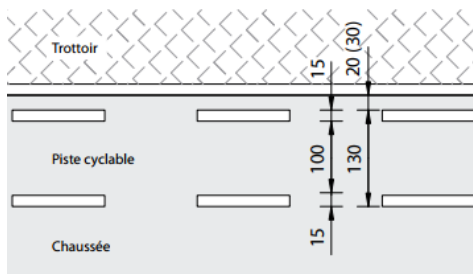


La piste cyclable marquée

La piste cyclable marquée (PCM) est délimitée par deux lignes blanches discontinues au sol. Elle ne fait pas partie de la chaussée : les voitures ne peuvent pas y circuler (sauf manœuvres) ni stationner/s'arrêter dessus.

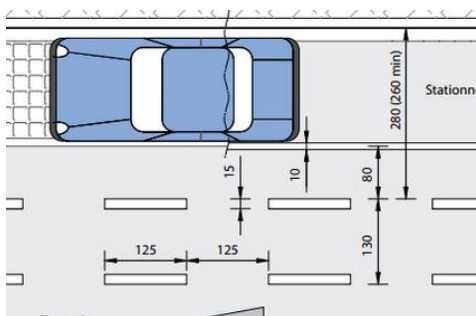
+	-
- Espace de circulation réservé au cycliste - Cycliste visible du trafic automobile (sécurité) - Nécessite moins d'espace que la piste cyclable séparée - Bonne liberté de mouvement (traversées en un temps, dépassement ou contournement d'un obstacle)	- Pas de séparation physique du trafic motorisé - Moins de confort qu'une piste cyclable séparée - Risque de stationnement sauvage

1. Les dimensions



- Largeur standard : **1,3 m** (marquage compris)
- Largeur min. : **1,1 m** (0,8 m hors marquage)

Au-delà de 1,5 m, le risque de stationnement sauvage augmente. On peut alors envisager l'ajout d'une ligne Sauwens ou d'une zone d'évitement (zone hachurée), voire étudier l'option d'une piste cyclable séparée.



En présence de stationnement latéral, il est nécessaire de prévoir une "**zone tampon**" de 80 cm (distance de sécurité par rapport à l'ouverture de portière).

Le stationnement en épi (marche avant) est à éviter le long d'une PCM. Le cas échéant, le **stationnement en épi inversé** permet d'assurer de meilleures conditions de sécurité (bonne conditions de visibilité pour l'automobiliste qui quitte le parking).

LA LIGNE SAUWENS

Cette **ligne blanche continue** permet de réduire la chaussée et de créer une plus grande distance entre le trafic et le cycliste (largeur entre la piste et la ligne Sauwens : entre 0,2 et 0,4 m).

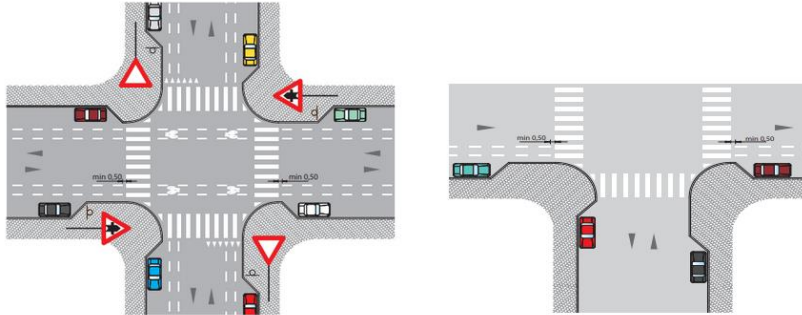
Le placement d'**obstacles** entre la piste et la chaussée (bordures, demi-lunes...) pour sécuriser la piste est par contre déconseillé : ils peuvent provoquer des chutes et limitent la liberté de mouvement du cycliste (dépassement, contournement d'un obstacle...).



2. Les carrefours

Le cycliste est prioritaire sur la PCM. Pour des raisons de sécurité, il est important que la piste bénéficie d'un régime de priorité identique à celui des automobilistes sur la chaussée adjacente :

- **marquage continu** de la piste dans les carrefours où la chaussée est **prioritaire** (*gauche*)
- **marquage interrompu** dans les carrefours à **priorité de droite/cession de priorité** (*droite*)

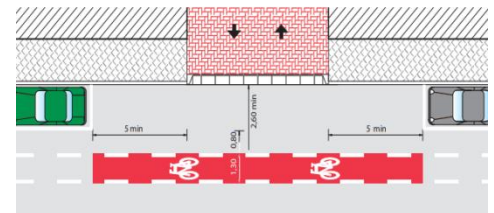


En présence d'une bande de "tourne-à-droite" pour le trafic, la PCM peut être placée **à gauche de la bande de présélection** : les cyclistes sont invités à se positionner correctement en amont du carrefour. Cela permet d'éviter les mouvements conflictuels au niveau du carrefour même, entre les cyclistes qui poursuivent tout droit et le flux automobile qui tourne à droite.



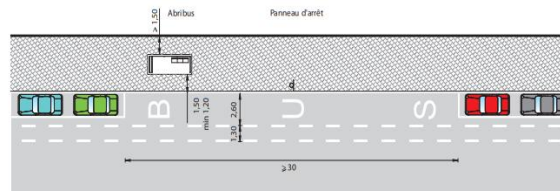
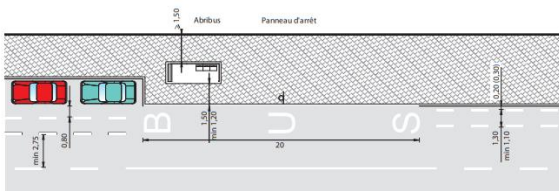
3. Les zones de conflit

L'utilisation de **couleur (rouge)** permet d'attirer l'attention (du cycliste et de l'automobiliste) sur une **zone de danger**. On ne l'utilise donc pas sur toute la longueur d'une piste mais de manière très ponctuelle, aux endroits de conflits potentiels : carrefours, sortie de parking public...



4. Les arrêts de bus

Dans le cas d'un **arrêt de bus en chaussée** (*gauche*), la PCM est interrompue au niveau de l'arrêt. Le marquage de logos vélo entre les deux tronçons de PCM permet d'assurer une continuité visuelle du cheminement cyclable. Dans le cas d'un **arrêt en encoche** (*droite*), la PCM ne doit pas être interrompue.



Sources & infos

- ▶ [BRU] [Vademecum – Réalisation des pistes cyclables marquées](#), Bruxelles Mobilité
- ▶ [WAL] [La piste cyclable marquée](#), Sécurothèque, SPW