



# Notice régionale de signalisation et signalétique sur les Véloroutes et Voies Vertes



# Sommaire

|   |    |
|---|----|
| Avant propos .....  | 2  |
| 1. Principes généraux de signalisation .....                                | 3  |
| 1.1. La nécessité d'un schéma directeur de jalonnement.....                 | 3  |
| 1.2. Composition d'un ensemble de signalisation directionnelle.....         | 5  |
| 1.3. Comment jalonner ? .....   | 7  |
| 1.4. Identifiants « véloroutes / voies vertes de Bretagne » .....           | 9  |
| 1.5. Autres identifiants et numéros sur la signalisation .....              | 12 |
| 2. Composition des panneaux directionnels.....                              | 15 |
| 2.1. Intégration des identifiants dans un cartouche .....                   | 15 |
| 2.2. Intégration des boucles locales .....                                  | 19 |
| 2.3. Intégration des massifs de signalisation dans leur environnement ..... | 21 |
| 2.4. Fin provisoire d'itinéraire aménagé.....                               | 22 |
| 2.5. Le bornage.....  | 23 |
| 2.6. La signalisation de rabattement .....                                  | 23 |
| 3. La signalisation de police, en parallèle .....                           | 25 |
| 3.1. Sur les sections en voie partagée .....                                | 25 |
| 3.2. Sur les sections en site propre .....                                  | 25 |
| 4. La signalisation directionnelle complémentaire .....                     | 27 |
| 4.1. La signalisation des services situés dans les bourgs .....             | 27 |
| 4.2. La signalisation touristique .....                                     | 29 |
| 4.3. Les Relais Information Service (RIS).....                              | 30 |
| ANNEXES.....  | 32 |

## **Avant propos**

La qualité de la signalétique et de la signalisation des véloroutes et voies vertes est une condition nécessaire pour assurer la lisibilité d'un réseau, la sécurité et le confort des usagers.

Dans cet esprit, un document de recommandations validé par le comité de pilotage régional Véloroutes Voies Vertes du 25 mai 2005 et les services compétents de l'Équipement, a été élaboré pour assurer une cohérence régionale en matière de signalisation et de signalétique sur l'ensemble du réseau des Véloroutes et Voies Vertes de Bretagne.

Aujourd'hui, au vu de l'évolution des textes règlementaires et de la prise en compte des projets d'itinéraires nationaux et européens, une mise à jour du document s'avérait essentielle.

**Ces nouvelles recommandations sont donc applicables à l'ensemble du réseau régional et interdépartemental des Véloroutes et Voies Vertes de Bretagne.**

# 1. Principes généraux de signalisation

**La Bretagne connaît des particularités que les partenaires souhaitent voir prendre en compte** dans la signalisation du réseau régional et interdépartemental des Véloroutes et Voies Vertes :

- La création d'une marque régionale *Voies Vertes de Bretagne* qui se traduit notamment par un logo qu'il convient d'associer visuellement au réseau et de diffuser largement ;
- L'utilisation importante des voies d'eau, où la cohabitation des différents usages devra être organisée, notamment grâce à la signalisation ;
- Le bilinguisme des toponymes en Basse-Bretagne (français et breton).

## 1.1. La nécessité d'un schéma directeur de jalonnement

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

- Le schéma directeur de jalonnement qui répond à la question « Que faut-il baliser ? ». Il aboutit à une sélection de pôles (noms de villes, hameaux...) et par la suite à la réalisation de « fiches carrefour » (quels panneaux sur chaque carrefour) comprenant notamment 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 sous forme de « fiches décor ».

### Le schéma directeur de jalonnement

Le schéma directeur consiste à identifier et hiérarchiser les pôles à jalonner et les liaisons à assurer depuis l'itinéraire.

Les pôles de population comme les pôles touristiques font l'objet d'un classement précis qui donne alors des niveaux de pôles (il devra néanmoins être adapté en fonction des conditions locales et des pratiques particulières sur la véloroute). Ces pôles figureront ou pas sur les panneaux en fonction de leur classement (règle du masque par les pôles majeurs...).

**Sans la définition d'un schéma directeur de jalonnement, un itinéraire véloroute-voie verte comportera des incohérences qui gêneront les usagers.**

**L'obligation de cohérence entre collectivités reste le gage de la continuité** des itinéraires régionaux. Le schéma directeur de signalisation sert donc de base aux maîtres d'ouvrages dans l'implantation de la signalisation sur le terrain. Il donne un cadre permettant d'homogénéiser l'ensemble.

Dans les traversées d'agglomération, les schémas directeurs de signalisation cyclable au sein de ces agglomérations devront être articulés avec les itinéraires régionaux.

### Des pôles majeurs, des pôles secondaires

Pour être efficace, la signalisation cyclable de l'itinéraire principal 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 informations à caractère commercial comme les hébergements, les restaurants, les informations sur les équipements de service (offices de tourisme, points 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 RIS), des topoguides, cartes, sites internet...

Il en résulte deux types de signalisations bien différenciés :

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

#### Des pôles lointains et des pôles de proximité

Au-delà de leur importance, la distance entre l'utilisateur et le prochain pôle rencontré est essentielle à indiquer.

En pratique, il est nécessaire d'avoir des pôles pouvant correspondre à des trajets d'une journée (maximum 50 à 75 km).

Les règles de classement de pôle et de masque de pôles entre eux sont clairement décrites dans l'Instruction Interministérielle. Une approche qualitative restera 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 :

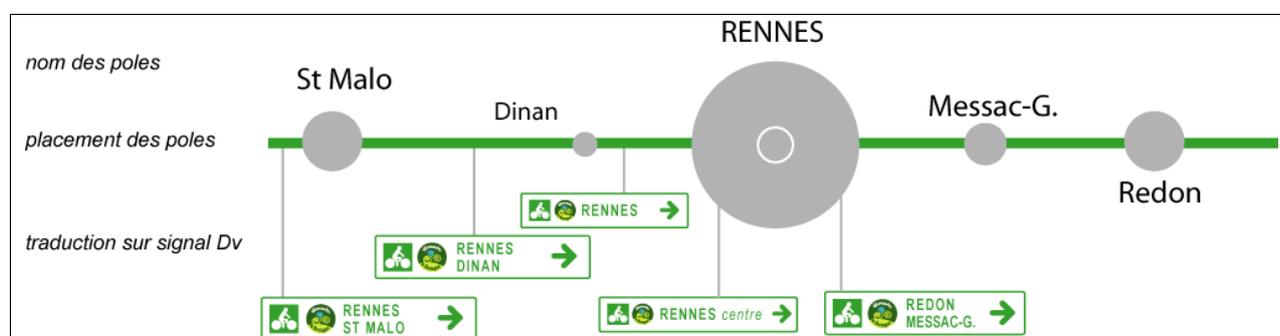


Schéma 1

Sur les panneaux, les indications de pôles peuvent comporter une ou deux mentions (sur 1 ou 2 lignes).

En règle générale, on situe sur le panneau :

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

L'essentiel est que la cohérence soit respectée sur l'ensemble de l'itinéraire.

## 1.2. Composition d'un ensemble de signalisation directionnelle

### 1.2.1. Composition des panneaux directionnels

Le jalonnement des itinéraires cyclables fait l'objet d'une réglementation nationale ; ainsi l'arrêté du 31 juillet 2002 définit l'ensemble des nouveaux panneaux de signalisation directionnelle cyclable désignés sous l'abréviation "Dv" et les insère dans l'instruction interministérielle sur la signalisation des routes et autoroutes (IISR de mars 1962 modifiée) ; le tout étant traduit au Code de la Route.

Les panneaux de jalonnement cyclables sont à fond blanc liseré vert et pictogramme "cycliste" sur fond vert (SC2).

Ils se déclinent dans une gamme étendue pour répondre à toutes les situations rencontrées par les gestionnaires de la voirie mais surtout pour assurer aux cyclistes une plus grande sécurité grâce à une meilleure lisibilité des itinéraires.<sup>1</sup>

#### 3 types de panneaux, différents selon leur emplacement sur la voie

- PANNEAUX DE PRE SIGNALISATION (série Dv40)

Les panneaux de pré signalisation sont implantés avant l'intersection, ils sont de façon générale à préférer à une implantation dans le carrefour.

Ces panneaux sont placés à 3 secondes minimum avant l'intersection soit :

- 15 mètres minimum pour une vitesse de 5 m/s (soit 18 km/h)
- 50 mètres en descente, pour une vitesse de 10 m/s (soit 36 km/h)
- Dans un virage, la distance entre le panneau et l'intersection est allongée.

- PANNEAUX DE POSITION (série Dv20)

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

- PANNEAUX DE CONFIRMATION (série Dv60)

Les panneaux de confirmation sont à implanter en section courante longue sans intersection signalée (afin de « rassurer » les usagers), après une intersection comportant un mouvement complexe peu « naturel ».

|                   | 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>  |   |

Schéma 2

<sup>1</sup> Guide CERTU : « La signalisation des aménagements et des itinéraires cyclables, 2012 »

### Des panneaux simplifiés en majorité

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 (Dv43c-d). Le format des panneaux peut être adapté, selon le contexte, en paysage (Dv21c, Dv 43c) ou en portrait (Dv 43d).

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

#### **1.2.2. Composition différente sur site partagé ou sur site propre**

En région Bretagne, le kilométrage important d'itinéraires sur sites propres (voies vertes sur anciennes voies ferrées, sur bords de canaux) permet une mixité avec des usagers autres que les cyclistes ; cette forte mixité impose une prise en compte de l'ensemble des usagers pour la signalisation directionnelle.

Sont distingués les cas de :

- signalisation sur voie partagée (principalement pour les cyclistes)
- signalisation sur voie verte (mixité des cyclistes avec piétons, équestres, rollers...)

#### Sur voie partagée

Les panneaux de jalonnement Dv comportent le pictogramme vélo « SC2 ».



Schéma 3

#### Sur voie verte

Pour faciliter la lisibilité du réseau régional par les usagers, **il est proposé que les voies vertes soient jalonnées avec le même type de panneaux** à fond blanc avec listel et lettrage vert. **Cependant le pictogramme vélo « SC2 » ne sera pas apposé**, les voies vertes autorisant, selon le code de la route, tous types d'usage non motorisés.



Schéma 4

### 1.3. Comment jalonner ?

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

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

#### **1.2.1. Trois types d'implantation sur le terrain : 3 types de panneaux**

Trois types d'implantations peuvent être réalisés : pré signalisation, position, confirmation. Ce principe ne s'applique pas systématiquement mais en fonction de la complexité des carrefours.

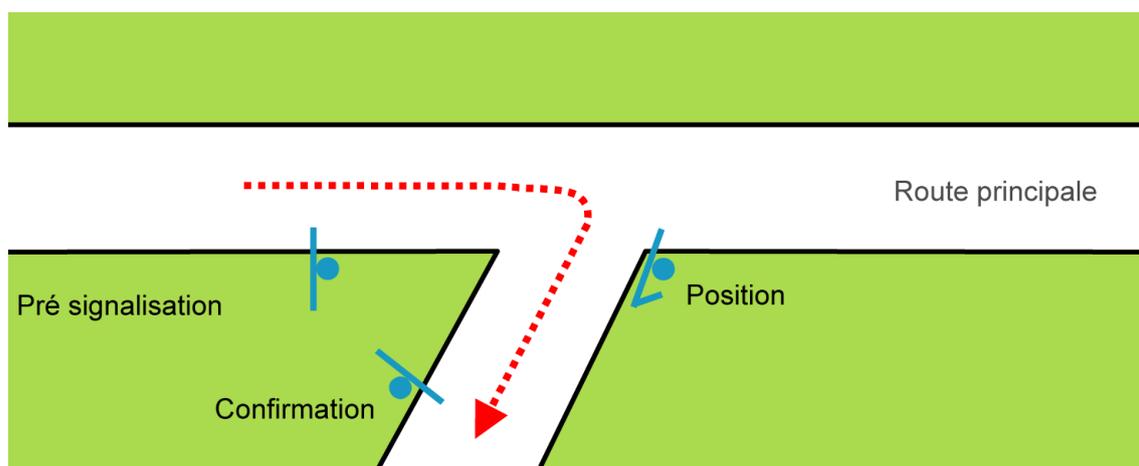


Schéma 5

A ces trois types d'implantations correspondent donc les trois types de panneaux de signalisation directionnelle :

- pré-signalisation (série Dv40)
- position (série Dv20)
- confirmation (série Dv60)

#### Signalisation des carrefours complexes

Les carrefours complexes (giratoire, intersection de plusieurs itinéraires VVV...) doivent comporter à la fois pré-signalisation, position et confirmation.

#### **1.2.2. Règles générales de signalisation**

##### Signalisation dans les 2 sens de circulation

Les indications doivent guider les usagers dans les deux sens de l'itinéraire, afin de diversifier la découverte touristique, améliorer l'accessibilité du territoire.

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

##### Hauteur et distance d'implantation

La hauteur sous panneau diffère selon le contexte urbain ou rural.

- en agglomération : 2,30 m. sous panneau
- hors agglomération : 1 m. sous panneau et jusqu'à 2,30 m.  
Sachant que la hauteur optimale d'implantation est de 1 m. en rase campagne.

L'implantation de panneaux ne doit pas gêner la circulation des usagers sur la voie concernée.

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

#### Densité d'implantation des mentions et des panneaux simplifiés

##### **Sur voie partagée**

Les mentions de distances sont particulièrement utiles pour les usagers circulant à vélo ; elles sont préconisées systématiquement :

- en position pour indiquer un pôle majeur
- en confirmation, après des changements de direction importants, à la traversée de routes à trafic élevé, en début d'étape.

Une implantation régulière des mentions est conseillée afin de fournir une information continue aux cyclistes, et tout particulièrement sur les itinéraires où les intersections sont nombreuses.

Les cyclistes ont une vitesse moyenne variant de 10 à 20 km/h. Ils parcourent 1km en 4 minutes environ. Un délai de 5 à 10 minutes sans panneau (soit 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 afin de rassurer l'utilisateur (environ tous les 3 km).

##### **Sur site propre**

Aux intersections avec le réseau routier départemental, des panneaux simplifiés peuvent être implantés ponctuellement pour confirmer la direction de la voie verte, notamment en cas de changement de rives.

En section courante, le tracé est évident et l'absence d'information peut être plus espacée. Sans oublier que d'autres usagers (piétons, équestres, rollers...) profitent de la signalisation directionnelle, sur les voies vertes notamment.

Pour les sections courantes longues, sans intersection, il est recommandé d'implanter des panneaux de confirmation tous les 3-4 kilomètres.

## 1.4. Identifiants « véloroutes / voies vertes de Bretagne »

Les identifiants d'itinéraires sont des symboles graphiques à usage touristique, ils caractérisent et identifient visuellement un itinéraire, le plus souvent sur les véloroutes de niveau régional, à minima.

**En région Bretagne, deux identifiants caractérisent les véloroutes et voies vertes régionales.**

### 1.4.1. Deux identifiants différents selon l'infrastructure empruntée

Les itinéraires régionaux inscrits au schéma régional véloroutes et voies vertes de la région Bretagne, validé par l'Etat, doivent être signalés en complément de la signalisation directionnelle par un identifiant régional « Véloroutes/Voies Vertes de Bretagne ».

Cette marque est déposée par le Comité Régional au Tourisme de Bretagne.

La déclinaison suivante est proposée :

Sur les **voies vertes**  
la mention "Voies Vertes de Bretagne"  
apparaît sur le logo



Sur les **sections sur voie partagée**  
la mention "Véloroutes de Bretagne"  
apparaît sur le logo



Schéma 6

*Sur voirie partagée, la mention « Véloroutes » est inscrite afin de ne pas créer de confusion en matière de sécurité routière. En effet les voies ouvertes à la circulation des véhicules motorisés ne peuvent être qualifiées de voies vertes au sens où les définit le Code la Route<sup>2</sup>.*

#### Intégration du numéro de l'itinéraire régional au logo

**La proposition est de signaler les itinéraires régionaux, non plus par un logotype seul, mais par un logotype complet intégrant à la fois le visuel « Véloroutes/Voies Vertes de Bretagne » et le numéro de l'itinéraire régional.**

Cette proposition rejoint les préconisations faites au niveau européen et national sur la numérotation des grands itinéraires.

<sup>2</sup> Décret n° 2004-998 du 16 septembre 2004 relatif aux voies vertes et modifiant le code de la route :

"Article 1 A l'article R. 110-2 du code de la route, après le treizième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« - voie verte : route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers ; ».

Article 2 L'article R. 412-7 du code de la route est modifié comme suit :

I. - Le II est complété par la phrase suivante : « Les conducteurs de véhicules motorisés ne doivent pas circuler sur une voie verte. »

II. - Au III, après les mots : « autres catégories de véhicules », sont insérés les mots : « ou, pour tout conducteur d'un véhicule motorisé, de circuler sur une voie verte ».

Article 3 Au 1° bis du II de l'article R. 417-10 du code de la route, après le mot : « Sur », sont insérés les mots : « les voies vertes, »."

**Sur les sections où se superposent plusieurs véloroutes, il est recommandé que l'identifiant régional « Véloroutes/Voies Vertes de Bretagne » et son numéro se combinent en un seul identifiant graphique (schéma 7b).**

Et sur les sections ne supportant qu'une seule véloroute, le numéro peut cohabiter à côté de l'identifiant régional (schéma 7a).

### Numéro régional et identifiant régional combinés

Sur un itinéraire régional seul



Schéma 7a

Sur une section où se superposent plusieurs véloroutes



Schéma 7b

La carte jointe donne la numérotation des itinéraires des véloroutes / voies vertes de Bretagne :

- les numéros bleus étoilés « 1 » et « 4 » sont sur des EuroVéloroutes (véloroutes européennes)
- les numéros « 2 » et « 5 » sont sur des véloroutes nationales correspondant aux véloroutes nouvellement numérotées « 42 » et « 45 »
- les autres numéros sont sur des véloroutes uniquement régionales

# VELOROUTES & VOIES VERTES DE BRETAGNE SCHEMA REGIONAL ET INTERDEPARTEMENTAL

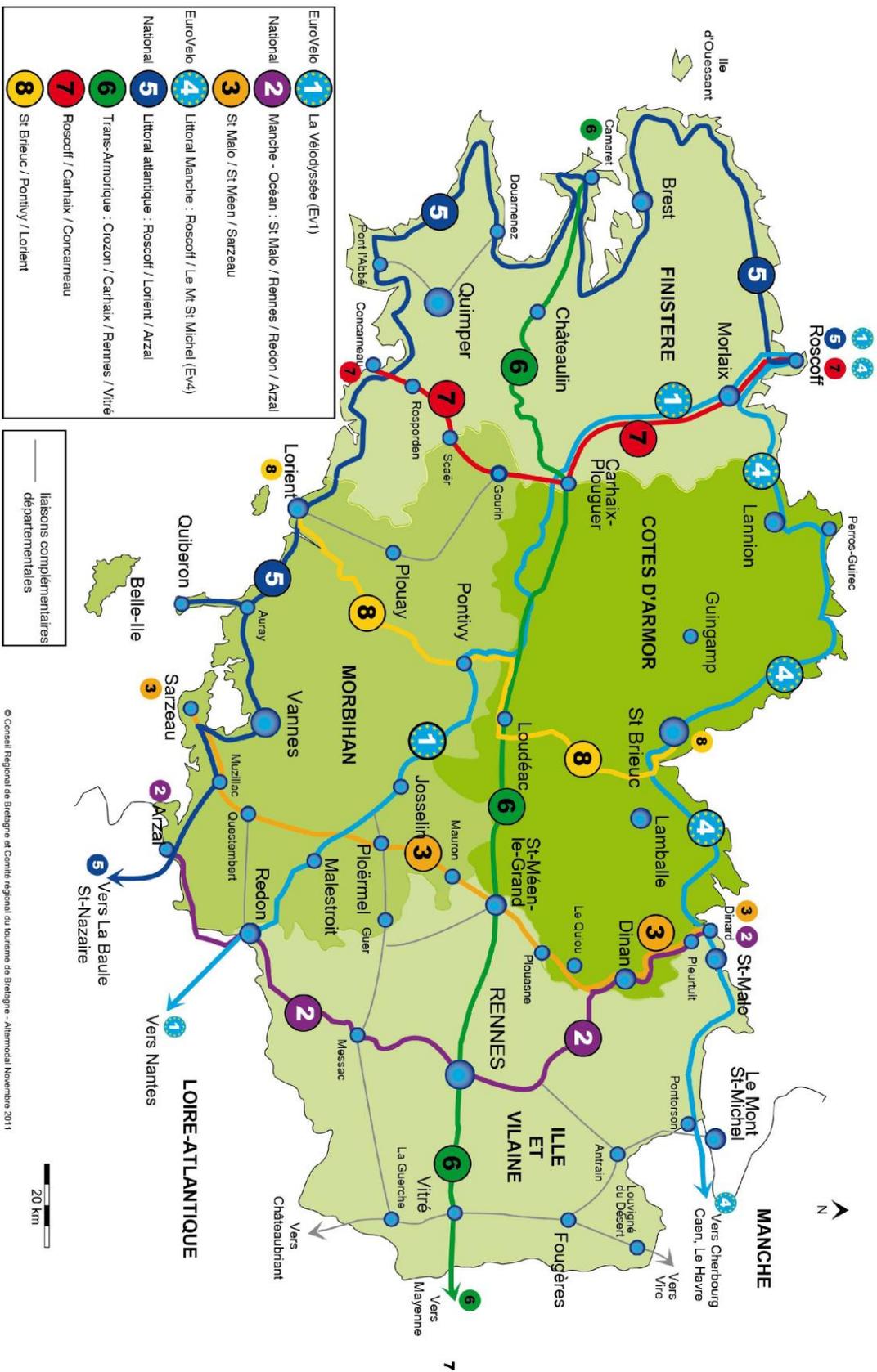


Schéma 8

## 1.5. Autres identifiants et numéros sur la signalisation

Les deux identifiants régionaux « Véloroutes et Voies Vertes de Bretagne » coexistent donc avec un numéro d'itinéraire (régional, national ou européen).

Ces 2 identifiants régionaux pourront également cohabiter dans un cartouche avec d'autres identifiants (national, trans-national...).

**L'essentiel est que l'utilisateur d'un itinéraire trouve sur TOUT son tracé le rappel de son identifiant touristique<sup>3</sup>.**

Quel que soit l'itinéraire, il y aura à minima la visualisation de l'identifiant « Véloroutes/Voies Vertes de Bretagne ».

Des règles simples d'implantation des identifiants sont proposées ci-après.

### 1.5.1. Les différents identifiants d'itinéraires présents

Rappel : quelque soit les itinéraires, le logo « Véloroutes/Voies Vertes de Bretagne » est présent dans le cartouche.

#### Identifiants d'itinéraires de niveau européen et national

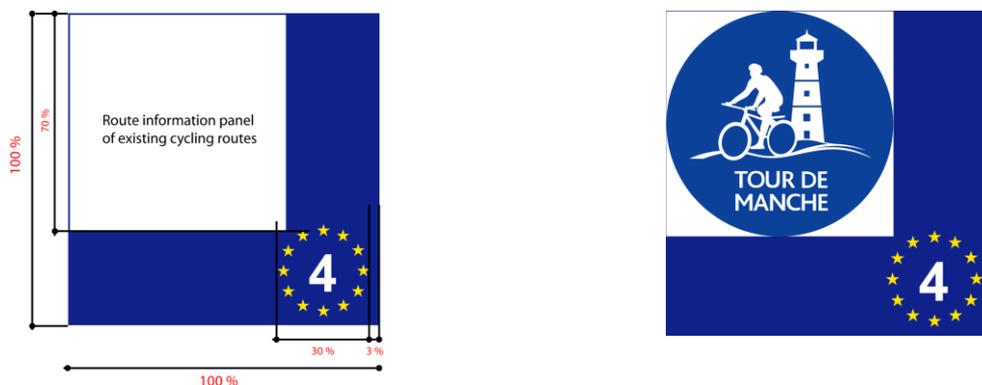
La carte ci-dessous, issu du schéma national des véloroutes et voies vertes (SN3V juillet 2011), illustre les itinéraires de niveaux européens et nationaux présents en Bretagne.



Schéma 9

<sup>3</sup> En effet, la pratique montre que les usagers suivent implicitement et d'abord le visuel graphique de leur itinéraire ; les mentions toponymiques et kilométriques sont là en confirmation de la continuité de la trace.

- Les véloroutes européennes, du réseau EuroVelo (itinéraires n°1 et n°4) comportent toutes un numéro stylisé et normalisé. Il doit être adjoint à la signalisation directionnelle dans chaque Pays. Il est possible de combiner ce numéro européen à un éventuel logo d'itinéraire pour ne composer qu'un seul identifiant. Cette combinaison est encadrée par le document : « Signing of EuroVelo cycle routes » ECF/Eurovelo – janvier 2010, Téléchargeable sur le site : [http://www.ecf.com/wp-content/uploads/2011/10/EuroVelo\\_Signage-Manual.pdf](http://www.ecf.com/wp-content/uploads/2011/10/EuroVelo_Signage-Manual.pdf)



Composition-type d'un identifiant européen

Exemple de l'Ev4 en Bretagne

Schéma 10

Les itinéraires régionaux n°1 et n°4 sont de niveau européen ; ils correspondent aux Eurovéloroutes n°1 et n°4.

Remarque :

Certaines véloroutes européennes comportent déjà un champ de désignation, il est essentiel de l'intégrer au cartouche, accompagné de l'identifiant « Véloroutes/Voies Vertes de Bretagne ».

C'est le cas en Bretagne pour :

- l'Eurovéloroute n°1 (Roscoff – Redon) : logo « La Vélodyssée » + n°1

- l'Eurovéloroute n°4 (Roscoff – Mt St Michel) : logos « Tour de Manche » ou « Petit Tour de Manche » + n°4 selon les secteurs.

- Sur les itinéraires nationaux, intégrés au SN3V, mis à jour en 2011 Les véloroutes nationales comportent toutes un numéro national stylisé, qui peut être adjoint à la signalisation directionnelle. En Bretagne, la **numérotation régionale (5 et 2)** est maintenue car plusieurs sections étaient d'ores et déjà signalées lorsque la numérotation nationale a été précisée. Ces itinéraires nationaux sont uniquement communs à La Bretagne et à la Loire Atlantique.



Composition-type sur la véloroute nationale 5 (= 45)

Schéma 11

- Sur les itinéraires départementaux  
Les véloroutes départementales comportent souvent un numéro, plus lié à la gestion de l'itinéraire qu'à une réalité touristique. Elles ne comportent pas de logo.  
La numérotation départementale peut être adjointe à la signalisation directionnelle, mais uniquement sur les itinéraires purement départementaux.  
**La numérotation départementale « s'efface » graphiquement au profit de celle de rang supérieur (régionale, ...).**

Le chapitre 2 illustre comment intégrer ces différents numéros et identifiants graphiques aux panneaux de jalonnement et cartouches.

## 2. Composition des panneaux directionnels

Ce chapitre traite des différentes formes de panneaux directionnels sur les véloroutes et voies vertes de Bretagne :

- signalisation de l'itinéraire principal
- le rabattement
- et autres informations liées aux axes principaux.

Le chapitre 3 traitera :

- de la signalisation touristique,
- la fin provisoire d'itinéraire,
- le bornage,
- les intersections avec les boucles locales,
- la signalisation de police.

Pour la signalisation directionnelle, le principe général est que les maîtres d'ouvrage des itinéraires régionaux et interdépartementaux assureront a minima **la signalisation directionnelle liée aux usages de la voie**, c'est-à-dire celle permettant de guider les usagers vers le réseau (rabattement) et de les orienter une fois dessus.

Les principes de signalisation touristique, complémentaire à celle sur l'itinéraire principal, sont exposés ci-après ; cette signalisation complémentaire est laissée à l'initiative des maîtres d'ouvrage et des collectivités locales concernées.

**Les comités d'itinéraires favoriseront la concertation entre les différents maîtres d'ouvrage pour effectuer les choix les plus appropriés au contexte local.**

### 2.1. Intégration des identifiants dans un cartouche

Afin de ne pas surcharger les mentions directionnelles des panneaux, il est proposé que les identifiants d'itinéraires soient regroupés dans un cartouche qui viendra surmonter la/les lame(e) directionnelle(s).

Cette évolution suit les recommandations de la réglementation nationale et européenne.

Un ensemble de signalisation comprend donc :

- un mât ancré dans le sol
- une ou plusieurs lames directionnelles
- au dessus, un cartouche

#### **2.1.1. Identifiants des véloroutes**

Les habitudes de signalisation directionnelle des maîtres d'ouvrage en Bretagne font déroger à la recommandation nationale :

- **la lame directionnelle comportera ou pas (sur voie verte) le logotype vélo « SC2 »**
- **le cartouche supérieur sera uniquement réservé aux identifiants de véloroutes et/ou aux numéros de voies.**

La règle de base est que l'utilisateur suive tout le temps son identifiant, quel que soit les autres itinéraires rencontrés, croisés, ou en superposition.

### Cartouche au-dessus des panneaux à mentions (types Dv43a-b, Dv21a-b, Dv61)

La composition standard d'un ensemble de signalisation directionnelle suivra les principes généraux suivants :

- un cartouche pouvant contenir plusieurs identifiants d'itinéraires (3 au maximum en Bretagne, entre Roscoff et Morlaix) \*.
- une lame directionnelle comprenant de façon générique : logotype vélo SC2 ou pas, mentions toponymiques, kilométrages.

\* Les numéros de boucles locales sont reportés dans la lame directionnelle (à la libre appréciation des maîtres d'ouvrage).



Schéma 12

### Cartouche pour les panneaux simplifiés (sans mention) types Dv21c et Dv43c-d

La composition-type est la suivante :

- Pour les tracés situés sur une seule véloroute : L'identifiant de la véloroute est intégré dans le panneau simplifié (schéma 13a).
- Pour un tracé situé sur au moins 2 véloroutes qui se superposent : Afin d'éviter une taille disproportionnée des panneaux simplifiés, un cartouche contenant les identifiants des véloroutes sera apposé au dessus (schéma 13b).

Rq : La solution de laisser 2 identifiants dans le panneau simplifié reste possible...

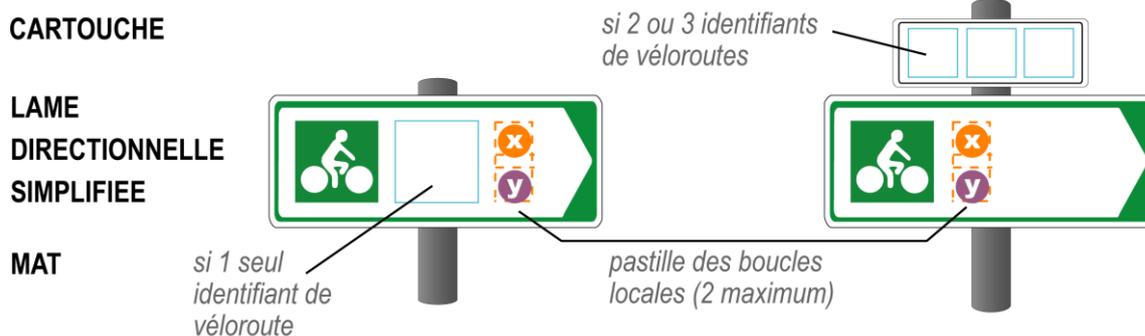


Schéma 13a

Schéma 13b

La longueur du cartouche varie en fonction du nombre d'identifiants d'itinéraires à insérer

### 2.1.2. Taille des ensembles de signalisation

Sont donnés ici les tailles recommandées des ensembles de signalisation, avec trois tailles de cartouche différentes selon le nombre d'identifiants à insérer.

La marque « Véloroute/Voie verte de Bretagne » sera présente systématiquement dans le cartouche. Le cartouche fera donc à minima 200 mm de long.

- Pour les tracés ne comprenant qu'un seul itinéraire régional**  
 Soit un logo unique avec « visuel et n° imbriqués », soit « visuel et n° côte à côte »  
*Exemple : véloroute régionale n°7*



Schéma 14 : cas d'un itinéraire régional « seul » (exemple v7)

- Pour les tracés ne comprenant qu'un seul itinéraire autre que régional**  
 La marque « VVV de Bretagne » reste alors visible à côté de l'identifiant  
*Exemple : véloroute européenne n°4 avec identifiant « Tour de Manche »*

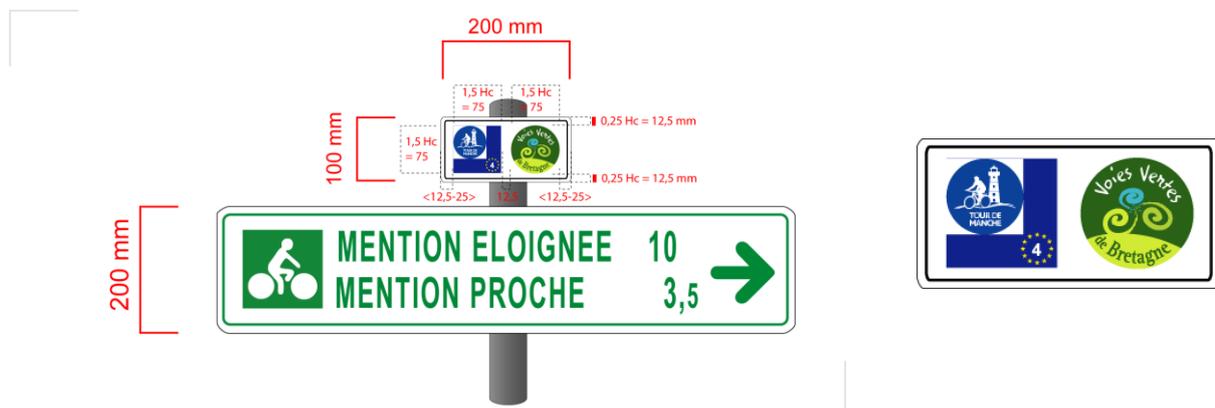


Schéma 15 : cas d'un itinéraire autre que régional, « seul »

- **Pour les tracés superposant deux véloroutes régionales**  
Les deux numéros régionaux sont associés à 1 identifiant « VVV Bretagne » chacun.

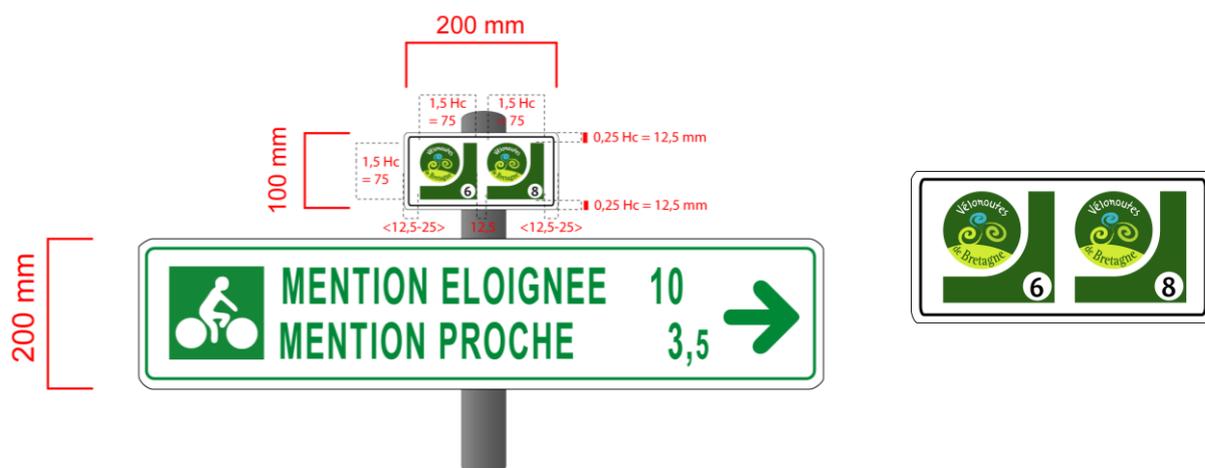


Schéma 16 : véloroutes régionales n°6 et 8, entre Mûr de Bretagne et Loudéac

- **Pour les tracés superposant deux véloroutes, dont une régionale**  
Les deux identifiants sont côte à côte.

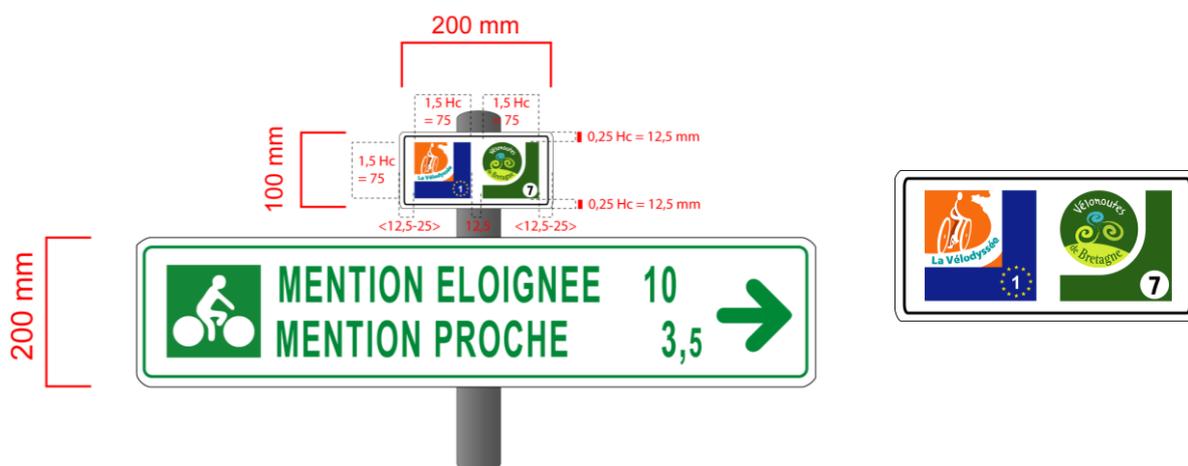


Schéma 17 : véloroute européenne n°1 La Véloodyssée et la véloroute régionale n°7

- **Pour les tracés comprenant trois véloroutes** (le maximum en Bretagne)  
Les trois identifiants sont côte à côte.



Schéma 18 : véloroute Ev4, véloroute Ev1 et véloroute régionale n°7

## 2.2. Intégration des boucles locales

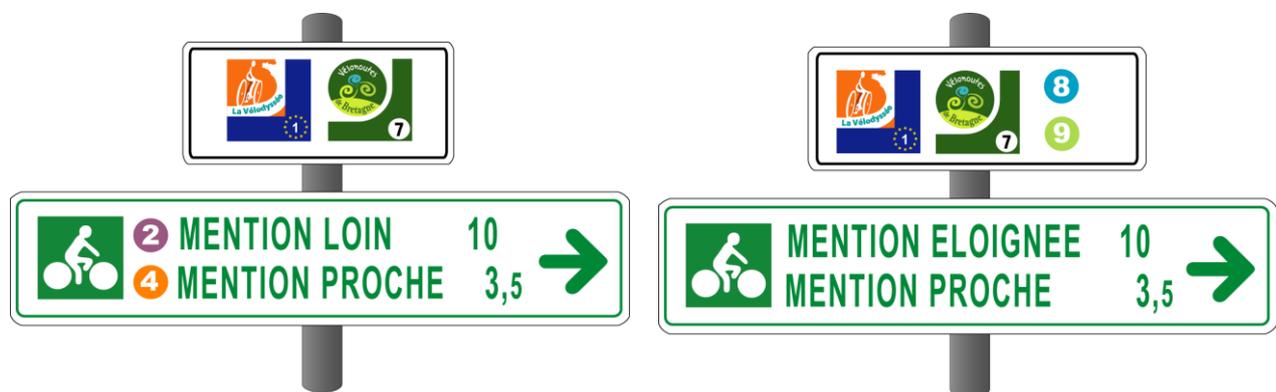
Les boucles vélo locales développées par les Pays et les Communautés de Communes sont généralement jalonnées. La normalisation nationale « Dv » pour la signalisation directionnelle vélo est de plus en plus appliquée sur le terrain.

Nombre de boucles locales comportent une pastille de couleur avec un numéro, voire pour certaines, un logo spécifique.

En Bretagne, les boucles locales se connectent souvent sur une partie de leur tracé à une véloroute ou une voie verte régionale, puis s'en échappe pour rejoindre des points d'intérêt locaux.

**Il s'agit d'assurer la bonne continuité des différents itinéraires sans multiplier les mâts et panneaux sur le terrain.**

Le principe de base est que l'utilisateur doit pouvoir suivre son signe (logo pour les itinéraires longue distance, pastille pour les boucles) sur TOUT son trajet, quel que soit le contexte.



*Pastilles des boucles dans le panneau*

*Schéma 19a*

*Pastilles des boucles dans le cartouche*

*schéma 19b*

### **2.2.1. Cas 1 : La boucle locale coupe un itinéraire longue distance en intersection**

- Sur la boucle locale, la signalisation pourra être implantée en amont-aval du carrefour afin de ne pas surcharger l'intersection.

- Sur l'itinéraire longue distance (véloroute par exemple), si des panneaux indiquent la boucle locale au niveau du carrefour, il est primordial que des panneaux indiquent également la bonne direction sur le tracé de la véloroute afin d'éviter les confusions.

### **2.2.2. Cas 2 : La boucle locale se superpose à un itinéraire longue distance**

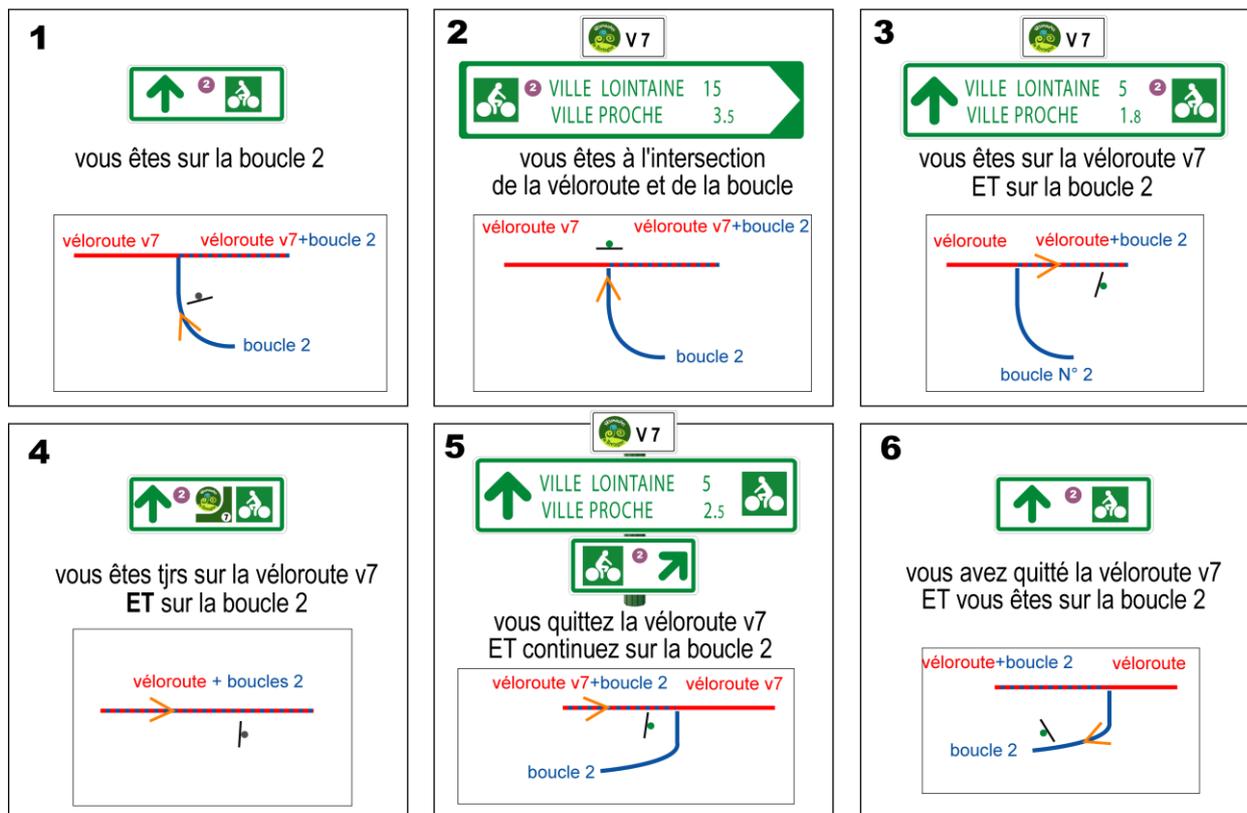
- Les pastilles de la boucle locale (sous forme de stickers autocollants, par exemple) seront implantées sur les panneaux de la véloroute, dans la lame directionnelle ou dans le cartouche, selon la place disponible<sup>4</sup>. L'option illustrée par le schéma 19a sera autant que possible privilégiée.

- Sur la véloroute, en amont de la bifurcation de la boucle, une pré-signalisation pourra indiquer cette séparation. Un panneau de position, à l'endroit de la bifurcation viendra le confirmer.

<sup>4</sup> En cas d'absence totale de place dans le panneau, la solution de secours peut être de coller la pastille de la boucle sur le mât.

**Sur des panneaux simplifiés**, les pastilles des boucles seront préférentiellement insérées dans le panneau, sinon dans le cartouche s'il existe.

**Vous êtes sur la boucle 2** qui emprunte une section de la véloroute régionale v7



*Schéma 20 : signalisation d'une boucle locale, section commune avec une véloroute*

Ces recommandations ne peuvent être appliquées uniquement dans le cas de boucles jalonnées et comprenant des pastilles numérotées.

### 2.3. Intégration des massifs de signalisation dans leur environnement

L'implantation de la signalisation doit avoir un caractère exemplaire et intégrer la prise en compte de l'environnement.

L'impact de la création des itinéraires sur les milieux traversés sera pris en compte par les maîtres d'ouvrage.

Les gestionnaires s'efforceront d'employer des matériaux et des techniques ayant le plus faible impact possible sur l'environnement, tant pour la réalisation de la signalisation que pour l'entretien des mobiliers.

Dans les espaces sensibles, la multiplication des panneaux et mâts n'est pas souhaitable. Il sera recherché des solutions d'intégration paysagère maximales.

Plusieurs exemples peuvent être source d'inspiration :

- en front de mer : l'implantation de la signalisation directionnelle sur les mobiliers « contrôle d'accès » permet de réduire sensiblement le nombre de mâts à implanter
- l'intégration du jalonnement sur des mobiliers discrets de type poteau bois en bordure de canaux est également une solution à retenir...

En document de référence,

Le « Cahier de recommandations pour la réalisation d'aménagements cyclables dans les espaces protégés » (octobre 2011) réalisé par le Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement est un document de référence à consulter sur ce thème.

Ci-dessous, pour illustration, un exemple de signalisation directionnelle implanté en milieu sensible :



*Canal de Nantes à Brest (Loire-Atlantique)*

## 2.4. Fin provisoire d'itinéraire aménagé

Il s'agit d'assurer une signalisation continue pour les usagers sur leur itinéraire.

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

Dans l'attente d'un aménagement complet de la voie, l'appellation générale est maintenue.



Schéma 21

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 directionnelle sur l'itinéraire provisoire :

- soit par des panneaux simplifiés provisoires (de type K-Dv) entre deux extrémités,
- soit par l'indication « vers "XXX", suivre "nom de ville" ».

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

La composition type des panneaux de jalonnement provisoire est la suivante. Le cartouche comprenant les identifiants de véloroutes est conservé avec ses couleurs originales :



Schéma 22

## 2.5. Le bornage

De façon facultative, la signalisation directionnelle peut être complétée sur les sections en site propre (voie verte...) par des bornes laissées à l'initiative des maîtres d'ouvrage.

Les mentions devront respecter les grands principes des schémas directeurs (pôle majeur, pôle secondaire ou de proximité).

Sur les voies partagées, les bornes ne s'avèrent pas nécessaires : le repérage des usagers s'appuie sur la signalisation routière classique.

Le support sera à choisir par le maître d'ouvrage en fonction de l'environnement, du mobilier déjà existant et des supports déjà présents sur le reste de l'itinéraire concerné.

A titre d'exemple, plusieurs maîtres d'ouvrage ont réalisé du bornage sur leurs voies vertes :



*Borne sur la voie verte régionale n°6 (Dpt22)      Borne du canal de Nantes à Brest (Dpt56)  
Schémas 23*

## 2.6. La signalisation de rabattement

La signalisation de rabattement est placée en dehors d'un itinéraire cyclable (sur une voirie routière adjacente...), elle indique aux usagers cyclistes et automobilistes la direction à suivre pour atteindre l'itinéraire cyclable.

La signalisation de rabattement permet de rejoindre des parkings aménagés au niveau des sites d'accueil, stationner son véhicule et emprunter l'itinéraire aménagé.

Dans tous les cas, la signalisation de rabattement sera continue jusqu'au pôle de destination.

Il est recommandé de réaliser, pour le rabattement, un schéma directeur de signalisation (intégrant le rabattement).

Les itinéraires de rabattement vélo doivent se rapprocher des critères de qualité et de sécurité des itinéraires principaux en site partagé.

Le rabattement depuis les pôles d'échanges (gare SNCF...) vers les itinéraires et vice-versa est primordial pour les cyclistes.

### 2.6.1. Critères pour le rabattement

Le rabattement se réalise dans un rayon de 5 km maximum par rapport à l'itinéraire concerné.

Un travail préliminaire de recensement est à effectuer : identification des pôles générateurs (grands axes routiers, RD, centres ville, gares, sites touristiques majeurs...) dans ce rayon géographique, identification des aires de stationnement avec niveau de service (simple aire, capacité, arrêt étape, halte-rando, aire de pique-nique, avec ou sans parking ...). Il est proposé de rabattre uniquement vers ces aires de stationnement.

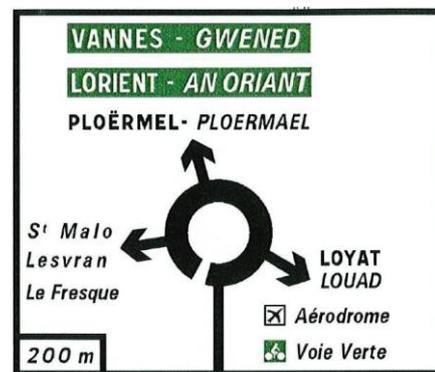
Le rabattement s'adresse en priorité aux automobilistes.

Deux types de rabattement sont à prendre en compte :

- Un rabattement « incitatif », invitant les automobilistes à suivre une direction pour accéder à la véloroute / voie verte  
Elle correspond au point de départ, à partir duquel sont pris en charge les automobilistes.
- un rabattement de type « jalonnement », à proximité de la voie à desservir. Elle correspond à la proximité immédiate de l'infrastructure vélo.



Rabattement incitatif



Rabattement « jalonnement »

Schéma 24

Symbole vélo SC2

lettrage et flèche : noir



Symbole "Parking"

Rabattement « jalonnement » en position rapprochée

Schéma 25

### 2.6.2. Composition des panneaux

La signalisation de rabattement s'effectue avec des panneaux directionnels classiques de type D20 (en position) et D43 (pré signalisation).

Les panneaux comportent un fond blanc, un listel et texte noir (seuls les pictogrammes Vélo et Parking sont en couleur).

### 3. La signalisation de police, en parallèle

#### 3.1. Sur les sections en voie partagée

Comme le préconise le CERTU, le marquage au sol du pictogramme SC2 ne sera pas appliqué sur la chaussée.

En revanche, en complément de la signalisation verticale directionnelle Dv et afin d'avertir l'automobiliste de la présence d'un itinéraire cyclable sur route, il est recommandé d'implanter régulièrement des panneaux de police de type C 50 informatifs dont le visuel est commun aux quatre départements.

Le contenu du panneau doit être validé préalablement par le CETE.

Deux types de panneaux sont laissés au choix des maîtres d'ouvrage :

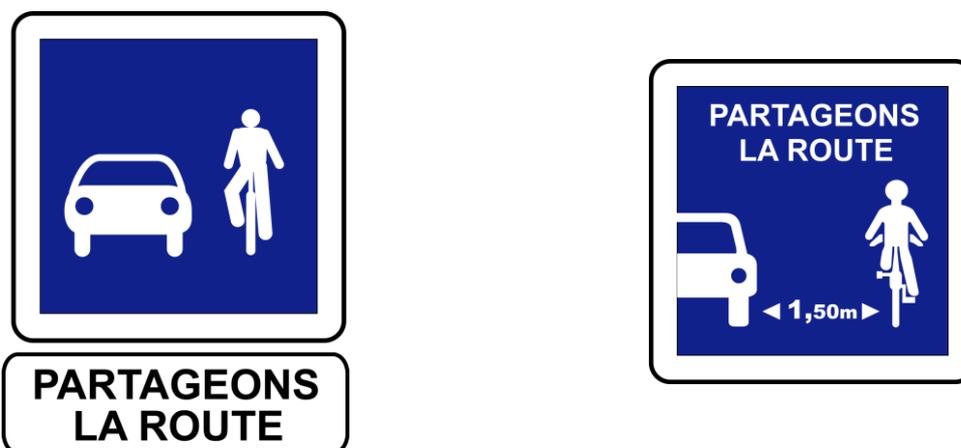


Schéma 26

L'ajout du panneau contenant la mention "Partageons la route" sera laissé à l'appréciation de chaque maître d'ouvrage.

Attention, dans le cas de choix du panneau « 1m50 », vérifier que la largeur de la voie est compatible.

#### 3.2. Sur les sections en site propre

##### En entrée de voie verte

Les panneaux de signalisation directionnelle seront complétés en entrée de voie verte par le panneau réglementaire « début de voie verte » C 115.

Si les usagers équestres sont autorisés sur la voie verte, conformément au Code de la Route, un panneau spécifique M9x sera ajouté au-dessous du C 115.

## **En fin de voie verte**

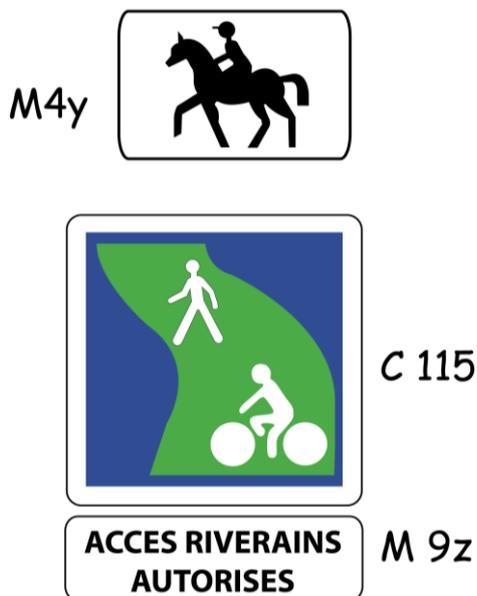
En fin de voie verte aménagée, conformément au Code de la Route, il sera implanté un panneau réglementaire « fin de voie verte » C 116.



Début / fin de voie verte – panneaux C115 et C116

Schéma 27

Selon le Code de la Route, l'autorisation d'accès aux voies vertes doit être spécifiée par un panneau supplémentaire M4y. Tout comme l'accès ponctuel aux riverains et aux services d'entretien, par un panneau M9z.



Usagers autorisés ponctuellement sur voie verte

Schéma 28

## **Sur les autres sites propres (type piste cyclable)**

Se reporter au guide national du Certu « Signalisation des aménagements et itinéraires cyclables ».

Le Code de la Route définit les types de panneaux à implanter selon les cas.

## 4. La signalisation directionnelle complémentaire

Afin d'améliorer l'orientation et la localisation des usagers, circulant sur les véloroutes et voies vertes, sans surcharger la lisibilité de la signalisation directionnelle, un certain nombre de panneaux de signalisation complémentaire peuvent être utilisés.

La signalisation locale de services et la signalisation touristique permettent la découverte des territoires, le développement de l'économie locale (hébergement, restauration, commerce...) et un meilleur accès des usagers aux services de proximité.

### 4.1. La signalisation des services situés dans les bourgs

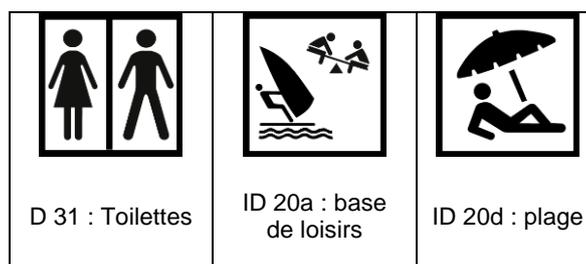
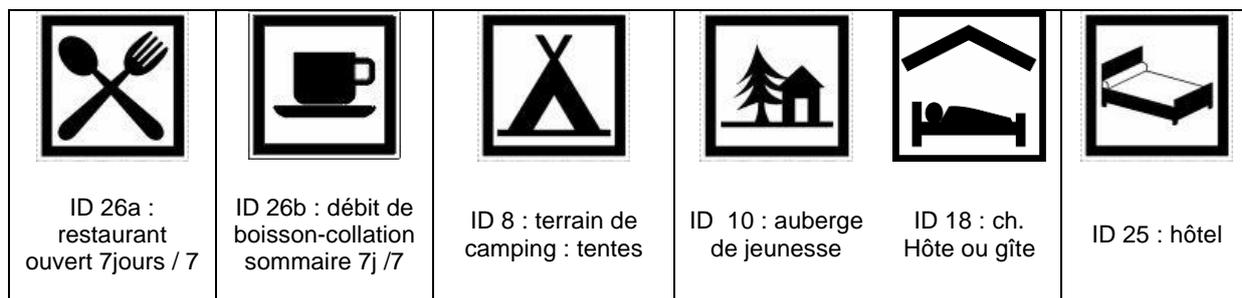
Elle ne doit pas être intégrée à la signalisation directionnelle de la voie principale, sous peine de l'alourdir. La signalisation de services indiquera aux usagers des véloroutes et voies vertes, les services intéressants situés dans un pôle aggloméré (regroupement de services), à proximité du tracé.

Remarque :

Il est convenu que les maîtres d'ouvrage prennent en charge la signalisation de services dès lors que ceux-ci sont situés dans un pôle aggloméré dans un rayon de 2 km de la voie concernée.

Quand il n'existe pas déjà de signalétique locale de services, des panneaux complémentaires d'indication de ces services pourront être implantés.

Ci-dessous la liste des principaux idéogrammes normalisés à utiliser sur ces panneaux complémentaires :



Pour une implantation des services au delà de 500 m du tracé de la véloroute-voie verte, il est conseillé de ne pas mentionner les idéogrammes suivants sur les panneaux car les usagers ne feront pas un détour pour les trouver.

|   |   |   |  |  |
|---|---|---|--|--|
|  |  |  |  |  |
| ID 19 : point de vue  | ID 11 : aire de pique-nique   | ID 7 : installation accessible PMR  | D 29 : Point d'eau potable   |  |

Schéma 29

Les panneaux de jalonnement sont à fond blanc et liseré noir si la liaison sur voirie se fait sans aménagement cyclable.

Les panneaux de jalonnement sont à fond blanc et liseré vert si la liaison se fait sur aménagement cyclable.

Ci-dessous, pour illustration, quelques exemples de panneaux « services » implantés sur les voies vertes de Bretagne :



Canal de Nantes à Brest (Morbihan)  
Schéma 30

## 4.2. La signalisation touristique

La signalisation touristique (patrimoine) indique aux usagers des véloroutes et voies vertes, les sites et paysages intéressants situés à proximité du tracé.

Remarque :

Il est convenu que les maîtres d'ouvrage prennent en charge la signalisation des sites et paysages dès lors que ceux-ci sont situés dans un rayon de 2 km de la voie concernée.

Certains maîtres d'ouvrage souhaitent que ces sites et paysages soient inscrits dans le schéma directeur départemental de signalisation touristique afin d'assurer une cohérence de communication et de signalisation.



Schéma 31

A titre d'exemple, le Morbihan a réalisé des idéogrammes spécifiques au patrimoine breton :

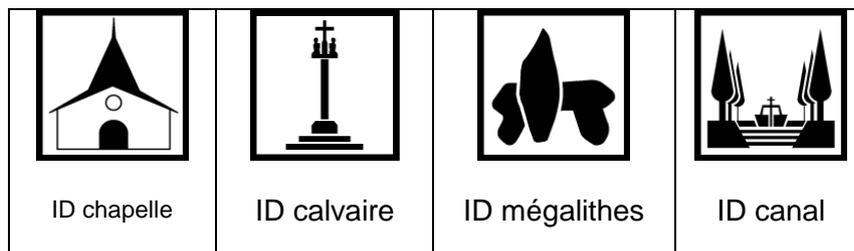


Schéma 32

Ci-dessous, pour illustration, un exemple de panneau « tourisme » implanté sur le canal de Nantes à Brest :



Signalisation touristique sur le canal de Nantes à Brest (Morbihan)

Schéma 33

### 4.3. Les Relais Information Service (RIS)

Les Relais Information Service (RIS) et une cartographie adaptée permettent utilement de compléter le balisage des véloroutes et voies vertes et autres itinéraires locaux complémentaires.

Il est recommandé d'implanter les RIS aux principaux points de départ et carrefours des véloroutes et voies vertes ainsi qu'au niveau des sites d'accueil le long de l'itinéraire et, dans la mesure du possible, de les intégrer aux dispositifs d'information déjà existants.

La fiabilité de l'information est essentielle et la mise à jour régulière de celle-ci doit être programmée par le maître d'ouvrage. Des informations plus détaillées seront fournies par des documents édités par les partenaires (topoguides, cartes, dépliants...).

Le mobilier abritant le RIS devra respecter la charte d'aménagement de l'itinéraire et/ou du territoire concerné et utiliser des matériaux qui mettront en valeur le patrimoine local.

Des RIS de plus petites dimensions pourront être implantés dans les principales communes traversées par les itinéraires.

Une maquette-type de RIS est proposée ci-après.

#### **Caractéristiques des RIS Véloroutes & Voies Vertes :**

**Dimensions :** 1m50 x 1m00 minimum.

**Contenu à titre indicatif** (à adapter à chaque localisation) :

- Pictogrammes "information" et "vélo" (40x40 cm) ;
- Logo de l'itinéraire, logo Véloroutes-Voies Vertes de Bretagne (incluant le n° de la voie) et logo du maître d'ouvrage de l'itinéraire
- Intitulé de la voie
- Cartographie de l'itinéraire valorisant sa dimension nationale ou européenne
- Cartographie du réseau VVV de Bretagne et départemental, indiquant très clairement les itinéraires existants et ceux qui ne sont qu'en projet
- Repérage de la VVV sur le schéma régional, indication du kilométrage total de la section représentée
- Information sommaire sur le concept VVV, la nature de l'itinéraire proposé (sur voirie, site propre), la complémentarité avec les autres réseaux de randonnée
- Cartographie détaillée (de l'ordre de 1:50 000) de l'itinéraire concerné avec la mention « vous êtes ici »
- Zoom très détaillé (de l'ordre de 1:10 000) pour l'accès à l'itinéraire depuis la commune "point de départ"
- Distancier
- Localisation des principaux pôles de services (sites d'accueil, gares...)
- N° de téléphone des Offices de Tourisme, des services de secours
- Toute information touristique locale importante : sites à visiter, patrimoine remarquable...
- Cartographie du réseau ferroviaire et N° de téléphone de la SNCF, indication des lignes d'autocar et N° des compagnies concernées
- Eventuellement informations d'intérêt culturel local (histoire de la voie, activité économique et agricole, patrimoine, etc.)
- Traduction sommaire des principales informations en anglais

Si les RIS sont implantés uniquement aux portes d'entrée, la carte détaillée ne s'avère pas nécessaire.

Les RIS doivent venir en complémentarité avec ceux existants à l'échelon local.



Logos de l'itinéraire + "voies vertes de Bretagne" + maître d'ouvrage

**JOSELIN / MALESTROIT**  
- 25,5 KM -

Bienvenue sur l'un des itinéraires du réseau régional et interdépartemental des Véloroutes et Voies Vertes de Bretagne.  
Cette voie verte a été réalisée par le Conseil général du Morbihan dans le cadre de son Plan Vélo Départemental, avec le soutien financier du Conseil Régional de Bretagne.

**Informations pratiques**  
Office de tourisme de Ploërmel : 02 97 74 02 70  
Office de tourisme de Malestroit : 02 97 75 14 57  
Pays Touristique de l'Oust à Brocéliande : 02 97 73 33 33

Liaison SNCF la plus proche : gare de Questembert, à 35 Km au sud de Malestroit.

**Vous êtes ICI**

**PLAN DETAILLE D'ACCES A L'ITINERAIRE**

**TEXTE**

**DISTANCIER**

Carte de situation départementale

Plan de la section concernée (environ 1 / 50 000ème)

Points d'intérêt touristiques indiqués sur la carte

Plan d'accès détaillé depuis une commune "point de départ" et Relais Rando existant

schéma 34

# ANNEXES

## a) Documents de référence

### Guide national sur la signalisation cyclable (CERTU)



Le CERTU a publié un ouvrage qui rappelle les règles d'usage essentielles applicables aux véloroutes et voies vertes, en illustrant chaque situation par des fiches de cas simples. Ce document détaille également les récentes modifications intervenues dans le domaine de la signalisation directionnelle cyclable pour aider les collectivités qui souhaitent encourager l'usage du vélo aussi bien en ville qu'en campagne.

### Signalisation touristique

Signalisation touristique, méthodologie et réalisations.  
Edition AFIT - Mai 2003.

La signalisation touristique, circulaire du 31 mars 1992. Ministères du Tourisme et de l'Équipement, du Logement et des Transports.

### Balisage et jalonnement (FFRandonnée)



La charte officielle du balisage, FFRP, 1995

### Définition et illustration des panneaux de signalisation (Ministère de l'Équipement)

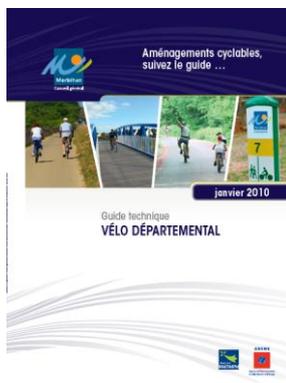
<http://www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr/infos-ref/route/signalisation/le-catalogue-des-signaux-routiers-a-telecharger.html>

## Signalisation et environnement (MEDDTL)

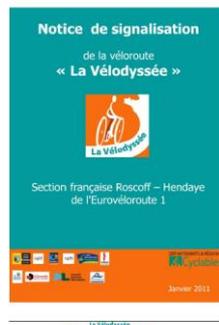


« Cahier de recommandations pour la réalisation d'aménagements cyclables dans les espaces protégés », octobre 2011

## Guides de signalisation concernant la Bretagne



Guide technique vélo départemental, 2011.  
Conseil général du Morbihan



Notice de signalisation de La Vélodyssée,  
Janvier 2011.  
Association Départements et Régions Cyclables



## Crédit photo

1<sup>ère</sup> de couv : **Haut** : Office de Tourisme de Roscoff ; **Bas** : Simon Bourcier

Pages intérieures : Conseil Général du Morbihan ; CRT Bretagne ; Inddigo-ALTERMODAL

Dernière de couv : Pierre Torset

## Conception et rédaction

Inddigo-ALTERMODAL, agence de Nantes



## Comité régional du tourisme de Bretagne

1, rue Raoul Ponchon, 35069 Rennes Cedex, France  
Tel. +33 (0)2 99 28 44 30 - Fax +33 (0)2 99 28 44 40