

# LA BANDE CYCLABLE

1.5

## 1 – DÉFINITION

Une bande cyclable est une voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisés (EDPM)<sup>1</sup> sur une chaussée à plusieurs voies (*Code de la route Art. R 110-2*).

Sur décision de l'autorité de police, elle peut être ouverte à la circulation des cyclomoteurs sans side-car, ni remorque.

La circulation des autres véhicules, le stationnement et la livraison y sont interdits.

Pour confirmer ce choix de bande cyclable se référer à la partie I.3 du Guide, au chapitre «Choix d'aménagement ».

## 2 – RÉFÉRENCES

### 2-1 : CODE DE LA ROUTE

- [L'article R412-7](#) : Circulation des véhicules

- I.-Les véhicules doivent, sauf en cas de nécessité absolue, circuler sur la chaussée. Toutefois, ils peuvent franchir un trottoir, à partir de l'accès le plus proche, pour rejoindre ou quitter les accès carrossables des immeubles riverains ou des accès non ouverts à la circulation publique.*

*Ils peuvent également le franchir pour rejoindre une autre chaussée s'il existe un aménagement à cet effet.*

*Les engins d'entretien du trottoir peuvent y circuler dans l'exercice de leur mission, sauf dispositions contraires prises par l'autorité investie du pouvoir de police.*

*Dans l'exercice de leur mission, **les véhicules d'entretien des voies du domaine public routier peuvent circuler et s'arrêter sur les bandes cyclables, les pistes cyclables et les voies vertes.***

***Les véhicules de collecte des ordures ménagères peuvent circuler et s'arrêter sur les bandes cyclables dans leur sens de circulation** pour la réalisation des opérations de collecte de la section de rue concernée.*

*II.-Lorsque, sur la chaussée, une voie de circulation réservée à certaines catégories de véhicules est matérialisée, les conducteurs d'autres catégories de véhicules ne doivent*

1 EDPM – Voir : [article R412 – 43 – 1](#) du Code de la Route

*pas circuler sur cette voie. Les conducteurs de véhicules motorisés ne doivent pas circuler sur une voie verte, ni dans une aire piétonne à l'exception des cas prévus par les règles de circulation mentionnées à l'article [R. 411-3](#).*

**-Article [R412-23](#): Signalisation et conduite**

*I. - Lorsque la chaussée comporte des lignes longitudinales discontinues délimitant les voies de circulation :*

*1° S'il s'agit de voies de circulation générale non spécialisées, tout conducteur doit en marche normale emprunter celle de ces voies qui est la plus à droite et ne franchir ces lignes qu'en cas de dépassement, dans les conditions fixées au chapitre IV du présent titre, ou lorsqu'il est nécessaire de traverser la chaussée ;*

*2° S'il s'agit d'une voie de circulation réservée à certaines catégories d'usagers, les autres usagers ne peuvent franchir ou chevaucher la ligne que pour quitter la chaussée ou l'aborder.*

**- Article [R412-35](#): Circulation du piéton**

- Lorsqu'il ne leur est pas possible d'utiliser les emplacements qui leur sont réservés ou en l'absence de ceux-ci, les piétons peuvent emprunter les autres parties de la route en prenant les précautions nécessaires.*
- Les piétons qui se déplacent avec des objets encombrants peuvent également emprunter la chaussée si leur circulation sur le trottoir ou l'accotement risque de causer une gêne importante aux autres piétons.*
- Les infirmes qui se déplacent dans une chaise roulante peuvent dans tous les cas circuler sur la chaussée.*

**- Article [R412-43-1](#) : Circulation des EDPM**

- « I.-En agglomération, les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés doivent circuler sur les bandes ou pistes cyclables. Lorsque la chaussée est bordée de chaque côté par une piste cyclable, ils doivent emprunter celle ouverte à droite de la route, dans le sens de la circulation.*

*En l'absence de bandes ou pistes cyclables, ils peuvent également circuler :*

*1° Sur les routes dont la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 50 km/ h. Les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés ne doivent jamais rouler de front sur la chaussée ;*

*2° Sur les aires piétonnes dans les conditions définies au quatrième alinéa de l'article R. 431-9 ;*

*3° Sur les accotements équipés d'un revêtement routier. »*

- « II.-Hors agglomération, la circulation des engins de déplacement personnel motorisés est interdite, sauf sur les voies vertes et les pistes cyclables. »*

- « III.-Par dérogation aux dispositions des I et II, l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation peut, par décision motivée :

1° Interdire la circulation des engins sur certaines sections des voies mentionnées aux I et II, eu égard aux nécessités de sécurité et de circulation routières, de fluidité et de commodité de passage ;

2° Autoriser la circulation des engins sur le trottoir, à condition qu'ils respectent l'allure du pas et n'occasionnent pas de gêne pour les piétons ;

3° Autoriser la circulation sur les routes dont la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 80 km/h, sous réserve que l'état et le profil de la chaussée ainsi que les conditions de trafic le permettent.

- [Article R412-43-3](#) : Age des conducteurs des EDPM

« I.-Tout conducteur d'engin de déplacement personnel motorisé doit être âgé d'au moins douze ans. »

- [Article R415-13](#) : Intersections

- Aux intersections, lorsqu'une chaussée à plusieurs voies comporte une ou plusieurs voies ou bandes réservées à la circulation de certaines catégories de véhicules, les règles de priorité prévues au présent livre s'imposent à tous les conducteurs circulant sur cette chaussée ou l'abordant.

- [Article R415-2d](#) : Conduite sur intersection

- « Tout conducteur ne doit s'engager dans une intersection que si son véhicule ne risque pas d'y être immobilisé et d'empêcher le passage des véhicules circulant sur les autres voies. »

Que ce soit donc le cycliste ou le conducteur de véhicule à moteur, ils ne peuvent s'engager qu'avec prudence et analyse préalable de la circulation environnante.

- [Article R431-9](#) : Conduite en cycle 2 ou 3 roues

- « Pour les conducteurs de cycles à deux ou trois roues, l'obligation d'emprunter les bandes ou pistes cyclables est instituée par l'autorité investie du pouvoir de police après avis du préfet.
- Par dérogation aux dispositions de l'article R. 110-2, 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.

**Position métropolitaine :**

Ne pas rendre l'usage obligatoire d'un aménagement cyclable. Il peut en effet constituer une gêne, notamment à l'approche d'une intersection ou pour les cyclistes aguerris. Cette obligation devrait être réservée aux bandes cyclables où la chaussée générale attenante présente un fort trafic avec une vitesse élevée.

## 2-2 : INSTRUCTION INTERMINISTÉRIELLE SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE (IISR)

La signalisation est définie par l'instruction interministérielle sur la signalisation routière par l'application **de l'arrêté du 24 novembre 1967 et les modifications prises par arrêtés modificatifs depuis cette date.**

## 2-3 : GUIDES DU CEREMA

Ils sont les références nationales sur les règles de l'art.

## 2-4 : ARRÊTÉ DE POLICE

Il doit être précisé si son usage est réservé aux seuls cyclistes et si elle est ou non obligatoire (cas général).

En cas de disposition différente prise par l'autorité de police, le caractère obligatoire doit être motivé voir article R431-9 (ci-dessus)

**Lors de la rédaction de l'arrêté il est à rappeler les articles du code de la route adéquats à appliquer (sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police) selon le choix de l'aménagement, des règles de priorité et des enjeux de sécurité.**

## 2-4 : POUR RAPPEL - L'ACCESSIBILITÉ PIÉTONNE

- Dans le cadre d'un aménagement neuf, Nantes Métropole préconise un **espace réservé aux piétons d'au moins 1.80 m de largeur**. La réglementation exige qu'il ne soit jamais inférieur au minimal d'1,40 m hors obstacle fixé par l'arrêté du 15 janvier 2007.

Il ne s'agit pas de dégrader l'espace piéton initial mais plutôt de permettre l'accessibilité PMR, largement portée par la politique Handicap de Nantes Métropole, avec une plus grande autonomie possible à chaque travaux de réaménagement, de réhabilitation ou de réfection des voies tel que mentionné dans le [Décret n°2006-1657 du 21/12/2006, article 1<sup>er</sup>](#).

## 3 – DISPOSITIONS DE NANTES MÉTROPOLE

---

### 3.1 CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE

L'emprise de la voie et son statut projeté vont définir un certain profil en travers : largeurs de voies avec ou sans transport en commun, stationnements ou non, trottoirs, alignements d'arbres, aménagements cyclables,...

La piste et la bande cyclable sont à mettre en œuvre suivant un contexte (en privilégiant une cohérence de l'ensemble de l'aménagement cyclable sur tout l'itinéraire) et en s'appuyant sur l'abaque métropolitain qui définit l'aménagement cyclable possible en fonction du trafic et de la vitesse limitée de l'axe considéré (voir abaque en partie I.3).

La bande cyclable est à choisir (voir tableau « choix d'aménagement ») :

- plutôt sur des voies principales ou inter-quartier (voies de diffusion) – Voir la carte de hiérarchisation des voies de la Métropole.
- sur les voies limitées à 30km/h ou zone 30, possible à partir d'un trafic > 5000v/j (2 sens de circulation cumulé) mais <11 000 v/j
- sur les voies limitées à 50km/h jusque 5000v/j (2 sens de circulation cumulé). Au delà : la piste cyclable doit être privilégiée

Cas particuliers : si un projet est proposé avec une bande cyclable

- en zone 30 mais avec un trafic PL > 5 % du trafic total
- ou au droit d'un équipement scolaire mais hors voie principale et inter-quartier

=> sollicitation de la Direction de l'Espace Public (DEP) et de la Direction des Investissements et de la Circulation (DIC) pour en juger l'opportunité. Un passage en revue de projet sera nécessaire.

### 3.2 PRINCIPES GÉNÉRAUX A RESPECTER

La création d'une bande cyclable impose une vigilance sur le respect des principes suivants :

- une bonne co-visibilité sur les carrefours, accès et extrémités des bandes : le cycliste doit être bien perçu par les autres véhicules
- une bonne continuité et lisibilité de l'aménagement favorisée par une cohérence de l'itinéraire (éviter par exemple de part et d'autre d'une intersection des statuts de voie cyclable différents)
- la réinsertion sécurisée des cyclistes dans la circulation générale
- l'accès aisé à la bande cyclable par une géométrie facilitant l'insertion des cycles (entrée biseautée depuis une piste cyclable par exemple)

Une attention sera portée sur le choix des végétaux qui longent la bande cyclable (développement encombrant, relevées racinaires, essences piquantes,...) se référer et suivre les prescriptions du guide arbre.

Dans le cas d'aménagement ralentisseur de type écluse, consulter le guide du Cerema (ex-Certu) : « Guide des chicanes et écluses sur voiries urbaines ».

### 3.3 PROFIL DE LA VOIE

Une bande cyclable est toujours unidirectionnelle et elle est située :

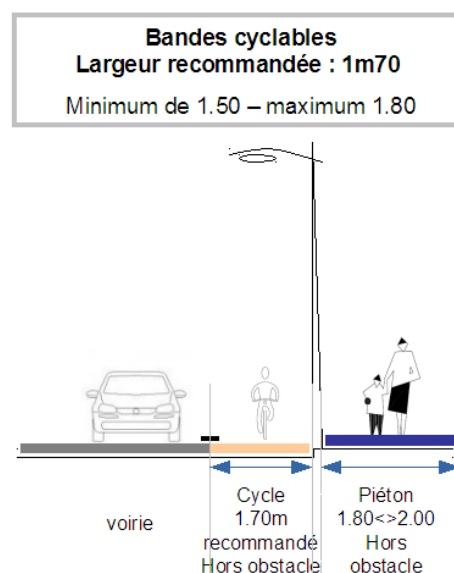
- dans la voie à droite de la chaussée dans le sens de sa circulation
- dans la voie à gauche de la chaussée, lors d'un double sens à la circulation ([voir fiche 1.9](#)

« double sens cyclable »)

Cas général : la largeur d'espace libre (hors obstacle) d'une bande cyclable longeant la chaussée doit être comprise entre 1.5m et 1.8m (1,7 recommandé) du fil d'eau à l'axe de la ligne discontinue T3 5u.

Une largeur au-delà de 1,80 m n'est pas opportune car elle pourrait conduire à du stationnement illicite.

Les réductions ponctuelles de largeur de bande cyclable sont à proscrire. **Cependant, un minimum exceptionnel de 1,30 m pourra être autorisé sur des points particuliers : au droit des refuges piétons par exemple.**



**Dès que cela est possible, une surlargeur de 0,50m minimum sera conservée entre le stationnement et la bande cyclable.**

La faible largeur d'une chaussée peut amener à réaliser une bande cyclable dans un seul sens. Le sens privilégié sera celui où l'effort physique du cycliste est le plus important (montée), ou alors celui en adéquation avec le trafic (problématique de vitesse élevée et de trafic dense).

Ainsi en montée, on cherchera systématiquement à avoir une largeur minimale de 1.70m.

La réalisation d'une bande cyclable nécessite d'adapter la position des boucles de comptage existantes. *(voir détails dans la fiche GRT - 049 du Guide Régulation de Trafic « prise en compte des cyclistes » au chapitre 4 « les sas vélos)*



## 4 – GESTION DES CARREFOURS, ZONES PARTICULIÈRES

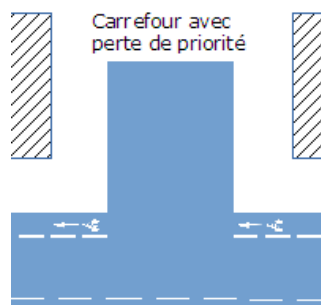
Les schémas ci-après donnent les principes d'aménagement à appliquer sur une bande cyclable avec intersection ou pas de l'itinéraire au niveau des carrefours et devant les entrées charretières.

### 4.1 LES CARREFOURS

- **carrefour avec perte de priorité de l'un des deux axes (stop, priorité à droite, cédez le passage, feux rt)**

#### **Priorité à droite (axe non prioritaire) :**

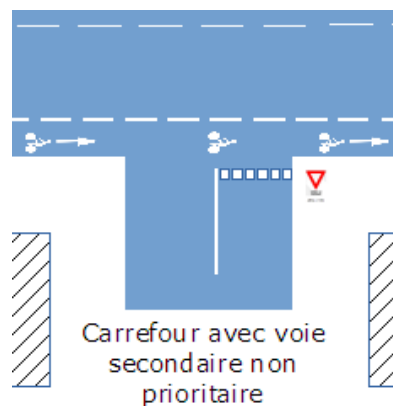
- Les marquages s'interrompent dans le carrefour avec en amont et aval une figurine avec flèche



### Sur axe prioritaire :

- Sur l'axe prioritaire, le marquage doit être réalisé comme le marquage des autres files de circulation, une figurine rappellera la présence de cyclistes, en amont et aval du carrefour une figurine avec flèche sera marquée.

Exemple avec cédez le passage



**Carrefour à feux :** Les marquages s'interrompent dans le carrefour. Seul un marquage de trajectoire peut rappeler et indiquer la poursuite de l'itinéraire cyclable.

➤ **Carrefour complexe** (Voir fiche en annexe « SH – Marques sur chaussée pour les cycles »)

➤ **Carrefour avec feux et sas vélo** (Voir fiche GRT - 049 du Guide Régulation de Trafic « prise en compte des cyclistes »)

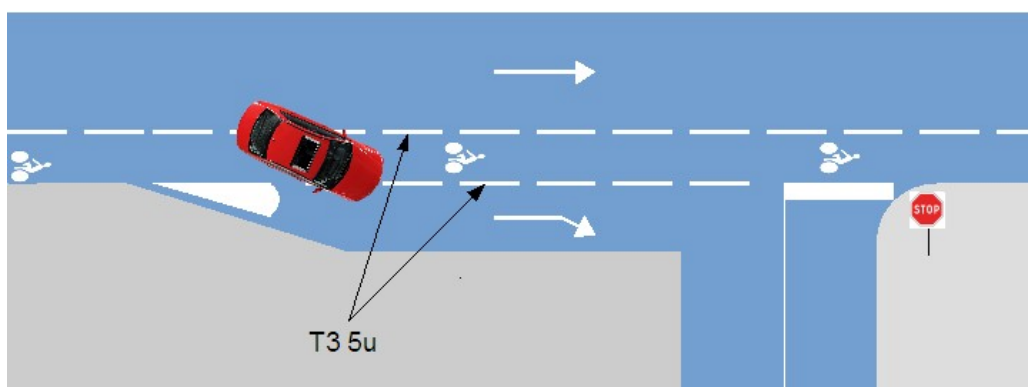
➤ **Carrefour giratoire**

Ce type de carrefour est abordé dans la fiche 2.1 : « Franchissement des giratoires en agglomération par les cycles »

➤ **Bande cyclable avec voie spécialisée en tourne à droite des autres véhicules**

Dans un carrefour, lorsqu'il existe une voie spécialisée de tourne à droite parallèle aux autres files de circulation, la bande cyclable est maintenue, le cycliste doit avoir une progression rectiligne, sans changement de direction, sans appréhension.

**La zone de conflit où le trafic motorisé devra couper la bande sera matérialisée par des figurines.**

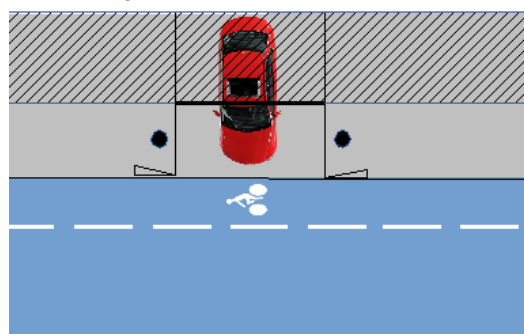


## 4.2 LES ENTRÉES CHARRETIÈRES

Lorsque la **covisibilité est insuffisante** en sortie riveraine, ou dans le cas de sortie riveraine **avec trafic important** (immeuble, voie privée fermée, ...) il faut rappeler au conducteur qu'un cycliste peut déboucher devant son véhicule. Le pictogramme vélo l'alerte et fait appel à sa vigilance.

La bande cyclable doit être marquée de façon « continue » (mais toujours avec ligne discontinue T35u) au niveau des entrées charretières.

Bande cyclable devant entrée charretière

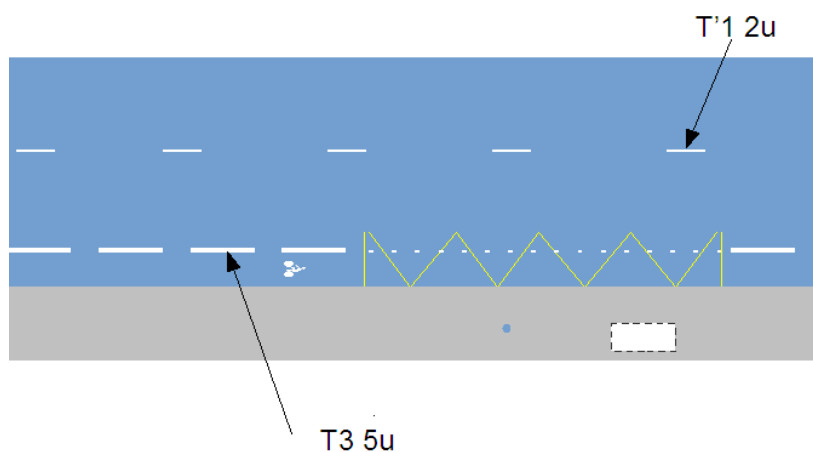


## 4.3 LES AMÉNAGEMENTS SPÉCIFIQUES

### ➤ Bande cyclable devant voie bus

Les îlots séparateurs peints ou physiques aident à la compréhension de l'enclave du quai bus. Le marquage de la bande cyclable est adapté devant le quai (*voir « station bus apaisée » du Guide Bus*)

Aménagement au niveau d'un quai de bus en station apaisée

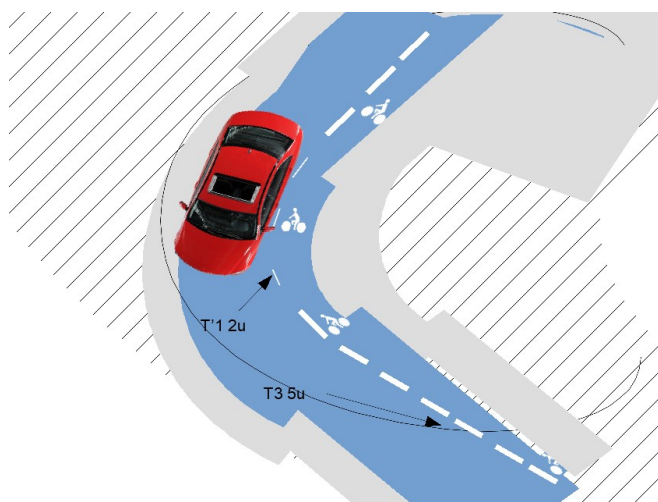




➤ **Bande cyclable sur zone à risque : 3 cas particuliers**

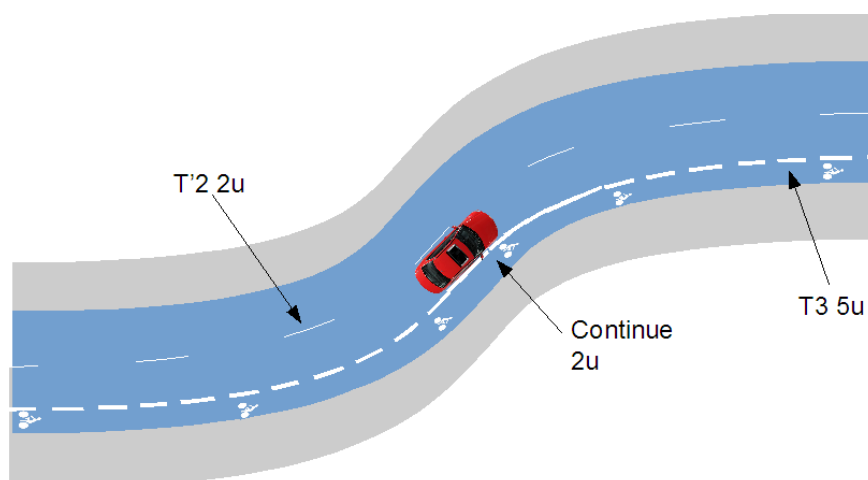
*-1- Dans une rue étroite à double sens cyclable :*

La zone en virage n'évite pas au véhicule de franchir la bande limite de la voie cyclable, il est souhaitable de marquer cette limite par un autre marquage. Le T'1 2u est réglementairement franchissable contrairement au classique T3 5u. Ce marquage est possible aussi dans le cas d'une voie à sens unique avec bande cyclable.



*-2 - Sur des voies bidirectionnelles sinueuses où la covisibilité est dégradée :*

Le marquage d'une ligne continue sur cette zone particulière identifie bien le comportement adapté d'interdire l'empiétement de la voie cyclable.



### - 3 - Cas de point d'apport volontaire et colonnes enterrées

Lorsque cela est possible, un espace de stationnement pourra être organisé pour la desserte des colonnes enterrées et points d'apports volontaires afin d'éviter le conflit cyclistes / automobilistes ainsi que les risques de bris de verre sur la bande.



## 5 - SIGNALISATION

La signalisation des voies conseillées et réservées aux cyclistes est obligatoire.

Elle est assurée au moyens de panneaux ou marquage au sol.

**Dans l'optique de limiter la signalisation verticale (et donc l'encombrement de l'espace public) on privilégiera le marquage. La signalisation verticale sera rajoutée au marquage lorsque l'aménagement n'est pas suffisamment lisible pour le cycliste.**

### 5.1 - SIGNALISATION HORIZONTALE (voir fiche en annexe « SH - marques sur chaussée pour les cycles »)

- **La figurine vélo+ la flèche** sont marquées sur la bande cyclable en entrée et sortie sur carrefour ainsi qu'en amont des changements de direction. **La figurine vélo est rajoutée seule régulièrement** en section courante tous les 26 m ainsi que devant les entrées charretière importantes, **sur zone de conflit potentiel**, en amont des intersections ou zone de covisibilité insuffisante.
- Le marquage est une ligne type T3 5u qui ne peut être franchie ou chevauchée par les véhicules que lorsqu'ils quittent la chaussée ou l'abordent. Les véhicules ne peuvent ni circuler, ni stationner sur cette bande cyclable sauf véhicules d'entretien et de collecte (code de la route : R412-23 et R412-7)

- Les plots rétro réfléchissants (balise J15a) de couleur blanche peuvent être rajoutés au marquage lors de visibilité de nuit défailante ou sur zone à conflit potentiel.



**5.2 - SIGNALISATION VERTICALE :** voir fiche en annexe «SV - signalisation verticale pour les cycles »

## 6 – PRISE EN COMPTE DU STATIONNEMENT

La règle générale est le stationnement **longitudinal** sur les voies principales et de diffusion en accord avec les principes de la Charte d'Aménagement de l'Espace Public, d'autant plus lors de la présence de bandes cyclables sur chaussée

De par sa position à droite de la chaussée, le cycliste peut être exposé ou amené à prendre des risques :

- Liés aux manœuvres des automobiles quittant le stationnement perpendiculaire ou en épi (uniquement sur voies de desserte en théorie)
- Liés aux écarts qu'il doit effectuer en raison du débordement éventuel des automobiles.

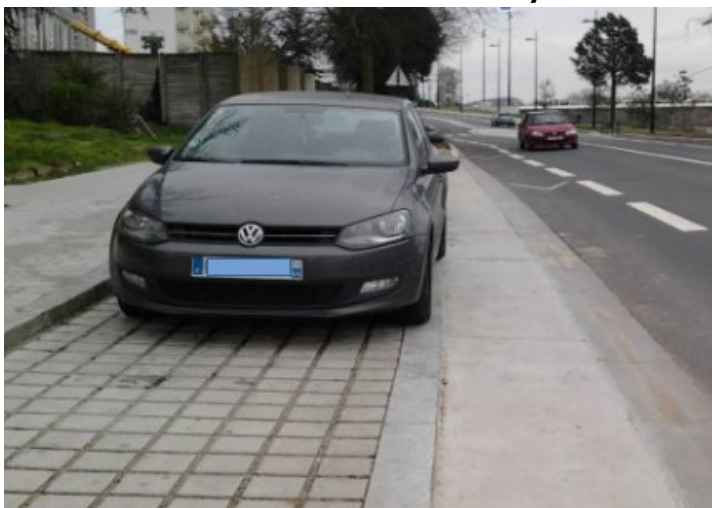
**Le stationnement en épi ou perpendiculaire est, pour des raisons de sécurité, à éviter au droit des aménagements cyclables** (sauf contrainte et seulement si les emprises permettent de matérialiser ce stationnement sans que celui-ci ne déborde sur la chaussée et ne déborde sur le trottoir qui doit également être protégé).

Dans le cas d'un marquage rare de stationnement en débordement sur chaussée il doit impérativement garantir aux cyclistes et aux piétons des espaces de circulation libre de tout stationnement ou circulation automobile. Ceci est dans le respect des dimensionnements imposés en matière d'aménagements cyclables par le présent guide technique.

**Largeur restante de la bande cyclable insuffisante** →



Dès que cela est possible, une surlargeur de 0,50m minimum sera conservée entre le stationnement et la bande cyclable.



(exemple Bd de Sarrebruck, Nantes)



## 7 - REVÊTEMENTS DE SURFACE

Dans tous les cas la priorité sera donnée à un **revêtement roulant, favorable aux 2 roues, garantissant une bonne tenue et un bon usage pour toute saison.**

La largeur des caniveaux en chaînettes pavées devront assurer un passage hors pavés de 1,30m mini dans la bande cyclable. (Une diminution de la chaînette est à envisager le cas échéant).

Il conviendra aussi de s'assurer de la facilité de nettoyage (balayage/lavage) de la bande et notamment la chaîne pavé.

Rappel : Une attention particulière sera portée sur le choix des végétaux qui longent la bande cyclable (développement encombrant, relevées racinaires, essences piquantes,...) se référer et suivre les prescriptions du guide arbre.