

Notice de signalisation

de la véloroute « La Vélodyssée »



Section française Roscoff – Hendaye de l'Eurovéloroute 1

logo
cg29

logo
cg22

logo
cg56

logo
cg35

logo
cg44

logo
cg85

logo
cg17

logo
cg33

logo
cg40

logo
cg64

logo
crtB

DÉPARTEMENTS & RÉGIONS
 Cyclables

Décembre 2010

Coordination :

Camille THOME – Départements & Régions Cyclables

Réalisation :

Etienne LEBORGNE – Altermodal-Inddigo

Stéphane MORVAN – Altermodal-Inddigo

Nicolas MERCAT – Altermodal-Inddigo

SOMMAIRE

PREAMBULE	4
LA VELODYSSEE, UN ITINERAIRE A VOCATION INTER REGIONALE	4
POURQUOI UNE NOTICE DE SIGNALISATION ?.....	4
INTRODUCTION	5
LA SIGNALISATION : UN POINT DETERMINANT DE LA QUALITE DES ITINERAIRES	5
LES ELEMENTS CLES DE LA QUALITE DE LA SIGNALISATION.....	5
A QUELS USAGERS S’ADRESSE LA SIGNALISATION DE LA VELODYSSEE ?	5
REPENDRE A LA DEMANDE DES TOURISTES A VELO	5
REPENDRE A LA DEMANDE DES TOURISTES EN SEJOUR	5
REPENDRE A LA DEMANDE DES RESIDENTS.....	5
L’OBJECTIF DE LA NOTICE DE SIGNALISATION.....	6
1 PRINCIPES DE SIGNALISATION DIRECTIONNELLE	7
1.1 LES TYPES DE POLES	7
1.2 POLE LOINTAIN ET POLE DE PROXIMITE.....	7
1.3 SIGNALISATION DE JALONNEMENT EN DOUBLE SENS	9
2 LOGOS ET IDENTIFIANTS	9
2.1 INTEGRATION DE LA CHARTE DE SIGNALISATION EUROVELO	9
2.2 IDENTIFIANT DE L’ITINERAIRE SUR LA SECTION ROSCOFF / HENDAYE	10
2.3 INTEGRATION DES IDENTIFIANTS A LA SIGNALISATION DIRECTIONNELLE CYCLABLE.....	11
3 COMPOSITION DES PANNEAUX DIRECTIONNELS CYCLABLES	12
3.1 COMPOSITION DU CARTOUCHE COMPRENANT LES IDENTIFIANTS (EVI/VELODYSSEE)	12
3.2 COMPOSITION DES PANNEAUX DIRECTIONNELS	13
3.3 SUPERPOSITION D’ITINERAIRES AVEC LA VELODYSSEE	16
4 TYPES ET IMPLANTATION DES PANNEAUX	19
4.1 LES TYPES DE PANNEAUX.....	20
4.2 LES PANNEAUX TEMPORAIRES (PROVISOIRES)	23
4.3 REGLES GENERALES D’IMPLANTATION	24
4.4 LES AUTRES TYPES DE PANNEAUX DIRECTIONNELS.....	25
5 AUTRES TYPES DE PANNEAUX	28
5.1 LES RELAIS INFO SERVICE	28
5.2 LE BORNAGE	30
6 SCHEMA DIRECTEUR DE SIGNALISATION	31
6.1 GENERALITES	31
6.2 HIERARCHISATION DES POLES.....	31
6.3 CLASSEMENT DES POLES	32
7 ADAPTATION AUX CHARTES DEPARTEMENTALES	33
7.1 PRINCIPES D’ADAPTATION SUR LES SIGNALISATIONS EXISTANTES	33
7.2 CHARTE DE SIGNALISATION « VELOURUTES ET VOIES VERTES DE BRETAGNE »	33
7.3 CHARTE DE SIGNALISATION DE« VELOCEAN » ET « LA LOIRE A VELO » EN PAYS DE LA LOIRE.....	36
7.4 ADAPTATION SUR LES AUTRES DEPARTEMENTS.....	39

PREAMBULE

LA VELODYSSÉE, UN ITINÉRAIRE A VOCATION INTER REGIONALE

La véloroute « La Vélodyssée » emmène les cyclistes de Roscoff à Hendaye à travers 10 départements et 4 régions : cette vocation inter régionale est un de ces atouts majeur de son attractivité.

Pour la signalisation de l'itinéraire, cet atout « inter régional » implique également que les maîtres d'ouvrages responsables du schéma directeur de signalisation ne se cantonnent pas à une signalisation intra départementale mais raisonnent bien à échelle de l'itinéraire dans son entier. A l'instar de la logique routière.

Il s'agira donc de veiller avec clairvoyance aux continuités entre collectivités, tant lors de l'établissement des schémas directeurs de signalisation, de l'implantation sur le terrain (notamment aux limites administratives des collectivités), que lors de la gestion et l'entretien de l'itinéraire mis en œuvre.

POURQUOI UNE NOTICE DE SIGNALISATION ?

La présente notice porte sur la signalisation directionnelle cyclable et la signalisation touristique de la véloroute atlantique Roscoff – Hendaye.

Cet itinéraire cyclable longue distance fait partie intégrante de l'EuroVeloroute n°1 « Atlantic Route » reliant le Cap Nord (Norvège) à Sagres (Portugal) sur 8 200 km. La section française de 1 210 km a été dénommée « La Vélodyssée ». Il s'agit notamment d'intégrer ces différentes marques à la signalisation directionnelle.

Cette notice de signalisation est avant tout un guide de recommandations complémentaire aux règles de signalisation inscrites au Code de la Route et dans les différents guides techniques sur la signalisation cyclable.

Elle porte également sur la normalisation des règles communes que doivent respecter à minima les maîtres d'ouvrage et gestionnaires de l'itinéraire, dans un souci d'homogénéisation et de visibilité pour les usagers.

Cette notice reste donc avant tout un cadre de recommandations communes aux maîtres d'ouvrage de La Vélodyssée, dans un souci de continuité pour l'utilisateur (sur et à proximité du tracé), de pragmatisme pour la mise en œuvre, et d'adaptation aux signalétiques déjà en place.

Les sujets développés dans cette notice sont :

- Rappels des principes de signalisation directionnelle cyclable, dont signalisation provisoire
- Définition des identifiants d'itinéraire
- Composition des panneaux directionnels, cartouches...
- Composition des autres panneaux de signalisation (portes d'entrée, RIS).
- Principes d'adaptation à la signalisation existante dans chaque Département.

INTRODUCTION

LA SIGNALISATION : UN POINT DETERMINANT DE LA QUALITE DES ITINERAIRES

La signalisation est pour les usagers un élément déterminant de la qualité de l'itinéraire, elle doit être irréprochable. La signalisation permet également d'interconnecter les réseaux cyclables utilitaires et les réseaux cyclables de loisirs, particulièrement en milieu urbain.

L'objectif de ce guide est de donner aux maîtres d'ouvrages toutes les clés pour mettre en œuvre efficacement la signalisation : c'est-à-dire une signalétique homogène et fonctionnelle en milieu urbain et rural tout en s'appuyant sur l'existant.

LES ELEMENTS CLES DE LA QUALITE DE LA SIGNALISATION

Les principes de signalisation doivent respecter les principes généraux de la signalisation routière :

- Continuité, lisibilité,
- Densité, simplicité, fonctionnalité,
- Homogénéité et Uniformité

A QUELS USAGERS S'ADRESSE LA SIGNALISATION DE LA VELODYSSÉE ?

L'itinéraire La Véloodyssée s'adresse en premier lieu aux cyclistes, qu'ils soient itinérants longue distance, touristes en séjour, excursionnistes ou qu'ils soient cyclistes résidents.

Les autres éléments de la signalisation comme les bornes, les relais information service, la signalétique de service... ont vocation à s'adresser à l'ensemble des usagers de l'itinéraire, y compris les randonneurs ou des pratiquants d'autres disciplines.

REPRENDRE A LA DEMANDE DES TOURISTES A VELO

Les cyclistes itinérants suivent un itinéraire. Il est donc indispensable d'ajouter aux mentions de destination un identifiant d'itinéraire repérable de loin, qui servira de fil conducteur aux cyclistes (qu'il soit de niveau européen ou national, voire régional). Les cyclistes ont par ailleurs besoin de connaître les services à disposition, le patrimoine, les itinéraires d'accès aux hébergements...

Les cyclistes itinérants ont également besoin : d'accéder à l'itinéraire depuis les points d'entrées (gare, aéroport, parking longue durée), d'être informés sur les services et le patrimoine...

Le guide de la signalisation édité par le CERTU a permis d'homogénéiser la signalisation cyclable et de fixer un cadre général. Il ne répond cependant pas complètement à la question de la signalisation des itinéraires longue distance et des réseaux de boucles à vocation touristique ou de loisirs.

REPRENDRE A LA DEMANDE DES TOURISTES EN SEJOUR

Une autre demande provient des touristes en séjours dans les hébergements à proximité de l'itinéraire. Ces derniers souhaitent pouvoir accéder facilement à vélo à l'itinéraire depuis leur lieu de séjour, trouver les services adéquats et pouvoir emprunter les boucles, les itinéraires vers les sites touristiques articulés autour de l'itinéraire principal.

REPRENDRE A LA DEMANDE DES RESIDENTS

Les résidents connaissent vite l'itinéraire principal mais ont besoin d'y accéder par les itinéraires cyclables les plus sûrs ou par les itinéraires routiers les plus directs. Ils ont également besoin de connaître les services à disposition le long de l'itinéraire.

L'OBJECTIF DE LA NOTICE DE SIGNALISATION

L'objectif de ce guide est de répondre à un certain nombre de questions :

- Quel mode d'identification des itinéraires selon leur type : européens, nationaux ou régionaux, locaux, boucles ?...
- Quelles formes de panneaux et quelles possibilités d'implantation ?
- Comment assure-t-on la signalisation de deux itinéraires qui se croisent ou se superposent, selon les niveaux d'itinéraires et le contexte ?
- Comment composer les ensembles de panneaux de façon à ce qu'ils soient homogènes et adaptés au contexte (composition, taille des lettrages, logos, flèches, liserés ...) ?

Ce guide ne reprend pas tous les éléments déjà contenus dans les deux ouvrages de référence que sont « La signalisation des aménagements et des itinéraires cyclables » (CERTU 2004) et l'Arrêté du 24 novembre 1967, les Instructions interministérielles du 22 mars 1982 et de novembre 1992 relatives à la signalisation de direction modifiées régulièrement.

Le présent guide est une aide à l'exécution sur La Véloodyssée.

Il doit garantir une application uniforme de la signalisation et un meilleur service aux usagers.

1 PRINCIPES DE SIGNALISATION DIRECTIONNELLE

1.1 LES TYPES DE POLES

Pour être efficace, la signalisation cyclable de l'itinéraire doit se concentrer sur les pôles essentiels et sur des informations pérennes : indications des villes et des bourgs, des sites touristiques ou de loisirs majeurs.

Les informations à caractère commercial comme les hébergements, les restaurants, de même que les informations sur les équipements de service (offices de tourisme, point d'eau, toilettes) sont essentielles mais ne relèvent pas de la signalisation directionnelle. Elles doivent être assurées selon les cas par une signalétique locale, des panneaux d'information (relais d'information service), des topo-guides, cartes, site internet.

Deux types de signalisation sont donc bien différenciés :

- La signalisation directionnelle de l'itinéraire principal, des variantes, antennes et itinéraires de rabattement.
- La signalisation des services (hébergement, restauration, offices de tourisme) relevant de la signalétique locale et des relais d'information service (RIS).

1.2 POLE LOINTAIN ET POLE DE PROXIMITE

Les indications de pôles doivent comporter une ou deux mentions sur les panneaux :

- En haut, le pôle important correspondant aux pôles « verts » (c'est-à-dire les pôles principaux) en signalisation routière, marquant les étapes clé sur une base d'étapes de 50km.
- En bas : le prochain pôle de proximité.

Des règles précises de hiérarchisation des pôles et d'indication sur les panneaux sont détaillés dans l'Instruction Interministérielle relative à la signalisation de direction (circulaire du 22 mars 1982).

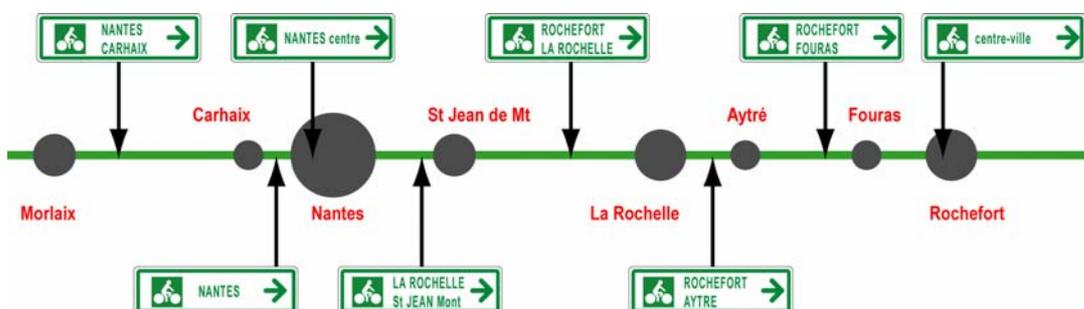


Illustration 1 : Principe de succession des pôles et de dominance des pôles entre eux.

Pour les développements sur le schéma directeur de signalisation, Cf. chapitre 6.2

Le schéma suivant décrit les principes de signalisation des pôles :

	Signalisation directionnelle	
Ville, bourg	oui	A partir d'une taille minimale (la réglementation recommande un seuil minimum de 640 équivalents habitant mais des adaptations seront à réaliser)
Hameau, cours d'eau	non	Signalisation de localisation
Commerces	non	Signalétique locale et topo guides
Hébergement et restauration	non	Signalétique locale, topo-guides, cartes, éventuellement signalisation d'indication
Patrimoine culturel	oui	les pôles majeurs (définis dans les schémas directeurs de signalisation touristique routière des Départements), sinon relève de la signalétique locale
Equipements de loisirs	oui	Sauf pour des pôles majeurs (définis dans les schémas directeurs départementaux), sinon relève de la signalétique locale
Office de tourisme	non	Signalétique locale, topo-guides, cartes, éventuellement signalisation d'indication
Circuits en boucle pays agglomérations	oui	Un système de numérotation de boucles locales de découverte pourra être articulé sur la signalisation directionnelle de l'itinéraire
Autres équipements (toilettes, points d'eau)	non	Signalétique locale, éventuellement signalisation d'indication.

Illustration 2 : Tableau des pôles relevant ou non de la signalisation directionnelle

1.3 SIGNALISATION DE JALONNEMENT EN DOUBLE SENS

Les indications doivent impérativement guider dans les deux sens du parcours, cela diversifie la découverte touristique, améliore l'accessibilité du territoire et permet un aller / retour sur une portion de l'itinéraire.

Le jalonnement double sens constitue un principe important à généraliser sur l'ensemble du territoire.

L'objectif est de constituer, autour de l'axe de la véloroute et dans un corridor de 5 km de part et d'autre, un réseau cyclable cohérent, continu et fonctionnel à l'échelle interrégionale.

Le jalonnement doit faciliter la circulation des cyclistes sur les différents espaces touristiques sans rupture de mode de signalisation.

2 LOGOS ET IDENTIFIANTS

2.1 INTEGRATION DE LA CHARTE DE SIGNALISATION EUROVELO

Les véloroutes européennes intégrées au réseau EuroVelo comportent toutes un identifiant européen normalisé adjoint à la signalisation directionnelle.

L'insertion de cet identifiant est encadré par le document : « Signing of EuroVelo cycle routes » ECF/Eurovelo – janvier 2010.



Illustration 3 : couverture de « Signing of EuroVelo cycle routes »

Téléchargement possible sur : http://www.ecf.com/3051_1

La Vélodyssée est la section française de l'Eurovéloroute atlantique n°1, elle doit donc intégrer un identifiant européen EuroVelo.

D'autre part, son tracé est commun avec des sections d'autres Eurovéloroutes : EV 4 (entre Roscoff et Morlaix) et EV 6 (entre Nantes et St Brévin), la signalisation devra donc intégrer la juxtaposition des différents identifiants.

2.2 IDENTIFIANT DE L'ITINERAIRE SUR LA SECTION ROSCOFF / HENDAYE

Sur la section française de l'Eurovéloroute n°1, de Roscoff à Hendaye, un nom « La Vélodyssée », accompagné d'un identifiant visuel ont été définis.

La marque « La Vélodyssée » peut donc s'identifier graphiquement sur la signalisation directionnelle.



Illustration 4 : identifiant graphique de La Vélodyssée (ici sur fond noir pour meilleure visualisation)

2.3 INTEGRATION DES IDENTIFIANTS A LA SIGNALISATION DIRECTIONNELLE CYCLABLE

2.3.1 IDENTIFIANT D'ITINERAIRE ET SIGNALISATION DIRECTIONNELLE

La solution retenue au niveau européen pour l'intégration des identifiants à la signalisation directionnelle est l'**adjonction, au dessus du panneau directionnel, d'un cartouche des identifiants. Ce principe général est retenu sur La VéloDyssée.**

L'adjonction d'identifiants n'est **valable que sur l'itinéraire principal**. Il n'y a pas d'identifiants sur la signalisation des antennes, du rabattement.

2.3.2 COMBINAISON DES IDENTIFIANTS AU SEIN DU CARTOUCHE

Dans le cartouche, deux solutions sont possibles pour l'insertion des identifiant d'itinéraires :

- Soit l'identifiant EuroVelo n°1 est seul, la mention du nom européen de l'itinéraire (traduit en français) reste facultative. **Sur La VéloDyssée, le nom européen de l'itinéraire ne sera pas adjoint à l'identifiant.**



Illustration 5 : Identifiant Eurovelo n°1 seul

- Soit l'identifiant EuroVelo n°1 est combiné dans un même bloc avec un identifiant national, ici celui de « La VéloDyssée ».

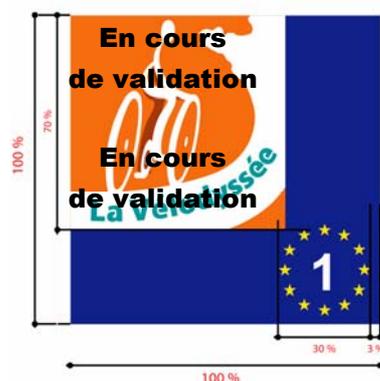


Illustration 6 : Identifiant Eurovelo n°1 combiné avec l'identifiant de La VéloDyssée

Pour préserver la cohérence auprès des clientèles entre la signalisation sur le terrain et la communication générale (Internet, papier...) **la solution des 2 identifiants combinés est à privilégier.**

3 COMPOSITION DES PANNEAUX DIRECTIONNELS CYCLABLES

3.1 COMPOSITION DU CARTOUCHE COMPRENANT LES IDENTIFIANTS (EV1/VELODYSSÉE)

Le cahier de normalisation de l'ECF/Eurovelo de janvier 2010 propose la composition d'un cartouche supérieur comprenant les identifiants d'itinéraires ET le logotype SC2, le panneau situé dessous ne comportant que les mentions toponymiques et kilométriques.



Illustration 7 : agencement d'un ensemble directionnel, selon l'ECF

Les habitudes de signalisation directionnelle des maîtres d'ouvrage concernés par La Véloodyssée ne suivent pas la règle de l'ECF ; la lame directionnelle comporte la plupart du temps le logotype SC2 et le cartouche supérieur est uniquement réservé aux identifiants ou aux numéros de voies. Comme pour le domaine routier.

La solution de cartouche retenue sur La Véloodyssée :

- Pour les panneaux avec mentions Dv43a-b, Dv21a-b, Dv61 :
 - Une lame directionnelle Dv comprenant de façon générique : logotype SC2 + mentions toponymiques + mentions kilométriques
 - Au dessus, un cartouche comprenant les identifiants d'itinéraires imbriqués + un espace vide pour y adjoindre soit un 2e identifiant d'itinéraire (quand deux itinéraires européens se superposent), soit l'identification de boucles locales (4 pastilles au maximum).

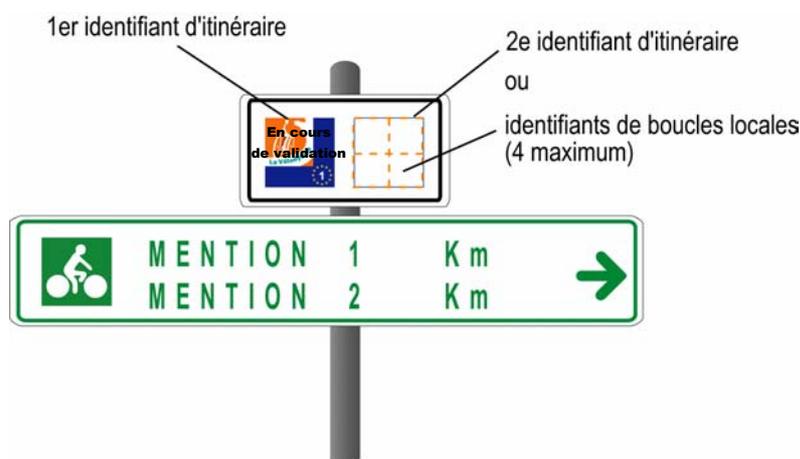


Illustration 8 : agencement-type d'un ensemble directionnel sur La Véloodyssée

- Pour les panneaux simplifiés Dv21c et Dv43c-d (sans mention) :

Le choix est laissé au maître d'ouvrage d'intégrer ou non les identifiants à la lame directionnelle, sinon d'adjoindre un cartouche supérieur.

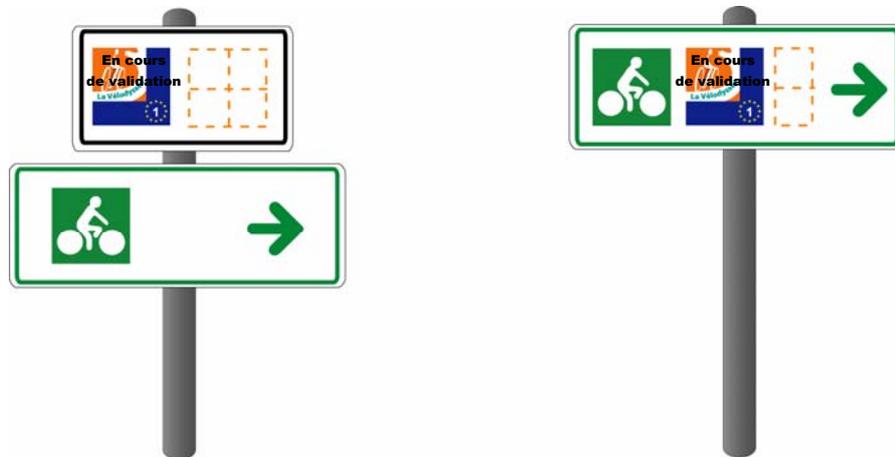


Illustration 9 : agencement-type d'un ensemble directionnel simplifié sur La Vélodyssée

3.2 COMPOSITION DES PANNEAUX DIRECTIONNELS

3.2.1 MENTIONS TOPONYMIQUES

Les panneaux doivent comporter préférentiellement deux lignes de mentions (pôle lointain et pôle de proximité) :

- Une mention longue distance du pôle majeur suivant lorsqu'il est situé à moins de 50km environ ; ou d'un pôle inférieur si le pôle majeur est situé plus loin.
- Une mention courte distance du pôle de proximité suivant (pôle proche ou comportant des services pour le cycliste, commerces...).

Le schéma directeur de signalisation établi par chaque maître d'ouvrage départemental (document complémentaire) fixe les priorités de mentions.

3.2.2 INDICATION DES DISTANCES

Elles sont particulièrement utiles pour les usagers du vélo. Les mentions de distances sont donc préconisées systématiquement :

- Vers le pôle lointain et le pôle de proximité
- Sur la signalisation de confirmation après des changements de direction importants, des traversées de routes à trafic élevé et en début d'étape.
- Tous les 2 Km, afin de fournir une information continue aux usagers.

En dessous de 5 Km, les hectomètres doivent être indiqués (3,2 km). La taille de caractère des hectomètres est inférieure de moitié.

Au-delà de 5km, la distance est arrondie au kilomètre le plus proche conformément à l’Instruction IISR.

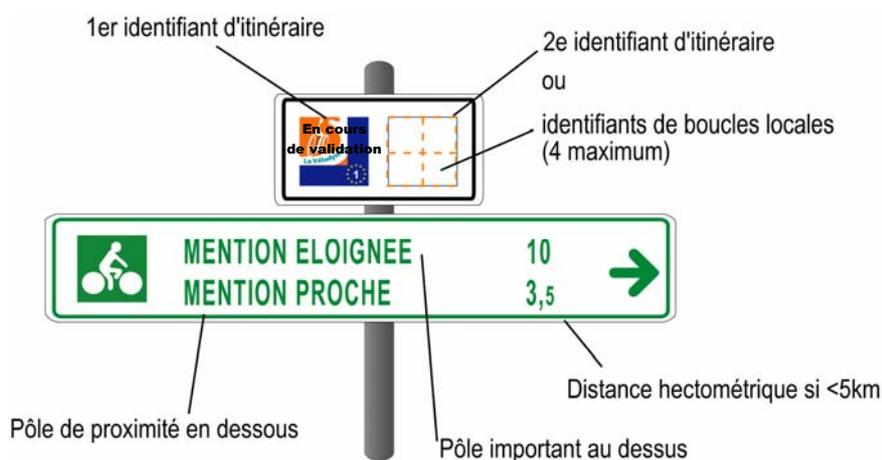


Illustration 10 : composition-type d’un ensemble directionnel sur La Véloodyssée

Pour rappel : les panneaux simplifiés ne comportent ni mention, ni indication de distance.

3.2.3 TAILLE DE LETTRAGE ET TYPES DE CARACTERES

La lisibilité des indications est essentielle pour les cyclistes, elle doit également se différencier nettement de celle des automobilistes : la taille du lettrage remplit ces fonctions.

Une indication toponymique de hauteur 50mm est lisible à 12,50 m. ; sachant que le temps approximatif de lecture est de 3 secondes et qu’un cycliste itinérant parcourt entre 3m/s et 6m/s, la lisibilité doit être assurée entre 9 et 18m.

Le manuel du CERTU recommande principalement les tailles de 40 et 50mm.

La taille de 40mm s’adapte bien aux panneaux standards de 15cm de haut avec deux mentions. Mais dans les intersections longues et complexes, l’utilisation de panneaux de plus grande taille, contrairement aux recommandations du CERTU, reste indispensable.

La taille du lettrage de 50 mm est à privilégier sur l’ensemble de l’itinéraire et des boucles afin d’améliorer la sécurité, l’uniformité et l’entretien.

Les caractères utilisés seront conformes à l’instruction interministérielle IISR.

L 1	Caractères droits majuscules	Nom d’agglomération	
L 4	Caractères italiques majuscules	Quartier, site touristique, services classés	
L 4	Caractères italiques minuscules	Quartier, site touristique, services non classés, indications « par.... »	

3.2.4 TAILLE DES SYMBOLES VELO, DES IDENTIFIANTS, DU LISERE

Le symbole vélo a, suivant l'IISR, une taille de 2.5 fois la taille de caractère (Hc) et 2 Hc pour la flèche (panneaux de pré signalisation).

Pour une police de 50 mm (Hc=50),

- le symbole SC2 carré fait 125mm de côté (2,5 Hc),
- l'identifiant de l'itinéraire a une hauteur équivalente de 125mm (2,5 Hc),
- l'interlignage entre les mentions, entre le bord du liseré est de 25mm (0,5 Hc).
- le liseré vert a une largeur de 5mm, quelque soit la taille du panneau.

- Dans la cartouche, l'identifiant d'itinéraire a également une taille de 125 mm de côté (2,5 Hc).

3.2.5 TAILLE DU CARTOUCHE ET DES PANNEAUX

- Pour la lame directionnelle : avec un lettrage de 50mm, la hauteur d'un panneau à deux mentions est théoriquement de 175mm (mais le panneau n'est pas homologué) ; **des panneaux de 200 mm de hauteur sont utilisés pour ceux comportant deux mentions.**

La longueur est à adapter en fonction des longueurs des mentions (600, 900 et 1200mm).

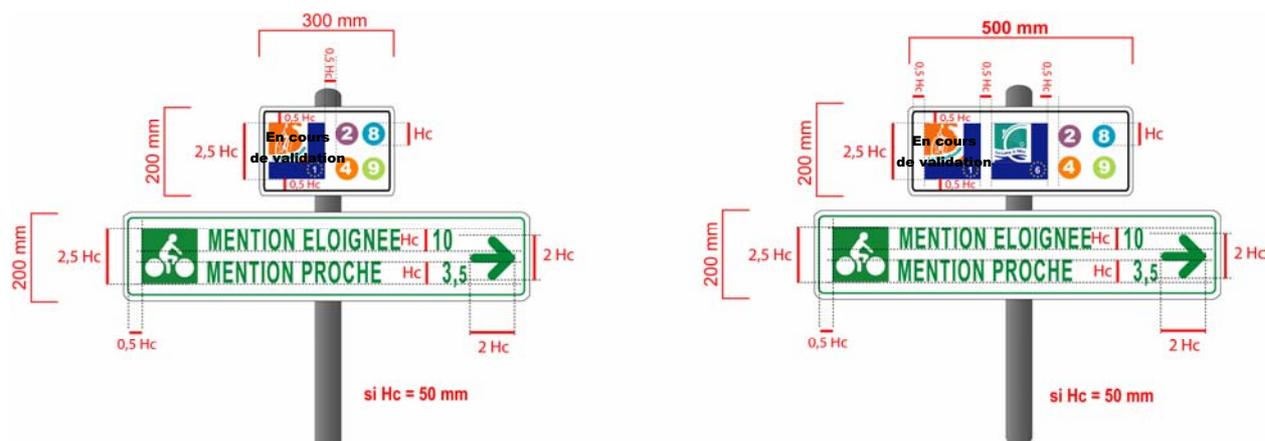


Illustration 11 : composition cotée d'ensembles directionnels sur La Vélodyssée

- Pour le cartouche : avec un lettrage de 50 mm, on mènera le même raisonnement : **le cartouche aura une hauteur de 200 mm ; la longueur standard étant de 300 mm mais s'adaptant** en fonction du nombre d'identifiants (500, 600 mm). Le cartouche restera dans tous les cas de taille inférieure ou égale à la lame directionnelle.

Avec un lettrage de 50mm, **les panneaux simplifiés ont une hauteur standard de 200 mm et une longueur variant entre 300 et 500 mm**, selon le choix du maître d'ouvrage d'intégrer ou non les identifiants d'itinéraires dans le panneau simplifié.

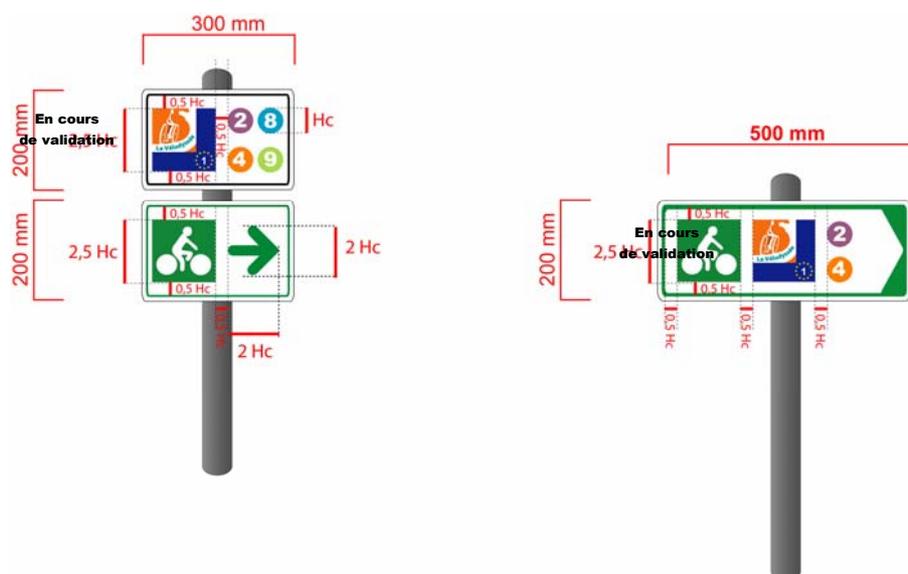


Illustration 12 : composition cotée des ensembles directionnels simplifiés sur La VéloDyssée

3.3 SUPERPOSITION D'ITINERAIRES AVEC LA VELODYSSÉE

La VéloDyssée est un axe d'itinérance cyclable qui s'inscrit dans la dynamique des territoires traversés, on ne parle plus alors d'axe seul mais plutôt de **corridor autour de la véloroute**.

Plusieurs réseaux viennent se greffer au tracé de La VéloDyssée : croisement/section commune avec un autre itinéraire européen (c'est déjà le cas avec l'EV4, l'EV6), croisement/sections communes avec des itinéraires d'intérêt régional ou départemental (c'est notamment le cas en région Bretagne, Pays de la Loire...), sections communes avec des boucles locales tourisme-loisirs ou le maillage cyclable utilitaire à l'approche des villes et agglomérations (par exemple aux abords de Nantes, La Rochelle, Biarritz...).

3.3.1 SUPERPOSITION DE DEUX ITINERAIRES DE NIVEAU EUROPEEN

La superposition de deux itinéraires de niveau européen se produit au moins deux fois sur La VéloDyssée :

- en Bretagne entre Roscoff et Morlaix : superposition de l'EV1 (Atlantic Route) et de l'EV4 (Channel – Black Sea).

Au vu de la recommandation précédente (point 2.3.2), l'identifiant européen n°1 et l'identifiant national La VéloDyssée sont combinés, l'identifiant européen n°4 reste seul.

- en Pays de la Loire entre Nantes et St Brévin : superposition de l'EV1 (Atlantic Route) et de l'EV6 (Atlantic - Black Sea).

Au vu de la recommandation précédente (point 2.3.2), l'identifiant européen n°1 et l'identifiant national La VéloDyssée sont combinés, l'identifiant européen n°6 et l'identifiant national La Loire à Vélo sont également combinés.

La superposition de deux itinéraires d'intérêt européen engendre la visualisation obligatoire de chacun des deux identifiants sur le cartouche supérieur.

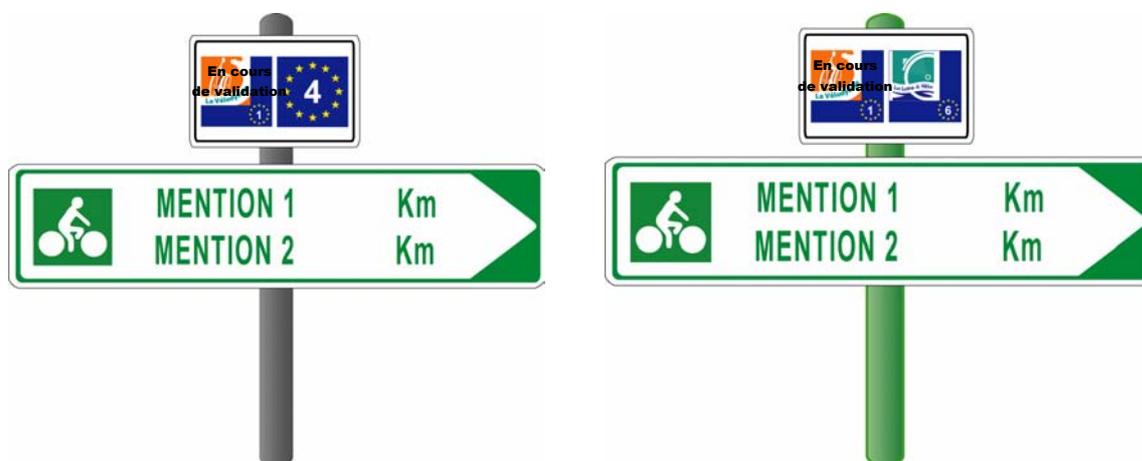


Illustration 13 : agencement-type d'un ensemble directionnel superposant deux niveaux européens

3.3.2 SUPERPOSITION DE LA VELODYSSÉE AVEC UN ITINÉRAIRE REGIONAL

La superposition de La Véloodyssée avec un itinéraire régional / départemental peut se produire sur le tracé, c'est déjà le cas en région Bretagne avec des véloroutes régionales numérotées.

La superposition de La Véloodyssée et d'un itinéraire régional engendre la visualisation obligatoire des deux identifiants dans le cartouche supérieur, ceci afin que chaque usager puisse suivre son itinéraire à l'aide de l'identifiant approprié.

Au vu de la recommandation précédente (point 2.3.2), l'identifiant européen n°1 et l'identifiant national La Véloodyssée sont combinés, l'identifiant régional / départemental est adjoint à droite dans le cartouche.

Pour le cas où le numéro de l'itinéraire régional est différent de « 1 », la composition du cartouche est la suivante : identifiant EV1/Véloodyssée + identifiant régional à droite + numéro régional encore à droite. S'ils portent le même numéro, celui de l'identifiant européen suffit.

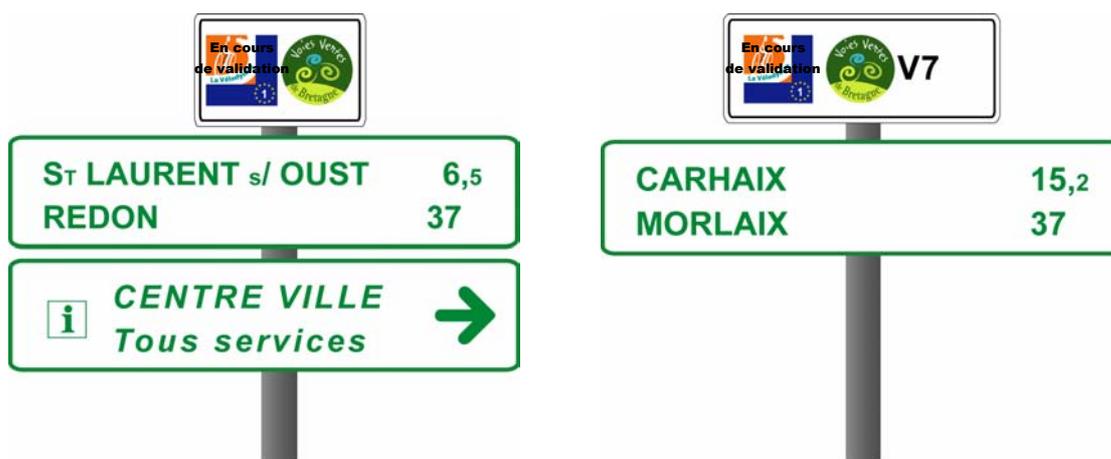


Illustration 14 : agencement-type La Véloodyssée / itinéraire régional n°1 et n°7

3.3.3 SUPERPOSITION DE LA VELODYSSÉE AVEC DES BOUCLES LOCALES

La superposition de l'itinéraire La Véloodyssée avec des boucles cyclables locales sera un cas fréquemment rencontré. Cela permettra d'une part, de valoriser aux mieux l'itinéraire principal et d'autre part de faire bénéficier les riverains et touristes en séjour de l'itinéraire.

Le principe est de limiter le nombre de mâts et de **rassembler les identifiants d'itinéraires (axe, boucles) dans le cartouche supérieur**. Sachant que les identifiants d'itinéraires longue distance sont de forme carrée et ceux des boucles locales souvent de forme ronde (les boucles thématiques ayant des identifiants figuratifs devront se distinguer fortement de l'identifiant national La Véloodyssée, notamment par leur taille). Pour les boucles locales, la couleur associée au numéro est très efficace pour une bonne identification de loin.

Au vu de la recommandation précédente (point 3.2.5),

Pour les cartouches avec un seul identifiant d'itinéraire, la superposition avec des boucles locales est possible par l'adjonction des pastilles dans le cartouche de 300 mm, à droite de l'identifiant et avec un maximum de 4 boucles.

Pour les cartouches avec 2 identifiants d'itinéraires, la taille du cartouche devra être portée à 500 mm afin de positionner les pastilles des boucles locales.

Pour les cartouches avec plus de 2 identifiants (2 européens + 1 régional...), le cartouche de 500 mm ne suffit pas, les boucles seront signalées sur un autre support.

Sur les panneaux directionnels simplifiés intégrant l'identifiant de La Véloodyssée (sans cartouche), le nombre de pastilles des boucles est réduit à 2 (voir à 0 si le panneau comporte 2 identifiants).

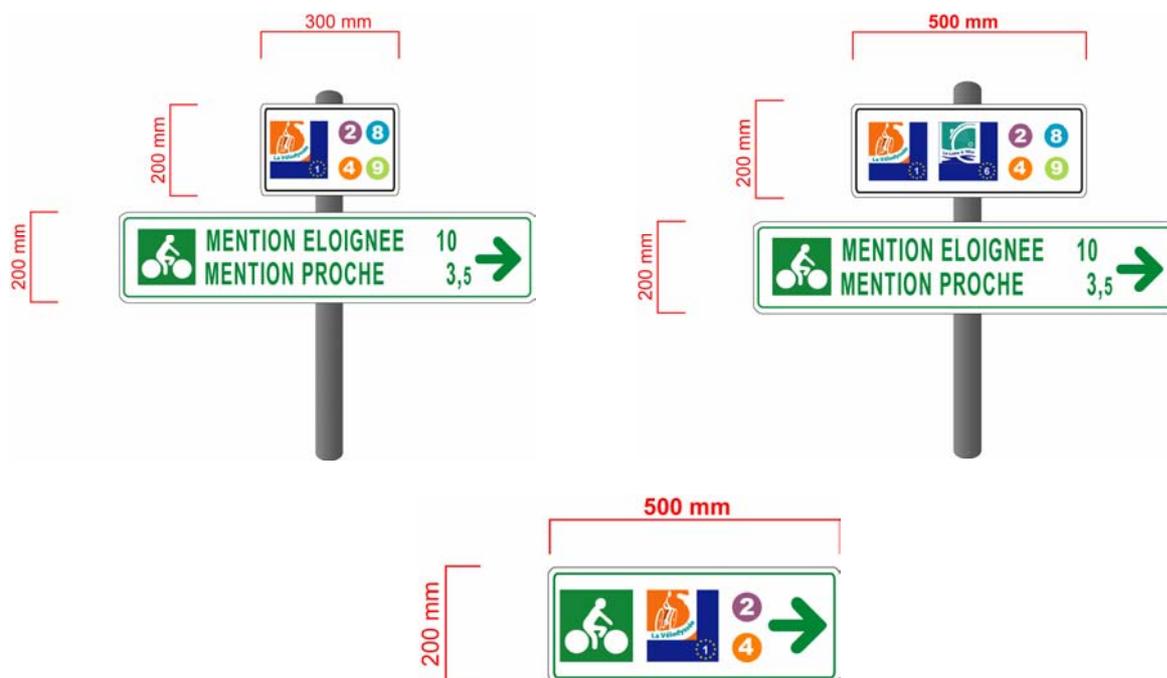
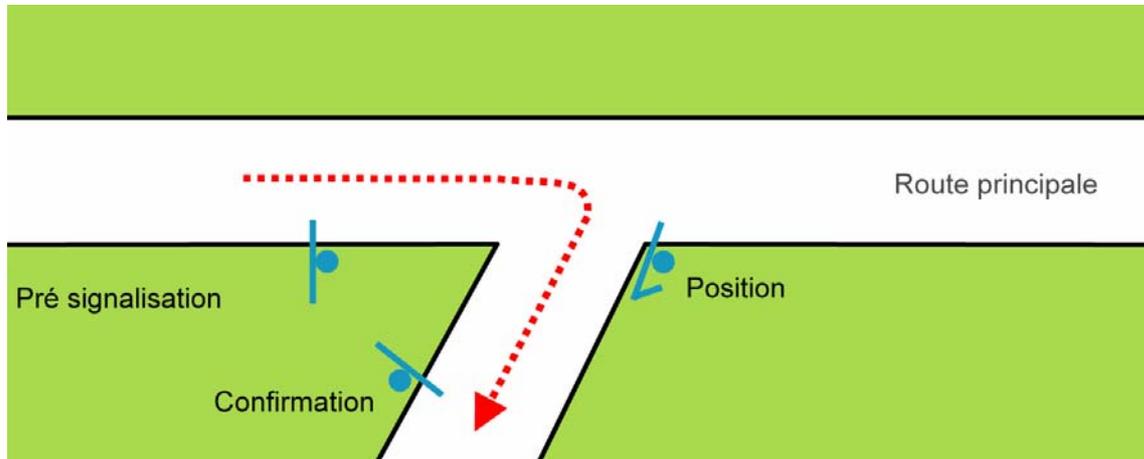


Illustration 15 : adjonction des pastilles de boucles locales pour la superposition avec La Véloodyssée

4 TYPES ET IMPLANTATION DES PANNEAUX

Trois types d'implantations peuvent être réalisés :



Correspondant à trois types de panneaux de signalisation directionnelle :

	Mentions et kilométrages	Simplifié
Pré-signalisation	<p>Dv 43a</p>	<p>Dv 43c</p> <p>Dv 43d</p>
Position	<p>Dv 21a</p>	<p>Dv 21c</p>
Confirmation	<p>Dv 61</p>	

Illustration 16 : Types de panneaux avec mentions et simplifiés (horizontaux verticaux)

4.1 LES TYPES DE PANNEAUX

4.1.1 PANNEAUX DE POSITION

Les panneaux de position normalisés sont placés à l'endroit où l'utilisateur doit faire sa manœuvre. Ils sont à utiliser en complément de la pré signalisation.

4.1.2 PANNEAUX DE PRE SIGNALISATION

Les panneaux de pré signalisation implantés avant l'intersection sont de façon générale à préférer aux panneaux de position.

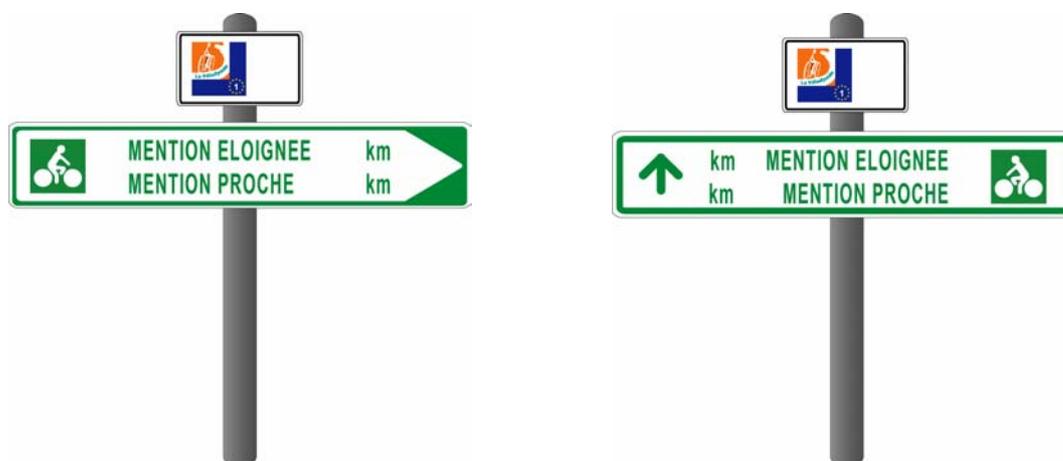


Illustration 17 : Panneau de position - type Dv21a (avec mentions et flèche en défonce)

Illustration 18 : Panneau de pré signalisation - type Dv43a (avec mentions et flèche)

Règles de distances

Les panneaux de pré signalisation sont placés à 3 secondes minimum de l'intersection soit :

- 15m minimum à une vitesse de 5m/s (18km/h)
- 50m en descente à une vitesse de 10m/s (36km/h)

Dans un virage, la distance entre le panneau et l'intersection est allongée.

4.1.3 PANNEAUX DE CONFIRMATION

Les panneaux sont à implanter :

- En section courante longue sans intersection signalée, afin de « rassurer » les usagers,
- Après une intersection comportant un mouvement complexe, peu « naturel » pour rassurer.

Ces panneaux sont donc à implanter très ponctuellement.



Illustration 19 : Panneau de confirmation - type Dv61a (avec mentions sans flèche)

4.1.4 PANNEAUX SIMPLIFIES

Les panneaux simplifiés comportent uniquement une flèche de direction sans mention des destinations.

Ces panneaux simplifiés sont utilisés en position (Dv21c) ou en pré signalisation (Dv43). L'utilisation peut être adaptée en format horizontal (Dv 43c) ou vertical (Dv 43d).

Sur l'itinéraire principal, les panneaux simplifiés comportent l'identifiant de La Véloodyssée et les éventuelles pastilles de boucles.

Sur les antennes et les itinéraires de rabattement, les identifiants d'itinéraire ne sont pas présents sur les panneaux.

En pratique 2/3 des panneaux d'une véloroute sont des panneaux simplifiés.



Illustration 20 : Panneaux simplifiés de position - type Dv21c (sans mention)

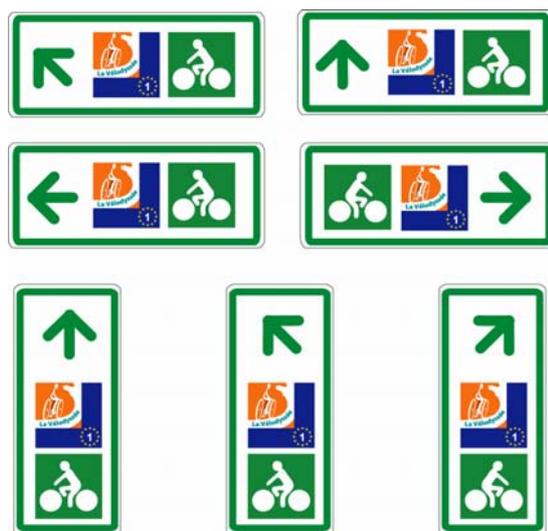


Illustration 21 : Panneaux simplifiés de pré signalisation - types Dv43c et d (sans mention)

4.2 LES PANNEAUX TEMPORAIRES (PROVISOIRES)

Des travaux, obstacles ou dangers temporaires tout comme l'existence d'un tracé alternatif en attente d'une réalisation définitive, peuvent conduire à interrompre momentanément l'itinéraire La Véloodyssée. L'ouverture d'une déviation cyclable permet de maintenir la continuité cyclable pour les usagers.

La signalisation temporaire a pour objet de favoriser la fluidité de la circulation, d'avertir et de guider l'utilisateur afin d'assurer sa sécurité.

D'après le CERTU : « les panneaux routiers de signalisation temporaire de type KD (21b, 22b, 43b ou 43d) assurent le jalonnement temporaire. Pour un itinéraire cyclable, il suffira de remplacer le pictogramme voiture ou camion, par le pictogramme cycliste (symbole SC2, en noir). »

Les panneaux de type « K Dv » et les panneaux de type « M » sont en lettrage noir sur fond jaune.

La signalisation de déviation doit être assurée dans les deux sens, de façon continue, jusqu'au retour sur l'itinéraire normal. La signalisation temporaire garantit donc la continuité mais avec une qualité d'infrastructure moindre que l'itinéraire définitif.

Par souci d'économie dans la fabrication des mobiliers de signalisation et pour une réutilisation des cartouches lors de l'installation du tracé définitif, seuls les panneaux avec mention seront provisoires, les cartouches situés au dessus resteront définitifs.

Les panneaux simplifiés peuvent, eux, être en totalité fabriqués avec le type provisoire KDv car réutilisables ailleurs.

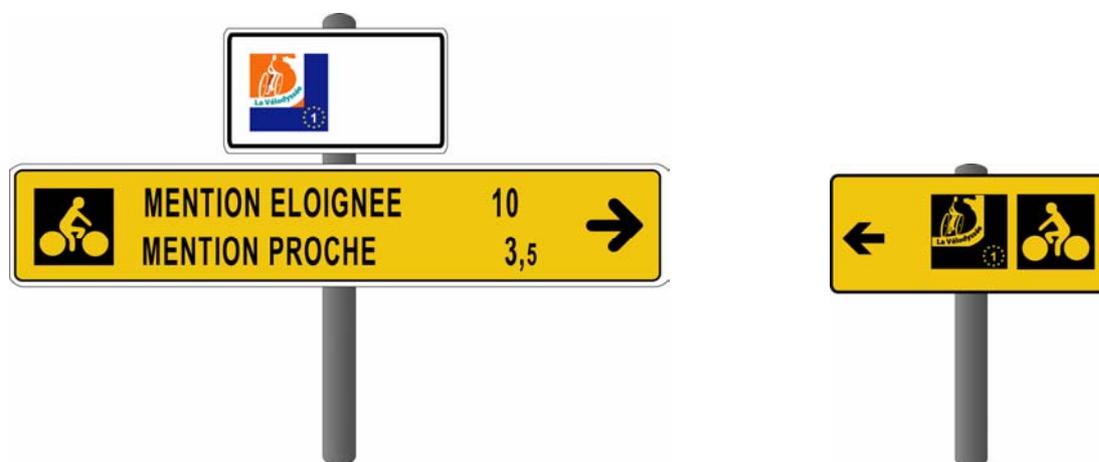


Illustration 22 : composition type de panneaux provisoires sur La Véloodyssée

Remarque :

Face aux questions de responsabilité engagées sur certains Départements, et afin d'éviter l'absence totale de signalisation sur les tronçons non encore aménagés, il pourra être utilement implanté en fin de section aménagée un panneau d'information spécifique (Cf. chapitre 4.4.4).

4.3 REGLES GENERALES D'IMPLANTATION

4.3.1 HAUTEURS SOUS PANNEAUX

- 2,30 m en agglomération,
- 1 m ou 2,30 m hors agglomération, sachant que la hauteur optimale d'implantation pour un cycliste est de 1m environ en rase campagne.

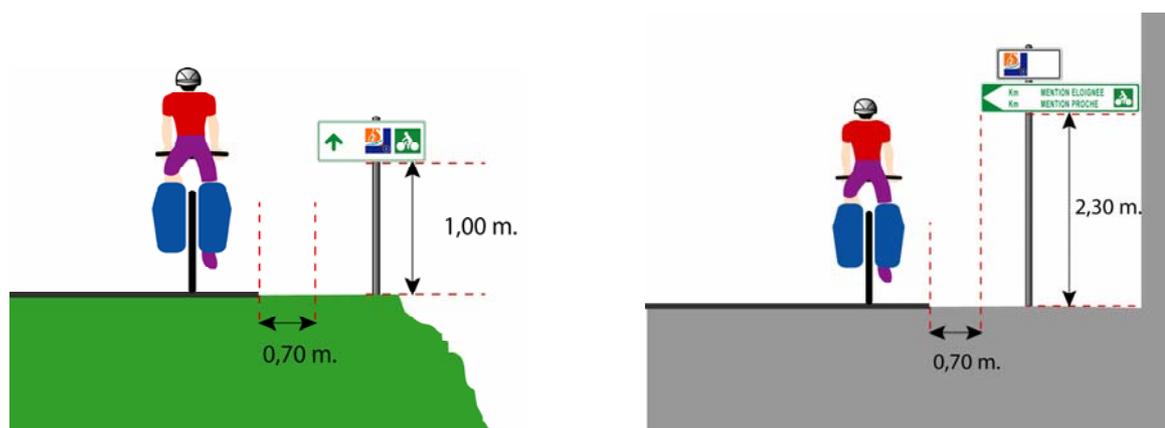


Illustration 23 : Implantation standard (rural) et en hauteur (urbain)

4.3.2 DISTANCES D'IMPLANTATION DES PANNEAUX

La distance latérale minimale d'implantation mesurée depuis le bord de la voie et l'aplomb de l'arrête de panneau doit être à un minimum de 70 cm.

4.3.3 COTE D'IMPLANTATION DU PANNEAU

L'implantation réglementaire d'un panneau est à droite. L'implantation ponctuelle d'un panneau de signalisation à gauche sur les petites routes ou sur voies vertes est peu perturbante pour le cycliste. Cette possibilité laisse un plus grand choix de localisation. Elle permet aussi de limiter le nombre de mats à implanter en fixant les panneaux de sens opposé dos à dos.

4.3.4 DENSITE D'IMPLANTATION DES PANNEAUX

Les cyclistes ont une vitesse moyenne variant de 10 à 20 km/h. Ils parcourent 1km en 4 min. environ. Le cycliste souhaite être conforté régulièrement sur l'itinéraire par la distance du prochain pôle.

Un délai de 5 à 10 minutes sans panneau (1 à 2.5 km) peut créer un sentiment d'incertitude. En conséquence, des panneaux de confirmation complémentaires aux panneaux directionnels peuvent être ajoutés, même en l'absence d'intersection.

En moyenne, il est nécessaire d'implanter un panneau tous les kilomètres, avec un panneau signalant la distance du prochain pôle tous les 2km environ.

En cas de doute, il est toujours préférable d'implanter deux panneaux au lieu d'un, tant est cruciale la signalisation pour l'usager, encore plus sur petites routes.

4.3.5 ORIENTATION DES PANNEAUX

Le panneau doit être de préférence perpendiculaire à la voie et permettre une bonne lecture du cycliste dans le sens du déplacement.

4.4 LES AUTRES TYPES DE PANNEAUX DIRECTIONNELS

La Vélodyssée est composée à la fois de l'itinéraire principal, mais également dans l'idéal d'itinéraires de rabattement, d'antennes, de liaison vers des boucles... La véloroute est donc à considérer comme un corridor de 5 Km autour du tracé principal et non pas comme un seul tracé linéaire.

L'identifiant d'itinéraire de La Vélodyssée ne peut être appliqué que sur l'axe principal.

L'ensemble des panneaux de signalisation directionnelle pour les antennes, variantes, rabattement ne contient donc pas l'identifiant.

4.4.1 RABATTEMENT A DESTINATION DES CYCLISTES

La signalisation de rabattement vélo vers l'itinéraire principal est tout aussi importante que la signalisation de l'itinéraire principal. Elle permet notamment de rediriger des cyclistes vers l'axe de La Vélodyssée et d'éviter des voies trop fréquentées.

Le rabattement destiné aux cyclistes doit être aussi denses que possible afin d'irriguer au mieux tous les pôles de population de proximité vers La Vélodyssée.

Pour la sécurité des cyclistes, le tracé de rabattement vélo doit répondre aux mêmes critères de qualité et de sécurité que l'itinéraire principal.



Illustration 24 : Panneau de rabattement à destination des cyclistes.

4.4.2 RABATTEMENT A DESTINATION DES VEHICULES MOTORISES

La signalisation de rabattement automobile vers l'itinéraire principal permet notamment de canaliser les flux motorisés souhaitant accéder à La Vélodyssée vers des aires adaptées (stationnement, information...).

Le rabattement destiné aux automobiles à partir des principaux axes routiers vers La Vélodyssée doit être limité aux voies rejoignant des aires de départ identifiées et comportant des espaces de stationnement.

La signalisation de rabattement automobile relève de la signalisation routière classique noire sur fond blanc (type D) et non de la signalisation vélo verte sur fond blanc.

La méthode proposée est de rabattre les véhicules depuis les voies adjacentes principales, 5 Km en amont de la véloroute :

- Le rabattement se fait d'abord sur les panneaux d'approche (diagrammatiques) il est conseillé de suivre une direction toponymique,
- puis la pré signalisation se précise par des mâts spécifiques au rabattement vers La Véloodyssée,
- le rabattement final sur le tracé de La Véloodyssée se fait sur des mâts spécifiques, la mention unique « La Véloodyssée » finit de guider l'usager.

Il est souhaitable, sur les panneaux de pré signalisation, d'adjoindre à la mention indiquant « La Véloodyssée » le pictogramme « parking » ou « aire de départ ».

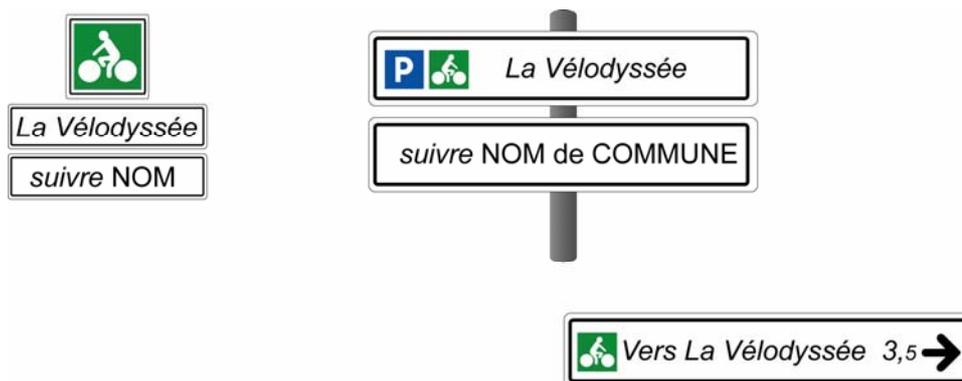


Illustration 25 : 3 types de panneaux de rabattement à destination des véhicules motorisés

4.4.3 ANTENNE

A l'inverse du rabattement, les antennes servent, depuis l'itinéraire principal, à desservir les pôles touristiques et de services (gares, pôles d'hébergements, services de proximité) situés à moins de 5km.

Sur les sections en site propre, la signalisation des antennes est presque plus importante que la signalisation de l'itinéraire principal.

La signalisation des antennes relève de la signalisation vélo, les ensembles directionnels ne comportent aucun identifiant d'itinéraire (ni La Véloodyssée, ni EuroVelo).

- Le jalonnement depuis l'itinéraire principal sera continu et homogène jusqu'aux pôles de destination (quelque soit le gestionnaire de voirie). Il sera prévu en double sens afin de desservir l'itinéraire ou le quitter,
- Seuls les pôles comportant des services et des points d'intérêt touristique sont jalonnés ; ils seront déterminés par le schéma directeur de signalisation

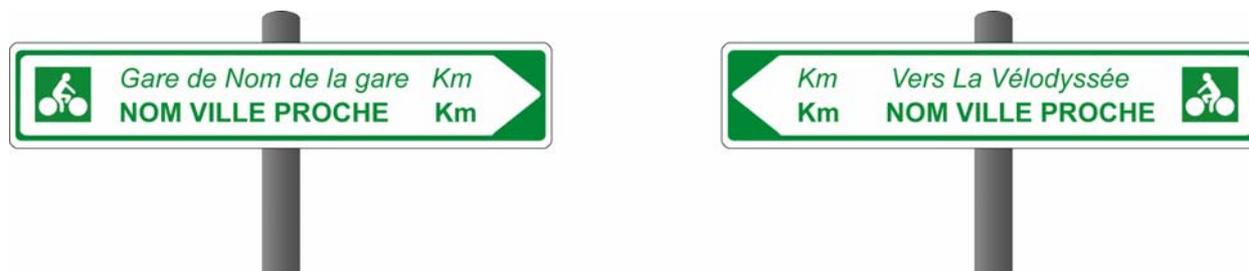


Illustration 26 : Panneaux d'antennes depuis La Véloodyssée (aller) et Vers La Véloodyssée (retour)

4.4.4 PANNEAU DE « DEBUT / FIN D'ITINERAIRE AMENAGE »

Lorsqu'une section de La Véloodyssée n'est pas encore ouverte ou en travaux, il devra être implanté un panneau d'information de « début d'itinéraire provisoire / fin d'itinéraire provisoire ».

Dans la mesure où les usagers sont déjà sur l'itinéraire quand ils rencontrent ces sections non aménagées, il est préférable de leur assurer une continuité de la signalisation sur un itinéraire provisoire par des panneaux simplifiés provisoires (KDv – Cf. chapitre 4.2) entre deux portes d'entrées ou deux villes clairement identifiées.

Les maîtres d'ouvrage ne souhaitant pas jalonner d'itinéraire provisoire entre deux sections en service devront à minima implanter un panneau de « Début / Fin d'itinéraire provisoire » en début et fin de section non aménagée.

La composition minimale de ces panneaux d'information est la suivante :



Illustration 27 : Panneau d'information « Début / Fin d'itinéraire provisoire »

Libre au maître d'ouvrage de la section en travaux d'ajouter le logotype de sa collectivité (et de son financeur associé).

5 AUTRES TYPES DE PANNEAUX

5.1 LES RELAIS INFO SERVICE

Situés aux principales entrées de l'itinéraire, les Relais Info Service (RIS) sont un complément essentiel de la signalisation directionnelle, ils ont pour vocation de permettre aux usagers :

- de se repérer sur un territoire plus large que celui de l'itinéraire lui-même,
- d'appréhender l'articulation des différents itinéraires en réseau cyclable : La Véloodyssée (itinéraire principal), les antennes, les boucles locales, les réseaux cyclables urbains...
- de trouver des informations touristiques ne relevant pas de la signalisation directionnelle.

Les RIS s'adressent à tous les usagers de l'itinéraire qu'ils soient cyclistes itinérants, en séjour, ou résident ; ainsi qu'aux autres usagers : randonneurs pédestres, cavaliers, voir à d'autres pratiques (activités nautiques...).

5.1.1 IMPLANTATION DES RIS SUR LA VELODYSSÉE

La **réalité terrain de La Véloodyssée** montre que des RIS sont déjà implantés in situ sur ou à proximité de La Véloodyssée, liés à la randonnée pédestre et aux itinéraires cyclables (en Finistère, Vendée, Gironde notamment) ; leurs dimensionnement et aspects sont évidemment très variés.

Afin d'assurer la cohérence de l'itinéraire il s'agira d'abord de rendre identifiable les RIS par les usagers de La Véloodyssée (ajout du logo de l'itinéraire sur ceux existants, éventuellement reprise de la charte graphique pour les RIS neufs), puis de les compléter (utiliser les verso), les adapter (composer un triptyque), voir d'en planter de nouveaux.

Les **lieux d'implantation des RIS** sont préférentiellement :

- les point d'accès à l'itinéraire : parking de départ/arrivée, gare sur l'itinéraire ou à moins d'1 kilomètre, centre bourg desservi directement par l'itinéraire,
- les intersections importantes d'itinéraires cyclables européens, régionaux ou départementaux,
- les sites touristique ou zone de loisirs desservis par l'itinéraire, les points de vue ou panorama.

La **fréquence d'implantation** dépend des contextes rencontrés (site propre/ voie partagée, rural/urbain...) mais la théorie donne une implantation idéale tous les 5 à 10 km.

Quelques **conseils pratiques simples** permettront un usage adapté et pérennisé :

- prévoir un espace de stockage suffisant devant le RIS afin de ne pas gêner la circulation des autres usagers à proximité,
- une attention particulière sera donnée à l'accès aux publics handicapés (hauteur de lecture, inclinaison, surface roulante...),
- Afin d'éviter les dégradations, choisir l'implantation dans un endroit fréquenté, ou éclairé (en milieu urbain), éviter les espaces trop grands sans point de repère (grands parkings...),
- Afin d'être efficace, le RIS doit être situé à proximité immédiate du passage des cyclistes
- Sur les voies vertes, la présence d'un contrôle d'accès, d'un parking... sont des sites privilégiés (les usagers sont ralentissent voir sont à l'arrêt)
- L'intégration du RIS à un ensemble de services est un atout supplémentaire (toilettes, abris, Office de Tourisme...)

5.1.2 COMPOSITION D'UN RIS SUR LA VELODYSSÉE

Les RIS peuvent être **composés d'un panneau recto seul** (sur la face non utilisée d'un RIS existant), **mais préférentiellement en mode recto verso** (pour les nouveaux RIS), voir en deux panneaux côté à côté selon les possibilités d'implantation.

Le **contenu des panneaux** doit être suffisamment homogène pour permettre aux usagers de retrouver les principaux éléments dont ils ont besoin :

- Un bandeau de titre (création RIS) ou un logo (sur RIS existant) de La Véloodyssée et la localisation de l'aire d'arrêt
- Un texte de présentation de l'ensemble de l'itinéraire avec une carte de situation,
- Une carte de présentation de la section couvrant approximativement une journée de vélo (20 km aval et 20 km amont du RIS) à une échelle adaptée (le mieux étant le 1/25 ou 1/50 000^e), la carte peut comprendre un zoom de la commune traversée,
- La carte de la section à la journée comportera à minima les différents services utiles suivants : pôles de population, de services et d'hébergement, gare SNCF, gares routières et maritimes/fluviales, aéroport, parking de stationnement VL pour l'accès à l'itinéraire, éventuellement le stationnement vélo sur l'itinéraire, les éléments du patrimoine culturel (musée, monuments classés) et naturel (réserve, PNR...), les zones de loisirs (plages, espaces verts...), les Offices de Tourisme, les RIS sur et à proximité de La Véloodyssée, les autres circuits cyclables (boucles locales jalonnées, réseau urbain...), les GR et GRP, les toilettes et points d'eau.

Les **informations caduques ne doivent pas figurer sur les RIS** (n° de téléphone, adresses...), un panneau complémentaire d'informations locales peut être installé à proximité si nécessaire (*commerces, services, hébergements...*)

Un **encart illustrant les panneaux de jalonnement** utilisé sur La Véloodyssée, **ainsi que la légende des pictogrammes de la carte** est obligatoire pour la compréhension rapide des usagers.

Pour la carte de la section d'itinéraire, l'utilisation de fond de carte type IGN n'est pas adaptée, un **fond redessiné, fidèle et en couleur** convient mieux.

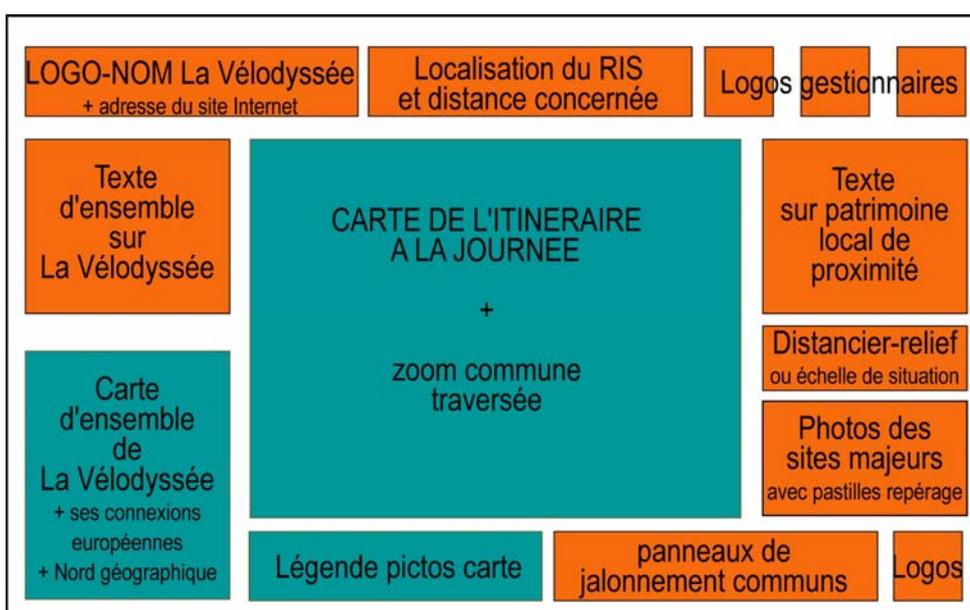


Illustration 28 : composition type d'un RIS en version recto

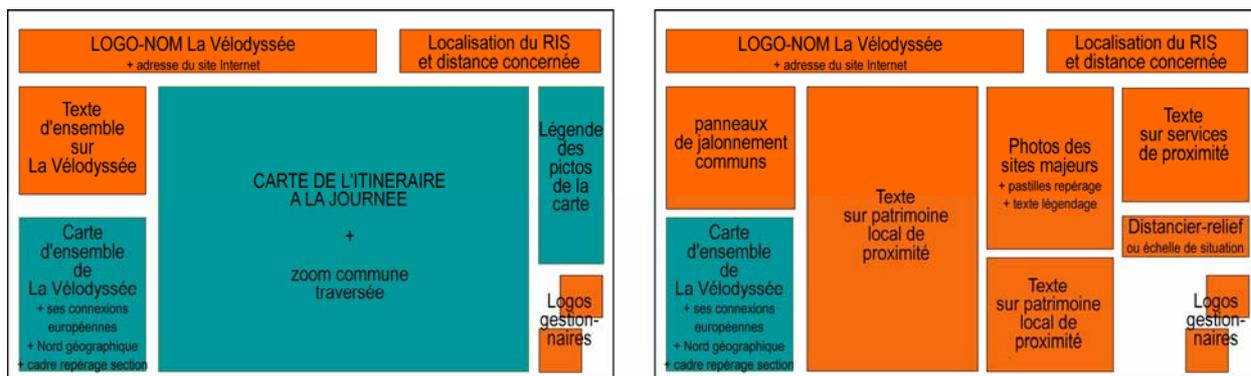


Illustration 29 : composition type d'un RIS en version recto-verso

5.2 LE BORNAGE

Le bornage de l'itinéraire n'a aucun caractère obligatoire. Il a cependant différentes vocations :

- Aide l'utilisateur à se localiser pour les secours ; notamment sur les sections en voie verte,
- Peut permettre de limiter les panneaux de signalisation de confirmation sur des longues sections,
- Localise les interventions de gestion pour le maître d'ouvrage : entretien, fauche...

Le mobilier de bornage peut prendre différentes formes : potelet/plaquette verticale, plaque au sol, marquage/résine...

La **difficulté principale** sur La Véloodyssée n'est pas tant la définition des distances à indiquer sur le tracé, car l'itinéraire est quasiment arrêté (918 KM / 1210 en 2010 soit plus de 76% à décembre 2010), mais bien son caractère européen : doit-on s'inscrire dans une logique de bornage kilométrique depuis l'origine du tracé européen ? Doit-on rester dans une logique nationale ou départementale ? S'inscrit-on enfin dans un système de repérage extra territorial qui contourne la difficulté de connaissance du tracé ?

S'inscrire dans un contexte européen : proposer un bornage kilométrique unifié depuis le point origine du tracé (Cap Nord ou Sagres) revient à attendre la totale réalisation de l'itinéraire avant de borner. Une astuce pourrait permettre de contourner la problématique unifiée en ajoutant les 2 premières lettres du pays concerné devant le bornage et rebalancer le bornage vers un bornage kilométrique national.

Rester dans un contexte national : il s'agit de ne pas tenir compte des continuités vers les Pays limitrophes et réaliser un bornage depuis les extrémités du tracé... La coordination entre collectivités doit être parfaite afin d'assurer la bonne transition d'une limite administrative à l'autre, et dans le souci de continuité du tracé. Ce système est complexe à mettre en œuvre et n'autorise pas de changement de tracé ultérieur !

S'inscrire dans un système de repérage universel : c'est la solution préconisée ; Cette solution a l'avantage de s'affranchir du tracé, d'être utilisable par tous (sous réserve d'en avoir l'utilité), d'être connue des services de secours, basée sur un système de repérage universel. Le bornage est basé sur un système de **repérage par coordonnées de points en X,Y,Z**. Le format WGS 84 (système géodésique mondial, révision de 1984) peut être utilisé ; il l'est déjà par les services de secours.

Une collectivité située sur La Véloodyssée utilise déjà ce système de bornage sur ses voies vertes, le Conseil général du Morbihan.

6 SCHEMA DIRECTEUR DE SIGNALISATION

La mise en œuvre de la signalisation directionnelle se décompose en deux étapes principales :

- Le schéma directeur qui répond à la question « Que faut-il baliser ? ». Il aboutit à une sélection des pôles et la réalisation de 'fiches carrefour' comprenant les mentions de direction.
- Le projet de définition qui répond à la question « Comment baliser ? ». Il comprend un descriptif de tous les éléments de signalisation.

6.1 GENERALITES

Le schéma directeur consiste à identifier et hiérarchiser les pôles à jalonner et les liaisons à assurer.

Les pôles de population comme les pôles touristiques font l'objet d'un classement précis (voir plus haut) qui peut néanmoins être adapté en fonction des conditions locales et des pratiques particulières sur la véloroute.

6.2 HIERARCHISATION DES POLES

Pour être efficace, la signalisation cyclable de La Vélodyssée doit se concentrer sur les pôles essentiels et sur des informations pérennes : indications des villes et des bourgs, des sites touristiques ou de loisirs majeurs.

L'Instruction Interministérielle relative à la signalisation de direction (circulaire du 22 mars 1982) définit la **hiérarchisation des pôles (numérotation des pôles)** et les règles de dominance des pôles entre eux. Les pôles sont définis par leur population + 50% du nombre de lits touristiques.

Les règles de **classement de pôle et de masque de pôles entre eux** sont clairement décrites dans l'Instruction Interministérielle. Une approche qualitative est néanmoins nécessaire pour arbitrer les pôles lointains et tenir compte de la réalité des étapes.

Le schéma suivant décrit les principes de signalisation des pôles :

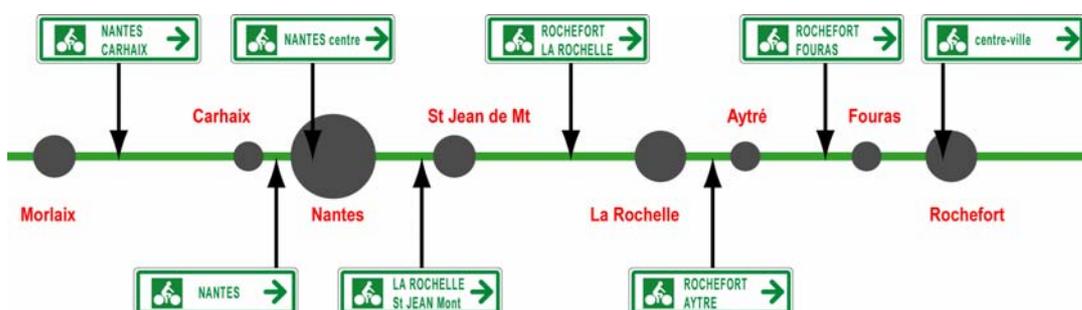


Illustration 30 : Principe de succession des pôles et de dominance des pôles entre eux.

Les communes traversées par l'itinéraire, mais dont le centre bourg n'est pas situé sur l'itinéraire, sont mentionnées si un itinéraire y mène. Elles ne sont pas mentionnées si aucun itinéraire vélo n'y mène et si aucun service important (camping, commerces) n'est présent. Arrivé dans la partie agglomérée, un panneau indique la direction « centre ».

6.3 CLASSEMENT DES POLES

		Pôles d'intérêt local			Pôle d'intérêt départemental	Pôle d'intérêt régional		Grande agglomération
	Niveau de pôle	1 `	1	2 `	2	3 `	3	4 `
commune	Population INSEE	840	1 880	4 200	9 400	21 000	36 000	80 000
Localité touristique	(Pop. Sédentaire + pop touristique) / 2	640	1 440	3 200	7 200			
Site touristique isolé	Nb de visiteurs / an	36 000	80 000	180 000	400 000			

Illustration 31 : Tableau de classement des pôles

Les pôles dits « verts » faisant l'objet d'une mention de longue distance sont théoriquement réservés à des pôles de niveau 2.5 (supérieur à 21.000 équivalents habitants). En pratique, il est nécessaire d'avoir des pôles pouvant correspondre à des liaisons d'une journée (maximum 50 à 75 km). Il est donc possible d'intégrer des pôles de niveau 2 aux pôles verts.

3 niveaux de pôles seront pris en compte :

- Les pôles majeurs correspondant strictement aux pôles « verts » de la signalisation routière
- Des pôles étapes complémentaires ont été ajoutés pour limiter les distances maximum entre étapes à environ 50 km
- Les pôles de proximité classés intégrant également un certain nombre de sites de loisirs importants

Un document cadre de schéma directeur devra être réalisé sur La VéloDyssée, il sera réalisé par Département afin de faciliter la maîtrise d'ouvrage de la signalisation. **L'obligation de cohérence entre collectivités reste le gage de la continuité de La VéloDyssée.** Ce document servira de base aux maîtres d'ouvrages dans l'implantation de la signalisation sur le terrain.

Ce schéma directeur aura vocation à être complété et amendé en fonction d'éventuelles particularités locales mais restera un cadre permettant d'homogénéiser l'ensemble.

Dans les traversées d'agglomération comme à Nantes, La Rochelle ou Biarritz... les schémas directeurs de signalisation cyclable au sein de ces agglomérations devront être articulés avec La VéloDyssée.

7 ADAPTATION AUX CHARTES DEPARTEMENTALES

7.1 PRINCIPES D'ADAPTATION SUR LES SIGNALISATIONS EXISTANTES

Les principes énoncés dans les chapitres précédents restent génériques. Ils doivent être adaptés sur les secteurs où aucune directionnelle cyclable n'existe.

Sur les secteurs de La Vélodyssée où une signalisation directionnelle est déjà en place, les principes peuvent être adaptés.

Cependant, la vocation « normative » de cette notice de signalisation doit éviter toute dérive ; elle répond aux exigences nationales et européennes. **L'adaptation aux chartes locales préexistantes ne peut être le fait que d'une démarche pragmatique conciliant visibilité de l'itinéraire pour le cycliste et rationalisation de la dépense publique.**

Les conseils généraux étant les maîtres d'ouvrage principaux de la signalisation directionnelle et de police, cinq d'entre eux (sur 10) ont été approchés afin de convenir des adaptations à apporter à leur charte de signalisation existantes, tout en restant dans l'esprit normatif de la présente notice.

Sont présentés ci-après les adaptations sur les tracés situés en région Bretagne (4 départements concernés) et en Loire-Atlantique (1 département concerné).

7.2 CHARTE DE SIGNALISATION « VELOROUTES ET VOIES VERTES DE BRETAGNE »

La région Bretagne a adoptée un schéma régional « véloroutes et voies vertes de Bretagne » incluant une numérotation régionale des itinéraires ; elle tient compte des n° d'itinéraires européens en reprenant le numéro des EuroVeloroutes (exemple : itinéraire régional n°1 = EV1, itinéraire régional n°4 = EV4). Cf. carte jointe. La Vélodyssée a des sections communes avec les itinéraires régionaux n°1, 7 et 4.



Illustration 32 : Numérotation des itinéraires régionaux en Bretagne

La numérotation de plusieurs itinéraires régionaux a déjà été mise en œuvre sur le terrain par la pose d'une signalisation directionnelle, et notamment sur le tracé de La Véloodyssée.

Il s'agit donc d'adapter la signalisation existante afin d'intégrer les identifiants de La Véloodyssée, (« Atlantic Route » de son nom européen), sans remettre en cause la signalisation déjà posée sur place.

7.2.1 SUPERPOSITION DE LA VELODYSSÉE AVEC UN ITINÉRAIRE RÉGIONAL (CANAL DE NANTES À BREST)

Le canal de Nantes à Brest est inscrit comme une véloroute régionale en Bretagne, il est numéroté « 1 ».

- Plusieurs panneaux de signalisation sont déjà implantés sur place, ils comportent un cartouche intégrant la marque « Voies vertes de Bretagne ».



Illustration 33 : Jalonnement posé actuellement sur le canal de Nantes à Brest (Dpt-56)

- **L'adaptation ne concerne que le cartouche**, sans modification des panneaux directionnels existants. L'identifiant combiné EV1/Véloodyssée précède l'identifiant régional, il n'y a pas ici ajout de numéro régional car il est identique au niveau européen.

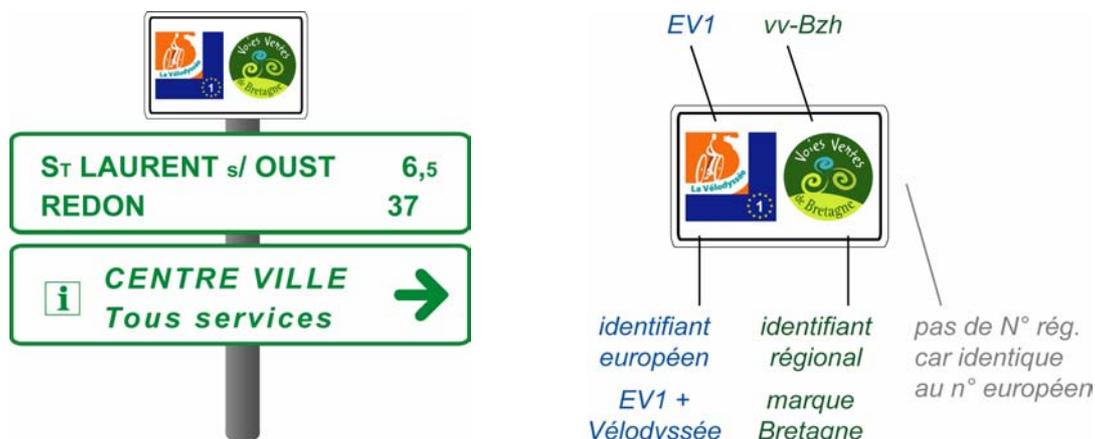


Illustration 34 : Cartouche adapté avec les identifiants de La Véloodyssée, canal de Nantes à Brest (56)

7.2.2 SUPERPOSITION DE LA VELODYSSÉE AVEC L'EV4 ET L'ITINÉRAIRE REGIONAL N°7

Le tracé entre Morlaix et Roscoff est à la fois sur l'itinéraire régional n°7 et sur l'EuroVeloroute n°4.

- Plusieurs panneaux de signalisation sont déjà implantés, ils comportent un cartouche intégrant la marque « Voies vertes de Bretagne » ainsi le numéro de l'itinéraire régional « 7 ».



Illustration 35 : Jalonnement posé en 2010 sur la véloroute régionale n°7 (Dpt-29)

- **L'adaptation ne concerne que le cartouche**, sans modification des panneaux directionnels existants. L'identifiant combiné EV1/Véلودyssée précède l'identifiant européen EV4 seul, qui précède l'identifiant régional et son numéro. Le numéro régional « 7 » est maintenu car il diffère des numéros des 2 itinéraires européens.

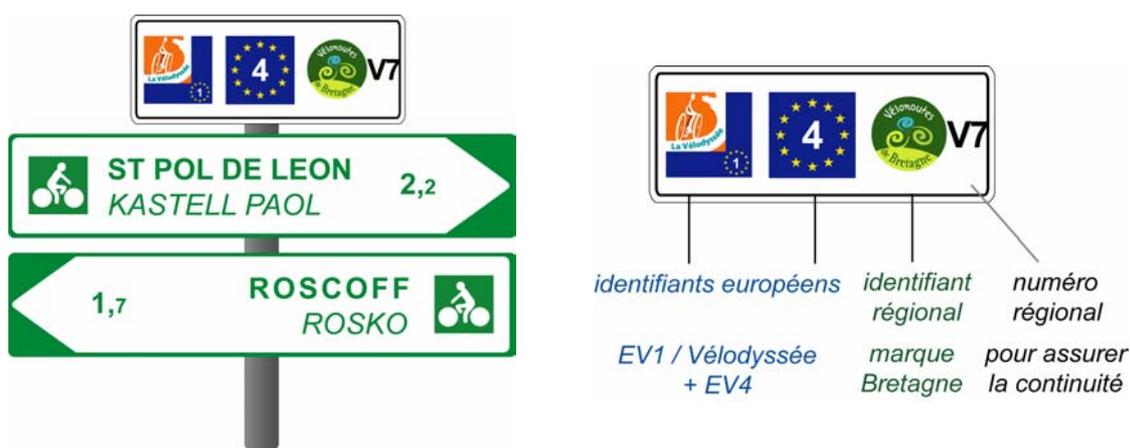


Illustration 36 : Cartouche proposé avec les identifiants de La Véلودyssée, de l'EV4 et la v7 régionale

7.3 CHARTE DE SIGNALISATION DE « VELOCEAN » ET « LA LOIRE A VELO » EN PAYS DE LA LOIRE

Le tracé de La Véloodyssée se superpose en région Pays de la Loire avec plusieurs itinéraires intégrant déjà un identifiant graphique de portée européenne et nationale (« EV6 / La Loire à Vélo »), ou de portée locale (itinéraire « Vélocéan »).

Sachant que certaines sections sont également jalonnées de façon provisoire.

Il s'agit d'adapter les préconisations de la charte de La Véloodyssée à l'existant par pragmatisme, au regard de la mise en oeuvre, de l'harmonisation avec l'existant et d'économies liées au passage de tracés, aujourd'hui provisoires, en tracés définitifs à terme.

7.3.1 SUPERPOSITION DE LA VELODYSSÉE AVEC L'ITINÉRAIRE « VELOCEAN »

Le département de Loire-Atlantique a jalonné sur son linéaire côtier un itinéraire cyclable longue distance dénommé « Vélocéan ». Il ne comporte pas de numéro spécifique mais les panneaux directionnels posés sur le terrain intègrent tous l'identifiant départemental Vélocéan.



Illustration 37 : Identifiant local de l'itinéraire « Vélocéan » déjà intégré aux panneaux.

Il s'agit de voir comment adapter la signalisation existante (panneaux simplifiés et avec mentions) afin d'intégrer les identifiants de La Véloodyssée sans remettre en cause la signalisation existante.



Illustration 38 : Jalonnement EXISTANT en 2010 sur Vélocéan, section de La Véloodyssée (Dpt-44)

Le Conseil général de Loire-Atlantique souhaite à la fois respecter la cohérence des différentes chartes d'itinéraires sur son territoire (Vélocéan, La Loire à Vélo) et adapter l'existant par étapes afin d'optimiser la mise à jour de la signalisation :

- Etape 1 : appliquer des autocollants EV1/Vélocéan sur les panneaux simplifiés
- Etape 2 : lors de marchés de renouvellement de la signalisation supprimer les autocollants et ajouter un cartouche supérieur sur tous les panneaux (simplifiés et ceux avec mentions).

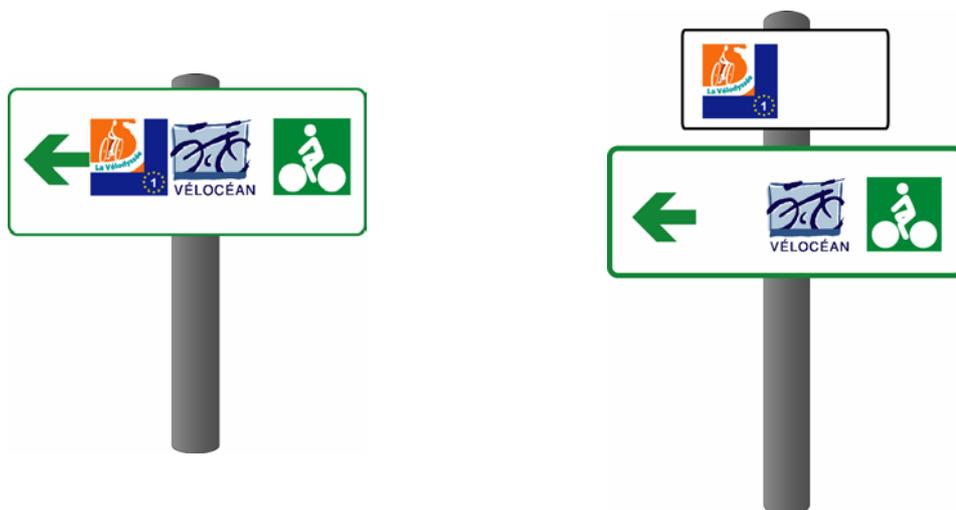


Illustration 39 : Jalonnement TRANSITOIRE (autocollant) et PROPOSE en adaptation des simplifiés



Illustration 40 : Jalonnement ACTUEL avec mention et cartouche PROPOSE pour La Vélocéan

Au fur et à mesure du renouvellement intégral des panneaux, le Conseil général de Loire-Atlantique s'orientera vers la solution normative, telle que décrite précédemment dans cette notice.

7.3.2 SUPERPOSITION DE VELODYSSÉE AVEC L'ITINÉRAIRE PROVISOIRE « LA LOIRE À VÉLO »

Le département de Loire-Atlantique a jalonné sur le bord de la Loire un tracé provisoire (panneaux KDv) de La Loire à Vélo. Les panneaux actuellement posés sur le terrain sont amenés à évoluer à terme vers des panneaux définitifs Dv.



Illustration 41 : Jalonnement provisoire EXISTANT en 2010 sur La Loire à Vélo (44)

Le Conseil général de Loire-Atlantique souhaite à la fois respecter la cohérence de la charte de La Loire à Vélos (son respect est soumis à des conditions de cofinancement) et celle de La Vélodyssée pour adapter l'existant par étapes afin d'optimiser la mise à jour de la signalisation :

- Etape 1 : une phase transitoire qui intègre un cartouche définitif (La Vélodyssée) sur les actuels panneaux provisoires (La Loire à Vélo)
- Etape 2 : lors du tracé définitif, remplacement des panneaux provisoires par les définitifs tout en gardant le cartouche supérieur (La Vélodyssée).

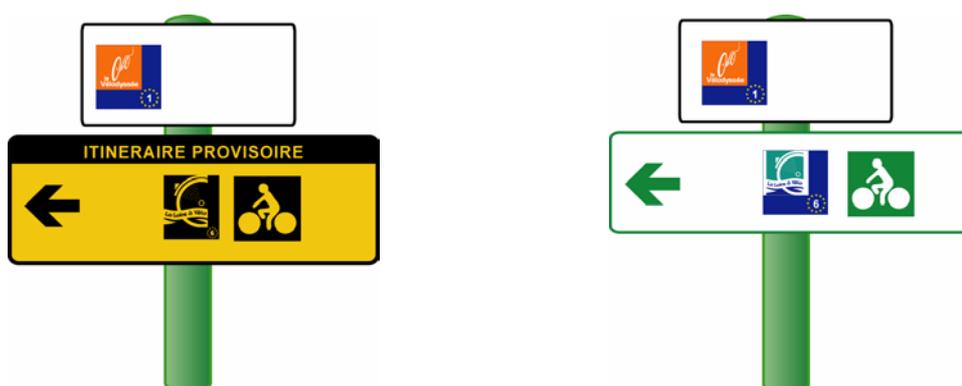


Illustration 42 : cartouche TRANSITOIRE et jalonnement PROPOSE sur ev6 / La Vélodyssée

Au fur et à mesure du renouvellement des panneaux dans leur version définitive, le Conseil général de Loire-Atlantique s'orientera donc vers la solution normative, telle que décrite précédemment dans cette notice.

7.4 ADAPTATION SUR LES AUTRES DEPARTEMENTS

Les principes d'adaptation présentés ci avant et concernant 5 Conseil généraux (sur 10 que compte La Véloodyssée) doivent guider les réflexions à mener sur les autres départements ayant DEJA une charte de signalisation, ou ceux souhaitant le refondre totalement ; tout en restant dans l'esprit normatif de la présente notice.

En 2010, des négociations ont été lancées avec le Conseil général de Charente maritime sur sa charte de signalisation (notamment le jalonnement sur potelet des voies vertes).

Conception et rédaction : Inddigo-ALTERMODAL, agence de Nantes

Date de première réalisation : Décembre 2010

Crédit photos : Conseil général du Morbihan, CRT Bretagne,
Inddigo-ALTERMODAL