

# Signalisation directionnelle à l'attention des cyclistes

## Les nouvelles dispositions prévues en 2013

Cette fiche est destinée à donner une information rapide.

La contrepartie est le risque d'approximation et la non exhaustivité.

Pour plus de précisions, il convient de consulter les ouvrages cités en référence.

La présente fiche a pour objectif de présenter quelques extraits du guide « La signalisation des aménagements et des itinéraires cyclables » à paraître en 2013, afin de permettre aux gestionnaires d'itinéraires cyclables de prendre connaissance des évolutions prévisibles en la matière et de s'organiser en conséquence.

Le futur guide traitera également de la signalisation de police.

### Quelques principes de signalisation directionnelle des itinéraires cyclables

La signalisation de direction à l'attention des cyclistes assure la double fonction de leur donner la direction de la destination choisie et de confirmer de loin en loin qu'ils se trouvent sur une liaison convenant à leurs besoins (repérage des lieux).

La signalisation doit répondre au besoin, crucial pour les cyclistes en long déplacement, de lisibilité de la continuité de l'itinéraire<sup>1</sup> choisi.

La signalisation satisfait à cette exigence à l'aide de panneaux, elle informe également sur la dénomination des voies empruntées.

C'est bien le rôle du gestionnaire de voirie que d'avoir conçu des aménagements à l'attention des cyclistes. C'est aussi son rôle que de donner des indications de direction à l'ensemble des usagers.

Cette logique mène donc le maître d'ouvrage, lorsqu'il étudie la signalisation directionnelle à

mettre en place, à guider naturellement le cycliste via des itinéraires adaptés ou réservés aux cycles.

En revanche, même si le gestionnaire a programmé et réalisé des aménagements séparant les cyclistes des usagers motorisés (pistes, bandes, voies vertes, etc.), les itinéraires précités peuvent emprunter des voies ouvertes à tous les usagers, notamment les zones de circulation apaisée. Le schéma directeur de signalisation n'a pas vocation à épouser intégralement le schéma des aménagements cyclables.

La signalisation de direction vient généralement en complément de la signalisation existante pour l'ensemble des usagers. Il va de soi qu'elle a son utilité sur les voies auxquelles les usagers motorisés n'ont pas accès, mais également sur des itinéraires astucieux où l'on cherche à dissuader le transit motorisé.



Certu 2013/08



MINISTÈRE  
DE L'ÉGALITÉ  
DES TERRITOIRES  
ET DU LOGEMENT

MINISTÈRE  
DE L'ÉCOLOGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT  
DURABLE  
ET DE L'ÉNERGIE

(1) Indication du chemin à suivre ; trajet parcouru : choisir son itinéraire sur la carte. Cf. Larousse

## Les contraintes du terrain

La difficulté de réaliser une signalisation de direction à l'attention des cyclistes vient de l'imbrication de deux approches complémentaires :

- les grands itinéraires ;
- le jalonnement de proximité.

Une même voirie accueille souvent des cyclistes en transit et des cyclistes effectuant des déplacements de proximité, la signalisation les intéressant doit être portée par un même matériel pour des raisons d'homogénéité.

C'est pourquoi il est nécessaire d'étudier un schéma directeur de signalisation cyclable dans lequel le maître d'ouvrage établira ses choix en vue d'offrir le meilleur compromis possible à l'aide des panneaux de signalisation. Les itinéraires de longue distance seront orientés : viendront prolonger ou compléter ces grandes liaisons, des liaisons plus courtes<sup>2</sup>, itinéraires astucieux, permettant au cycliste de rejoindre sa destination au plus court en utilisant par exemple des voies tranquilles.

Le cycliste subit de très nombreuses sollicitations visuelles qui compliquent le choix et le suivi de son itinéraire.

Le choix des itinéraires (*exercice du « que signaler ? »*) mérite donc bien une véritable étude. La nécessité de prendre en charge les cyclistes itinérants plaide a minima pour l'installation à l'entrée d'une zone agglomérée de Relais Informations Services (RIS) donnant, en plusieurs langues, les indications à suivre pour retrouver le ou les itinéraires en sortie d'agglomération.

Hors, agglomération, contrairement à la signalisation directionnelle classique, la signalisation des itinéraires cyclables s'inscrit rarement sur un réseau routier maillé reliant des pôles de tailles très diverses. Le nombre de destinations raisonnablement atteignables par un cycliste moyen est en effet nettement plus faible et les itinéraires pourvus d'aménagements cyclables beaucoup moins nombreux.

Pour autant les cyclistes, qui produisent eux-mêmes l'énergie nécessaire à leur déplacement, sont très sensibles à être correctement guidés et les détours ou allongements de parcours liés à une mauvaise signalisation leur sont particulièrement pénibles.

**Ces considérations plaident pour la réalisation d'un schéma directeur de signalisation cyclable adapté et cohérent, dont la méthodologie sera détaillée dans le guide Certu évoqué en préambule.**

## Les différents niveaux de voies adaptées aux cycles

Le territoire français est quadrillé par de multiples itinéraires de différents niveaux : itinéraires EuroVelo, véloroutes nationales et régionales, boucles locales, etc. Ces itinéraires empruntent diverses voiries plus ou moins dédiées, voies vertes, pistes cyclables, voies ordinaires, etc.

Une véloroute est un **itinéraire cyclable à moyenne ou longue distance, linéaire, continu, jalonné, sécurisé et incitatif**<sup>3</sup>. Les voies tranquilles et les voies vertes sont les supports privilégiés de ces itinéraires. Ils forment généralement, à grande échelle, le squelette sur lequel est mis en œuvre la majorité de la signalisation directionnelle.

Le schéma directeur de signalisation cyclable répartit les différentes directions à indiquer tant au niveau local qu'inter-régional en prenant en compte divers critères afin de ne poser que les panneaux nécessaires et suffisants.

## Le schéma EuroVelo

Ce schéma, porté par la European Cycling Federation (ECF), dont le centre national de coordination français est l'association des départements et régions cyclables (DRC), définit le réseau des itinéraires EuroVelo irriguant l'Europe et constitué de 14 itinéraires numérotés de 1 à 15<sup>4</sup>.



Le schéma des itinéraires EuroVelo - Septembre 2011

Ils sont signalés sur les différentes voiries supports à l'aide d'un logotype européen (Cf. p.4).

(2) De rabattement, etc. permettant d'irriguer le territoire.

(3) Atlas des véloroutes et voies vertes, situation juillet 2010.

(4) Il n'existe, à l'heure actuelle, pas d'itinéraire européen portant le numéro 14.

# Le schéma national des véloroutes et voies vertes (SN3V)



Le schéma national des véloroutes et voies vertes (SN3V)

Le SN3V a été lancé lors du Comité interministériel de l'aménagement et du développement du territoire (CIADT) de 1998 et actualisé lors du CIADT de mai 2010. Il est constitué de 47 véloroutes et voies-vertes (VVV) nationales complétant le réseau EuroVelo. Elles portent un numéro compris entre 30 et 94 (à l'exception de la véloroute de la Réunion qui porte le numéro 1).

Elles sont signalées sur les différents voiries supports à l'aide d'un logotype France Vélo Tourisme (Cf. p.5).

## Les schémas régionaux des véloroutes et voies vertes (SR3V)

Les schémas régionaux constituent le troisième grand niveau du réseau cyclable. Les itinéraires régionaux portent un numéro compris entre 200 et 999, selon un partage du territoire national en 7 secteurs.

Ils peuvent être signalés sur les différents voiries supports à l'aide d'un logotype France Vélo Tourisme (Cf. p.5).

## Les itinéraires cyclables structurants locaux

Certaines collectivités souhaitent :

- hiérarchiser leur réseau cyclable afin d'identifier des itinéraires continus structurants et les signaler en conséquence ;
- signaler certaines destinations en prenant en compte les pôles incontournables de déplacement et les ruptures avec la signalisation routière.

La composition des panneaux qui en découle doit être en harmonie avec celle des grands itinéraires.

## L'Observatoire National des Véloroutes et Voies Vertes

L'Observatoire National des Véloroutes et Voies Vertes (ON3V), mis en place en 2005 par les Départements & Régions Cyclables, est soutenu par le ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'énergie (MEDDE), en lien avec la Mission Nationale Véloroutes et Voies Vertes (MN3V).

Cet observatoire a pour objectifs :

- la mesure de l'état d'avancement du réseau des Véloroutes et Voies Vertes (VVV) ;
- le recensement des différents itinéraires (EuroVelo, nationaux et régionaux) ;
- la mutualisation des informations sur le réseau ;
- l'aide au pilotage, à la coordination et à la décision.

L'ON3V s'appuie sur un SIG constitué de plusieurs bases de données, notamment celle inventariant et décrivant (vecteurs et attributs) les tronçons qui composent ces itinéraires.

Les gestionnaires d'itinéraires cyclables, existant ou en projet, sont invités à prendre contact avec les DRC pour renseigner la base de données de l'ON3V et valoriser ainsi leur réseau cyclable :

[info@departements-regions-cyclables.org](mailto:info@departements-regions-cyclables.org)

## Introduction des logotypes

Pour ce qui concerne la signalisation des aménagements cyclables, le **logotype est un dessin libre** identifiant un itinéraire touristique. Il peut être utilisé sur des panneaux de type **Dv** (directionnelle vélo) dans le cadre précis fixé par l'instruction interministérielle de signalisation routière (IISR).

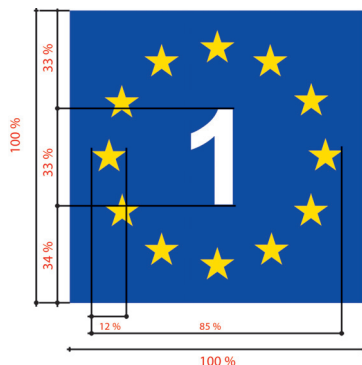
Il est à noter que le logotype définissant un itinéraire touristique donne des indications d'**intérêt général et permanent**. Il ne doit donc pas revêtir un caractère promotionnel (représentation d'une marque commerciale ou d'une collectivité par exemple).

## Logotypes identifiant un itinéraire EuroVelo

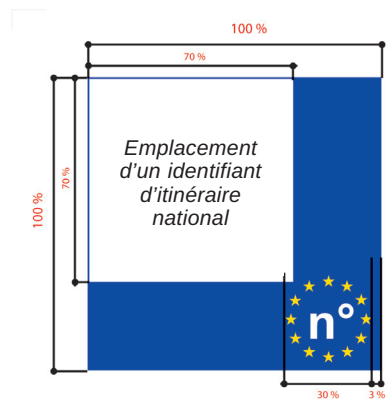
Les logotypes des itinéraires EuroVelo sont inscrits dans la résolution d'ensemble sur la signalisation routière de la commission économique pour l'Europe des nations unies.

En fonction des différents maîtres d'ouvrage concernés<sup>5</sup>, ils peuvent prendre les deux formes suivantes.

**EURO VELO**  
Version de base (exemple)



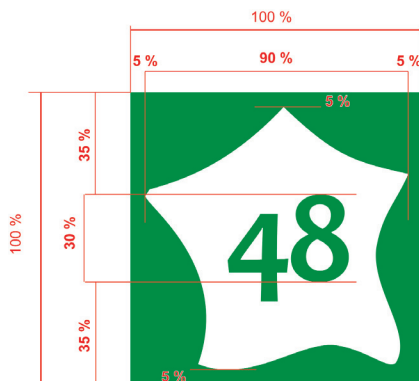
**EURO VELO**  
Version intégrant le logotype d'un autre itinéraire



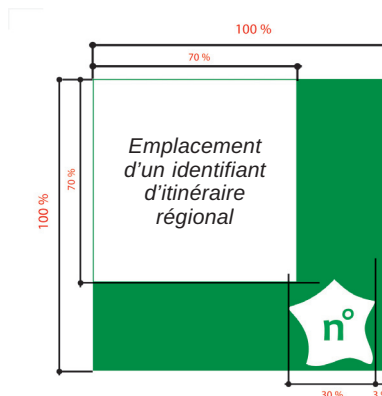
## Logotypes identifiant une véloroute et voie verte nationale

Ils suivent un principe voisin de celui des itinéraires EuroVelo et ont été conçus par France Vélo Tourisme (FVT), association regroupant l'État, les collectivités, les associations d'usagers et des opérateurs privés, dont l'objectif est de créer un point centralisé d'information sur les véloroutes et voies vertes françaises.

**VVV Nationale**  
Version de base (exemple)



**VVV Nationale**  
Version intégrant le logotype d'un autre itinéraire



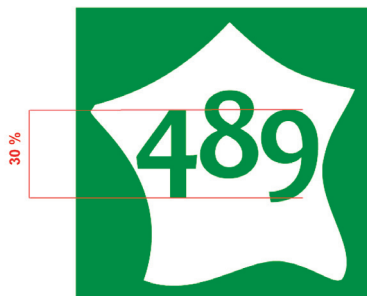
(5) Plusieurs itinéraires peuvent se chevaucher sur une même portion de voirie...

## Logotypes identifiant une véloroute et voie verte régionale

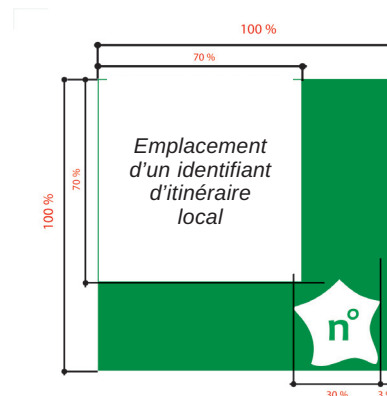
Les logotypes des véloroutes régionales ne sont pas définis. Ils sont à la discrétion du comité de pilotage de l'itinéraire concerné. Ils doivent cependant satisfaire aux exigences générales fixées par l'IISR (*Cf. supra*).

Ils peuvent présenter une forme analogue à celle des logotypes nationaux et il est souhaitable que le logotype soit de forme carrée de façon à harmoniser la signalisation des itinéraires nationaux et EuroVelo.

VVV  
Régionale  
Version  
de base  
(exemple)



VVV  
Régionale  
Version  
intégrant  
le logotype  
d'un autre  
itinéraire



## Logotypes identifiant des itinéraires structurant d'agglomération

Les logotypes des itinéraires structurants ne sont pas définis. Ils sont à la discrétion du comité de pilotage de l'itinéraire concerné. Ils doivent cependant satisfaire aux exigences générales fixées par l'IISR (*Cf. supra*). Il est souhaitable que le logotype s'inscrive dans une forme carrée et de décor différent de ceux des logotypes européens, nationaux et régionaux.

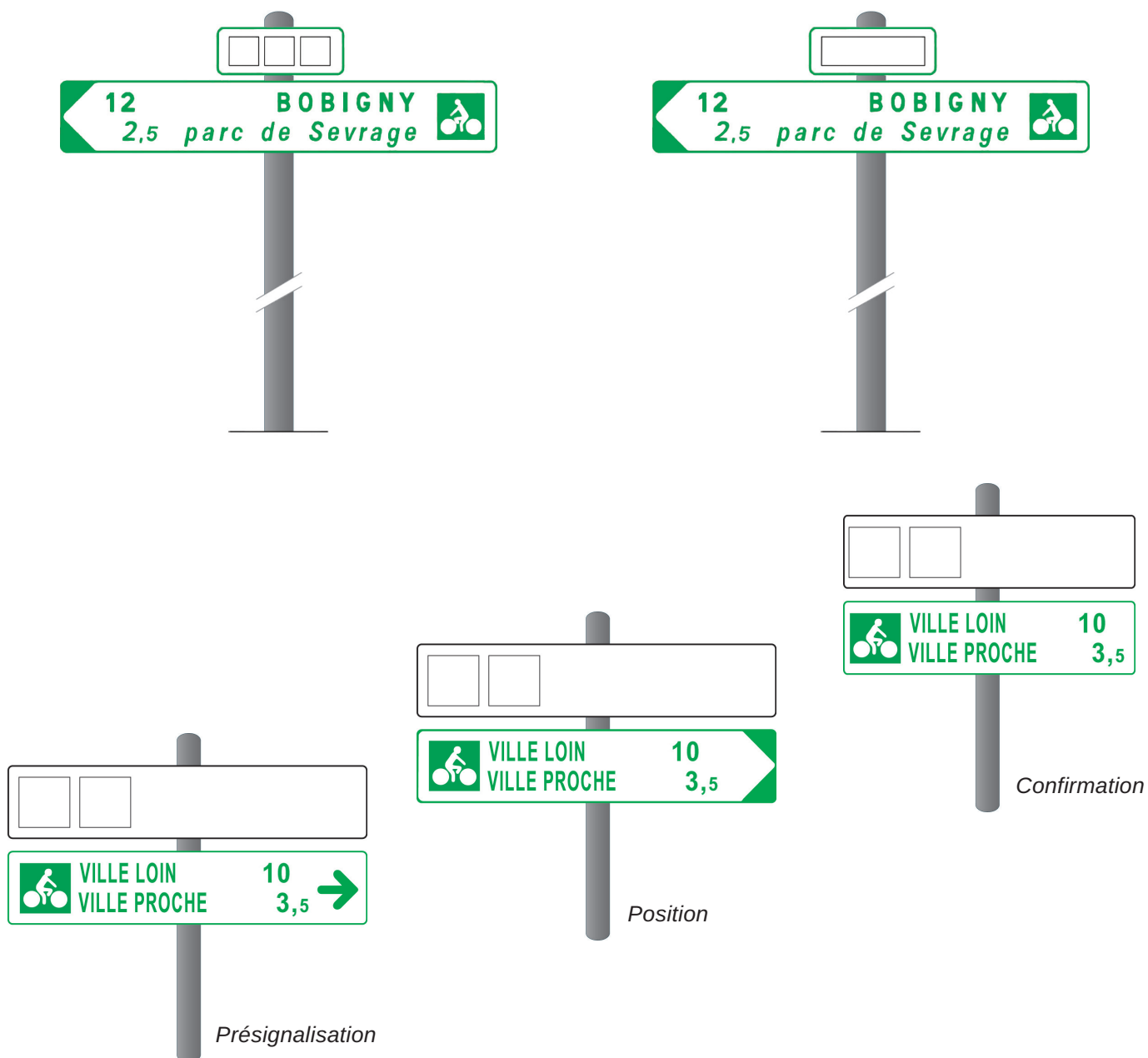
## Logotypes identifiant des boucles locales

Les logotypes des boucles locales ne sont pas définis. Ils sont à la discrétion du comité de pilotage de l'itinéraire concerné. Ils doivent cependant satisfaire aux exigences générales fixées par l'IISR (*Cf. supra*). Le logotype peut être de forme ronde pour se distinguer des logotypes précités.

## Positionnement des logotypes dans la signalisation Dv : exemples

Dans les exemples ci-dessous, les emplacements vides sont destinés à recevoir des logotypes de différents niveaux.

### Avec mention et indication(s) de distance (ou de durée en h<sup>6</sup> ou min)



Dans le cas où un seul logotype est utilisé, celui-ci peut être éventuellement inséré directement dans un panneau comportant mentions et distances (ou durées en h, min) :

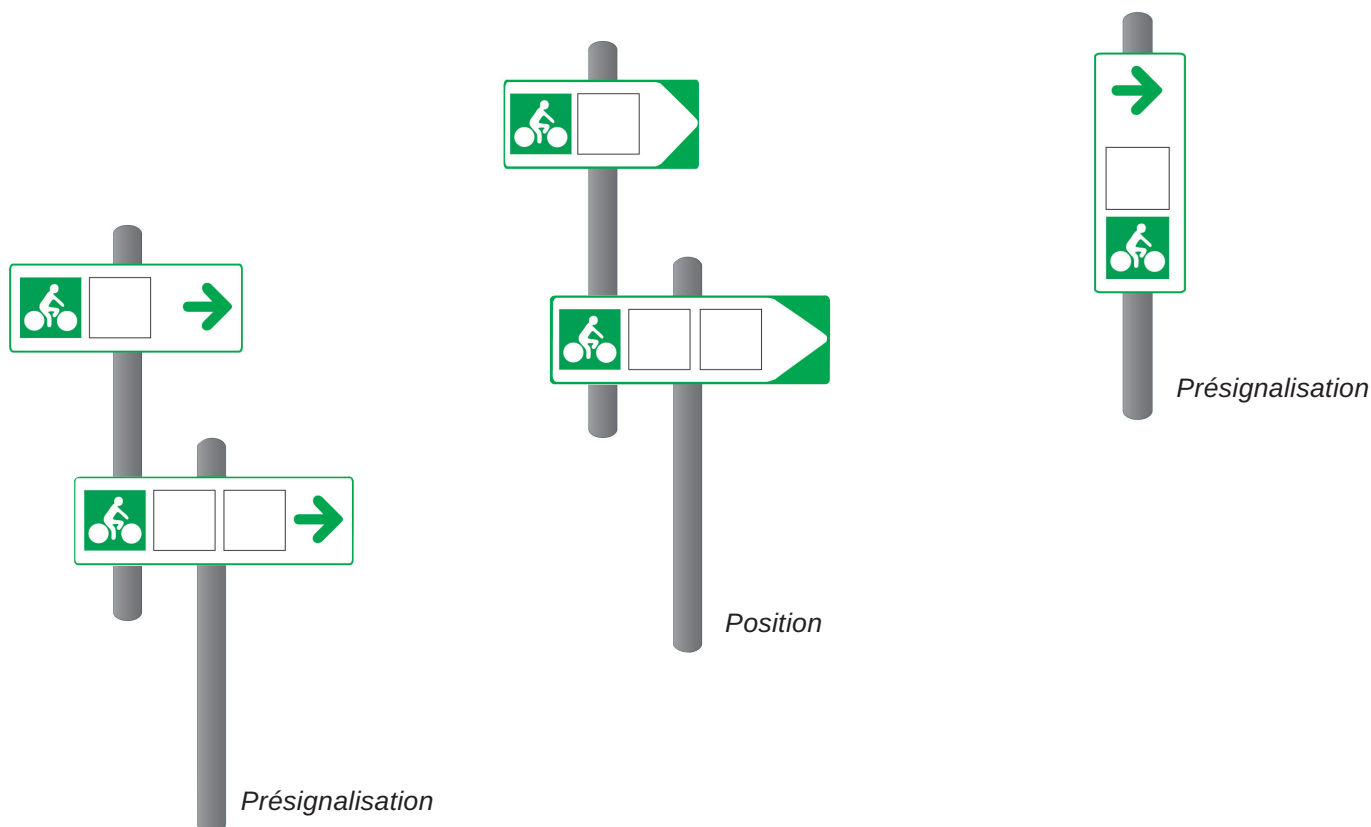


**Nota :** dans certains cas rares, le symbole blanc sur fond vert représentant un cycliste (symbole SC2) peut être positionné sur le panneau supportant les logotypes.



(6) Dans ce cas les chiffres sont suivis de l'indication « h » ou « min ».

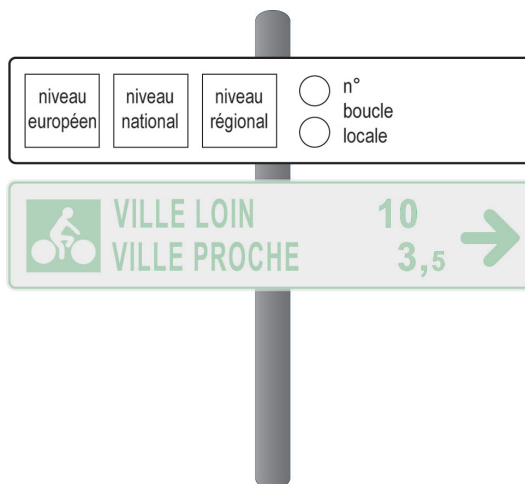
## Sans mention, ni indication



## Règle de juxtaposition de logotypes

Les différents logotypes possibles sur un même ensemble de panneaux doivent être hiérarchisés de la manière suivante.

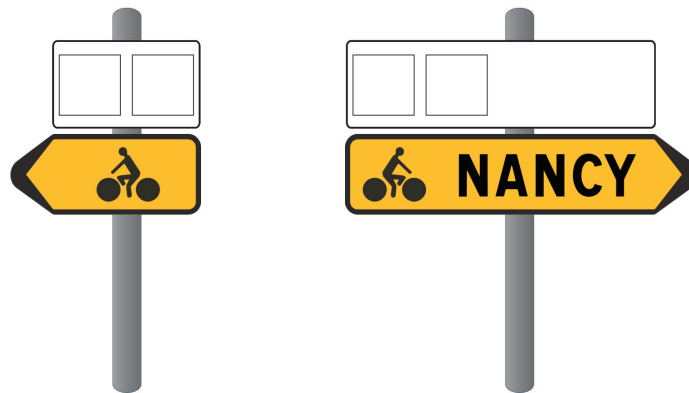
### Hiérarchisation des identifiants Principes généraux



## Itinéraires de déviation

En cas d'interruption temporaire d'un itinéraire (travaux...), lorsqu'une déviation est mise en œuvre, la continuité des directions signalées doit être assurée. Les cyclistes sont alors pris en charge par des panneaux à fond jaune caractérisant la signalisation temporaire.

On pourra les compléter par des logotypes en fonction des besoins locaux.



© Certu 2013  
La reproduction  
totale ou partielle  
du document doit être  
soumise à l'accord  
préalable du Certu.

Collection Essentiel  
ISSN : 2263-8725

Maquette & Mise en Page :  
Antoine Jardot  
DADT - VIA  
CETE Normandie Centre  
02 35 68 89 33

## Bibliographie

- Recommandations pour les itinéraires cyclables - LYON, Certu 2005

La série « Vélo » a été réalisée par les groupes de travail du RST pilotés par le Certu.  
Cette série de documents a pour seule vocation de constituer un recueil d'expériences.  
Ce document ne peut pas engager la responsabilité de l'Administration.

Ces fiches sont disponibles en téléchargement sur le site du Certu ( <http://www.certu.fr> ).

### AUTEURS DE LA FICHE

**Thomas Jouannot et Daniel Lemoine**  
Certu

**Pierre Toulouse**  
Coordination interministérielle  
pour le développement de l'usage du vélo

DÉPARTEMENTS & RÉGIONS  
**Cyclables**

### VOTRE CONTACT AU CERTU

**Thomas Jouannot**  
04 72 74 58 69  
[thomas.jouannot@developpement-durable.gouv.fr](mailto:thomas.jouannot@developpement-durable.gouv.fr)

**Secrétariat** : 04 72 74 59 61  
[voi.certu@developpement-durable.gouv.fr](mailto:voi.certu@developpement-durable.gouv.fr)

**Mais également les correspondants vélos des CETE :**  
Est (F. Tortel), Lyon (F. Teissier),  
Méditerranée (J. Cassagnes), Nord-Picardie (B. Deboudt),  
Normandie Centre (J. Lecointre), Ouest (G. Aboucaya),  
Sud-Ouest (B. Lacroux), DRIEA (JF. Durand).