

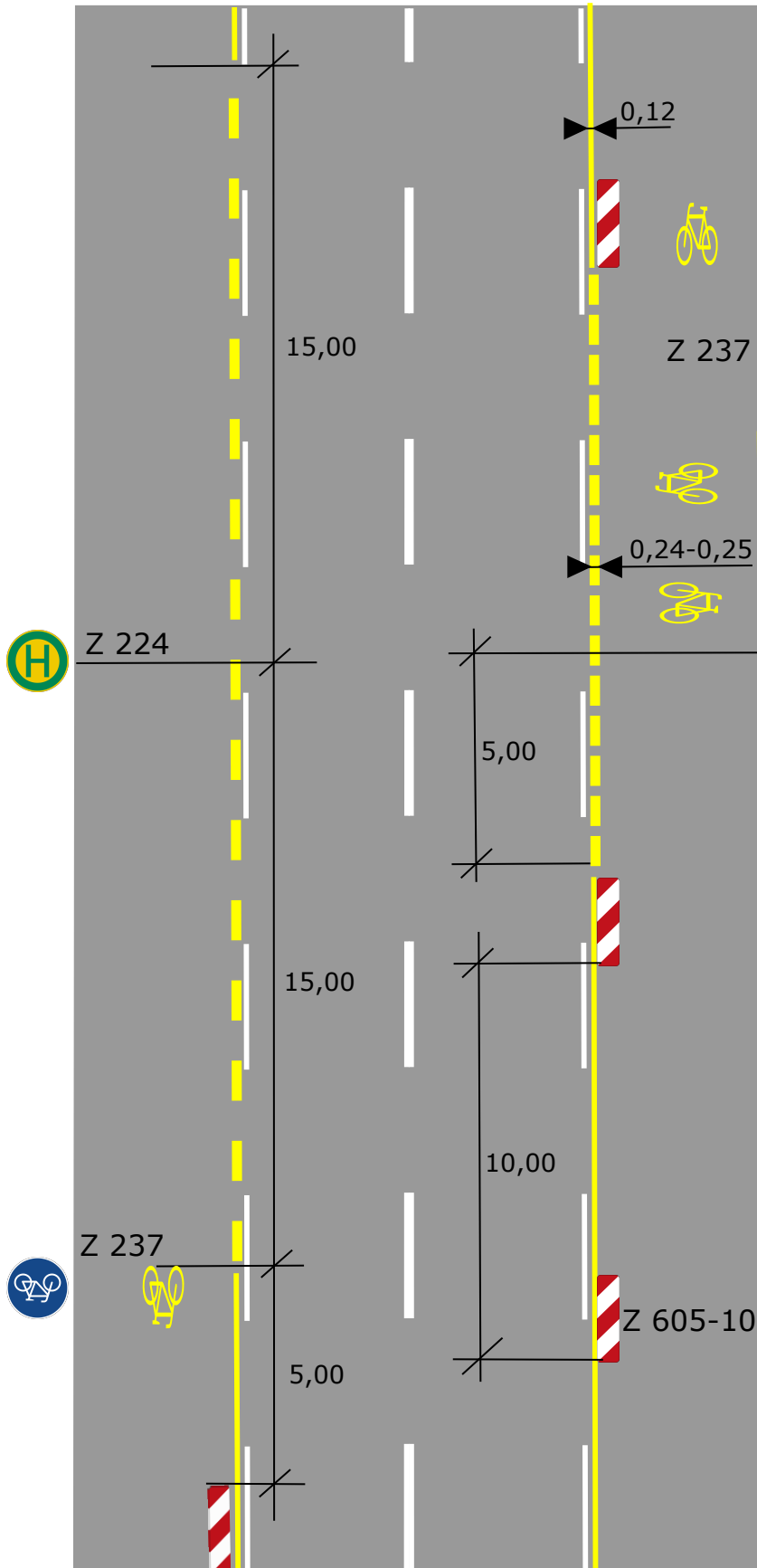


© B.roythmann/SenUVK

Berlin: mobiler

Recommandations pour la création et l'extension temporaires des infrastructures cyclables

Traduction française et adaptation Paris en Selle



La largeur de la bande cyclable est déterminée par la largeur de la voie de circulation existante.

Les signalétiques et panneaux de stationnement existants sont masqués.

Lignes de franchissement (0,50 m : 0,20 m) uniquement lorsque la voie cyclable est prioritaire ou aux carrefours à feux.

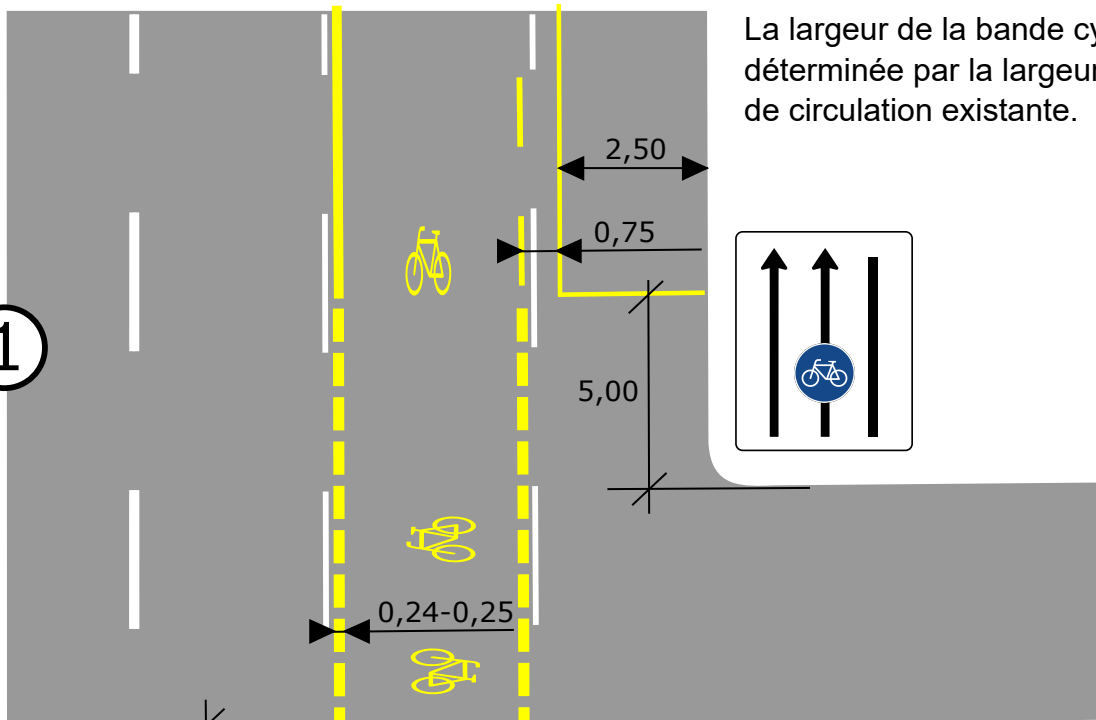
Les lignes continues (Z 295) ne sont pas interrompues au niveau des accès riverains.

Des lignes discontinues sont marquées en face des arrêts de bus et des débouchés de rue (1,00 m : 1,00 m).

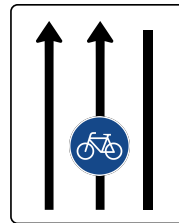
Les pictogrammes "vélo" sont placés à intervalles réguliers (environ 25 m).

Si nécessaire, l'espacement des balises (Z 605-10) peut être réduit.

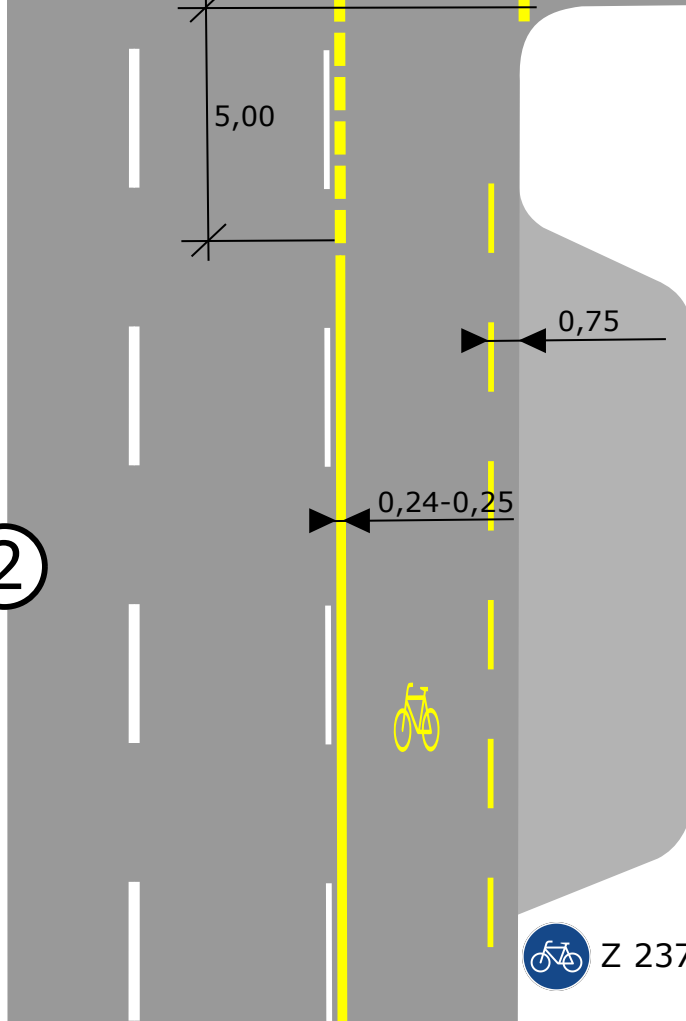
①



La largeur de la bande cyclable est déterminée par la largeur de la voie de circulation existante.



②



La ligne fine de marquage de la bande de stationnement est interrompue au niveau des accès riverains et en face des débouchés de rue.

En face d'un débouché de rue, marquage de lignes discontinues (1,00 m : 1,00 m) au lieu de lignes continues (Z 295, voir RP TEER 01).

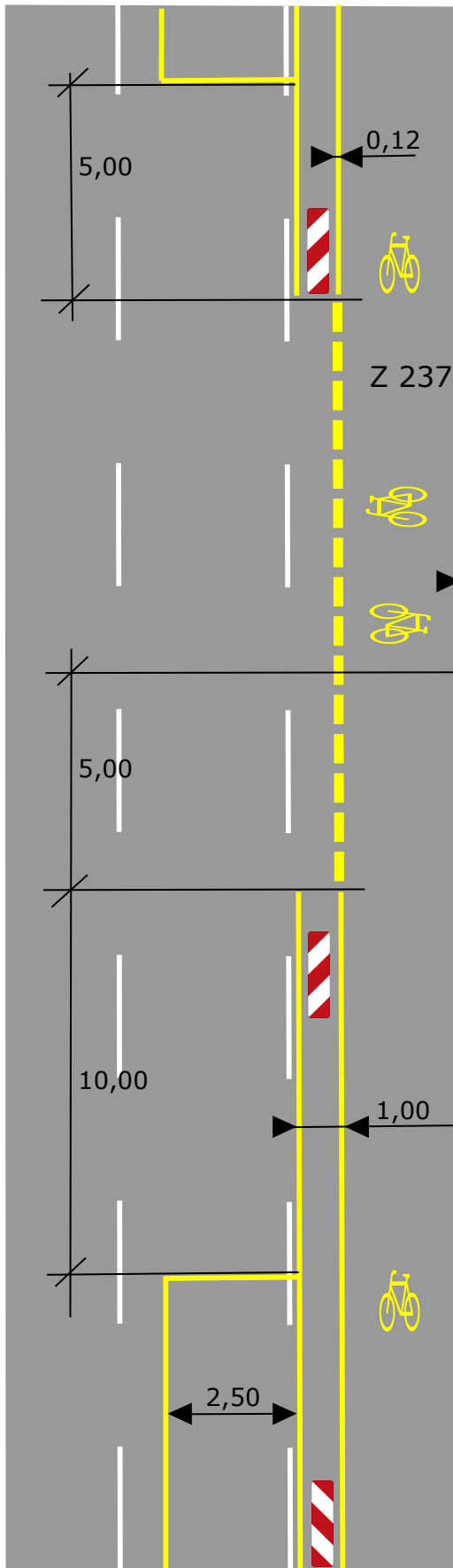
La ligne continue (Z 295) ne doit pas être interrompue aux accès riverains.

Un espace tampon de protection le long de la bande de stationnement est marqué par une ligne fine discontinue (Z 340 ; 1,00 m : 1,00 m).

Lignes de franchissement (0,50 m : 0,20 m) uniquement lorsque la voie cyclable est prioritaire ou aux carrefours à feux.

Les pictogrammes "vélo" sont placés à intervalles réguliers (environ 25 m).





La largeur de la bande cyclable est déterminée par la largeur de la voie de circulation existante.

Un espace tampon de protection le long de la bande de stationnement est marqué par une double ligne continue (Z 295).

Lignes de franchissement (0,50 m : 0,20 m) uniquement lorsque la voie cyclable est prioritaire ou aux carrefours à feux.

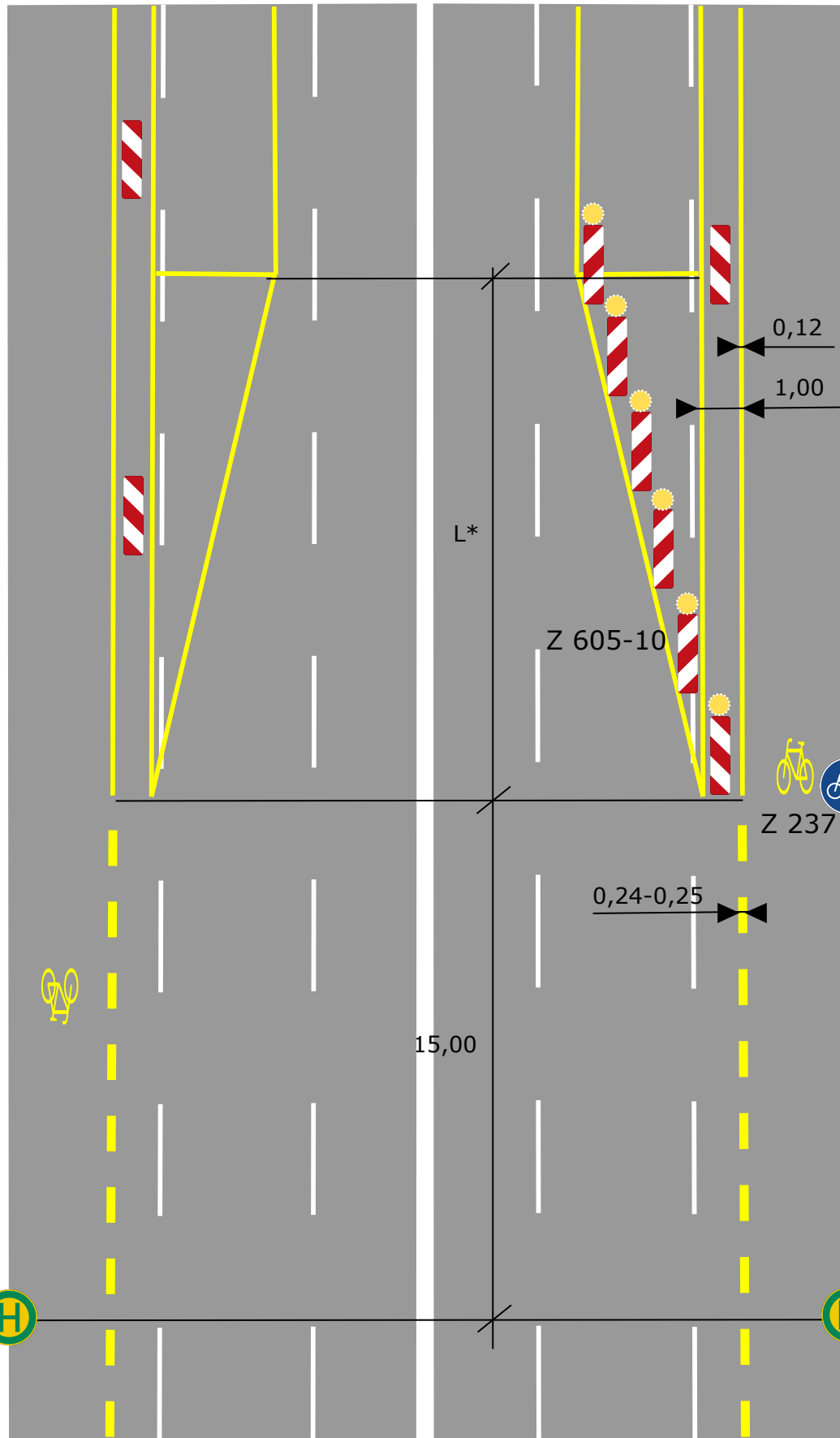
Au niveau des accès riverains, l'espace tampon s'interrompt, une seule ligne continue (Z 295) est utilisée. En face d'un débouché de rue, marquage de lignes discontinues (1,00 m : 1,00 m) au lieu de lignes continues.

Les pictogrammes "vélo" sont placés à intervalles réguliers (environ 25 m).

Des balises (Z 605-10) peuvent éventuellement être installées. Elles sont obligatoires lorsque d'autres panneaux de signalisation sont présents dans l'espace tampon.

Approuvé le
02.04.2020

Haegle
Directeur de département



La largeur de la bande cyclable est déterminée par la largeur de la voie de circulation existante.

Un espace tampon de protection le long de la bande de stationnement est marqué par une double ligne continue (Z 295).

Des balises (Z 605-10) sont placées à chaque début de bande de stationnement, et dans les espaces tampons lorsque d'autres signalisations y sont présentes.

Une ligne discontinue est marquée le long des arrêts de bus (1,00 m: 1,00 m) sur une longueur de 15 m en amont et en aval des panneaux d'arrêt de bus (Z 224).

L *: Ratio 1:10 (bande de stationnement 2,50 m de large: 25,00 m).

Selon les conditions locales, les panneaux d'indication d'une réduction du nombre de voies (Z 531) selon RP TEER 03c sont à prévoir.

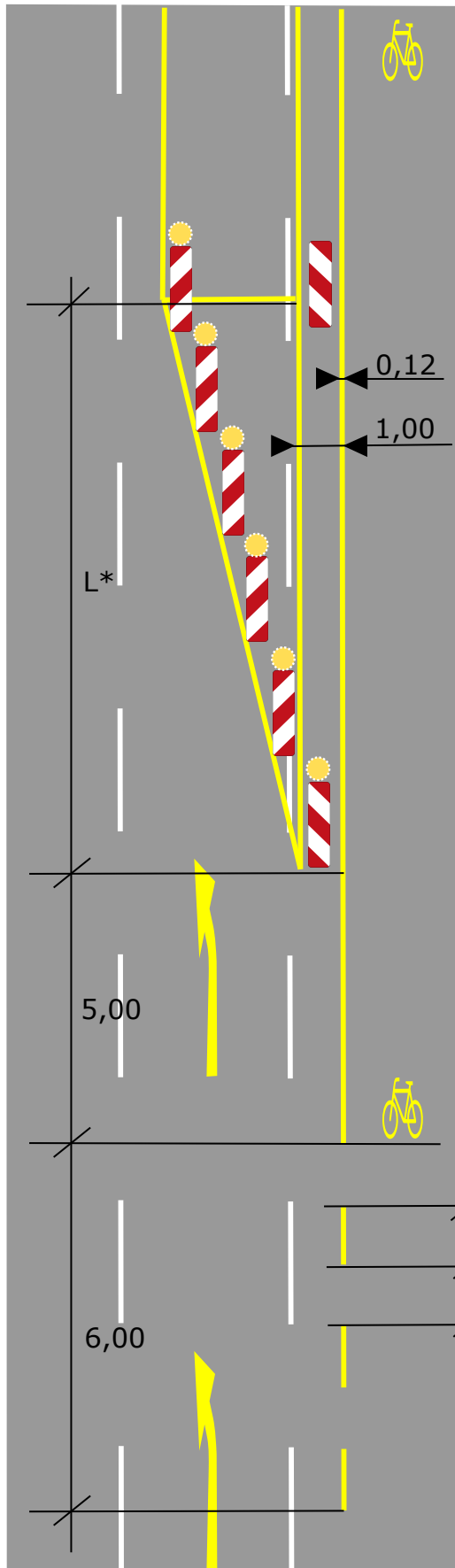
Image 1 - Fin de bande de stationnement

Image 2 - Début de bande de stationnement

Mesures indiquées en mètres, sans mise à l'échelle

Approuvé le
08.04.2020

Haegele
Directeur de département



Début de la bande cyclable en section courante de la chaussée

L^* : Ratio 1 : 10. Le rabattement peut être raccourci au cas par cas si les voies sont en section courante sur une longueur suffisante (hormis à proximité des arrêts de bus selon RP TEER 03b).

Un panneau d'indication d'une réduction du nombre de voies (Z 531) est placé en amont à une distance suffisante, en fonction de la situation.

Un minimum de deux flèches de rabattement (Z 297.1-21) est à marquer au sol, selon RP 221/1 n° 4.

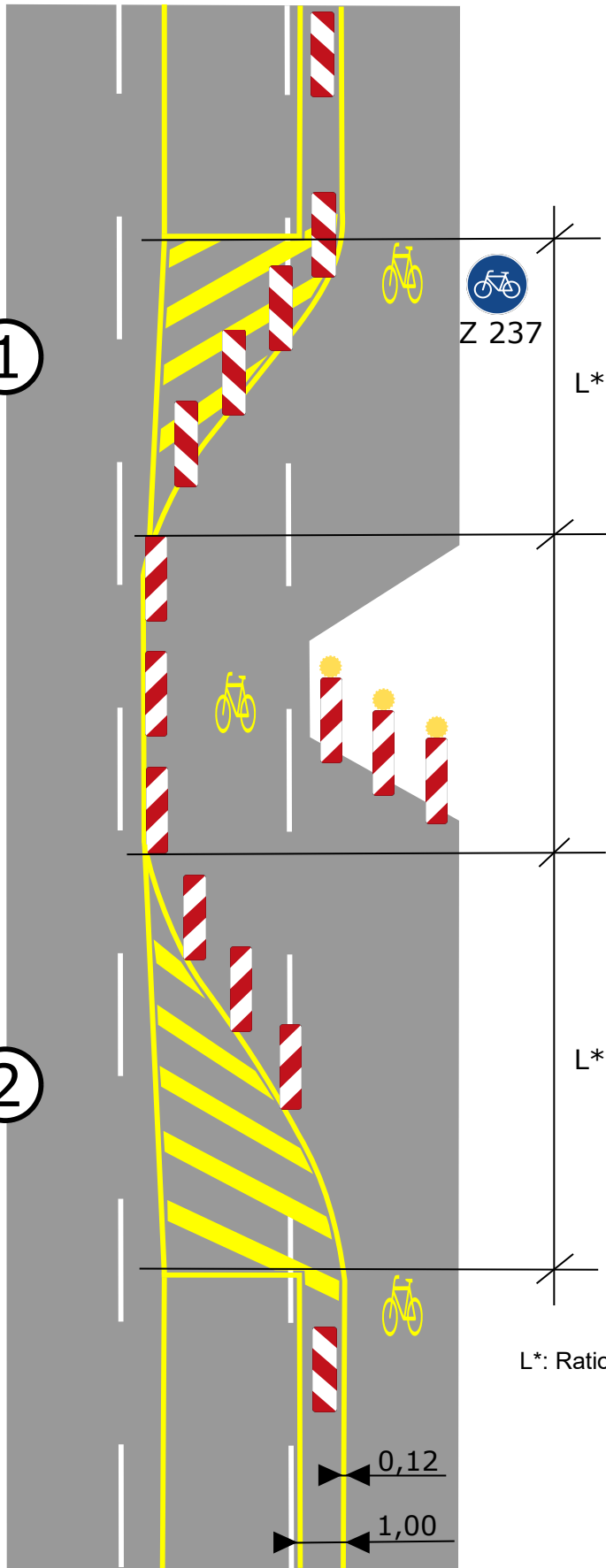
L'entrée de la bande cyclable est à protéger par un panneau arrêt interdit (Z 283).

Approuvé le
08.04.2020

Haegele
Directeur de département

1

2



Tracé de la bande cyclable lors d'un rétrécissement de chaussée, au début (1) ou à la fin (2) d'un tronçon avec stationnement à gauche.

Selon le cas, il est possible de se dispenser d'un zebra. La réglementation RP 240 s'applique aux zebres.

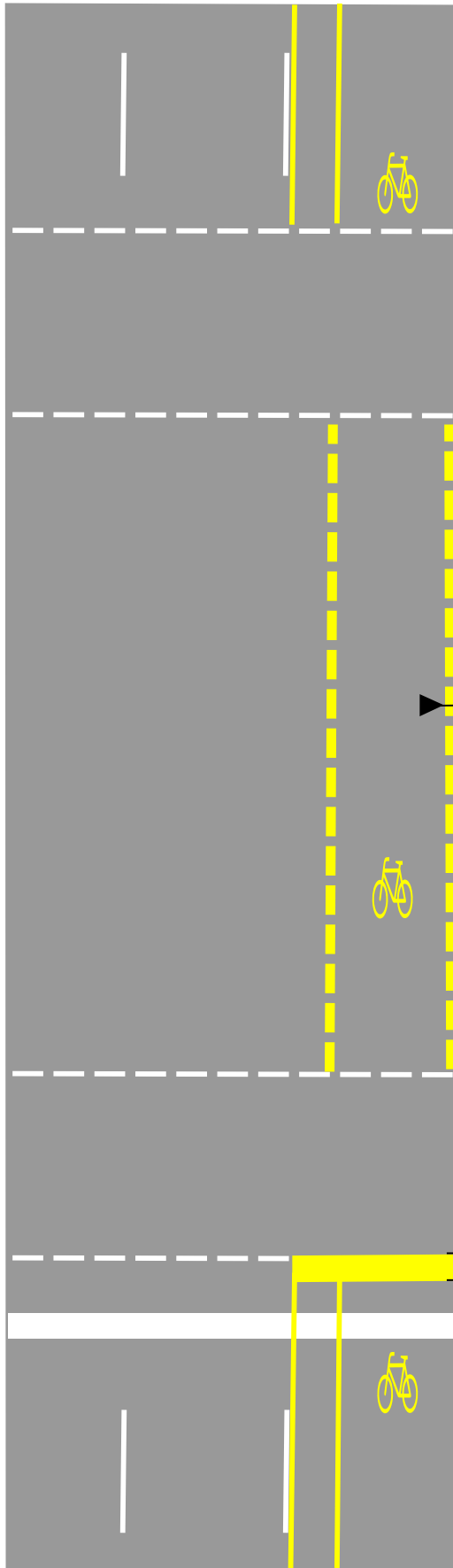
En cas de passage piéton au niveau du rétrécissement, des balises doivent être installées, sans obstruer le passage.

L*: Ratio 1:10

Approuvé le
02.04.2020



Haegle
Directeur de département



La largeur de la bande cyclable est déterminée par la largeur de la voie de circulation existante.



0,24-0,25

0,50





Sur une distance minimum de 15,00 m jusqu'à la ligne d'arrêt, les arrêts et stationnements sont interdits le long de la bande cyclable (cf. RP TEER 03).


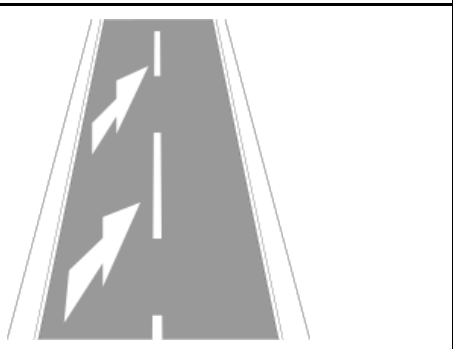
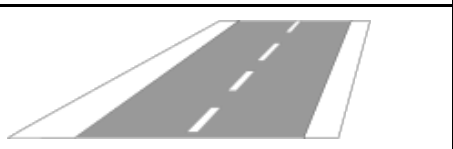
Les flèches de file directionnelles (Z 297) doivent au besoin être modifiées ou masquées.

Notes de traduction :

Traduction française et adaptation par l'association Paris en Selle du document *Regelpläne zur temporären Einrichtung und Erweiterung von Radverkehrsanlagen*, disponible à l'adresse : https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/rad/infrastruktur/download/Regelplaene_Radverkehrsanlagen.pdf

Annexe – Signalétique et panneaux de circulation allemands

Numéro	Description	Image
Z 224	Panneau arrêt de bus	
Z 237	Panneau voie cyclable	
Z 283	Panneau arrêt interdit	
Z 295	Ligne continue	

Z 297	Flèches directionnelles	
Z 297.1-21	Flèche de rabattement	
Z 340	Ligne discontinue	
Z 605-10	Balise	