



CHARTRE DE JALONNEMENT



Bois de la Tussion 1.5

2023



INTRODUCTION

LES PRINCIPES DE LA SIGNALISATION DIRECTIONNELLE CYCLABLE



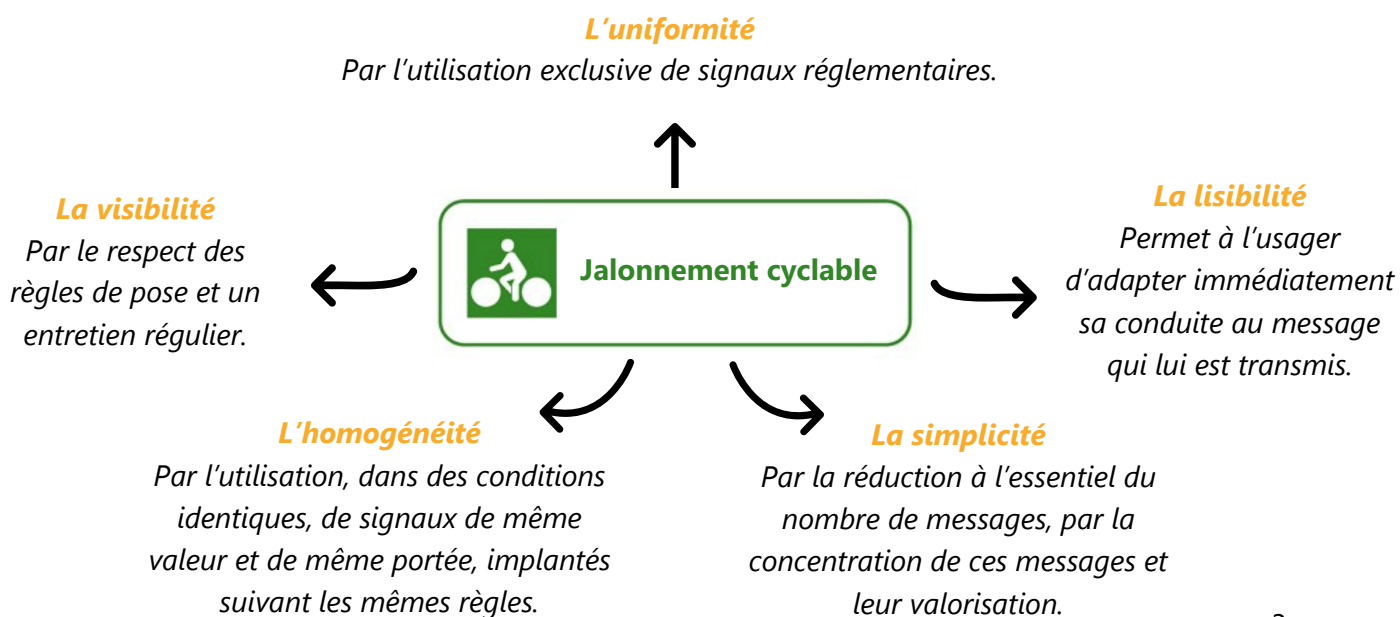
1 INTÉRÊTS DE LA SIGNALISATION DIRECTIONNELLE CYCLABLE

A des fins quotidiennes ou touristiques, la pose de signalisation directionnelle cyclable participe pleinement au développement des pratiques cyclables.

Le jalonnement conforte les déplacements des cyclistes de diverses manières :












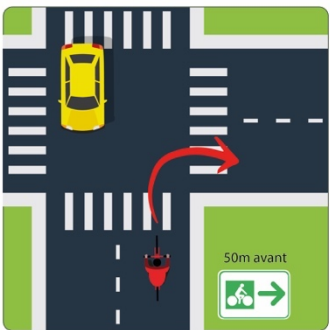

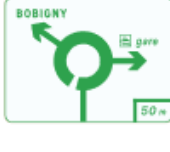









Le CERTU, à l'instar des critères essentiels édifiant la réalisation des aménagements cyclables - sécurité, cohérence, continuité, efficacité et confort -, identifie « **cinq critères d'efficacité pour la signalisation cyclable** » (CERTU, 2004) :



2 CADRE RÉGLEMENTAIRE

Les panneaux dédiés à la signalisation directionnelle cyclable, communément nommé Dv, sont issus de l’Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (IISR) - cinquième partie - datant de janvier 2019. Celle-ci constitue l’assise réglementaire et décline les panneaux Dv en plusieurs catégories :

CATÉGORIE DE PANNEAUX	MODALITÉS	POSITIONNEMENT	VISUELS DES DIFFÉRENTS PANNEAUX
Panneaux d’identification d’itinéraires cyclables Dv10	/	/	Dv11  Dv12 
Panneaux de position indiquant la direction à suivre à un carrefour Dv20	Placés où l’usager doit faire sa manœuvre. L’usager tourne avant le panneau. Peut porter une indication kilométrique.		Dv21a  Dv21a  Dv21b  Dv21b + Dv12     
Panneaux de pré-signalisation indiquant les destinations desservies au prochain carrefour Dv40	Placés en amont des carrefours (50m avant). L’usager tourne après le panneau. Peut porter une indication kilométrique.		Dv42a   Dv43a  Dv43b  Dv43d   Dv43a + Dv11 
Panneaux de confirmation des mentions desservies par l’itinéraire cyclables Dv60	Placés après le carrefour, sur la voie menant vers les mentions indiquées. Peut porter une indication kilométrique.		Dv61 

3 ORIENTATIONS DU JALONNEMENT SUR LA CCPR

La charte du jalonnement vise le déploiement d'une signalisation directionnelle cyclable cohérente et en accord avec les enjeux du territoire. Le présent document, en appui sur le Schéma Directeur Cyclable validé en 2022, considère la mise en place d'un jalonnement cyclable en intégrant les dimensions utilitaires et touristiques du vélo.

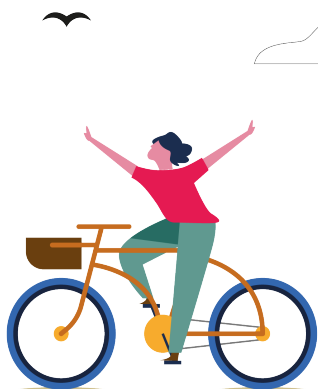
En lien avec la démarche de développement touristique du territoire, l'ensemble des éléments rattachés au déploiement de la signalisation doit être modulable et aisément évolutif.





PARTIE 1

DÉFINITION DES ÉLÉMENTS JALONNÉS



1 QUELLES LIAISONS METTRE EN AVANT ?

De manière à favoriser la lisibilité du réseau cyclable, une signalisation homogène et adaptée au territoire doit être mise en place. L'ensemble des itinéraires, qu'ils soient d'intérêt local, départemental, régional, national ou européen, doit être jalonné.

Les véloroutes sont définies par l'article L154-1 du code de la voirie routière comme « des itinéraires continus destinés à faciliter la circulation des cyclistes sur de moyennes et de longues distances. Elles ont notamment pour support des voies appartenant au domaine public ou privé de l'État, de ses établissements publics, ainsi que des collectivités territoriales et de leurs groupements compétents en matière de voirie. Elles empruntent tout type de voie adaptée à la circulation des cyclistes et bénéficient d'un jalonnement continu. ». Elles peuvent être d'échelle européenne, nationale, régionale et départementale.



Les véloroutes européennes, dites **EuroVelo**, sont identifiées par un numéro allant de **1 à 20**.



Les **véloroutes nationales**, s'inscrivent dans le Schéma national des véloroutes (SNV). La numérotation s'effectue **entre 30 et 99**.



Les **véloroutes régionales** sont constituées d'itinéraires étendus sur **deux départements à minima**. Les véloroutes d'échelle régionale sont identifiées par des identifiants à 3 chiffres, allant **de 730 à 799** pour la Nouvelle-Aquitaine.



Les **véloroutes départementales** sont des itinéraires à l'échelle d'un département. Les véloroutes d'échelle départementale sont identifiées par des identifiants à 4 chiffres, allant **de 2400 à 2499** pour la Dordogne.

Ces véloroutes répondent majoritairement à un cahier des charges spécifiques et relatif au Schéma national des véloroutes.

Les itinéraires locaux et touristiques :

Sur son territoire, et en présence d'aménagements cyclables continus et fonctionnels, ou d'une voirie partagée dont la cyclabilité est bonne, les acteurs de la Communauté de communes Périgord Ribéracois assurent un jalonnement des pôles, boucles cyclotouristiques et lieux d'intérêt de bout en bout des itinéraires. La prise en compte des itinéraires adjacents est impérative lors de la définition des éléments jalonnables.

La continuité en milieu urbain :

En agglomération, il est nécessaire d'œuvrer à la continuité de la signalisation des itinéraires. Il est particulièrement important de mettre en évidence les liaisons spécifiques pour les cyclistes.

2 COMMENT HIÉRARCHISER LES PÔLES ?

L'ensemble des itinéraires desservent des communes et des lieux d'intérêt dont l'importance économique, démographique et touristique diffère. La quantité d'informations jalonnées doit faire l'objet d'une attention particulière. La surcharge des panneaux peut porter atteinte à la lisibilité des informations, il est impératif de sélectionner et de hiérarchiser les pôles à jalonner.

La hiérarchisation des informations offre à l'utilisateur une lisibilité accrue sur la portée de l'itinéraire et du réseau cyclable. La grille ci-contre regroupe les critères utiles à la définition d'une hiérarchie des bourgs.

Critère de notoriété et d'attractivité

Le pôle comprend obligatoirement une ou plusieurs de ces aménités.

Niveau 1 Pôle principal	Gare
	Grand site de France
	Extrémité d'itinéraire régional ou national
	Office de tourisme
	Pôle d'échange multimodal
	Établissement scolaire secondaire
Niveau 2 Pôle intermédiaire	Zone d'activité industrielle, commerciale ou artisanale
	Plusieurs possibilités de restauration
	Hôtellerie / Camping
	Plusieurs services labellisés Accueil Vélo
	Site ou monument historique classé
	Établissement scolaire primaire
Niveau 3 Pôle de proximité	Présence d'un camping ou hôtel ou de plusieurs gîtes
	Site ou monument historique inscrit
	Ravitaillement minimal

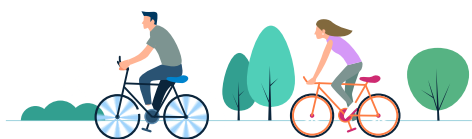
Figure 1: Critères conditionnant l'importance d'un pôle.

La grille ci-dessus est adaptée aux pratiques cyclables de loisir, touristiques et utilitaires. D'une part, un pôle principal doit attirer des flux de travailleurs et de scolaires, et d'autre part, un cycliste doit aisément y trouver le gîte et le couvert (restaurants, hôtels, commerces...). Les critères reprennent l'essentiel des services essentiels à la demande touristique.

3 COMMENT CHOISIR LES LIEUX D'INTÉRÊT JALONNABLE ?

Les lieux d'intérêt en bordure d'itinéraire doivent également être jalonnés. De manière à diriger l'utilisateur vers des lieux aptes à accueillir des cyclistes, il est nécessaire d'arbitrer quels sont les lieux d'intérêt que la Communauté de communes Périgord Ribéracois s'engage à jalonner, sur son réseau cyclable et sur les voies de rabattement vers les sites. Dès lors, divers critères assurant la sécurité et le confort des cyclistes entrent en jeu :

- **Le lieu d'intérêt doit se situer à une distance inférieure de 5 km depuis l'itinéraire initial** (distance envisageable sans difficulté à vélo de ville, et largement réalisable à vélo à assistance électrique, selon l'enquête nationale transports et déplacements (ENTD) de 2008).
- **Le tronçon reliant un lieu d'intérêt à un itinéraire doit être cyclable.** Le jalonnement ne peut être mis en place uniquement sur des axes où la circulation à vélo peut s'effectuer en toute sécurité.
- **Le lieu d'intérêt doit pouvoir mettre à disposition des cyclistes un minimum de services.** Il est primordial de renvoyer les usagers vers les lieux d'intérêt en capacité de les recevoir. La grille ci-dessous est un référentiel de qualité définissant les éléments souhaitables pour les sites jalonnables.



Équipements fortement souhaitables

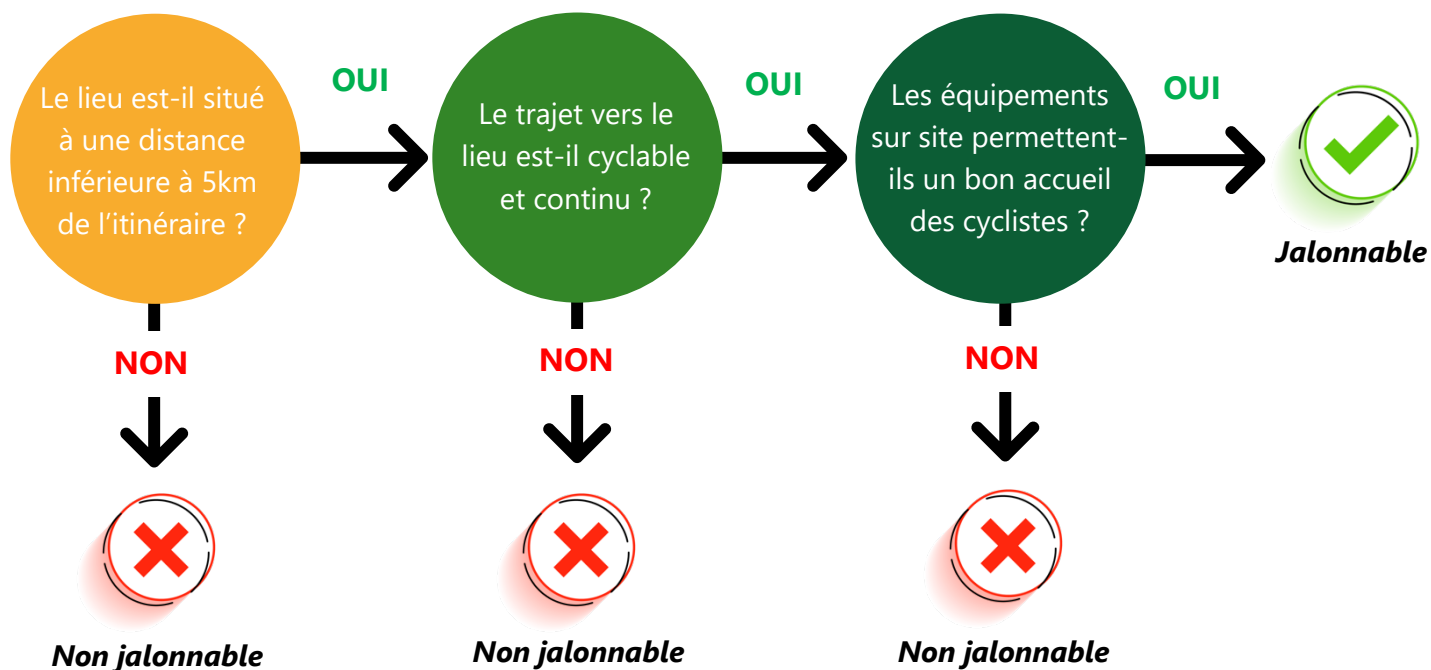
- Ouvrir 2-3 jours dans la semaine, ainsi que les week-ends d'avril à octobre
- Ouvrir au minimum 45 jours en juillet et août
- Parc de stationnement vélo (uniquement pour les lieux où le stationnement est inhérent à l'accueil du public)
- Disposer d'une bagagerie
- Disposer d'un point d'eau potable
- Panneau informatif
- Accessible aux visiteurs en tenue de randonnée
- Accessible aux groupes

Équipements souhaitables

- Disposer d'un accueil physique
- Disposer de documentations générales et spécifiques vélo
- Disposer d'au moins un sanitaire
- Disposer d'un kit de réparation
- Disposer d'une prise dédiée à la recharge du matériel électrique cyclable
- Petite restauration (aliments non-périssables)
- Possibilité de pique-niquer
- Disposer d'une bagagerie

Figure 2 : Équipements nécessaires sur le lieu d'intérêt.

Les conditions de jalonnement des lieux d'intérêt :



Donc, seuls les lieux d'intérêt situés à une distance inférieure à 5 km de l'itinéraire initial, accessibles par une voie cyclable, et respectant les conditions d'accueil des cyclistes (cf Figure 2 : Équipements nécessaires sur le lieu d'intérêt) sont jalonnables.





PARTIE 2

DÉFINITION DES PRINCIPES TECHNIQUES CONCERNANT L'IMPLANTATION DES PANNEAUX



1 IMPLANTATION DES PANNEAUX : LEXIQUE ET REGISTRE

Dans le contexte du schéma directeur cyclable, le déploiement de la signalisation directionnelle doit suivre une ligne directrice homogène. L'arbitrage suivant définit les modalités techniques concernant le registre, mention, hauteur d'implantation, utilisation des mâts, typologie des caractères, et utilisation des logotypes et idéogrammes.

Lexique d'un ensemble directionnel (panneau + mât):

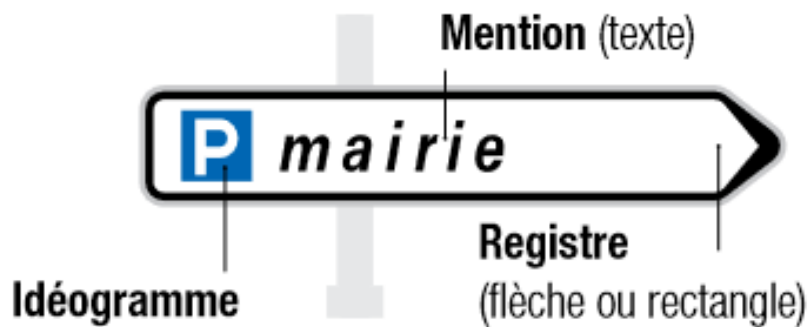


Figure 3 : Lexique d'un ensemble directionnel. Source : Lacroix City, 2019.

Le registre :

En lien avec les recommandations du CEREMA concernant le déploiement de la signalisation directionnelle cyclable, il est nécessaire d'utiliser les différentes catégories de panneaux.

- La **pré-signalisation** Dv40



- La **signalisation de position** Dv20



- La **signalisation de confirmation** Dv60

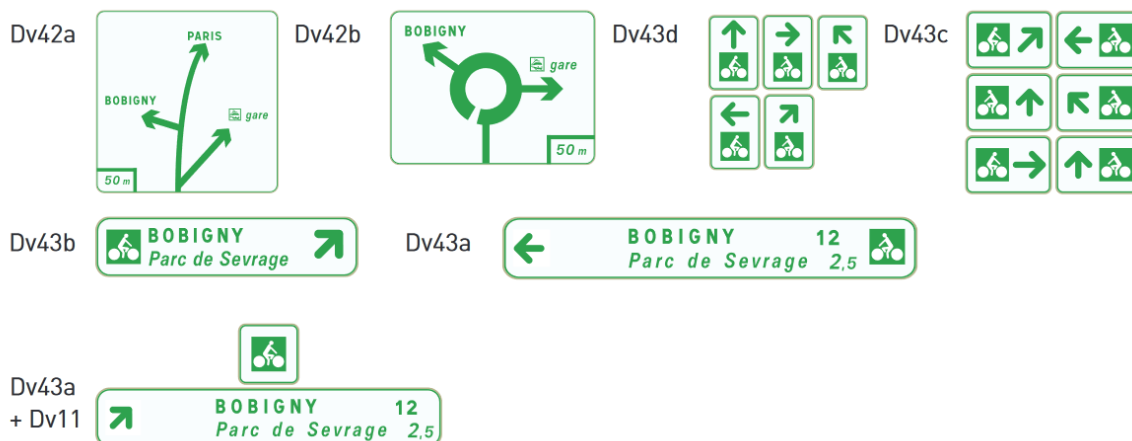


Figure 4 : Catégories de panneaux Dv. Source : Vélo & Territoires, 2022.

L'arbitrage communautaire vise le déploiement d'une signalisation directionnelle adaptée aux intersections au fil des itinéraires. Il est question d'appliquer un panel de catégorie de panneaux Dv en fonction de la complexité des carrefours.

2 LES PANNEAUX DE PRÉ-SIGNALISATION

La pré-signalisation est implantée en amont des intersections et permet aux cyclistes de préparer sa manœuvre à l'avance. Elle procure un confort supplémentaire aux cyclistes qui, une fois dans l'intersection, peut se concentrer sur sa propre sécurité. Les panneaux de pré-signalisation offrent une meilleure lisibilité des informations dans les intersections déjà chargées en informations. Toutefois, leur implantation est systématiquement complétée par la pose de panneaux de position.



L'implantation des panneaux de pré-signalisation se fait **entre 20 et 50 mètres avant le lieu de manœuvre**. D'après l'article 91-2 de la IISR cinquième partie, ils doivent être **séparés d'au moins 10 mètres des ensembles de pré-signalisation destinés aux véhicules motorisés**.

Les panneaux de pré-signalisation sont implantés aux intersections hors-agglomération où les cyclistes effectuent un tourne-à-gauche dangereux.

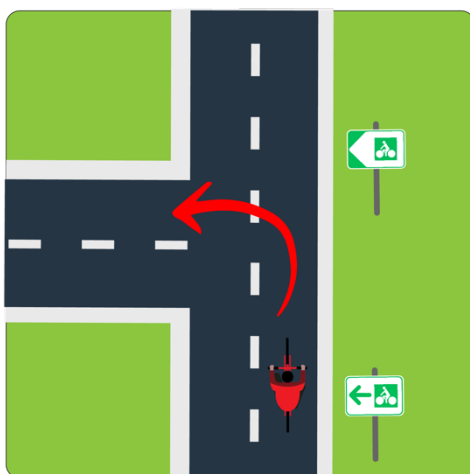
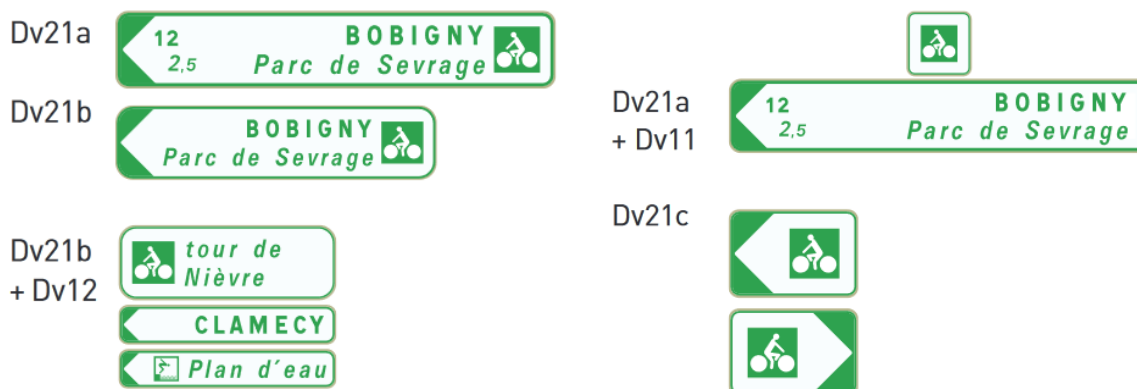


Figure 5 : Exemple d'implantation de panneaux de pré-signalisation.

L'utilisation des panneaux Dv43a et Dv43b est systématique. Le rappel des pôles desservis conforte le cycliste dans sa manœuvre. Le panneau Dv42b est à utiliser en cas de carrefour à sens-giratoire.

3 LES PANNEAUX DE POSITION

Les panneaux de position sont implantés à l'endroit où le cycliste effectue sa manœuvre. Ils sont constamment placés de manière à ce que les usagers tournent devant le panneau. La flèche incluse dans le listel oriente le cycliste.



Les panneaux Dv21a et Dv21b sont à privilégier dans la mesure où ils rappellent les destinations desservies par l'itinéraire. Les panneaux de position peuvent être implantés seuls dans des intersections simples avec une bonne visibilité. L'usage du panneau Dv21c, panneau simplifié, est à limiter aux intersections sans ambiguïté quant aux directions desservis.



Figure 6 : Exemples d'implantation de panneaux de position.

La complémentarité des panneaux de pré-signalisation et de position (cf figure 5) est nécessaire dans les situations suivantes :

- Lors d'une intersection hors-agglomération où le cycliste doit effectuer un tourne-à-gauche vers une voie secondaire, et où il n'est pas soumis à un stop, cédez-le-passage ou feu tricolore.
- Lorsque la signalisation directionnelle routière montre une direction différente de celle de l'itinéraire cyclable.

En agglomération, et en complément des panneaux de signalisation dédiés aux vélos, l'arrêté du 23 septembre 2015 permet la matérialisation des trajectoires cyclistes par du marquage au sol. Ces marquages confortent le jalonnement des itinéraires par l'application de la combinaison suivante : identification de l'itinéraire, pictogramme représentant un vélo et double chevron. L'usage de ce dispositif est pertinent lorsqu'un carrefour est saturé en information et ne permet pas le bon déploiement de la signalisation verticale. (CEREMA, 2016).



Figure 7 : Exemple de marquage en carrefour complexe. Source : CEREMA, 2016.

4 LES PANNEAUX DE CONFIRMATION

La pose de panneaux de confirmation confirme à l'usager qu'il emprunte la bonne direction. Son implantation en intersection n'est pas récurrente.

Dv61



5 LA SIGNALISATION DE RABATTEMENT

La signalisation de rabattement vise la desserte des itinéraires cyclables depuis un lieu d'intérêt à proximité des itinéraires. L'implantation de cette signalisation peut être à destination des cyclistes ou à celle des automobilistes.

La pose de signalisation de rabattement est déterminée par les critères de sécurité et le confort des cyclistes évoqués précédemment. Dès lors, les mêmes principes de jalonnement s'appliquent en rajoutant la mention « **vers** ».



Figure 8 : Exemple de signalisation de rabattement vers des lieux d'intérêt. Source : Vélo & Territoires, 2022.

Dans les cas où la signalisation de rabattement est à destination de tous les véhicules, les panneaux routiers accompagnés des idéogrammes parking (ID1a) et relais informations services sont utilisés.

6 DIMENSIONS DES REGISTRES

Les dimensions des registres varient selon le nombre de mentions et le lieu d'implantation :

- Les panneaux Dv21a et Dv43a peuvent être aux dimensions suivantes :
 - Lorsque le panneau est situé hors-agglomération : **100*600mm / 100*900mm / 100*1200mm / 150*600mm / 150*900mm / 150*1200mm / 200*600mm / 200*900mm / 200*1200mm**
 - Lorsque le panneau est situé en agglomération : **100*600mm / 100*900mm / 100*1200mm / 200*600mm / 200*900mm / 200*1200mm / 250*600mm / 250*900mm / 250*1200mm**
- Les panneaux Dv21c, Dv43c et Dv43d sont aux dimensions suivantes : **200*300mm**

7 MENTIONS ET TYPOLOGIE DES CARACTÈRES

Les mentions :

Un registre dédié à la signalisation directionnelle cyclable indique jusqu'à **trois mentions**. La mention supérieure fait référence au prochain pôle principal ou intermédiaire, la seconde mention est le prochain pôle desservi, tandis que la mention inférieure désigne un lieu d'intérêt. Les mentions sont **systématiquement accompagnées d'une indication kilométrique** évoquant la distance entre le panneau et le lieu desservi.

Le nombre de registres sur un même support **peut être de six** sous réserve de positionner les identifiants d'itinéraires dans les mentions.

La typologie des caractères :

Conformément aux polices utilisées pour la signalisation routière :

- L'indication des agglomérations (signalée par un panneau EB10) est marquée en police L1 (lettres droites et majuscules).
- L'indication des lieux d'intérêt est marquée en L4 minuscules (avec une majuscule aux noms propres).
- L'indication du rabattement vers un itinéraire cyclable depuis un lieu d'intérêt à proximité des itinéraires, est marquée en L4 minuscules (avec une majuscule aux noms propres).
- La hauteur des caractères dépend du milieu d'implantation :
 - Hors agglomération : 40 mm.
 - En agglomération : 50 mm.



Figure 9 : Illustration des choix de police. Source : Vélo & Territoires, 2022.

8 SYMBOLE, LOGOTYPES ET IDÉOGRAMMES

Symbole SC2 :

Le symbole SC2, désignant un cycliste blanc sur fond vert, est systématiquement associé à la pose d'un ensemble directionnel. Il peut être orienté vers la droite ou la gauche en fonction de la direction indiquée.



La taille du symbole varie selon le nombre de ligne sur un panneau :

- Registre à une ligne : hauteur des caractères x 1,5
- Registre à 2 lignes ou plus : hauteur des caractères x 2,5



Pour des soucis de lisibilité, lorsque qu'un mât est le support de plus de deux registres Dv, le symbole SC2 est répété à sa taille la plus petite.

Dans les cas où la pose de panneaux simplifiés est judicieuse (Dv11, Dv21c, Dv43c et Dv43d), **le symbole SC2 fait systématiquement la dimension suivante : 125mm x125mm.**



Les logotypes :

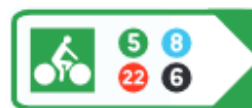
Lorsqu'un itinéraire défini au sein du Schéma directeur cyclable accueille un itinéraire européen, national, régional ou départemental, uniquement la cote définie par le comité de pilotage de l'itinéraire est appliquée. Elles sont de même taille que les symboles SC2.

ITINÉRAIRES	EUROVELO	NATIONAL	RÉGIONAL	DÉPARTEMENTAL
COTE SANS LOGO				
COTE AVEC LOGO				
COULEURS	« Reflex blue » CMJN 100/80/0/0 RVB 0/51/153	« Hexachrome green » CMJN 90/10/95/0 RVB 25/230/13		
TYPOGRAPHIE	Frutiger	Candara Bold		

Figure 10 : Référence pour implantation des logotypes. Source : Vélo & Territoires, 2022.

Les logotypes en lien avec les boucles locales figurent sur les panneaux. L'utilisation de pastille de couleur comportant un chiffre est la manière dont les itinéraires sont identifiables par les usagers. De cette manière, un chiffre représente un itinéraire.

Au-delà de l'identification de l'itinéraire, un code couleur est proposé en fonction de la difficulté des itinéraires. Celui-ci est défini nationalement et suit les critères d'évaluation ci-contre :



Très facile (de 4 à 5 étoiles)
Idéal à faire en famille

RVB : 0 / 171 / 89
CMYN : 90 / 10 / 95 / 0



Facile (de 6 à 8 étoiles)
Abordable par tous les pratiquants

RVB : 46 / 167 / 209
CMYN : 78 / 20 / 0 / 18



Difficile (de 9 à 12 étoiles)
Pour un cyclotouriste habitué

RVB : 255 / 25 / 38
CMYN : 0 / 90 / 85 / 0



Très difficile (de 13 à 16 étoiles)
Pour un randonneur expérimenté et sportif

RVB : 0 / 0 / 0
CMYN : 0 / 0 / 0 / 100

Critères d'évaluation de la difficulté des boucles :

	Pratique familiale */1 étoile	Pratique occasionnelle ** / 2 étoiles	Pratique régulière *** / 3 étoiles	Pratique sportive **** / 4 étoiles
Distance (x)	0 à 30 km	30 à 50 km	51 à 70 km	Plus de 70 km
Dénivelé cumulé positif (x)	0 à 100 km	101 à 300 m	301 à 1000 m	Plus de 1000 km
Type de voie empruntée	Exclusivement sur route, avec trafic < 500 véhicules / jour ou route avec trafic > 500 véhicules / jour mais < 1000 véhicules / jour, aménagée avec BFM ou BC ou ZCA ou voie en site propre (voie verte ou piste cyclable)	Existence d'une section sur route : non aménagée avec trafic < 1000 véhicules / jour), ou aménagée avec BMF, BC ou ZCA avec trafic < 3000 véhicules / jour	Existence d'une section sur route : non aménagée avec trafic < 3000 véhicules / jour ou aménagée avec BMF, BC ou ZCA avec trafic < 7000 véhicules / jour	Existence d'une section sur route passagère avec trafic > 3000 véhicules / jour sans aménagement
Pente (xx)	3 à 5%	5 à 7%	8 à 9 %	> ou = à 10%

BFM : Bandes Multifonctionnelles revêtues et régulièrement balayées

BC : Bandes Cyclables

ZCA : Zone de Circulation Apaisée (Aire piétonne, Zone de Rencontre ou Zone 30 aménagées)

Règles complémentaires à prendre en compte pour les boucles cyclotouristiques :

(x) : Toute boucle cyclotouristique, qui recueille quatre étoiles sur les deux premiers critères (« distance » et « dénivelé cumulé positif sur une journée ») est au minimum classé en catégorie « difficile » (ce qui exclut automatiquement les deux premiers niveaux de classification) ;

(xx) : Pente continue sur au moins 500 mètres et raidillon possible sur une courte distance. A titre indicatif, le critère de la pente est complexe à appréhender, étant dépendant de l'effort maximal acceptable, compte tenu de la déclivité.

Les idéogrammes :

L'IISR cinquième partie de 2019, fixe les idéogrammes réglementaires sur les panneaux Dv.



Figure 11 : Idéogrammes réglementaires. Source : Vélo & Territoires, 2022.

Fréquence d'implantation des panneaux :

Pour favoriser le confort des usagers lorsqu'ils ne rencontrent aucun panneau Dv sur une distance de 1,5km, une signalisation verticale utilisant un panneau Dv61 ou un marquage au sol sont déployés.

Le déploiement suit la règle suivante : lorsque qu'un mât dédié à la signalisation verticale est présent à moins de 100 mètres du lieu d'implantation théorique du panneau Dv61, alors le panneau de confirmation peut être rajouté à ce mât. Dans le cas échéant, un marquage au sol identifiant l'itinéraire sera apposé à proximité du lieu théorique d'implantation.

9 L'IMPLANTATION DES SUPPORTS

Hauteur sous les panneaux et distance latérale minimale :



Figure 14 : Implantations panneaux.
Source : Lacroix, 2021



En agglomération et en itinéraires mixtes piétons-cyclistes :

Hauteur sous le dernier panneau : 2,30 mètres (la hauteur minimale peut être d'1 mètre si l'espace est non-circulé par les piétons).

Distance latérale minimale d'implantation : 70 cm entre le bord de la voie et l'aplomb de l'arête du panneau.

Dans le cas d'un virage ou d'une voie en descente avec une vitesse élevée : **1,30 mètres**.



Hors agglomération et en site propre :

Hauteur sous le dernier panneau : 1 mètre (lorsque le panneau n'encourt pas de risque de dégradation : engins agricoles, masque de végétation...).

Distance latérale minimale d'implantation : 70 cm entre le bord de la voie et l'aplomb de l'arête du panneau.

Dans le cas d'un virage ou d'une voie en descente avec une vitesse élevée : **1,30 mètres**.

En l'absence d'aménagements cyclables : 2 mètres entre le bord de la voie et l'aplomb de l'arête du panneau.

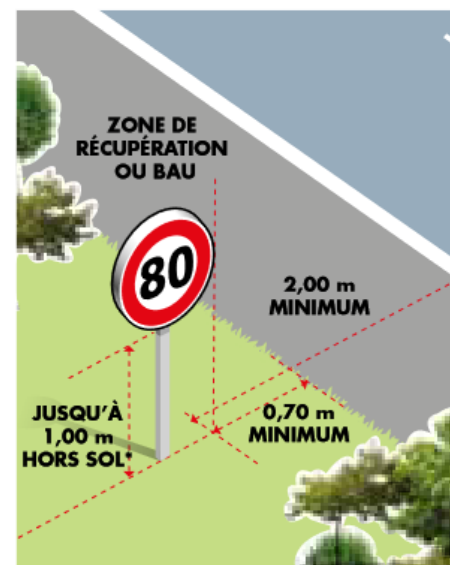


Figure 15 : Implantations panneaux.
Source : Lacroix, 2021

Points de mesure :

La hauteur sous le dernier panneau définit les points de mesure :

- **Lorsque le dernier panneau se situe à une hauteur supérieure à 2,3 mètres :**
la mesure s'effectue entre le bord de la voie destinée aux cyclistes et le mât.
- **Lorsque le dernier panneau se situe à une hauteur inférieure à 2,3 mètres :**
la mesure s'effectue entre le bord de la voie destinée aux cyclistes et l'aplomb de l'arête de panneau.

Adaptation au milieu forestier :

Dans l'optique de préserver la qualité paysagère des itinéraires à caractère forestier, il convient d'appliquer, lorsque l'intersection le permet, une signalisation Dv simplifiée. L'utilisation de panneaux Dv réglementaires peut avoir une allure et une finition bois.

Autres outils de signalisation :

Relais informations services

La pose de relais informations services (RIS) doit permettre de se repérer sur un territoire au-delà de l'itinéraire, comprendre l'articulation du réseau cyclable, articuler les informations touristiques et faire la promotion du réseau cyclable.

L'implantation des RIS se fait à proximité immédiate d'un lieu de passage des cyclistes, sur les stationnements vélos importants et parkings automobiles ayant un lien avec les itinéraires cyclables, sur l'ensemble des sites touristiques communautaires et aux haltes-repos.



Panneau A21 « Débouché de cyclistes »

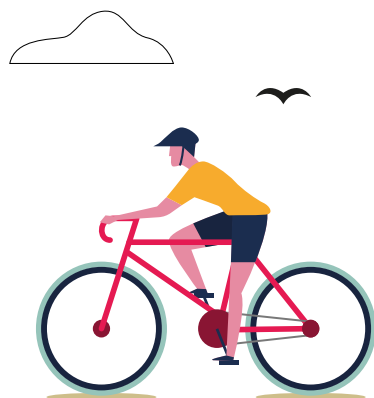
L'implantation est systématique dans les cas suivants :

- **Les intersections complexes** où un panneau de pré-signalisation est requis. Le panneau A21 est placé 150 mètres avant l'intersection empruntée par des cyclistes.
- **L'itinéraire cyclable traverse une route très fréquentée par des véhicules motorisés**, des panneaux A21 sont posés 150 mètres avant la traversée et de part et d'autre de celle-ci.
- Lors **du passage d'un site propre vers une voirie partagée** avec des véhicules motorisés.
- **Les virages ou ouvrages d'art** présentant une visibilité réduite.





BIBLIOGRAPHIE ET SITOGRAPHIE



1 BIBLIOGRAPHIE

BERNHARD, 2021. Les modalités d'intervention du département pour favoriser la mobilité cyclable. 112p.

CEREMA, 2016. *Marquage des trajectoires matérialisées pour les cycles* – Mieux partager l'espace public : les règles évoluent !, 12p.

CEREMA, 2013. Signalisation directionnelle à l'attention des cyclistes - Les nouvelles dispositions prévues en 2013. Fiche 28 vélo, Vélo Aménagements - Recommandations et retours d'expériences, 8 p.

CERTU, 2004. *La signalisation des aménagements et des itinéraires cyclables.* Références - Aménagement et exploitation de la voirie, 72 p.

2 SITOGRAPHIE

City Lacroix, 2021. *Signalisation routière et aménagement urbain.* Disponible en ligne : https://www.lacroix-city.fr/wp-content/uploads/sites/7/2021/04/Pages-de-LACROIX_LEGUIDE_230x300_global_pap_BD-reglementation.pdf

City Lacroix, 2019. *Signalisation directionnelle.* Disponible en ligne : <https://www.lacroix-city.fr/wp-content/uploads/sites/7/2019/10/Polesignalisation.pdf>

Vélo & Territoires, 2022. *Jalonnement des réseaux et itinéraires cyclables.* Disponible en ligne : <https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2022/04/JALRIC-IDD.pdf>