

# Les panneaux relatifs à la circulation des cyclistes



**B0**  
Circulation interdite à tout véhicule dans les deux sens.



**B1**  
Sens interdit à tout véhicule.



**B9b**  
Accès interdit aux cycles



**B2b**  
Interdiction de tourner à droite à la prochaine intersection.



**B2c**  
Interdiction de faire demi-tour sur la route suivie jusqu'à la prochaine intersection.



**B52**  
Début de zone de rencontre



**AB25**  
Carrefour à sens giratoire



**A21**  
Débouché de cyclistes venant de droite ou de gauche.



**B53**  
Fin de zone de rencontre.



**B1 + M9v2**  
Voie interdite à tout véhicule excepté les cycles.



**AB1**  
Intersection où le conducteur est tenu de céder le passage aux véhicules débouchant de la ou des routes situées à sa droite.



**AB2**  
Intersection avec une route dont les usagers doivent céder le passage dans le cas où un panneau AB6 ne peut être utilisé.



**AB3**  
Cédez le passage à l'intersection. Signal de position.



**AB3b**  
Cédez le passage à l'intersection. Signal avancé de l'AB3a.



**AB4**  
Arrêt à l'intersection dans les conditions définies à l'article R.415-6 du Code de la route. Signal de position.



**AB5**  
Arrêt à l'intersection. Signal avancé du AB4.



**AB6**  
Indication du caractère prioritaire d'une route.



**AB7**  
Fin du caractère prioritaire d'une route.



**C24a**  
Cyclistes à contre sens de la circulation générale.



**B30**  
Entrée d'une zone à vitesse limitée à 30 km/h.



**B51**  
Sortie d'une zone à vitesse limitée à 30 km/h



**C24c**  
Placé sur les voies sécantes non prioritaires.



**C114**  
Fin de piste ou bande cyclable conseillée et réservée aux cycles.



**C113**  
Début de piste ou bande cyclable conseillée et réservée aux cycles.



**B54**  
Début d'aire piétonne.



**B55**  
Fin d'aire piétonne.



**C115**  
Début de voie verte interdite aux cavaliers.



**B22a**  
Début de piste ou bande cyclable obligatoire et réservée aux cycles.



**B40**  
Fin de piste ou bande cyclable obligatoire et réservée aux cycles.



**C116**  
Fin de voie verte interdite aux cavaliers.

# Panneaux directionnels pour cyclistes

**Dv11**  
Panneau complémentaire d'identification d'un itinéraire cyclable

**Dv12**  
Panneau complémentaire de dénomination d'un itinéraire cyclable

**Dv21a**  
Panneau de position comportant une indication de destination et une indication de distance

**Dv21b**  
Panneau de position comportant une indication de destination

**Dv21c**  
Panneau directionnel de position sans indication de destination ni de distance

**Dv42 b**  
Panneau de présignalisation diagrammatique des carrefours à sens giratoire

**Dv43b**  
Panneau de présignalisation courante des carrefours comportant une indication de destination

**Dv43c**  
Panneau de présignalisation courante des carrefours ne comportant ni une indication de destination, ni une indication de distance

**Dv43c**  
Panneau de présignalisation courante des carrefours ne comportant ni une indication de destination, ni une indication de distance

**Dv43d**  
Panneau de présignalisation courante des carrefours ne comportant ni une indication de destination, ni une indication de distance

**Dv43d**  
Panneau de présignalisation courante des carrefours ne comportant ni une indication de destination, ni une indication de distance

**Dv44**  
Encart de présignalisation d'un itinéraire cyclable

**Canal de l'Ourcq**

**Courtes 2,5**

**BOBIGNY Parc de Sevrans**

**PARIS Parc de la Villette**

**PARIS Parc de la Villette**

**BOBIGNY Parc de Sevrans**

**La Gare**

**50m**

**BOBIGNY Parc de Sevrans**

Ceux-ci ne sont que quelques exemples, vous retrouverez toute la signalisation routière sur le site internet: [www.securite-routiere.equipement.gouv.fr](http://www.securite-routiere.equipement.gouv.fr)

# Quelles lignes de marquage

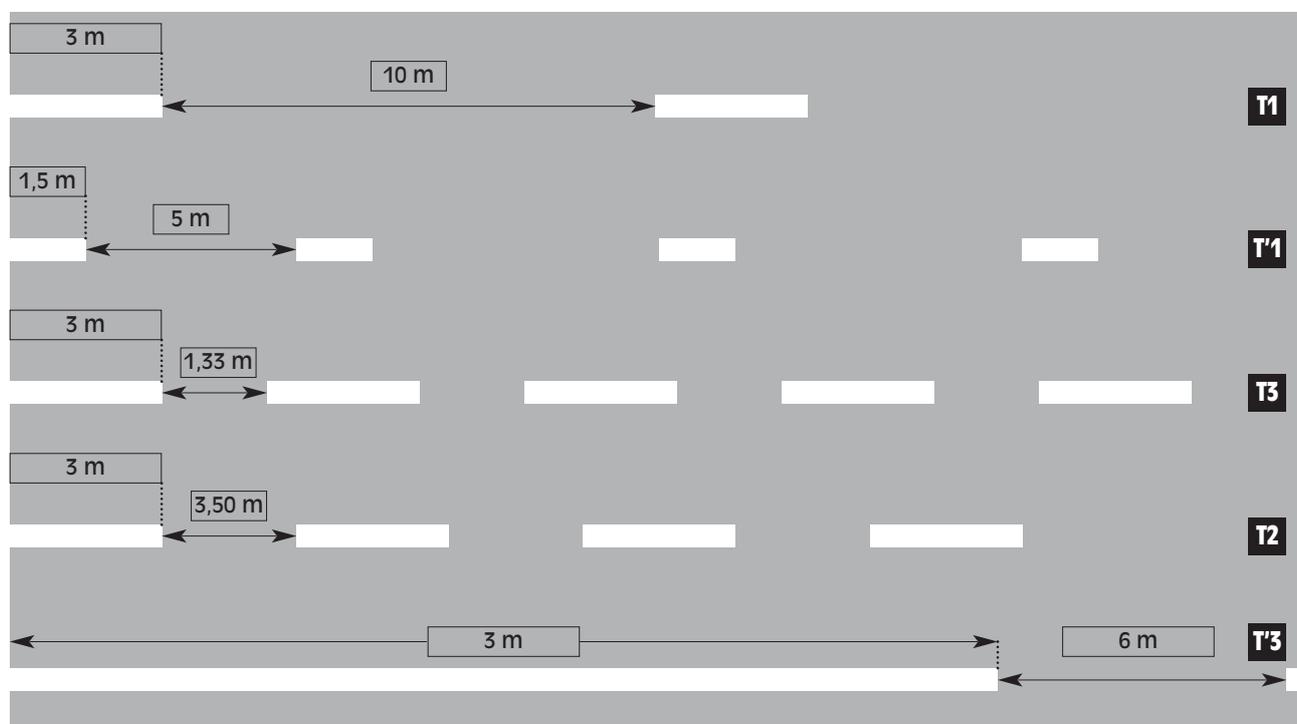
## Tableau synthétique

	Usage des lignes	Usage des lignes
Ligne de délimitation longitudinale (section courante)	<b>Pistes cyclables unidirectionnelles</b>	Rien ou ligne de rive T2 3u A titre dérogatoire, u = 5 ou 6 cm pour pistes à mi-hauteur
	<b>Piste cyclable bidirectionnelles</b> - marquage axial en section courante. - marquage axial en virage, pré-intersection, mauvaise visibilité	T3 Continue 2u (u = 3 cm)
	<b>Piste au niveau du trottoir</b> - marquage de séparation cyclistes / piétons	Continue 3u (u = 3 cm)
	<b>Piste à mi-hauteur</b>	Continue 3u (u = 3 cm)
	<b>Bande cyclable</b> section courante/cas général section courante/cas particuliers (trafic rapide, virage, mauvaise visibilité)	T3 5u (u = 5 ou 6 cm) Continue 3 u
Intersections	<b>Franchissement</b> de voie sécante ou chaussée - par BC ou PC prioritaire - carrefour à feu et priorité à droite - par BC ou PC non prioritaire	Si BC ou PC prioritaire, un stop ou cédez le passage est matérialisé sur l'autre voie. Continuation du marquage T3 5u en traversée. Marquage interrompu ou rien En traversée aucun marquage (si besoin réel de repérage, picto)
Lignes transversales des PC ou BC	- Stop - Cédez le passage  <b>Autres cas</b> - Début et fin de BC ou PC - Délimitation des sas	Continue 50 cm T'2 50 cm  T'2 25 cm en biseau ou rien Ligne d'effet de feux T'2 15 cm

## Signalisation des lignes longitudinales et transversales

Type de marquage	Type de modulation	Longueur trait (en m)	Intervalle entre 2 traits successifs (en m)	Rapport plein/vide
Axial longitudinal rive	T1	3	10	1 sur 3
	T'1	1,5	5	1 sur 3
	T3	3	1,33	3
	T2	3	3,5	1
	T'3	20	6	3
Transversal	T'2	0,5	0,5	1

## Signalisation des lignes longitudinales



### Largeur des lignes

La largeur des lignes est définie par rapport à une largeur unité "**U**" différente selon le type de route. On adopte les valeurs suivantes pour "**U**" :

**U** = 7,5 cm sur les autoroutes, les routes à chaussées séparées, les routes à 4 voies de rase campagne ;

**U** = 6 cm sur les routes importantes, notamment sur les routes à grande circulation ;

**U** = 5 cm sur toutes les autres routes ;

**U** = 3 cm pour les lignes sur les pistes cyclables.

La valeur de "**U**" doit être homogène sur tout un itinéraire, en particulier, elle ne doit pas varier au passage d'un département à l'autre.

Source : instruction ministérielle livre 1, 7e partie.



## Le trafic moyen journalier annuel (MJA)

Depuis la loi du 13 juillet 2004 les CDES (Cellules d'exploitation et de sécurité) n'existent plus suite au transfert des routes aux Conseils Généraux et la transformation des DDE en DIR (Directions Interdépartementales des Routes). De plus, la fusion des Directions départementales de l'équipement (DDE) avec les Directions départementales de l'agriculture et de la forêt (DDAF) a formé les Directions départementales de l'équipement et de l'agriculture (DDEA) qui, dès à présent, donnent naissance aux Directions des territoires (DDT).

Suivant les départements, des services spécifiques ont été créés pour développer la politique de sécurité routière. Ces services reprennent donc les missions liées à l'accidentologie et l'établissement des cartes de trafic. Il n'y a pas de règle générale quant au schéma organisationnel de ces responsabilités.

Le MJA reste donc un moyen important de « surveillance ». Les moyens utilisés restent les compteurs permanents ou temporaires (normes SIREDO -système informatique de recueil des données).

### **Mise en place de compteurs temporaires :**

- suite à un accident
- avant de concevoir un aménagement routier
- avant de modifier une signalisation
- pour évaluer un aménagement routier
- pour établir des études de déplacement, de sécurité ....

**Mise en place de compteurs permanents :** routes à fort trafic.

### **Les données recueillies par les compteurs sont :**

- le trafic sur une période dans un ou deux sens de circulation
- le nombre de V.L et P.L
- la vitesse des véhicules.

Le bilan annuel sert à corriger et à comparer les résultats avec les années précédentes.

# Utilisation de la couleur sur la chaussée

(Circulaire du 15 mai 1996 – Circulaire N° 88-78 du 1<sup>er</sup> septembre 1988)

(Extrait)

La couleur constitue un langage, un moyen de communication avec les usagers : piétons, cyclistes, automobilistes... Son emploi doit par conséquent contribuer à rendre l'aménagement de l'espace plus lisible.

## Affectation de l'espace :

On donne la possibilité de différencier par la coloration, les espaces non affectés à l'ensemble de la circulation motorisée (autrement dit les espaces réservés à des usages particuliers), et les espaces sur lesquels on ne circule qu'à titre exceptionnel (îlots, terre-pleins centraux, bandes centrales neutralisées, accotements...)

En matière d'usage réservé, on distingue celui des cycles. L'attribution, à l'échelle nationale, d'une couleur unique à leur usage exclusif est une nécessité qui s'impose d'elle-même. En effet une même couleur ne peut être employée pour une bande cyclable et pour un terre-plein central, par exemple. Le choix d'une même couleur à l'échelle nationale renforce l'identification par l'ensemble des usagers de ce type d'aménagement, ce qui peut notamment améliorer la perception des traversées cyclistes au niveau des carrefours.

**La couleur choisie est le vert.** (quels que soient sa teinte précise, la technique et les matériaux utilisés) La coloration peut être en surface ou dans la masse. Les domaines d'emploi possibles, sont aussi bien l'agglomération que la rase campagne. Rappelons qu'il n'y a néanmoins aucune obligation de coloration systématique. L'utilisation de la couleur verte ne doit s'appliquer que pour mettre en évidence des zones particulières et améliorer la lisibilité d'un cheminement cyclable par les usagers motorisés. En outre, la couleur ne peut être employée qu'en renfort de la signalisation réglementaire.



Piste cyclable désaxée et marquage au sol = meilleure visibilité angulaire et meilleure perception du cycliste par l'automobiliste (photo 1) et « soutien » du logo cycliste (photo 2).



## ↳ L'avis de la FFCT :

Pour une meilleure perception et pérenité des marquages en vert, la FFCT recommande l'utilisation de produits type résine, en opposition à la peinture, peu résistante dans le temps) ainsi que le choix d'une teinte fluorescente. Trop de zones à risques invisibles en vert foncé, sont pratiquement invisibles par temps pluvieux (photo 3). Elle évite également le phénomène de glisse, préjudiciable aux deux roues motorisés.



## La bibliographie

### Fédération française de cyclotourisme

- **Revue fédérale *Cyclotourisme***
  - dossiers mensuel sur la sécurité en général
  - dossiers mensuel sur la technique du vélo et ses pratiques
- **Le classeur Mécanique** "L'entretien de son vélo": Recueil sur les articles parus dans Cyclotourisme.

### Certu

- **Le RAC** (Recommandations pour les aménagements cyclables)
- **Le RIC** (Recommandations pour les itinéraires cyclables) — *En cours de réédition*
- **La signalisation des aménagements cyclables**
- **Le Guide des ralentisseurs de type dos d'âne et trapézoïdal**
- **Le Guide des coussins et des plateaux**

Voir également les documents liés à la sécurité routière et aux aménagements cyclables (Fiches vélo et Voies vertes) disponibles pour certaines gratuitement sur le site internet du CERTU et de Monsieur vélo.

### Fubicy

- **La revue mensuelle *Vélocité***

### Association des départements et régions cyclables

- **La revue *Vélo & Territoires***

### CVTC

- ***Ville et vélo*, magazine d'information**

## Les adresses utiles

- **Associations des départements et Régions cyclables ( ADRC )** Hôtel du Département 29-31 cours de la Liberté 68483 Lyon Cedex 03  
[www.departements-cyclables.org](http://www.departements-cyclables.org)

- **Club des villes & Territoires Cyclables (Ville & Vélo)** 33 rue du Faubourg Montmartre 75009 Paris  
[info@ville-cyclables.org](mailto:info@ville-cyclables.org) - [www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)

- **Centre d'Étude sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU)** 9 rue Juliette Récamier - 69456 Lyon Cedex 6  
[www.certu.fr](http://www.certu.fr)

- **La Sécurité Routière Ministère de l'Ecologie, de l'Energie du Développement Durable et de la Mer** Tour Pascal B - 92055 Paris – La Défense Cedex [www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr](http://www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr)  
<http://www.MonsieurVelo.developpement-durable.gouv.fr>

- **La Prévention Routière** 6 Avenue Hoche 75008 Paris - [www.preventionroutiere.asso.fr](http://www.preventionroutiere.asso.fr)

- **Fédération Française des Usagers de la Bicyclette** 12 rue des Bouchers 67000 Strasbourg  
[www.fubicy.org](http://www.fubicy.org)

- **Association Française de développement des véloroutes et voies vertes (af3v)** Maison Régionale de l'Environnement et des Solidarités 23 Rue Gosselet 59000 Lille  
[info@af3v.org](mailto:info@af3v.org) - [af3v.org](http://af3v.org)



# Glossaire

## 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'arrêté 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

#### Voies du domaine public routier national

Ce sont:

- les autoroutes
- les routes nationales

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

Les voies du domaine public routier national autres que les autoroutes 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

Les voies faisant 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

Les voies faisant 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

Les routes à grande circulation, quelle que soit leur appartenance domaniale, sont des 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 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'Etat 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'Etat détermine les conditions d'application.

#### Routes express

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. L. 151-1 du code de la voirie routière

#### 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 :

Une véloroute est un itinéraire balisé, sécurisé, et continu sur une moyenne ou longue distance, d'intérêt départemental, régional, national ou européen utilisant le support de routes, de pistes cyclables et de voies vertes autant que possible en site propre ou sur des petites routes tranquilles.

#### 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 m

### **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 : 2,0 m en unidirectionnel et 3,0 m en bidirectionnel.

### Autres définitions

#### **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)

#### **Chemins ruraux**

Il convient de distinguer les chemins ruraux, domaine privé de la commune, dont l'affectation à l'usage du public est assurée par la loi (Article L.161-1 et suivants du code rural) et les chemins et sentiers d'exploitation qui servent à la communication entre différentes propriétés et dont l'usage peut être interdit au public. Si une zone boisée traversée est soumise au régime forestier, les chemins sont gérés par l'Office national des forêts.

#### **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 JOAN 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.