

## BANDE CYCLABLE ET COULOIR BUS

Il est juridiquement impossible de tracer une bande cyclable (réservée par définition aux cyclistes) à l'intérieur d'un couloir bus. Il est possible, en revanche, de délimiter une bande cyclable de 1,50 m à droite d'un couloir bus de 3 m. Si cet espace procure un sentiment de confort aux cyclistes, en particulier en montée ou en présence de véhicules autorisés, il n'est pas prouvé que cette configuration soit plus sûre qu'un couloir mixte, puisque la bande doit être interrompue à chaque arrêt de bus. Elle est aussi plus contraignante pour les chauffeurs de bus qui devront se déporter pour accéder aux arrêts.



Pour les couloirs dans le sens de la circulation générale, le panneau B27 est complété par le panneau M4d1 (Paris).

## SIGNALISATION HORIZONTALE ET VERTICALE

La signalisation horizontale (peinture au sol) des couloirs bus-vélos concerne :

- Le logo vélo tracé en alternance avec le mot «BUS».
- Le guidage vélo en vert (facultatif) à l'intérieur des couloirs pour faciliter leur repérage par les cyclistes; il

s'interrompt devant les zig-zags des arrêts bus.

- Les damiers verts dans les carrefours pour assurer la continuité cyclable lorsque la voie bus-vélos est prioritaire. La signalisation verticale des couloirs bus-vélos concerne principalement les panneaux de type B (bleus et ronds); contrairement aux autres panneaux de ce type, il ne s'agit pas pour le B27 (voir ci-contre) d'une signalisation d'obligation; il indique seulement que la voie est réservée. Les bus et, par extension, les autres véhicules autorisés (vélos, taxis,...) n'ont pas l'obligation de l'emprunter. Si le gestionnaire souhaite rendre le passage dans le couloir obligatoire pour les cyclistes – ce qui est dans le cas général



A contresens de la circulation générale, on utilise le panneau B1 sens interdit avec le panneau «sauf bus, vélos (éventuellement: cyclos, taxis)» (Annecy).

vivement déconseillé – on apposera un panneau B22a. Les autobus et les autres usagers d'un couloir ouvert (délimité par des bandes blanches discontinues) peuvent donc en sortir pour se dépasser les uns les autres; ce n'est pas autorisé lorsqu'il s'agit d'un couloir fermé ou à contresens délimité par une bande blanche continue.



Marquage au sol du logo vélo en alternance avec le mot «BUS» de préférence dans l'axe du couloir pour éviter l'usure par les pneus du bus.

## TRAITEMENT DES CARREFOURS

L'insertion des vélos dans les voies bus nécessite de réexaminer le fonctionnement des carrefours et d'adapter les solutions selon qu'il s'agit de carrefours sans feux (voies prioritaires ou non) ou de carrefours à feux. Parmi celles-ci : sas, tourne-à-gauche indirect, phasage spécifique des feux, et, si la voie bus-vélo est prioritaire, pictogramme vélo ou ligne de guidage verte ou encore damier vert indiquant la présence de cyclistes...

S'il y a des feux, la détection des cyclistes en dehors de la présence des bus doit faire l'objet d'une recherche d'adaptation spécifique : boucle magnétique, bouton poussoir...

## TRAITEMENT AU DROIT DES ARRETS DE BUS

Il est recommandé de ne pas faire passer les cyclistes derrière l'arrêt de bus : l'expérience montre l'inutilité de cet aménagement, voire son caractère dangereux (conflit avec les piétons).

Couloir bus-vélo «fermé» (délimité par une bande blanche continue) avec marquage vert aux carrefours (Rennes).

