



Franck Nicolas

Bande ou piste... Chacun de ces aménagements répond à des objectifs précis et à des contraintes différentes et l'une comme l'autre est plus particulièrement adaptée à certains publics et à certains itinéraires. Bandes et pistes ont donc leur place dans un réseau cyclable au même titre que les zones 30, les rues piétonnes, les couloirs bus-vélo ou les "voies vertes". Dans la logique de rétrocession de l'espace public au profit des circulations douces (piétons, cyclistes...), pistes ou bandes s'installent, sauf contraintes particulières, sur la chaussée¹.

Définitions et caractéristiques

- Selon l'article R110-2 du Code de la route, la piste cyclable² est "une chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues". Elle est physiquement séparée de la circulation motorisée (au moyen d'un séparateur infranchissable par les véhicules à moteur) et peut être bidirectionnelle.
- La bande - toujours unidirectionnelle - désigne, sur une chaussée à plusieurs voies, celle réservée aux cyclistes. Elle est délimitée par une ligne blanche discontinue³.
- La "voie verte", dont le statut est en cours d'intégration au Code de la route, est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non-motorisés et des piétons.

Largeurs préconisées

La largeur préconisée pour une bande est de 1,50 m hors marquage ; une largeur plus grande est possible, sans dépasser 2 m pour éviter le stationnement illicite. La limite inférieure est de 1 m. En fonction des contraintes de site et des publics visés, la piste peut avoir une largeur comprise entre 1,50 m pour un aménagement unidirectionnel peu fréquenté et 3 m pour une piste bidirectionnelle. Elle peut atteindre 5 m pour les "voies vertes" en périphérie d'agglomération car la fréquentation prévisible par les cyclistes ET les piétons, rollers et familles avec enfants est élevée.

Éléments de choix

Pour que pistes et bandes soient réellement utilisées, elles doivent faire partie d'un réseau cyclable intégré dans une politique de déplacement, de modération de la circulation et de sécurité routière.

Pour déterminer quel aménagement choisir, trois questions essentielles se posent : pour qui ? dans quel environnement ? sur quels types de voies et avec quels carrefours ?

Les paramètres suivants doivent être pris en compte simultanément :

- *Type d'usager cycliste* : adulte expérimenté et pressé ou public scolaire, jeune, familial, en promenade ou en visite ?
- *Type d'usage* : déplacements quotidiens ou usages occasionnels (loisirs, week-end) ? Y a-t-il d'autres catégories d'usagers sur l'aménagement ou à proximité immédiate (rollers, piétons...) ? Nombre actuel, prévisible ou souhaité de cyclistes ?
- *Type, volume, vitesse et niveau du trafic général* : voitures, poids lourds, autobus, tramways, flux piétons.

Ce qu'il faut savoir

- Plus un cycliste est quotidien et expérimenté, plus le risque d'accident est faible ; inversement, plus il est scolaire (et à niveau d'attention faible), inexpérimenté, familial... plus le risque s'accroît.
- Cependant, plus il y a de cyclistes en général et plus le taux de fréquentation des aménagements est élevé, moins il y a d'accidents car les automobilistes roulent avec plus de prudence.
- Un aménagement cyclable spécifique n'est pas nécessaire sur les voies de quartier à faible trafic (et à faible vitesse automobile), qu'elles soient ou non en zone 30, sauf lorsqu'elles sont à sens unique pour indiquer aux extrémités que les cyclistes peuvent les prendre à contresens pour éviter des détours. Le marquage (*bande*) est alors facultatif mais il est recommandé si la largeur de la voie le permet⁴ ou le rend nécessaire pour un effet brise-vitesse.
- La piste paraît spontanément plus sûre que la *bande* aux non-cyclistes : certes, en section courante, les automobilistes n'hésitent pas à stationner en double-file sur une bande mais privilégient systématiquement la piste pour cette seule raison, c'est oublier qu'en ville plus de la moitié des

Fiche Technique

Bande ou piste ?

8

accidents ont lieu en carrefour. Or, en carrefour, la bande qui y aboutit est moins dangereuse car les protagonistes se voient mieux en section courante et en carrefour et sont ainsi plus attentifs aux mouvements des autres usagers ! Vitesse, volume et pression du trafic motorisé, paramètres fortement liés aux types de voirie (voir ci-après), sont des critères plus pertinents à prendre en compte dans le choix entre pistes, bandes et absence d'aménagement spécifique.



Franck Nicolas

financement de l'aménagement cyclable bénéficie alors à tous, une partie peut être imputée sur le budget dédié à la sécurité, une autre sur la protection de l'environnement par la maîtrise des vitesses, sur l'embellissement des espaces publics, sur la valorisation du patrimoine (cas des voies vertes)... Seuls la signalisation dédiée spécifiquement au jalonnement des itinéraires cyclables et les arceaux de stationnement relèvent exclusivement du budget vélo.

Pour un cas d'école⁶ concernant une ville de 50 000 habitants disposant de 100 km de rues, si l'on équipait 70 km de voies en zone 30, 20 km de voies de

type 50 avec des bandes, 5 km de 2x2 voies ramenées à 2x1 voie + pistes ou bandes, 5 km de voie structurante nouvelle + pistes, la part du vélo serait à *peine de 5% du budget voirie* annuel, mais quelles économies en termes d'accidents évités, d'économie de surfaces de chaussée "lourde" de bilan énergétique amélioré, de qualité de vie retrouvée...

Bandes ou pistes selon le type de voirie

- Zones 30 et assimilées : **aucun aménagement** n'est nécessaire, sauf si possibilité de marquer une bande pour réduire la largeur des voies - et avoir ainsi un effet sur les vitesses pratiquées - et sauf contresens cyclable dans les voies à sens unique.
- Voies 50, c'est-à-dire des voies où le V85⁵ est de 50 km/h, avec *vie locale dominante* : sauf si l'analyse multicritères tourne à l'avantage de la piste, **la bande constitue la bonne solution** : soit, sur une chaussée de 8,5 à 9 m, 2 bandes + 5,50 à 6 m pour la circulation générale.
- Voies 70 (V85 de 70 km/h) où la circulation domine (voies structurantes et pénétrantes) : **la piste est préférable**.

Autres cas où la piste est mieux adaptée

- En cas de non-respect prévisible de la bande par les automobilistes dans les zones à trafic dense et fort besoin en stationnement automobile, *la piste* est mieux adaptée.
- Sur les voies qui comportent peu d'intersections, *la piste* est préférable pour assurer une liaison cyclable directe et rapide entre deux pôles ou entre un quartier d'habitation et un collège, par exemple.

Coût

Les aménagements cyclables permettent de requalifier des emprises de voirie trop larges et donc dangereuses pour tous : piétons, cyclistes, motards, automobilistes. Puisque le

**Francine Loiseau,
Geneviève Laferrère**

¹ La piste au niveau du trottoir doit rester l'exception et ne se justifie que si la voirie est trop étroite et le trottoir suffisamment large et peu fréquenté

² Fiche 7, ville&vélo n° 10, janvier-février-mars 2004

³ Fiche 2, ville&vélo n° 2, janvier-février-mars 2002

⁴ Fiche 6, ville&vélo n° 7, juin-juillet-août 2003

⁵ Vitesse en dessous de laquelle roulent 85% des usagers

⁶ présenté par Jean-Michel Herry, DST de la Ville de Lorient à la journée du Club des villes cyclables du 4 mai 2004 à Paris ; voir article dans ce même numéro 11 de ville&vélo

Ouvrage utile : *Recommandations pour les aménagements cyclables*, Certu, avril 2000