



Département Territoires et Proximité - Direction de l'Espace Public



GUIDE SIGNALISATION DE REPERAGE

Principes d'aménagements sur le territoire de Nantes Métropole

Version 1: MAI 2015



Guide de Signalisation de Repérage

Guide de Signalisation de Repérage

Destiné aux acteurs de la gestion de la signalisation de repérage de Nantes Métropole, ce guide technique constitue une aide méthodologique pour l'application des principales règles nationales sur la signalisation routière. Il fournit également les éléments techniques complémentaires adaptés au territoire. Par ailleurs, il traduit les politiques publiques de la métropole concernant des signalétiques spécifiques telles que la signalisation directionnelle cyclable, la signalétique hôtelière, piétonne, noms et numéros de rues des zones d'activités.

Guide de Signalisation de Repérage

SOMMAIRE

Introduction

1. Signalisation de repérage

Fiche 1.1 : Signalisation de repérage : définition et historique

Fiche 1.2 : Signalisation de repérage : Textes réglementaires

2. Signalisation directionnelle routière

Fiche 2.1 : Signalisation directionnelle routière : Principes généraux

Fiche 2.2 : Schéma directeur et projet de jalonnement : stratégie de Nantes Métropole

Fiche 2.3 : Signalisation directionnelle routière : matériel et renouvellement
(en cours de finalisation)

3. Signalisation directionnelle cyclable

Fiche 3.1 : Signalisation directionnelle cyclable : principes généraux

Fiche 3.2 : Signalisation directionnelle cyclable : stratégie de Nantes Métropole

4. Signalisation d'information locale (SIL)

Fiche 4.1 : Signalisation des services et équipements

Fiche 4.2 : Signalétique piétonne

Fiche 4.3 : Signalétique hôtelière

Fiche 4.4 : Signalétique noms et n° de rues des zones d'activités

Fiche 4.5 : Signalétique complémentaire à la signalisation locale (en projet)

- Plaques de rues

- Signalisation d'indication

- Plans de villes, relais d'information services (RIS)

Lexique

Bibliographie et sites internet consultés.

Guide de Signalisation de Repérage

Introduction

La signalisation de repérage est un élément essentiel de guidage des usagers de la route. Elle contribue à la sécurité et au confort des usagers en leur facilitant le choix d'orientation dans les carrefours et leur permet de se repérer dans l'espace en faisant le lien entre la carte routière et la localisation sur le terrain. La qualité de l'aménagement, et donc de la signalisation de direction, permet à l'utilisateur d'anticiper sa conduite à l'approche et dans le carrefour. Son efficacité dépend de sa conception et de son implantation.

Pour ces raisons, Nantes Métropole a engagé différentes démarches qualitatives en matière de signalisation de repérage. Le présent guide est un outil à destination des acteurs de la gestion de la signalisation de repérage de Nantes Métropole, visant à mettre en œuvre au mieux cette démarche d'amélioration. Il a été réalisé en concertation avec la Direction Générale des Déplacements pour les stratégies de déplacement de l'agglomération, avec les techniciens des pôles pour leur approche locale et pragmatique du terrain.

Le guide insiste particulièrement sur les aspects réglementaires. En effet, la responsabilité du pouvoir de police et du gestionnaire peut être engagée si la réglementation n'est pas appliquée. Son insuffisance, son abondance ou son défaut d'entretien peut être la cause d'un accident de circulation.

Le guide a également pour objectif de guider les techniciens dans la conception des projets de définition de la signalisation, dans une optique d'harmonisation des pratiques, d'intégration des équipements dans leur environnement et de guidage des usagers sans rupture d'itinéraire. Ces aspects qualitatifs contribuent à une bonne image de la métropole par les usagers.

Enfin, ce guide présente et explique les politiques spécifiques mises en œuvre par Nantes Métropole en matière de déplacement (par exemple, signalisation directionnelle cyclable, signalétique hôtelière, piétonne, noms et numéros de rues des zones d'activités). Chaque politique publique fait l'objet d'une fiche thématique dans le guide.

Guide de Signalisation de Repérage

1- SIGNALISATION DE REPÉRAGE

La signalisation accompagne obligatoirement l'organisation de la circulation et la sécurité des déplacements : elle est l'équipement qui assure le contact avec les usagers de la route. Elle a une influence déterminante sur l'amélioration de leur sécurité et de leur confort et doit par conséquent être claire, visible, lisible et continue tout au long de leur parcours.

En outre, elle doit satisfaire à diverses exigences de qualité qui prennent en compte: la commande publique, l'environnement où se situe la signalisation et l'évolution du matériel. Ces exigences de qualité passent nécessairement par une bonne connaissance de la réglementation, qui elle même tient compte des spécificités des réseaux et du comportement des usagers.

Fiche 1.1 : Signalisation de repérage : définition et historique

Fiche 1.2 : Signalisation de repérage : textes réglementaires

SIGNALISATION DE REPÉRAGE : DÉFINITION ET HISTORIQUE



DEFINITION

La signalisation verticale comprend l'ensemble des signaux conventionnels implantés sur le domaine routier et est destinée à assurer la sécurité des usagers de la route, soit en les informant des dangers et des prescriptions relatifs à la circulation ainsi que des éléments utiles à la prise de décisions, soit en leur indiquant les repères et équipements utiles à leurs déplacements. Elle peut être permanente, temporaire ou dynamique. Elle s'applique à l'ensemble des voies ouvertes à la circulation publique.

Pour être efficace et garantir la sécurité des usagers, la signalisation verticale doit répondre aux critères suivants : l'uniformité; l'homogénéité; la simplicité; la lisibilité; la continuité des directions signalées.

Bien conçue et bien mise en œuvre, la signalisation verticale contribue à réduire les causes d'accident et facilite la circulation. Insuffisante, trop abondante ou impropre à la situation, elle peut être alors facteur de gêne et d'insécurité.

La signalisation de repérage comprend :

- **La signalisation directionnelle routière (jalonnement)**

Cette signalisation regroupe les indications permettant aux usagers de se diriger, c'est-à-dire de suivre l'itinéraire qu'ils se sont fixés en consultant une carte routière ou d'autres outils de guidage. Elle fait l'objet de schémas directeurs de jalonnement de niveau national (mentions vertes), départementales (mentions blanches) et d'agglomération regroupant l'ensemble des mentions dans son périmètre.



• La signalisation directionnelle des itinéraires cyclables

Cette signalisation permet de guider les cyclistes vers des itinéraires sécurisés et confortables qui constituent le schéma directeur cyclable.



• La signalisation d'information locale (SIL)

Ce mode de signalisation ouvre des possibilités supplémentaires pour guider l'utilisateur de la route vers les services et équipements de proximité susceptibles de l'intéresser.

Cette signalisation peut également être utilisée pour les services utiles aux personnes en déplacement dans le cadre d'un projet global (exemple : la signalétique des hôtels).



• La signalisation piétonne

Cette signalisation facultative, est réalisée à l'échelle du piéton. Elle lui permet de se déplacer sur un itinéraire piéton présentant les conditions optimales de sécurité, d'accessibilité et de confort vers un lieu, un service ou un équipement (exemple : la signalétique piétonne du centre ville de Nantes).



• La signalisation de localisation et d'identification

Cette signalisation permet aux usagers de se situer sur l'itinéraire où ils circulent. C'est un élément de repérage important pour faire le lien entre la carte routière et la localisation sur le terrain de l'agglomération concernée. Application réglementaire, pas de spécificité Nantes métropole.

(voir instruction interministérielle sur la signalisation routière, 5ème partie, chapitre 2-3 sur la signalisation de localisation et d'identification).



• La signalisation d'intérêt culturel et touristique

Cette signalisation a pour objet de répondre aux besoins de repérage et d'information culturelle et touristique des personnes en déplacement sur des grands axes de circulation, elle est installée plus particulièrement sur des réseaux de niveau national ou départemental. Application réglementaire, pas de spécificité Nantes métropole.

(voir instruction interministérielle sur la signalisation routière, 5ème partie, chapitre 2-1 sur la signalisation d'intérêt culturel et touristique).



• La signalisation temporaire

Cette signalisation a pour objet de répondre à des exigences d'exploitation temporaire des voies ouvertes à la circulation notamment lors des chantiers, événementiels ou déviations. Application réglementaire, pas de spécificité Nantes métropole. (voir instruction interministérielle sur la signalisation routière, 8ème partie sur la signalisation temporaire).



HISTORIQUE

Avec l'apparition de l'automobile dans les années 1900 apparaissent également les premiers panneaux de signalisation communs à tous les automobilistes. Les routes ne sont pas développées de façon uniforme suivant les pays et ce n'est qu'en 1909, que 9 nations trouvent un premier consensus autour de 4 signaux principaux (panneaux de prescription ronds).

30 mars 1931 A Genève, une convention internationale sur l'unification de la signalisation routière est prise. Elle a été ratifiée par la loi du 3 juillet 1934, modifiée en 1955 puis abrogée en 1989. Cette convention fixe l'uniformité des signaux et symboles routiers.

08 novembre 1968 A Vienne, la France a ratifié la convention internationale sur la signalisation routière.

01 mai 1971 A Genève, la France a ratifié les accords européens venant compléter la convention sur la signalisation.

La signalisation routière trouve ses fondements dans la convention de Vienne de 1968 et des accords internationaux de 1971. Ils précisent que l'uniformité internationale des signaux et symboles routiers et des marques routières est nécessaire pour faciliter et accroître la circulation et sécurité routière au niveau international.

La signalisation routière française est donc établie en s'appuyant sur les signaux prévus dans cette convention et en respectant les accords internationaux.

SIGNALISATION DE REPÉRAGE : TEXTES RÉGLEMENTAIRES

1.2

Les textes réglementaires cités dans la fiche ne sont pas exhaustifs mais représentent les textes principaux de référence pour toute la signalisation routière verticale (signalisation de repérage et signalisation de police).

La signalisation de repérage est soumise à différents textes réglementaires, la hiérarchisation juridique est la suivante :

- 1) Les conventions internationales signées par la France
- 2) Les lois (législatifs et les codes)
- 3) Les décrets et les arrêtés
- 4) Les circulaires et instructions

LES CONVENTIONS INTERNATIONALES

La convention internationale signée à Vienne en 1968 et les accords européens signés à Genève le 1^{er} mai 1971 fixent l'uniformité des signaux et symboles routiers et de leurs usages. Les signataires s'interdisent également de créer un autre signal ayant la même signification que ceux existants. S'ils créent un nouveau signal, ils devront s'assurer qu'il n'est pas déjà utilisé par un des pays membres.

LES LOIS ET CODES

1) Les lois

Plusieurs lois concernent la signalisation de repérage :

- loi du 03 juillet 1934 sur la signalisation routière,
- loi du 18 avril 1955 portant modification de la loi du 03 juillet 1934 sur la signalisation routière.

2) les codes

La signalisation de repérage est traitée dans le code de la route, le code de l'environnement et le code de la voirie routière.

Code de la route

Plusieurs aspects y sont traités :

- **Conditions dans lesquelles est établie la signalisation routière** pour signifier une prescription de l'autorité investie du pouvoir de police ou donner une information aux usagers (article 411-25) ;
- **Dispositions réglementaires prises par les autorités compétentes qui doivent faire l'objet de mesure de signalisation.** Ces dispositions ne sont opposables aux usagers que si les dites mesures ont été prises. En revanche, les usagers doivent respecter la signalisation mise en place par les autorités investies du pouvoir de police (article 411-25) ;
- **Dispositions à respecter concernant les dispositifs de publicité** visibles des voies ouvertes à la circulation publique routière. Celles ci protègent le domaine public routier et ses dépendances, en instaurant des restrictions et des marges de recul aux différents dispositifs, par rapport aux types de voies (article 418-1 à 418-9).
- **Conditions d'indications ou signaux concernant la circulation.** Le droit de les placer en vue du public, par tous les moyens appropriés, n'appartient qu'aux autorités nationales, départementales ou communales chargées des services de la voirie (article 411-6).

Code de l'environnement

Afin d'assurer la protection du cadre de vie, le code de l'environnement et ses décrets d'application précisent :

- les prescriptions à appliquer concernant la protection du domaine routier notamment par rapport à la publicité et aux sollicitations visuelles dans le champ de vision de l'automobiliste ;
- les règles applicables à la publicité, aux enseignes et pré-enseignes, visibles de toutes voies ouvertes à la circulation publique (article L581.1 à L581.45).

Code de la voirie routière

Le code de la voirie routière définit les prérogatives du pouvoir de police du domaine public routier :

- il comprend les chaussées et ses dépendances,
 - il précise les conditions dans lesquelles est établie la signalisation routière portée à connaissance de l'utilisateur, l'affectation, l'occupation du domaine public et la dénomination des voies ainsi que les obligations d'entretien et du bon usage de la voirie. (Articles concernés R. 119.2, R.119.5, R.119.7, R.119.8 et R.119.10).
- Il reprend également le transfert récent de certaines compétences du Département ou Région aux métropoles dans le cadre de la loi MAPAM du 24 janvier 2014.

LES DECRETS ET LES ARRETES

1) Les décrets

Les décrets concernant la signalisation de repérage sont :

- le décret N°81-968 du 16 octobre 1981 sur les accords européens signés à Genève ;
- le décret N°76-148 du 11 février 1976 sur la publicité et enseignes publicitaires visibles d'une voie de circulation en agglomération et hors agglomération ;
- le décret N°92-647 du 8 juillet 1992 modifié concernant l'aptitude à l'usage des produits de construction aux panneaux de signalisation routière permanente.

2) les arrêtés

Les arrêtés sont opposables à tous les gestionnaires de voirie.

Arrêté interministériel du 24 novembre 1967 modifié :

Cet arrêté est relatif à la signalisation des routes et autoroutes, il définit :

- la signalisation routière implantée sur les voies publiques et privées ouvertes à la circulation publique;
- la nature des signaux, leurs conditions d'implantation, ainsi que toutes les règles se rapportant à l'établissement de la signalisation routière et autoroutière (ces règles sont fixées dans une instruction interministérielle composée de neuf parties).

Il entérine l'interdiction d'emploi de signaux d'autres types ou modèles.

Il précise que c'est le ministre chargé des transports qui définit les conditions d'homologation de certains dispositifs et produits destinés à la signalisation routière ou autoroutière ou de leurs composants ainsi que les dispositifs ou produits qui ne pourront être utilisés sans homologation. Il détermine les conditions d'agrément de leurs fournisseurs. Sont considérés comme homologués au sens de l'arrêté et des instructions interministérielles, les produits certifiés marque NF-équipements de la route.

Arrêté du 30 septembre 2011 :

Cet arrêté est relatif aux performances et aux règles de mise en service des panneaux de signalisation routière permanente prenant en compte les directives européennes. **Il précise notamment que les panneaux de signalisation routière permanente ne peuvent être mis en service sur les voies du domaine public routier et sur les voies privées ouvertes à la circulation publique que s'ils sont munis des marquages CE et NF** ou autres marques d'attestation de la conformité présentant des garanties au moins égales et respectant les spécifications techniques, les performances ou classes de performances appropriées aux types de routes.

Tous les panneaux de signalisation verticale permanente (directionnel et police), installés sur la voie publique doivent être obligatoirement marqués CE/NF depuis le 1^{er} janvier 2013.

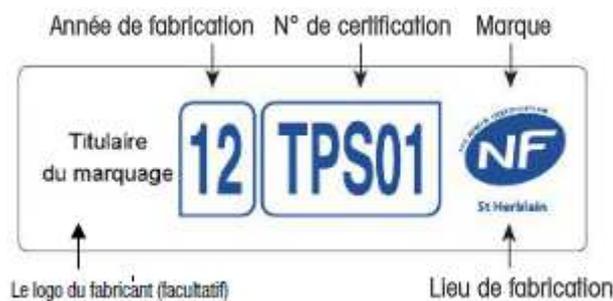


La composition de l'étiquette est la même que ce soit celle d'un panneau directionnel ou d'un panneau de police, seule change la « marque » du panneau concernée (SD) pour panneau directionnel et (SP) pour panneau de police.

Arrêté du 20 octobre 2008 :

Cet arrêté est relatif à l'attestation de conformité et aux règles de mise en service des panneaux de signalisation routière temporaire. **Il précise que les panneaux de signalisation temporaire des types AK, KM, K2, K8, KC et KD ne peuvent être mis en service sur les voies du domaine public routier que s'ils ont fait l'objet d'une attestation de conformité à des exigences techniques de sécurité et d'aptitude à l'usage.** Les produits seront **marqués NF** ou attestation équivalente garantissant les exigences de la réglementation et des spécificités techniques en vigueur.

Tous les panneaux temporaires (TP) dénommés ci-dessus, installés sur la voie publique doivent être obligatoirement marqués NF depuis le 1^{er} janvier 2014.



5 – LES CIRCULAIRES ET INSTRUCTIONS

1) Les circulaires

La circulaire N°98-11 du 12 janvier 1998 est relative aux procédures techniques d'approbation des dossiers de signalisation de direction (schéma directeur) hors réseau routier national structurant. Elle est complétée par la circulaire du 18 mai 2001.

Cette circulaire rappelle l'existence de quatre types de schéma directeur directionnel routier :

- 1) Le schéma directeur national,
- 2) Les schémas directeurs des axes routiers nationaux structurants (autoroutes et voies expressives),
- 3) Les schémas directeurs départementaux,
- 4) Les schémas directeurs des grandes agglomérations, métropoles.

2) Les instructions

Instructions interministérielles sur la signalisation routière concernant l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié (version consolidée du 14 mars 2013 et son annexe où figurent tous les panneaux routiers).

Ces instructions précisent les règles à suivre tant sur la nature des signaux à adopter que les conditions et les règles de leur implantation.

Ses prescriptions sont applicables à toutes les catégories de routes ouvertes à la circulation publique et ce, quelle que soit l'autorité administrative chargée de leur gestion.

Les instructions interministérielles complètent l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié relatif à la signalisation des routes et autoroutes. Elles ont été modifiées par arrêté du 6 décembre 2011 notamment sur la 5^{ème} partie ou la signalisation de direction et signalisations complémentaires y ont été intégrées ainsi qu'une 9^{ème} partie sur la signalisation dynamique.

Les instructions sont désormais au nombre de 9:

- 1^{ère} partie – généralités**
- 2^{ème} partie – signalisation de danger** (type A)
- 3^{ème} partie – intersections et régimes de priorité** (type AB)
- 4^{ème} partie – signalisation de prescriptions** (type B)
- 5^{ème} partie – signalisations d'indication, des services et de repérage**
(types : C, CE et D, H, Dv, Dc, Dp, E, EB, SR, Symboles, Idéogrammes)
- 6^{ème} partie – feux de circulation permanents**
- 7^{ème} partie – marques sur chaussées** (marquage au sol)
- 8^{ème} partie – signalisation temporaire** (type K)
- 9^{ème} partie – signalisation dynamique** (PMV)

La nouvelle instruction sur la 5^{ème} partie, renommée « signalisation d'indication, des services et de repérage » abroge et intègre les éléments suivants :

- ont été abrogés la 5^{ème} partie « signalisation d'indication et des services » de l'arrêté du 31 juillet 2002 modifié et la circulaire du 22 mars 1982 concernant : la signalisation de direction (panneaux type D), signalisation d'entrée d'agglomération (type EB), signalisation d'animation (type H)._

- *ont été intégrés* : les dispositions et prescriptions des textes ci-dessus et complétés par celles concernant des panneaux de signalisation des itinéraires cyclables (type Dv), la signalisation d'information locale SIL (type Dc) et la signalisation piétonne (type Dp).

Instruction n° 81-85 du 23 septembre 1981 :

- Cette instruction est relative à la répartition des charges financières afférentes à la fourniture, la pose, l'exploitation, le remplacement et éventuellement la suppression des dispositifs de signalisation routière. Elle précise notamment les points suivants :

- la charge du jalonnement revient au gestionnaire de la voie par laquelle on accède à la localité ;
- tous les panneaux d'intérêt local sont à la charge du demandeur (commune, gestionnaire de voirie, etc.).

L'arrêté et les instructions interministérielles modifiées sont consultables sur :

www.legifrance.gouv.fr

www.equipementsdelaroute.equipement.gouv.fr

7 – LES NORMES

Les principales normes relatives aux panneaux de signalisation routière verticale sont les suivantes:

- **NF- EN 12899-1** : elle concerne les signaux fixes de signalisation routière verticale
- **NF P98-532** : elle précise les caractéristiques des panneaux de signalisation (dimensions, graphismes, position dans le décor). Elle s'applique à la signalisation routière verticale permanente, temporaire, fixe et variable et se décompose suivant les signaux à décor défini, décor à composer et les autres signaux.
- **XP P98-542** parties 1, 2, 3, 4 : elle complète l'ensemble de la norme NF P98- 532.
- **NF P98-501** : elle précise les définitions et terminologies des signaux.
- **NF P98-531** : elle précise les dimensions principales des signaux permanents, valeurs et tolérances dimensionnelles.
- **NF P98-541** : elle précise les dimensions principales des signaux temporaires, les valeurs et tolérances dimensionnelles.
- **NF P98-542** : catalogue des décors des panneaux de signalisation et des panneaux -caractéristiques typologiques des nouveaux panneaux.

Ces normes sont présent en compte lors de la certification des produits de signalisation par l'ASCQUER en France, organisme accrédité pour certifier tous les produits Français de signalisation routière. **Les marquages CE et NF apposés sur le dos des panneaux garantissent les produits, conformément aux normes européennes et françaises en vigueur.**

2- SIGNALISATION DIRECTIONNELLE ROUTIÈRE

La signalisation de direction a pour objet de faciliter les déplacements des usagers en leur permettant de se repérer et de se diriger jusqu'à leur destination finale. Son efficacité dépend du contenu et de la qualité de son implantation : lisibilité, homogénéité et continuité en sont la base. Il ne s'agit pas de poser des panneaux au gré des opportunités mais de disposer d'un plan de jalonnement de l'agglomération dénommé « schéma directeur urbain » qui permette de répondre avec cohérence à l'attente des usagers. La qualité de la signalisation de direction tient aux respects des principes fondamentaux des textes réglementaires et à l'existence d'un schéma directeur de qualité et actualisé en permanence.

Il revient à l'état et aux collectivités locales, de mettre en place, sur les réseaux routiers dont ils ont la charge, une signalisation qui réponde en permanence aux objectifs définis par l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié sur la signalisation routière. Sur le territoire de Nantes métropole, le schéma directeur urbain arrête les principes généraux des mentions qui composent la signalisation directionnelle.

Fiche 2.1 : Signalisation directionnelle routière : principes généraux

Fiche 2.2 : Schéma directeur et projet de jalonnement

Fiche 2.3 : Signalisation directionnelle routière : matériel et renouvellement (en cours de finalisation)

Guide de Signalisation de Repérage

SIGNALISATION DIRECTIONNELLE ROUTIERE : PRINCIPES GÉNÉRAUX

2.1

DEFINITION

La signalisation directionnelle routière est utile pour guider l'utilisateur en déplacement. Elle doit être cohérente, quelque soit le réseau routier utilisé. Elle est destinée à assurer la sécurité des usagers de la route. Pour répondre à ce besoin, des règles nationales régissent les principes et les conditions d'emploi des panneaux de signalisation.

Textes Réglementaires

- ✓ **Arrêté du 24 novembre 1967 modifié relatif à la signalisation des routes et autoroutes.**
- ✓ **Instruction interministérielle sur la signalisation routière 1^{ère} partie sur les généralités et 5^{ème} partie sur la signalisation d'indication, des services et de repérage.**

REGLES DE BASE

Pour être utile, la signalisation doit être efficace, ce qui implique le respect des six principes suivants :

- ✓ **L'uniformité** implique d'utiliser, sur toutes les voiries, des signaux réglementaires.
- ✓ **L'homogénéité** exige que, dans des conditions similaires, l'utilisateur rencontre des signaux de même valeur et de même portée, implantés suivant les mêmes règles.
- ✓ **La simplicité** s'obtient en utilisant des graphismes, schémas facilement et rapidement compréhensibles par tous les usagers.
- ✓ **La lisibilité** s'obtient en dégagant les panneaux de leur environnement, en évitant leur surabondance qui nuisent à leur lecture rapide et fatiguent l'attention de l'utilisateur.
- ✓ **La continuité** des directions doit être assurée sur tout l'itinéraire jusqu'au pôle de destination en accompagnant l'utilisateur dans son déplacement sans rupture de l'information.
- ✓ **La valorisation** s'obtient en limitant le nombre de panneaux, en actualisant les informations et en maintenant le matériel en bon état.

Les règles décrites ci-dessous sont issues de la 5^{ème} partie de l'instruction interministérielle, titre 2 (signalisation de repérage), chapitre 1 (signalisation de direction).

1) Les couleurs des panneaux

Les couleurs de fond des panneaux sont réglementées, elles sont toutes rétro réfléchissantes de classe II au minimum et correspondent aux 4 principales catégories de signalisation :



Le bleu est utilisé sur le domaine autoroutier et sur les voies de rabattement vers l'autoroute



Le vert est utilisé pour la signalisation des grandes agglomérations sur les itinéraires interurbains de niveau régional et national.



Le blanc est utilisé pour la signalisation des autres villes, communes, super quartiers et grands équipements.



Le jaune est utilisé pour les indications temporaires de direction ou d'exploitation



Le marron est utilisé pour la signalisation touristique

Sur un ensemble, les panneaux de couleur sont répartis dans l'ordre suivant de haut en bas: bleu, vert, blanc, jaune et pour chaque couleur, les mentions sont inscrites de haut en bas par distance décroissante (du plus loin au plus près).

Le nombre de mentions sur un ensemble est limité à 6 dont 4 mentions au maximum par couleur.

2) Typologie d'écriture :

La typologie d'écriture des mentions est différente suivant le classement du pôle au schéma directeur. Les communes et les villes sont dénommées « pôle », elles font l'objet d'un classement hiérarchique suivant la population (valeur INSEE). Les pôles sont classés par niveau de I à V, du moins important au plus important. Plus la classe du pôle est élevée, plus le pôle peut être signalé de loin.

niveau départemental	mention sur panneau à fond blanc	communes < 26 000 habitants	classe I à II
niveau départemental ou régional	mention sur panneau à fond blanc ou vert (selon le cas)	villes entre 26 000 et 100 000 habitants	classe III
niveau régional ou national	mention sur panneau à fond vert	grandes agglomérations >100 000 habitants	classe IV ou V

Les différentes typologies d'écritures sont les suivantes :

Type	Ecriture	Usage	
L2	droite majuscule	utilisé sur fond de panneau foncé -panneau bleu pour toutes les mentions indiquées sur le réseau autoroutier. -panneau vert pour les mentions de grandes agglomérations de niveau régional ou national (classé de III à V).	 
L1	droite majuscule	utilisé sur fond de panneau blanc pour les mentions de villes ou communes de niveau départemental (classé de I à III).	ORVAULT
L4 Maj.	italique majuscule	utilisé sur fond de panneau blanc pour les mentions locales (<i>quartiers et grands équipements classés au schéma directeur</i>).	<i>DALBY</i>
L4 Min.	italique minuscule	utilisé sur fond de panneau blanc pour les mentions locales (<i>services et équipements non classés au schéma directeur</i>)	<i>médiathèque</i>

3) Les différents panneaux :

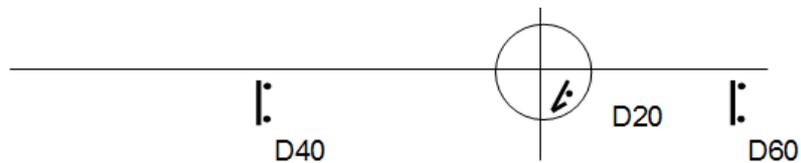
L'usage des différents types de panneaux dépend de la catégorie de route sur laquelle ils sont implantés :

Les différents panneaux	Type	Sur autoroute ou route à chaussée séparée	Sur routes à 2 voies
<p>Panneau de position</p> <p>-il est implanté dans les carrefours de telle sorte que l'usager effectue sa manœuvre avant le panneau. -la flèche indique la direction de la destination desservie. - il peut y avoir une indication de distance avec la mention.</p>	D20		
<p>Panneau de signalisation avancée</p> <p>-il est implanté à l'endroit où l'usager amorce son changement de direction.</p> <p>-en cas d'affectation de voie, l'usager passant sous ce panneau se trouve sur la voie correspondant à la direction desservie.</p>	D30		
<p>Panneau de présignalisation</p> <p>-il annonce les directions desservies à la prochaine bifurcation ou sortie.</p> <p>- il est implanté en amont du point d'échange de manière à permettre à l'usager d'effectuer son choix sur la voie qui le concerne.</p>	D40		
<p>Panneau d'avertissement</p> <p>-utilisé sur les autoroutes et routes à chaussées séparées, il met l'usager en alerte à l'approche d'une sortie ou d'une bifurcation autoroutière.</p>	D50		

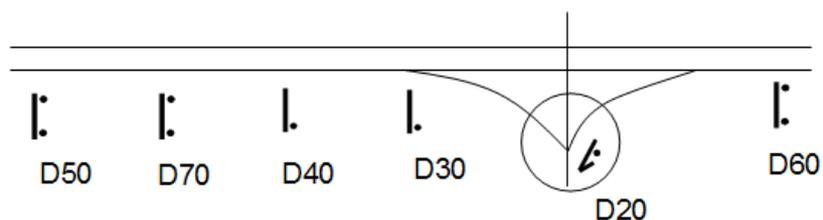
<p>Panneau de confirmation</p> <p>-il confirme les mentions desservies par la route empruntée par l'usager. -il est implanté en aval du point d'entrée sur la voie. -il peut y avoir une indication de distance avec la mention.</p>	<p>D60</p>		
<p>Panneau de signalisation complémentaire</p> <p>-il est implanté sur les voiries autoroutières ou à chaussée séparée. - il est destiné à informer l'usager des destinations locales desservies par la prochaine sortie. - il peut indiquer également un itinéraire de substitution S ou itinéraire BIS.</p>	<p>D70</p>		

Les panneaux sont implantés suivant le type de voirie et la géométrie du carrefour (voir article 84 de la 5 ème partie sur la signalisation de repérage, sur les règles d'utilisation des panneaux suivant la géométrie des carrefours, exemples:

- **Route à 2 voies**



- **Route à 2x2 voies ou chaussée séparée**



4) Hauteur de base des écritures

La hauteur de base de l'écriture des mentions est fonction de la vitesse d'approche des véhicules dans le carrefour ou l'échangeur. Plus on va vite et plus les hauteurs des écritures des mentions sont grandes. La hauteur de base (Hb) de l'écriture est de :

Vitesse d'approche	Hauteur d'écriture
<i>Voies autoroutières ou assimilées</i>	
130 km/h	Hb = 320 mm
110 km/h	Hb = 250 mm
70 km/h et 90 km/h	Hb = 160 mm ou Hb = 200 mm
<i>Autres voies</i>	
70 km/h et 90 km/h	Hb = 125 mm
50 km/h et 70 km/h	Hb = 100 mm ou Hb = 125 mm
< à 50 km/h	Hb = 100 mm

On peut être amené dans certains cas à adapter les hauteurs d'écriture des mentions suivant l'aménagement du carrefour, sa complexité et/ou son environnement.

5) Contenu des panneaux

- **Les mentions** doivent être écrites correctement suivant la typologie d'écriture, qui est différente suivant leurs classements ou non au schéma directeur. (voir tableau sur la typologie d'écriture)



- **Les idéogrammes ou symboles** viennent complétés s'il y a lieu les mentions.

Un idéogramme (ID) est un signe placé devant une mention pour en faciliter la lecture en supprimant une partie de l'information écrite. Il est toujours placé avant la mention. *(La liste des idéogrammes se trouve en annexe 7 de la 5ème partie de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière).*



Un symbole est un signe associé ou non à une mention, il est utilisé pour préciser une catégorie de véhicules auquel un itinéraire est interdit (SI) ou conseillé (SC), ou caractériser un itinéraire type rocade (SU). Il est placé coté opposé à la flèche. *(La liste des symboles se trouve en annexes 3 à 6 de la 5ème partie de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière)*

SI



SC



Le symbole (SU4) caractérise un périphérique ou une rocade. Il peut accompagner une mention dont l'itinéraire s'effectue par cet axe.

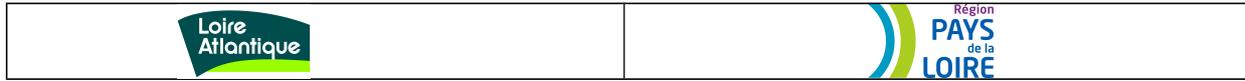
SU



SU

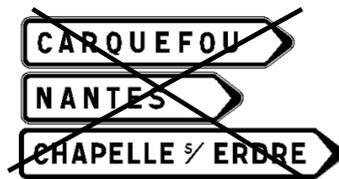


Un logotype est un signe représentant une entité administrative, il est placé devant son nom. Il est utilisé sur les panneaux de localisation E36 localisant l'entrée d'une région ou d'un département.

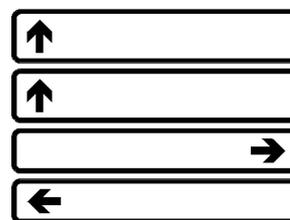
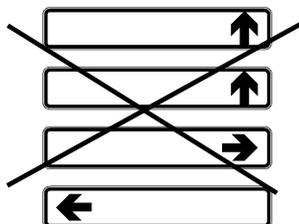
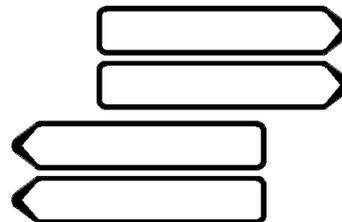
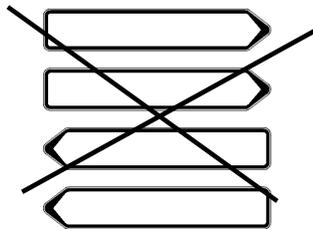


6) Montage des panneaux sur un ensemble

- Afin d'assurer une lecture correcte et une qualité visuelle des équipements, la longueur des panneaux doit être identique sur un même ensemble. On s'aligne sur la mention la plus longue.



- Dans le même objectif, il faut veiller à l'empilage des panneaux qui doivent être positionnées avec un décalage 1/3-2/3 pour des directions opposées (D21) et à la quinconce des flèches des panneaux de présignalisation (D43).



7) Pose des ensembles

Les conditions d'implantation des panneaux sont décrites aux articles 8 et 9 de la première partie sur les généralités de l'instruction interministérielle.

Orientation

Les panneaux doivent être orientés de façon à être visibles du carrefour par les usagers concernés.

Hauteur des panneaux

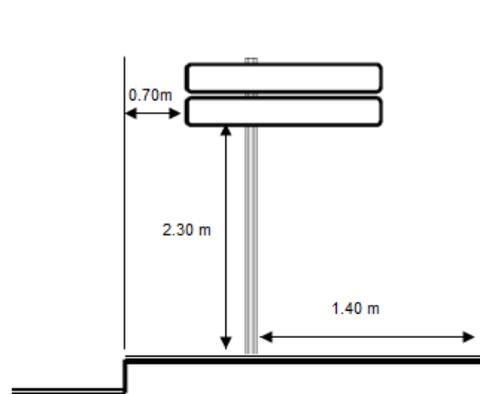
La hauteur entre le dessous du 1er panneau et le sol est de 2.30 m en milieu urbanisé. En rase campagne et suivant le contexte de l'aménagement, le premier panneau peut être placé à une hauteur de 1m.

Distance des panneaux par rapport à la chaussée

L'aplomb du panneau doit être placé à une distance minimum de 0.70m du fil d'eau de la chaussée.

Support sur trottoir

En milieu urbain, sur le trottoir, le support sera placé de façon à garder un passage libre de 1.40 m minimum pour le cheminement des piétons (exemple d'implantation).



Support sur accotement

En rase campagne, l'axe du support doit être placé à 2 m minimum en retrait du bord de chaussée (exemple d'implantation).

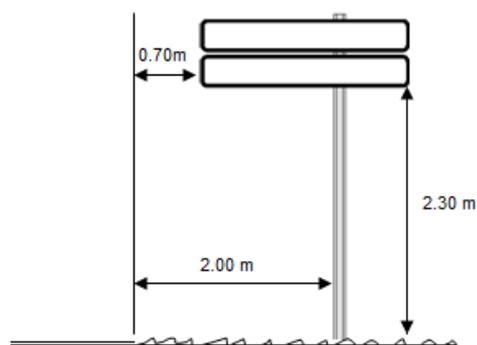


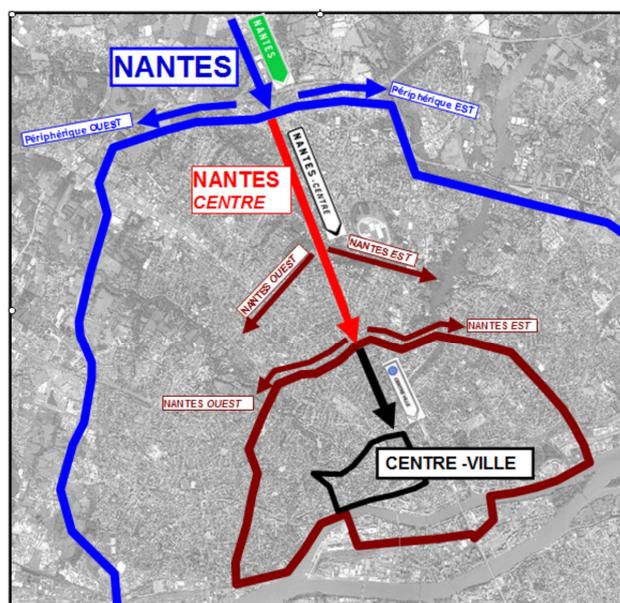
SCHÉMA DIRECTEUR ET PROJET DE JALONNEMENT - STRATEGIE DE NANTES METROPOLE

2.2

DEFINITION DU SCHEMA DIRECTEUR

Sur le territoire de Nantes Métropole, le schéma directeur arrête les principes généraux de la signalisation directionnelle routière. Il s'applique sur les voies principales A et B, suivant les différentes stratégies de déplacement retenues. Il est adapté à son propre réseau urbain dans le respect de la réglementation en vigueur et des schémas directeurs national et départemental.

Un schéma directeur consiste à fixer dans une aire géographique précise et à partir : de la hiérarchisation des pôles (villes, communes, quartiers et grands équipements) ; de la description des itinéraires suivis pour chaque mention (liaisons de pôles) et/ou plan de déplacement, les indications à inscrire sur les panneaux directionnels situés dans les carrefours à l'intérieur de ce périmètre. Le schéma directeur ainsi étudié doit être cohérent avec le schéma directeur national (mentions vertes) et le schéma directeur départemental (mentions blanches).



Ex : stratégie sens rentrant dans le centre ville de Nantes-2014

Le schéma directeur se traduit concrètement par :

- une carte des pôles à prendre en compte ;
- une carte des carrefours concernés ;
- un catalogue des liaisons à jalonner classé par pôle ;
- des fiches carrefours des itinéraires concernés où sont représentées toutes les mentions à indiquer par direction.

Le schéma directeur urbain a été établi sur toutes les communes situées sur le territoire de Nantes métropole en 2006/2007. Il a été actualisé en 2010 sur la ville de Nantes afin de répondre à la commande publique qui souhaitait affirmer territorialement le cœur économique et touristique du centre ville et irriguer ce cœur par un itinéraire à double sens de circulation.

Par ailleurs, afin de faciliter la gestion, le suivi et l'actualisation des liaisons du schéma directeur, Nantes métropole s'est doté d'un outil métier, le logiciel « **SIGNAL GESTION** ». Ce logiciel a été déployé dans chaque pôle et permet la consultation des données du schéma directeur.

ELABORATION D'UN PROJET DE JALONNEMENT

Recenser les informations, les hiérarchiser pour ensuite les indiquer aux usagers nécessite une approche rigoureuse dans l'étude. Le respect des principes fondamentaux, l'approche technique nécessite de poser les problèmes dans l'ordre. La mise au point d'un projet s'articule autour de questionnements essentiels « **Que signaler ?** » et « **Comment signaler ?** ».

« Que signaler ? »

C'est la traduction du schéma directeur de jalonnement (fiches liaisons et carrefours) sur lequel on s'appuiera pour réaliser un projet de jalonnement. Le schéma directeur précise par mention à partir d'où elle doit être jalonnée.

« Comment signaler ? »

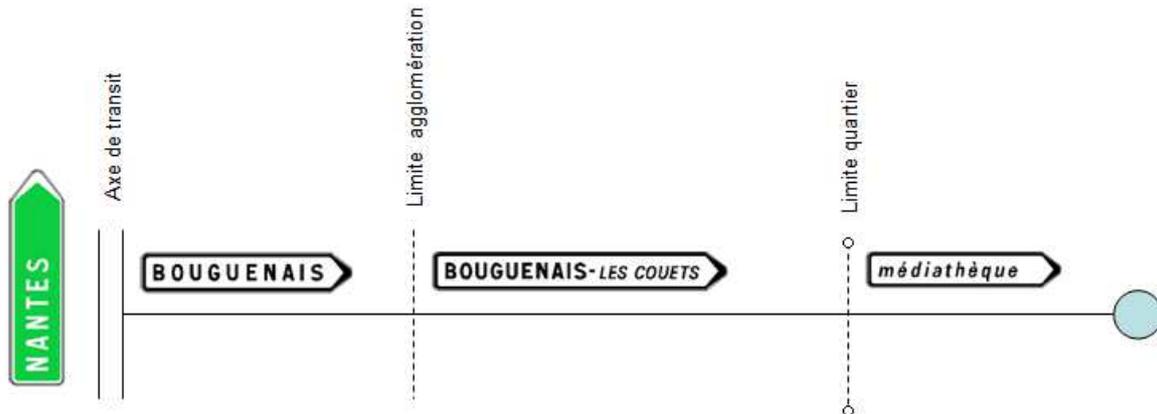
C'est la manière de signaler une mention : sur quel type de panneau ? Quelle implantation dans le carrefour ?

Concrètement, c'est à partir de l'étude du schéma directeur qu'on peut établir le projet d'une demande de jalonnement. On prendra en compte les nouveaux plans de déplacement, les mentions complémentaires éventuelles (rabattement, repiquage et les mentions locales non inscrites au schéma directeur). La synthèse de tous ces éléments permettra de réaliser le « projet de définition » dont découlent les plans décors projet des panneaux qui seront ensuite implantés sur le terrain.

Hiérarchie des mentions sur la voie circulée :

Les mentions apparaissent sur la voie circulée dans un ordre hiérarchique en fonction de leur classement au schéma directeur, l'ordre est le suivant:

- grandes agglomérations de niveau régional ou national (mentions vertes),
- communes et super quartiers (mentions blanches),
- quartiers et grands équipements (mentions blanches),
- équipements ou services de proximité (mentions blanches).



1) Méthode de travail : comment mener une étude de jalonnement ?

Lors d'une demande de jalonnement, il existe 2 principes à respecter :

- 1- **Ne jamais traiter le problème au coup par coup, il est indispensable d'avoir une réflexion globale et de réaliser une étude sur l'ensemble des besoins dans le secteur concerné.**
- 2- **Respecter l'ordre des tâches. Il convient notamment de ne pas céder à la tentation de définir les formes et le dimensionnement des panneaux avant même de savoir quel sera son rôle et ce qu'ils devront signaler.**

La méthode est la suivante, il faut réunir tous les informations utiles à l'étude du projet dans la zone concernée, à savoir :

- 1- La genèse du projet (localisation, zone de rayonnement ou chalandise, la catégorie d'utilisateur concernée par le nouveau site, l'intitulé à mentionner sur les panneaux).
- 2- Les fiches carrefours des liaisons du schéma directeur (base de données SIGNAL).
- 3- Les mentions complémentaires (mentions locales services ou équipements)
- 4- Les fiches carrefours avec les équipements en place (voir base de données SIGNAL) ou relevé terrain des mentions existantes, si pas de données dans la base.

La synthèse de tous ces éléments permettra de réaliser le « projet de définition » dont découlent les plans décors projet des panneaux qui seront ensuite implantés sur le terrain.

- **Projet de jalonnement d'un nouvel aménagement**

Chronologie des tâches

Prendre en compte:

- La genèse du projet
- La zone géographique ou carrefours concernés
- Les fiches carrefours des liaisons du schéma directeur
- Les données de la géométrie du carrefour et de la signalisation existante (base de données patrimoine SIGNAL ou relevé terrain)

- Mise au point de la fiche de synthèse des mentions à indiquer sur les panneaux des ensembles du ou des carrefours .
- Classement des mentions par ordre hiérarchique réglementaire et conformément aux règles de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR - 5^{ème} partie)

Si trop de mentions sur un ensemble:

- Privilégier les mentions du schéma directeur , le rajout des mentions locales n'est possible que si place suffisante sur le support et si la continuité peut être assurée.
- Concertation locale pour appréhender l'incidence des choix réalisés
- Réalisation des plans décors projet (dimensionnement) avec SIGNAL ETUDE ou les faire réaliser par le prestataire.

-Validation DEP (point d'entrée centralisé) afin de s'assurer de la cohérence et de la conformité des projets de jalonnement au schéma directeur et nouveau plan de circulation puis visa des plans décors par la maîtrise d'œuvre avant commande.

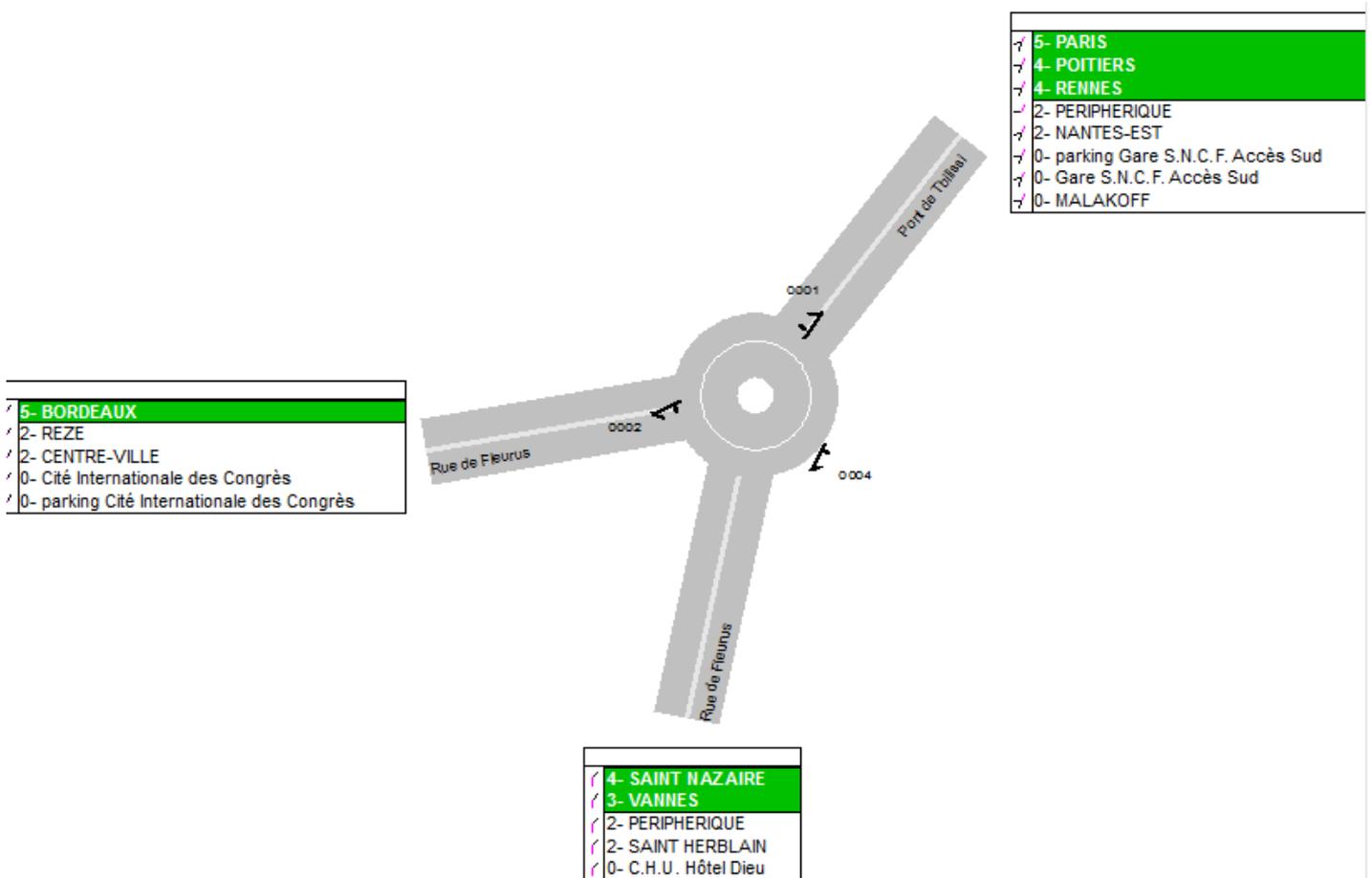
- Réalisation des travaux de jalonnement
- Réalisation d' un dossier récolement des équipements mis en place (photo<250ko , plan d'implantation et copie du plans décors signés)

-La maîtrise d'œuvre transmet le dossier récolement à la DEP service VOIRIE pour alimenter la base de données patrimoine SIGNAL.

2) Du schéma directeur au plan décor détaillé des panneaux, utilisation des données du logiciel SIGNAL.

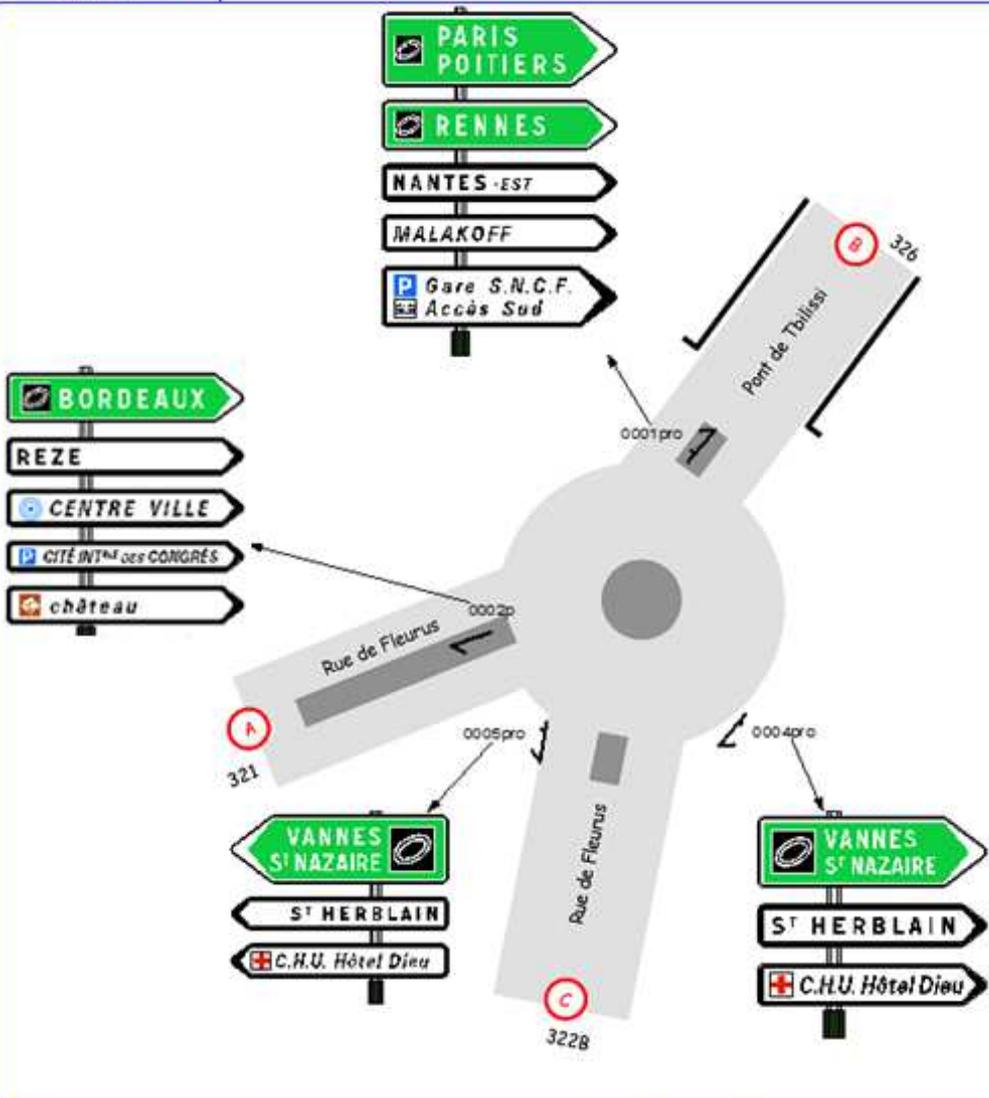
- **Fiche carrefour des liaisons du schéma directeur (échanges)**

Cette fiche présente une synthèse des liaisons du schéma directeur passant par ce carrefour. Cette fiche est brute, elle servira de document de base pour travailler sur le projet de définition du carrefour. Dans la base de données, on peut aussi consulter les itinéraires des liaisons (araignées) pour chaque mention du schéma directeur.



- **Fiche carrefour avec ses équipements**

Cette fiche présente une vue générale des équipements d'un carrefour. Les mentions indiquées sur les panneaux sont la traduction des liaisons du schéma directeur. A cela, il faut rajouter les mentions complémentaires (services ou équipements locales) sur les ensembles concernés si le calcul de charge du support le permet.

Fiche Carrefour Travaillée	
	Commune NANH0322 Fleurus/Tbïssi
	
Environnement Uirain Vent : Zone 3 Pression du vent : 130 da/m ²	Admin Date : 22/05/2014 Bui

Pour information :

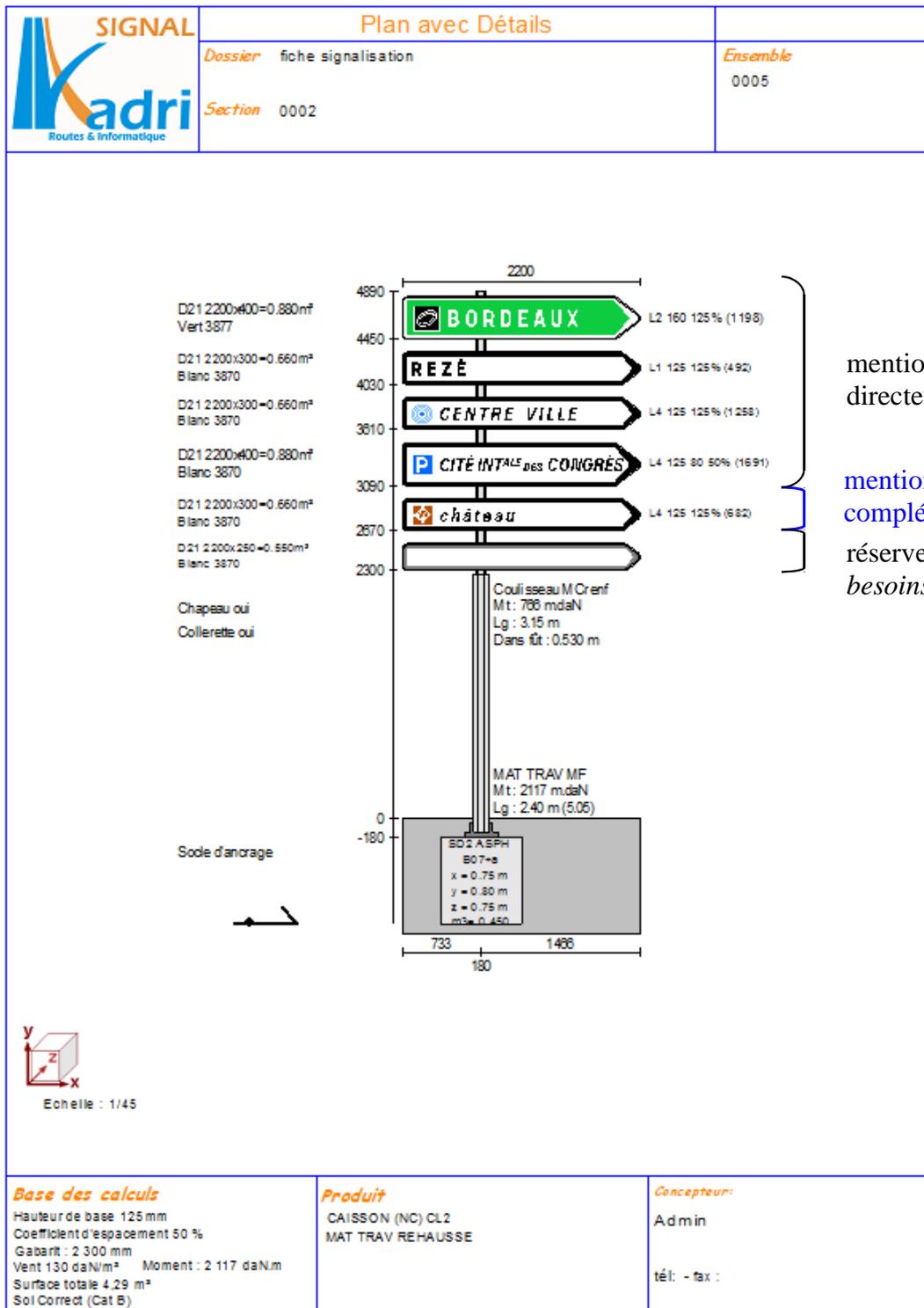


SU 4 - Symbole du périphérique

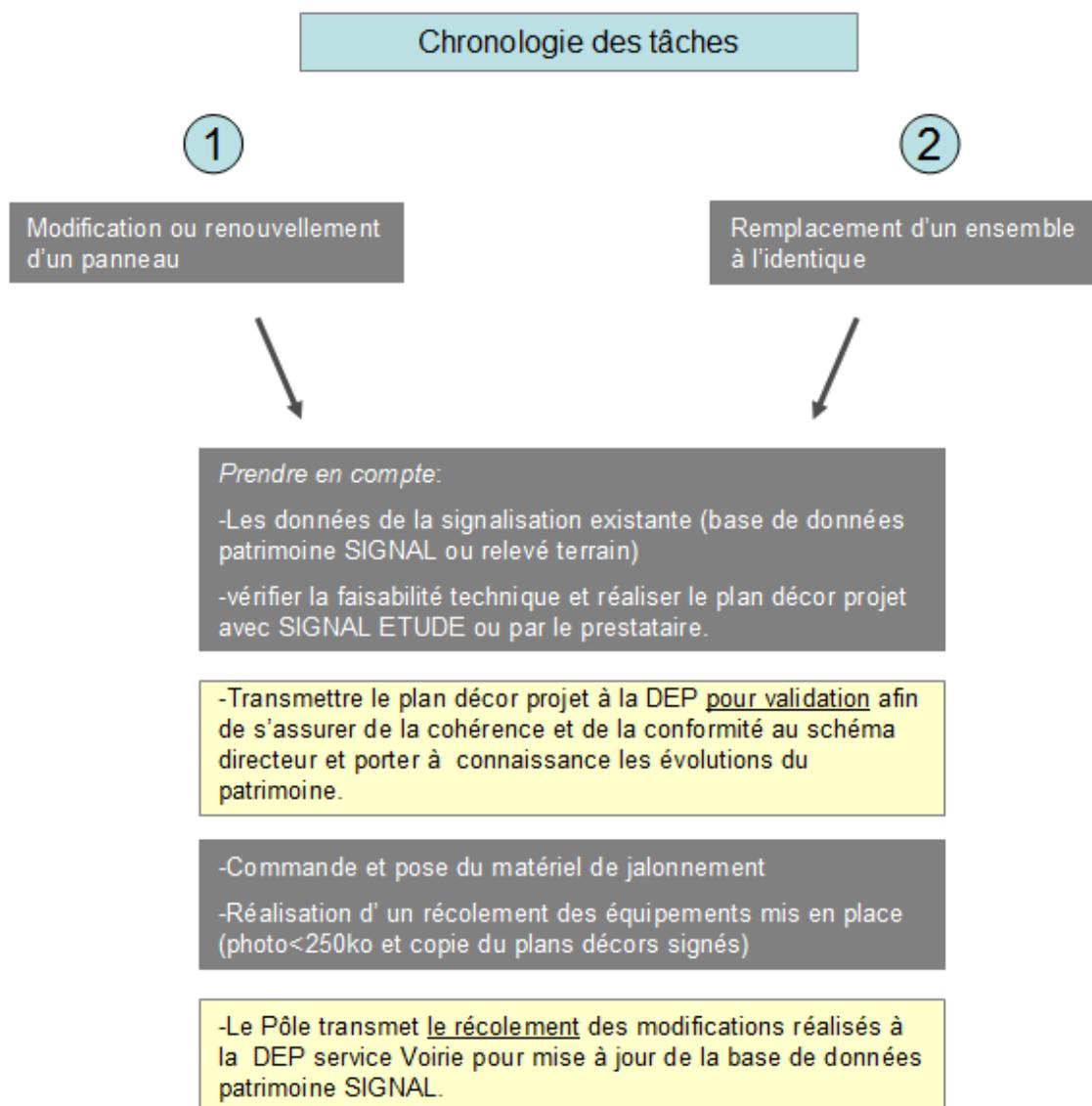
- **Fiche plan décor d'un ensemble**

Cette fiche « plan décor » précise les données techniques, contenu et dimensionnement des panneaux et du support, elle doit être validée par la DEP avant d'être visée par la maîtrise d'œuvre. Elle sert de bon à tirer (BAT) au prestataire et lui permet de lancer la fabrication des équipements.

Le « plan décor signé » est gardée en mémoire par les services gestionnaires avec les photos des équipements mis en place. Ces éléments composent le dossier de récolement qui sera transmis à la DEP au service Voirie, il permet de garder la connaissance du patrimoine sur l'ensemble du territoire et est utile pour en assurer son renouvellement ou sa maintenance.



3) entretien et renouvellement de panneaux de jalonnement



Le gestionnaire doit disposer d'un « dossier récolement » de chaque équipement précisant les caractéristiques techniques et photos lui permettant d'assurer la maintenance de cet équipement.

Le logiciel SIGNAL est un outil de gestion du patrimoine jalonnement, il permet d'intégrer le récolement de tous les équipements en place **à condition d'alimenter la base de données patrimoine**. En retour, il permet de visualiser ou extraire les données existantes des équipements par carrefour, préparer des programmes d'entretien ou de renouvellement des panneaux et quantifier le patrimoine.

Pour maintenir un bon niveau de la signalisation directionnelle, outre les remplacements de matériels accidentés, certains travaux d'entretien sont nécessaires.

- nettoyage des faces de panneaux
- enlèvement des affichages sauvages sur les matériels
- élagage des végétations pouvant masquer les panneaux

3. SIGNALISATION DIRECTIONNELLE CYCLABLE

Fiche 3.1 : Signalisation directionnelle cyclable : principes généraux

Fiche 3.2 : Signalisation directionnelle cyclable : stratégie de Nantes Métropole

Guide de Signalisation de Repérage

SIGNALISATION DIRECTIONNELLE CYCLABLE : PRINCIPES GÉNÉRAUX

3.1

DEFINITION

La signalisation directionnelle à l'usage des cyclistes leur fournit les indications nécessaires au choix d'un itinéraire présentant de bonnes conditions de sécurité et de confort. Elle permet également de guider les cyclistes mêlés à la circulation générale, vers les itinéraires les plus adaptés.

REGLES DE BASE

La signalisation des itinéraires cyclables est réglementée (5ème partie de l'instruction interministérielle, chapitre 2 sur la signalisation complémentaire à la signalisation de direction). Elle s'adresse aux cyclistes, usagers à part entière de la voirie, et répond aux mêmes principes que le reste de la signalisation de direction : « **continuité, lisibilité, uniformité et homogénéité, simplicité des messages** ». Le choix de l'itinéraire est déterminé en tenant compte des critères de confort propres aux cyclistes et des critères de sécurité de l'itinéraire.

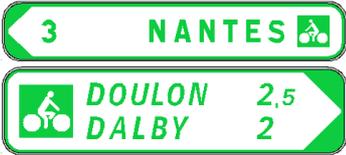
Elle est mise en place seulement sur des itinéraires cyclables. Si l'itinéraire emprunte la même voirie que tous les usagers et que les carrefours sont déjà équipés de signalisation directionnelle, on évite de doubler les mentions déjà existantes du même type, sur une même branche et une même direction. Si l'itinéraire emprunte un site propre, la continuité de la signalisation doit être assurée même si elle fait redondance avec la signalisation directionnelle routière. Dans ce cas, on positionnera les ensembles de façon à ce qu'il n'y ait pas d'ambiguïté sur l'itinéraire à suivre. La continuité de l'itinéraire cyclable peut également être assurée avec des panneaux Dv simplifiés (symbole + flèche sans mention)

Textes réglementaires

- ✓ Arrêté du 24 novembre 1967 modifié relatif à la signalisation des routes et autoroutes.
- ✓ Instruction interministérielle sur la signalisation routière 1^{ère} partie sur les généralités et 5^{ème} partie sur la signalisation d'indication, des services et de repérage.

REGLES DE CONCEPTION

Les panneaux directionnels vélos sont rectangulaires **de type Dv**, ils peuvent être surmontés d'un cartouche comportant le nom ou l'identité de l'itinéraire. Chaque panneau destiné aux cyclistes est toujours accompagné du symbole du vélo (SC2), ce dernier est positionné coté opposé au sens de la flèche.

Panneau de position Dv21	Panneau de présignalisation Dv43
	

1) Typologie d'écriture

La typologie d'écriture des mentions est différente suivant le classement de cette mention au schéma directeur cyclable. En **L1** si indication de « **commune ou ville** », en **L4 majuscule** si « **quartier** » et **L4 minuscule** si mention « **d'intérêt local** » sauf la première lettre d'un nom propre qui est en majuscule.

2) Hauteur des écritures

Les écritures des mentions sur des panneaux de position Dv21 ont une hauteur de base de 40mm (Hb40) ; celles des panneaux de présignalisation Dv43 ont une hauteur de base de 50mm (Hb50).

3) Rétro réflexion du panneau

Le revêtement rétroréfléchissant de la face du panneau est obligatoirement de **classe1**.

4) Couleur

La couleur de fond de panneau est réglementée, fond blanc avec listel vert. La couleur des écritures, du symbole vélo et des flèches est également verte.

5) Idéogramme

Tous les idéogrammes officiels peuvent être utilisés (voir instruction sur la signalisation routière, annexe signaux routiers). Ils conservent leurs couleurs d'origine noir sur blanc, dimensionnement = 1.5 fois la hauteur de base de l'écriture de la mention (Hb).



6) Symbole vélo

Le symbole vélo (SC2) est obligatoire, il est placé soit sur le panneau avec la mention, soit sur un cartouche placé au dessus du panneau. Le cycliste est orienté comme le sens de la flèche du panneau. Les dimensions du symbole sont égales à 1.5 fois la hauteur de base d'écriture de la mention. Si 2 mentions sur le panneau, un seul symbole apparaîtra, la dimension sera alors de 2.5 fois la hauteur de base de l'écriture d'une mention.



7) Logo type

Le logo type est un dessin libre « identifiant un itinéraire touristique officiel ». Il peut être utilisé sur des panneaux de type Dv (ex : logos Loire à vélo, Vélodyssée...). Le logotype ne doit pas revêtir de caractère promotionnel. Il apparaît seulement sur l'itinéraire concerné.



Si plusieurs logotypes sont prévus sur un panneau, le logo de niveau le plus élevé sera positionné à côté du symbole vélo (SC2).



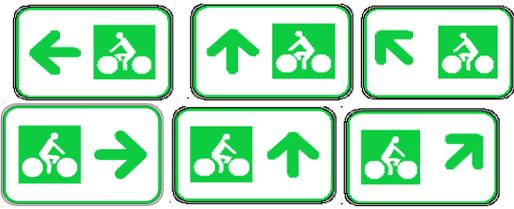
8) Indication des distances

La réglementation ne prévoit pas l'indication de l'unité de mesure avec les distances. La distance est écrite avec le même type de lettrage que la mention, soit en L1 (écriture droite) ou L4 (écriture italique).



9) Panneaux complémentaires de type Dv

Certains panneaux sans aucune mention, composés du symbole vélo et de la flèche permettent de confirmer un itinéraire dont le mouvement est évident, ils sont également utilisés en zone urbaine pour des problèmes d'encombrements.

<p>Panneau de position Dv21c</p> 	<p>Panneau de pré-signalisation Dv43c</p> 
<p>Tous les panneaux de type DV sont consultables dans l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, 5^{ème} partie, signalisation des itinéraires cyclables.</p>	<p>Panneau de pré-signalisation Dv43d</p> 

SIGNALISATION DIRECTIONNELLE CYCLABLE : STRATÉGIE DE NANTES MÉTROPOLE

3.2

PREAMBULE

Le schéma directeur des itinéraires cyclables de Nantes métropole a été réalisé sur la base des grands axes structurants des déplacements définis au « plan vélo » par la mission mode doux. Ces axes font l'objet d'aménagement spécifique de sécurité et de confort. Afin d'encourager la pratique du vélo **dans la métropole, le choix « temps de parcours » est associé à la mention, plutôt que l'unité de distance.**

La mise en œuvre de cette signalisation spécifique nécessite des adaptations sur les règles de conception des panneaux, notamment en milieu urbanisé.

REGLES DE CONCEPTION PRECONISEES

Afin d'homogénéiser les pratiques sur le territoire de Nantes métropole et de répondre aux exigences d'intégration dans l'espace public, **des règles complémentaires de conception sont à prendre en compte dans les projets :**

1) Indication « temps de parcours »

Les panneaux précisent la mention de destination et le temps de parcours moyen en minute « min » pour s'y rendre à vélo. Le temps de parcours se calcule de centre à centre ou de centre au point de destination à une **vitesse moyenne de 14 km/h**. Pour les « temps de parcours » > à 1h, on privilégie l'unité de distance en « km ».

2) Type de panneau

Dans un souci de simplification et de lisibilité, les panneaux de présignalisation type Dv 43 sont à privilégier dans les carrefours. Ils sont implantés en amont du carrefour afin de donner l'information le plus tôt possible aux cyclistes, on libère ainsi l'attention du cycliste dans la traversée du carrefour.

Par principe, on ne double pas les mentions déjà existantes dans le carrefour, toutefois dans les carrefours « point de choix » ou « complexe » cela nécessite parfois de rappeler la mention avec son temps de parcours dans le carrefour.

Dans ces carrefours, la continuité de l'itinéraire peut également être assurée par des panneaux type Dv43c ou Dv43d simplifiés (symbole + flèche sans mention)



Dv43c (orientation horizontale)



Dv43d (orientation verticale)

3) Typologie d'écriture

Le « temps de parcours » est indiqué avec l'unité de mesure « min ». Il a la même typologie d'écriture que la mention.

4) Hauteur des écritures

La hauteur de base préconisée pour les écritures des mentions est de **50mm (Hb50)**

5) Harmonisation de la dimension des symboles « vélo » sur un ensemble

Afin d'avoir une lecture homogène sur un même ensemble, la hauteur des symboles est harmonisée. Prévoir une hauteur de base des **symboles à 2.5 fois la hauteur de base (Hb)** de la mention.

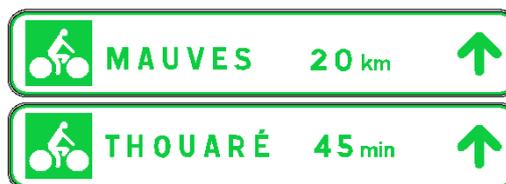


6) Indication des « distances » et « temps de parcours »

L'indication des distances et temps de parcours sur un même ensemble peuvent se présenter notamment sur les axes empruntés à la fois par les itinéraires vélos de niveaux régional, national et par les axes des itinéraires du schéma directeur de Nantes métropole (ex : Loire à vélo et axe structurant vélos est-ouest).

Cas particuliers :

-Si deux mentions sur un même panneau, l'une avec les distances et l'autre avec les temps de parcours, les mentions devront être séparées sur des panneaux différents avec les unités de mesures correspondantes.



-Si l'indication de distance et temps de parcours doivent apparaître pour une même mention :

préciser l'unité de mesure « km » avec la mention et indiquer le temps de parcours «min » entre parenthèses en dessous, écriture L4 minuscule (italique) et ce quelque soit le type d'écriture de la mention.



7) Signalisation des itinéraires vélos et signalétique piétonne sur un même support:

Afin de limiter les supports dans les centres villes ou l'espace est très contraint ou dans les périmètres protégés, il peut être judicieux d'associer la signalisation cyclable à la signalétique piétonne sur un même support.

« Les planches type signalétique ne comportent pas de listel »

Dans ce cas particuliers, la mention de l'itinéraire cyclable ne comporte pas non plus de listel, ceci afin d'harmoniser la lecture et la qualité visuelle de l'ensemble.



8) Signalisation vélos sur piste cyclable ou voie verte:

Des panneaux directionnels vélos peuvent être mis en place sur une piste cyclable ou voie verte si cet aménagement assure la continuité d'un itinéraire vélo.

MATERIEL

1) Type de matériel

Il est important d'harmoniser le type de matériel sur le territoire de Nantes métropole, cela permet une identification homogène des itinéraires cyclables et valorise qualitativement les traversées des centres villes :

En centre ville:

- panneau type dos fermé, laqué
- support type mât laqué



Le dos des planches et supports sont laqués de la même couleur, celle-ci peut être différente suivant la localisation de l'équipement :

- ville de Nantes, dos laqué RAL vert nantais
- île de Nantes, dos laqué RAL 8017 mât

Hors centre ville:

- panneau standard type dos ouvert
- support type 80x40 (laqué ou non suivant contexte local)

REGLES D'IMPLANTATION

L'implantation doit tenir compte de la configuration du carrefour et de la place disponible sur l'espace public. **Dans tous les cas, on évitera de multiplier les supports, la mise en place simultanée de panneaux de position et de panneaux de présignalisation doit rester exceptionnelle et réservée aux carrefours très complexes.**

1) Adaptation de l'implantation en fonction du type de support

Quelque soit le type de support, respecter le gabarit des cheminements piétons et veiller à une bonne visibilité du message par le cycliste.

Si on utilise les supports mâts du jalonnement routier existant, les panneaux Dv sont placés en dessous des autres panneaux. Pour des raisons de lisibilité, éviter de placer un panneau Dv sur un mât supportant déjà 6 panneaux directionnels. S'assurer également que le mât est en mesure de supporter la charge des panneaux supplémentaires. Se limiter à deux panneaux Dv par support mat jalonnement, au-delà il est préférable d'installer un support dédié vélo pour une meilleure lecture des messages.

Sur un carrefour complexe type giratoire, il est possible de rajouter un encart Dv44 (plaque avec symbole vélo) sur le panneau diagrammatical (D42) de la circulation générale.

On peut également utiliser d'autres types de supports pour la pose des panneaux Dv (ex : candélabre) mais il est nécessaire d'en informer le gestionnaire ou l'exploitant. Prévoir un joint de protection entre l'attache du panneau et le candélabre pour protéger le laquage de celui-ci.

Les panneaux Dv sont à proscrire sur les supports feux de signalisation et supports panneaux de police afin de conserver la lisibilité des signaux lumineux et de prescription en entrée dans les carrefours.

Exception à la règle

- ✓ En centre ville, il peut être admis le placement d'un panneau vertical sans mention type Dv43d, positionné sur le support au dos du signal piéton, implanté de façon à ne pas apporter de confusion de lecture des indications de feux. Il est impératif de se rapprocher au préalable du service exploitant (DEP/RT), afin de vérifier la compatibilité avec la signalisation lumineuse et le cas échéant, mettre au point le gabarit et le montage sur le support existant.



2) Conditions de gabarit

Les conditions de gabarit des panneaux Dv sont:

- en agglomération, une hauteur sous panneau de 2.50m est conseillée et 2.30 m minimum. Ce gabarit convient également aux piétons.
- hors agglomération et en site propre, la hauteur conseillée est de 1.30 mètre au sol, hors cheminement des piétons et cyclistes.

3) Implantation des supports

Les panneaux de présignalisation sont implantés 15 à 50 m en amont du carrefour afin de donner l'information le plus tôt possible aux cyclistes. Les autres conditions d'implantation sont les mêmes que la signalisation directionnelle.

4. SIGNALISATION D'INFORMATION LOCALE (SIL)

La signalisation d'information locale dite de proximité répond aux mêmes principes que le reste de la signalisation routière « continuité, lisibilité, simplicité, uniformité et homogénéité des messages ». Elle concerne majoritairement des mentions qui ne sont pas inscrites au schéma directeur. Comme toute signalisation routière, la signalisation locale doit aussi se distinguer de la publicité, elle a pour objectif de guider l'utilisateur en déplacement vers un service ou équipement de proximité. En aucun cas, elle ne pourra servir d'outil de promotion (pré-enseigne publicitaire).

Fiche 4.1 : Signalisation des services et équipements

Fiche 4.2 : Signalétique piétonne

Fiche 4.3 : Signalétique hôtelière

Fiche 4.4 : Signalétique noms et n° de rues des zones d'activités

Fiche 4.5 : Signalétique complémentaire à la signalisation locale
(en projet)

- Plaques de rues

- Signalisation d'indication

- Plans de villes, relais d'information services (RIS)

Guide de Signalisation de Repérage

SIGNALISATION DES SERVICES ET EQUIPEMENTS



REGLES DE BASE

Les services et équipements peuvent bénéficier d'un jalonnement de proximité, toutefois devant l'abondance des demandes de signalisation locale, il est nécessaire de préciser les conditions dans lesquelles celles-ci peuvent être instruites et acceptées par le gestionnaire de voirie. L'enjeu est de permettre de concilier harmonieusement différents objectifs :

- assurer un guidage clair, lisible et continu jusqu'à destination,
- éviter un encombrement anarchique de l'espace public qui peut nuire au confort de la circulation des piétons,
- éviter une pollution visuelle du paysage urbain,
- appliquer un principe d'équité dans le traitement des différentes demandes.

Textes réglementaires

- ✓ **L'arrêté du 24 novembre 1967 modifié relatif à la signalisation des routes et autoroutes.**
- ✓ **L'Instruction interministérielle sur la signalisation routière 1^{ère} partie sur les généralités et 5^{ème} partie sur la signalisation d'indication, des services et de repérage.**
- ✓ **Code de l'environnement et ses décrets d'application.**
- ✓ **Le code de la route :**

Les articles R.418-1 à R.418-9 concerne

« Les dispositions à respecter concernant les dispositifs de publicité visible des voies ouvertes à la circulation publique routière, protègent le domaine public routier et ses dépendances, en instaurant des marges de recul aux différents dispositifs, par rapport aux types de voies ».

L'article L411-6 précise

« Le droit de placer en vue du public, par tous les moyens appropriés, des indications ou signaux concernant la circulation n'appartient qu'aux autorités chargées des services de voirie ».

CRITERES DE CHOIX

Tous les services et équipements figurant dans la liste ne sont pas obligatoirement à signaler. Une hiérarchisation des mentions est nécessaire pour éviter une surabondance des informations indiquées sur la voirie publique.

Privilégier les équipements ou services à vocation publique ou d'intérêt général, leurs permanences d'ouverture au public et leurs attractivités suivant les critères ci-dessous.

Ces critères sont issus du guide technique du CERTU paru en 2006 concernant la signalisation d'information locale ainsi que la fiche technique N°22 de septembre 1990 sur le jalonnement local. Ces critères sont appliqués par les services de Nantes métropole.

Critères de signalisation d'un service ou équipement (CERTU)

1. Statut de service

Ce doit être un service ou un équipement à vocation de service publique ou d'intérêt général, ce critère est obligatoire.

2. Attractivité et/ou taux de fréquentation

Le service ou l'équipement doit avoir une certaine attractivité, qui se mesure par le nombre de visiteurs journaliers et le profil des usagers « *Seuil minimal préconisé : 50 visiteurs/jour de non résidents et non habitués* ».

Ces indicateurs permettent de déterminer à partir de quels carrefours, le service ou l'équipement peut être indiqué.

3. Permanence d'ouverture

Le service ou l'équipement doit offrir une certaine permanence, il doit être ouvert au public un minimum de temps pour prétendre à un jalonnement. « *Seuil minimal préconisé : 30 heures par semaine sur une période annuelle de 30 semaines* »

Par ailleurs, afin de répondre aux nombreuses demandes locales de signalisation tout en maîtrisant l'encombrement des trottoirs, Nantes métropole préconise de prendre en compte les deux critères complémentaires suivants :

1- critère d'isolement, si un service ou équipement signalable (inscrit dans la liste) a un taux de fréquentation faible et ne rentre pas dans le critère « fréquentation » du CERTU, on applique la règle suivante, suivant le cas:

-si celui-ci est situé sur une voie principale (catégorie A ou B) ⇒ il n'est pas jalonné car il bénéficie d'un emplacement privilégié sur cet axe de passage. Le service ou l'équipement est visible de par son enseigne ;

-si celui-ci est isolé de l'axe principal ⇒ il peut exceptionnellement bénéficier d'un jalonnement de proximité à partir de l'axe principal jusqu'à l'établissement ou site concerné.

2-critère de faisabilité technique, celui-ci est laissé à l'appréciation du gestionnaire de voirie suivant la place disponible sur l'espace public (encombrement des trottoirs)

SERVICES ET EQUIPEMENTS CONCERNES

Les services et équipements de cette liste peuvent être signalés à condition qu'ils répondent aux critères de choix présentés dans l'encadré.

Nantes métropole reprend à son compte la liste des services et équipements recommandés par le CERTU (ci-dessous). Toutefois, cette liste a été adaptée aux besoins de notre territoire et certains services ou établissements (X) ont été rajoutés à la liste (se reporter à la colonne Nantes métropole).

1) Administrations publiques

Nom	mention à jalonner	idéogramme ou logotype associé	Nantes métropole
Nantes Métropole : siège social + pôles de proximité	<i>le nom du pôle + Nantes Métropole</i>		X
hôtel de région	<i>hôtel de région</i>	logo région Pays de Loire	
hôtel de ville ou mairie mairie annexe	<i>hôtel de ville ou mairie mairie annexe</i>		
Mairie annexe de Nantes	<i>mairie annexe + nom quartier</i>	logo ville Nantes	X
hôtel du département	<i>hôtel du département</i>	logo département Loire Atlantique	
hôtel des impôts de Nantes	<i>centre des finances publiques</i>		
palais de justice	<i>palais de justice</i>		
préfecture	<i>préfecture</i>		
rectorat	<i>rectorat + nom du site</i>		
services administratifs déconcentrés de l'Etat et des collectivités territoriales	<i>(selon les cas: CDG, DDTM, DREAL, DRE, DRAF, Carsat, maison des services publics...)</i>		
sous-préfecture	<i>sous-préfecture</i>		
trésorerie	<i>trésorerie</i>		
tribunaux divers	<i>(selon les cas : tribunal de commerce, cour d'appel...)</i>		

2) Economie

Nom	mention à jalonner	idéogramme ou logotype associé	Nantes métropole
centre commercial *	<i>centre commercial</i>		
chambre de commerce et d'industrie	<i>chambre de commerce et d'industrie</i>		
chambre des métiers	<i>chambre des métiers</i>		
maison de la création	<i>maison de la création</i>		X
marché couvert	<i>marché</i>		X
marché d'intérêt national	<i>M.I.N.</i>		
parc des expositions	<i>PARC DES EXPOSITIONS</i>		
zone d'activité économique	<i>(selon les cas) ZI, parc d'activités...</i>		
pépinière d'entreprises	<i>nom pépinière</i>		X
Etablissement industriel isolé **	<i>Nom établissement</i>		

Conditions Nantes métropole :

* *Un centre commercial rassemblant au moins 20 magasins et services.*

Nota : Un pôle commercial de proximité n'est pas jalonné mais peut apparaître sur le mobilier commercial prévu à cet effet. Exceptionnellement, il peut être indiqué sur du jalonnement seulement s'il est excentré de l'axe principal, il apparaîtra alors au dernier carrefour.

** *Un établissement industriel n'est habituellement pas autorisé à être jalonné. Toutefois, il peut exceptionnellement faire l'objet d'un jalonnement de proximité mais uniquement lorsque son isolement géographique est avéré : établissement en milieu rural et déconnecté du réseau des voies principales et voies de diffusion et génère des trafics poids lourds très importants (ex : une centrale d'achat, une laiterie...).*

3) Education – formation

Nom	mention à jalonner	idéogramme ou logotype associé	Nantes métropole
résidence universitaire	<i>résidence universitaire</i>		
Foyer de jeunes travailleurs	<i>foyer jeunes travailleurs</i>		
groupe scolaire*	<i>groupe scolaire</i>		X
collège	<i>collège</i>		
lycée	<i>lycée</i>		
grande école spécialisée	<i>(selon les cas) nom</i>		
institut de recherche technologique	<i>I.R.T. + nom</i>		
institut universitaire	<i>(selon les cas : IUT, ESPE...)</i>		
université / faculté	<i>(selon les cas) nom</i>		
centre de formation (seulement si centre d'examens)	<i>(selon les cas) nom</i>		

Conditions Nantes métropole :

* le groupe scolaire se caractérise par la présence d'établissement(s) d'enseignement primaire **et** secondaire sur un même site. Il doit donc y avoir nécessairement, à minima, une école **et** un collège au sein du groupe scolaire.

Pour information, les écoles primaires seules ne sont pas autorisées à être jalonnées.

4) Lieux de culte

Nom	mention à jalonner	idéogramme ou logotype associé	Nantes métropole
abbaye	<i>abbaye</i>		
basilique	<i>basilique</i>		
cathédrale	<i>cathédrale</i>	ID16a (si classé)	
cimetière si surface importante ou particularité (ex: cimetière parc)	<i>Cimetière, cimetière parc</i>		
couvent	<i>couvent</i>		
crématorium	<i>crématorium</i>		
Funérarium ou chambre funéraire	<i>Funérarium ou chambre funéraire</i>		
église	<i>église</i>		
monastère	<i>monastère</i>		
mosquée	<i>mosquée</i>		
synagogue	<i>synagogue</i>		
temple	<i>temple</i>		
Chapelle (seulement si classé)	<i>chapelle</i>	ID16a (si classé)	X

5) Santé – social

Nom	mention à jalonner	idéogramme ou logotype associé	Nantes métropole
hôpital assurant un service d'urgences	<i>hôpital, C.H.U.</i>	ID 3	
autre hôpital	<i>hôpital</i>	ID 4	
clinique assurant un service d'urgences	<i>ex : Nouvelles Cliniques Nantaises</i>	ID 3	
autre clinique	<i>clinique</i>		
établissement médico-social	<i>(selon les cas : centre médico-social, ADAPEI...)</i>		
Centre de repos ou convalescence	<i>centre de repos</i>		
médecine du travail	<i>nom du centre</i>		
maison de retraite	<i>maison de retraite ou résidence retraite ou EPHPAD</i>		
foyer de jeunes travailleurs	<i>foyer de jeunes travailleurs</i>		
groupement associatif *	<i>maison des associations,</i>		X

17/06/2015

	<i>maison des syndicats...</i>		
maison de l'emploi ou pôle emploi	<i>maison de l'emploi ou pôle emploi</i>		
maison de quartier	<i>maison de quartier</i>		X
maison des jeunes et de la culture	<i>maison des jeunes et de la culture</i>		
centre sociaux culturels	<i>centre sociaux culturels</i>		

Conditions Nantes métropole :

* *obligatoirement plusieurs associations au sein du groupement associatif*

6) Sécurité publique

Nom	mention à jalonner	idéogramme ou logotype associé	Nantes métropole
centre de douane	<i>centre de douane</i>		
centre pénitentiaire	<i>centre de détention, maison d'arrêt</i>		
commissariat de police	<i>commissariat</i>		
gendarmerie	<i>gendarmerie</i>		
hôtel de police	<i>hôtel de police</i>		
S.D.I.S.	<i>S.D.I.S.</i>		
caserne de pompier*	<i>caserne de pompier</i>		

Conditions Nantes métropole :

**caserne de pompier seulement si accueil permanent du public au sein de l'établissement*

7) Sport

Nom	mention à jalonner	idéogramme ou logotype associé	Nantes métropole
base de loisirs	<i>nom de la base de loisirs</i>	ID 20a	
centre ou base nautique	<i>centre ou base nautique</i>	ID 20 ^e (si point de mise à l'eau)	
complexe sportif	<i>complexe sportif</i>		
gymnase, salle de sport*	<i>gymnase, salle</i>		
hippodrome	<i>hippodrome</i>		
palais des sports	<i>palais des sports</i>		
patinoire	<i>patinoire</i>		
piscine	<i>nom de la piscine</i>	ID 20c	
stade	<i>stade</i>		
stade tennis*	<i>stade tennis</i>		
centre équestre*	<i>centre équestre</i>		

Conditions Nantes métropole :

* *Ces établissements doivent être organisés des compétitions pour faire l'objet d'un jalonnement.*

S'ils ne sont pas organisateurs de compétitions, Ils peuvent exceptionnellement faire l'objet d'un jalonnement au dernier carrefour de l'axe principale avec la voie de desserte, mais uniquement si leur isolement géographique est avéré.

8) Tourisme – culture

Nom	mention à jalonner	idéogramme ou logotype associé	Nantes métropole
auberge de jeunesse	<i>auberge de jeunesse</i>	ID 10	
auditorium	<i>auditorium</i>		
base de loisirs	<i>ex : La Roche Ballue</i>	ID 20a	
bibliothèque *	<i>bibliothèque</i>		
camping	<i>nom du camping</i>	ID8 - ID9 selon prestations	
centre culturel	<i>centre culturel</i>		
centre chorégraphique national	<i>centre chorégraphique national</i>		
conservatoire	<i>conservatoire</i>		
cité des congrès	<i>CITE DES CONGRES</i>		
lac	<i>lac</i>		
musée	<i>musée</i>	ID 16d si classé	
médiathèque	<i>médiathèque</i>		
monument historique classé ou inscrit	<i>(selon les cas)</i>	ID 16a si classé	
office de tourisme	<i>office de tourisme</i>		
parc, jardin	<i>(selon les cas)</i>	ID 16e si classé jardin remarquable	
site patrimonial	<i>(selon les cas)</i>	ID 16b si classé	
plaine de jeux	<i>plaine de jeux</i>		
salle de spectacle	<i>(selon les cas)</i>		
salle des fêtes	<i>salle des fêtes, salle festive</i>		
théâtre, opéra **	<i>théâtre, opéra</i>		
cinéma***	<i>cinéma</i>		X

Conditions Nantes métropole:

* *bibliothèque – ludothèque, seulement si cette dernière est incluse au bâtiment ou se situe la bibliothèque. On ne jalonne pas une ludothèque seule sans bibliothèque associée.*

** *théâtre – grand théâtre seulement.*

*** *cinéma – seulement s'il est communal ou associatif, il ne peut apparaître que sur du matériel type signalétique.*

9) Hébergement et restauration

Les services utiles aux personnes en déplacement peuvent également apparaître sur le domaine public mais seulement dans le cadre d'une étude globale préalable car ces services dépendent des règlements de publicité (pré-enseignes dérogatoires) qui implique l'équité de traitement entre les mêmes catégories de services installés sur un même territoire.

Conditions Nantes métropole :

-Les Hôtels, une stratégie de signalisation spécifique a été définie pour ces établissements. Ils sont indiqués uniquement avec des planches ou lattes type signalétique (se reporter à la fiche signalétique hôtelière).

-Les résidences hôtelières, ne sont pas autorisées à être jalonnés car ces établissements n'offrent pas les mêmes services.

-Les chambres d'hôtes, les gîtes ne sont pas autorisés à être jalonnés. Toutefois, ils peuvent exceptionnellement faire l'objet d'une indication par panneau type CE5b si leur isolement géographique est avéré.

-Les restaurants, ne sont pas autorisés à être jalonnés.

10) Transport

Nom	mention à jalonner	idéogramme ou logotype associé	Nantes métropole
aéroport classé au schéma directeur de jalonnement	<i>NOM</i>	ID 2	
autre aéroport	<i>aéroport + nom</i>		
aire d'accueil des gens du voyage non sédentaire	<i>aire d'accueil Gens du voyage</i>		
embarcadère voiture	<i>ex: Bac de Loire</i>	ID 13a	
fourrière auto	<i>fourrière auto</i>		
gare S.N.C.F. du centre-ville de Nantes	<i>GARE S.N.C.F. - GARE S.N.C.F. accès Nord - GARE S.N.C.F accès Sud</i>		
autres gares (ferroviaire voyageurs + fret, routière, maritime)	<i>gare S.N.C.F. - gare fret - gare routière - gare maritime</i>		
P+R * (gare, tram, chronobus, navibus...)	<i>nom du P+R</i>	ID 1b	X
parking camping-car	<i>nom du parking</i>	ID 1a + ID 30	
Parking *	<i>nom du parking</i>	ID 1a	
parkings (centre-ville de Nantes)	<i>NOM DU PARKING</i>	ID 1a	X
aire de covoiturage**	<i>aire de covoiturage</i>	Logo covoiturage	X
port de plaisance	<i>port de plaisance</i>		
zone portuaire	<i>zone portuaire + nom</i>		

Conditions Nantes métropole :

* *P+R* : ils doivent être indiqués uniquement dans le sens de circulation entrant (convergeant vers le cœur de l'agglomération). Les noms des P+R doivent être identiques aux noms des stations de transport en commun associées, il ne comporte pas d'article devant le nom.

* *Parking* : L'écriture du nom du parking est en L4 minuscule si parking < à 100 places et L4 majuscule si parking > à 100 places.

***aire de covoiturage* : Elle peut être indiquée par logo sur le jalonnement, uniquement si excentrée de la voie principale. Par ailleurs, un panneau CE covoiturage est mis systématiquement en place sur le site.

11) Divers

Nom	mention à jalonner	idéogramme ou logotype associé	Nantes métropole
déchèterie	<i>déchèterie</i>	ID 24	
écopoint	<i>écopoint</i>	ID 24	X
bureau de poste	<i>bureau de poste</i>	(sans logo)	
Clinique vétérinaire assurant des urgences (seulement si regroupement)	<i>clinique vétérinaire</i>		X
hameau isolé ou lieu dit	(selon le cas)		
relais d'information service	<i>nom du quartier concerné</i>	ID 6	
toilettes publiques	<i>toilettes publiques</i>	ID 31	X

Les autres services ou établissements non mentionnés dans ces listes, ne sont pas autorisés à être signalés sur la voirie publique. Pour les cas particuliers ou nouveaux types d'établissements, il convient d'interroger la Direction de l'Espace Public (DEP).

REGLES DE CONCEPTION

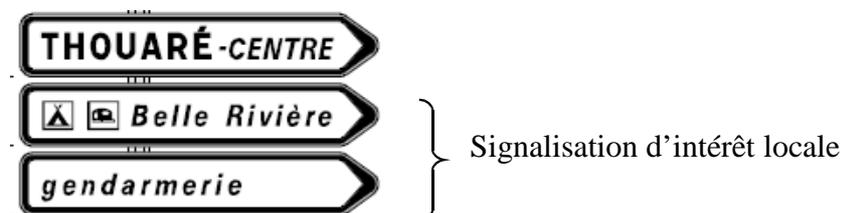
Les mentions locales dites de proximité peuvent être signalées sur différents type de matériels (panneau directionnel ou planche signalétique). Elles ne peuvent apparaître qu'à l'intérieur du quartier ou elles se situent, en général un ou deux carrefours à proximité de l'établissement ou équipement à signaler.

1) Sur panneau directionnel

Les mentions d'intérêt locales sont installées prioritairement sur les supports de la signalisation directionnelle (jalonnement) si place suffisante sur le support mât. En cas d'impossibilité ou d'absence de panneaux directionnels dans le carrefour, elles peuvent être indiquées sur des planches signalétiques.

Dans un même carrefour il faut cependant nécessairement traiter les mentions locales de la même façon et avec le même type de matériel, soit sur des panneaux directionnels (jalonnement) ou soit sur des planches type signalétique.

Par direction, les mentions sont inscrites par type de lettrage de haut en bas (L1, L4 majuscule, L4 minuscule) et par ordre de distances décroissantes (du plus loin au plus prêt).



17/06/2015

Typologie d'écriture

L'écriture des mentions locales doit être réalisée en caractères L4 minuscule italique. Seuls les noms propres doivent comporter une majuscule sur la première lettre (ex : *lycée Jean Perrin*). Dans le cas des mentions locales d'importances inscrites au schéma directeur, l'écriture est en L4 majuscule (ex : *GARE S.N.C.F.*)

Hauteur des écritures

La hauteur de base réglementaire de l'écriture des mentions est fonction de la vitesse d'approche des véhicules dans le carrefour. La hauteur des écritures est de Hb125 mm pour des vitesses d'approche comprises entre 50 et 90 km/h et Hb100 pour des vitesses d'approche \leq à 50km/h.

En agglomération, un carrefour complexe, de très grande largeur peut nécessiter des écritures avec une hauteur de base de Hb125 même si la vitesse est $<$ à 50 km/h. Dans tous les cas, on priorisera la lisibilité du panneau par l'utilisateur.

Nombre de mentions sur un support

Le nombre de mentions sur un même support est limité à 6 maxi dont 4 de la même couleur et ce quelle que soit la direction. Toutefois, en milieu urbanisé on peut tolérer jusqu'à 5 mentions de la même couleur. Les mentions du schéma directeur sont prioritaires sur toutes autres mentions.

Ordre des mentions

L'ordonnancement des mentions se réalise par ordre de distance décroissante (du plus loin en haut au plus près en bas). Par ailleurs, pour les panneaux de présignalisation, on respecte le positionnement des flèches en quinconce pour des directions opposées.

Rétroreflexion du panneau

Les panneaux directionnels sont obligatoirement de rétroreflexion de classe 2 (CL2).

Idéogrammes

Tous les idéogrammes officiels peuvent être utilisés. Ils conservent leurs couleurs d'origine quelque soit la couleur du fond de panneau. Le dimensionnement doit respecter 1.5 fois Hb (hauteur de base d'écriture de la mention). Les idéogrammes doivent toujours être placés devant la mention, et ce, quel que soit le sens de la flèche. Chaque mention ne peut comporter que 2 idéogrammes.

L'idéogramme associé doit accompagner la mention si monument historique (ID16a) et/ou site touristique inscrit ou classé (ID16b)



2) Sur planche signalétique

Les mentions d'intérêt locales peuvent aussi être indiquées sur des planches «signalétique» et plus particulièrement en centre ville ou au sein des quartiers où la vitesse de la circulation est réduite.

Les planches composant la signalétique «type Dc» sont de forme rectangulaire et ne comportent pas de listel. La flèche doit être de la même couleur que la mention. Les couleurs de fond doivent être différenciées des couleurs courantes de la signalisation directionnelle (en évitant le rouge qui est interdit par la convention de Vienne). Il faudra

17/06/2015

veiller au contraste des couleurs entre le fond du panneau et les écritures. Une homogénéité des couleurs sera privilégiée pour un secteur géographique donné.



Type de lettrage

L'écriture des mentions locales doit être réalisée en caractères L4 minuscule italique. Seuls les noms propres doivent comporter une majuscule sur la première lettre.

Hauteur des écritures

La hauteur de base est de Hb 80 mm car cette signalétique s'adresse aussi bien aux piétons qu'aux automobilistes, sur des secteurs où la vitesse est fortement limitée < à 30 km/h. Exceptionnellement, la mention pourra être écrite en Hb 60mm (cas des noms de services ou nom d'équipements longs).

Nombre de mentions sur un support

Le nombre de mentions sur un même support est limité à 6 maxi dont 4 dans une même direction. Chaque planche ou latte ne comporte qu'une seule mention.

Ordre des mentions

Si plusieurs mentions sont à signaler dans une même direction, l'ordonnement des mentions se réalise par ordre de distance décroissante. Dans tous les cas, il faut respecter le positionnement des flèches en quinconce pour des directions opposées.

Rétroreflexion du panneau

La planche de type Dc est non rétro réfléchissante (NR). En effet, d'un point de vue technique, seuls les couleurs de la signalisation peuvent être rétro réfléchissantes. Si on doit associer une mention hôtelière, il faut veiller à la règle de cohérence sur la luminance des panneaux mis en place dans le même champ de vision et choisir une couleur de fond de planche SIL foncé afin que les écritures blanches puissent être rétro réfléchissantes.

Idéogramme

Tous les idéogrammes officiels peuvent être utilisés sur les planches type signalétique (voir l'annexe des signaux routiers de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière).

Ils conservent leurs couleurs d'origine quelle que soit la couleur du fond de panneau. Le dimensionnement doit respecter une hauteur de base de 1.5 fois la hauteur d'écriture de la mention.

Les idéogrammes, au nombre maximum de 2 par panneau, doivent être placés devant la mention, quel que soit le sens de la flèche.



REGLES D'IMPLANTATION

Quel que soit le type de signalisation, il faut prendre en compte les contraintes liées au déplacement des personnes à mobilité réduite. Sur trottoir et cheminements piétons, la largeur minimale du cheminement est de 1.40 m libre de mobilier ou tout autre obstacle éventuel. Cette largeur peut être réduite à 1.20 m en l'absence de mur ou d'obstacle de part et d'autre du cheminement.

Une hauteur sous panneau à 2.30 m doit être privilégiée, notamment en agglomération ou le gabarit piéton et cycliste doit être préservé. Les panneaux directionnels ou planches signalétiques ne doivent pas être en saillie par rapport à un plan vertical situé à 0.70m en retrait de la bordure de trottoir.

Si aucune contrainte de dégagement de gabarit ou de vandalisme, la signalétique peut être installée sur un support type bi-mât (1 m de hauteur sous la 1^{ère} planche).

La meilleure implantation est recherchée en fonction de la configuration du carrefour et en tenant compte de la place disponible. Il faut prendre une attention particulière à l'orientation des panneaux afin qu'ils soient visibles par les usagers concernés par les mentions de cette direction.

Les planches signalétiques sont dissociées physiquement des panneaux de la signalisation directionnelle routière.

Quel que soit le lieu d'implantation, l'embase d'ancrage ne doit pas être apparente après réfection du sol. Aucune aspérité ne peut être tolérée.

SIGNALÉTIQUE PIÉTONNE

4.2

STRATEGIE DE NANTES METROPOLE

La signalétique piétonne est facultative, elle vise à fournir aux piétons les indications nécessaires au choix d'un itinéraire présentant des conditions optimales de sécurité, d'accessibilité et de confort, en les guidant par un itinéraire adapté, vers un pôle, un service ou un équipement de proximité.

La mise en place d'une signalisation à l'usage des piétons est conditionnée par des études préalables d'itinéraires piétonniers afin de tenir compte des critères de confort propres aux piétons, comme le temps de parcours, les possibilités de repos et des critères de sécurité et d'accessibilité. Ce dispositif vient compléter les plans cartographiques des quartiers ou plans de ville.

La signalétique piétonne est réservée aux déplacements «doux» et son usage est par conséquent limité. Il est en effet nécessaire d'éviter la multiplication des dispositifs de signalisation sur les espaces de voiries partagées afin de tenir compte de l'encombrement de l'espace public.

La signalétique piétonne doit concerner en priorité les espaces suivants:

- 1) Zone apaisée du centre ville de Nantes (hyper centre, zone ZTL).
- 2) En dehors du centre ville de Nantes, aux cheminements réservés aux modes **doux** (aires piétonnes, venelles, chemins ou passages dédiés, reliant différents lieux recevant du public)

Cette signalétique peut indiquer des lieux tels que: parcs, points d'échanges avec les divers modes de transports, services et équipements publics, dont les accès s'effectuent par des **cheminements dédiés**.

La signalétique piétonne répond aux mêmes règles générales que la signalisation d'information locale (SIL). Les principes de continuité, lisibilité et homogénéité s'appliquent également à ce type de signalisation.

REGLES DE BASE

1) Sites pouvant être signalés, si itinéraires piétons

- Les lieux publics d'intérêt pour le piéton: noms de places, cours d'eau, parcs, jardins, parkings ou points d'arrêt de transports, les équipements et services publics.
- Les monuments historiques et sites d'intérêt touristique.

2) Indication du temps de parcours en minutes

Ce temps de parcours correspond au temps nécessaire pour se rendre à destination à pied. Il est calculé à partir d'une vitesse de marche moyenne de **4 km/h** (vitesse indicative de l'INPES).

3) Idéogramme associé

L'idéogramme réglementaire «itinéraire piétonnier ID34a» doit être systématiquement indiqué sur chaque planche ou latte signalétique piétonne.



Si les itinéraires sont difficilement accessibles aux personnes à mobilité réduite, les idéogrammes réglementaires associés, informant de la difficulté (ex: escalier ID34b) doivent être indiqués.



4) Signalétique piétonne et autre signalétique

Si l'espace est très contraint et qu'il est nécessaire de limiter les supports, on peut associer une autre signalétique type SIL à la signalétique piétonne sur un même support; il faut veiller à respecter les règles de luminance des planches mises en place dans un même champ de vision, et éviter d'indiquer les mentions en doublons.

REGLES DE CONCEPTION

Cette signalétique s'adresse essentiellement aux piétons sur des secteurs où la vitesse est limitée à moins de 30 km/h ou sur un cheminement réservé aux modes doux. C'est une signalétique de «type Dp». Les règles de conception préconisées sont:

1) Type de lettrage

Les écritures des mentions sont en caractères L4 minuscule et la première lettre des noms propres en majuscule. La hauteur de base est de Hb 50 mm.

2) Nombre de mentions sur un support

Le nombre de mentions sur un même support est limité à 6 maxi pour une direction donnée.

3) Conception et matériel

Centre ville de Nantes:

Type de matériel: Planches en drapeau sur mât (gabarit piéton dégagé), mobilier qualitatif et évolutif.



Conception: Planches «signalétique piétonne» fond marron, écritures blanches, idéogramme piéton, temps de parcours associé et flèche de présignalisation.

Le dos des planches est laqué de la même couleur que le support. Sur la face avant des planches, un film QM915 marron est appliqué (sauf sur l'île de Nantes où on ne rajoute pas de film QM915 sur la face, le dos et la face avant de la planche reste en RAL 8017 MAT), les écritures et la flèche sont de couleur blanche.

Les supports sont laqués

- Nantes: RAL vert nantais (vert foncé)
- Ile de Nantes: RAL 8017 mat (marron)
- Bld des 50 Otages et Place défense Passive: supports laqués RAL 7035 (gris lumière)

Autres communes et autres quartiers nantais :

Type de matériel: Pas de spécification technique, adapter le matériel au site traité dans un souci de sobriété et de traitement homogène sur un même secteur (ex : des panneaux standards, dos laqué ou non, sur support existant peuvent convenir sur certains sites).

Pour les parcs ou sites naturels, le matériel pourra être choisi en fonction de son intégration dans le paysage (ex: matériel en bois ...).

Conception du décor : planche fond marron, écriture blanche, idéogramme piéton, temps de parcours associé et flèche de présignalisation.

Exception : seules les villes qui disposent déjà d'équipement SIL piétonne avec une conception différente peuvent la conserver pour des raisons de cohérence et de lisibilité.

Couleur laquage support (préconisée) : RAL 7035 (gris lumière).

Dans les milieux sensibles au vandalisme, il est conseillé de faire appliquer un film anti-graffiti.

4) Ordre des mentions

Si plusieurs indications sont à signaler dans une même direction, l'ordonnement des mentions se réalise par distance décroissante de haut en bas. Dans tous les cas, on respecte le positionnement des flèches en quinconce pour des directions opposées.

5) Rétroreflexion de la planche

La planche signalétique piétonne de «type Dp» est généralement non rétrofléchissante (NR). Toutefois il faut veiller à respecter la règle de cohérence sur la luminance des panneaux mis en place dans le même champ de vision. Si la signalétique piétonne est associée avec de la signalétique hôtelière qui elle est de classe 1, il est conseillé de privilégier le CL1 pour la signalétique piétonne.

6) Autres idéogrammes

Tous les idéogrammes officiels peuvent être utilisés, ils conservent leurs couleurs d'origine noir/blanc quelque soit la couleur de fond de la planche. Le dimensionnement doit être de 1.5 Hb (hauteur de base écriture mention). L'idéogramme est placé devant la mention, quelque soit le sens de la flèche (2 idéogrammes maxi par mention)



En cas de cheminement vers un monument historique (ID16a) et/ou site touristique inscrit ou classé (ID16b), l'idéogramme associé doit systématiquement accompagner la mention.



8) Implantation

On applique les mêmes règles d'implantation que la signalisation de type S.I.L. en veillant aux règles d'accessibilité.

SIGNALÉTIQUE HOTELIÈRE

4.3

STRATEGIE DE NANTES METROPOLE

Sur Nantes métropole, les hôtels sont les seuls services privés dans la catégorie « services utiles aux personnes en déplacement » dont la signalétique est autorisée sur l'espace public. Ils contribuent à l'attractivité touristique de l'agglomération. Une stratégie de jalonnement spécifique a été définie pour ces établissements à la demande de la Direction du Tourisme et des Grands Equipements de la DGDEAI.

Cette signalétique doit traiter équitablement tous les établissements de ce secteur économique, c'est pourquoi sa mise en place nécessite au préalable une étude globale par le gestionnaire de voirie. Ils sont indiqués **uniquement avec des planches ou lattes type signalétique**.

La signalétique hôtelière répond aux mêmes règles générales et d'implantation que la signalisation d'information locale SIL

REGLES DE BASE

Tous les hôtels inscrits aux fichiers du ministère en charge du tourisme peuvent être signalés, à l'exception, des « résidences de tourisme » qui fonctionnent sur réservation préalable et n'offrent pas le même niveau de services que les hôtels pour les usagers en déplacement.

Tous les hôtels disposent de 1 à 5 mentions nominatives au maximum suivant la complexité d'accès à l'établissement à partir des axes les plus circulés. Compte tenu de la rotation commerciale des établissements, Nantes métropole n'a pas retenu « l'indicateur de classement » des hébergements sur les planches signalétique.

L'indication des hôtels sur les panneaux directionnels est strictement interdite, néanmoins ils peuvent apparaître sur du matériel type planche signalétique.

Afin de limiter les supports dans les centres villes ou l'espace est très contraint, la signalétique hôtelière pourra apparaître sur les mêmes supports que la signalétique piétonne. Toutefois, si trop de mentions sur un ensemble, les mentions hôtelières ne seront pas prioritaires.

La signalétique doit être neutre et homogène sur tout le territoire afin de répondre aux règles d'équités entre les établissements.

Si plusieurs hôtels dans une même direction, utiliser le terme généraliste « hôtels » puis « autres hôtels » dans les carrefours point de choix.

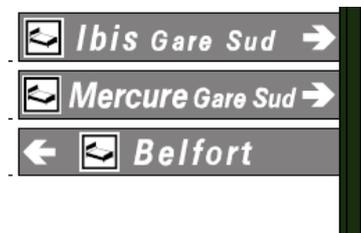
REGLES DE CONCEPTION

1) Type de lettrage

Les écritures des mentions sont en caractères L4 minuscule et première lettre du nom propre de l'établissement en majuscule. La hauteur de base est de Hb 80 mm car cette signalétique s'adresse aussi bien aux piétons qu'aux automobilistes sur des secteurs où la vitesse est fortement limitée < à 30 km/h. Exceptionnellement, la mention pourra être écrite en Hb 60 mm (cas des noms d'établissements très longs).

2) Nombre de mentions sur un support

Le nombre de mentions sur un même support est limité à 6 maximums dont 4 dans une même direction.



3) Ordre des mentions

Si plusieurs hôtels sont à signaler dans une même direction, l'ordonnancement des mentions se réalise par ordre de distance décroissante. Dans tous les cas, on respecte le positionnement des flèches en quinconce pour des directions opposées.

4) Rétro réflexion du panneau

La planche signalétique hôtelière est rétro-réfléchissante de classe 1 (CL1) car elle concerne aussi bien des usagers se déplaçant en véhicule que des piétons.

5) Idéogramme

L'idéogramme réglementaire ID25 est indiqué systématiquement sur chaque planche signalétique. Il conserve sa couleur d'origine noir/blanc. Le dimensionnement doit être de 1.5 Hb (hauteur de base écriture mention). Il est placé devant la mention, quel que soit le sens de la flèche.



6) Couleur des planches

Le dos des planches est laqué de la même couleur que le support. Un film QM962 gris orage est appliqué sur la face avant des planches. Les écritures et la flèche sont de couleur blanche.

7) Couleur des supports

La couleur des supports est adaptée en fonction du contexte local:

- Ville de Nantes : supports laqués RAL vert nantais (vert foncé).
- Ile de Nantes : supports laqués RAL 8017 mat (marron).
- Autres communes : supports laqués RAL 7035 (gris lumière).

8) Implantation

On applique les mêmes règles d'implantation que la signalisation de type S.I.L. en veillant aux règles d'accessibilité.

SIGNALÉTIQUE NOM ET N° DE RUES DES ZONES D'ACTIVITE



STRATEGIE NANTES METROPOLE

La signalétique « Noms et Numéros de rues » a pour objectif de fournir aux transporteurs et usagers des zones d'activités un repérage des entreprises situées à l'intérieur d'une zone d'activités. Elle est complémentaire au mobilier relais d'information service (RIS) contenant le plan de la zone, situé en entrée de zone. Elle remplace la micro-signalétique des entreprises. Cette stratégie a été mise en place à la demande de la Direction des Entreprises de la DGDEAI.

Elle permet de renforcer l'identité des zones d'activités de Nantes métropole.

Elle permet d'homogénéiser les dispositifs de signalétique des zones d'activités.

La signalétique « noms et numéros de rues des Z.A. » répond aux mêmes règles générales et d'implantation que la signalétique locale (SIL).

REGLES DE BASE

La signalétique des zones d'activité doit préciser les noms des rues de la zone concernée, ainsi que les numéros (coordonnées postales) de chaque parcelle de la zone. Une signalétique hôtelière peut lui être associée : elle est alors placée en dessous de la signalisation noms de rues.

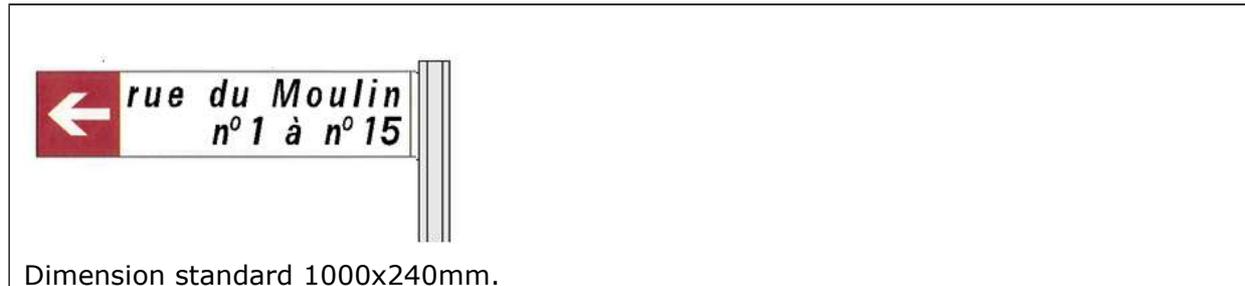
Les noms des rues apparaissent à chaque entrée de voie sur des planches type signalétique. La hauteur d'écriture est d'un format plus grand que les panneaux de rues, afin que la mention soit lisible par un usager en déplacement. Chaque rue est identifiée par un code couleur identique au plan de la zone, celui-ci apparaît au niveau de la flèche de chaque planche.

Les numéros de rue sont affichés sur des plaques plus grandes que d'ordinaire, qui sont dotées d'un bandeau de couleur identique au nom de la rue. Il est installé soit en façade de la limite de propriété, soit sur un support implanté en parallèle à la façade.

REGLES DE CONCEPTION

1) Type de lettrage

L'écriture des mentions est réalisée en caractères L4 minuscule et la première lettre des noms propres est en majuscule. La hauteur de base est de Hb 80 mm. Exceptionnellement, la mention peut être écrite en Hb 62.5 mm (cas des noms très longs).



2) Nombre de mentions sur un support

Le nombre de mentions sur un même support est limité à 6 dont 4 dans une même direction.

3) Ordre des mentions sur les planches

Le nom de la rue et les numéros concernés doivent être indiqués en premiers. Si le nom de rue est trop long, il peut être écrit sur deux lignes, en reportant sur une deuxième planche les numéros de la rue. Le cas échéant, la planche signalétique hôtelière vient se placer en dessous des noms et n° de rues.



4) Rétroreflexion de la planche

Les planches sont rétro réfléchissantes de classe 1.

5) Couleur des planches

La planche doit être de couleur blanche et les écritures noires. **La flèche est intégrée dans un encart de couleur identique au plan de la zone.** Dans tous les cas, il doit y avoir un contraste de couleur entre le fond de cet encart et la flèche. Si fond de couleur foncé → la flèche est blanche, si fond clair → la flèche est noire.

6) Couleur des supports (noms et numéros de rues)

La couleur des supports doit être adaptée au contexte local :

- Ville de Nantes, supports laqués RAL vert nantais (vert foncé).
- Ile de Nantes, supports laqués RAL 8017 mat (marron).
- Autres communes, supports laqués RAL 7035 (gris lumière).

7) Hauteur sous panneau :

On privilégie une hauteur sous la première planche de 2.30 m, afin de préserver le gabarit piéton et cycliste et rendre lisible les noms de rues par les usagers, notamment les transporteurs. Les planches signalétiques ne doivent pas être en saillie par rapport à un plan vertical situé à 0.70m en retrait de la bordure de trottoir.

8) Numéros de rues

Les numéros sont inscrits en écriture droite et de couleur noire. Les panneaux comportent un bandeau de 8 à 10 cm de couleur identique au nom de la rue associée (voir exemple). En cas de numéros « bis », l'écriture se fait en dessous du numéro en écriture droite minuscule.

Le numéro peut être posé sur un support ou en façade de propriété. Toutefois, il faut veiller aux règles d'implantation qui doivent être homogènes sur une même zone. Les supports seront essentiellement en 80x40 et laqués.

 <p><u>Zone d'activités</u></p> <p>Écriture droite en L1, Hb: 160 mm</p>	 <p><u>Zone commerciale</u></p> <p>Écriture droite en L1, Hb: 200 ou 250 mm</p>
---	--

9) Implantation

On applique les mêmes règles d'implantation que la signalisation de type S.I.L. en veillant aux règles d'accessibilité.

LEXIQUE



LEXIQUE :

Fiche de synthèse : C'est l'ensemble des mentions retenues comme à signaler dans le carrefour, pôles classés et compléments à l'étude (mention de proximité, repiquage, rabattement). Cette fiche constitue la base du projet de définition de jalonnement d'un carrefour.

Liaison : Une liaison est un parcours orienté d'un pôle classé de départ vers un pôle classé d'arrivée. Ce principe garantit aux usagers le meilleur parcours possible entre deux pôles. Le réseau supportant cette liaison est appelé « réseau classé ». Chaque pôle comporte une ou plusieurs liaisons, les carrefours situés sur ces liaisons indiqueront la mention du pôle concerné.

Mention : C'est l'intitulé du « pôle » qui apparaît sur les panneaux.

Pôle : Pôle suffisamment important en population pour créer un échange de trafic entre ses deux pôles, l'itinéraire emprunté s'appelle une « liaison ».

Pôle classé : Les pôles classés sont : les grandes agglomérations ; les villes ; les communes ; les grands équipements et les quartiers. Ils font l'objet d'un classement hiérarchique au schéma directeur de jalonnement du niveau de V à I du plus important au moins important, de ce fait ils seront jalonnés de plus ou moins loin.

Pôle blanc : Un pôle blanc est un pôle de niveau II et I au classement du schéma directeur de jalonnement (villes moyennes, communes, grands équipements, quartiers).

Pôle vert : un pôle vert est un pôle classé au schéma directeur de niveau V à III, grandes agglomération de niveau national ou régional.

Rabattement : C'est l'indication « vers » un axe important présentant un attrait particulier, autoroute, échangeur (ex : A11).

Repiquage : Le repiquage consiste à indiquer certaines directions à des carrefours dans lesquels aucune liaison ne justifie cette indication, il est possible seulement sur le réseau classé.

**BIBLIOGRAPHIE ET SITES
INTERNET CONSULTÉS**



BIBLIOGRAPHIE :

D.S.C.R., mars 2013, Instructions interministérielles sur la signalisation routière : 1^{ère} partie sur les généralités et 5^{ème} partie sur la signalisation d'indication, des services et de repérage, titre 2 Signalisation de repérage.

- Chapitre 1 Signalisation de direction

- Chapitre 2 Signalisation complémentaires à la signalisation de direction

C.E.R.T.U., 1990, Fiche technique N°22 concernant le jalonnement local.

C.E.R.T.U., 2006, Signalisation d'information locale (S.I.L.): Guide technique

C.E.R.T.U., 2004, Signalisation des aménagements et itinéraires cyclables.

C.E.R.T.U., 2013, Fiche n°8: Signalisation directionnelle à l'attention des cyclistes.

Conseil régional des Pays de Loire, février 2001, charte de signalisation de « Loire à vélo » en Région Pays de Loire.

C.E.R.T.U., 2003, Signalisation temporaire : Manuel du chef de chantier.

SITES INTERNET CONSULTÉS :

www.legifrance.gouv.fr (lois, arrêtés, codes...)

www.equipementsdelaroute.equipement.gouv.fr (réglementations et instructions interministérielles sur la signalisation routière et signaux routiers).

www.ascquer.fr (organisme de certification NF et CE pour les équipements de la route)

www.certu.fr (informations techniques des routes et autoroutes).

www.setra.equipement.gouv.fr(informations techniques des routes et autoroutes)

www.Cerema.fr (nouveau site d'informations techniques des routes et autoroutes)

www.ser-info.com (syndicats des équipements de la route)