

SITE PROPRE BUS : SIGNALISATIONS HORIZONTALE ET VERTICALE

Préconisations de Nantes Métropole établies et validées conjointement avec la Semitan.



1 – IDENTIFICATION PAR LA COULEUR DU REVÊTEMENT

Revêtement identifié et contrasté à l'intérieur du site propre jusqu'au gabarit limite d'obstacle (GLO) y compris au niveau de toutes les zones de conflits. Hormis dans le cas des giratoires franchissables, où il sera privilégié le revêtement de l'anneau du giratoire.



2 – DÉLIMITATION LATÉRALE DU SITE PROPRE

En complément de la différenciation de matériaux, il est nécessaire de matérialiser la limite latérale du site propre. Deux options sont possibles :

- Surélévation de la plateforme avec bordures franchissables (chanfreinées et hauteur $5\text{ cm} < h < 10\text{ cm}$) ; Cette solution est à privilégier.
- Si pas de surélévation, marquage en ligne T3, largeur minimale de 6u (30cm) et ajout de bandes sonores entre les marquages mais pas de bordures à vue de 0 cm. Il peut-être rajouté une balise J15a entre les bandes sonores.



Remarques :

- Pas de marquage spécifique en entrée de site propre ;
- Esthétisme à valider par les services de Nantes Métropole en fonction des lignes.

3 – MARQUAGE A L'INTÉRIEUR DU SITE PROPRE

Les aménagements du site propre doivent être sans ambiguïté pour les autres véhicules, afin qu'ils restent sur leur voie. Les marquages préconisés participent à cette compréhension :

- Marquage du mot **BUS** après chaque intersection (marquage conforme IISR) ;
- Répétition à chaque nouveau conflit et selon lisibilité ;
- Au minimum tous les 150m.

Pas de chevron jaune : leur usage est réservé aux couloirs de bus classiques.



- Marquage T3 3u en continuité de l'anneau central des giratoires.



4 – TRAVERSÉES PIÉTONNES DANS LE SITE PROPRE

4.1 – Configuration des traversées

On rencontre deux types de configuration, les traversées en section courante ou couplées à un carrefour à feux.

4.1.1 - Les traversées en section courante

Site propre Ligne 4

- Les traversées piétonnes ne sont pas marquées.



Autres sites propres bus

Les passages piétons matérialisés par les bandes blanches réglementaires en dehors du site propre sont également marqués par les bandes blanches réglementaires sur le site propre.



4.1.2 – Les traversées dans un carrefour

Dans un carrefour, les passages piétons matérialisés par les bandes blanches réglementaires en dehors du site propre sont également marqués par les bandes blanches réglementaires sur le site propre.

4.2 – Aménagement des traversées

4.2.1 – Marquage de la traversée

Se référer à la fiche marquage passages piétons ou traversées suggérées.

4.2.2 – Aménagement d'un îlot entre plateforme bus et traversée de la chaussée

L'îlot est nécessaire pour :

- assurer la sécurité des piétons ;
- permettre aux mal-voyants de dissocier les deux conflits ;
- et le cas échéant l'implantation des signaux lumineux.

Le refuge doit avoir une largeur minimale de 2 m, il sera infranchissable avec mise en place de bandes d'éveil et vigilance (BEV).

4.2.3 – Gestion par feux

Principes :

- Lorsque le carrefour est équipé de signaux lumineux, les traversées piétonnes sont équipées de R12 ou R25 et le R17 est posé à l'amont du passage piétons ;
- Les passages piétons à une distance inférieure à 10m en amont ou en aval de l'entrée ou de la sortie du carrefour font parti du carrefour.



R12



R25



En section courante, l'équipement avec de la signalisation lumineuse (R12 ou R25) n'est pas systématique : elle peut être mise en œuvre pour faciliter le passage d'une population particulièrement vulnérable (ex : à proximité d'un établissement scolaire) ou encore dans le cas où la traversée piéton est contiguë à une traversée de cycliste non ralentie.

Sans îlot de passage piétons entre plateforme bus et voie de circulation générale, la traversée piétonne sera considérée comme allant d'un trottoir à l'autre : pose des BEV et des signaux piétons lumineux uniquement sur trottoir. La conséquence est alors une moindre sécurité d'usage pour le piéton et l'allongement de la durée de rouge de dégagement, se traduisant par une moindre réactivité des signaux lumineux pour tous les usagers dont le bus.

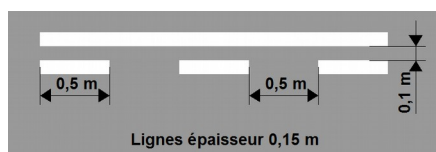
5 - SIGNALISATION EN CARREFOUR

5.1 - Ligne mixte d'effet des feux

Cette ligne est associée au signal lumineux gérant une intersection avec une voie réservée aux services réguliers de transports en commun.

Elle est matérialisée par une ligne T'2 doublée par une ligne continue, toutes les deux de largeur 15 cm, implantées avec un espacement de 2u.

Elle est tracée dans un plan parallèle au plan défini par l'axe de la voie réservée.



5.2 – Panneau de police C20b

La signalisation de position d'une traversée de voies de véhicules routiers de transports en commun se fait au moyen du panneau C20b. Elle est obligatoire pour les traversées non munies d'une signalisation lumineuse.

Disposition de Nantes Métropole :

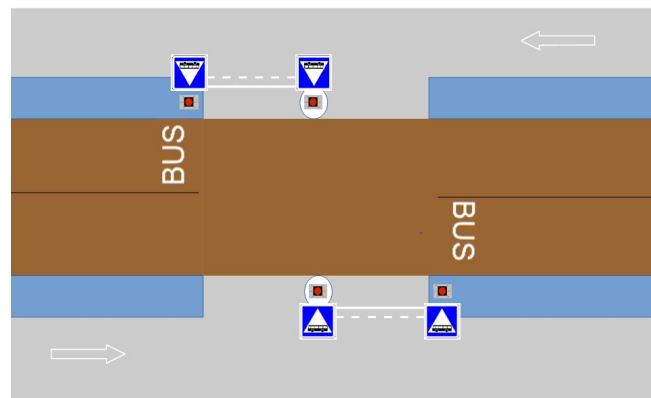
Le panneau C20b est à réserver aux traversées des sites propres bus. Le panneau posé est de gamme miniature.



C20b



5.3 - Principe de mise en œuvre de la ligne mixte d'effet des feux et de la pose du panneau C20b



La ligne d'effet n'est jamais positionnée en aval des feux R24

6 – PANNEAUX DE POLICE SECTION COURANTE

Si le contexte nécessite des informations supplémentaires pour la bonne compréhension de la part des usagers, l'implantation de panneaux de police sera celle détaillée ci-dessous.

- Panneau B1 « sens interdit » avec panneau M9z « sauf bus » après chaque carrefour (flux VL sécant au flux bus).



Le panneau et son panonceau sont normalement implantés du côté droit de la chaussée dans le sens de la circulation. S'ils sont peu visibles par ceux à qui ils sont destinés où en cas de double sens dans le site propre bus, ils seront répétés à gauche.

- Panneau d'indication C24a de conditions particulières de circulation pour la signalisation des voies affectées qui permet d'indiquer les sens de circulations et l'attribution des voies pour les sites propres non délimités physiquement (circulation des véhicules parallèle ou à contre sens de la circulation des bus).



C24a – voie affectée
aux bus parallèle à la
voie de véhicules



C24a – voie affectée
aux bus en contre sens
de la voie véhicules



C24a – voie axiale affectée
aux bus pouvant circuler
dans les 2 sens



Remarque :

ne pas utiliser le panneau B27a « voie réservée aux véhicules de transports en commun » destiné uniquement aux couloirs de bus classique.

