

Vannes, le 15 avril 2004

**Direction
Départementale
de l'Équipement**

Morbihan

**Service de la
Gestion de la Route**

**Cellule
Départementale
d'Exploitation
et de Sécurité**

Roland GERVAIS

Objet : Groupe permanent Vélo 56 - Réunion N°2 du 14 avril 2004 à MUZILLAC

Monsieur BROHAN, Maire de MUZILLAC et Conseiller Général, a bien voulu nous recevoir sur sa commune pour cette 2e réunion du GT.

Le déroulement de la journée a été conforme au principe de travail retenu : échanges techniciens-associations le matin et présentation des travaux du groupe au maire l'après-midi. La qualité de Monsieur BROHAN en tant que Président de la commission Infrastructure et Aménagement du Territoire du Conseil Général a donné un relief particulièrement important à cette deuxième réunion, et nous l'en remercions.

Les invitations à cette deuxième réunion ont été comme convenu adressées par mel aux différentes associations CCP, FFC, FFCT, FUBICY, aux techniciens du GT de la DDE et du CG ainsi qu'à la subdivision de MUZILLAC et à l'ATD de QUESTEMBERG, au BE Altermodal et au cabinet JOSSO implanté à MUZILLAC.

Les participants à la réunion du 14 avril ont été les suivants :

- M BROHAN – Maire et Conseiller Général (AM)
- Alain LE COURTOIS et Patrick LESSANT- Collectif Cyclisme et Prévention du Morbihan
- Marcel DUMONT - FFC
- Mickaël NIVANEN - Conseil Général - ATD Sud Ouest
- Dominique FAUGLAS - DDE Technique de l'Aménagement Urbain
- Bernard GASSMAN – ATD Sud Est QUESTEMBERG
- Jean Claude BELLEGY – subdivision de MUZILLAC
- Roland GERVAIS - DDE CDES et mad CG

Le cumul des congés scolaires et de la RTT rend difficile la calage de réunion avec le maximum de présents. Néanmoins le travail pouvant être réalisé par les membres présents suffisait largement à la journée.

Points abordés le 14 avril :

- Rappel de l'esprit et des objectifs du GT

- Esprit du groupe de réflexion : Ce groupe est pluraliste et informel et sa seule finalité est l'amélioration de la sécurité de la pratique du vélo.
- Composition du groupe : l'ouverture en est faite aux représentants d'associations d'usagers, aux élus et aux techniciens publics et privés. Concrètement, l'invitation est adressée aux associations listées en fin de CR, aux BE spécialisés vélo et aux BE publics DDE et CG (dont subdivision et ATD territorialement concernée). Il est prévu que les élus soient représentés par le maire de la commune accueillant la réunion et par toute autre personne qu'il souhaitera inviter.
- Objectifs du groupe : tenter de se mettre d'accord sur des aménagements pour la pratique du vélo sur voirie urbaine et rase campagne, et favoriser les changements de comportements des usagers et pratiquants.
- Méthode de travail : échanger sur des aménagements réalisés donnant satisfaction ou posant problème et sur des aménagements à l'étude, pour tenter d'en dégager une position commune pouvant faire l'objet de fiches de cas. Il peut en être de même pour les campagnes de sensibilisation des usagers.
- Secrétariat : la CDES assure la rédaction, le suivi et la diffusion de la production du groupe.

22, rue du Commerce - 56000 Vannes - Téléphone 02 97 68 13 12 - Télécopie 02 97 68 12 03

Adresse postale : 8, rue du Commerce - BP 520 - 56019 Vannes Cedex

e-mail : www.roland.gervais@equipement.gouv.fr

- Diffusion du 1er CR du 12 décembre

Après validation des participants et information DRD (Direction des Routes Départementales du CG), le CR a été diffusé à l'ensemble des subdivisions de l'Équipement et aux ATD (Agences techniques Départementales) et à quelques BE privés au fil des études, demandes d'avis ou rencontres.

Il n'a pas été diffusé aux maires dans l'attente d'un accord formel du CG, concerné par l'ensemble des routes départementales. Il est proposé que la commission Infrastructures et aménagement du territoire du Conseil Général se prononce sur cette diffusion, qui pourrait se faire sous la forme d'une information de l'existence du GT par le mensuel de l'association des maires du Morbihan.

Il est également suggéré que les CR, qui font l'objet d'un détail motivé des propositions, fassent l'objet pour les propositions techniques d'aménagement, de fiches techniques pour plus de facilité d'utilisation et d'efficacité.

Il est bien à nouveau précisé que le GT n'a qu'un rôle de proposition de méthodes ou techniques d'aménagements vélo concertées et que pour ce qui concerne les routes départementales, la décision de validation des propositions ne peut venir que des instances élues du Conseil Général.

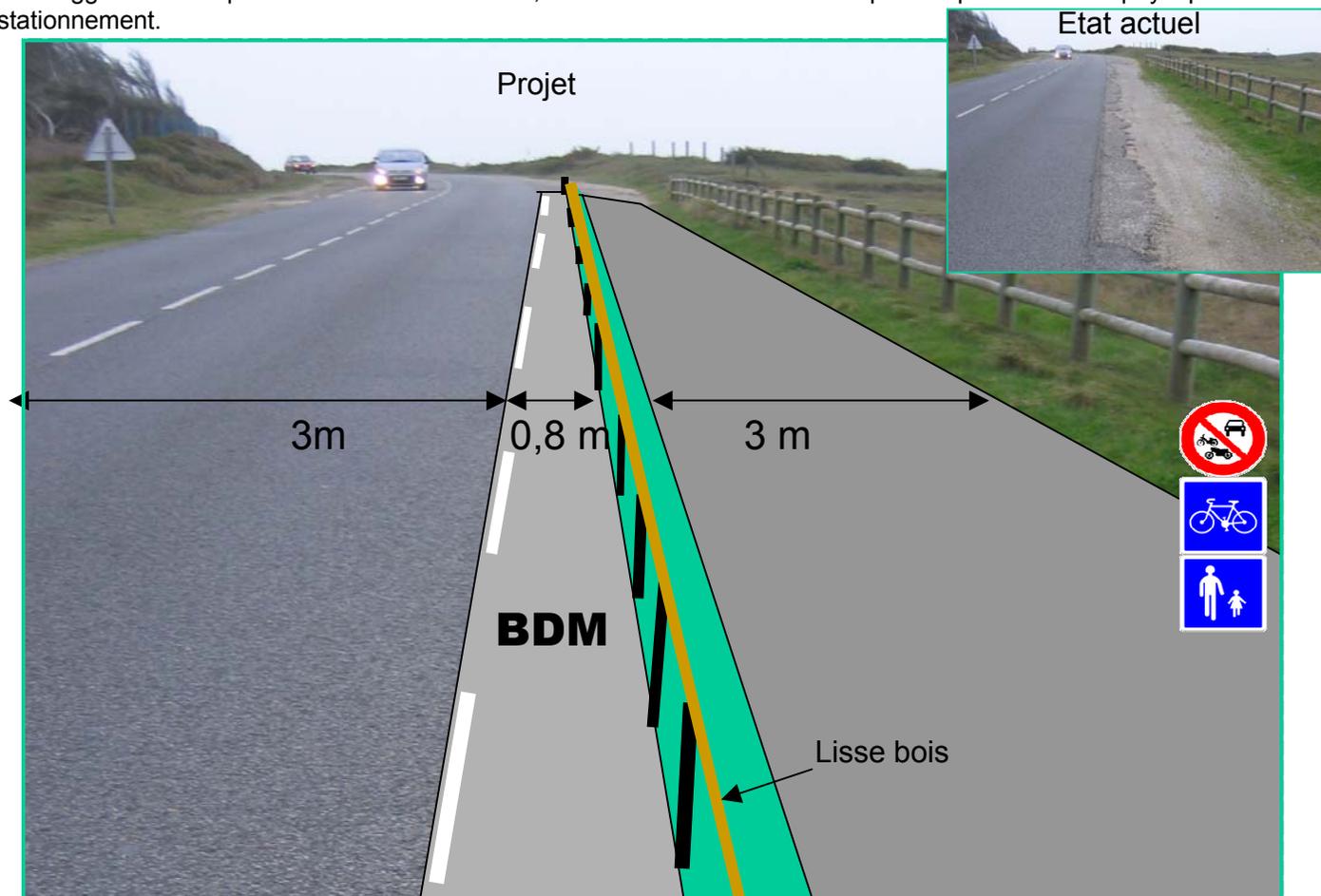
- D152 GUIDEL PLAGES - Kerroch

Un aménagement en front de mer en bordure de la D152 va être réalisé par Cap LORIENT entre GUIDEL PLAGES et LORIENT. Cet aménagement longe la D152 entre GUIDEL PLAGES et Kerroch. Il permettra à la fois d'organiser et de sécuriser un itinéraire de promenade vélo-piétons et d'interdire le stationnement longitudinal sur l'accotement de la D152 côté mer. Des aires de stationnement sont prévues côté terre. Ce projet vient de faire l'objet d'une enquête d'utilité publique. La première tranche prévue en 2004 se situe entre LARMOR PLAGES et l'entrée de Fort Bloqué.

Les pratiquants de vélo sportif, qui pourront difficilement emprunter cet itinéraire en raison de sa fréquentation mixte de type promenade, souhaitent qu'un aménagement complémentaire soit réalisé sur la D152 pour améliorer leur sécurité au regard de la densité de la circulation, des vitesses pratiquées, de la largeur de la chaussée et de la praticabilité actuelle des accotements.

Le projet initial de Cap Lorient prévoyait sur certaines sections en courbe de la D152 une bande cyclable côté mer, non retenue par le CG en raison notamment du caractère hors agglomération et de la largeur de la chaussée ne le permettant pas.

Il est prévu au projet, pour assurer une certaine protection et assurer l'interdiction du stationnement, l'implantation d'une lisse bois continue, de 1m de hauteur, entre la chaussée et l'aménagement cyclo-piéton, à environ 0,80m du bord de chaussée de la D152. Cette largeur a été proposée pour éviter un effet de paroi trop fort pour un obstacle hors agglomération pour une chaussée de 6m, tout en étant suffisamment proche pour interdire physiquement le stationnement.



Une réunion de concertation CCP56-DG du Conseil Général a eu lieu le 24 mars. Il a été proposé par le CCP56 que l'espace disponible entre le bord de chaussée et la lisse bois soit traité en BDM (Bande Dérasée Multi fonctionnelle), c'est à dire revêtu et équipé d'un marquage de rive type T2 3u (pointillé de 3 mètres de peinture blanche d'épaisseur 18 cm et 3,50 m de vide). C'est par exemple le traitement existant de la D29 entre LAMOR PLAGES et LORIENT. La BDM n'est pas un aménagement spécifique aux 2 roues, ne comporte pas de signalisation autre que la bande de rive et peut être utilisé par tout usager de la route en difficulté (crevaision, panne, ..) aussi bien que par les vélos.

Le GT complète cette proposition par le traitement des traversées prévues au droit des aires de stationnement, avec îlot central de 2,50m permettant de traverser la voie en 2 temps et de ralentir physiquement la vitesse des véhicules par déport de trajectoire : pour assurer la continuité de la BDM au droit de ces traversées, il est proposé de reculer les bordures prévues en rive au pied de la lisse bois et de conserver le marquage de rive mais en réduisant la largeur de chaussée entre peinture, tant pour la voie véhicules que pour la BDM. Si nécessaire, des balises J11 pourraient compléter l'approche des îlots pour interdire les dépassements 'forcés', bien que les gestionnaires de voirie souhaitent limiter au maximum ce type d'équipement en raison des difficultés de leur maintenance et de l'exposition au risque des agents qui en sont chargés.

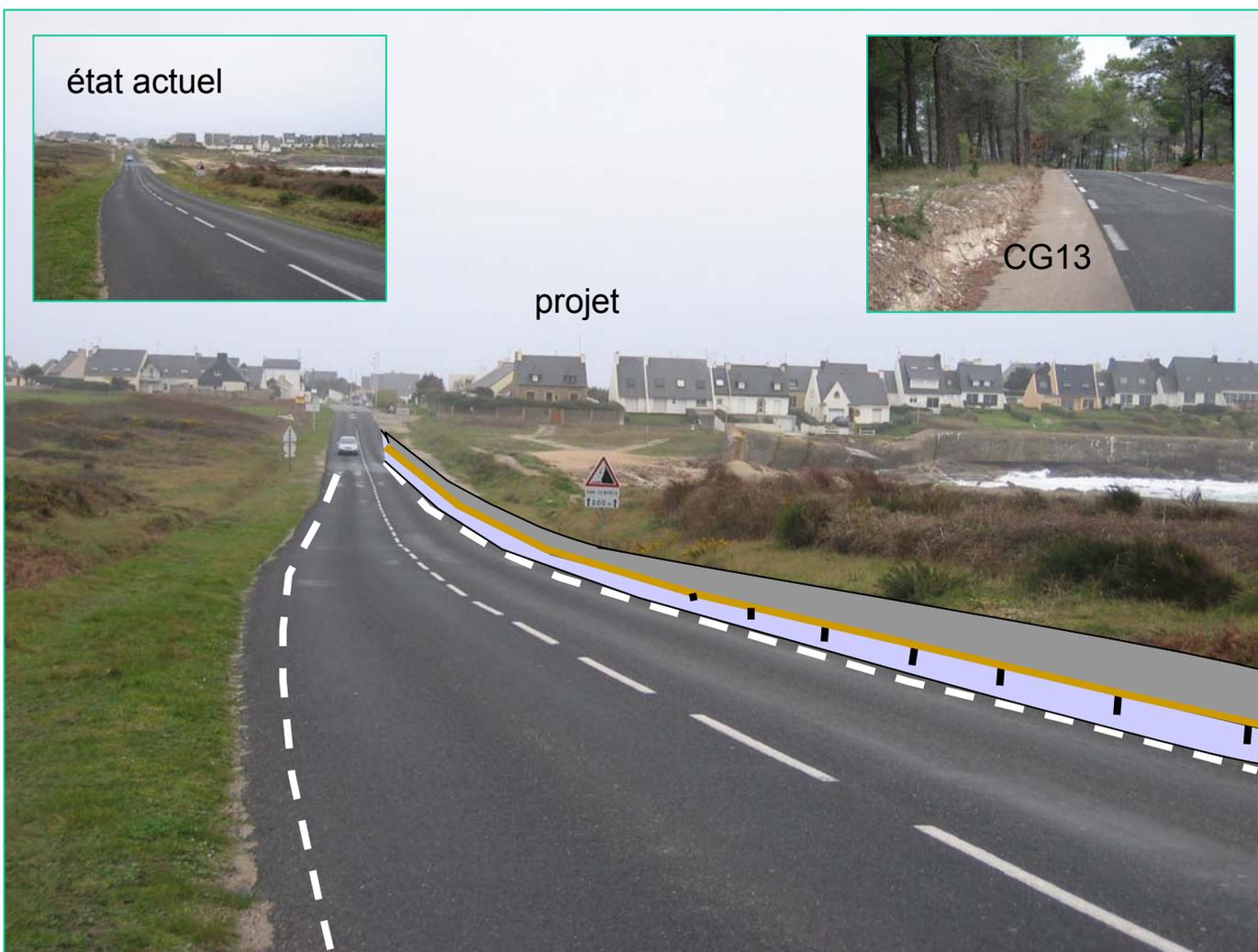
D'autre part, si l'option BDM est mise en œuvre côté mer, elle ne traite qu'un sens de circulation. Il est prévu côté terre de conserver la pratique actuelle du stationnement longitudinal. Le GT propose 2 options en complément pour le sens de circulation Kerroch – GUIDEL PLAGES :

- compte tenu du très faible trafic PL sur cette voie, réduire, uniquement par marquage de rive côté terre, la largeur de chaussée à 5,50m et création d'une BDM de 0,50m

- en complément, si possible, revêtir la partie de l'accotement actuellement orniérée pour obtenir une largeur de BDM identique à l'autre sens de circulation.

Même si le stationnement risque d'obérer en partie cette BDM 2 à 3 mois de l'année, elle resterait efficace les 9 ou 10 autres mois. D'autre part, la réduction visuelle de la chaussée et son utilisation par les cyclistes, aura également un effet sur les vitesses pratiquées par les usagers. Le croisement de 2 PL ou cars reste possible comme actuellement en empiétant très ponctuellement sur la BDM dont la structure de chaussée côté terre le permet.

Il est proposé d'effectuer un test en vrai grandeur pendant la prochaine saison estivale, notamment sur la distance optimum d'implantation de la lisse bois par rapport au bord de chaussée permettant l'interdiction physique du stationnement, tout en laissant une BDM suffisante pour améliorer la sécurité des cyclistes sportifs.



- Plan vélo départemental

Le plan vélo départemental arrêté par le Conseil Général, a notamment pour objectif la réalisation de près de 800 km d'itinéraires structurants de type 'voies vertes'. La réalisation de l'itinéraire QUESTEMBERT MAURON en est le premier maillon significatif.

Il est prévu en complément une aide financière à hauteur de 30% des investissements pour le maillage réalisé complémentirement par les organismes et collectivités.

Un soin particulier est recherché dans la cohérence, l'harmonisation et la continuité des itinéraires avec les départements limitrophes. A ce titre, la signalisation directionnelle retenue est celle proposée par le CERTU et reprise dans le cahier des charges départemental, qui est à adopter pour l'ensemble des maîtrises d'ouvrages éligibles à l'aide financière.

Il est fait état, au titre du plan vélo départemental, de l'existence du Club des Départements Cyclables. Une vidéo produite par le club et concernant une 'première approche juridique des aménagements cyclables' est visionnée en séance.

- Bandes dérasées multi fonctionnelles hors agglomération

Comme il l'a déjà été dit, la pratique du vélo sportif se prête en général mal aux aménagements du type 'voie verte' destinés à la promenade du fait de la cohabitation avec les autres usagers (piétons, roller, ...).

En conséquence et dans le prolongement de la réunion du 27 mars concernant la D152, il est discuté de la possibilité de traiter certains itinéraires routiers en les équipant de bandes multifonctionnelles..

Avant de dresser une esquisse de schéma départemental de ce type d'aménagement, il est nécessaire d'en étudier la faisabilité technique, financière et sécuritaire.

Sur le plan de la sécurité, il faut s'assurer qu'une faible surlargeur utilisable par les cyclistes sportifs en rive de chaussée n'a pas d'effet pervers comme par exemple le fait de renforcer la pratique de rouler à 2 de front avec fort empiètement sur la chaussée ou/et de limiter le déport de trajectoire des véhicules en dépassement et ainsi d'augmenter la proximité et l'effet de souffle. Hors pratique du vélo, une amélioration de la sécurité est par contre obtenue par une BDM en permettant une récupération des véhicules mordant la rive de chaussée du fait de l'éloignement de l'interface rive de chaussée/accotement. La création de BDM avec réduction de la largeur roulable entre bandes de rives est également de nature à favoriser la sécurité par un abaissement possible des vitesses pratiquées, ou du maintien de la vitesse pratiquée malgré la création d'un guidage en rive pour les chaussées qui n'en sont actuellement pas équipées.

Sur le plan technique, il faut vérifier d'une part les largeurs roulables minimum pouvant être retenues pour la chaussée principale en fonction du niveau de trafic et de la présence de PL, et d'autre part étudier les techniques à mettre en œuvre pour : renforcer la rive par poutre si nécessaire, asseoir la BDM sur une structure à minima, effacer le marquage de rive existant si nécessaire, raboter et réaliser des enrobés de bon uni en faible largeur, regarder le comportement des PL en petit rayon des courbes à droite,

Sur le plan financier, évaluer le coût de l'investissement initial suivant les options techniques (structure de chaussée, marquage de rive, élargissement de la surface enrobée, reprise en faible largeur,..), ainsi que les coûts d'entretien qui en découleront (augmentation du linéaire de rive marqué à renouveler, balayage éventuel, ...)

Il est proposé de tester différentes techniques sur différentes sections dès 2004, dans la cadre notamment du renouvellement des couches de roulement, sur les cas suivants :

A – le renouvellement de la couche de roulement est prévu en enrobés :

- A1 : le tapis est prévu à 7,60m pour 7m entre bandes de rives du fait d'un fort trafic et de la présence de PL : le tapis est porté à 8m et la chaussée à 6,40 au lieu de 7m entre bandes de rives, ce qui laisse 2 BDM de 0,80, y compris les 18cm de peinture de rive T23u. Le surcoût comporte une assise légère des 2x0,20m supplémentaires ou 0,40m d'un seul côté en déplaçant l'axe de chaussée de 0,20m, et un élargissement de tapis de 0,40m. La largeur de structure de chaussée reste identique pour chevauchement éventuel de PL sur 80% de la largeur de la BDM.

- A2 : le tapis est prévu à 7,60m pour 7m entre bandes de rives avec un trafic et un %PL moins important : maintient du tapis à 7,60m et chaussée ramenée à 6m entre bandes de rives. Le surcoût est nul et la largeur de structure de chaussée reste identique pour chevauchement éventuel de PL sur la BDM.

- A3 : le tapis est prévu à 6,60m pour une largeur roulable de 6m non marquée en rive : le tapis est porté à 7,60m avec répartition de part et d'autre de l'axe et avec renforcement de rive si nécessaire après sondages, la largeur de chaussée est maintenue à 6m entre bandes de rives non prévues à l'origine. Le surcoût comporte une assise des 2x0,50m supplémentaires et un élargissement de tapis de 1m.

B – pas de renouvellement de couche de roulement prévu :

- B1 : la couche de roulement actuelle fait 7,60m dont 7 m entre bandes de rives, pour une chaussée à trafic global et PL modéré : passage de la chaussée à 6m entre bandes de rives et effacement des anciennes rives. Le surcoût porte sur l'effacement du marquage existant, la rive ayant été à terme renouvelée. La technique d'effacement est importante pour ne pas créer de rainurage comme c'est le cas du rabotage : voir technique plus 'douce' telle que le grenailage par exemple.

- B2 : la couche de roulement fait 7m ou plus de 7m mais n'est pas marquée en rive et le trafic dont PL est modéré : marquage de rives en gardant une chaussée entre peinture de 5,80 à 6m. Le surcoût est limité au marquage des rives.

- B3 : la couche de roulement a déjà été renouvelée mais sans prise en compte BDM (programmes 2003 et antérieurs) et la section se situe dans le prolongement d'une section de type A1 ci-dessus (tapis de 8m) : élargissement du tapis à 8m par rabotage de rive sur 0,50m et revêtement de la BDM sur 0,70m : le marquage de rive existant sera effacé par le rabotage et le joint longitudinal sera sous la nouvelle bande de rive.

- B4 : la couche de roulement fait moins de 7m : confection de BDM. Le coût comprend la confection de la BDM et le marquage des 2 rives.

Propositions sur ce thème BDM :

Des tests pourraient être réalisés dès cette année, soit dans le cadre du renouvellement annuel du marquage horizontal pour le plus simple, soit dans le cas du programme annuel de renouvellement des couches de roulement.

Des sections pouvant s'y prêter sont à priori identifiées sous réserve de vérification technique par l'ATD concernée :

- La **D9** : le renouvellement de la couche de roulement est prévu cette année entre le PR 9 et la D781- **cas A1**. La section PR 6 à 9 a été renouvelée en 2003 – **cas B3**. L'itinéraire amont, la D194, est équipé entre la D781 – giratoire de Kernours et la D9 – Kervignac, d'une piste cyclable bi-directionnelle (abordée au CR n°1). La continuité cyclable (piste puis BDM) serait alors assurée entre Kernours et Pont Lorois, sur un secteur très circulé et fréquenté par les cyclistes sportifs. La liaison vers le pont du Bonhomme en serait à terme la continuité.

- La D765 : entre la N24 et Brandérion, cette ancienne RN doit pouvoir être traitée en **cas B1**

- La D26 ou/et la D769bis – PONT SCORFF – HENNEBONT doit pouvoir être traitée en **cas B2** sur une section

Un examen plus détaillé doit permettre d'identifier d'autres sections si nécessaire.

Les réalisations 2004 auraient comme il est dit plus haut valeur de test avant de poursuivre la réflexion. Il serait alors demandé dans ce cas aux clubs cyclistes, par le biais des associations représentées au GT, leur évaluation liée à la pratique de ces aménagements.

Des mesures de vitesse avant/après ainsi que des vidéos embarquées pourraient en complément être réalisées pour mesurer concrètement les effets et les pratiques et compléter l'évaluation.

-Signalisation

En complément de la signalisation de police, seule réglementaire, présentée au CR n°1 et de la signalisation directionnelle proposée par le CERTU dont il est fait état dans ce CR (voir annexe), il est proposé l'utilisation d'un panneau d'information, sans valeur réglementaire, pouvant être posé sur des itinéraires de type vélo route et ayant pour objet d'attirer l'attention des usagers à moteur sur la présence possible de cyclistes et sur la nécessité de 'partager la route' entre les différents usagers par respect mutuel. Ce panneau ne serait utilisé que sur des itinéraires préalablement définis pour qu'il garde un sens. En Ille et Vilaine, le panneau est blanc et complété par le logo du CG35. La photo ci jointe représente un panneau situé sur la presqu'île de Rhuys.



- Suites

Monsieur BROHAN propose au GT de mettre à l'ordre du jour de la commission Infrastructures du 6 mai prochain la présentation du GT et l'ensemble des propositions ci dessus.

- Prochaine réunion du GT vélo

La commune de SAINT AVE propose de nous accueillir pour notre 3e réunion qui devrait se dérouler en septembre prochain.

L'animateur du GT

Roland GERVAIS

- Liste de diffusion après validations (à compléter)

Associations :

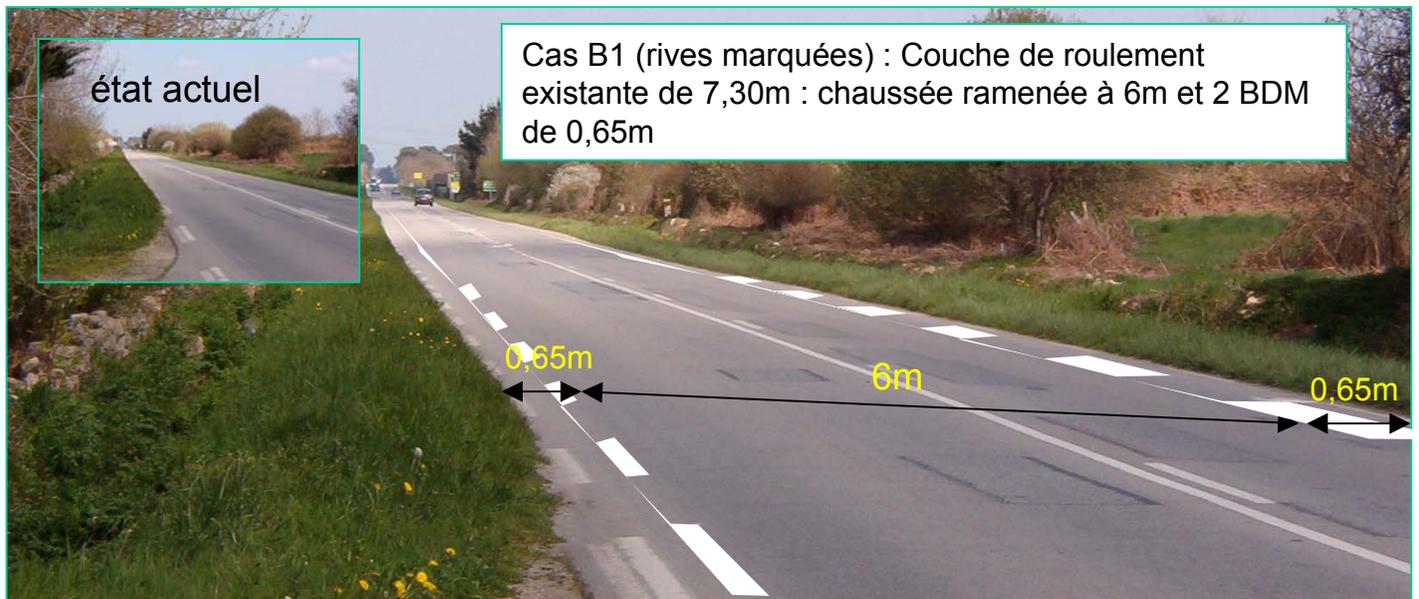
- FFC 56
- CCP 56
- FFCT 56
- FUBICY Bzh
- JFOLEP
- FSGT
- AF3V

Elus :

- CG56
- Mr le Maire de MUZILLAC (lieu de la 2e réunion)
- Mr le maire de SAINT AVE (prochaine réunion)
- Mr le Maire de GUIDEL (lieu de la 1ère réunion)
- Mr le Maire de PLOEMEUR (projet abordé lors au 1er CR)
- Cap Lorient (projet D152 abordé en 2e réunion - après validation du Conseil Général)
- Association des maires du Morbihan (après validation du Conseil Général)

Techniciens :

- BE privés : Altermodal, JOSSO, GEODICA, COLLART, FAYOLLE, POINAS, LENOIR, ...
- CG56 DRD et ATD
- DDE siège et subdivisions

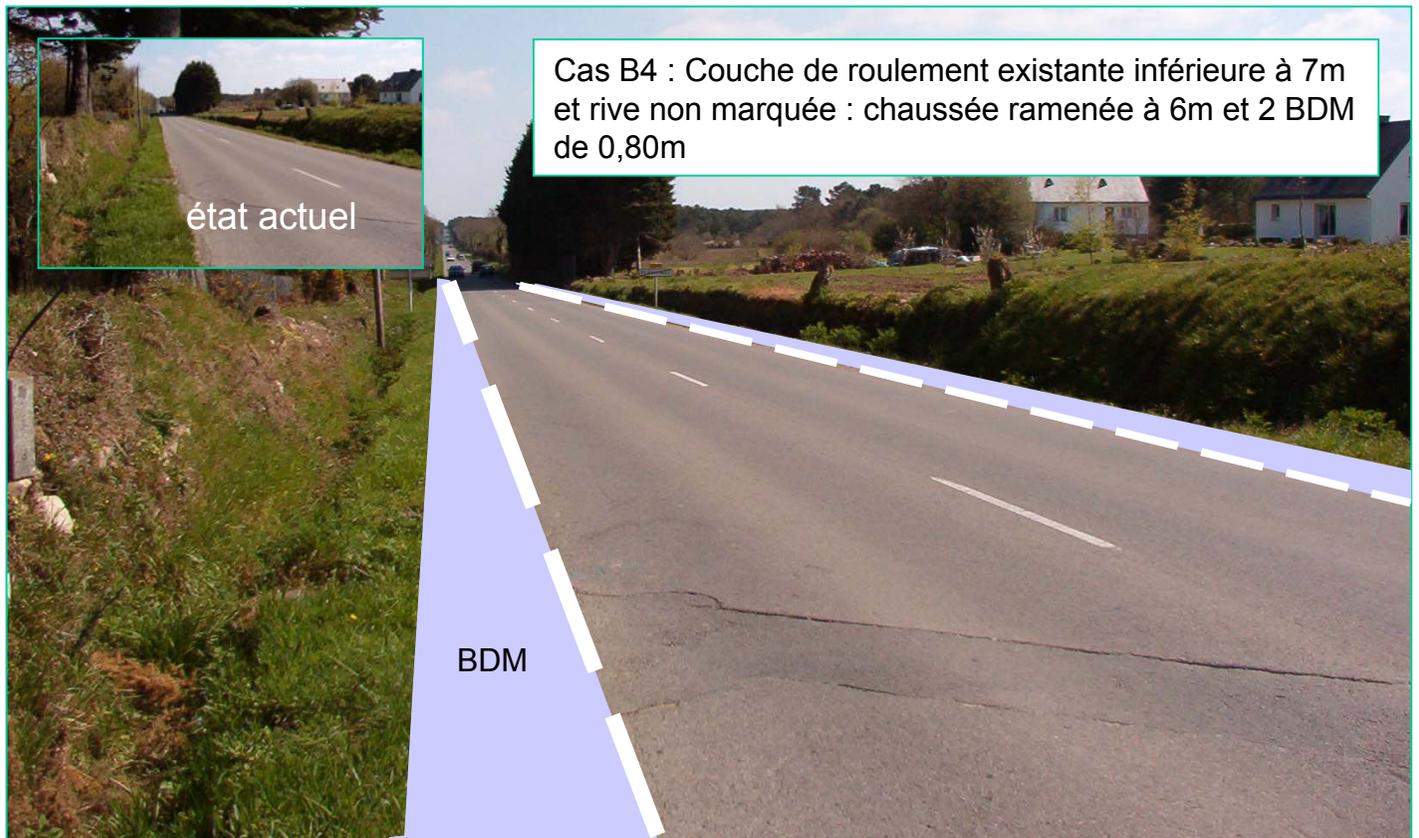


Cas B1 (rives marquées) : Couche de roulement existante de 7,30m : chaussée ramenée à 6m et 2 BDM de 0,65m

0,65m 6m 0,65m



Cas B2 (rives non marquées) : Couche de roulement existante de 7,60m : chaussée ramenée à 6m et 2 BDM de 0,80m



Cas B4 : Couche de roulement existante inférieure à 7m et rive non marquée : chaussée ramenée à 6m et 2 BDM de 0,80m

BDM



Juin 2002

Le jalonnement cyclable

Préambule

En ville, le vélo doit être considéré comme un mode de déplacement à part entière. Il convient de fournir aux cyclistes un réseau digne de ce nom.

En interurbain, le réseau doit permettre à tous les cyclistes, qu'ils soient seuls ou en famille, sportifs ou en balade, de se déplacer sur des itinéraires sécurisés et confortables. Il faut donc les guider jusqu'à ces itinéraires et leur permettre de bien se repérer une fois dessus.

Faire de la signalisation de direction, à partir des principes énoncés ci-dessus, c'est répondre à deux questions :

1° **Que signaler?**

2° **Comment signaler ?**

I. QUE SIGNALER

Pour répondre à cette question, le maître d'ouvrage doit obligatoirement réaliser un **schéma directeur de signalisation cyclable** qui se décline selon les mêmes principes qu'un schéma de signalisation routière et qui prend en compte les éléments contenus dans ce dernier. La méthodologie d'élaboration, telle qu'elle est décrite dans l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, est reprise ci-après.

1. Documents à produire

Le schéma directeur de signalisation cyclable se compose des pièces suivantes:

- le périmètre de l'aire d'étude,
- la carte du réseau cyclable existant et projeté,
- les pôles situés dans le périmètre d'étude et ceux situés en dehors,
- la carte des liaisons
- la fiche carrefour

Pour établir ces documents, le groupe technique travaillera en étroite concertation avec le groupe de pilotage chargé de l'élaboration et du suivi du réseau cyclable, avec les autres gestionnaires de réseaux de voirie, avec les représentants des chambres consulaires, des associations d'usagers...

2. Définition de l'aire d'étude

Elle dépend de la collectivité responsable de la gestion du réseau viaire. Plusieurs maîtres d'ouvrage peuvent être identifiés: le département (syndicats, pays...), la communauté de communes (ou d'agglomération...), la commune sans oublier l'État pour la voirie nationale. Chacun ayant ses propres exigences, une concertation entre ces trois maîtres d'ouvrage est indispensable. Concrètement, pour que le schéma directeur soit homogène, il est souhaitable que l'aire étudiée soit plus large que l'aire d'étude théoriquement concernée.

3. Le réseau cyclable concerné

L'étude du schéma portera sur le réseau tel qu'il est prévu à moyen terme - achèvement des aménagements cyclables programmés- avec une déclinaison tenant compte de la situation à court terme. Le réseau à jalonner est "l'ensemble des itinéraires reliant les pôles intéressant les cyclistes", que ces itinéraires soient ou non aménagés.

4. Les informations à collecter

Le responsable d'étude procédera à un recensement approfondi des différents pôles intéressant les cyclistes. Cet inventaire gagnera à être réalisé avec une large concertation.

La liste ci-après est donnée à titre indicatif.

Equipements de service: gare et centre d'échanges, poste, piscine...;

Pôles touristiques et points repères majeurs: château, monument, syndicat d'initiative...;

Aires de stationnement vélo;

Communes et quartiers identifiés situés dans l'aire d'étude ;

Autres pôles identifiés, extérieurs à l'aire d'étude.

Rappelons qu'en règle générale, on ne signale pas les équipements utilisés par les seuls usagers concernés par l'établissement: école, lycée, crèche...

En rase campagne, sur une voie en site propre, il est non seulement possible mais souhaitable d'indiquer aux cyclistes tous les services qu'ils peuvent trouver à proximité, notamment les établissements commerciaux, les lieux d'hébergement, de réparation, de restauration. Ces indications pourront être regroupées sur un Relais Information Service.

5. Méthode de détermination des liaisons entre les pôles

Pour étudier les liaisons et définir le meilleur itinéraire entre A et B, il convient de classer les pôles entre eux.

Hiérarchisation globale des pôles

Les pôles seront classés par ordre décroissant selon qu'ils sont d'intérêt national, départemental, à l'échelle de l'agglomération, de la commune ou simplement du quartier. Cette hiérarchie résultera d'une concertation locale et permettra un emboîtement des schémas de liaison les uns dans les autres.

Hiérarchie selon l'attractivité des pôles les uns par rapport aux autres

On distinguera au maximum trois niveaux. Par exemple, le niveau I comprendra la gare et centre d'échange, le syndicat d'initiative, les monuments, points de repère et musées importants. On trouvera en niveau II la piscine, les autres monuments et musées, les établissements culturels (cinéma, théâtre...), les services (poste, préfecture, mairie...), les

centres commerciaux importants. Les autres équipements de quartiers que l'on juge nécessaire de signaler pour des usagers occasionnels sont de niveau III.

On n'oubliera pas de traiter les relations urbain - rase campagne avec, là encore, une imbrication des schémas de liaison les uns dans les autres.

6. Affectation des liaisons sur le réseau

On choisira **la liaison** en fonction des critères de sécurité, confort, simplicité et en intégrant les orientations des documents de planification des déplacements tels que les Plans de Déplacements Urbains, plans de circulation, plans de modération de vitesse...

7. Rabattement vers un axe

Deux options sont possibles: soit indiquer les deux directions opposées qui caractérisent l'axe, soit indiquer le nom de l'axe si ce nom est clairement identifié et figure dans le schéma des itinéraires cyclables d'intérêt nationaux. Dans le second cas, le rabattement comportera une ou deux mentions typant les directions de l'axe.

En ce qui concerne l'indication des distances kilométriques sur les panneaux, la règle suivante est proposée:

- indication systématique en rase campagne
- indication non systématique en urbain

8. Fiche carrefour

Cette étape est nécessaire pour faire le choix des mentions.

Les principes suivants seront impérativement respectés:

- on ne double pas une mention lorsqu'elle existe déjà pour les usagers automobiles;
- quand on prend en charge un cycliste avec une mention, on l'accompagne jusqu'à destination avec, au minimum, un balisage de continuité.

On déduira donc de la liste des mentions à indiquer, toutes les mentions déjà existantes dans le schéma de signalisation routière. Seules les mentions spécifiques vélo ne figurant pas déjà sur les mâts seront conservées.

Dans un souci de lisibilité, à titre indicatif, on se limitera à 12 mentions en essayant de ne pas dépasser 4 par direction.

En urbain comme en rase campagne, la préférence ira à la pré signalisation:

- elle permet au cycliste d'avoir l'information avant de s'engager dans le carrefour;
- elle supprime les problèmes de masque visuel;
- elle permet de bien différencier le jalonnement cycliste des autres jalonnements;
- elle permet d'utiliser des panneaux plus petits ce qui accentue la distinction.

II. COMMENT SIGNALER

La signalisation directionnelle

1.1. Description du panneau directionnel type et ses éléments de base

- Panneau à fond blanc
- Lettres vertes (vert de la signalisation de direction)
- Listel vert (vert de la signalisation de direction) de 5 mm d'épaisseur
- Rétro réflexion :
 - conseillée si panneau isolé
 - oui si panneau dans un ensemble rétro réfléchissant (et avec la même classe de film)
- La mention de distance peut ou pas apparaître sur les panneaux. Si elle apparaît l'unité n'est pas indiquée à la suite des chiffres, sauf si la distance est exprimée en mètres.
- Alphabets à utiliser :
 - L1 pour les mentions des agglomérations
 - L4 pour les mentions de proximité ou de service (hors mentions d'agglomérations) :
 - L4 majuscules pour les services ou lieux (hors agglomération) considérés comme importants.
 - L4 minuscules pour les autres services
- Taille des lettres Hc :

Les tailles de caractères à employer sont égales à 50, 40 et 30 mm (hauteur de la majuscule). L'utilisation dépend du lieu d'implantation, rase campagne ou ville, la hauteur de 30 est à réserver aux cas difficiles.

- Symbole :

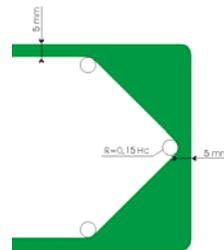
Le symbole vélo est blanc sur fond vert il a une figurine modernisée



- Le symbole est toujours orienté comme indiqué dans le dessin. On pourra si on le désire l'orienter dans l'autre sens pour les panneaux flèche à droite.
- La hauteur du symbole est 2,5 fois la hauteur des caractères ou 1,5 fois si le panneau comporte une seule ligne.

Flèches des registres du panneau de présignalisation : elles sont inscrites dans un carré de 2,5 Hc de coté.

- Flèche dessinée du panneau de position



1.2. Types de panneaux utilisés

1.2.1 En signalisation de position :

Rappel : Un panneau de position est implanté dans un carrefour au niveau d'une des branches de façon que l'utilisateur tourne avant celui-ci.

Panneaux rectangulaires avec flèches dessinées (ressemble au D29 avec listel). Ces panneaux comportent tous le symbole vélo. Cependant si tous les panneaux de l'ensemble sont concernés, alors cet ensemble peut être surmonté d'un registre de même taille comportant le symbole éventuellement complété par le nom d'un circuit si celui-ci existe et le symbole n'apparaît pas sur chaque registre.

Exemples :



Il peut y avoir une signalisation de position sans mention.



Ces panneaux de position peuvent être surmontés d'un cartouche de la route suivie (par exemple : D pour gestionnaire départemental + n° de voie).



Ce cartouche peut être complété éventuellement par un cartouche spécifique si l'itinéraire vélo est numéroté ou apparaît seul.



1.2.2 en présignalisation :

Rappel : Un panneau de présignalisation est implanté à l'approche d'un carrefour sur une branche de façon que l'utilisateur tourne après celui-ci.

La présignalisation se fait par des panneaux rectangulaires comportant des mentions et des flèches spécifiques.

Le panneau de présignalisation peut se suffire à lui-même (pas de position et pas de confirmation) Il peut dans ce cas comporter des indications de distances.



La présignalisation peut ne pas comporter de mention pour assurer des continuités d'itinéraires évidentes ou lorsque la place est comptée.

Ou



Pour les giratoires on trouvera de préférence un D43 spécial (c'est à dire indépendant de la présignalisation existante) à fond blanc, lettres, symbole, listel et flèches verts.

1.2.3 en signalisation de confirmation

Rappel : Un panneau de confirmation est implanté après un carrefour sur une branche de façon que l'utilisateur puisse avoir soit une confirmation soit une indication de la (ou des) direction(s) atteinte(s) par celle-ci.

Cette signalisation est mise en place seule ou en accompagnement d'une présignalisation ou d'une position (sans kilométrage). Comme pour les panneaux de position elle est surmontée de ou des cartouches de la voie sur laquelle elle est implantée.



1.2.4 Signalisations à mettre en place à un carrefour

En raison des vitesses pratiquées par les cyclistes, il n'est pas nécessaire de présignaliser systématiquement les changements de direction. De même une présignalisation placée proche du carrefour peut éviter d'implanter la signalisation de position.

La confirmation peut aussi suffire à elle-même si le mouvement est évident ou pour compléter une présignalisation.

L'implantation de présignalisation et/ou de confirmation permet en cas de croisement avec un site propre « vélos » de ne pas être vus par les autres usagers.

1.2.5 en signalisation de rabattement vers un itinéraire « vélo »

Rappel : Une signalisation de rabattement est placée en dehors d'un itinéraire « vélo » et indique la direction à suivre pour atteindre ce dernier. Il s'adresse à tous les types d'usagers.



1.3. Taille des panneaux

Les panneaux sont à choisir en préférence parmi les gammes ci-dessous. Les panneaux d'un même ensemble ont une longueur identique.

(à compléter ultérieurement)

1.4. Hauteur d'implantation des panneaux

Rappel : La hauteur d'implantation d'un panneau ou d'un ensemble de panneaux correspond à celle mesurée entre la chaussée où circule l'utilisateur et le bas du panneau inférieur.

Le champ de vision réduit du cycliste, orienté en général à mi-hauteur de par sa position sur le vélo milite en faveur d'une position adaptée des panneaux sur les supports.

Sur site propre et lorsque l'absence de tout masque est garantie, une implantation à 1 mètre du sol semble optimale. Une implantation jusqu'à 2,30 m est toutefois admissible si l'on craint des problèmes de vandalisme.

En général en ville il est nécessaire de dégager le gabarit pour les piétons, d'éviter que d'éventuels véhicules en infraction ne viennent percuter les panneaux ou tout simplement d'éviter les risques de masques visuels. Une hauteur de 2,30 mètres semble préférable.

Lorsque cela est possible, il est conseillé d'utiliser les supports directionnels existants : les indications propres aux vélos sont alors placées en dessous des panneaux existants et séparés si possible d'une dizaine de centimètres. Il ne convient pas d'aligner les panneaux destinés aux vélos avec les panneaux existants. Si des problèmes esthétiques sont constatés, il convient de différencier les supports.

1.5. Nombre de supports à utiliser

Tout panneau ou ensemble de panneaux implanté à 2, 30m de hauteur est placé sur un seul support.

Pour les panneaux implantés à 1 mètre de hauteur on utilise aussi un seul support sauf si la longueur des panneaux est supérieure à 1,30m.

Pour des raisons esthétiques les panneaux implantés sur un support ne sont pas placés axialement mais décalés (1/3, coté talon-2/3) ;

En cas d'utilisation de 2 supports, le panneau est implanté en axe (1/4 – 2/4 – 1/4)

2. La signalisation touristique

Les panneaux à utiliser sont les mêmes panneaux à fond blanc, liseré vert avec logo vélo fond vert à compléter avec l'idéogramme du site s'il le nécessite.

Les Relais d'information Service (RIS) et une cartographie adaptée permettent utilement de compléter le balisage des itinéraires touristiques. Il convient de se reporter au guide sur la signalisation touristique (du 31 mars 1992) pour avoir plus de détails sur les concepts.