



## Véloroutes et signalisation

La mise en œuvre de la signalisation routière sur les véloroutes (comme sur toutes les routes) représente les tout derniers travaux avant la mise en service de la voie ou de l'itinéraire.

Pour autant, elle ne s'improvise pas : il est indispensable de vérifier, dès le stade de la conception, que les emprises finales permettront d'implanter correctement ladite signalisation, notamment en termes d'accessibilité et de visibilité.

La signalisation routière s'inscrit dans un cadre réglementaire. Sans se substituer aux guides techniques (cf. bibliographie et sites Internet) utilisés par les concepteurs et les aménageurs, cette fiche présente – de manière simplifiée – les grandes lignes de cette réglementation pour les véloroutes et donne des références utiles pour approfondir la question.

La signalisation routière informe les usagers des véloroutes sur les prescriptions et les indications en vigueur sur ces voies pour que la circulation y soit facilitée et plus sûre. Elle revêt donc une importance particulière en termes de sécurité routière. La signalisation contribue aussi au développement local – qui est d'ailleurs une des fonctions reconnues des véloroutes – au moyen, notamment, de la signalisation de repérage

La signalisation est un support d'information essentiel pour les véloroutes; elle implique par conséquent une responsabilité des concepteurs et des aménageurs dans les tâches d'étude et d'installation inhérentes à sa mise en œuvre. Il est donc essentiel d'en connaître le cadre réglementaire dont les grandes lignes et les principes élémentaires sont présentés ci-après.

Dans tous les cas, le concepteur devra se référer aux derniers textes en vigueur. A cet égard, des visites périodiques sur les sites Internet mentionnés en dernière page permettront d'avoir l'assurance de disposer d'une documentation à jour.

## Les principes généraux à respecter

Le 1er alinéa de l'article R.411-25 du Code de la route relatif à la signalisation routière des prescriptions et informations aux usagers a été traduit dans l'arrêté interministériel du 24 novembre 1967 modifié (liste et définition des signaux routiers) et dans l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR en 8 parties) - domaine d'emploi et règles d'utilisation des signaux routiers.

L'IISR traduit les principes élémentaires de communication par des critères d'efficacité :

► **L'uniformité** de la signalisation qui implique l'interdiction d'utiliser, sur toutes les voiries, des signaux non réglementaires (hors expérimentation dûment autorisée par la Délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR)).

► **L'homogénéité** qui exige que, dans des situations identiques, l'utilisateur rencontre des signaux de même valeur et de même portée, implantés suivant les mêmes règles.

► **La simplicité** s'obtient en évitant une surabondance de signaux qui fatigue l'attention de l'utilisateur, lequel tend alors à négliger les indications données ou même ne peut les lire, les comprendre ou les enregistrer.

► **La continuité** des mentions est un critère supplémentaire (spécifique à la signalisation directionnelle) : la "prise en charge" des usagers par une quelconque indication de direction (men-

tion) est continue jusqu'à destination. On distingue trois sortes de signalisation :

- la signalisation de police : ce sont les panneaux qui expriment les règles d'usage de la voie,
- la signalisation horizontale ou marquage,
- la signalisation directionnelle qui sert au repérage des lieux et au jalonnement des itinéraires.

## La signalisation de police

La signalisation de police indique les prescriptions ou informations de police destinées à l'utilisateur de la route, notamment dans les carrefours. La signalisation de police, en particulier, doit respecter les critères d'efficacité énoncés ci-dessous :

### ► Uniformité et homogénéité

Les panneaux de police, définis dans l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié et homologués, et uniquement ceux-ci, doivent être utilisés suivant le principe du bon panneau à la bonne place.

### ► Simplicité

En matière de simplicité, il est à noter que les inscriptions sur les panneaux à message littéral ou sur les panneaux (type M9z) doivent être claires et concises.

### Quelques précisions d'emploi

#### ► Le cas du régime de mixité

La notion de "mixité" ou de "cohabitation" consiste à laisser les cyclistes avec d'autres usagers. C'est le cas le plus fréquemment rencontré car un vélo demeure un véhicule (cf. : article R.311-1 du Code de la route – définition des types de véhicules).

Il n'y a donc pas lieu de prévoir une signalisation particulière (verticale ou marquage) notifiant ce partage de la route.

A noter, en outre, que l'accotement revêtu utilisable par les piétons et les cyclistes qui le souhaitent (article R 431-9 du Code de la route) est à considérer comme résultant de cette notion de mixité.

#### ► Le cas des véloroutes en site propre

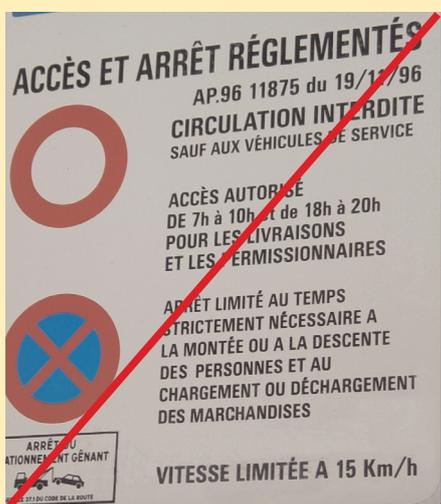
Les dangers ou prescriptions à signaler sont ceux qui concernent exclusivement



CETE LYON

Ici, le panneau de danger (avec symbole "vélo" en lieu et place du symbole "automobile") et le panneau comportant lui-même un symbole non réglementaire, tous deux hors nomenclature, mettent à mal le principe d'uniformité. En outre, les indications littérales "attention" et "danger" sont redondantes car contenues de fait dans le panneau de danger

C'est un panneau A16 + panneau B29 "mettre pied à terre" qui seraient adaptés à l'annonce de ce danger et de l'obligation qui s'y attache



CETE LYON

Exemple d'indications trop nombreuses



L'artifice d'une signalisation particulière pour le régime de mixité (ici avec un panneau A21 à contre-emploi et un panneau hors nomenclature) pourrait avoir, a contrario, l'effet de dévaloriser la notion générale du partage de la route là où on ne le notifie pas

les **cyclistes** (et les piétons et cavaliers dans le cas des voies vertes). Pour les voies vertes, des panonceaux M9z (voir exemples dans le tableau des principaux panneaux de police) peuvent toutefois préciser les usages dérogatoires (véhicules de service, accès riverains,...) autorisés par l'autorité chargée de police.

### ► Le cas des aires piétonnes

Les panneaux B54/B55 (anciens C109/C110) définissent l'aire piétonne comme zone affectée à la circulation des piétons et des cyclistes roulant à l'allure du pas et sans gêner les piétons.



Panneaux B54 et B55

Leur emploi sur voie verte pour affirmer la notion du partage de la voie entre cyclistes et piétons et/ou cavaliers est inadapté: on ne peut, en effet, superposer deux statuts sur une même section de voie.

Cependant, dans le cas d'une voie verte débouchant sur une aire piétonne, le changement de statut doit être clairement notifié, au moyen du panneau relatif au nouveau statut.

## La signalisation horizontale ou marquage

La signalisation horizontale comporte des codes tels que les lignes longitudinales: continues/discontinues avec différentes modulations (rapports plein/vide), différentes largeurs; par ailleurs, les autres marques transversales ou pictogrammes peints sont autant de codes qu'il convient également de ne pas dévoyer.

Leur usage est précisé, dans la 7<sup>ème</sup> partie de l'**instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR)** et dans le guide CERTU: La signalisation des aménagements et des itinéraires cyclables (cf. biblio).



Schéma de figurine pour voies cyclables/pictogramme

- Les voies vertes n'ont pas vocation à recevoir de marquage axial ou de rive sauf éventuellement pour marquer un point singulier (ex.: barrière/plot, approche d'une intersection).
- Les traversées de chaussées par des véloroutes non prioritaires ne sont pas à indiquer par un marquage particulier (voir la fiche véloroutes et voies vertes n°6 sur les intersections).
- Le blanc est la couleur de marquage réglementaire. La coloration verte de la chaussée ne peut être utilisée qu'en complément du marquage blanc réglementaire et est réservée à des situations particulières délicates. A cet égard, les aplats de couleur sont déconseillés car ils peuvent induire un risque de glissance.
- Les lignes des "stops" et "cédez le passage" accompagnent les panneaux AB 4 et AB 3a (et réciproquement), sauf impossibilité technique.
- Aucun panneau ne peut être reproduit par du marquage sur la chaussée.
- Comme pour la signalisation verticale, les produits doivent être certifiés NF.

## Signalisation de police

Rappel des principaux panneaux de police relatifs à la circulation des cycles

Schéma et numéro	Définition	Commentaires
 A21	Débouché de cyclistes venant de droite ou de gauche	Il est placé en signalisation avancée et s'adresse aux automobilistes
 C113  C114	Début et fin de piste ou de bande cyclable conseillée et réservée aux cycles	L'aménagement cyclable est facultatif pour les cyclistes et il leur est réservé
 B22a  B40	Début et fin de piste ou de bande cyclable obligatoire et réservée aux cycles	L'aménagement cyclable est obligatoire pour les cyclistes et leur est réservé. Usage exceptionnel
 C115  C116	Début et fin d'une voie verte interdite aux cavaliers	Route réservée à la circulation des véhicules non motorisés et des piétons
 C116  C115+M4y	Début et fin d'une voie verte	Route réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers
 C115+M9z ACCÈS RIVERAINS AUTORISÉS	Précision sur l'autorisation pour les accès riverains	Exemple de panonceau pouvant préciser les usages dérogatoires autorisés par l'autorité chargée de la police, complétant le panneau C115
 C115+M9z VÉHICULES DE SERVICE AUTORISÉS	Précision sur l'autorisation à certains véhicules de service	Exemple de panonceau pouvant préciser les usages dérogatoires autorisés par l'autorité chargée de la police, complétant le panneau C115
 B9b	Accès interdit aux cycles	
 B1+M9v2  C24a  C24c	Double sens cyclable: rue à double sens dont un réservé aux cyclistes	B1+M9v2 sont placés à une extrémité et aux intersections C24a: placé à l'autre extrémité C24c: placé aux intersections avec des voies sécantes non prioritaires
 B54  B55	Début et fin d'une aire piétonne	Cyclistes autorisés à circuler (sauf disposition différente) à l'allure du pas et sans gêner les piétons
 B30  B51	Début et fin d'une zone 30	
 B52  B53	Début et fin d'une zone de rencontre	

## La signalisation directionnelle

La signalisation de direction aide à rejoindre la destination initialement choisie. Il y a incontestablement un besoin de repérage fréquent pour les cyclistes qui utilisent leur propre énergie pour se déplacer et redoutent de se tromper d'itinéraire. Une homogénéité est donc à rechercher sur l'ensemble de l'itinéraire.

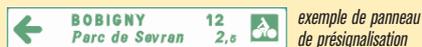
La signalisation directionnelle est concernée par les articles L.411-6 et R.411-25 du Code de la route; elle est donc, au même titre que les autres types de signalisation, réglementée\*, y compris pour ce qui concerne la méthodologie des études nécessaires à sa mise en œuvre.

\* Par l'instruction interministérielle introduite par l'arrêté du 19 janvier 1982. Cette instruction doit prochainement être refondue

### Les principaux panneaux de direction

Les principaux panneaux de direction sont:

► **De type Dv** (directionnelle vélo) sur la véloroute.



exemple de panneau de présignalisation



exemple de panneau de position



exemple de panneau de confirmation

NOTA: ces panneaux Dv peuvent être surmontés d'un cartouche comportant le nom de l'itinéraire ou l'identifiant de la véloroute (nom ou numéro).

► Le cas échéant, de **type H20** se rapportant à un circuit ou une route touristique.



exemple de panneau de type H20

NOTA: Ces panneaux H20 sont les seuls aptes à contenir des logotypes hors nomenclature, les identifiants en question étant définis localement pour chaque circuit ou route touristique.

► **De type D** qui compléteront éventuellement des ensembles de signalisation relatifs à la circulation générale, pour le rabattement vers la véloroute.



exemple de panneau de type D

NOTA: Le symbole SC2 caractérise la direction

conseillée aux cyclistes. Certaines situations d'impasse pour les cyclistes peuvent se présenter au fil d'un itinéraire (par exemple débouché vers une route express); il convient alors de marquer ces interdictions à temps en opposant, au SC2, un symbole SI2 placé en regard des directions concernées (qui touchent donc la circulation générale).

► **De type KD** pour la signalisation temporaire.



exemple de panneau de type KD

### Une démarche pragmatique

Les études de signalisation directionnelle, se composent de deux parties:

► **Le schéma directeur** qui vise à fixer le "que signaler" aux différents carrefours dans la zone ou sur l'axe étudié. Le but de cette partie d'étude est de bâtir des fiches-carrefour (voir glossaire). Il est une méthode de sélection logique des directions à signaler pour aboutir à un résultat cohérent.

► **Le projet de définition** qui vise à fixer le "comment signaler" c'est-à-dire les équipements de signalisation à mettre en œuvre physiquement.

Les principes qui doivent guider cette démarche au titre des itinéraires cyclables, sont les suivants:

- Ne pas proposer une démarche trop lourde, mais plutôt des réponses simples et adaptées.
- Réaliser les études en s'appuyant sur les autres schémas directeurs existants qui doivent s'imbriquer les uns dans les autres et sur la stratégie de "communication touristique"; avec comme maître-mot: la cohérence. Ainsi, ne pas doubler avec le schéma directeur général et utiliser si possible les mâts de signalisation directionnelle existants en respectant le nombre maximum de mentions (voir glossaire).
- Préserver le critère de continuité des mentions en impliquant, le cas échéant, les acteurs des aires limitrophes.

### Les étapes-clé de la démarche

Les étapes-clé de la démarche figurent ci-après avec quelques indications ou pistes de réflexion à mener suivant les cas:

► **Le schéma directeur de jalonne-**

**ment d'un réseau cyclable.** Il se conçoit comme un complément au schéma directeur de signalisation directionnelle relatif à la circulation générale (schéma directeur départemental, par exemple) sur une aire d'étude prédéfinie relative à un réseau cyclable identifié préalablement.

Il est découpé en huit étapes:

#### 1. Le recensement des pôles

Le recensement complémentaire, éventuellement nécessaire, concerne les pôles (voir glossaire) intéressant les cyclistes et n'ayant pas été pris en compte au titre du schéma directeur relatif à la circulation générale. Il doit être le fruit d'une concertation, menée au niveau local, la plus large possible.

#### 2. La hiérarchisation des pôles

Les pôles sont classés par ordre décroissant d'importance selon qu'il sont d'intérêt européen, national, régional, départemental, cantonal ou local.

Les compléments apportés à ce classement, au titre de l'étude propre à un réseau cyclable, portent essentiellement sur le niveau local, exceptionnellement, pour le cas des pôles touristiques, sur le niveau cantonal ou départemental.

Cette hiérarchisation résulte également d'une concertation locale.

#### 3. L'attribution des modes de signalisation en fonction du recensement/classement

La cohérence d'un schéma directeur général nécessite d'opérer, parmi les composantes de la signalisation de repérage, des choix sur le mode de signalisation pour chaque type de pôle recensé. Au titre d'un complément propre au réseau cyclable, il conviendra de vérifier la validité des choix pris antérieurement.

Les différents modes de signalisation adaptés aux véloroutes sont:

- Inscription sur les relais d'information service-RIS (panneaux CE3b).
- Les panneaux **CE**; exemple: 
- La signalisation directionnelle proprement dite par panneaux de **type Dv** (voir ci-avant).
- Les panneaux de **type H20** (voir ci-avant) relatifs à un circuit ou route touristique.

A noter un mode de signalisation supplémentaire: la SIL (signalisation

d'information locale) relative à certains services et activités et dont l'usage peut permettre :

- d'alléger la signalisation directionnelle ;
- d'éviter la pose de certains dispositifs publicitaires comme les pré-enseignes.

#### 4. L'étude des liaisons

Une liaison (voir glossaire) est un parcours entre deux pôles hiérarchisés (cf. 2).

Ces liaisons font l'objet d'un classement suivant l'importance des pôles reliés sur la véloroute et, le cas échéant, à l'extérieur (il est indispensable de fixer une limite raisonnable à la distance à parcourir par les cyclistes hors véloroute pour rejoindre ces derniers pôles).

La prise en compte d'une liaison dans le schéma directeur est déterminée normalement par le calcul suivant l'importance des pôles étudiés et de leur éloignement (temps de parcours). Pour ce calcul, il y a lieu de tenir compte de la vitesse (lenteur) de déplacement des cyclistes.

#### 5. L'intégration des pôles du niveau local

Il s'agit soit d'agglomérations peu importantes, soit de pôles touristiques mineurs, soit d'équipements et de services. Ils font l'objet d'une signalisation de proximité depuis l'itinéraire cyclable au point de choix le plus pertinent en fonction de l'éloignement et de la sécurité.

**6. L'étude du rabattement vers la véloroute** qui vise à fournir aux usagers (cyclistes ou non) l'information nécessaire pour rejoindre la véloroute doit se baser, d'une part sur la géographie, et, d'autre part, sur le potentiel d'usagers à toucher en tel point (par exemple : centre d'un bourg, gare, syndicat d'initiative).

#### 7. La synthèse des fiches-carrefour

Pour chaque liaison déterminée (cf. 4), le pôle d'arrivée est mentionné à chaque carrefour le long du parcours. Chaque carrefour fait l'objet d'une fiche-carrefour comportant l'ensemble des mentions justifiées par les liaisons traversant ledit carrefour et par un éventuel jalonnement de proximité (cf. 5). Certaines mentions doivent être supprimées si le nombre de mentions est excessif compte tenu des critères de simplicité et de lisibilité et du seuil qui en découle, soit, à titre indicatif, un maximum de quatre mentions par direction.

**8. La validation du schéma directeur** par les gestionnaires est indispensable pour lui conférer du poids vis-à-vis des demandes futures qu'il conviendra de traiter suivant les mêmes principes.

#### Les autres éléments de repérage

Il convient de ne pas négliger la pose de panneaux de type **EB10/EB20** pour les limites d'agglomérations, **E31** pour les autres localisations (lieu-dit, forêt, quartier), **E32** (cours d'eau), **E33a** (limite d'un espace protégé au titre de l'environnement, ex. : Parc naturel), **E36** pour les entrées d'un département ou d'une région (les seuls, outre les RIS, susceptibles de recevoir les logotypes correspondants à ces entités administratives).

#### ► Le projet de définition

Le projet de définition permet de préciser les caractéristiques exactes du matériel à commander. Il découle d'une manière naturelle du schéma directeur ; pour autant, il nécessite toujours une visite terrain permettant de valider définitivement les fiches-carrefours.

Il implique la mise en œuvre des panneaux réglementaires (voir le paragraphe sur les principaux panneaux de direction).

### Glossaire

- **Fiche-carrefour** : Résultat de l'étude du schéma directeur. On y trouve toutes les mentions définies carrefour par carrefour.
- **Liaison** : Relation entre pôles importants telle que, si celle-ci existe entre deux pôles A et B, la mention "B" apparaisse depuis A et réciproquement.
- **Mention** : Libellé des pôles sur les panneaux.
- **Pôle** : Entité géographique (agglomération, quartier, lieu-dit, zone d'activités, zone ou site touristique, parc de stationnement, équipements divers...) ou service (hébergement, restauration, réparations...) pouvant faire l'objet d'une indication.

### Tableau synthétique de la signalisation vélo

Le tableau ci-après indique, suivant la configuration-type de la véloroute, si une signalisation spécifique "vélo" est requise a priori :

		Signalisation verticale de police	Signalisation horizontale ou marquage	Signalisation directionnelle (Dv)
<b>Bande cyclable</b>	Section courante		Bande de type T3 et de largeur 5u pictogramme recommandé	possible
	Intersections	C113 ou B22a ; éventuellement C114 ou B40	Rien ou trait oblique de 3m de long et de 5u de large* aux extrémités de l'aménagement cyclable pour le début et la fin (possible). Pictogramme + flèche (recommandé) avant et après l'intersection	oui
<b>Piste cyclable</b>	Section courante		Pictogramme (facultatif)	possible
	Intersections	C113 ou B22a ; éventuellement C114 ou B40 Éventuellement, suivant le choix du régime de priorité, AB3a (cédez le passage) ou AB4 (stop)	Pictogramme + flèche (recommandé) avant et après l'intersection Le cas échéant, lignes transversales liées aux AB3a ou AB4	oui
<b>Voie verte</b>	Section courante			possible
	Intersections	C115 + M4y ; éventuellement C116 Éventuellement, suivant le choix du régime de priorité, AB3a (cédez le passage) ou AB4 (stop)	Le cas échéant, lignes transversales liées aux AB3a ou AB4	oui
<b>Accotement revêtu</b>	Section courante			possible
	Intersections			oui
<b>Autres voies à circulation apaisée**</b>	Section courante			possible
	Intersections			oui

\* la refonte en cours de l'ISR prévoit une interruption médiane de 50 cm du trait oblique

\*\* zones limitées à 30 km/h maximum en milieu urbain et petites routes de campagne

## Éléments bibliographiques

- ▶ Code de la route\*
- ▶ Code de la voirie routière\*
- ▶ Code de l'environnement
- ▶ Arrêté interministériel du 24 novembre 1967 modifié "Signalisation des routes et autoroutes"\*\*\*
- ▶ Circulaire du 16 mai 1996 relative à l'utilisation de la couleur sur chaussée
- ▶ Instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR) en 8 parties\*\*
- ▶ Instruction interministérielle relative à la signalisation de direction, Direction des journaux officiels, 1982
- ▶ Guide sur la signalisation touristique ministère de l'équipement - Ministère du tourisme, Direction des journaux officiels, 1992
- ▶ Recommandations pour les aménagements cyclables (RAC), Certu, version mise à jour en 2008
- ▶ Guide "La signalisation des aménagements et des itinéraires cyclables", Certu 2004
- ▶ Recommandations pour les itinéraires cyclables (RIC), Certu, 2005
- ▶ Fiches techniques "Véloroutes et voies vertes" éditées entre 2001 et 2008 : 1- Relais vélo, 2- Traversées d'agglomération, 3- Choix techniques, 4- Ouvrages d'art, 5- Tourisme, 6- Intersections. 7- Accessibilité

\* Ces références réglementaires sont accessibles à l'adresse suivante :

[www.legifrance.gouv.fr/WAspad/ListeCodes](http://www.legifrance.gouv.fr/WAspad/ListeCodes)

\*\* Ces références réglementaires sont accessibles à l'adresse suivante :

[www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr/infos-ref/route/signalisation/](http://www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr/infos-ref/route/signalisation/)

L'internaute pourra également trouver, à cette dernière adresse, des informations utiles sur la signalisation, le catalogue et la base des signaux routiers

Autres adresses Internet utiles, celles propres à la normalisation ou à la certification des dispositifs de signalisation :

- Site de l'ASQUER : [www.asquer.asso.fr/](http://www.asquer.asso.fr/) (notamment pour obtenir la liste des sociétés certifiées).

- Site de l'AFNOR : [www.marque-nf.com/](http://www.marque-nf.com/)

## Définitions

Une **véloroute** est un itinéraire pour cyclistes à moyenne et longue distance, d'intérêt départemental, régional, national ou européen, reliant les régions entre elles et traversant les agglomérations dans de bonnes conditions. Elle emprunte tous types de voies adaptées, notamment les voies vertes et les routes à faible trafic.

Une **voie verte** est un aménagement en site propre défini par le Code de la route comme : "une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non-motorisés, des piétons et des cavaliers" (décret n° 2004-998 du 16 septembre 2004 modifiant le Code de la route).

Les **itinéraires** doivent être linéaires, continus, jalonnés et adaptés à tous types de cyclistes. Offrant un haut niveau de sécurité et entretenus, ils doivent offrir des services spécifiques vélo, locaux et touristiques en liaison avec les transports publics – et notamment le train – auxquels ils donnent accès.

(Source: Cahier des charges "Schéma national des véloroutes et voies vertes", mai 2001)

## La réglementation

### Textes

Les textes suivants, inscrits dans la hiérarchie législative et réglementaire, s'appliquent :

- ▶ Convention internationale de Vienne et accords européens de Genève visant à l'uniformité internationale des signaux/symboles routiers et des marques routières.
- ▶ Code de la route avec ses parties législative et réglementaire.
- ▶ Arrêté interministériel du 24 novembre 1967 modifié "signalisation des routes et autoroutes"; instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR) en 8 parties; instruction interministérielle relative à la signalisation de direction; circulaire du 16 mai 1996 relative à l'utilisation de la couleur sur chaussée.

### Normes

Les normes de signalisation s'imposent à tout gestionnaire de voies ouvertes à la circulation publique en vertu du Code de la voirie routière qui dispose que les équipements de la route (signalisation, sécurité et exploitation) sont soumis à homologation.

Le respect de cette obligation est un gage de sécurité pour les maîtres d'ouvrage qui ont ainsi toutes garanties de qualité (mécanique, durabilité...) pour le matériel; ce qui leur permettra d'éviter, par exemple, la mise en place de panneaux à bords coupants ou d'un marquage glissant.

### Réglementation de la publicité

La protection de l'environnement apparaît comme spécialement sensible sur les véloroutes, compte tenu de l'usage même de ces voies et du fait que leurs usagers sont, en général, attentifs plus qu'ailleurs à cette question.

La réglementation de la publicité, enseignes et pré-enseignes repose, d'une part, sur le Code de l'environnement (art. L.581-1 à L.581-45) et, d'autre part, sur le Code de la route (art. R.418-1 à R.418-9) qui s'attache spécifiquement à la sécurité routière, à la protection de l'usager et du domaine public routier dans son intégralité.

**La publicité est interdite** notamment :

- ▶ sur les signaux réglementaires réglementant la circulation et leurs supports, ainsi que sur tout autre équipement intéressant la circulation routière;
- ▶ hors agglomération\*, sauf disposition particulière prise par les autorités compétentes;
- ▶ sur les monuments naturels, dans les sites classés et les secteurs sauvegardés;
- ▶ sur les monuments historiques;
- ▶ dans les parc naturels nationaux et les réserves naturelles;
- ▶ sur les arbres;
- ▶ sur les poteaux de transport et de distribution électriques, de télécommunication, d'éclairage public.

En outre, tout dispositif, dessin, inscription ou marquage comportant la reproduction d'un signal réglementaire, ou pouvant être confondu avec les signaux réglementaires, est interdit.

\* Pour les agglomérations, la publicité est autorisée en dehors des secteurs protégés, dans le respect du règlement national de la publicité (cf. Code de l'environnement). L'instauration d'un règlement local permet localement d'adapter certaines règles du règlement national.

### Le défaut d'entretien normal

Lorsque le gestionnaire n'a pas mis en place une signalisation adaptée ou s'il n'en a pas assuré la maintenance satisfaisante, le "défaut d'entretien normal" est caractérisé; notamment lorsqu'il s'agissait de prévenir les usagers des dangers (éventuellement temporaires) présentés par l'ouvrage public.

## Fiche 8

### Véloroutes et voies vertes : Véloroutes et signalisation

Fiche publiée en coédition et diffusée par :

- Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire
  - **Secrétariat d'Etat chargé des Transports** : Direction générale des infrastructures, des transports, et de la mer, Délégation à la sécurité et à la circulation routières, Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature, Arche de la Défense, Paroi Sud, 92055 La Défense Cedex 04; [www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)
  - **Secrétariat d'Etat chargé de l'Ecologie** : Commissariat général au développement durable (Tour Voltaire, 92055 La Défense Cedex; [www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)) : Mission nationale véloroutes voies vertes, Tour Voltaire, 92055 La Défense Cedex; [www.http://mn3v.tourisme.gouv.fr](http://mn3v.tourisme.gouv.fr)
- Ministère de l'Economie, de l'Industrie et de l'Emploi
  - **Secrétariat d'Etat chargé du commerce, de l'artisanat, des PME, du tourisme et des services**, Direction du Tourisme, 23 place de Catalogne, 75685 Paris Cedex 14; [www.tourisme.gouv.fr](http://www.tourisme.gouv.fr)
- Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, 78 rue de Varenne, 75349 Paris 07 SP, [www.agriculture.gouv.fr](http://www.agriculture.gouv.fr)
- Ministère de la Santé, de la Jeunesse, des Sports et de la Vie associative, 95 avenue de France, 75560 Paris Cedex 13, [www.jeunesse-sports.gouv.fr](http://www.jeunesse-sports.gouv.fr)

### Comité de rédaction :

ADC, H. Cluzel (Certu), B. Hiron (Certu), J. Laville (Cete de Lyon), N. Nuytens (Certu), F. Tortel (Cete de l'Est), M. Vertet (Setra), N. Leterrier (DSCR), D. Lemoine (Certu), J.L. Pons (Mn3V), B. Deboudt (Cete Nord-Picardie), J.C. Poreau (Cete Normandie-Centre), J. Cassagnes (Cete Méditerranée), F. Mignard (Cete de Lyon)

### Conception - réalisation :

Amarcande (Francine Loiseau), 19 rue Jean Bleuven, 92170 Vanves

2<sup>ème</sup> semestre 2008

