

✓ Définitions résultant de l'article R.110-2 du Code de la route

Agglomération : espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés et dont l'entrée et la sortie sont signalées par des panneaux placés à cet effet le long de la route qui le traverse ou qui le borde. Attention : a été déclaré illégal l'arrêt d'un maire fixant les limites de l'agglomération au-delà de l'espace groupant les immeubles bâtis rapprochés de la commune, alors même que les limites retenues seraient celles de la zone constructible (Conseil d'État 20 mai 1996).

Aire piétonne : section ou ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Dans cette zone, sous réserve des dispositions de l'article R.431-9, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation.

Bande cyclable : voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies.

Bande d'arrêt d'urgence : partie d'un accotement située en bordure de la chaussée et spécialement réalisée pour permettre, en cas de nécessité absolue, l'arrêt ou le stationnement des véhicules

Carrefour à sens giratoire : place ou carrefour comportant un terre-plein central matériellement infranchissable, ceinturé par une chaussée mise à sens unique par la droite sur laquelle débouchent différentes routes et annoncé par une signalisation spécifique. Toutefois, en agglomération exclusivement, les carrefours à sens giratoire peuvent comporter un terre-plein central matériellement franchissable, qui peut être chevauché par les conducteurs lorsque l'encombrement de leur véhicule rend cette manœuvre indispensable.

Chaussée : partie(s) de la route normalement utilisée(s) pour la circulation des véhicules.

Intersection : lieu de jonction ou de croisement à niveau de deux ou plusieurs chaussées, quels que soient le ou les angles des axes de ces chaussées.

Piste cyclable : chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues.

Stationnement : immobilisation d'un véhicule sur la route hors les circonstances caractérisant l'arrêt.

Voie de circulation : subdivision de la chaussée ayant une largeur suffisante pour permettre la circulation d'une file de véhicules.

Voie verte : route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers.

Zone de rencontre : section ou ensemble de section de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagée de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

Zone 30 : Section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagée de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

✓ Définitions relatives aux voiries nationales, départementales et communales déterminées par les articles L110-2 et L 110-3 du Code de la route

La définition des voiries nationales, départementales et communales est fixée aux articles L. 121-1, L. 122-1, L. 123-1, L. 131-1, L. 141-1, L. 151-1 et L. 161-1 du code de la voirie routière

Voies du domaine public routier national

Art. L. 121-1. Les voies du domaine public routier national sont :

- les autoroutes ;
- les routes nationales.

Le domaine public routier national est constitué d'un réseau cohérent d'autoroutes et de routes d'intérêt national ou européen. Des décrets en conseil d'État, actualisés tous les dix ans, fixent, parmi les itinéraires, ceux qui répondent aux critères précités. L'État conserve dans le domaine public routier national, jusqu'à leur déclassement, les tronçons de routes nationales n'ayant pas de vocation départementale et devant rejoindre le domaine public routier communal.

Art. L. 122-1.

Les autoroutes sont des routes sans croisement, seulement accessibles en des points aménagés à cet effet et réservées aux véhicules à propulsion mécanique.

Art. L. 123-1.-Les voies du domaine public routier national autres que les autoroutes définies à l'article L. 122-1 sont dénommées routes nationales.

Le caractère de route express peut leur être conféré dans les conditions fixées aux articles L. 151-1 à L. 151-5.

Voies du domaine public routier départemental

Art. L. 131-1.-

Les voies qui font partie du domaine public routier départemental sont dénommées routes départementales.

Le caractère de route express peut leur être conféré dans les conditions fixées aux articles L. 151-1 à L. 151-5

Voies du domaine public routier communal

Art. L. 141-1.

Les voies qui font partie du domaine public routier communal sont dénommées voies communales.

Le caractère de route express peut leur être conféré dans les conditions fixées aux articles L. 151-1 à L. 151-5.

Routes à grande circulation

Article L110-3

Les routes à grande circulation, quelle que soit leur appartenance domaniale, sont les routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation. La liste des routes à grande circulation est fixée par décret, après avis des collectivités et des groupements propriétaires des voies.

Les collectivités et groupements propriétaires des voies classées comme routes à grande circulation communiquent au représentant de l'État dans le département, avant leur mise en œuvre, les projets de modification des caractéristiques techniques de ces voies et toutes mesures susceptibles de rendre ces routes impropres à leur destination.

Un décret en conseil d'État détermine les conditions d'application du présent article.

Routes express

Art. L. 151-1.

Les routes express sont des routes ou sections de routes appartenant au domaine public de l'État, des départements ou des communes, accessibles seulement en des points aménagés à cet effet et qui peuvent être interdites à certaines catégories d'usagers et de véhicules.

Les chemins ruraux

Art. L. 161-1.

Les chemins ruraux appartiennent au domaine privé de la commune. Ils sont affectés à la circulation publique et soumis aux dispositions du chapitre Ier du titre II du livre Ier du code rural et de la pêche maritime.

✓ Définitions extraites des Recommandations pour les aménagements cyclables (RAC)

Itinéraires cyclables

Issu de la loi sur l'air et sur l'utilisation rationnelle de l'énergie, l'article L.228-2 stipule que " *à l'occasion des réalisations ou des rénovations de voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquage au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacement urbain lorsqu'il existe*".

Véloroute

Les Véloroutes sont des itinéraires pour cyclistes à moyenne et longue distance, d'intérêt départemental, régional, national ou européen, reliant les régions entre elles et traversant les agglomérations dans de bonnes conditions. Elles empruntent tous types de voies sécurisées, dont les voies vertes. leur déclivité est limitée, de l'ordre de 3 % (sauf dans les zones de montagne, où les déclivités les moins fortes sont recherchées). Ils peuvent utiliser les aménagements cyclables les plus sécurisés, et en priorité les Voies vertes, qui seront à privilégier. (CIADT du 15-12-1998)

Couloir bus dans le sens de la circulation

Couloir ouvert, délimité par une ligne discontinue, duquel cycliste et bus peuvent sortir pour se doubler.

Couloir bus à contre-sens de la circulation générale

Couloir suffisamment large pour que les bus et les vélos puissent se doubler sans franchir la ligne blanche continue.

Couloir bus à double sens, côte à côte

Couloir suffisamment large pour que la cohabitation bus vélo fonctionne. Dimension préconisée : 7 mètres

Voie latérale multi-usages

Voie de desserte de parcelles agricoles généralement réalisée le long d'une route nationale ou départementale importante destinée à limiter ou interdire les accès directs.

Accotement revêtu

On le trouve en interurbain. C'est la partie de l'accotement comprenant le marquage de rive de la chaussée et une bande revêtue. Il a été conçu à l'origine pour la récupération de véhicules déviant de leur trajectoire normale. Correctement réalisé, il constitue pour les cyclistes une amélioration en terme de sécurité et de confort même s'il est ouvert à la circulation des véhicules lents et d'entretien, aux arrêts provisoires et à son emprunt par les piétons.

Bande cyclable marquée

Sur une chaussée à plusieurs voies, celle exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et délimitée, sur la partie droite de la chaussée empruntée par le trafic général, par une ligne de peinture discontinue T3-5u. Contrairement à l'accotement revêtu elle possède une signalisation horizontale et verticale spécifique aux vélos annonçant en permanence la présence possible de cyclistes sur la chaussée.

Bande cyclable avec séparateur franchissable

Mêmes caractéristiques que celles de la bande cyclable mais dont le marquage réglementaire est complété par des séparateurs (boudins caoutchoutés - balisettes verticales cylindriques - balises plates souples - zébras).

Piste sur chaussée

La piste sur chaussée est délimitée, sur la partie droite de la chaussée empruntée par le trafic général, par un séparateur non franchissable.

Piste intercalée

La piste intercalée est réalisée sur la chaussée entre les véhicules en stationnement et le trottoir en écartant du trottoir l'emplacement du stationnement. Elle peut être implantée dans le sens de la circulation générale ou à contre sens. La séparation avec les véhicules en stationnement peut être marquée par :

- deux lignes de marquage de 0,15 m à 0,18 m délimitant un espace de 0,50 m à 0,70 m lignes comprises,
- un îlot longitudinal de 0,50 m de large sur 0,10 m à 0,15 m de hauteur, biseauté côté piste.

La largeur de l'aménagement est au minimum de 1,70 m en cas de bordure type îlot et de 1,50 m en cas de simple marquage.

Piste cyclable à mi-hauteur entre trottoir et chaussée

La piste à mi-hauteur est séparée du trottoir par une dénivellation de 0,08 m à 0,10 m environ et une dénivellation de même hauteur sépare la piste de la chaussée. La largeur minimale préconisée est 1,70 m.

Piste cyclable au niveau du trottoir

Implantée du côté de la chaussée, la piste au niveau du trottoir est matérialisée par une ligne blanche continue de 0,09 m séparant l'espace affecté aux piétons de celui affecté aux cyclistes. Une largeur minimum de trottoir de 1,40 m est imposée par l'arrêté du 31 août 1999 pour la circulation des personnes handicapées. Ces limites doivent être repérables et détectables. Une étude est en cours sur les traitements nécessaires à la bonne séparation des espaces piétons cycles, une ligne blanche n'étant généralement pas suffisante. En général non obligatoire, la piste est interdite aux cyclomoteurs.

Piste péri-urbaine

Piste écartée de la chaussée dont elle est séparée par un terre-plein engazonné ou planté d'arbres sans que les obstacles visuels continus soient supérieurs à 0,70 m. Largeur minimale préconisée : 2 mètres en unidirectionnel et 3,0 m en bidirectionnel.

✓ Autre aménagement**La Voie centrale banalisée**

Appelée également communément " Chaucidou " la chaussée à voie centrale banalisée est une chaussée sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe. Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement appelée rive.

La largeur de la voie ouverte aux véhicules motorisés est suffisante pour permettre le croisement, ces derniers empruntent donc la rive lorsqu'ils se croisent, en vérifiant auparavant l'absence de cycliste ou à défaut en ralentissant.

Bandes rugueuse ou bandes sonores

Le dispositif à bandes rugueuses est un dispositif d'alerte dont le rôle est d'attirer l'attention du conducteur afin que celui-ci, à la vue de la signalisation et du danger, adapte sa vitesse à la configuration du site. Sur les sites où le trafic des deux roues est notable, il est recommandé de poser des bandes de faible hauteur devant être inférieure à 15 millimètres. (Note SETRA de juillet 1986 et réponse JOAN 17 avril 1995 - Page 2083)

Coussins lyonnais ou berlinois

Dos d'âne centré sur la voie de circulation s'abaissant latéralement.

Éclairage horizontal

Éclairage qui fait ressortir le marquage au sol et qui permet de repérer à temps les obstacles éventuels sur la chaussée.

Éclairage vertical

Éclairage qui permet de voir la signalisation de direction et qui rend visibles les uns pour les autres les différents usagers de la voie ; il est mesuré à 1 m au-dessus de la chaussée.

Effet paroi

Le long d'un mur, de places de stationnement ou dans un tunnel par exemple, le cycliste s'éloigne instinctivement de la paroi.

Inter modalité

Partage d'une rue ou d'un itinéraire par plusieurs modes de déplacement.

Pictogramme

Logo représentant un cycliste peint sur la chaussée ou sur les panneaux.

Pôle

Espace urbain ou centre d'intérêt significatif en mesure d'accueillir ou d'engendrer des déplacements.

Ralentisseurs

Aménagement édifié au travers de la chaussée censé ralentir la vitesse des usagers. Leur édification doit respecter les dispositions du décret 94-447 du 27 mai 1994 et la norme NF P 98300 de juin 1994 - (Synonyme dont l'usage n'est pas recommandé : "Gendarmes couchés").

Il convient de noter la réponse ministérielle publiée dans le n° 49 du 8 décembre 2009 aux termes de laquelle le caoutchouc vulcanisé n'est pas autorisé pour la conception des ralentisseurs.

✓ Définitions diverses

Maître d'ouvrage : personne, collectivité ou organisme qui conclut un marché et pour le compte duquel on construit.

Maître d'œuvre : personne désignée par le maître d'ouvrage pour diriger et contrôler, en son nom, l'exécution des travaux faisant l'objet d'un marché.

Crédits-photos :

Toutes les photos sont de la commission nationale Sécurité FFCT, sauf :

- page 19 : Photo 1 © Michel Mazal

- page 35 - Photo 7 © Ville de Besançon

- page 68 : Photo 7 © Raymond Moya - Bourg nature environnement

Cerema : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (anciennement le Certu).

Remerciements au groupe de travail ayant réalisé ce document : René Codani - Jacques Fournia - Loïc Gauthier - Michel Guérard - Jean Claude Hamon - Steve Jackson - Monique Loride - Bernard Picardat - Jean Marie Rogez - Maurice Taillefer - Denis Vitiel -

**Fédération française de cyclotourisme**

12, rue Louis Bertrand - CS 80045 - 94207 Ivry-sur-Seine Cedex - Tél. : 01 56 20 88 88 - Fax : 01 56 20 88 99

Métro ligne 7, station Pierre & Marie Curie

info@ffct.org - www.ffct.org - www.veloenfrance.fr