien

On veillera à maintenir à l'itinéraire un caractère confortable en évitant les ressauts dus aux raccordements de chaussées ou à la présence de grilles d'évacuation, en l'entretenant régulièrement pour éliminer les gravillons, feuilles mortes, bris de verres, déchets de toutes sortes qui diminuent l'espace circulaire du cycliste et accroissent le risque de glissance, en virage notamment.

**Fiche Certu/Club des villes cyclables - janvier 2002
Experts vélo CETE**

Pour en savoir plus :

- RAC : Recommandations pour les aménagements cyclables, Certu, avril 2000.
- www.villes-cyclables.org
- www.certu.fr