

# Les bandes cyclables

*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.*

**La bande cyclable désigne une voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues. Elle est l'un des outils permettant la mise en œuvre d'un réseau cyclable continu, finement maillé couvrant l'ensemble de la ville (cf. fiche "Les schémas cyclables"), relié, en sortie de ville, aux itinéraires interurbains de déplacements utilitaires, sportifs et de loisirs.**

**Elle permet, par la présence du cycliste sur la chaussée même, de favoriser la co-visibilité entre les cyclistes et les véhicules motorisés.**



Le contenu de cette fiche est susceptible d'évoluer suite aux évolutions réglementaires attendues en 2015.

## Quand et où aménager des bandes cyclables ?

La bande cyclable constitue une solution intermédiaire entre les aménagements en site propre (piste cyclable, voie verte) et ceux instaurant la mixité avec les autres véhicules (zone 30, zone de rencontre). Elle sera aménagée préférentiellement là où les trafics motorisés et cyclistes sont modérés et pour une vitesse de l'ordre de 50 km/h.

Ses principaux avantages résident dans sa facilité de mise en œuvre, un coût de réalisation et une emprise moindres, une plus grande souplesse d'usage, des conditions de priorité claires aux intersections et une bonne visibilité réciproque cycliste/véhicules motorisés en section courante et en intersection. La bande cyclable permet aussi de rejoindre le sas vélo dans les carrefours à feux. Il est à noter que les bandes cyclables, bien qu'elles ne soient pas particulièrement accidentogènes, sont souvent perçues comme moins sûres que les pistes cyclables.

La bande cyclable ne présentant pas de séparation en relief avec la chaussée, le cycliste a tout intérêt à rester éloigné des véhicules à gros gabarit, en particulier à l'approche des intersections ou dans les courbes. En effet la présence d'angles morts, la multiplicité des informations à

gérer par les conducteurs de véhicules à gros gabarit et la faible visibilité du cycliste constituent un risque pour celui-ci.



Source : Cerema



## Réglementation - Signalisation

L'art. R.110-2 du code de la route définit la bande cyclable comme une « voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies ».

La création d'une bande cyclable doit faire l'objet d'un arrêté de circulation.

Une bande cyclable peut être facultative (cas le plus courant) ou obligatoire.

Dans le cas général, une bande cyclable facultative est signalée par un marquage de type T3 5u et une figurine « vélo » accompagnée d'une flèche. Le panneau C113 pourra être utilisé en cas de mauvaise perception de la bande, notamment dans les intersections avec le réseau structurant, en cas de discontinuité ou en début de l'aménagement.

L'obligation d'emprunter une bande, à réserver à des configurations particulières, peut être instaurée par l'autorité investie du pouvoir de police après avis du préfet (art. R.431-9). Elle est exprimée sur le terrain par l'utilisation du panneau B22a.

L'art. R431-9 du code de la route précise : « Par dérogation aux dispositions de l'article R110-2, les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues, sans side-car ni remorque peuvent être autorisés à emprunter les bandes et pistes cyclables par décision de l'autorité investie du pouvoir de police », le panneau C 113 (ou B22a) est alors complété par un panneau M4d2.



C113



B22a



M4d2  
désigne  
les cyclomoteurs

Les bandes cyclables sont délimitées sur la chaussée par une ligne blanche discontinue **T3 5u** ou exceptionnellement par une ligne continue 3u (masque de visibilité, présence d'un virage...). En section courante, le marquage des bandes cyclables peut être complété par des pictogrammes vélos blancs et des flèches.

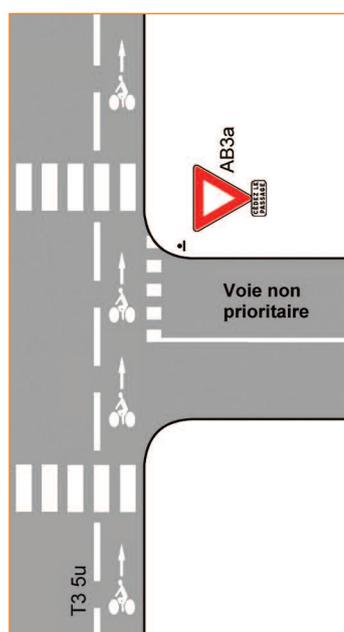
Il est conseillé de les utiliser en répétition à intervalles réguliers, environ tous les 50 m en ville, et ces figurines vélo sont, de préférence, implantées à hauteur de sorties de résidences privées, de sorties de parkings, etc, afin de rappeler la présence de cyclistes sur cette bande.

Les débuts et fins de bandes cyclables sont préférentiellement interrompus sans biseau.

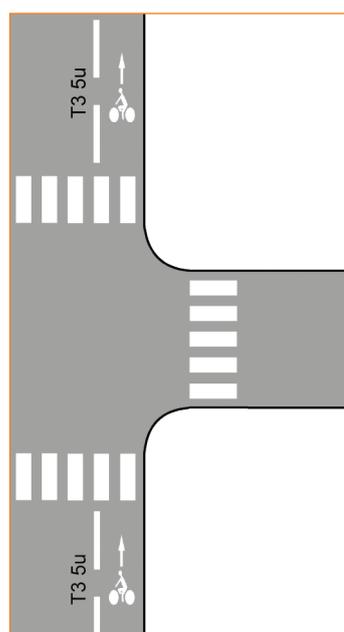
La couleur réglementaire du marquage est le blanc.

Lorsque la voie supportant la bande est prioritaire, le marquage **T3 5u** se poursuit dans la traversée du carrefour comme pour les autres voies. Lorsque la bande n'est pas prioritaire, le marquage **T3 5u** s'interrompt dans la traversée du carrefour.

Si les cyclistes peuvent franchir la ligne discontinue pour effectuer un dépassement, les autres usagers ne peuvent franchir ou chevaucher la ligne que pour quitter la chaussée ou l'aborder (Art. R412-23 du Code de la route).



La bande cyclable garde la priorité



Interruption du T3 5u lorsque la bande cyclable perd la priorité

Tout stationnement et arrêt d'un véhicule motorisé sur une bande cyclable est interdit, sans qu'il soit nécessaire de le rappeler par un panneau. Cette interdiction découle de l'article R.417-10 2<sup>e</sup> alinéa.

## Conception

Les éléments techniques de la réalisation des bandes cyclables dépendent de nombreux facteurs qu'il s'agit de déterminer avant de procéder à l'aménagement : 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.). L'aménagement et le dimensionnement d'une bande devront tenir compte du profil en travers de la voie et de son environnement (présence d'obstacles latéraux, de stationnement...)

En agglomération, la largeur recommandée est de 1,50 m hors marquage en section courante. Même pour le passage d'obstacles ponctuels ou sur de

courtes distances, on ne descendra pas en dessous de 1,00 m, hors marquage. Une attention particulière sera portée aux aménagements étroits qui conduisent le cycliste à frôler le trottoir ou à longer trop près les véhicules en stationnement.

On peut aussi augmenter sa largeur pour des raisons particulières (nombreux poids lourds par exemple) sans toutefois dépasser 2,00 m, sous peine d'induire du stationnement illicite gênant la progression des cyclistes.

L'aménagement et le dimensionnement d'une bande devront tenir compte du profil en travers de la voie et de son équipement.

La qualité du revêtement de la bande cyclable doit être au minimum identique à celui de la chaussée pour les véhicules motorisés.

## Traitements particuliers

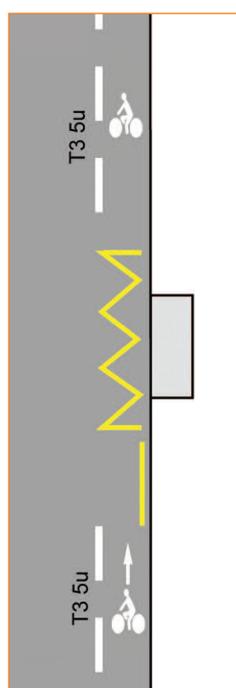
### Livraisons

Partant du principe que la bande cyclable permet de sécuriser le cycliste dans sa progression, le long de certains axes urbains, il est fortement conseillé d'organiser la demande en stationnement livraison avec les professionnels concernés pour que la bande soit respectée, par exemple en transformant une partie de l'emprise du stationnement automobile en place dédiée aux livraisons.

### Arrêts de bus

Le marquage de la bande cyclable est interrompu sur 10 m avant l'arrêt bus pour permettre au bus un accostage au plus près du quai sur toute la longueur du véhicule sans avoir à circuler sur la bande.

La bande cyclable est reprise quelques mètres après l'arrêt bus.



### 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.

Ainsi une bordure de hauteur supérieure à 10 cm est susceptible d'être heurtée par une pédale en position basse.

### Assurer la continuité des itinéraires cyclables en cas de travaux

Il conviendra d'assurer la continuité si les travaux se situent sur une bande cyclable.

Il est nécessaire, soit de reconstituer une bande cyclable sur la chaussée restée libre, ce qui est préférable, soit de l'interrompre et de ramener la circulation des vélos dans la circulation générale.

La signalisation spécifique aux vélos sera mise en cohérence.



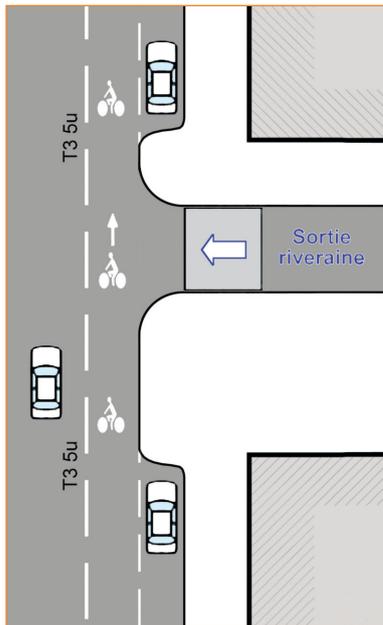
Rétablissement de la bande cyclable pendant les travaux

## Gérer les conflits potentiels

### Accès riverains

Les accès riverains ou les entrées de lieux publics sont des lieux de conflits potentiels entre les cyclistes et les autres usagers.

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 à l'aide de pictogrammes vélo blancs.

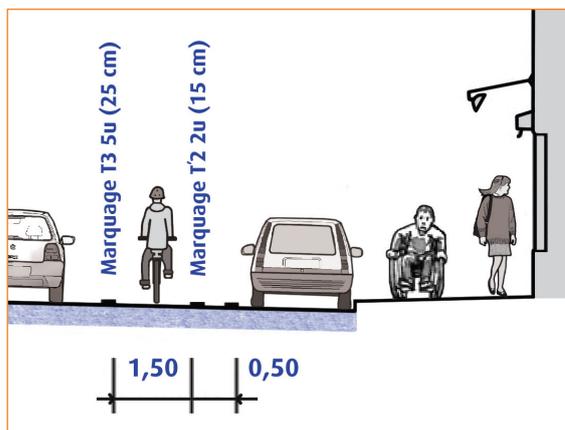


*Éloignement du stationnement aux abords d'une sortie riveraine*

Source : Cerema

### Stationnement longitudinal

Dans le cas d'une bande cyclable longeant des places de stationnement, il est souhaitable de réserver une surlargeur de 0,50 m ou un espace tampon pour rendre moins dangereuse pour les cyclistes l'ouverture de portières et les manœuvres des automobilistes.



*Exemple de signalisation de l'espace tampon*

Source : Cerema



*Espace tampon en cas de stationnement longitudinal*

Source : Cerema

### Stationnement gênant

L'implantation d'une bande cyclable implique d'avoir une politique efficace de répression du stationnement sauvage.



*Stationnement sur bande constituant un danger et une gêne pour le cycliste et le piéton*

Source : Cerema

### Séparateurs ponctuels

Au droit des chicanes destinées à la modulation des vitesses, la continuité de la bande cyclable dans l'aménagement crée une surlargeur. Pour optimiser leur trajectoire, les automobilistes sont tentés alors de circuler sur la bande et annulent les effets modérateurs de vitesse de la chicane. À cet endroit, il est préférable d'aménager un îlot de protection au niveau de la bande cyclable afin de dissuader l'automobiliste de rouler sur la bande et éviter ainsi au cycliste d'être coincé contre la bordure de la chaussée. L'aménageur veillera à ce que cet aménagement ne devienne pas un obstacle pour les 2 roues motorisés.



*Îlot protégeant le cycliste au niveau d'une chicane*

Source : Cerema

## Entretien et confort d'usage

Le gestionnaire de voirie veillera à maintenir à l'itinéraire un caractère confortable 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.

On évitera aussi les ressauts dus aux raccordements de chaussées ou à la présence de grilles d'évacuation et les grilles de caniveau avec les fentes orientées dans le sens de circulation, représentant un risque de chute non négligeable.



Mauvais entretien rendant la bande impraticable

## Références bibliographiques

- Recommandations pour les aménagements cyclables, *LYON Certu*, version mise à jour en septembre 2008
- La signalisation des aménagements et des itinéraires cyclables - *LYON Certu*, mai 2004

Collection

**Références**

ISSN : 2276-0164  
2015 / 02

**Auteurs** Bertrand Deboudt - Cerema - Direction territoriale Nord-Picardie - TM/STS  
Tél. : +33 (0)3 20 49 62 31 - [bertrand.deboudt@cerema.fr](mailto:bertrand.deboudt@cerema.fr)

**Contacts** Thomas Jouannot - Cerema - Direction technique Territoires et ville - VOI/SUD  
Tél. : +33 (0)4 72 74 58 69 - [thomas.jouannot@cerema.fr](mailto:thomas.jouannot@cerema.fr)  
Secrétariat - Cerema - Direction technique Territoires et ville - VOI  
Tél. : +33 (0)4 72 74 59 61 - [voi.DtecTV@cerema.fr](mailto:voi.DtecTV@cerema.fr)

**Correspondants vélos des directions territoriales du Cerema :**

F. Tortel (Dter Est), J. Cassagnes (Dter Méditerranée), B. Deboudt (Dter Nord-Picardie), J. Lecointre (Dter Normandie-Centre), G. Aboucaya (Dter Ouest), J. Peigné (Dter Sud-Ouest), A. Phillipon (Dter Île-de-France).

La série « Vélo » a été réalisée par les groupes de travail pilotés par la Direction technique Territoires et ville, elle a pour seule vocation de constituer un recueil d'expériences.

Ce document ne peut pas engager la responsabilité de l'Administration ni celle des rédacteurs.

Ces fiches sont disponibles sur la Boutique en ligne de la Direction technique Territoires et ville : [www.certu-catalogue.fr](http://www.certu-catalogue.fr).

© 2015 - Cerema  
La reproduction totale  
ou partielle du document  
doit être soumise à  
l'accord préalable  
du Cerema

### La collection « Références » du Cerema

Cette collection regroupe l'ensemble des documents de référence portant sur l'état de l'art dans les domaines d'expertise du Cerema (recommandations méthodologiques, règles techniques, savoirs-faire...), dans une version stabilisée et validée. Destinée à un public de généralistes et de spécialistes, sa rédaction pédagogique et concrète facilite l'appropriation et l'application des recommandations par le professionnel en situation opérationnelle.

Connaissance et prévention des risques - Développement des infrastructures - Énergie et climat - Gestion du patrimoine d'infrastructures  
Impacts sur la santé - Mobilité et transports - Territoires durables et ressources naturelles - Ville et bâtiments durables