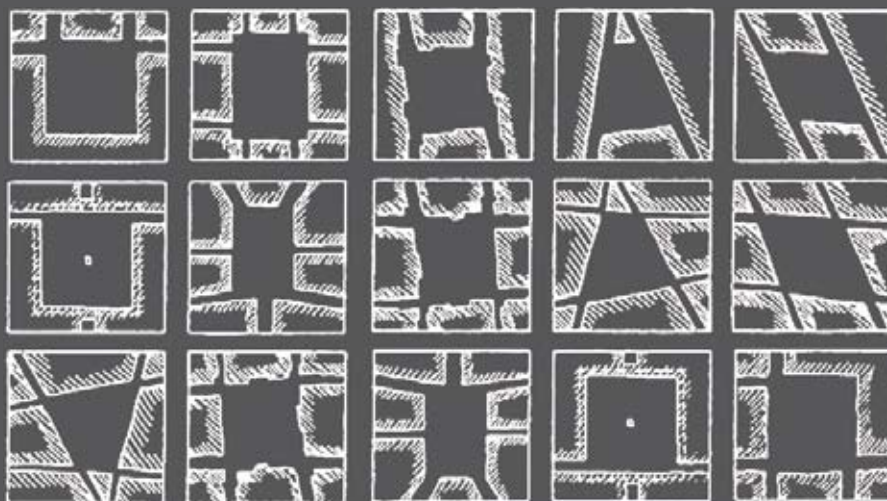


**Signalisation  
horizontale**

# CAHIERS DE L'ESPACE PUBLIC



Orientations pour les acteurs et les partenaires des opérations d'urbanisme

**MAIRIE DE**



**TOULOUSE**

[www.toulouse.fr](http://www.toulouse.fr)

## CAHIER DE L'ESPACE PUBLIC

### « SIGNALISATION HORIZONTALE »

Ce cahier s'inscrit dans la logique du porté à connaissance des pratiques d'aménagement de l'espace public sur le territoire de la Ville de Toulouse.

Il fait parti du volet aménagement des voiries au même titre que le cahier « Profils, structures et revêtements de voirie ».

#### Résumé du contenu

La signalisation est un outil d'information, de lisibilité et donc de sécurité. Les prescriptions sont données par types de voies (artérielle, distributive, de desserte) pour les marquages généraux puis par mode de déplacement (Bus, Cycles, véhicules particuliers) et de fonction (intersections, stationnement) pour les marquages spécifiques. La démarche de mise au point d'un projet de marquage consiste donc à appliquer les marquages généraux correspondant au type de voie à traiter et à y ajouter les marquages spécifiques opportuns dans le contexte de l'opération.

#### Cahiers associés

Il est recommandé de prendre également connaissance du cahier traitant de la « Signalisation verticale » dans la mesure où certains signaux (Stop, Cédez le passage, feux tricolores) s'articulent avec des marquages sur chaussées.

<b>AUTEUR</b> <b>Service de la Circulation et des Transports – Parc d’Activités de Montblanc</b> <b>Campus Trafic, 2 impasse Brémond – 31200 Toulouse</b> <b>Nom du référent : Catherine FRUSTIE-COCQUEREZ</b> <b>e-mail : catherine.frustie@mairie-toulouse.fr</b>			
Date initiale : avril 2008		Date d’actualisation : .....	
<b>SERVICES ASSOCIES À L’ELABORATION ET À L’ACTUALISATION DU CAHIER :</b>			
Service de la Voie Publique	Service de l’Urbanisme et de l’Environnement	Service des Jardins et Espaces Verts	Service des Etudes et Travaux Neufs

## SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	4
Chapitre I – CARACTERISTIQUES GENERALES DES MARQUAGES .....	7
I-1    LARGEUR DES LIGNES.....	7
I-2    COULEUR DES MARQUAGES.....	8
I-3    CARACTERISTIQUES DES LIGNES .....	8
Chapitre II – PRECONISATIONS A TOULOUSE EN REFERENCE A LA HIERARCHISATION DES VOIES .....	10
II-1    PRINCIPES : ENGAGEMENT, RESPECT DE LA REGLEMENTATION ET NORMES DE PRODUITS UTILISES.....	10
II-2    CARACTERISTIQUES DES PRODUITS.....	10
II-3    PRESENTATION DE LA HIERARCHISATION DES VOIES .....	12
II-4    PRECONISATIONS DES MARQUAGES A TOULOUSE.....	13
II-4.1    Centre ville .....	14
II-4.2    Quartiers Nord/Ouest .....	15
II-4.3    Quartiers Nord/Est.....	16
II-4.4    Quartiers Sud/Ouest.....	17
II-4.5    Quartiers Sud/Est .....	18
Chapitre III – CARACTERISTIQUES DES MARQUAGES DE CHAUSSEES .....	20
III-1    MARQUAGES DES VOIES DE CIRCULATION.....	20
III-1.1    Voies artérielles et de distribution .....	20
III-1.1.1    Marquage sur et en approche de carrefour.....	21
III-1.1.2    Marquage des files en approche de carrefour.....	22
III-1.1.3    Marquages : flèches de rabattement sur voie artérielle .....	23
III-1.2    Voies de distribution - ZONE 30.....	24
III-2    MARQUAGE DES VOIES BUS.....	25
III-2.1    Détails, Marquages des voies bus, Implantation des mobiliers au droit des Arrêts.....	25
III-2.2    Couloir bus à contre sens .....	26
III-2.3    Couloirs bus autorisés aux vélos.....	27
III-3    MARQUAGES DES ITINERAIRES CYCLABLES .....	28
III-3.1    Couloirs vélos .....	29
III-3.2    Pistes cyclables : unidirectionnelles et bidirectionnelles .....	30
III-3.3    Couloirs vélos à contre sens .....	31
III-4    MARQUAGES RELATIFS AU STATIONNEMENT ET AUX ARRETS .....	32
III-4.1    Stationnement VP, PMR, Taxis et livraisons .....	32
III-4.2    Stationnement des motos .....	33
III-4.3    Passages piétons, Dessertes Secours et Transports de fonds .....	34
Chapitre IV – FICHES DESCRIPTIVES DE MATERIAUX.....	36
MARQUAGE AU SOL .....	36
LOGO VELO.....	36

## INTRODUCTION

La fiche n°12 de février 2007 sur les savoirs de base en sécurité routière « signalisation en milieu urbain » est utilisée en introduction de ce cahier.

**La signalisation est un des paramètres de la sécurité routière en milieu urbain.**

**L'application des principes réglementaires de la signalisation routière est un gage de sécurité.**

Les messages transmis aux usagers leur permettent d'adapter leur conduite afin d'éviter les changements de stratégie de déplacement brutaux, aléatoires et conflictuels. Les enjeux humains et le coût social des accidents justifient des actions récurrentes visant à résorber les dysfonctionnements fréquemment constatés sur la signalisation routière.

**La responsabilité de la Ville de Toulouse, en tant que gestionnaire de la voie ou autorité détentrice du pouvoir de police, peut-être mise en cause si il est reconnu que dans l'environnement d'un accident, la signalisation routière est :**

- non conforme,
- pas visible,
- mal implantée,
- en mauvais état,
- confuse.

Les textes référents peuvent être consultés sur : <http://www1.certu.fr/catalpres/1127T12.PDF>



Il est très fortement recommandé de consulter cette documentation dont le texte ci-dessous est largement issu. Elle rappelle les principes fondamentaux.

La signalisation routière demeure le principal moyen d'information entre le gestionnaire de la voirie et les usagers de la route et de la rue. Elle est un domaine réglementé qui nécessite un savoir-faire afin d'obtenir cohérence et homogénéité.

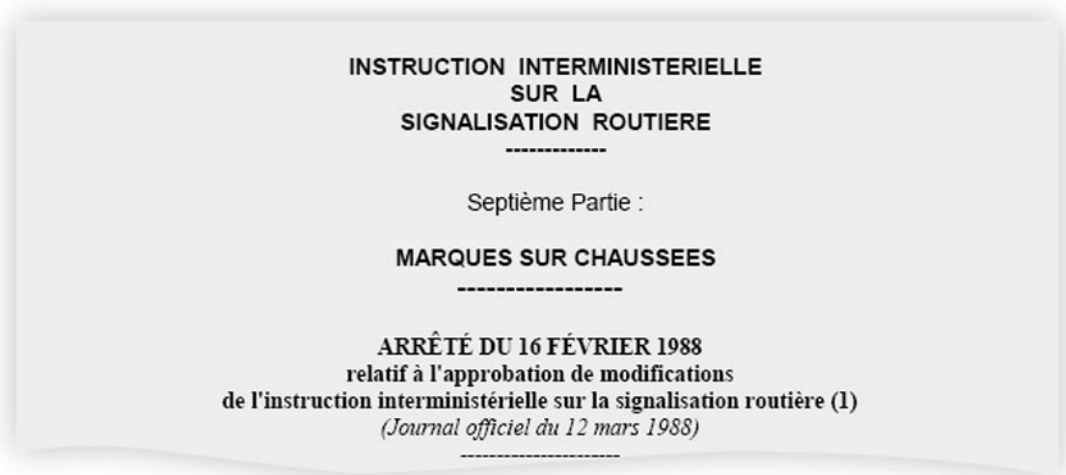
Elle est fondée sur trois principes de bases (article 4 de l'instruction interministérielle) :

- **valorisation : ne placer que les signaux qui sont utiles ;**
- **concentration : grouper les signaux qui doivent être vus en même temps ;**
- **lisibilité : réduire et simplifier les indications le plus possible.**

L'emploi d'autres signaux que ceux prévus par les textes réglementaires est interdit. Il en est de même de la reproduction de panneaux sur la chaussée.

**Pour que la signalisation routière joue son rôle, celle-ci doit être bien implantée, bien entretenue, cohérente, adaptée ainsi que compréhensible.**  
**Les principaux critères d'efficacité sont : l'uniformité, l'homogénéité, la simplicité et la continuité.**

La réglementation associée à la signalisation est définie par l'instruction interministérielle sur la signalisation routière et plus particulièrement par le LIVRE 1 – septième partie de cette instruction.



Cette réglementation est consultable sur le site ci dessous :

<http://www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr/infos-ref/route/signalisation/l-instruction-interministerielle-sur-la-signalisation.html>

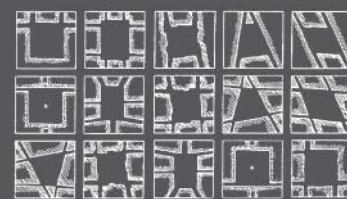
Les règles de signalisation trouvent leur fondement au sein :

- de la convention de Vienne du 8 novembre 1968 et l'accord européen conclu à Genève le 1<sup>er</sup> mai 1971 et la complétant ;
- du code de la route et notamment les articles L411-6 et R411-25 ;
- de l'arrêté ministériel du 24/11/67 modifié relatif à la signalisation des routes et des autoroutes ;
- de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (8 parties).



# Signalisation horizontale

Service Circulation & Transports



## CAHIER DE L'ESPACE PUBLIC

MAIRIE DE  **TOULOUSE**  
[www.toulouse.fr](http://www.toulouse.fr)

### Chapitre I

## CARACTERISTIQUES GENERALES DES MARQUAGES



## Chapitre I – CARACTERISTIQUES GENERALES DES MARQUAGES

Le marquage des chaussées n'est pas obligatoire, sauf sur autoroute et route express.

Toutefois, dans tous les cas, doivent être obligatoirement marquées :

- les lignes complétant les panneaux STOP (AB4) et CEDEZ LE PASSAGE (AB3a),
- les lignes d'effets des feux de signalisation.

### Catégories des marquages

- 1 – les lignes longitudinales : continues – discontinues.
- 2 – Les flèches : directionnelles – de rabattement.
- 3 – Les lignes transversales : Stop – cédez le passage – d'effet des feux.
- 4 – Les autres marques : piétons – cyclistes – stationnement transport en commun.
- 5 – Les inscriptions : pour donner aux usagers des indications complémentaires.

### **I-1 LARGEUR DES LIGNES**

L'homogénéité de la largeur des lignes vise une meilleure utilisation de l'espace tout en canalisant le trafic et en optimisant la sécurité, la fluidité de toutes les voies et le confort de tous les usagers.

La largeur des lignes est définie par rapport à une largeur unité « u ». Il s'agit d'une valeur différente selon les types de voie.

La valeur « u » est égale à 5 cm sur les voies de distribution où le caractère urbain est affirmé et où les vitesses pratiquées sont faibles, et sur les voies de desserte si, exceptionnellement, on est amené à y faire du marquage.

En revanche, l'emploi d'une valeur de « u » doit être égale à 6 cm sur les voies artérielles et de transit, compte tenu des vitesses plus élevées.

Pour les VRU (voies rapides urbaines), la valeur de « u » est de 7.5 cm.

Pour les pistes cyclables, la valeur retenue de « u » est de 3 cm.

Les valeurs données de « u » n'excluent pas des adaptations imposées par les emprises des lieux, les mesures d'exploitation, le niveau de sécurité recherché ou par d'autres contraintes locales. En revanche, lorsque la valeur de « u » est définie, elle doit être homogène sur tout l'itinéraire.

## 1-2 COULEUR DES MARQUAGES

- \* **BLANC** : pour les marquages en général.
- \* **JAUNE** : pour les marques interdisant l'arrêt ou le stationnement ; indiquant les arrêts de bus et pour le marquage temporaire.
- \* **BLEU** : pour délimiter le stationnement en zone bleue à Toulouse ; Pour les emplacements PMR
- \* **ROUGE** : pour les damiers rouge et blanc (voie de détresse), non utilisé à Toulouse.

## I-3 CARACTERISTIQUES DES LIGNES

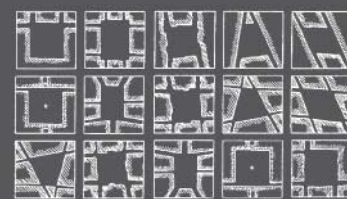
Type de marquage	Désignation des marques	Modulation	Longueur du trait	Intervalle entre trait	Emploi (non exhaustif)
<b>L O N G I T U D I N A L</b>	Continues				Axe – Délimitation de voies – Îlots ; terre plein – Couloirs réservés – Places de stationnement – Arrêt interdit (jaune) – Arrêt autobus (zigzag jaune)
	Discontinues	T1	3,00 m	10,00 m	Axe – Délimitation des voies – Lignes mixtes
		T'1	1,50 m	5,00 m	Axe – Délimitation de voies
		T3	3,00 m	1,33 m	Axe – Délimitation de voies – Couloirs réservés aux bus – Bandes cyclables – Lignes mixtes
		T2	3,00 m	3,50 m	Rives – Délimitation de voies
		T'3	20,00 m	6,00 m	Rives – Délimitation de voies
	Lignes mixtes	LC+T1 Ou LC+T3		–	Axe
<b>TRANSVERSAL</b>	Continues				Stop
	Discontinues	T'2	0,50 m	0,50 m	Stop – Cédez le passage – Ligne d'effet des feux – Guidage dans les carrefours – Entrée, sortie bandes cyclables – stationnement – stationnement interdit (jaune)





# Signalisation horizontale

Service Circulation & Transports



CAHIER DE  
L'ESPACE  
PUBLIC

MAIRIE DE  TOULOUSE  
[www.toulouse.fr](http://www.toulouse.fr)

## Chapitre II

### PRECONISATIONS A TOULOUSE EN REFERENCE A LA HIERARCHISATION DES VOIES



## Chapitre II – PRECONISATIONS A TOULOUSE EN REFERENCE A LA HIERARCHISATION DES VOIES

### II-1 PRINCIPES :

#### ENGAGEMENT, RESPECT DE LA REGLEMENTATION ET NORMES DE PRODUITS UTILISES

Les acteurs publics ou privés sont amenés à décider, concevoir ou intervenir sur le domaine public de la Ville.

L'instruction interministérielle sur la signalisation routière (livre 1 – Document : Septième partie – Marques sur chaussées) présentée précédemment, reste le document de référence pour réaliser des projets de signalisation.

#### Les marquages sont nécessaires :

- pour réaliser les marquages nécessaires pour assurer une bonne lisibilité et un bon fonctionnement des aménagements pour les différents usagers, avec le souci constant d'éviter la surabondance des marquages.

- pour assurer en priorité un bon fonctionnement des transports collectifs et assurer la sécurité des piétons et des cyclistes.

- pour inciter les automobilistes à respecter les vitesses réglementaires.

Cette signalisation horizontale se réalise en fonction de la hiérarchisation des voies du réseau urbain.

*Les acteurs privés respecteront strictement les préconisations de ce cahier.*

*Dans tous les cas, la réglementation sera strictement respectée de façon à ne pas engager la responsabilité de la collectivité ou de l'aménageur.*

### II-2 CARACTERISTIQUES DES PRODUITS

Les produits **blancs** utilisés (peinture, enduit à froid, enduit à chaud, bande préfabriquée collée ou thermoplastique) doivent être conformes à la réglementation et homologués, selon les textes en vigueur. Ils doivent faire l'objet d'une certification NF (en référentiel NF1 ou NF2) délivrée par l'ASQUER (ASsociation pour la Qualification des Equipements de la Route).

Les produits de couleur ne sont pas pour l'instant homologués.

Les fiches techniques de certification doivent accompagner obligatoirement les attestations de droit d'usage NF. Elles fournissent les conditions et recommandations de mise en œuvre, (conditions d'utilisation, matériel d'application, dosages), les résultats des essais conventionnels avec caractéristiques du site et du produit et le marquage de la certification.

En marquage permanent la nature des produits doit être : 1H ou 2H

L'adhérence SRT (coefficient de résistance ou glissement) exigée doit être égale ou supérieure à 0.55.

La durée de vie définitive doit être :

- pour la peinture, supérieure ou égale à 24 mois en NF1 ou 1.000 000 passages de roues en NF2.
- pour les enduits, supérieure ou égale à 36 mois en NF1 ou 200 000 passages de roues en NF2.

En ce qui concerne les bandes préfabriquées à coller ou thermoplastiques, leur usage doit être réservé aux marquages temporaires. Cela permet en fin de chantier de déposer simplement la signalisation et de conserver ainsi une couche de roulement propre (pas de remontée de peinture jaune, pas de rabotage).

L'application de l'enduit à froid se fait à la spatule crantée.

Les produits de marquage ne doivent pas être rétro réfléchissants sauf en ce qui concerne les itinéraires pour vélos dont le marquage en vert RAL 6018 est issu de produits blancs homologués avec adjonction de microbilles homologuées.

Les lignes blanches de délimitation des couloirs entre vélos et circulation générale peuvent être également rétro réfléchissantes.

L'effacement des anciennes marques de chaussées doit être réalisé selon les procédures soumises à l'agrément de maître d'œuvre suivant :

- par engin rotatif ou à percussion,
- par projection de sable ou de grenaille,
- par lance thermique ou chalumeau (pour les bandes préfabriquées).

**L'effacement par recouvrement avec du produit noir est à éviter au maximum.**

## II-3 PRESENTATION DE LA HIERARCHISATION DES VOIES






### HIERARCHISATION DES VOIES








## II-4 PRECONISATIONS DES MARQUAGES A TOULOUSE

Le marquage concernant les voies de circulation générales des différents types de voies peut être complété par des marquages relatifs aux :

- couloirs bus,
- aménagements cyclables,
- organisations et gestion du stationnement.

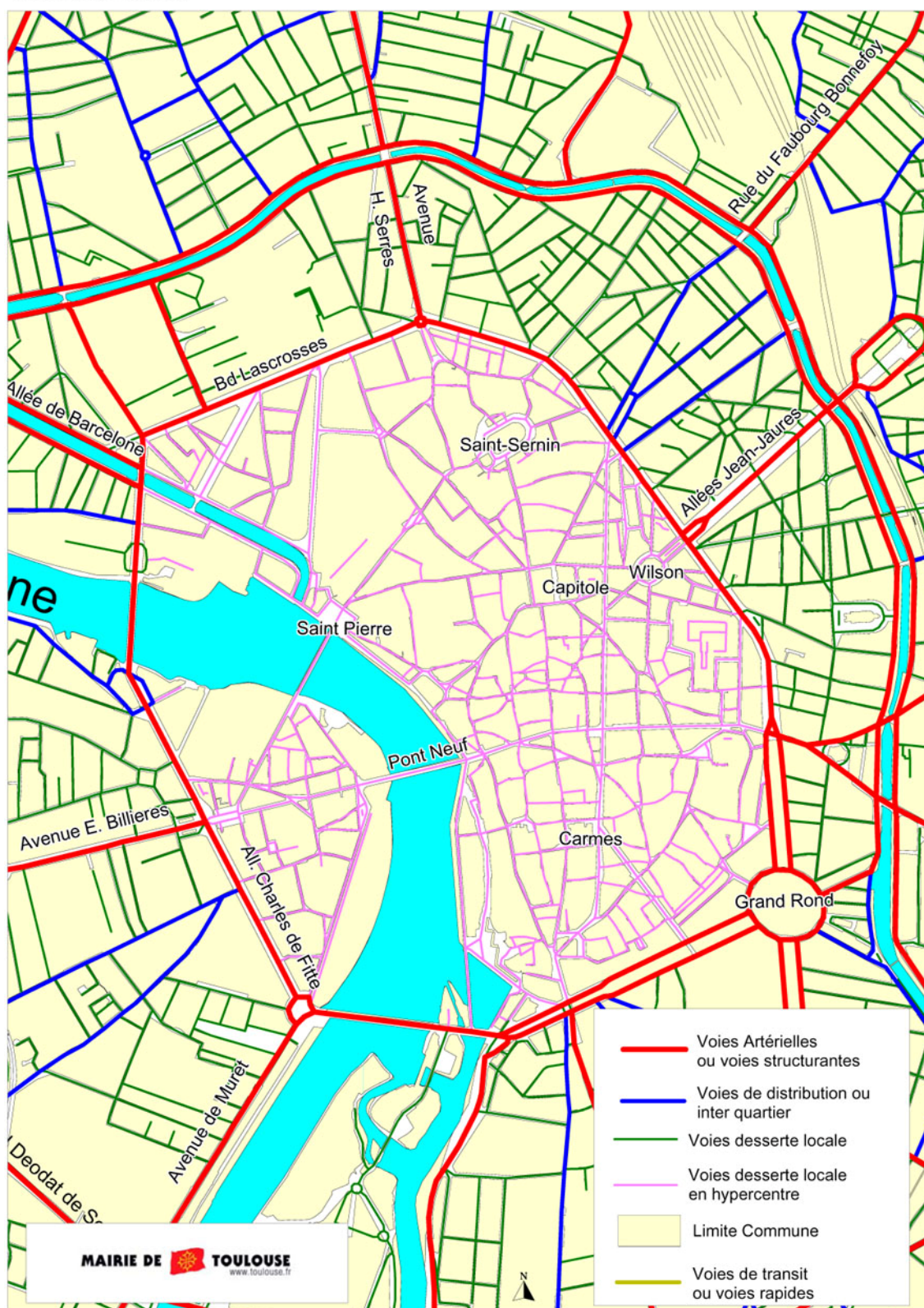
Classification	Vitesse	Marquages retenus
 Les voies de transit ou voie rapide	110 – 90 km/h	Gestion non confiée aux Services Municipaux
 Les voies de transit ou voie rapide	50 – 70 km/h	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stop – Cédez le passage – Ligne de feux</li> <li>- Passage piétons</li> <li>- Axe et files</li> <li>- Couloirs à l'approche des carrefours et dans les courbes</li> <li>- Flèches en entrées de carrefours et en pré - signalisation éventuellement</li> <li>- Stationnement</li> </ul>
 Les voies de distribution ou voies quartiers - inter quartiers	50 Km/h	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stop – Cédez le passage – Ligne de feux</li> <li>- Passage piétons</li> <li>- Couloirs spécifiques de tourner à droite ou tourner à gauche</li> <li>- Flèches dans couloirs spécifiques de tourner à droite</li> <li>- Stationnement</li> <li>- Zone bleue</li> <li>- Couloirs bus – bandes cyclables – logos</li> </ul>
	ZONE 30	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stop – Cédez le passage – Ligne de feux</li> <li>- Passages piétons</li> <li>- Stationnement</li> <li>- Couloir bus bande cyclables+ logo</li> </ul>
 Les voies de desserte ou voies hyper centre	50 km/h	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stop – Cédez le passage – Ligne de feux</li> <li>- Passage piétons</li> <li>- Axe sur des points particuliers : virage, débouché</li> <li>- Stationnement</li> </ul>
 Ou voies dessertes internes aux quartiers	ZONE 30	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stop – Cédez le passage – Ligne de feux</li> <li>- Passage piétons</li> <li>- Axe sur débouché et passage à vue</li> <li>- Stationnement</li> </ul>
	rue à priorité piétonne	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stop – Cédez le passage – Ligne de feux</li> </ul> <p>Les lignes de pavés se substituent au marquage pour le stationnement et éventuellement zone de traversée à renforcer</p>

     Voir les cartes de hiérarchisation du réseau de Toulouse ci-après.



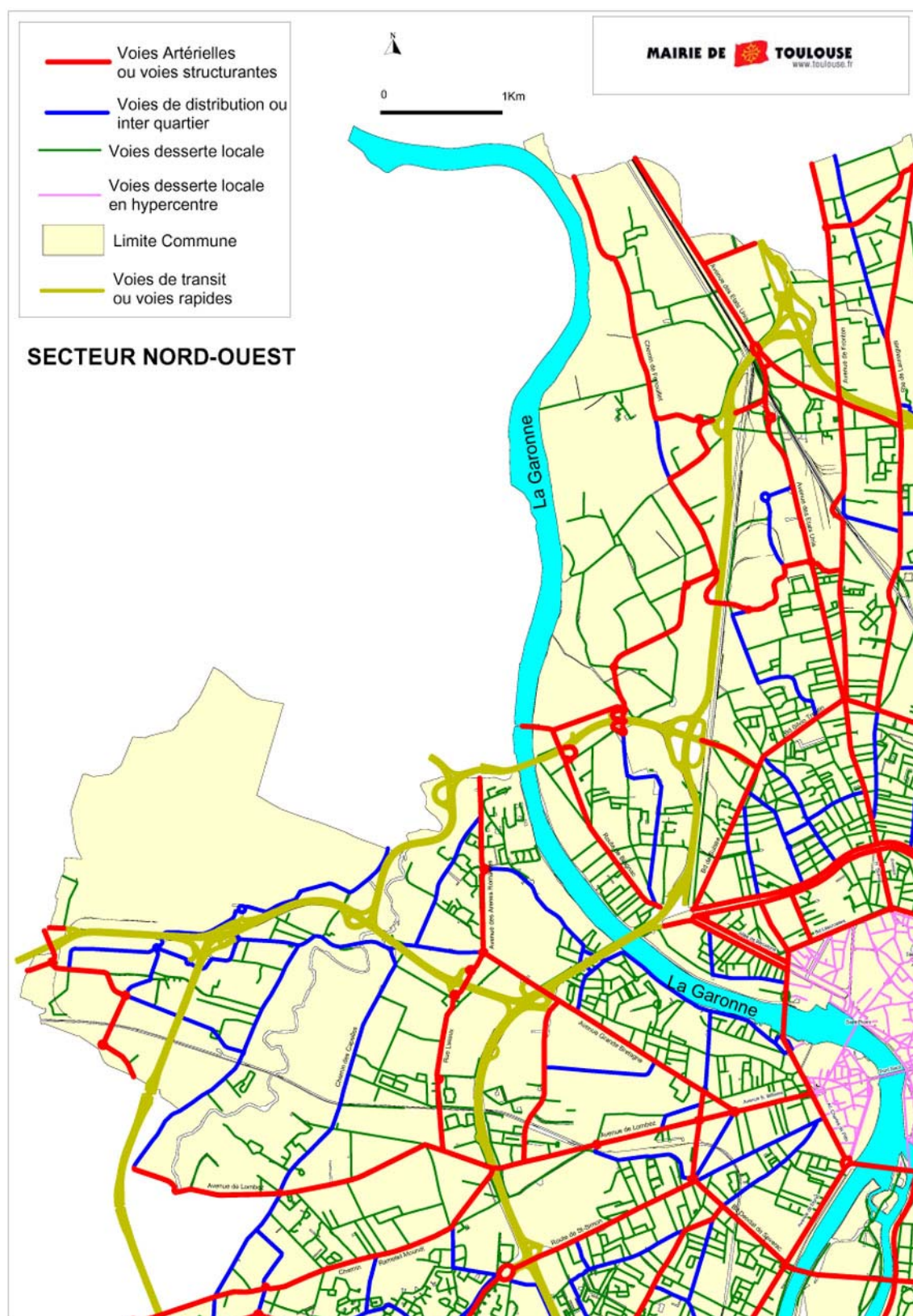
## II-4.1 Centre ville

### HYPERCENTRE

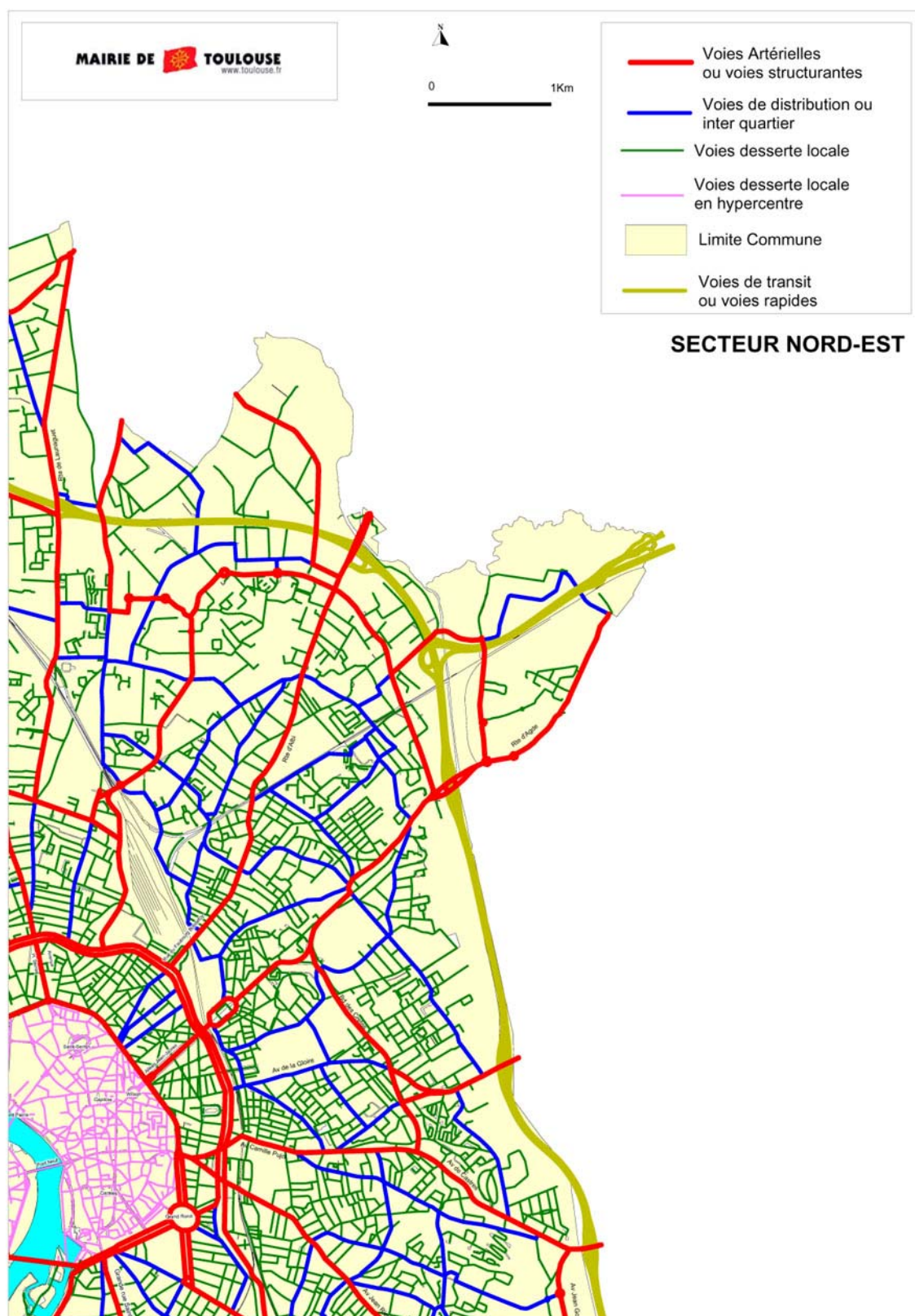




## II-4.2 Quartiers Nord/Ouest

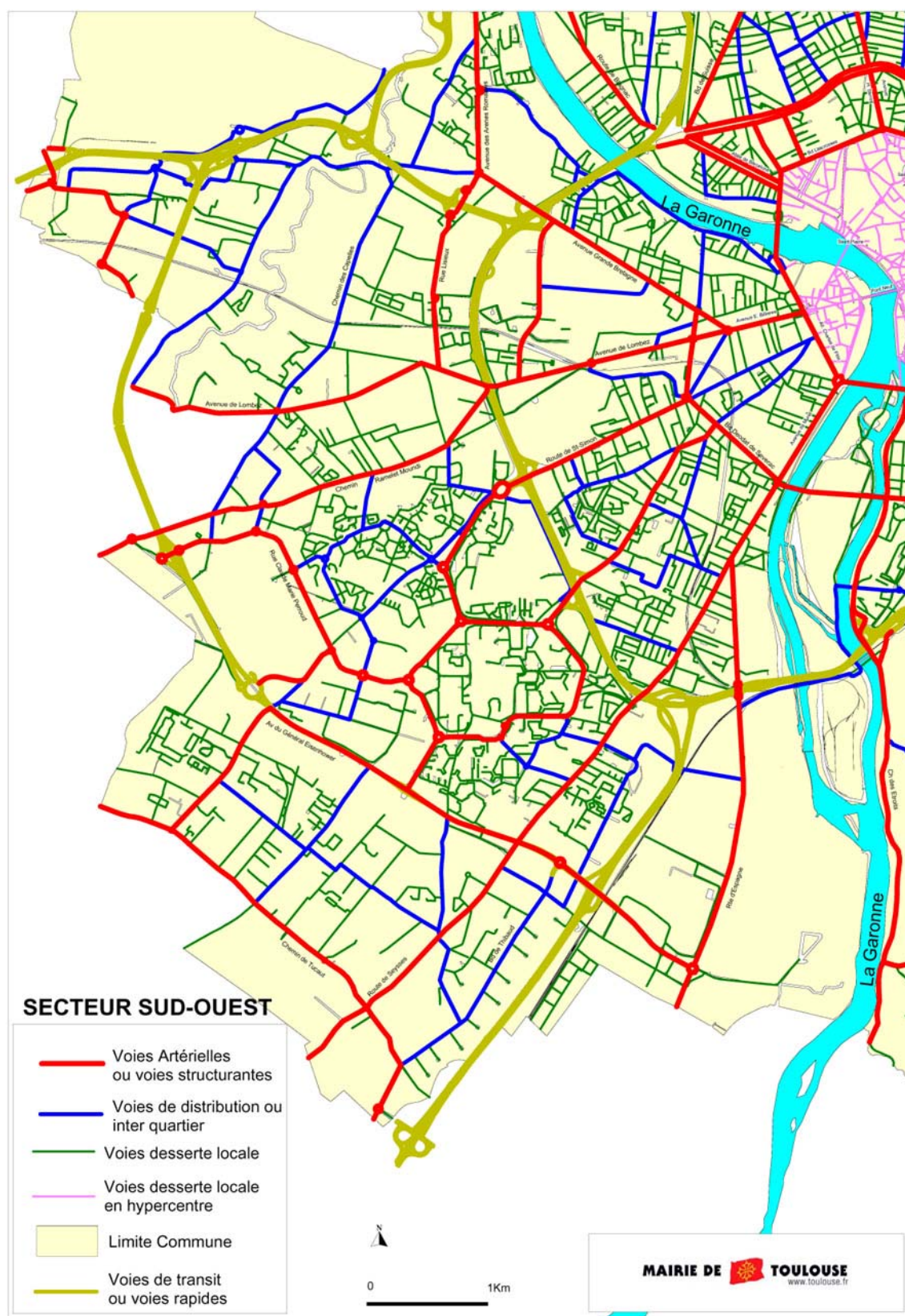


## II-4.3 Quartiers Nord/Est





## II-4.4 Quartiers Sud/Ouest





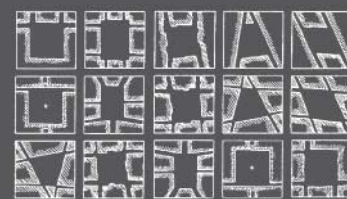
## II-4.5 Quartiers Sud/Est





# Signalisation horizontale

Service Circulation & Transports



## CAHIER DE L'ESPACE PUBLIC

MAIRIE DE  **TOULOUSE**  
[www.toulouse.fr](http://www.toulouse.fr)

### Chapitre III

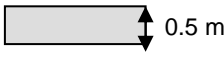
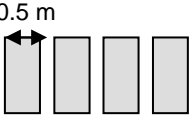


## CARACTERISTIQUES DES MARQUAGES DE CHAUSSEES



## Chapitre III – CARACTERISTIQUES DES MARQUAGES DE CHAUSSEES

### III-1 MARQUAGES DES VOIES DE CIRCULATION

#### III-1.1 Voies artérielles et de distribution

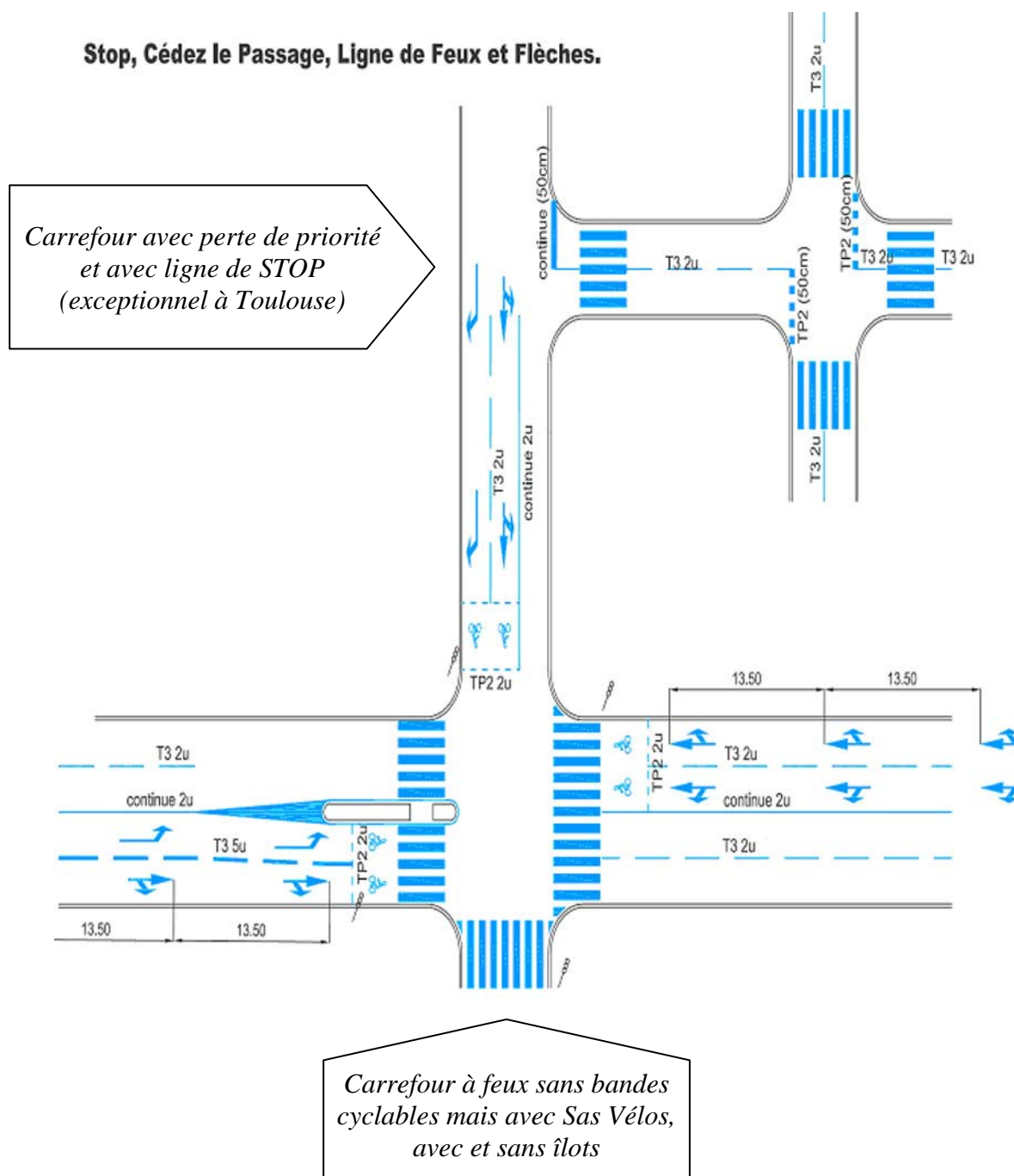
MARQUAGES A RFAI ISFR	MODULATION TYPE	EMPLOI
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stop</li> <li>- Cédez le passage</li> <li>- Ligne de feux</li> </ul>		
Passage piétons		
Axe	Ligne continue largeur 0,1 m ou 0,15 m	- Section avec franchissement interdit ; approche de carrefours ; approche d'îlots.
	T3 3,00 m x 1,33 m largeur 0,1 m ou 0,15 m	- Section en alignement courbe ; section avec nombreuses intersections ; approche de ligne continue.
	T'1 1,50 m x 5,00 m Largeur 0,1 m ou 0,15 m	- Section en alignement droit ; section avec peu d'intersections.
Couloirs	T'1 1,50 m x 5,00 m largeur 0,10 m	- Séparation des couloirs directs ou mixtes à l'approche des carrefours. Au niveau des boucles de détection, les couloirs dans tous les cas, seront délimités. - Séparation de 2 couloirs tourner à droite ou de tourner à gauche.
	T2 3,00 m x 3,50 m largeur 0,10 m	- Séparation des couloirs spécifiques de tourner à droite et de tourner à gauche.
Flèches	Cf. § caractéristiques des lignes 	- En entrées de carrefours, une seule rangée. - En pré-signalisation, possibilité d'une deuxième rangée de flèches, à l'approche de carrefours importants formés par des pénétrantes ou des contournantes ou à l'approche de voies spécifiques de tourner à droite ou de tourner à gauche.
Stationnement	Cf. § caractéristiques des lignes 	- Stationnement fixe.

Dans les quartiers périphériques toulousains, il existe quelques voies à 70 km/h.  
Pour ces voies, se conformer au marquage des voies artérielles à 50 km/h.

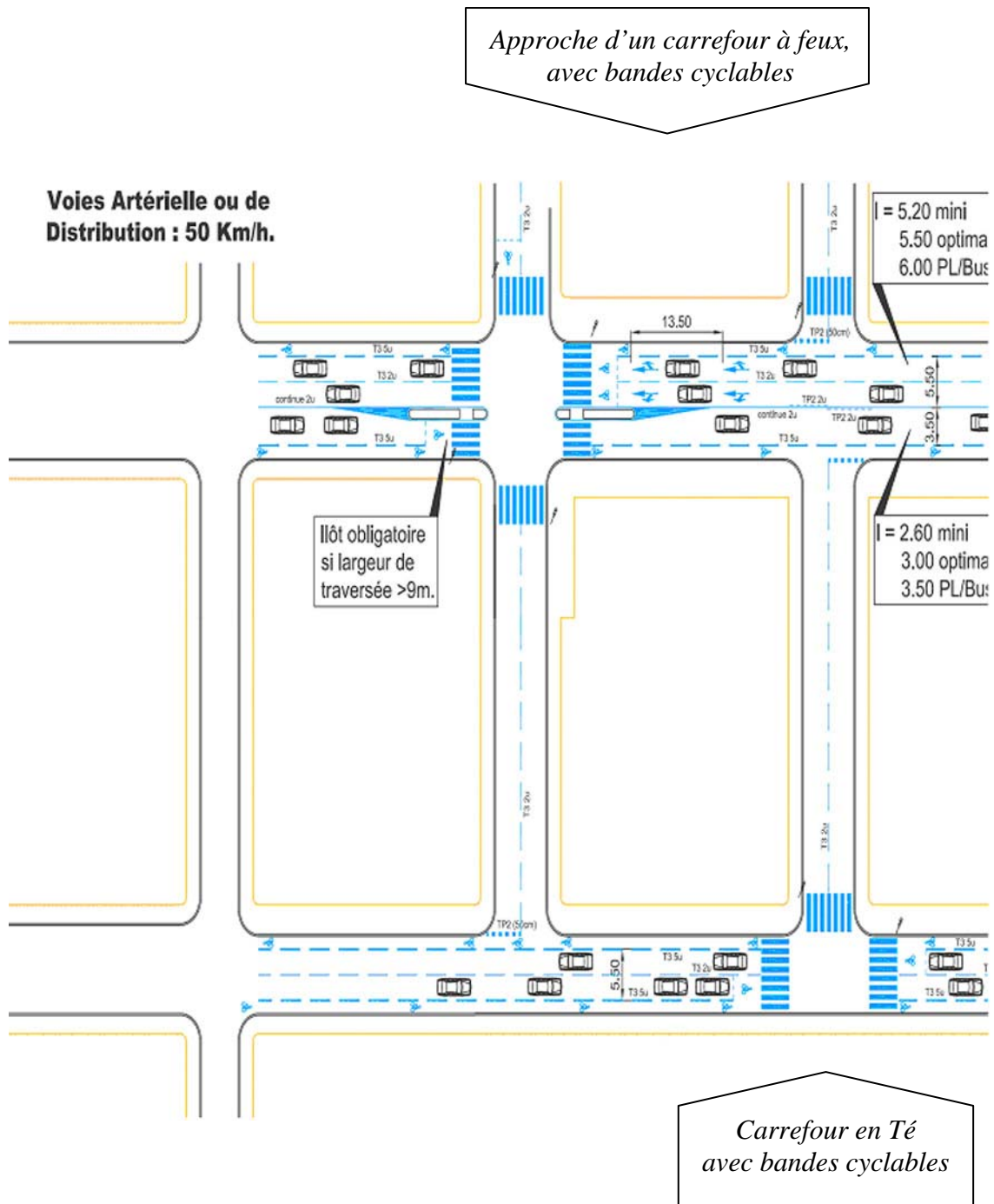
Il est toutefois possible d'ajouter des flèches en entrée et en sortie de carrefour et de marquer les couloirs en totalité, notamment pour les voies et carrefours importants.

### III-1.1.1 Marquage sur et en approche de carrefour

Configurations classiques de signalisations horizontales dans les voies artérielles et de distribution.

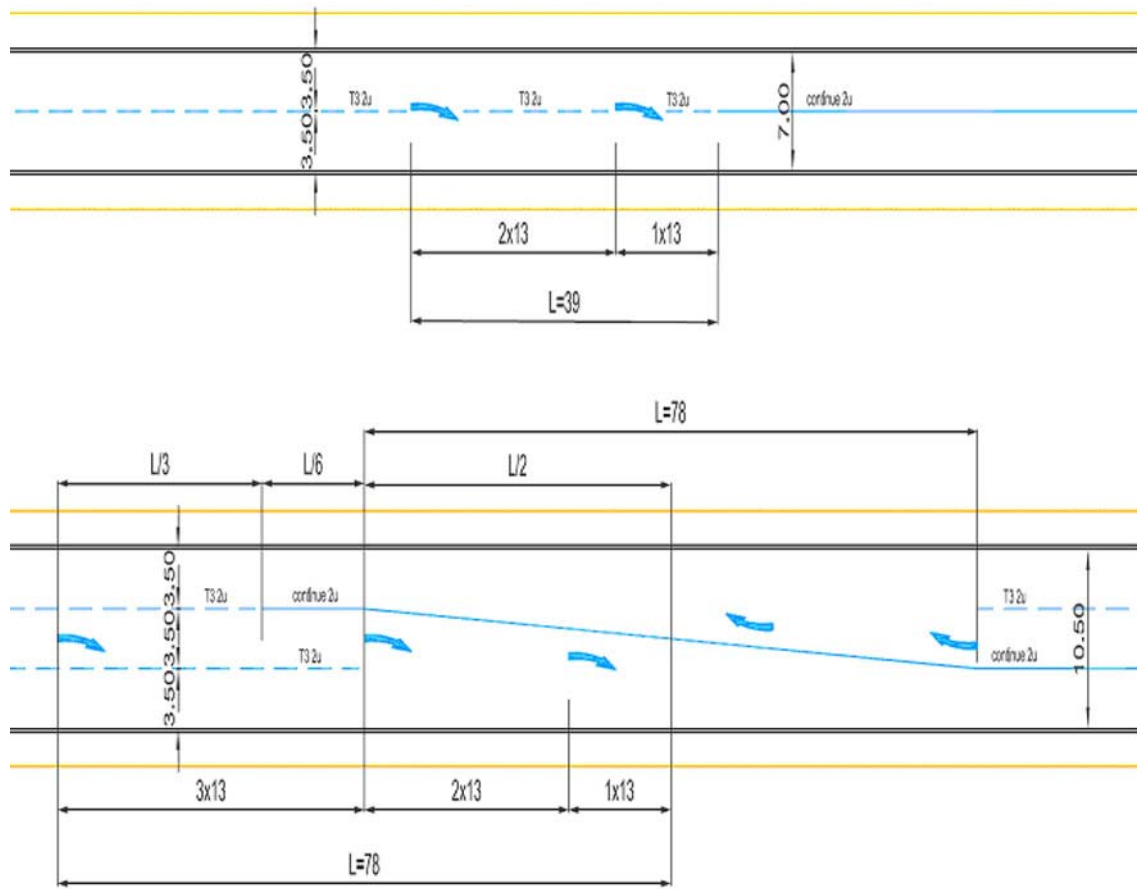


### III-1.1.2 Marquage des files en approche de carrefour





### III-1.1.3 Marquages : flèches de rabattement sur voie artérielle

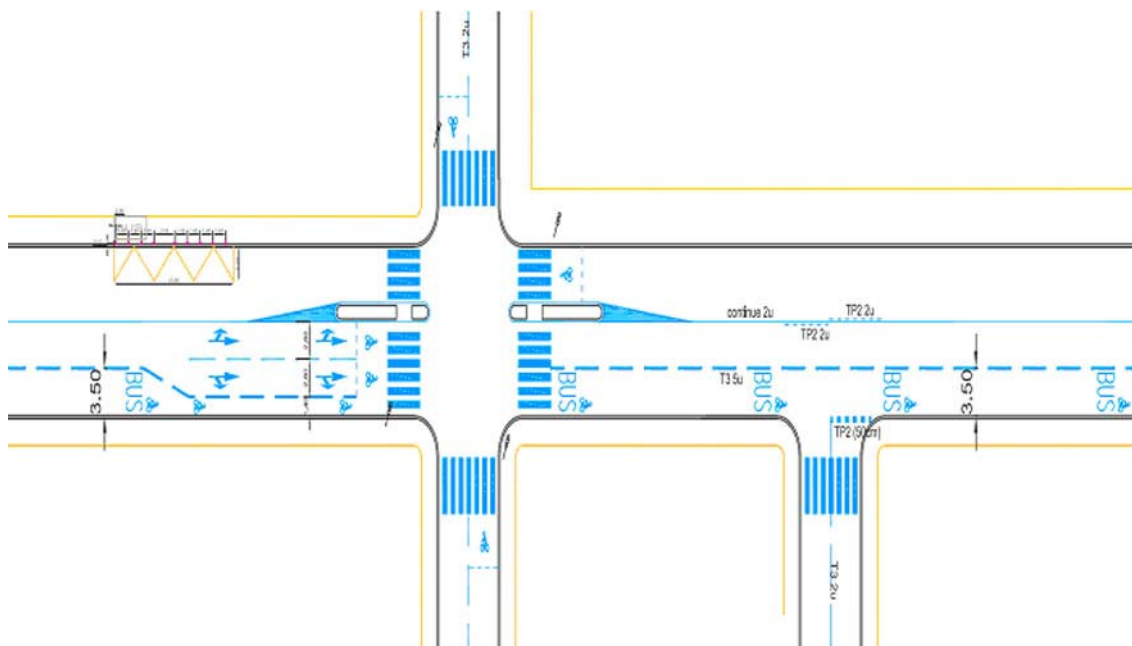




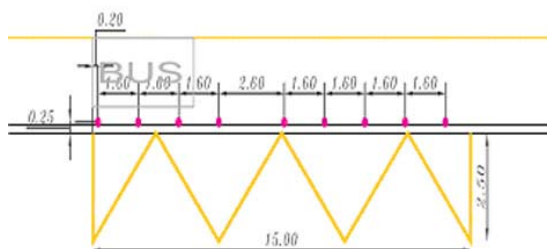


## III-2 MARQUAGE DES VOIES BUS

### III-2.1 Détails, Marquages des voies bus, Implantation des mobiliers au droit des Arrêts

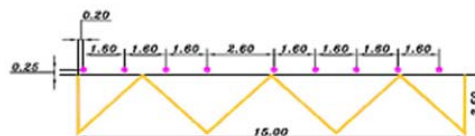


#### Détails mobiliers



#### Projet Zebra Bus avec potelets

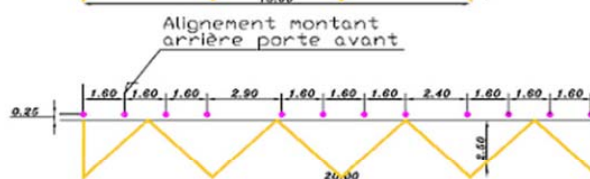
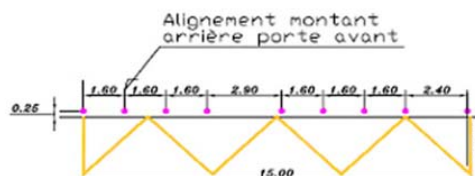
Ancien zebra bus



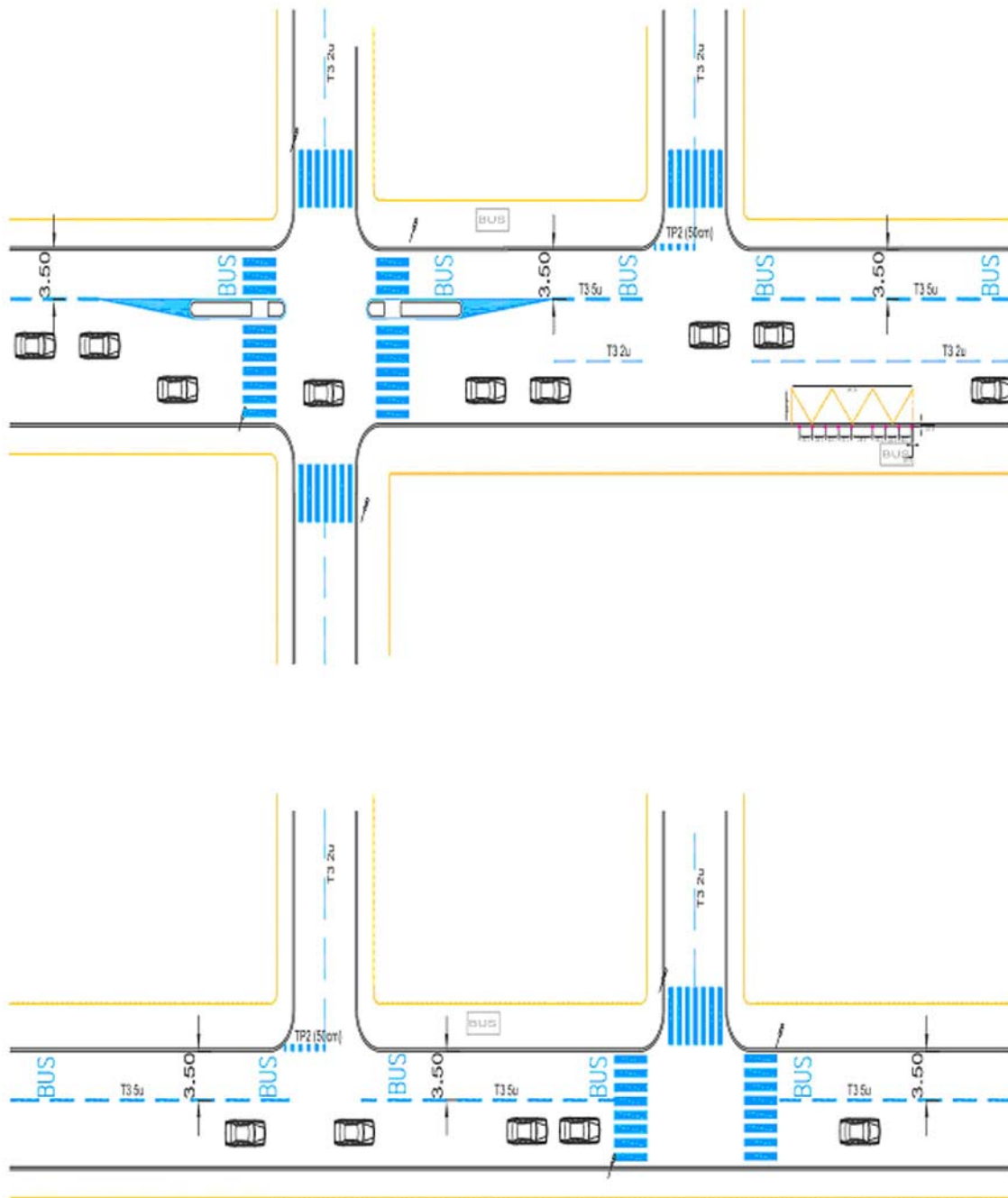
Nouveau zebra bus

CITD  
GX 107  
GX 317 GNV  
GX 317  
GN 327  
G 405N  
CITELIS

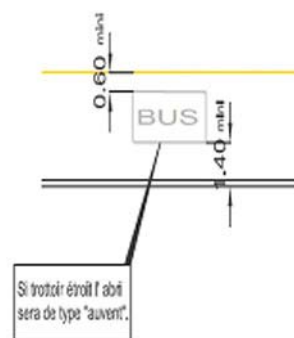
Echelle 1/100ème



### III-2.2 Couloir bus à contre sens

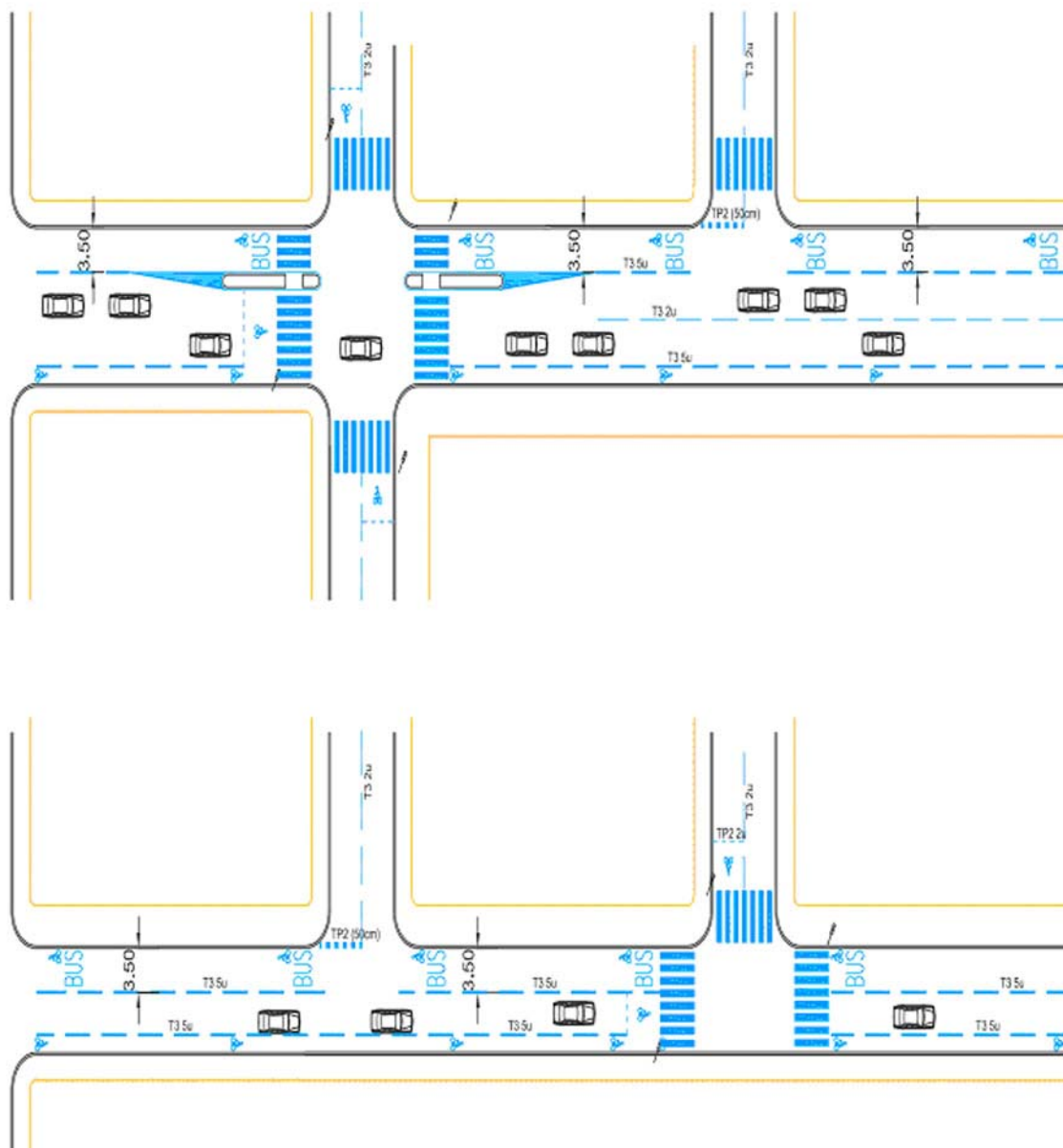


#### Détails Abribus



### III-2.3 Couloirs bus autorisés aux vélos

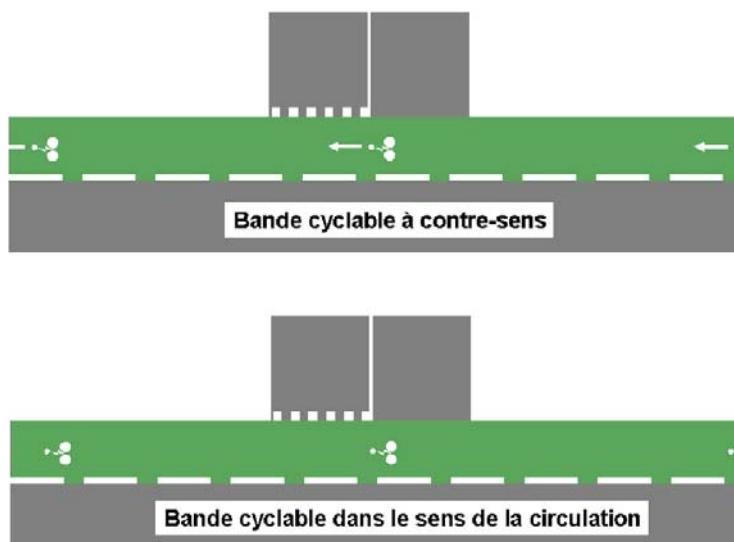
#### COULOIRS BUS AUTORISÉS AUX VÉLOS – LARGEUR 3.20 M A 3.50 M



### III-3 MARQUAGES DES ITINERAIRES CYCLABLES

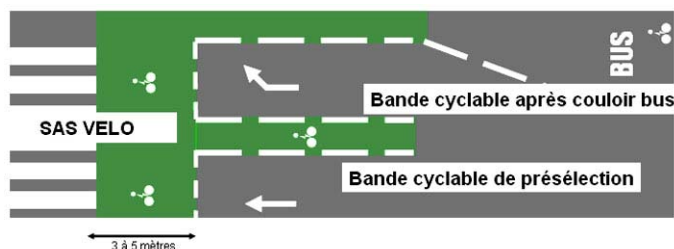
Le Service Circulation Transport a réalisé une liste de priorités pour la mise en peinture verte des bandes cyclables. Le marquage pourra se réaliser selon les schémas et priorités suivants :

> les bandes cyclables à contresens ou dans le sens de la circulation



> les bandes cyclables sur les boulevards + traitement sur les emplacements souvent stationnés.

En carrefour



A un carrefour équipé de feux, si l'aménagement existant n'est pas équipé de sas, le SCT préconise le marquage d'un sas de 4 mètres.

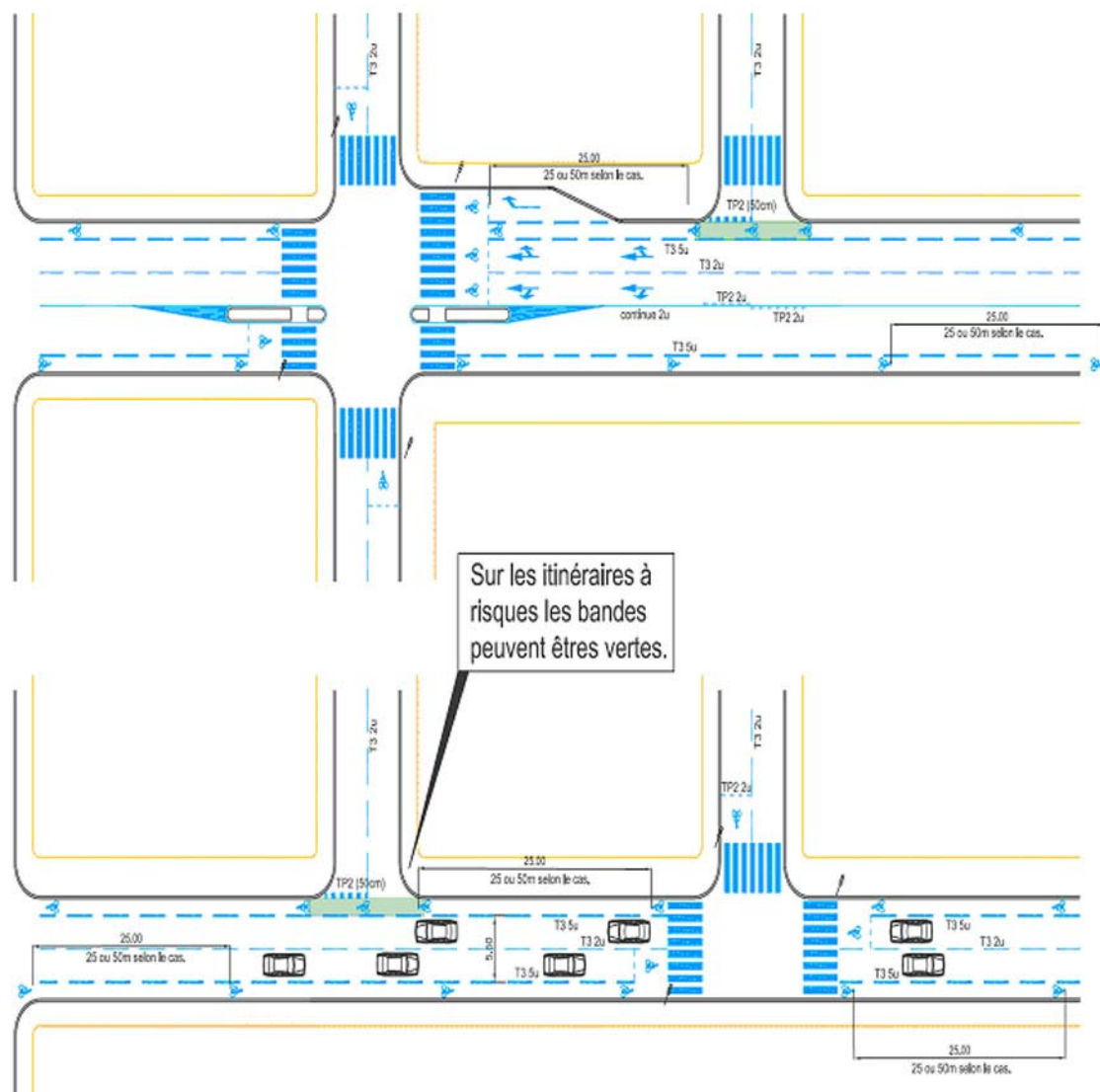


*Rue Raymond VI*



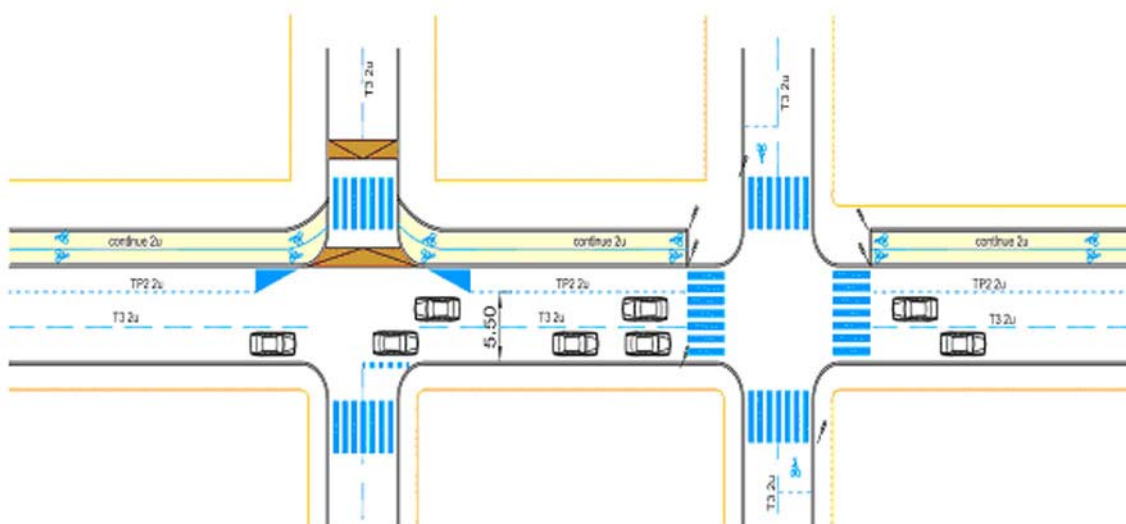
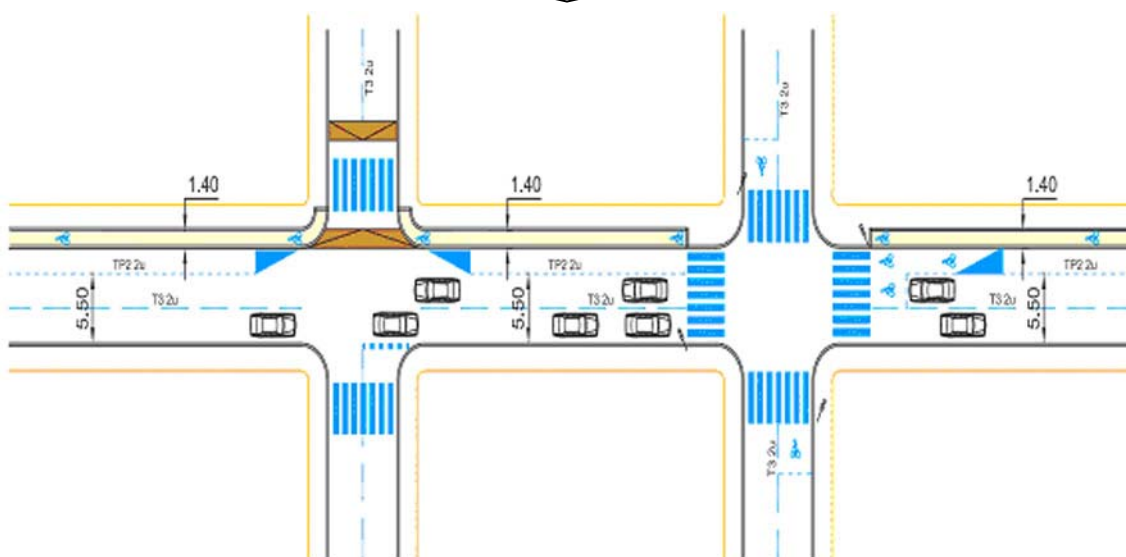
*Rue Roquelaine*

### III-3.1 Couloirs vélos



### III-3.2 Pistes cyclables : unidirectionnelles et bidirectionnelles

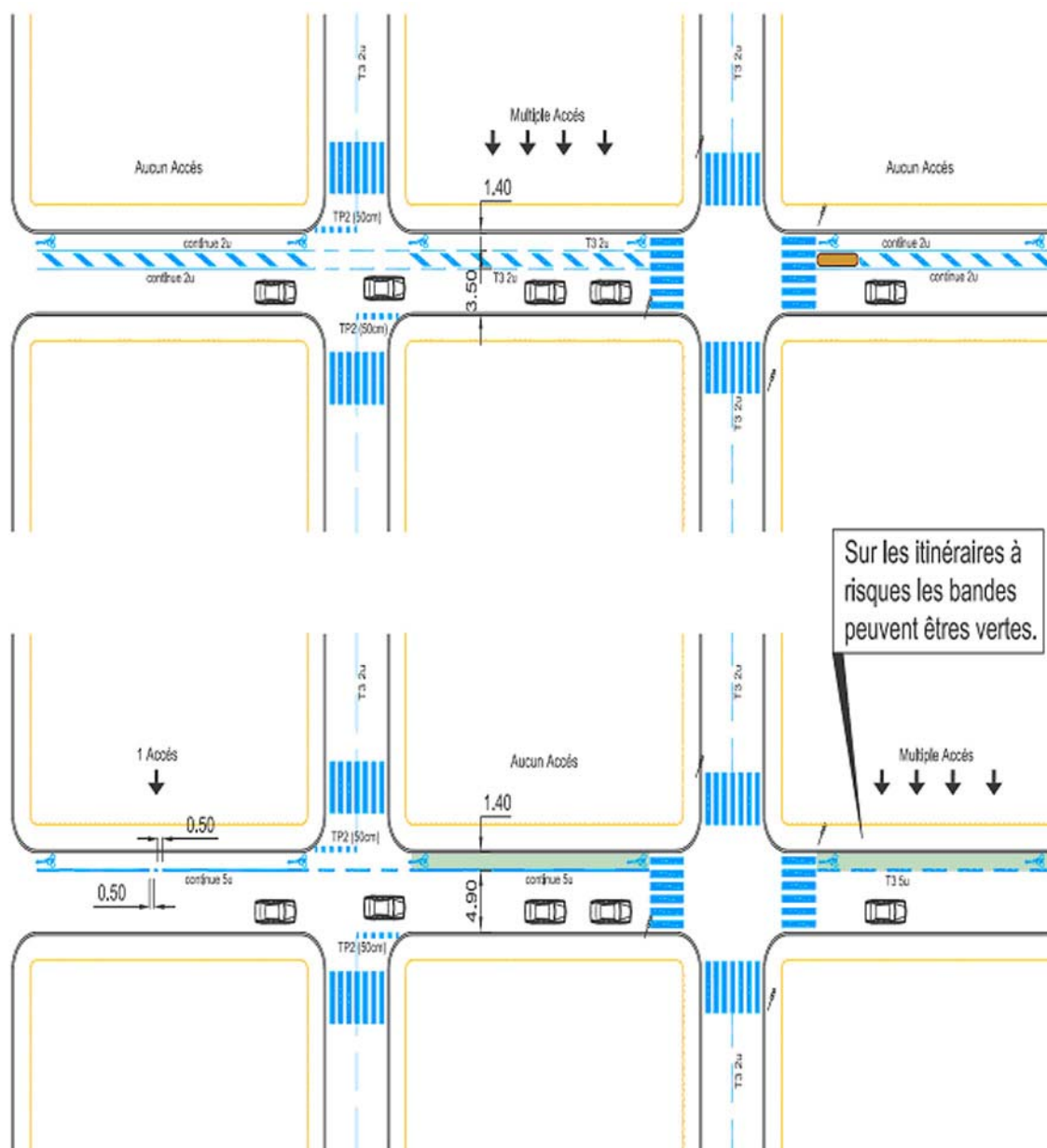
**PISTE UNIDIRECTIONNELLE,**  
à droite la piste est ramenée sur la chaussée  
en lieu et place du stationnement pour créer les  
conditions de visibilité réciproques.  
Sinon traversée sur plateau.



**PISTE BIDIRECTIONNELLE,**  
situation difficile à gérer  
sauf en présence de feux tricolores  
avec phases spécifiques pour les vélos  
(à droite).

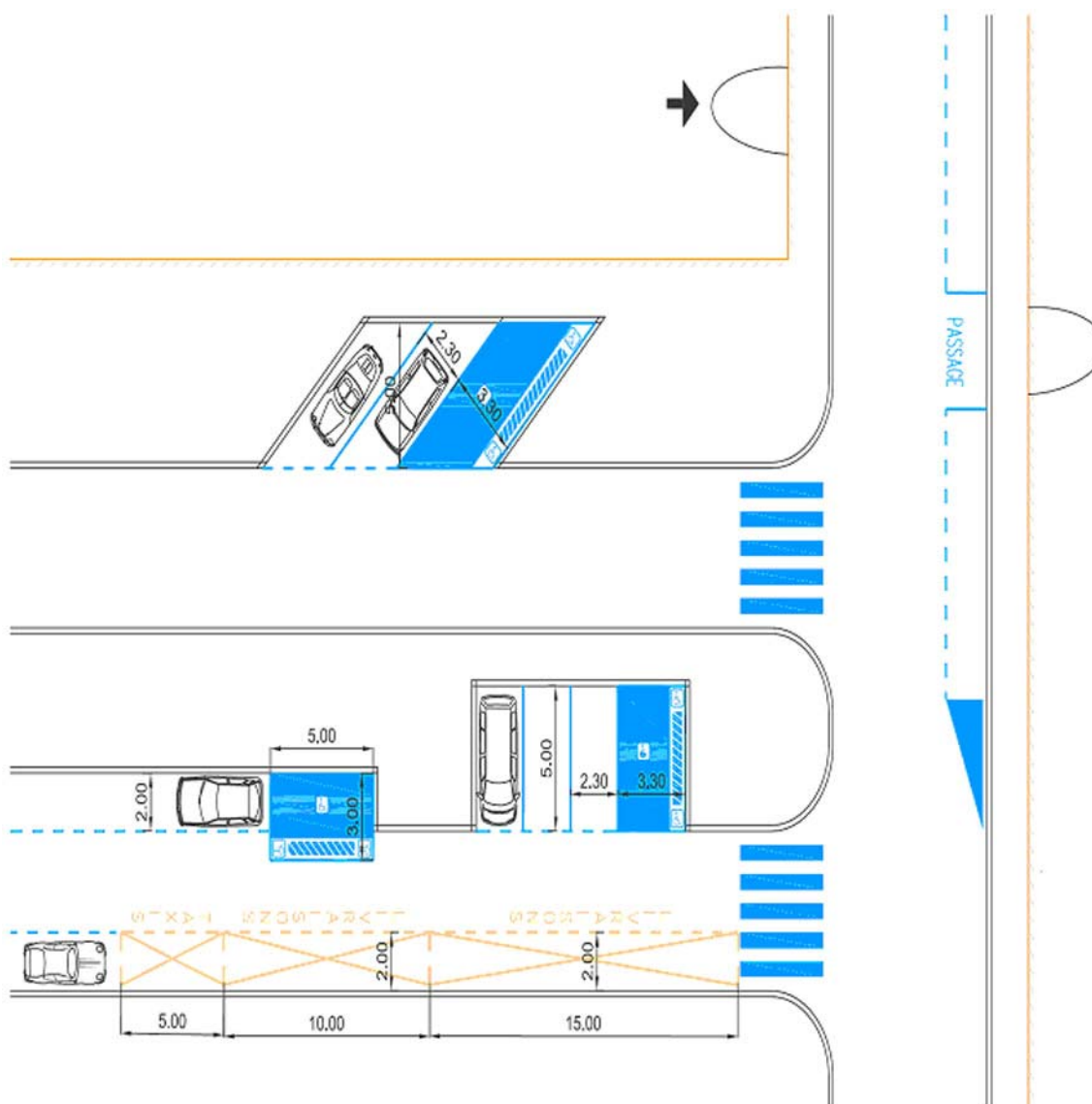


### III-3.3 Couloirs vélos à contre sens



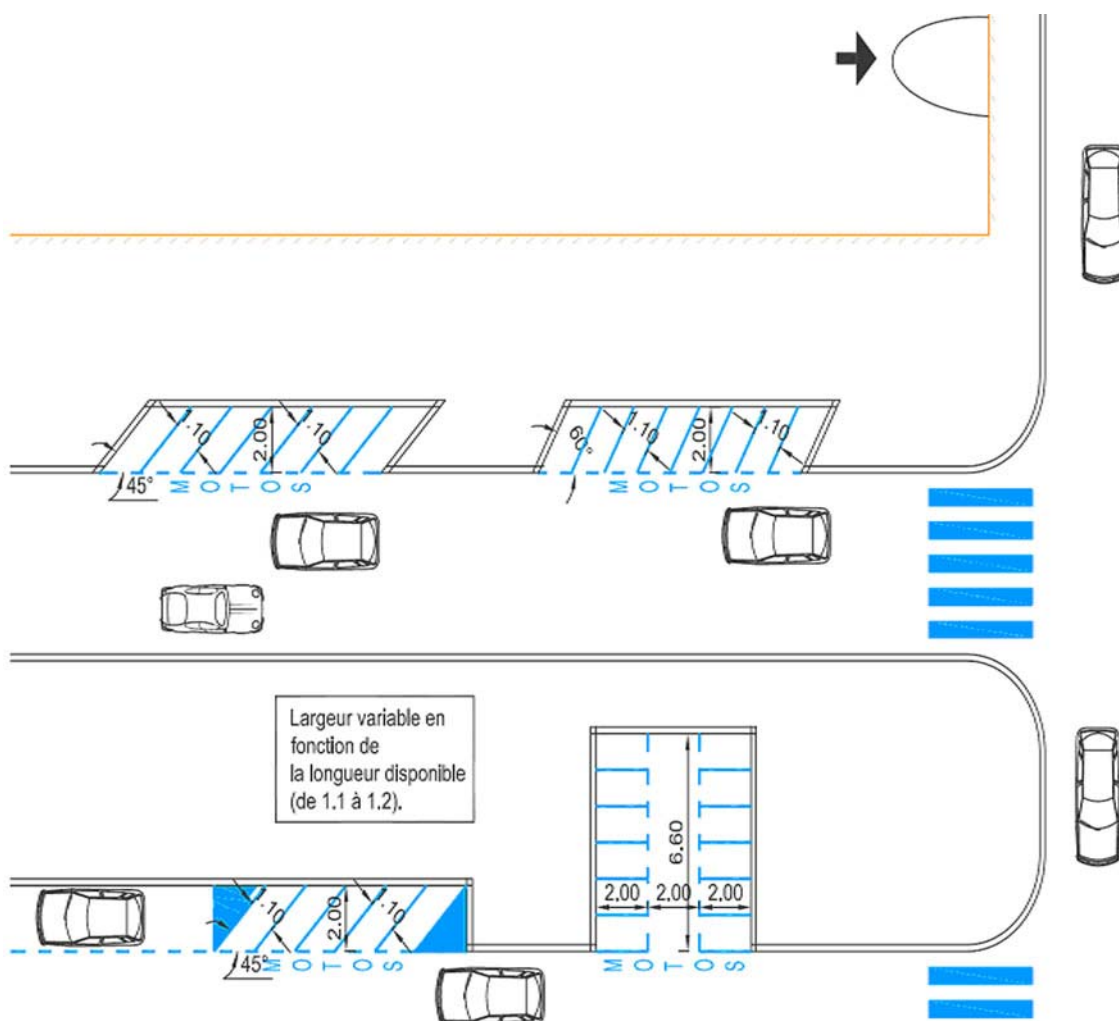
### III-4 MARQUAGES RELATIFS AU STATIONNEMENT ET AUX ARRETS

#### III-4.1 Stationnement VP, PMR, Taxis et livraisons





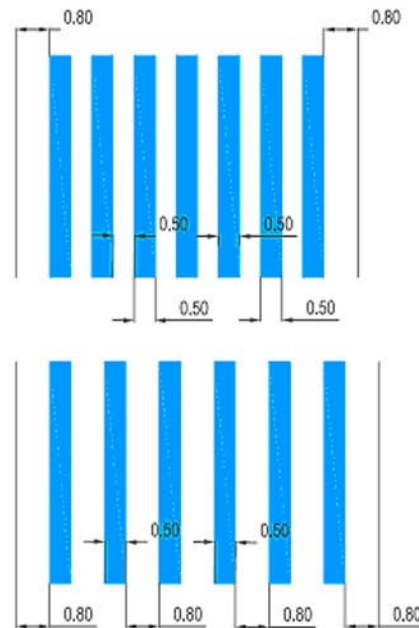
### III-4.2 Stationnement des motos



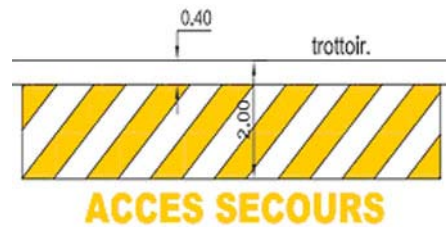
> Référence cahier « Organisation et conception des voies »

### III-4.3 Passages piétons, Dessertes Secours et Transports de fonds

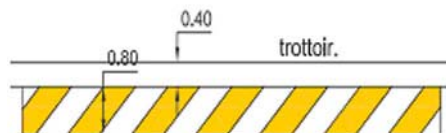
#### Marquage passages piétons



#### Marquage dessertes Secours



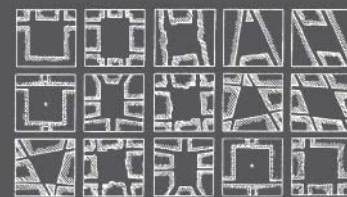
#### Marquage transports de fonds





# Signalisation horizontale

Service Circulation & Transports



CAHIER DE  
L'ESPACE  
PUBLIC

MAIRIE DE  TOULOUSE  
[www.toulouse.fr](http://www.toulouse.fr)

## Chapitre IV

### FICHES DESCRIPTIVES DE MATERIAUX

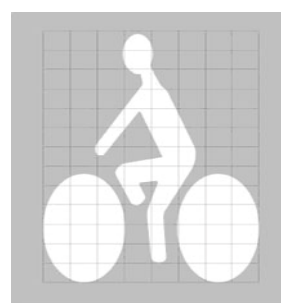


## Chapitre IV – FICHES DESCRIPTIVES DE MATERIAUX

## MARQUAGE AU SOL

Titre particulier : <b>LOGO VELO</b>	<div style="border: 1px solid black; padding: 10px; text-align: center;">NON RELEVÉ</div>
Localisation géographique préconisée : dans les bandes cyclables sur voiries. Dans les couloirs bus positionnés avant le mot « bus ». Sur certains trottoirs partagés.	Topo n°
Règles d'implantation / Conseils d'utilisation : marquage au sol uniquement dans les cas précédemment énoncés. Le logo est répété régulièrement, tous les 25 m environ.	
Remarques : la signalisation est une contrainte à respecter bien qu'il faille l'alléger au strict nécessaire à la compréhension des cyclistes, des piétons et des automobilistes.	

Caractéristiques	Conseils Pratiques / Références
Matériaux de composition : peinture agréée. Appliquée par le service de la Voie Publique qui veille à la fourniture. Dimensions : largeur : 0,80 m, longueur : 1,28 m Couleurs : blanc	Appliquée par le service de la Voie Publique qui veille à la fourniture.



0,80 x 1,28 m

**Figurine pour voie cyclable**  
**Article 118.1**

