



# La bande cyclable suggérée

La bande cyclable suggérée (BCS) s'envisage comme soutien en cas de trafic mixte, dans le cas où la largeur disponible ne permet pas la création d'une piste cyclable : il est donc nécessaire que la circulation soit de faible intensité, et la vitesse réduite.

+	-
<ul style="list-style-type: none"><li>• Attire l'attention des autres usagers sur la présence éventuelle de cyclistes</li><li>• Indique au cycliste la position recommandée sur la chaussée (notamment vis-à-vis du stationnement et du risque d'emportierage)</li><li>• Contribue à modérer la vitesse + meilleur respect de la distance latérale de dépassement</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Pas d'espace réservé pour le cycliste, impact limité sur la sécurité</li><li>• Stationnement automobile autorisé sur la BCS</li><li>• Confusion entre la BCS et la piste cyclable marquée</li></ul>

## 1. Les règles de circulation

La **bande cyclable suggérée** n'a pas de statut juridique, et n'a qu'une valeur indicative. Elle indique au cycliste la meilleure position à adopter sur la voirie, mais son utilisation n'est pas obligatoire. Elle fait partie intégrante de la chaussée (contrairement à la piste cyclable marquée/séparée) : l'automobiliste peut circuler dessus, l'arrêt et le stationnement y sont également autorisés.

La bande cyclable suggérée n'a qu'un **impact limité sur la sécurité** des cyclistes : les différentes études présentent des résultats mitigés quant à son utilité.

## 2. La mise en œuvre

La BCS n'est reprise ni dans le code de la route ni dans le règlement du gestionnaire de la voirie : sa réalisation n'est donc soumise à aucune condition ou restriction. Elle fait toutefois l'objet de recommandations :

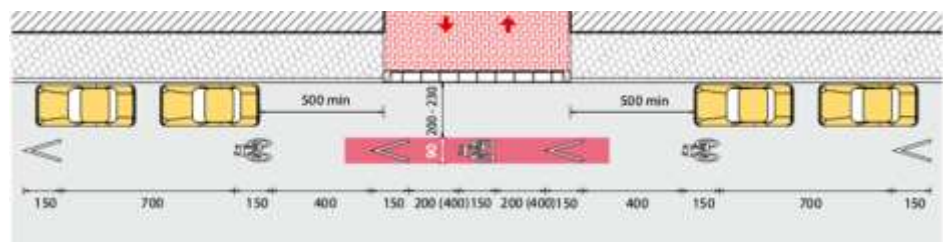
- À n'envisager que dans le cas où une piste cyclable ne peut être réalisée (flux et vitesse du trafic réduits)
- Marquage axial de la chaussée déconseillé
- Interdiction de stationner recommandée en l'absence de stationnement latéral



### LA BCS EN MARQUAGE

La BCS est en règle générale matérialisée par une **succession de logos vélo et de chevrons** (90 cm de largeur).

Un **revêtement coloré ponctuel** peut renforcer l'attention sur certaines **zones de conflits** (ex : accès à un parking public).



Dans certains cas, la BCS n'est marquée que d'un côté de la chaussée :

- dans le sens de la **descente**, dans une rue en pente,
- dans le **contresens**, dans les sens uniques limités (SUL).

### ❗ [BRU]

En région bruxelloise, la BCS peut être utilisée pour guider le cycliste sur les **itinéraires cyclables régionaux** (ICR) : dans ce cas, on utilise un **double chevron** au lieu du chevron simple.



## LA BCS EN REVÊTEMENT COLORÉ / MATÉRIAU DIFFÉRENCIÉ



La BCS peut être matérialisée par un **asphalte ou un béton de couleur** différenciée.

❗ [BRU] Un test de BCS en asphalte ocre réalisé en région bruxelloise a mis en évidence la décoloration rapide de l'enrobé : la BCS se distingue peu du reste de la chaussée.

La bande suggérée peut également être réalisée dans un **matériau distinct** du reste de la chaussée : dans le cas de rues pavées, l'installation de **bandes "confort"** (asphalte, pavés sciés...) apporte davantage de confort au cycliste.

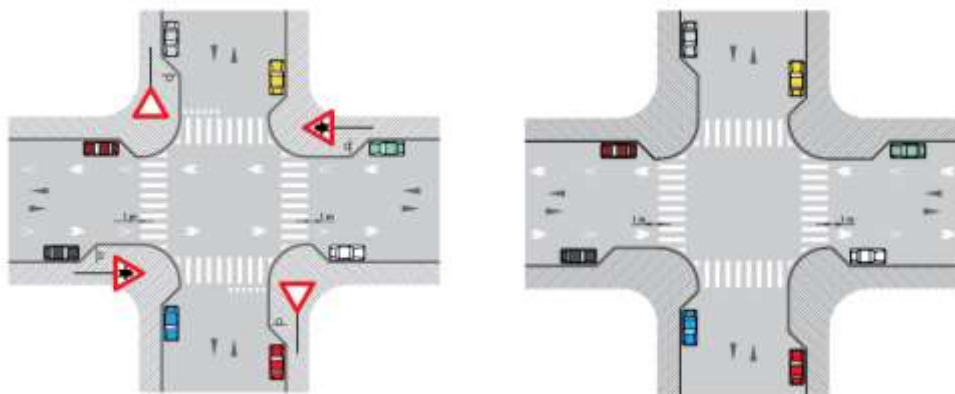


Le choix du matériau est important : une dégradation rapide sous le passage des véhicules rendra la BCS moins confortable, voire dangereuse (pavés bétons, schlamm...)

## 3. La gestion des carrefours

Sur une **voie prioritaire** : la BCS est prolongée sur toute la longueur du carrefour, en utilisant au moins un pictogramme vélo en face des véhicules venant des voiries adjacentes (*gauche*).

Sur un **carrefour à priorité de droite**, la BCS est interrompue en amont du carrefour (avant le passage piéton), et recommence au-delà du carrefour (*droite*).



## Sources & infos

- ▶ [WAL] [Les bandes cyclables suggérées](#), SPW
- ▶ [BRU] Vademecum – [Pistes cyclables marquées et bandes cyclables suggérées](#), Bruxelles Mobilité