



ENSEMBLE À VÉLO DANS L'AGGLOMÉRATION DIJONNAISE  
Association membre de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB)

## À vélo le long de la ligne T1 du tramway Difficultés pouvant être ressenties par les cyclistes ou les piétons

24 septembre 2012

Mis à jour avec les  
réponses du Grand Dijon  
du 19 novembre 2012.

Maison des associations Boîte U7- 2 rue des Corroyeurs - 21000 DIJON  
06 14 50 68 59 | evad@fubicy.org | www.evad-dijon.fr

## À vélo le long de la ligne T1 du tramway : difficultés pouvant être ressenties par les cyclistes ou les piétons

### Objectifs de ce document

#### Améliorer ce qui peut l'être simplement

L'itinéraire de la ligne T1 peut être de bout en bout parcouru à vélo. Cependant les usagers cyclistes peuvent à de nombreux endroits éprouver des difficultés :

- pour « tracer » leur chemin, « ai-je le droit de passer par là ? », « où dois-je passer ? »...
- pour savoir quel comportement est attendu d'eux en fonction des différents espaces qu'ils traversent : rouler à la vitesse du pas ou non, descendre ou non de son vélo...

La plupart de ces difficultés semblent dues à des problèmes de signalisation horizontale ou verticale. Il nous semble donc qu'on pourrait y remédier simplement.

On trouvera donc dans le document, inter-station par inter-station, dans un sens puis dans l'autre, une liste de situations sources de difficultés, chacune étant illustrée d'une photo. **Toutes les photos ont été prises le 24 septembre 2012.**

Le but recherché étant bien sûr que ces difficultés soient levées afin que les cyclistes profitent au mieux des espaces qui leur sont offerts, et qu'ils soient conduits « naturellement » à adopter des comportements adaptés pour leur sécurité et celle des autres usagers (piétons notamment), enfin, et surtout qu'ils ne soient pas, de fait, poussés à l'« erreur » par des aménagements inadaptés.

#### Ce que l'on n'y trouvera pas :

On n'évoquera pas les difficultés directement liées aux choix structurels : « profil en travers » des rues, types d'aménagements cyclables (piste au niveau du trottoir,...). Notre association s'est longuement exprimée à ce sujet à l'occasion de l'enquête publique.

On n'évoquera pas non plus les difficultés qui sont manifestement liées à des travaux non finis. Encore qu'il soit parfois difficile de savoir s'il s'agit de travaux (de marquage par exemple) en cours ou des oublis...

On ne trouvera pas non plus de solutions aux problèmes rencontrés. Association d'usagers, nous n'avons pas la prétention de nous substituer à des techniciens. Mais nous sommes entièrement disponibles pour donner notre point de vue d'usagers sur les solutions qui pourraient être proposées.

On ne trouvera pas non plus une présentation de tous les aspects évidemment positifs que les aménagements cyclables liés au tramway apportent aux déplacements à vélo dans l'agglomération.

Résolu

Résolution à l'étude

*Cette indication signale des problèmes résolus postérieurement à la date de prise de vue (24/11/2012). La liste des « problèmes » ainsi signalés peut ne pas être exhaustive. Nous l'espérons même !*

*Celle-ci indique un problème dont la solution est à l'étude (suite à la rencontre avec les services du Grand Dijon le 19 novembre 2012)*

## Compte rendu de la réunion avec les services du Grand Dijon

19 novembre 21012

A l'invitation du Grand Dijon, une délégation d'EVAD a rencontré 3 représentants des services dont deux directeurs (« Mobilité urbaine » et « Transport et Fourrière »).

Avant de passer à l'examen de chacune des situations, EVAD a évoqué 3 problèmes généraux : 1/ les « interruptions » de pistes cyclables, 2/ la position des pistes par rapport à la chaussée et 3/ la signalisation.

**1/ les « interruptions » de pistes cyclable.** En de multiples endroits (voir par exemples pages 7, 8, 14...), le marquage de la piste s'interrompt avec ou sans la signalisation verticale (« fin de piste ») pour reprendre quelques mètres plus loin :

Dans l'esprit des aménageurs, les interruptions du marquage sont là pour indiquer aux cyclistes qu'ils entrent dans une zone de conflits potentiels avec les piétons et qu'ils doivent donc faire preuve de prudence mais pas nécessairement mettre pied à terre. Des panneaux « fin de piste » vont être supprimés.

Reste cependant le problème que la fin du marquage, pour les services techniques de l'Etat (Cete) que nous avons interrogés, peut être interprétée comme la fin de piste donc imposer au cycliste de mettre pied à terre. Nous attendons la réponse des services de police...

Nous avons insisté auprès des services du Grand Dijon sur la nécessité que tous les intéressés (aménageurs, polices, cyclistes, piétons) soient bien sur la même « longueur d'onde » à ce sujet.

**2/ la position des pistes** par rapport à la chaussée. Nous avons signalé que, si la disposition normale est la suivante : « chaussée – piste cyclable – trottoir », en de nombreux endroits (voir pages 37 et 39) la disposition est « chaussée – trottoir – piste cyclable »

Les services du GD ont justifié les exceptions à la « normalité » par la nécessité de ne pas faire circuler les cyclistes trop près du tram.

**3/ la signalisation.** Nous avons soulevé que la cohérence dans la signalisation n'était pas toujours évidente et que son hétérogénéité (pistes cyclables conseillées, pistes cyclables conseillées obligatoires, aires piétonnes, voies vertes et... « non man's land »...) pouvait ne pas être simple à comprendre pas les usagers.

Les services du GD nous demandent de considérer que les aménagements sont encore « en cours » et que beaucoup de problèmes que nous avons signalés seront étudiés. Les services considèrent que la panneau « fin d'aire piétonne » n'est pas vraiment nécessaire. (Bien qu'obligatoire selon le code de la route, il n'y a aucun panneau de ce type dans la ville)

Les services du GD nous informent qu'il est prévu une opération de communication sur le bon usage de tous ces différents concepts d'aménagements, effectivement mal connus des usagers cyclistes ou non.

Par ailleurs, nous avons informé les services du GD de notre intention de procéder à un « audit » des aménagements de la ligne T2.

Ils seront intéressés par nos retours à ce sujet, mais nous demandent d'attendre le début 2013 pour faire ce travail afin que les aménagements soient plus avancés, particulièrement sur la partie Dijon-Chenôve.

## A/ De Dijon à Quetigny

### 1. Dijon Gare > Foch-Gare



En l'absence d'« incitation visuelle », beaucoup de cyclistes venant du parking vélo (arceaux) ont tendance à couper au plus court (traversée en diagonale) pour rejoindre l'avenue Foch (côté cinéma). Le cycliste-piéton de la photo effectue, lui, un autre style de traversée !

Notre constat est partagé mais pas de solution en vue.



Cette double signalisation verticale pose problèmes : elle est non seulement redondante (une aire piétonne est, par principe, interdite à la circulation des véhicules sauf ceux pouvant être autorisés pour la desserte locale) mais elle interdit aussi aux cyclistes d'y pénétrer. Les sens uniques en aire piétonne ne sont pas implicitement à double sens pour les cycles ! Cette signalisation conduit donc les cyclistes à la faute : ils ne sont pas

censés ignorer la loi mais on crée une situation où l'on souhaite implicitement qu'ils ne la respectent pas !

[Le signalisation va être revue..](#)

Par ailleurs, un « pré-marquage » semble indiquer qu'une voie de circulation sera matérialisée pour les véhicules motorisés (desserte de l'hôtel ?). Cela serait totalement incohérent avec le fonctionnement souhaité d'une aire piétonne !

[Constat partagé, il n'y aura pas de marquage !](#)

## 2. Foch-Gare > Darcy



Il ne s'agit pas ici d'une difficulté pour les cyclistes mais d'un problème de signalisation générale. Ici, on pousse les automobilistes à la faute, on leur demande d'entrer dans une aire piétonne où d'après le code de la route, ils n'ont pas le droit de circuler !

De plus, il est totalement incohérent de présenter à des automobilistes un passage piéton dans un aire piétonne !

Enfin, les automobilistes ne sortent jamais de cette aire piétonne ! Dans ce cas, c'est aux automobilistes que l'on demande implicitement de ne pas tenir compte du code de la route !

[La signalisation a été revue.](#)



En arrivant place Darcy, les cyclistes ou les piétons sont-ils censés se retourner pour apercevoir le panneau « entrée d'aire piétonne » et en déduire : « puisque dans l'autre sens c'est l'entrée, c'est que dans mon sens c'est la sortie ! »

Cyclistes et piétons sont entrés dans une aire piétonne mais n'en sortent jamais !

[Voir l'introduction.](#)

En admettant qu'un cycliste comprenne que la signalisation est défailante et que, bien cela ne soit pas indiqué, il sort effectivement d'une aire piétonne, que doit-il faire par exemple pour rejoindre la piste cyclable au niveau du trottoir boulevard de Brosses ? Où est sa place au-delà de cette limite ? Est-ce qu'on attend de lui qu'il redevienne piéton ?



Où est la place du vélo dans ce « no man's land » ?



Ce cycliste est-il à sa place ?

Non !



Et celui-ci ?

Pas plus !

En venant de la gare les cyclistes seront incités (comment ?) à traverser (où ?) les voies du tram pour rejoindre l'aire piétonne place Darcy.

### 3. Darcy > Godrans

### 4. Godrans > République



Avant ce panneau dans quel espace évoluent les cyclistes ?

Voir introduction.



Arrivée place de la République, début ou suite de piste cyclable... (On peut signaler ici que, depuis une évolution récente de la réglementation<sup>1</sup>, il n'est plus obligatoire de répéter le panneau « piste cyclable » à chaque intersection, les logos au sol suffisent)

<sup>1</sup> Arrêté du 6 décembre 2011 modifiant l'instruction interministérielle de signalisation routière (IISR)



Quelques dizaine de mètres plus loin, fin de piste cyclable (le panneau est-il réellement visible à cette hauteur?)... Dans quel espace va entrer le cycliste au-delà de ce panneau ? Qu'attend-on de lui ? Doit-il traverser la plate-forme du tram et rejoindre la chaussée ? Doit-il se mettre en infraction et continuer son chemin ? Ou...



...attend-on de lui qu'il se comporte en cycliste idéal et qu'il mette pied à terre pour rejoindre la piste cyclable qui commence quelques dizaines de mètres plus loin ?

[Voir introduction.](#)



Rue Jean-Jacques Rousseau : « tiens un double sens cyclable ! » mais...



...de l'autre côté (dernier tronçon de la rue J.-J. Rousseau) : sens interdit à tous les véhicules !

## 5. République > Auditorium



Un passage très « contraint ». Terrasse hors limites ?

Un contrôle de l'occupation de l'espace public est évoqué.

## 6. Auditorium > Poincaré



Le pré-marquage semble indiquer que la piste cyclable va passer devant l'arrêt de bus, (pas idéal pour la cohabitation avec les piétons même immobiles!). Normal car si on passe derrière cet arrêt...



...on accède directement au sous-sol de l'Auditorium ! Un cycliste, souhaitant éviter de traverser un groupe de piétons attendant le bus et qui tenterait de contourner l'obstacle par la droite, peut en cas de mauvaise visibilité avoir une douloureuse surprise ! Cette configuration ne présente-t-elle pas un risque d'accident ?



Si la piste est tracée conformément au pré-marquage, le stationnement sauvage y sera-t-il maîtrisé ? Le vélo est-il bien à sa place si éloigné de la chaussée ?

La piste est déplacée vers la gauche.



Un passage très contraint ! La disposition « chaussée - piste cyclable - trottoir » dans cet ordre est cohérente, ce qui n'est pas le cas de l'autre côté du pont ! (voir le trajet de retour)

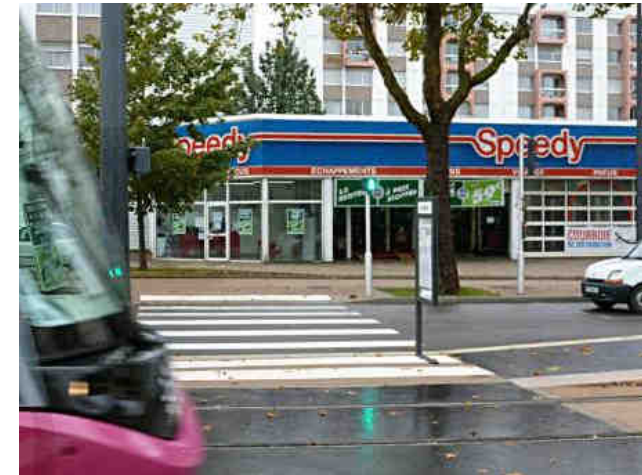
#### 7. Poincaré > Grésilles



Encore un passage très contraint derrière la station « Poincaré » ! La présence de ces logos peut donner, aux piétons et aux cyclistes, l'impression que les piétons ne sont pas à leur place ici.

Logos effacés.

#### 8. Grésilles > Parc des Sports



Au droit de la station « Grésilles », il y a semble-t-il un risque d'ambiguïté. Piétons ou cyclistes peuvent mal interpréter le feu vert piéton : il peut en effet être compris comme leur donnant la priorité sur le tram dans la traversée de la plateforme.



Une situation (malheureusement) classique : les véhicules sortant de la rue ou y entrant en tournant à droite doivent céder la priorité aux piétons mais... pas aux vélos !



Disposition peu satisfaisante pour les piétons coincés entre la circulation automobile et celle des vélos ! Un adulte piéton accompagné d'enfants préférerait sans doute la configuration « automobile-vélo-piéton » qui ne nécessite la vigilance que d'un seul côté ! Peut-être faudrait-il aussi demander l'avis des piétons malvoyants ?

Voir introduction. Ici, la raison de l'éloignement des cyclistes par rapport au tram n'est pas la bonne ! La raison serait la présence d'un arrêt de bus.

#### 9. Parc des Sports > CHU-Hôpitaux



Quel comportement attend-on du cycliste qui veut rejoindre la bande cyclable après le feu ou suivre le tracé du tram en tournant à gauche ? Doit-il mettre pied à terre ?

Voir introduction.



Où est la place du vélo ? Quel est le statut de cet espace ?

Absence de marquage, les cyclistes doivent emprunter l'espace à droite (voie verte ? aire piétonne ?).

#### 10. CHU-Hôpitaux > Erasme



Les cyclistes sont-ils censés traverser la plateforme à cet endroit ?

Voir ci-dessus.



L'esplanade Erasme est désormais magnifique, mais où est la place du vélo ? Quel est le statut de cette allée pavée, belle mais pas très roulante ?

[Voir ci-dessus.](#)



Les cyclistes doivent-ils mettre pied à terre pour traverser la rue de Sully et rejoindre le campus ?

[Voir ci-dessus.](#)

## 11. Erasme > Université



La traversée cyclable est-elle réellement unidirectionnelle ?



Quel est le statut de cette espace ? Apparemment les logos vélo semblent l'autoriser aux vélos. Pourquoi n'y a-t-il plus de séparation détectable ? Le campus n'est-il pas censé être fréquenté par des piétons malvoyants ?

[Sur l'ensemble du campus, il est envisagé que les espaces actuellement « piétons-vélos » deviennent des voies vertes ou des aires piétonnes...](#)



Tiens le début d'une piste cyclable / ... était donc le statut de l'espace avant ce panneau ?

Voir ci-dessus.



Tiens, quelques mètres plus loin, fin de la piste ! Quel comportement attend-on ici des cyclistes ? Qu'ils mettent pied à terre comme ce cycliste exemplaire<sup>2</sup> ? Pour ensuite...

Voir ci-dessus.

<sup>2</sup> C'est un rôle de composition !

## 12. Université > Mazen-Sully



... remonter sur leurs vélos et deviner que derrière ces blocs de pierre se cache peut-être l'endroit où ils sont censés pouvoir poursuivre leur chemin en direction de Quetigny. A-t-on ici pensé aux vélos avec remorques, aux personnes en fauteuil ?



Toujours le même problème de place relative des piétons et des cyclistes !

### 13. Mazen-Sully > Piscine olympique



On sort de Dijon pour entrer dans un « no man's land ». Cyclable ? Pas cyclable ?

### 14. Piscine olympique > Cap Vert



Arrivé à Quetigny, on entre dans une « voie verte », ce qui, ici, est assez pertinent.



Encore un régime de priorité « abusif », les automobilistes doivent céder le passage aux piétons mais pas aux vélos !

La situation a été récemment « aggravée » par la pose de barrières en chicane !



Une traversée cyclable parfaitement lisible, mais...

15. Cap Vert > Grand Marché



... à l'intersection suivante, rien !



Pas plus qu'à la suivante ! Il s'agit sans doute de simples « oublis ».



La voie verte se transforme en piste cyclable donc interdite aux piétons qui, citoyens bien sûr idéalement respectueux des règles, iront marcher sur l'accotement enherbé...



Après le panneau « piste cyclable » de la photo précédente : un espace cyclable pour le moins spacieux, les piétons, eux, ont toujours l'herbe à leur disposition.

## 16. Grand Marché > Quetigny Centre



Le panneau « cédez le passage » et le « bateau » sur l'îlot central laissent supposer que les cyclistes sont censés traverser à cet endroit pour rejoindre l'autre côté. Oubli, travaux de marquage encore en cours ?



... un « no man's land » sans doute cyclable !



De nouveau –oubli ou travaux de marquage encore en cours–, pas de traversée cyclable pour rejoindre...



... cette belle allée arborée. Malheureusement la signalisation (ancienne et sans doute antérieure à l'introduction de la notion de « voie verte » dans le code de la route) est incohérente (une piste cyclable –interdite aux piétons– ne peut être aussi une aire piétonne !) et redondante (une aire piétonne est interdite par définition à la circulation des véhicules motorisés).

## B/ De Quetigny à Dijon

Dans cette partie, certaines situations rencontrées à l'aller ont été de nouveau évoquées lors du retour non pas pour forcer le trait mais plus simplement pour aider le lecteur à mieux se repérer dans le parcours.

### 1. Quetigny Centre > Grand Marché

### 2. Grand Marché > Cap Vert



Retour par la voie verte. Signalons ici que, comme le recommande l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière, les panneaux « fin de piste cyclable » et « entrée de voie verte » devraient être regroupés sur un même support.

### 3. Cap Vert > Piscine olympique



De retour à Dijon, on retrouve un marquage bidirectionnel (correctement placé côté chaussée)



Après avoir contourné le carrefour, on arrive sur ce trottoir et on retrouve les logos qui indiquent la piste unidirectionnelle venant de Dijon, donc...

Le trottoir à gauche sur la photo est trop étroit pour y installer une piste bidirectionnelle d'où les détours imposés ci-dessous. Pas de solution en vue



... pas d'autres possibilités pour un cycliste idéalement vertueux et souhaitant rejoindre le campus que d'entreprendre une première longue traversée : 2 voies de circulations, 2 voies de tramway...

---



... puis encore 2 voies de circulations, pour atteindre la piste cyclable au niveau du trottoir de l'autre côté...

---

#### 4. Piscine olympique > Mazen-Sully



... qui se termine par une bande cyclable arrivant aux feux du grand carrefour, pas de sas vélos ! Comment un cycliste est-il censé effectuer la manœuvre de tourne à gauche en direction du campus pour ...

---



...traverser de nouveau 2 voies de circulation, 2 voies de tram et 2 voies de circulation ?

---

## 5. Mazen-Sully > Université



Et arriver là où le marquage bidirectionnel se termine en « cul de sac » (provisoire ?) en direction de l'entrée de Dijon, mais...

En fait ce n'est pas un réel « cul de sac » : dans le sens Dijon-Quetigny, il y a, depuis la chaussée, un accès vélo à la piste au niveau du trottoir ; dans le sens Quetigny-Dijon, on ne peut accéder qu'à un passage piéton pour retrouver la chaussée « normale » vers Dijon...



Résolu

... aucun marquage ni d'un côté ni de l'autre pour retourner vers le campus, donc pas d'autre solution que d'emprunter la chaussée normale ou... la piste mais en contre-sens !



On retrouve les blocs de roche. Mais cette fois, ils sont assez « bienvenus » puisque cela permet au cycliste de ralentir et ainsi...



... il peut apercevoir qu'il y a un logo vélo de l'autre côté et comprendre que s'il veut continuer son chemin vers l'intérieur du campus, il doit ici traverser les voies du tram et la voie de circulation, en descendant de son vélo bien sûr puisqu'il n'y a pas de passage vélo prévu le long du passage piéton.

## 6. Université > Erasme



Piste au niveau du trottoir, bien située côté chaussée, mais là aussi pas de séparation.



A partir de là cela se complique. Les cyclistes sont conduits à emprunter un cheminement piéton particulièrement fréquenté à certaines heures...



... c'est en effet l'accès au RU Montmuzard...



... aux heures des repas, il vaut mieux céder la place devant le flux de piétons. Est-ce bien un aménagement cyclable ?

Les logos vont être effacés et les cyclistes devront emprunter la « piste » située à gauche de la photo de l'autre côté des voies du tram.



A droite après la barrière (qui devrait être contournable par sa gauche)...

[Voir ci-dessus.](#)

---



... enfin de l'espace, mais est-ce cyclable ? Où est la place du vélo ?

[Aire piétonne ou voie verte ?](#)

---

## 7. Erasme > CHU-Hôpitaux



On retrouve la traversée, non cyclable, de la rue de Sully.

[\(Voir le trajet aller\)](#)

---

## 8. CHU-Hôpitaux > Parc des Sports



Passage derrière la station CHU, cyclable ?

[\(Voir le trajet aller\)](#)

---



On émet l'hypothèse que le cheminement cyclable doit emprunter cet espace le long des voies...

Mauvaise hypothèse, ils seront à gauche des voies.



Hypothèse vérifiée, puisqu'on arrive à une traversée cyclable qui permet de poursuivre son chemin vers la droite...



Pour la première fois depuis au moins la station Mazen-Sully, on rencontre ce panneau. Et de nouveau une piste au niveau du trottoir mal positionnée.

#### 9. Parc des Sports > Grésilles



Ici aussi !

Voir introduction.



Ici la piste est bien positionnée et, contrairement à l'autre côté de cette intersection, les vélos ne se voient pas imposer un « cédez le passage ».

#### 10. Grésilles > Poincaré



Des logos mal placés, qui n'ont d'autre intérêt que d'alimenter les nombreux « bêtisiers » d'aménagements cyclables.

Logo effacés et mise en place d'un passage piéton (sur un trottoir!!!) à la sortie de l'immeuble à droite.

#### 11. Poincaré > Auditorium



Traversée cyclable suivie d'une piste mal positionnée.



Piste mal positionnée contrairement à l'autre côté du pont (voir trajet aller). Quelle est la raison ?

[Voir introduction.](#)



Entrée dans une aire piétonne...

## 12. Auditorium > République



Est-on ici censé comprendre que l'on est sorti de l'aire piétonne ? Les cyclistes qui arrivent en face sont-ils informés qu'ils entrent dans une aire piétonne et doivent donc rouler à la vitesse du pas ?



Les logos vélo avant et après ce retour sur le trottoir incitent fortement les cyclistes à tracer leur chemin au milieu de la terrasse (ce jour pluvieux, la terrasse n'était pas installée, sinon gare au serveur avec son plateau !)



Une situation d'insécurité... juridique : un cycliste sur la piste doit-il s'arrêter au feu rouge même s'il souhaite continuer son chemin vers la droite sur cette même piste ? Autrement dit, l'article article R415-14 du code de la route (voir annexes) s'applique-t-il ici ? Le panneau interdit-il aussi aux cyclistes de tourner à gauche ?

[Voir introduction.](#)

### 13. République > Godrans

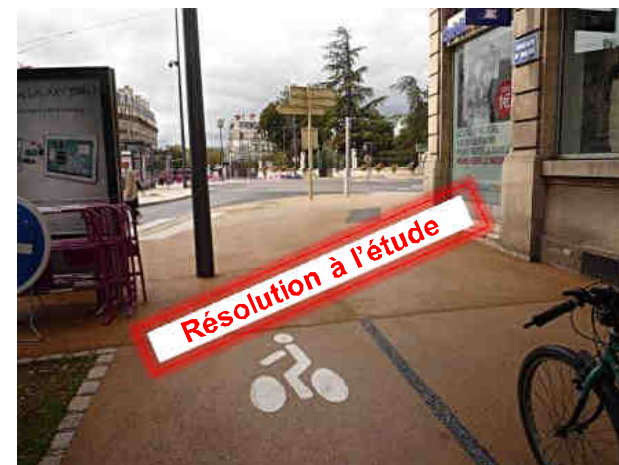


Interdit de tourner à droite pour tout le monde, alors qu'il y a double sens cyclable dans la rue à droite !

### 14. Godrans > Darcy



Un bel oasis de verdure, mais attention à la fleuriste !



Fin de piste cyclable, entrée dans le « no man's land » de la place Darcy...

Comme à l'aller, pour rejoindre la gare, les cyclistes vont être incités à traverser les voies pour rejoindre la place Darcy et retraverser les voies pour aller avenue Foch !

### 15. Darcy > Foch-Gare



Un cycliste (en rouge) manifestement pas à sa place, l'autre un peu plus loin, l'est-il ?



On entre dans une aire piétonne (dont bien sûr on ne sortira jamais!). Par où les cyclistes sont-ils censés y accéder, le « bateau » au niveau du passage piéton est tentant mais... réservé aux piétons !

## 16. Foch-Gare > Dijon Gare

## Annexes

### Code de la route, article R110-2

**-aire piétonne** : section ou ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Dans cette zone, sous réserve des dispositions de l'article R. 431-9, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation.

### Instruction interministérielle sur la signalisation routière, Article 63-3 – Aire piétonne (modifié par l'arrêté du 6 décembre 2011)

1 - La **signalisation des aires piétonnes** définies conformément à l'article R.110-2 du code de la route est assurée au moyen du panneau B54.

Ce panneau est exclusivement implanté en signalisation de position. Il peut être complété par les panonceaux M11b1 indiquant la période durant laquelle le statut d'aire piétonne s'applique à la voie ou M11b2 pour signaler les règles particulières de circulation dans l'aire piétonne prises par l'autorité compétente (cf. art. 411-3 du code de la route).

2 – La signalisation de fin d'aires piétonnes est assurée au moyen d'un panneau implanté exclusivement en signalisation de position. A chacune des sorties d'une aire piétonne est mis en place un panneau B55 de sortie de zone, ou B30 d'entrée de zone 30, ou B52 d'entrée de zone de rencontre, ou EB20 de sortie d'agglomération. Le panneau B55 ne doit pas être complété par un panonceau.

(Source : [http://www.equipementsdelaroute.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/ISR\\_4ePARTIE\\_VC20120402\\_cle5682aa.pdf](http://www.equipementsdelaroute.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/ISR_4ePARTIE_VC20120402_cle5682aa.pdf) )

### Code de la route, article R415-14

Pour l'application de toutes les règles de priorité, une piste cyclable est considérée comme une voie de la chaussée principale qu'elle longe, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.