# Guide de signalisation de EuroVelo 6





4 juin 2007







Ce projet est co-financé par le Fonds Européen de Développement Régional de l'Union Européenne



Direction de l'étude : Lukas STADTHEER — La Suisse à Vélo

Coordination : Nicolas MERCAT, Marc LINSIG — Altermodal

Réalisation : Markus CAPIRONE — Velobüro

Groupe de travail : Käthi DIETHELM, Horst HAHN-KLOECKNER — European Cyclists' Federation

Yveline BATARD, Marie ROCHER, Oliver DAUMAS - Région Pays de la Loire

 ${\bf Laurent~SAVIGNAC-R\'egion~Centre}$ 

Antoine HERY — Conseil Général du Loir-et-Cher Louis BEUDET — Conseil Général de la Nièvre Alain MONTHULE — Conseil Général de Saône et Loire

 ${\it Jean-Philippe\ PERRUSSON-CRT\ Bourgogne}$ 

Xavier GENET — EPAVAL

Philippe BERNARD — Conseil Général du Jura Jean-Claude GROSSO — Conseil Général du Doubs,

Christian REYNAUD — Conseil Général du Territoire de Belfort

Déborah AUBRY — Conseil Général du Haut-Rhin Emmanuel BOILLOT — Région Franche-Comté Jean-Paul PETIT — Région Alsace d'Alsace

Direction du programme Serge MORO-SIBILOT — Région Centre



## Sommaire

| Intr  | oduction   | 5  |
|-------|--|----|
| L'ob  | jectif du guide  | 7  |
| 1. La | responsabilité de la signalisation                             | 9  |
| 2. Qı | ue faut-il baliser   | 1  |
| 2.1   | Les types de pôles   | 11 |
| 2.2   | Pôle lointain et pôle de proximité                             | 12 |
| 3.Le  | s itinéraires à jalonner                                       | 13 |
|       | Itinéraires principaux   |    |
|       | Variantes  |    |
|       | Rabattement vers l'itinéraire                                  |    |
| 0.0   | 3.3.1 Rabattement vélo   |    |
|       | 3.3.2 Rabattement automobile                                   |    |
| 3.4   | Antennes   |    |
| 3.5   | Boucles  | 18 |
| 3.6   | Les signalisations complémentaires :                           |    |
|       | 3.6.1 Signalétique locale de service :                         |    |
|       | 3.6.2 Panneaux de localisation                                 |    |
|       | 3.6.3 Panneaux d'indication :                                  |    |
|       | 3.6.4 Relais d'information service :                           |    |
|       | 3.6.5 Fin provisoire d'itinéraire :                            |    |
|       | 3.6.6 Bornage de l'itinéraire.                                 |    |
| 1 Tu  | 3.6.7 La promotionpes et implantation de panneaux              |    |
|       | Les types de panneaux  |    |
| 4.1   |  |    |
|       | 4.1.1 Panneaux de pré-signalisation                            |    |
|       | 4.1.3 Panneaux de confirmation                                 |    |
|       | 4.1.4 Panneaux simplifiés                                      |    |
| 4.2   | Les modes d'implantation                                       |    |
|       | 4.2.1 Rappel de l'itinéraire                                   | 24 |
|       | 4.2.2 Intersection avec une voie secondaire                    |    |
|       | 4.2.3 Intersection avec une voie routière importante           |    |
|       | 4.2.4 Intersection en tourne à gauche sur une voie secondaire  |    |
|       | 4.2.5 Intersection en tourne à gauche vers une voie principale |    |
|       | 4.2.6 Intersection en chicane                                  |    |
|       | 4.2.8 Intersections complexes                                  |    |
|       | 1.2.0 Intersections completes                                  |    |

| 5. Rè | egles générales d'implantation  | 33 |
|-------|---|----|
|       | egles générales d'implantation<br>Hauteurs sous panneaux :                    |    |
| 5.2   | Distances d'implantation des panneaux   | 34 |
|       | omposition des panneaux<br>Mentions   |    |
| 6.1   | Mentions  | 35 |
| 6.2   | Indication des distances  | 35 |
| 6.3   |   |    |
| 6.4   |   |    |
| 6.5   | Taille des symboles vélo, de l'itinéraire, du liseré                          | 37 |
| 6.6   | Modes d'intégration des symboles et identifiant                               | 38 |
|       | 6.6.1 Symbole vélo et identifiant EuroVelo6 accolés dans le panneau.          | 38 |
|       | 6.6.2 Symbole vélo et identifiant EuroVelo6 dans une lame supérieure          | 39 |
| 6.7   | 6.6.3 Identifiant EuroVelo6 en cartouche                                      | 40 |
| 6.8   | Superposition d'itinéraire européen et régional                               | 41 |
|       | 6.8.1 Identifiants européen et régional intégrés                              | 41 |
| e o   | 6.8.2 Identifiants européen et régional accolés                               | 42 |
|       |   |    |
| 7. Su | perposition d'itinérairesSuperposition de deux itinéraires cyclables dénommés | 45 |
| 7.1   | Superposition de deux itinéraires cyclables dénommés                          | 45 |
| 7.2   | Superposition de l'itinéraire cyclable avec un autre itinéraire non dénommé   | 46 |



## Introduction

## La signalisation : un point déterminant de la qualité des itinéraires cyclables

La mise en œuvre de l'EuroVelo 6 de Ulm à l'Atlantique de 2004 à 2006 a été l'occasion d'un intense échange de savoir-faire entre les 18 partenaires français, suisses et allemands engagés dans le programme de coopération. La signalisation est un élément déterminant de la qualité des itinéraires, encore plus que la qualité de revêtement. Elle doit être irréprochable.

#### Les éléments clés de la qualité de la signalisation

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

- Continuité
- Lisibilité
- Simplicité
- Homogénéité
- Uniformité

## Répondre à la demande des touristes à vélo de longue distance

Les cyclistes itinérants suivent un itinéraire plus qu'ils ne vont d'un point A à un point B. Il est donc indispensable d'ajouter aux mentions de destination un identifiant d'itinéraire repérable de loin, qui servira au cycliste de fil conducteur tout au long de sa randonnée. C'est l'option prise par tous les pays européens engagés de longue date dans le tourisme à vélo : Allemagne, Suisse, Autriche, Pays-Bas, Belgique, Pays scandinaves...

#### Répondre à la demande itinérante.

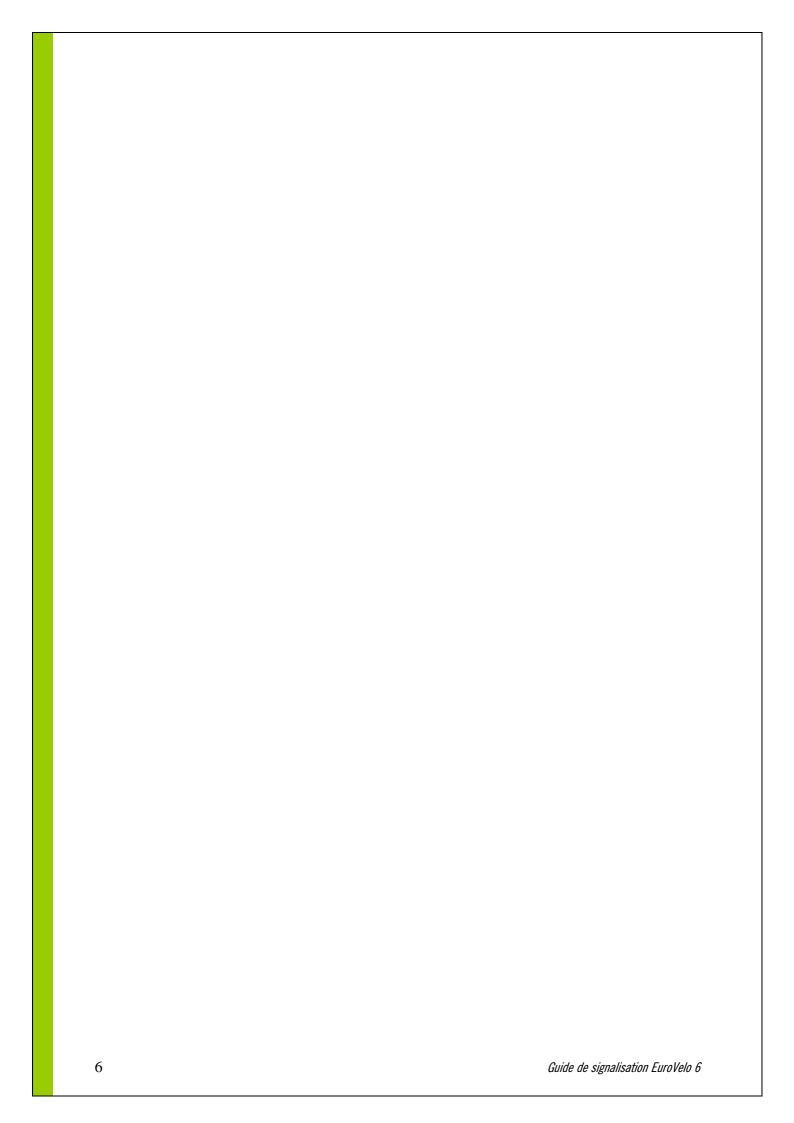
Le guide de la signalisation édité par le CERTU a permis d'homogénéiser la signalisation cyclable et de fixer un cadre général. Il ne répond cependant pas complètement à la question de la signalisation des itinéraires longue distance.

Valider le mode d'identification des itinéraires longue distance à l'échelle de l'ensemble de l'Europe.

La conception d'un identifiant européen des itinéraires longue distance a fait l'objet d'une recherche et d'échanges approfondis. Toutes les expériences européennes de signalisation des itinéraires longues distances ainsi que les règlementations nationales ont été étudiées. La proposition d'un identifiant européen commun a fait l'objet d'une large consultation auprès des partenaires institutionnels, du groupe de travail des Nations Unies sur la signalisation routière et des représentants des usagers. L'identifiant européen contenu dans ce document est à présent validé au niveau international comme le mode d'identification des itinéraires cyclables européens ?

## Clarifier et homogénéiser la signalisation des itinéraires longue distance en France

L'objectif de ce guide est de permettre aux maîtres d'ouvrages de mettre en oeuvre la signalisation de l'itinéraire EuroVelo 6 en l'adaptant au contexte français. Ce document concerne l'EuroVelo 6 mais peut tout aussi bien concerner les autres itinéraires européens traversant la France. (carte EuroVelo en France et carte EuroVelo 6).





## L'objectif du guide

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

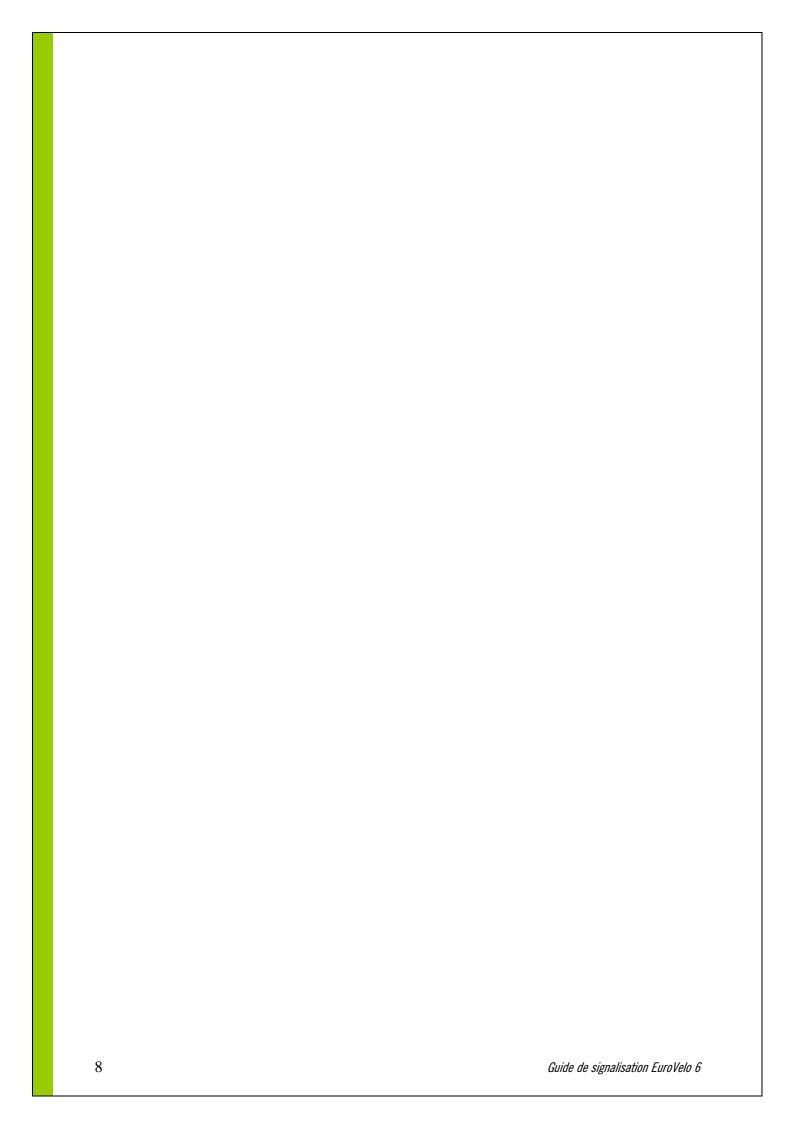
- Quelles sont les fonctions de la signalisation directionnelle et qu'est-ce qui relève de la promotion papier, internet, ou d'autres formes de signalétiques?
- Quel est le mode d'identification des différents types d'itinéraires : européens, nationaux ou régionaux, locaux, boucles...?
- Quelles sont les différentes formes de panneaux et les différentes possibilités d'implantation ?
- Comment assure-t-on la signalisation de deux itinéraires qui se croisent, 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, liserets...)?

Le document ne reprend pas tous les éléments déjà contenus dans les deux ouvrages de base que sont

- la signalisation des aménagements et des itinéraires cyclables » (CERTU 2004)
- l'instruction interministérielle sur la signalisation directionnelle.

Il précise un certain nombre de points spécifiques aux itinéraires européens. Lorsque la règlementation ne permet pas de répondre au besoin de signalisation des itinéraires longue distance et que les préconisations s'écartent un tant soit peu de la règlementation, un rappel des points de divergences sera systématiquement noté.

La présente publication est une aide à l'exécution. Elle doit garantir une application uniforme de la signalisation et un meilleur service aux usagers.





# 1. La responsabilité de la signalisation

La responsabilité de la signalisation de l'itinéraire longue distance relève du **maître d'ouvrage de l'aménagement**, dans le cas de l'EuroVelo 6, principalement des **Conseils Généraux** et des **intercommunalités** dans les agglomérations et dans certains cas des services de l'Etat ou des Etablissements Publics (Domaine de Chambord, ONF, EPAVAL...).

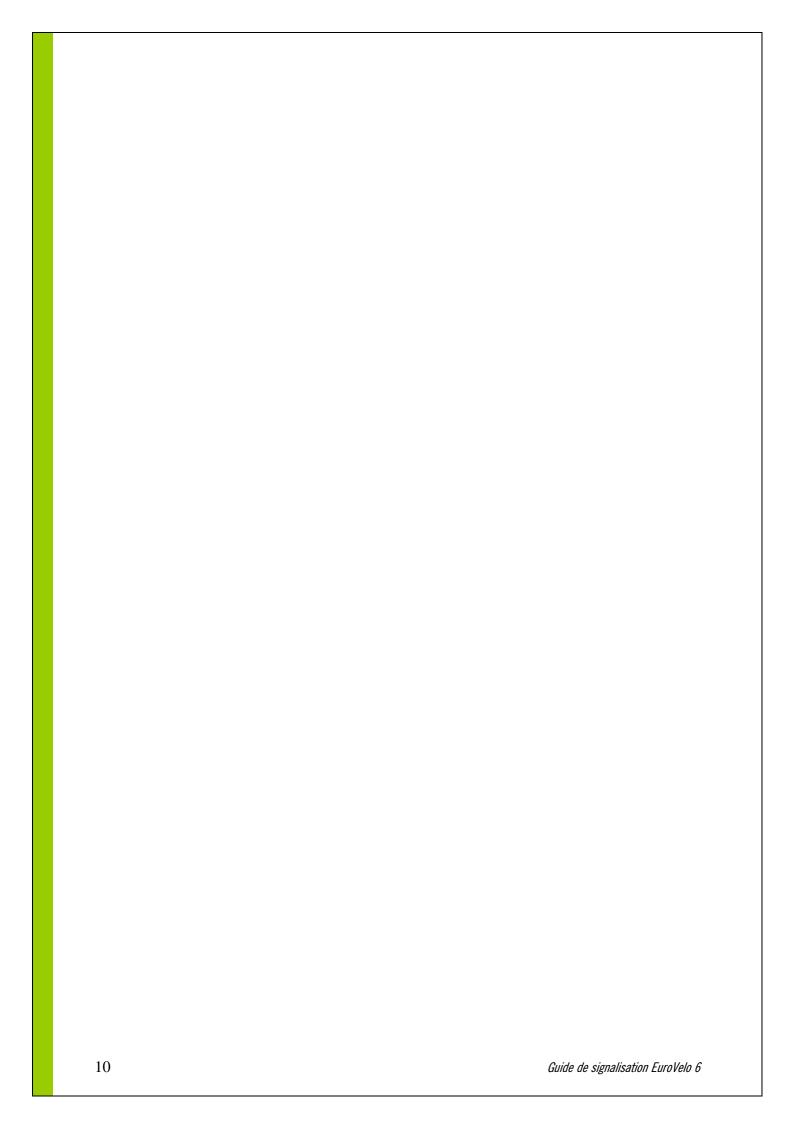
Par convention, une **Région** pourra assurer la conception et la pose de la signalisation en lieu et place du maître d'ouvrage. Cette solution a l'avantage d'offrir une plus grande cohérence de signalisation, comme c'est le cas en région Pays de la Loire. La maintenance du dispositif par les Régions reste cependant difficile du fait de l'absence d'équipes techniques de terrain.

Dans le cadre des conventions que le maître d'ouvrage passe avec les propriétaires des emprises utilisées (communes, services de l'Etat...), le maître d'ouvrage doit demander des autorisations de travaux pour implanter la signalisation. Du fait du statut routier des véloroutes et voies vertes la réglementation sur la signalisation cyclable s'impose à tous les maîtres d'ouvrages quelque soit le propriétaire de l'emprise foncière.

La **signalétique locale de service** (hébergements, restaurants, points d'eau, offices de tourisme...) relève de la responsabilité des communes ou pour des questions de cohérence, préférentiellement des structures intercommunales.

La signalisation de rabattement et de desserte relève théoriquement des gestionnaires des voies empruntées (le plus souvent communes, départements). En pratique, en milieu rural, il serait préférable pour une question de cohérence que le maître d'ouvrage de l'aménagement assure la signalisation cyclable de rabattement et de desserte sur un fuseau de 5 km de part et d'autre de l'itinéraire.

.





## 2. Que faut-il baliser

### 2.1 Les types de pôles

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, les panneaux d'information (relais d'information service), les topo-guides, cartes, site internet

Les panneaux ne relevant pas de la signalisation directionnelle sont détaillés dans le chapitre 3.6.

|   | Signalisation<br>directionnelle |   |
|---|---------------------------------|---|
| Ville, bourg                                    | oui                             | A partir d'une taille minimale  |
| 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                             | pour les pôles majeurs, sinon relève de la signalétique locale                                      |
| Equipements de loisirs                          | non                             | Sauf pour des pôles majeurs, 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                             | Le système de numérotation de boucles implanté sur les panneaux de signalisation a fait ses preuves |
| Autres équipements<br>(toilettes, points d'eau) | non                             | Signalétique locale, éventuellement signalisation d'indication.                                     |

Illustration 1 : Tableau des pôles relevant ou non de la signalisation directionnelle

## 2.2 Pôle lointain et pôle de proximité

Les indications de pôles doivent systématiquement comporter les deux mentions :

- en haut : le pôle important (pôle de niveau 2.5 soit 21.000 habitants et 50% des lits touristiques, correspondant aux pôles « verts » en signalisation routière) marquant les étapes clé sur une base d'étapes de 50km.
- en bas : **le prochain pôle de proximité** (pôle minimum de niveau 0.5 soit 640 habitants).

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 2 : Principe de succession des pôles et de dominance des pôles entre eux.

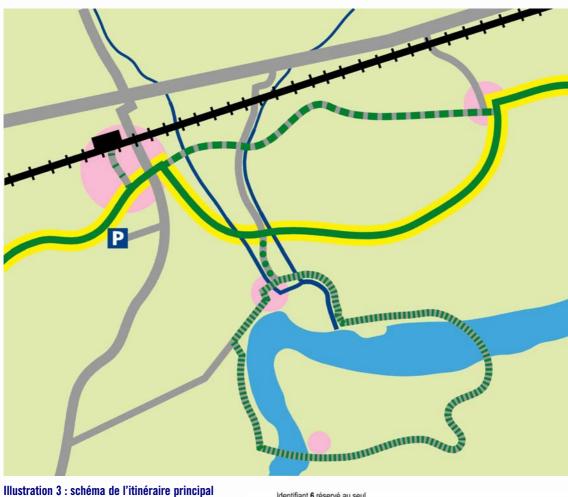


## 3. Les itinéraires à jalonner

## 3.1 Itinéraires principaux

L'identifiant EuroVelo 6 ne peut être appliqué qu'au seul itinéraire principal. Cette disposition évite les confusions. Les ensembles de panneaux de signalisation

des antennes, variantes, boucles ne contiennent pas l'identifiant EuroVelo 6.





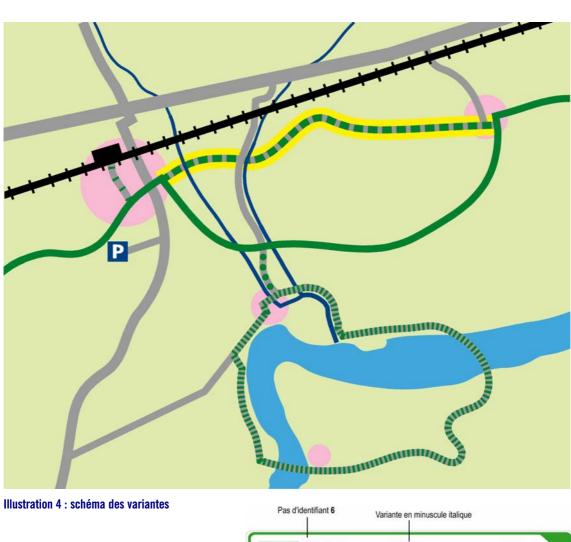
#### 3.2 Variantes

Les cyclistes itinérants sont très demandeurs de variantes à l'itinéraire principal :

- Pour découvrir des points d'intérêt différents de l'itinéraire principal
- Pour proposer un itinéraire plus roulant quand l'itinéraire principal emprunte des chemins non revêtus
- Pour traverser le cœur des villages lorsque l'itinéraire emprunte de longues sections en site propre le long de canaux

Ces itinéraires sont jalonnés selon les préconisations générales du CERTU. Les ensembles directionnels sont similaires à l'itinéraire principal mais ne contiennent pas l'identifiant EuroVelo 6.

Ces variantes peuvent être très locales pour traverser un bourg ou concerner plusieurs dizaines de kilomètres (rive droite et rive gauche d'un fleuve).





#### 3.3 Rabattement vers l'itinéraire

Un itinéraire principal n'est bien utilisé par les résidents et les touristes en séjour que si cet itinéraire pénètre bien le territoire traversé. La signalisation de rabattement vers l'itinéraire principal est donc tout aussi importante que la signalisation de l'itinéraire principal. Deux types de rabattement sont à distinguer :

#### 3.3.1 Rabattement vélo

Les itinéraires d'accès à vélo à l'itinéraire principal doivent :

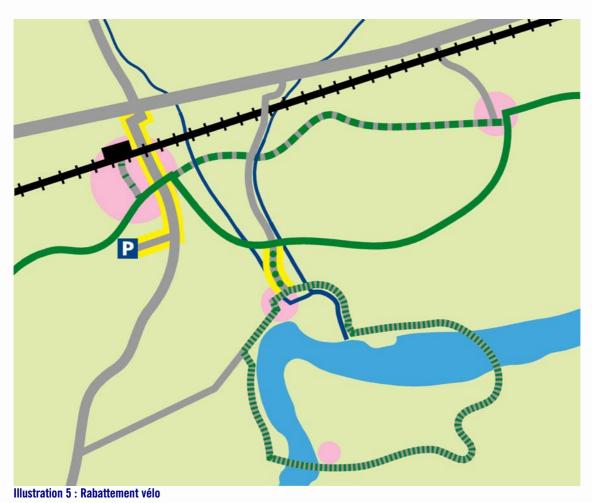
1- être aussi **denses** que possible pour irriguer au mieux tous les pôles de population

- 2- répondre aux mêmes **critères de qualité** et de sécurité (route <1000 véhicules jour, idéalement <500 ou aménagement en site propre) qui l'itinéraire principal
- 3- comporter une **signalisation continue** depuis les pôles d'habitat jusqu'à l'itinéraire

Elle répond aux mêmes caractéristiques que tous les autres itinéraires cyclables (signalisation verte sur fond blanc).

Les ensembles de signalisation ne contiennent pas l'identifiant européen.

La mention utilisée est « vers EuroVelo 6 »



Pas d'identifiant 6 Indication de l'itinéraire en minuscule italique

Vers Euro Velo 6 3,5

#### 3.3.2 Rabattement automobile

Les itinéraires de rabattement automobile doivent

- être limités aux aires de départ identifiées comportant des espaces de stationnement
- partir des principaux axes routiers

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

Afin de bien identifier ces itinéraires de rabattement vélo et automobile et les antennes vers les pôles non situés sur l'itinéraire, le **schéma de signalisation** de l'itinéraire doit concerner tout le **fuseau situé à 5km** de part et d'autres de l'itinéraire.

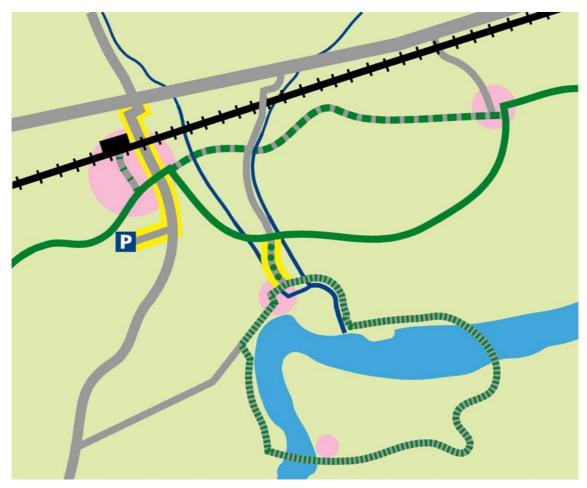


Illustration 6 : Rabattement automobile vers l'itinéraire





#### 3.4 Antennes

A l'inverse des itinéraires de rabattement, les antennes servent, depuis l'itinéraire principal, à **desservir les pôles d'intérêt touristique et de services** (gares, pôles d'hébergements) situés à proximité (moins de 5km). Sur un chemin de halage ou une ancienne voie ferrée, la signalisation des antennes est presque plus importante que la signalisation de l'itinéraire principal dont la direction est évidente le long du canal.

La signalisation de ces itinéraires cyclables relève de la signalisation vélo mais les ensembles ne comportent pas l'identifiant européen de l'itinéraire.

Ces antennes doivent répondre aux **mêmes critères de sécurité** que l'itinéraire principal (<1000 véhicules jours, idéalement <500 ou aménagements cyclables).

Le jalonnement partant de l'itinéraire principal doit être **continu et homogène** jusqu'au pôle de destination quelque soit le gestionnaire de la voirie.

Seuls les pôles comportant des services et des points d'intérêt touristique sont jalonnés.

En zone rurale, pour être homogène, la signalisation des antennes doit relever plus du maître d'ouvrage de l'itinéraire principal que des gestionnaires des voies.



Illustration 7 : Antennes vers pôle, site touristique ou gare



### 3.5 Boucles

Les collectivités traversées par l'itinéraire principal peuvent articuler autour de l'itinéraire principal, des boucles locales permettant de bien **irriguer leur territoire**. Le schéma de signalisation doit bien intégrer d'éventuels projets de boucles des territoires traversés.

L'itinéraire principal devient la colonne vertébrale d'un réseau plus destiné aux touristes en séjours et aux résidents.

Les boucles peuvent être identifiées par des pastilles de couleur ajoutées aux ensembles de signalisation.

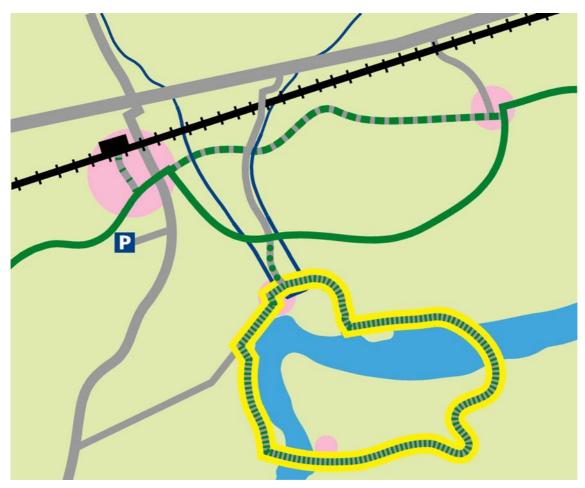


Illustration 8 : Itinéraire en boucle





## 3.6 Les signalisations complémentaires :

Afin d'améliorer l'orientation des usagers sans surcharger la lisibilité de la signalisation cyclable, un certain nombre de panneaux de signalisation peuvent être utilisés :

#### 3.6.1 Signalétique locale de service :

La signalisation des services (hébergements, offices de tourisme, points d'eau, réparateur de vélo...) relève d'un plan d'ensemble communal, idéalement inter-communal non réservé aux seuls cyclistes. Cette signalisation peut s'appliquer, de manière générale, sur du matériel de type bi-mâts.



#### 3.6.2 Panneaux de localisation :

Panneau d'entrée et sortie de ville, de département, de région. Les panneaux d'entrée de ville peuvent comporter un cartouche en dessous indiquant leur appartenance à une collectivité (Département, PNR, Région...) sans introduire de confusion.

Autres panneaux de localisation : ils servent à nommer des hameaux, une rivière ou un ruisseau, une allée forestière ou un carrefour, un point singulier... Ils sont une aide précieuse à la localisation sur une carte.

#### Panneaux d'indication :

Quand il n'existe pas de signalétique locale de service ou que des services sont situés en proximité immédiate de l'itinéraire mais non visibles, des panneaux d'indication peuvent être utilisés.







#### 3.6.4 Relais d'information service :

Situés aux principales entrées de l'itinéraire, idéalement avec un minimum d'une implantation tous les 5 à 10km, ils comportent une face à échelle large permettant d'avoir une vue globale de l'itinéraire et une face plus précise du territoire traversés comportant les réseaux cyclables, les principaux services et points d'intérêts à proximité.





#### 3.6.5 Fin provisoire d'itinéraire :

Lorsque le maître d'ouvrage souhaite ne pas baliser d'itinéraire provisoire entre deux sections en service et interrompt de ce fait la continuité. Il doit l'indiquer sur un panneau de fin provisoire d'itinéraire.



#### 3.6.6 Bornage de l'itinéraire.

Pour des questions de sécurité, d'entretien mais aussi d'aide à la localisation des usagers, l'itinéraire peut faire l'objet d'un bornage kilométrique. Ces bornes peuvent être peintes sur la chaussée (à reprendre tous les 3 ans), soit réalisées en plastique et fixées à plat (pour éviter d'éventuels problèmes lors des fauches) au bord de la chaussée. La borne comprend l'identifiant de l'itinéraire, le numéro du kilomètre et peut comprendre le logo du département. Pour des questions de facilité, le bornage peut être remis à 0 département par département.



Si la signalétique locale de services relève d'un niveau communal ou inter-communal, les autres types de panneaux relèvent plutôt du maître d'ouvrage de l'aménagement.

#### 3.6.7 La promotion

Parallèlement à la signalisation routière, les usagers peuvent aussi utiliser des informations contenues dans des documents édités à leur intention. Ces documents permettent d'éviter de surcharger la signalisation directionnelle avec des informations peu pérennes :

Cartes routières générales (la Région devra veiller à informer les principaux éditeurs, essentiellement Michelin et IGN de la réalisation de l'aménagement cyclable) ou édition de cartes spécifiques (voir plus loin dans les outils de promotion).

Topo-guides de l'itinéraire ou de boucles : il s'agit d'ouvrages décrivant un itinéraire (linéaire ou en boucle) avec une carte dont l'échelle varie généralement du 1/50000ème au 1/100000ème et contenant de nombreuses informations pratiques culturelles, touristiques, de service (localisation, horaires, hébergement, alimentation...). Réédité à périodes régulières ces ouvrages peuvent éviter une signalisation trop importante et rapidement obsolète.

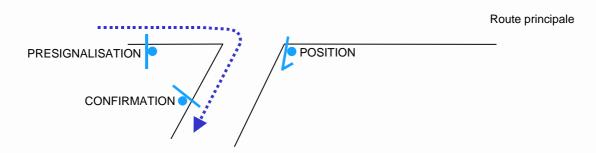
Fiches d'itinéraires : si le topo-guide s'adresse au voyageur itinérant ou à un usager qui souhaite une offre variée et nombreuse, les fiches d'itinéraires s'adressent à une clientèle plus de passage ou en cours séjours dont les besoins sont différents.

**Brochures** : elle est destinée à informer une cible potentielle et à lui permettre de préparer son voyage.



# 4. Types et implantation de panneaux

Trois types d'implantations peuvent être réalisés :



### 4.1 Les types de panneaux

#### 4.1.1 Panneaux de pré-signalisation

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

- Ils permettent aux cyclistes de préparer sa manœuvre et une fois arrivé dans l'intersection de se concentrer sur la sécurité.
- Dans les carrefours déjà encombrés de panneaux, notamment en agglomération ou à des intersections avec des routes départementales, ils offrent une meilleure lisibilité.
- L'implantation en pré-signalisation permet une plus grande latitude de pose au meilleur endroit.
- Le panneau est le plus souvent situé moins loin du cycliste (1m sur le côté) qu'en position dans une large intersection (5 à 10m).

#### 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.



#### 4.1.2 Panneaux de position

Les panneaux de position normalisés sont placés à l'endroit où l'usager doit faire sa manœuvre.

Sur des panneaux de position de hauteur inférieure à 200cm, le panneau doit être rectangulaire, la direction étant indiquée par deux triangles verts. Sur des panneaux de plus grande taille, le panneau peut être en forme de flèche.

Les panneaux en position sont à utiliser **en complément de la pré-signalisation** :

- Dans les changements importants de statuts de voie
- Dans des mouvements non « naturels » : retour en arrière, indication routière présentant une direction différente de l'itinéraire cyclable
- Dans des mouvements à angle très prononcé (>90°)

Ils peuvent également être utilisés seuls dans des intersections simples présentant une bonne visibilité de loin.



#### 4.1.3 Panneaux de confirmation

Les panneaux de confirmation comportent les deux mentions de destination lointaine en haut et de proximité en bas avec les mentions de distance, sans flèche directionnelle.

Ils sont à implanter :

- en section courante longue sans intersection signalée, afin de « rassurer » les usagers,
- en début d'étape, en sortie de ville ou après une aire d'arrêt importante,
- après une intersection comportant un mouvement complexe, peu « naturel » pour rassurer.

Ces panneaux sont donc à implanter très ponctuellement.





#### 4.1.4 Panneaux simplifiés

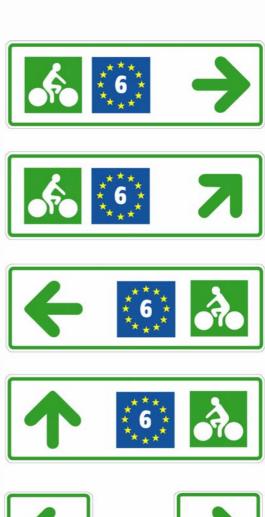
Les panneaux simplifiés comportent **uniquement une flèche de direction sans mention** des destinations. Sur l'itinéraire principal, le panneau simplifié comporte l'identifiant de ou des itinéraire(s). Sur les variantes, antennes, rabattement, l'identifiant n'est pas présent.

Ils sont privilégiés dans tous les **mouvements simples**. En pratique **2/3 des panneaux** d'une véloroute sont des panneaux simplifiés.

Ces panneaux simplifiés sont utilisés en position ou en pré-signalisation.

**L'orientation** de la flèche peut être adaptée à la situation (haut, haut-droit, droit — droit bas).

L'utilisation du panneau peut être adaptée en **vertical ou horizontal.** 





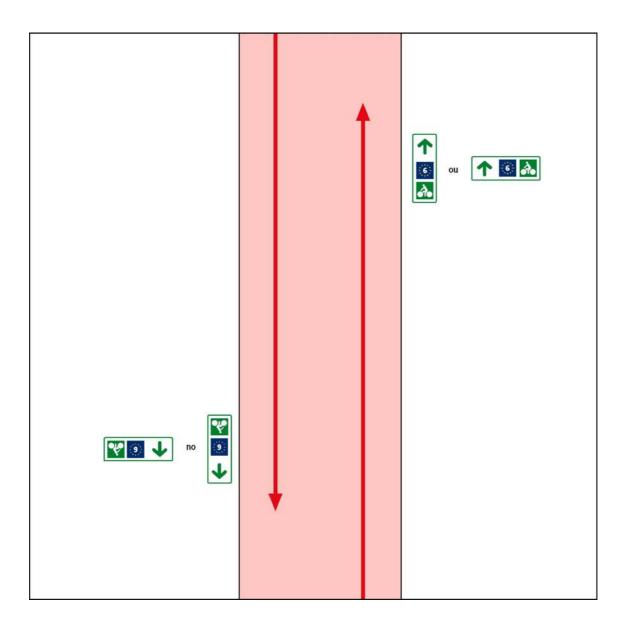


## 4.2 Les modes d'implantation

En pratique, les différents types de panneaux sont utilisés en fonction de la situation

#### 4.2.1 Rappel de l'itinéraire

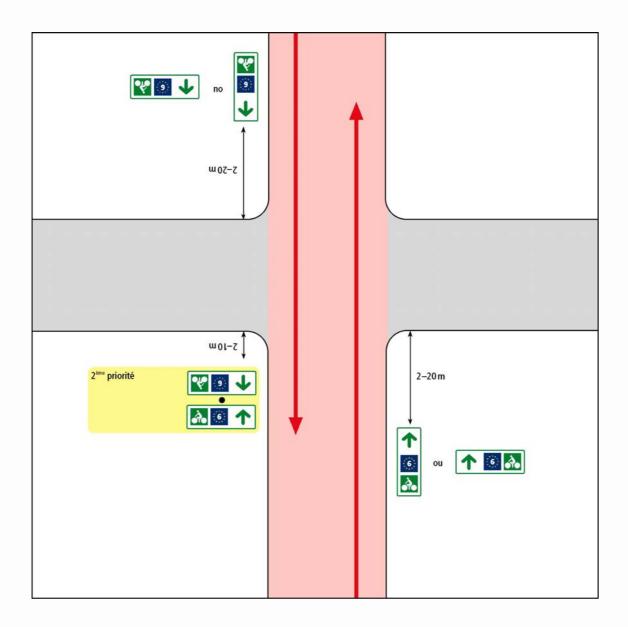
Sur les longues sections sans intersections (plus de 2 à 3km), un rappel avec un panneau simplifié peut être implanté pour rassurer l'usager. Le panneau peut être utilisé en vertical ou horizontal :





#### 4.2.2 Intersection avec une voie secondaire

Une intersection simple avec une voie routière secondaire peut être traitée avec des panneaux simplifiés en présignalisation 2 à 20m avant l'intersection. Si l'intersection ne présente pas de problèmes de visibilité, les panneaux peuvent être implantés dos à dos sur un même mat.

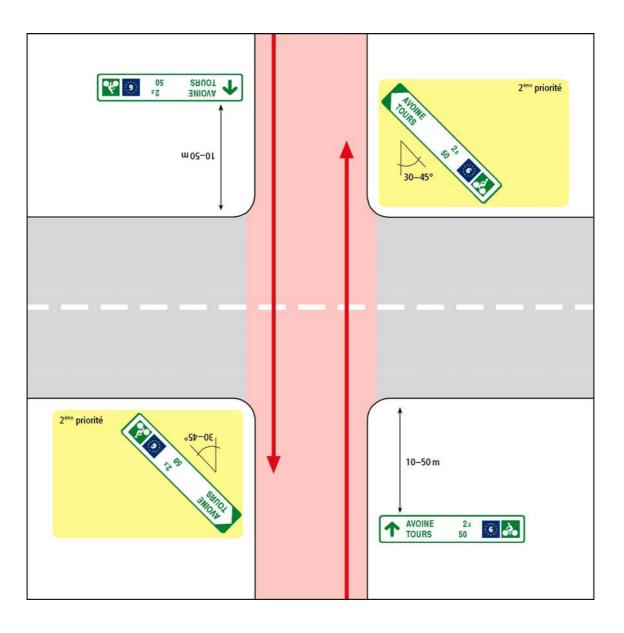


#### 4.2.3 Intersection avec une voie routière importante

L'implantation de panneaux de pré-signalisation est à privilégier pour permettre aux cyclistes d'anticiper sa manœuvre. Lors d'intersection avec une voie principale, les mentions et distances sont à indiquer.

Des panneaux en position peuvent être implantés pour renforcer

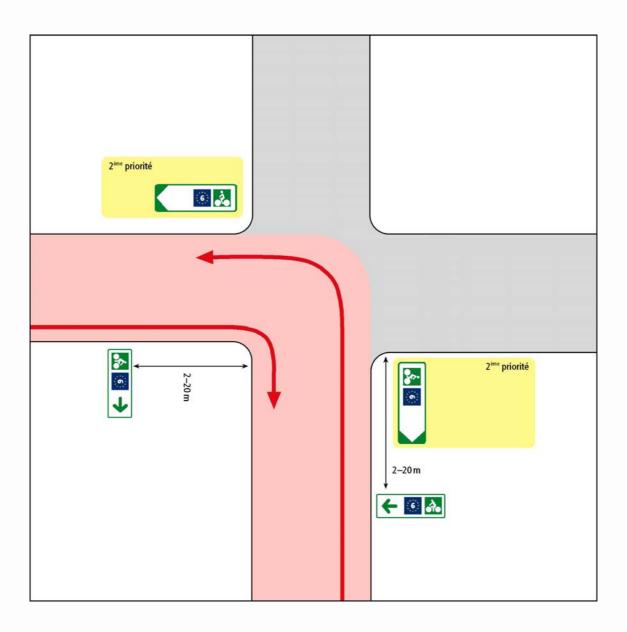
.





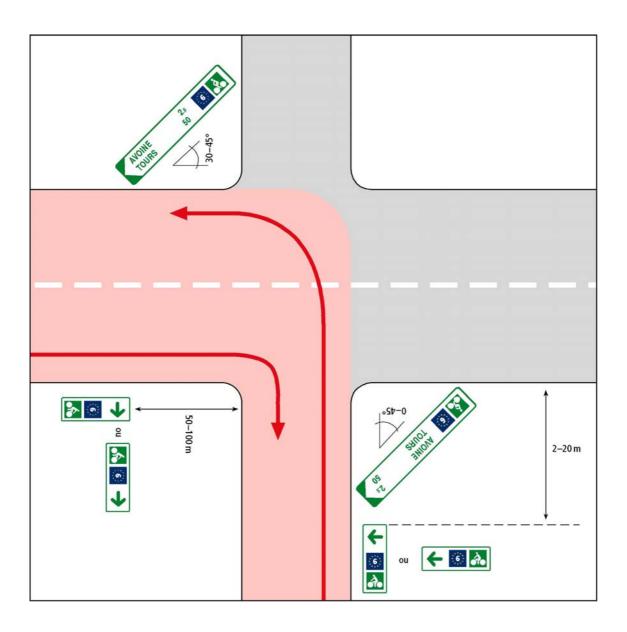
#### 4.2.4 Intersection en tourne à gauche sur une voie secondaire

Une implantation de panneaux simplifiés en présignalisation est préconisée. Le renforcement avec un panneau simplifié en position est à retenir en descente ou dans le cas d'une visibilité réduite.



#### 4.2.5 Intersection en tourne à gauche vers une voie principale

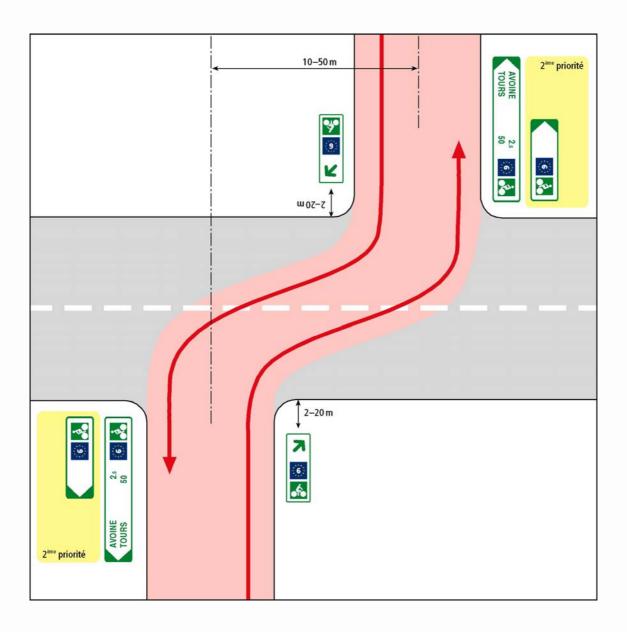
Dans ce cas, l'implantation d'un panneau simplifié en pré-signalisation doublé d'un panneau en position avec les mentions de distances est préférable.





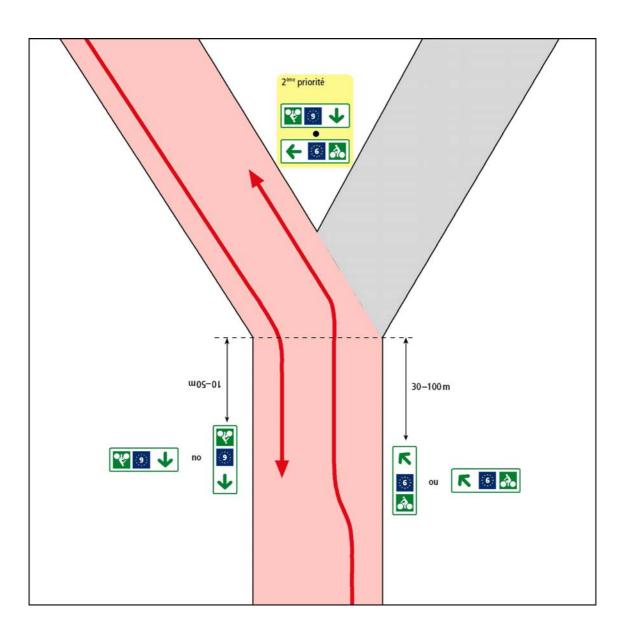
#### 4.2.6 Intersection en chicane

Dans le cas d'une intersection en chicane sur une route principale, l'implantation d'un panneau de présignalisation simplifié permet au cycliste d'anticiper sa manœuvre. Un panneau en position avec mention (ou non) vient renforcer le dispositif.



#### 4.2.7 Intersection en Y

Dans ce cas, un panneau simplifié en pré-signalisation comportant une flèche oblique donne toute satisfaction dans un sens. Dans l'autre sens un panneau simplifié placé en position suffit.

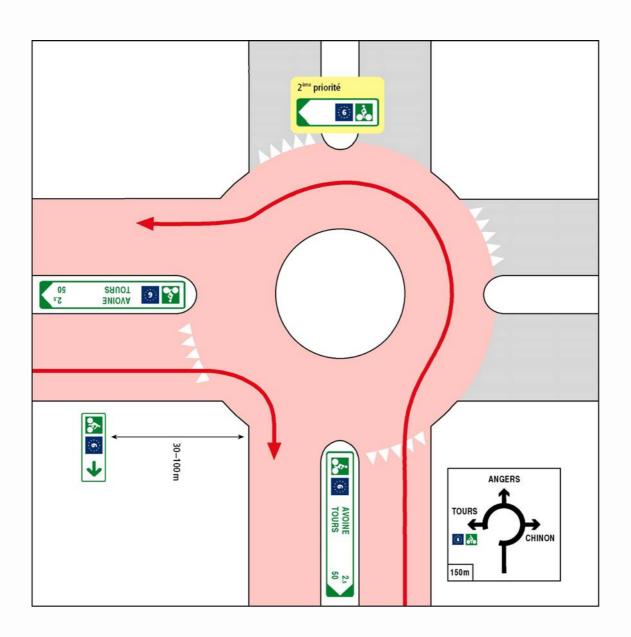


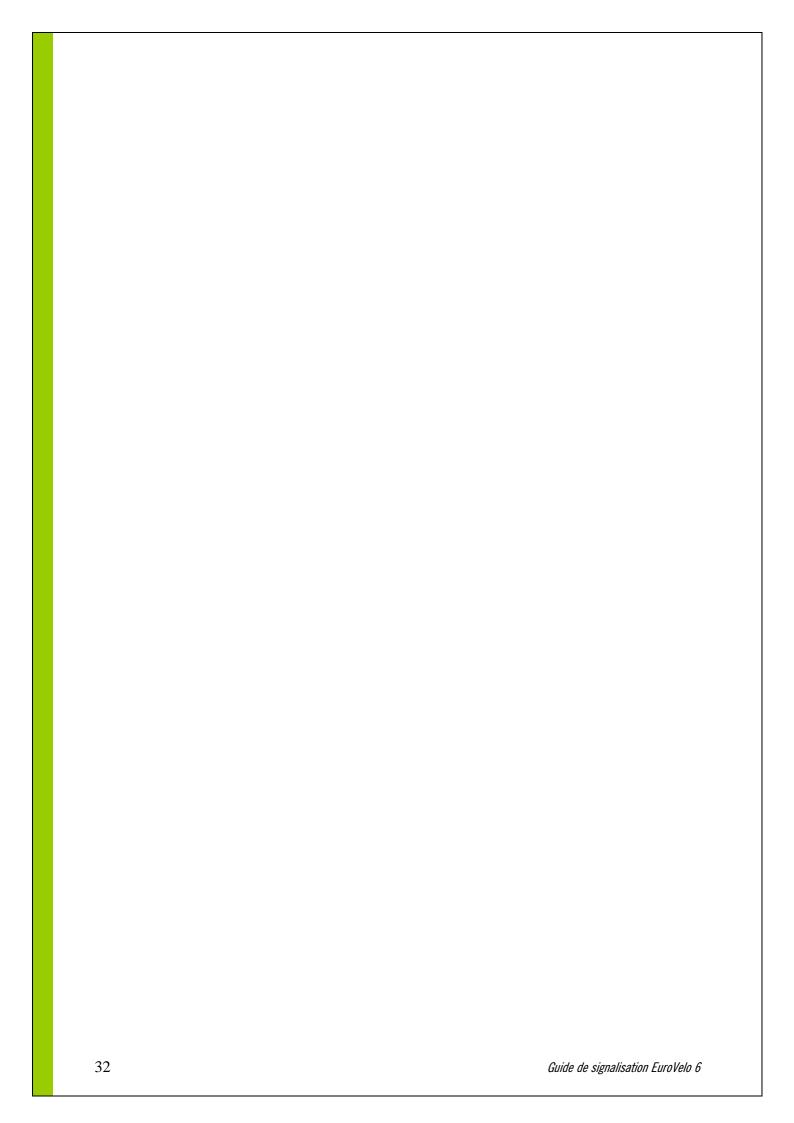


#### 4.2.8 Intersections complexes

Dans le cas d'intersections complexes (giratoire, carrefours avec voies de présélection...), le cycliste doit anticiper son mouvement dans l'intersection pour pouvoir se concentrer sur la sécurité. Différentes solutions peuvent être utilisées :

- Intégration des indications des vélos dans la signalisation générale (par exemple schéma de giratoire) + signalisation simplifiée en position
- Forme spéciale vélo dans le schéma de carrefour + signalisation simplifiée en position
- Panneau avec mention en pré-signalisation + signalisation simplifiée en position + éventuellement panneau en confirmation







## 5. Règles générales d'implantation

## **5.1 Hauteurs sous panneaux**

#### 2,30 m en agglomération

1 m ou 2,30 m hors agglomération : la hauteur optimale d'implantation pour un cycliste est de 1m environ en rase campagne. La hauteur de 2,30 m est préconisée hors agglomération quand le panneau risque

d'être masqué ou qu'il existe un risque fort de dégradation (passage d'engins agricoles ou de poids lourds).

## 5.2 Distances d'implantation des panneaux

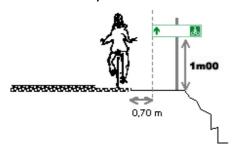
La distance latérale minimale d'implantation mesurée depuis le bord de la voie et l'aplomb de l'arrête de panneau installé à une hauteur inférieure à 2,30 m doit être à un **minimum de 70 cm**.

Pour les panneaux installés à une hauteur supérieure à 2,30 m la distance du bord de la voie au mat doit être au minimum de 70 cm.

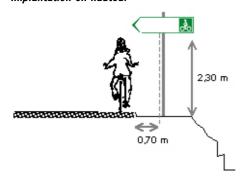
Dans un virage, particulièrement en descente lorsque la vitesse est élevée, cette distance doit être augmentée de 60 cm, soit 1,30 m.

La distance de sécurité doit être augmentée de 25 cm lorsque la visibilité du panneau se fait au dernier moment.

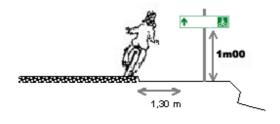
#### Cas standard d'implantation



#### Implantation en hauteur



#### Implantation en descente ou en virage



#### Pose sur des mats séparés

La pose des panneaux sur des mats spécifiques est à privilégier. Elle permet une plus grande latitude de pose. L'utilisation de mats spécifiques (par exemple de couleur verte) permet de mieux les identifier de loin.

La pose de mats avec un fourreau permettant un changement du mat sans arracher le massif d'ancrage est à préférer

34



## 6. Composition des panneaux

#### **6.1 Mentions**

Les panneaux doivent comporter préférentiellement deux lignes de mentions,

- une mention longue du pôle majeur suivant (niveau 3) lorsqu'il est situé à moins de 50km environ ou d'un pôle inférieur (niveau 2.5 sinon) si le pôle de niveau 3 est situé plus loin.
- une mention courte du pôle de proximité suivant (niveau 0.5 minimum et/ou comportant des services pour le cycliste, commerces...).

Le schéma directeur de signalisation fixe les priorités de mentions. Même s'il existe des règles hiérarchiques précises, une approche qualitative est nécessaire pour arbitrer ces priorités.

#### **6.2 Indication des distances**

Elle est particulièrement utile 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.
- Lorsque l'usager peut choisir entre un itinéraire principal et une variante.
- Tous les 3 à 4 Km, afin de fournir une information continue aux usagers.

En dessous de 5 Km, l'utilisation des hectomètres est un plus pour le cycliste. 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.

## 6.3 Taille de lettrage

La lisibilité des indications est considérée comme satisfaisante lorsque la distance de lecture est inférieure à 250 fois la taille de lettrage. Une indication de hauteur 50mm est lisible à 12.5m. Sachant que le temps approximatif de lecture est de 3 secondes et qu'un cycliste itinérant parcourt entre 4m/s (14.4 km/h) et 6m/s (21.6 km/h), la lisibilité doit être assurée entre 12 et 18m.

Le manuel du CERTU recommande principalement les tailles de 40 et 50mm (lecture entre 10 et 12.5m).

La taille de 40mm s'adapte bien aux panneaux standards de 15mm de haut avec deux mentions mais dans les intersections longues et complexes, la distance entre l'usager et le panneau est plus élevée. L'utilisation de panneaux en pré-signalisation + un rappel en panneau simplifié en position peut permettre d'assurer une lisibilité correcte. A défaut, l'utilisation de panneaux de plus grande taille, contrairement aux recommandations du CERTU, nous paraît indispensable.

### **6.4 Type de lettrage**

| L 1 | Caractère droits<br>majuscules    | Nom d'agglomération   |
|-----|-----------------------------------|---|
| L 4 | Caractère italique<br>majuscules  | Quartier, site touristique, service classés                               |
| L 4 | Caractère italiques<br>minuscules | Quartier, site touristique, service<br>non classés<br>Indications « par » |

Les caractères utilisés seront conformes à l'instruction interministérielle IISR





## 6.5 Taille des symboles vélo, de l'itinéraire, du liseré

Le symbole vélo (comme la flèche dans les panneaux de pré-signalisation) a, suivant la réglementation routière, une taille de 2.5 fois la taille de caractère, soit un symbole carré de 100mm de côté pour une police de 40 mm. L'identifiant de l'itinéraire a une hauteur équivalente à 100mm.

L'interlignage entre les deux mentions et entre la mention et le liseré est de 20mm pour aligner le positionnement vertical du symbole vélo sur le haut de la mention longue distance et le bas de la mention de proximité.

Le liseré a une largeur de 5mm quelque soit la taille du panneau.

Illustration 9 : correspondance des dimensions de panneaux

| Police  | Symboles | Interlignage | Flèche | Listel | Haut. panneau |
|---------|----------|--------------|--------|--------|---------------|
| 40 mm   | 100 mm   | 20 mm        | 80 mm  | 5 mm   | 150 mm        |
| 50 mm   | 125 mm   | 25 mm        | 100 mm | 5 mm   | 200 mm        |
| 62.5 mm | 157 mm   | 32 mm        | 125 mm | 5 mm   | 250 mm        |

### 6.6 Modes d'intégration des symboles et identifiant

Plusieurs modes d'intégration du symbole vélo et de l'identifiant EuroVelo 6 sont possibles :

#### 6.6.1 Symbole vélo et identifiant EuroVelo6 accolés dans le panneau.

Cette solution retenue en Suisse consiste à accoler l'identifiant EuroVelo 6 et le symbole vélo dans chaque panneau.

#### **Avantages**

- Simple
- Peu coûteux
- Sans ambigüité avec 2 itinéraires se croisant

#### Inconvénients

- Panneaux plus longs
- Non reconnu officiellement dans la réglementation
- Symboles à répéter sur chaque panneau

#### 6.6.2 Symbole vélo et identifiant EuroVelo6 dans une lame supérieure

Un panneau supplémentaire comprenant le symbole vélo et l'identifiant EuroVelo6 est fixé au dessus du panneau de mention.

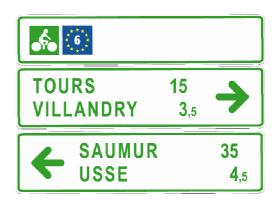
#### **Avantages**

- Bonne adaptabilité à l'évolution des grands itinéraires : permet de rajouter un symbole supplémentaire en cas de besoin
- Panneau moins large
- Solution acceptée sur le plan réglementaire

#### Inconvénients

- Ambigüité possible quand deux itinéraires se croisent : la solution peut consister à décaler les ensembles de panneaux
- Coût un peu plus élevé







#### 6.6.3 Identifiant EuroVelo6 en cartouche

Le symbole vélo reste dans le panneau mais l'identifiant est fixé au dessus du panneau de mentions en cartouche.

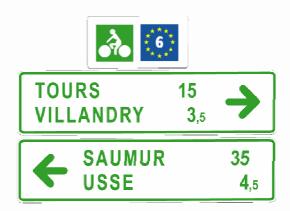
#### **Avantages**

- Même système que la signalisation routière
- Conforme à la réglementation

#### Inconvénients

- Ambigüité possible quand deux itinéraires se croisent
- Faible adaptabilité pour rajouter plusieurs identifiants d'itinéraire

Pour les panneaux simplifiés, la solution 1 d'intégration du symbole et de l'identifiant dans le panneau est retenue.



## 6.7 Caractéristiques du logo EuroVelo 6

La composition graphique du logo EuroVelo a été définie à l'échelle européenne selon les modalités suivantes :



Les caractéristiques de couleur du logo sont les suivantes :



Pantone: Reflex Blue cmyk: 100/80/0/0 RGB: 0/51/153 www: 003399



Pantone: yellow cmyk: 0/0/100/0 RGB: 255/204/0 www: FFCC00



Frutiger 87 ExtraBlackCn



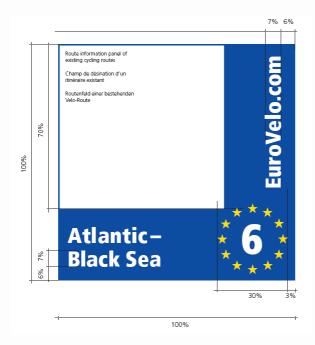
## 6.8 Superposition d'itinéraire européen et régional

Dans de nombreux cas de figure, l'itinéraire européen emprunte un itinéraire régional déjà identifié et ayant un logo spécifique. Plusieurs solutions de composition ont été laissées ouvertes à l'initiative des Régions :

- Une intégration des deux identifiants
- Deux identifiants accolés

# 6.8.1 Identifiants européen et régional intégrés

Un identifiant intégré comprenant l'identifiant de l'itinéraire régional avec en bas à droite le logo 6,t éventuellement en bordure basse une mention du nom de l'itinéraire dans la langue du pays traversé. La mention de l'adresse du site internet portail n'a pas été retenue en France contrairement à la Suisse et l'Allemagne. Cette solution d'intégration a été retenue sur la Loire à Vélo sans mention du nom de l'itinéraire.





# 6.8.2 Identifiants européen et régional accolés

L'identifiant régional peut également être accolé à l'identifiant européen, soit dans le panneau, soit en

cartouche ou sur un panneau supérieur, au dessus du panneau de mention. C'est le choix fait par la région Bourgogne.

Solution avec les deux logos accolés en deux panneaux



Solution avec les deux logos accolés intégrés au panneau





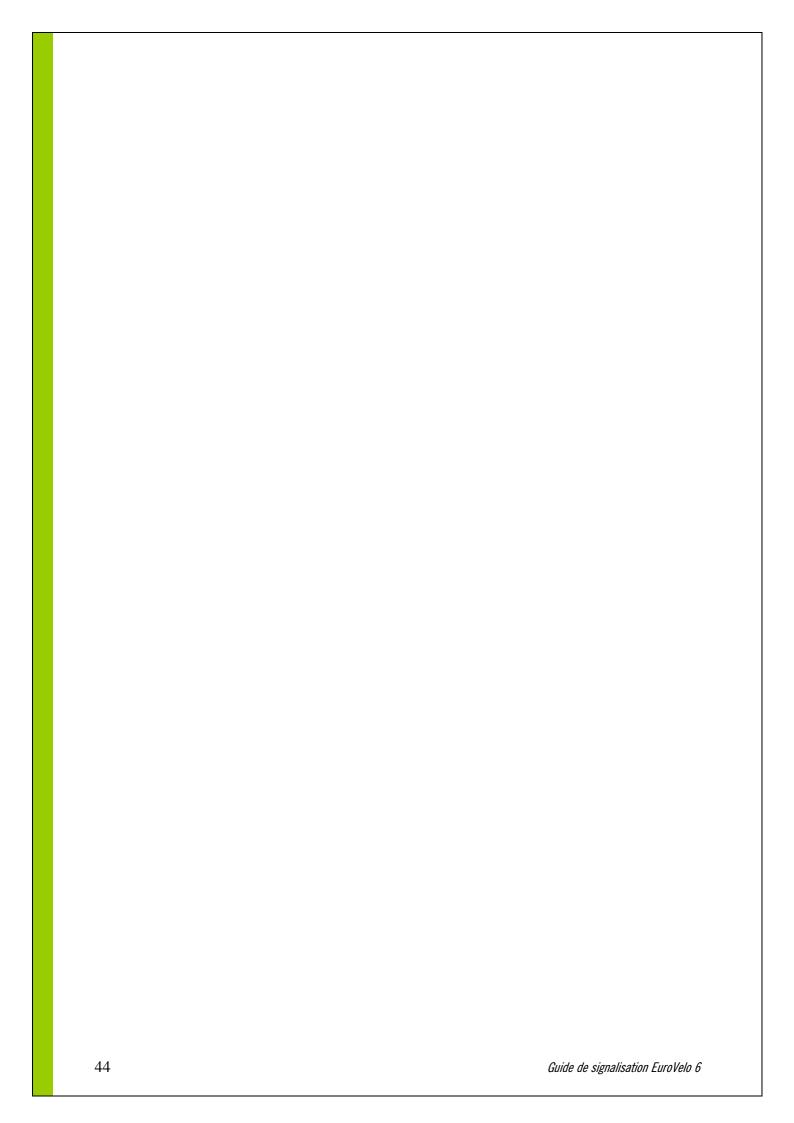
## 6.9 Taille de panneau

Les panneaux standards avec deux mentions de taille 40mm ont une hauteur de 150mm.

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 200mm sont dans ce cas utilisés.

Les panneaux simplifiés ont une hauteur standard de 200mm.

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





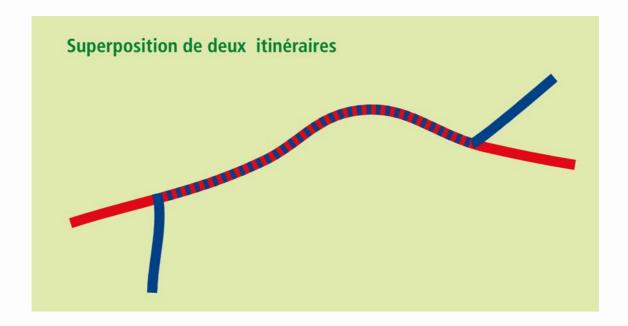
# 7. Superposition d'itinéraires

### 7.1 Superposition de deux itinéraires cyclables dénommés

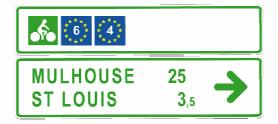
Lorsque deux itinéraires cyclables identifiés (itinéraires européens, nationaux ou régionaux) se superposent sur une longue distance (plusieurs dizaines de kilomètres), les deux identifiants d'itinéraires sont accolés. Ce cas de figure se rapproche de celui traité dans le point 6.8.2.

Dans la mesure du possible, les indicateurs mentionnant les destinations ne devraient comporter deux itinéraires que si tous les deux y aboutissent.

Lorsque les deux itinéraires se superposent sur courte distance pour se croiser, les itinéraires sont dans ce cas divisés en deux panneaux séparés.



Sur tracé commun



Sur l'intersection de séparation des deux itinéraires

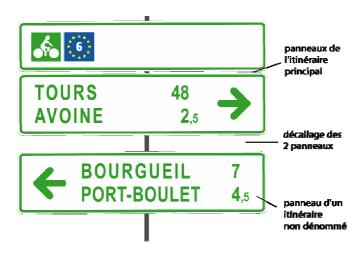


# 7.2 Superposition de l'itinéraire cyclable avec un autre itinéraire non dénommé

Plusieurs cas de figure se présentent :

Si le choix d'intégration de l'identifiant dans le panneau a été retenu, l'itinéraire non dénommé est mentionné par un panneau sans identifiant spécifique et traité comme une antenne (voir 3.4).

Si le choix de séparation sur deux panneaux des identifiants et des mentions a été fait, le panneau relatif à l'itinéraire non dénommé sera décalé vers le bas de façon à lever toute ambigüité comme le montre l'image ci-dessous.





## Documents EuroVelo 6

| Document 1 Document 2 | (anglais)<br>(français)         | Operating Guidelines  Manuel de référence  |
|-----------------------|---------------------------------|--|
| Document 3 Document 4 | (anglais)<br>(français)         | 2006 survey of traffic and economic impact<br>Enquête de fréquentation et d'impact économique 2006         |
| Document 6 Document 7 | (anglais)<br>(français)         | Guide to European - Best Practices for Intermodality Guide de bonnes pratiques européennes d'intermodalité |
| Document 8            | (français)                      | Diagnostic d'accessibilité de l'EuroVelo 6 en France, Suisse et Allemagne                                  |
| Document 9            | (français)                      | Actions d'amélioration des intermodalités en France  |
| Document 10           | (français)                      | Référentiel hébergement des touristes à vélo de l'EuroVelo 6 (France)                                      |
| Document 11           | (français)                      | Evaluation des éditeurs potentiels de topo-guides vélo   |
| Document 12           | (anglais)                       | A Method and the tools to promote and develop the natural and cultural heritage along EuroVelo 6           |
| Document 13           | (français)                      | Conception d'une méthode et d'outils de valorisation du patrimoine naturel et culturel de l'EuroVelo 6     |
| Document 14           | (français)                      | Conception de micro-jardins sur l'EuroVelo 6 - Bilan et reproductibilité                                   |
| Document 15           | (français/anglais/<br>allemand) | Manuel de signalisation des itinéraires EuroVelo   |
| Document 16           | (français)                      | Guide de signalisation de EuroVelo 6   |





















































