

La signalisation pour les cyclistes et les piétons

Comparaison des règles et pratiques de signalisation dans 13 pays

THE PEP Transport, Health
and Environment
Pan-European Programme

UNITED NATIONS
ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE

World Health
Organization
REGIONAL OFFICE FOR
Europe



La signalisation pour les cyclistes et les piétons

*Comparaison des règles et pratiques
de signalisation dans 13 pays*

Remerciements

Ce dossier a été élaboré au sein du Cerema, par André Isler et François Tortel, chargés d'études de la Direction territoriale Est, sous le pilotage de Benoît Hiron, chef du groupe sécurité des usagers et déplacements de la Direction technique Territoires et ville.

Les 3 auteurs tiennent à remercier :

- Nadine Asconchilo, directrice adjointe études et prospectives et Colette Wattelier, chargée d'études de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer du ministère de l'écologie du développement durable et de l'énergie, qui ont assuré la maîtrise d'ouvrage de cette étude en collaboration avec Caroline Paul et Marie Fiori du ministère des affaires sociales et de la santé, membres de la délégation française pour le programme PPE TSE, Bernard Pelé et Bruno Koubi, chargés d'études de la délégation à la sécurité et à la circulation routière, ainsi que Dominique Lebrun, coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo ;
- L'ensemble des délégués des membres du PPE TSE, et notamment le secrétariat et le bureau du PPE TSE qui ont contribué à la réalisation de l'étude, ainsi que les contacts qui ont accepté de nous apporter les éléments de connaissances ;
- Nos contacts directs, qui ont su mobiliser leurs réseaux afin d'apporter des informations complémentaires et utiles ou des illustrations, notamment Martin EDER et Robert THALER de Transport/Mobility/Land Management à Vienne, et Michael PRASCHL de Prschl – Motiv- & Mobilitätsforschung à Vienne pour les informations concernant les réseaux piétons et cyclables en Autriche, Dr. Rainer Schryen, Referat E/2 Tourismuspolitik, Tourismusförderung à Saarbrücken pour son accueil et les informations concernant les réseaux et la politique modes doux en Allemagne, Michael CRAMER, eurodéputé allemand, membre de la Commission des transports et du tourisme, Olivier Schneider de la Fédération française des Usagers de la Bicyclette pour la Pologne, Thomas SCHWEIZER de mobilité piétonne Suisse, Benoît Dupiez de l'IBSR pour la Belgique, Gilles Blanchard et Philippe Tournadre du Cerema et Cédric Guilbot de Nantes Métropole ;
- Martin Mangolt, chef de la section transport durable de la CEE ONU, Sara Angotti, chargée d'études signalisation à la Délégation à la sécurité et la circulation routière, Daniel Lemoine, chargé d'études signalisation réglementation du Cerema pour leur relecture attentive ;
- Antoine Jardot du Cerema Direction territoriale Normandie-Centre, pour sa patience dans la mise en forme finale de l'ouvrage dans ces 3 langues.

Le programme paneuropéen en transport-santé-environnement (PPE TSE) a été lancé en 2002 conjointement par la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CEE-ONU) et le bureau régional pour la santé de l'Organisation mondiale de la santé (OMS Europe). L'objectif du PPE TSE est d'encourager les politiques d'intégration entre les secteurs transport, santé et environnement, qui concernent particulièrement aussi bien les ministères que les institutions intergouvernementales ou non gouvernementales.

Plus de 50 pays d'Amérique du Nord, d'Europe, d'Asie centrale et du Caucase participent au PPE TSE et travaillent ensemble pour collecter et analyser des éléments probants, pour préparer et participer à des études, et pour organiser le renforcement des capacités, principalement en Europe de l'Est et du Sud-Est, en Asie centrale et dans le Caucase.

Un des secteurs clés du travail du PPE TSE depuis 2009 est la promotion des politiques pour accroître la mobilité active et favoriser la marche et le vélo en santé et en sécurité comme une composante de la mobilité durable.

Lors d'un atelier organisé par le PPE TSE à Batumi, en Géorgie, en septembre 2010, consacré à la promotion de l'usage des modes de transports actifs (marche, vélo), les représentants des états participants au PPE TSE ont présenté leurs actions et leur expérience dans ce domaine.

Parmi plusieurs pistes susceptibles d'avoir un impact favorable sur le développement de la pratique de ces modes, la connaissance approfondie et partagée de la signalisation pour ces deux modes a été soulignée.

La France, un contributeur de longue date du PPE TSE, a proposé de développer un inventaire des règles ou réglementations existantes ou en cours de négociation, ainsi que des bonnes pratiques concernant la signalisation applicable l'usage du vélo ou la marche pour un échantillon de pays de la CEE-ONU et du bureau régional Europe de l'OMS.

Le secrétariat du PPE TSE,

la CEE-ONU et le bureau régional Europe de l'OMS

Préambule	3
1. Le contexte	5
2. Les organisations administratives et politiques	6
3. L'organisation de la réglementation	8
4. La signalisation	11
4.1 La signalisation de police (interdiction, prescription, obligation, etc.)	11
4.1.1 La signalisation de police commune aux piétons et aux cyclistes	12
4.1.2 La signalisation de police relative aux piétons	16
4.1.3 La signalisation de police relative aux cyclistes	18
4.2 La signalisation directionnelle	23
4.2.1 Le jalonnement par panneaux directionnels	23
4.2.2 Le jalonnement par marquage	26
4.2.3 Le jalonnement à l'aide de plans	27
5. La mise en oeuvre	31
6. Les grandes tendances	32
7. Quelques pistes à retenir	33
8. Annexes : les fiches par pays	34
Table des matières	36

1. Le contexte

L'augmentation de la motorisation individuelle pour les déplacements, combinée à une sédentarité croissante pour différentes parties de la population, est source d'un réel problème de santé publique par manque d'activité physique quotidienne.

La marche et le vélo permettent à la fois d'effectuer un déplacement tout en réalisant une partie de l'activité physique quotidienne nécessaire pour notre santé. Qui plus est, les déplacements réalisés à pied ou à vélo n'émettent pas de pollution. Ils constituent un élément essentiel de l'attractivité du réseau de transport public en tant que complément. Cependant, utiliser la marche ou le vélo pour se déplacer implique que l'espace public soit en sécurité et attractif pour ces modes de déplacements et que la partie qui leur est accessible existe également en quantité suffisante.

Si des progrès peuvent être réalisés grâce à de meilleurs aménagements, force est de constater que, même lorsque l'espace public est accueillant pour les piétons ou les cyclistes, bien souvent les itinéraires pour un non-habitué sont difficiles à décrypter.

De plus, la notion de la distance ou du temps pour se rendre d'un point à un autre est souvent difficilement identifiable pour une personne habituée à des détours lorsqu'elle se déplace en véhicule motorisé : plusieurs recherches ont montré que les usagers avaient une connaissance très partielle et non continue de l'espace urbain, vivant la ville comme un archipel, constitué d'îlots connus dans un océan d'espaces inconnus qui les séparent. Ceci élimine le déplacement à vélo ou à pied de la carte mentale des possibilités pour réaliser un déplacement.

C'est pourquoi des pays ont développé des signalisations pour guider le piéton ou le cycliste, en introduisant des éléments de temps de trajet permettant de modifier les représentations mentales. La signalisation traduit également concrètement leurs droits et devoirs pour leur usage de l'espace public.

Ce levier pour le développement des modes actifs qu'est la signalisation est l'objet de cette étude.

L'étude a trois objectifs

1. Dresser un état de l'art des dispositions existantes concernant la signalisation applicable pour les voies cyclables ou piétonnes, avec la durée des trajets à pied, à vélo, en roller ou avec tout autre mode de déplacement actif.
2. Établir un recueil de bonnes pratiques pour un échantillon d'états participants au PPE TSE. L'objectif final est d'établir un document, revu et validé par les experts qui travaillent dans le cadre du PPE TSE dans le domaine de la signalisation destinée aux modes de déplacements doux et actifs. L'étude serait alors une référence sur laquelle les collectivités ou les États pourraient s'appuyer lorsqu'ils souhaitent développer ce type de signalisation.
3. Comme il a été décidé par le comité de pilotage du PPE TSE et suite à sa publication lors de la 4e rencontre de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (Paris, 14 au 16 avril 2014), l'étude sera transmise au groupe de travail sur la sécurité et la circulation routière (WP1) de l'ONU CEE, pour prise en compte et actions de suivi au niveau paneuropéen et global. Le WP1 est le gardien, pour l'ONU, de plusieurs instruments d'harmonisation des règles et réglementations pour la circulation, comprenant la convention de Vienne sur la signalisation et la circulation routières, et la résolution d'ensemble sur la signalisation routière. Il est souhaité que de cette manière le PPE TSE pourra apporter une contribution aux révisions en cours sur ces instruments légaux importants relatifs à la signalisation, participer à la promotion de la mobilité active et faciliter le tourisme à pied ou à vélo.

Périmètre de l'étude

L'étude porte sur les signalisations de police, directionnelle, temporaire, touristique, verticale ou horizontale d'une quinzaine de pays. Le jalonnement de rabattement vers ou entre les transports publics fait également partie du périmètre de l'étude. Elle porte sur les signalisations à l'intention des cyclistes, des piétons et des assimilés piétons (rollers, etc.), tant en milieu urbain qu'en milieu interurbain.

Un échantillon diversifié de pays a été retenu par le bureau du PPE TSE pour apporter une approche variée et plus complète. Un questionnaire a été adressé à ces pays. Les réponses reçues ont été complétées par des recherches sur internet, ainsi que par quelques interviews. Les données rassemblées ont permis d'établir deux fiches par pays (piéton et vélo). En fonction des éléments de réponses obtenus et après discussion avec le bureau du PPE TSE en novembre 2013, les fiches ont été établies pour les treize pays suivants : l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, le Danemark, l'Espagne, les États-Unis, la France, l'Italie, la Norvège, la Pologne, le Royaume-Uni, la Russie et la Suisse.

2. Les organisations administratives et politiques

Le développement d'une politique en faveur du cycliste et du piéton est souvent le fruit de la volonté de personnes influentes et motivées, et d'initiatives de groupes d'usagers tels que des associations et fédérations très actives. Les décisions politiques se concrétisent par des textes réglementaires produits par les différents échelons décisionnels. Centralisée ou fédérale, l'organisation institutionnelle des pays étudiés imprime toujours sa marque sur la mise en œuvre de la volonté politique. Les différents niveaux décisionnels peuvent jouer plusieurs rôles : initiateur, moteur, contrôleur, financeur ; néanmoins, l'État reste toujours le garant de la règle.

Les politiques suivies pour le développement de la pratique des modes doux apparaissent plus ou moins volontaristes en fonction de l'organisation politique. L'homogénéité des règles et des signaux dépend fortement de l'existence ou non de règles communes que doit respecter tout promoteur de projet.

Les treize pays couverts par les fiches présentent des organisations différentes. Celles-ci sont l'héritage de l'histoire et du choix des peuples. Ainsi, le degré d'autonomie de chaque échelon décisionnel varie sans lien avec le fait que les pays aient des structures centralisées ou fédérales.

Les constitutions différentes attribuent des compétences différentes à chaque échelon administratif et politique, même si l'organisation institutionnelle des pays semble être identique ; ce qui rend parfois difficilement lisible dans certains pays la répartition des responsabilités entre les acteurs intervenant dans de tels projets.

L'élaboration de règles et d'outils d'aménagements dans les domaines du vélo et du piéton dépend beaucoup de l'existence ou non de politiques spécifiques traduites notamment par l'instauration de schémas nationaux, régionaux, voire locaux et ceci, indépendamment de l'organisation institutionnelle du pays.

Des pays centralisés comme la France ou le Danemark ont adopté des politiques comportant des schémas cyclables nationaux et des déclinaisons locales, tout comme l'ont fait certains États fédéraux. Ainsi la Suisse et la Belgique ont instauré des schémas nationaux imposés aux niveaux institutionnels inférieurs de la fédération. A contrario, des pays dotés d'une organisation centralisée, comme l'Italie, la Pologne, la Russie, ou des pays avec une organisation fédérale, comme l'Allemagne ou l'Espagne, n'ont pas ou ont partiellement engagé des politiques nationales.

Les constitutions des États donnent des compétences ou laissent des prérogatives aux institutions régionales, cantonales ou locales, voire associatives. Selon les pays, ces prérogatives, plus ou moins étendues, vont de la simple mise en œuvre de la politique nationale à la possibilité de légiférer pour instaurer des règles qui leur sont propres. L'hétérogénéité de telles pratiques est encore renforcée par la diversité, au niveau même des différents échelons administratifs ou politiques, des structures en charge des politiques en faveur des cyclistes et des piétons. Selon les compétences de ces structures : tourisme, transports, aménagement du territoire ou sécurité routière, les objectifs seront différents. Un réseau cyclable ou piéton créé à partir d'une compétence tourisme sera différent de celui créé à partir d'une compétence transport.

Cette hétérogénéité des institutions entraîne une hétérogénéité de la chaîne de décision pour la mise en œuvre des politiques cyclistes ou piétons. La répartition des responsabilités entre décideurs et maîtres d'œuvre est plus ou moins claire selon l'organisation politique. Dans de nombreux pays, le décideur n'est pas toujours le financeur.

Dans des pays centralisés tels que la France, l'État central est souvent le décideur et l'initiateur du projet, puis il délègue la réalisation et le financement à des collectivités plus proches des populations, comme les régions et les départements. Dans d'autres pays centralisés tel que le Danemark et la Norvège, l'État porte en grande partie le projet en déléguant uniquement la réalisation sur le terrain et l'entretien aux collectivités locales. Dans les organisations fédérales, ce sont majoritairement les « länder » ou les régions qui possèdent toutes les compétences pour la décision, la réalisation et le financement, dans un cadre fixé par l'État central. Il existe des variantes dans cette logique, comme en Suisse où, pour assurer l'homogénéité sur tout le territoire, tout le cadre est fixé par la confédération et il est mis en œuvre par les cantons avec l'aide d'associations très structurées.

3. L'organisation de la réglementation

Les pays possèdent des niveaux de prescription différents pour la réglementation des droits et des devoirs des modes actifs. Des pays tels que les États-Unis, la France, la Suisse ou le Royaume-Uni possèdent déjà des réglementations très structurées, tant pour le jalonnement (principalement cyclable, également marche pour la Suisse) que pour l'information, alors que d'autres pays n'en possèdent peu ou pas.

Cependant, il existe un socle minimum, celui de la réglementation de police. Elle a été formalisée au travers de la convention de Vienne à laquelle ont adhéré tous les pays de la Communauté européenne ainsi que les autres pays concernés par ce rapport (68 pays ont ratifié cette convention dans le monde) à l'exception des États-Unis.

Avec quelques spécificités locales, cette réglementation détermine les prescriptions relatives à la circulation des véhicules motorisés ou non, en particulier celle des cyclistes, ainsi que des prescriptions concernant les déplacements des piétons. Généralement, elle est traduite dans un « code de la route » ou dans son équivalent. Issue soit d'une loi, d'un décret ou d'une ordonnance, elle s'applique à tous sur tout le territoire national.

Toutefois les panneaux proposés par la convention de Vienne ne couvrent pas tous les besoins, conduisant les États à inventer pour répondre aux nouveaux besoins identifiés. En particulier, il y a aujourd'hui de nouveaux besoins relatifs aux modes actifs.

En général, les modifications de la signalisation de police (prescription, danger, interdiction, etc.) sont de la seule compétence de l'État. Dans certains États fédéraux, l'État central a laissé aux États membres des latitudes de modifications pour s'adapter aux spécificités locales dans un cadre réglementaire fixé. Par exemple, en Espagne, les régions jouissent d'une grande autonomie, elles peuvent, sous certaines conditions, créer des panneaux de prescription spécifiques.

Cette base commune avec des variantes concerne principalement la signalisation de danger, d'interdiction, d'obligation et de gestion des intersections. La signalisation directionnelle et d'information est souvent adaptée aux spécificités du pays.

Pour la signalisation des itinéraires piétons, on peut distinguer trois approches complémentaires combinant réglementation et recommandations :

- *une signalétique créée par les associations d'usagers, définie pour la randonnée, qui se décline jusque dans le milieu urbain, avec l'usage de panneaux de petite taille précisant les destinations et les temps de parcours, et d'un « langage codé » utilisant des signes (marques) permettant de baliser l'itinéraire pour les passages difficiles et de conforter l'usager dans son choix ;*
- *une signalisation dédiée pour les itinéraires piétons, inspirée de la signalisation routière, que l'on retrouve souvent en milieu urbain ;*
- *une signalétique spécifique utilisant par exemple le mobilier urbain (totem avec ou sans plans, photo en trois dimensions ou pas, rosaces, tables d'orientation, etc.), parfois complétée par une déclinaison de la signalisation routière adaptée aux piétons.*

La signalisation directionnelle piéton

3. L'organisation de la réglementation

Pour la signalisation des itinéraires cyclistes, on peut aussi distinguer trois approches complémentaires :

- en milieu urbain et interurbain, une signalisation dérivée de la signalisation routière avec l'ajout des distances et du symbole vélo sur des panneaux à couleur dédiée, parfois complétée par des «relais d'information service» présentant un plan avec les services et les itinéraires possibles ;
- en milieu urbain, une signalisation dédiée inspirée de la signalisation routière complétant le réseau routier maillé structurant, pour indiquer les itinéraires malins et les itinéraires dédiés ;
- en milieu interurbain, une signalétique définie pour les itinéraires sportifs (boucles VTT, boucles cyclotourisme) avec un code couleur ou un numérotage parfois complété par des relais d'information service présentant un plan, les itinéraires possibles et les services disponibles sur les itinéraires.

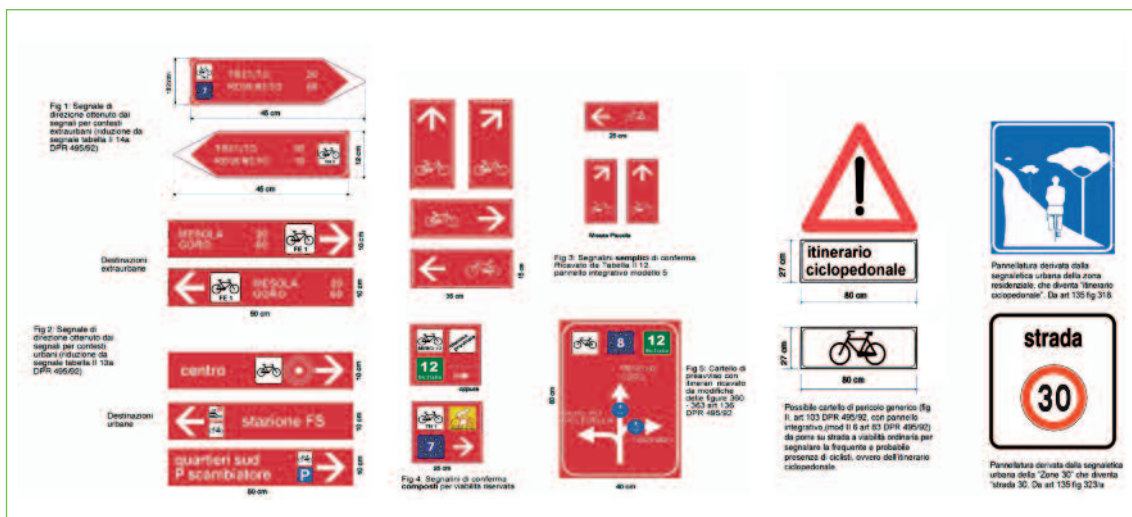
La signalisation directionnelle cycliste

Si la signalisation concernant les grands axes routiers est en principe similaire dans les pays européens, celle concernant le réseau secondaire présente de grandes disparités, tant dans la conception des panneaux : indications, couleurs, etc. que dans son organisation : réseau, mise en œuvre, entretien, etc. La Suisse présente la particularité d'avoir adopté la couleur verte pour les grands axes alors qu'en Europe, c'est la couleur bleue qui domine.

Les États-Unis ont également assumé un choix différent. De même pour les marquages au sol : la couleur commune au plus grand nombre est le blanc, mais la Suisse utilise spécifiquement le jaune pour le marquage destiné aux modes actifs.

Certains pays comme la Russie ne disposent pas d'une réglementation et d'une signalisation spécifiques pour les modes actifs ; leur engagement pour une politique en faveur des modes actifs est trop récent et ils n'ont pas encore initié la création de règles spécifiques.

Tous les pays qui ont initié des réglementations spécifiques pour les modes actifs ont à leur disposition une gamme complète de normes et de guides de recommandations élaborés par les services publics ou par des fédérations et associations d'utilisateurs qui complètent la réglementation nationale.




En Italie : jalonnement proposé par l'association FIAB

3. L'organisation de la réglementation

La réglementation spécifique aux modes actifs est une des caractéristiques des pays qui ont déjà développé une réflexion concernant le déplacement en modes doux. Bien qu'étant une confédération de cantons aux us et coutumes, aux langues et aux orientations politiques diverses, la Suisse a réussi à définir et à imposer une réglementation nationale pour tous les modes actifs : vélos, piétons, VTT, rollers à l'ensemble de son territoire. D'autres pays, comme la France, le Royaume-Uni, le Danemark, disposent d'une réglementation officielle de jalonnement pour les cyclistes.

Cette formalisation de la règle assure l'homogénéité des pratiques sur un territoire donné. Les pays fédéraux tels que l'Autriche et l'Allemagne disposent d'une réglementation de base. Celle-ci impose les grandes caractéristiques d'un jalonnement, comme la hiérarchie du réseau, la couleur des signaux, etc.

	Les signes du Club Vosgien® Les signes de balisage du CV sont déposés à l'INPI			
	Rouge (a)	Bleu (b)	Jaune (c)	Vert (d)
Rectangle (1)				
Losange (3)				
Rectangle barré de blanc (8)				
Triangle (2)				
Croix droite (4)				
Chevalet (6)				
Disque (5)				
Anneau (9)				

Le Club Vosgien a édité des règles permettant de choisir dans la palette le « bon » signe en fonction du type de projet et du réseau existant sur son secteur de compétence, en harmonie avec les secteurs riverains. Dans aucun cas deux signes identiques ne pourront se côtoyer et encore moins se croiser. C'est l'intérêt même de notre système à signes multiples.

L'État central laisse la possibilité de compléter et de personnaliser cette réglementation. Ainsi les « länder » et les régions élaborent leur propre charte. Au travers de ces chartes, chaque région (ou « land ») personnalise le message. Ces démarches sont sources de réalisations originales et souvent de haute qualité, mais ne concourent pas à une homogénéisation des pratiques de signalisation.

Depuis 2004, la Belgique et la France ont adopté une série de mesures supplémentaires en faveur des déplacements en modes actifs. Rassemblées dans des démarches dites du « code de la rue », elles réaffirment la notion du principe de prudence du plus fort vis-à-vis du plus vulnérable (présent dans la convention de Vienne). Ces mesures donnent la priorité aux piétons dans les zones de rencontre et elles généralisent les doubles sens cyclables pour toutes les voiries en Belgique, dans les zones à circulation apaisée en France. Elles reprennent ainsi des bonnes pratiques existantes dans d'autres pays (la zone de rencontre en Suisse, le cédez-le-passage des cyclistes aux feux rouges aux Pays-Bas, l'impasse sauf pour les piétons et/ou cyclistes en Allemagne, la rue cyclable en Allemagne, etc.).









4. La signalisation








4.1 La signalisation de police (interdiction, prescription, obligation, etc.)

La réglementation liée à la signalisation et à la circulation routière instaurée en 1968 par la convention de Vienne est le socle commun entre des pays de l'étude à l'exception des États-Unis. Elle est, selon les pays, la seule règle ou la base d'une réglementation spécifique plus complète. Ratifiée par tous à l'exception des États-Unis, la convention de Vienne assure des prescriptions minimales communes pour la circulation des véhicules, mais elle laisse une latitude d'interprétation et de personnalisation des règles pour la conception des panneaux et leur signification.

Le panneau E17 a été introduit par l'accord européen du 1er mai 1971 complétant la convention de Vienne. Parmi les pays analysés dans ce rapport, l'Espagne, la Norvège et les États-Unis n'ont pas signé ; l'Espagne et la Norvège utilisent toutefois le panneau. Le Royaume-Uni a signé l'accord de 1971, mais ne l'a pas ratifié, il utilise un panneau qui s'inspire du même décor.

Les éléments de signalisation de police à l'attention des piétons et des cyclistes présents dans la convention de Vienne

C3c	C3i	D4a	D5	D11a	D11b	E9d	E12a
							
Interdit aux cyclistes	Interdit aux piétons	Piste cyclable obligatoire	Chemin obligatoire pour piétons	Voie réservée piétons-cyclistes ; espaces séparés	Voie réservée piétons-cyclistes ; espace commun	Zone de vitesse maximale 30 km/h	Passage pour piétons (position)

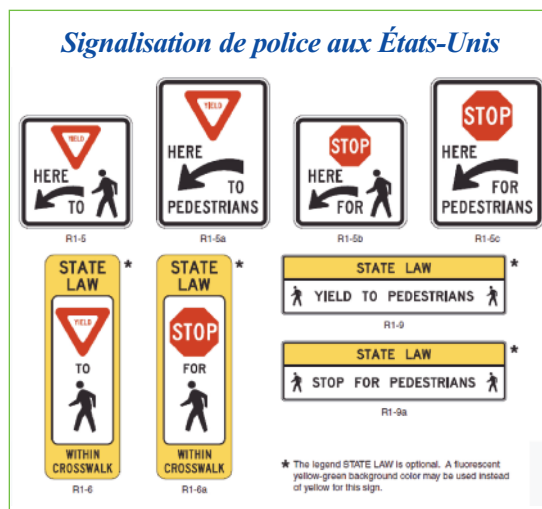
E12b	E12c	E17	F9	G20	G21	
						
Passage pour piétons (position)	Passage pour piétons (position)	Zone résidentielle	Symbole d'emplacement aménagé pour point de départ d'excursion à pied	Passerelle ou passage souterrain	Passerelle ou passage souterrain sans marches	Marquage de piste cyclable

Les règles qui varient peu selon les pays sont les suivantes :

- le vélo est considéré comme un véhicule, par conséquent le cycliste possède les droits et les devoirs identiques aux automobilistes. En Pologne, le Code de la route a été modifié en 2011 pour mieux prendre en compte les piétons, leur statut n'existait pas auparavant. En Autriche, les cyclistes de moins de 8 ans doivent posséder une autorisation pour circuler seuls sur la chaussée. Dans beaucoup de pays, le vélo est considéré comme un véhicule dans une catégorie distincte des deux-roues motorisés ;
- la signalisation de danger, d'interdiction, d'obligation et de gestion des carrefours pour la circulation des véhicules sur chaussée est globalement identique dans l'ensemble des pays. Des variantes se retrouvent dans les limitations de vitesse, différentes d'un pays à l'autre, ou pour la couleur des panneaux dont le fond peut être blanc, vert, bleu, marron ou jaune ;

- les marques sur chaussée sont généralement de couleur blanche, sauf en Suisse où le jaune marque les aménagements pour les modes doux et aux États-Unis où la couleur jaune est très utilisée.

Les différences existent essentiellement dans la réglementation de police pour les circulations sur les espaces spécifiques, tels que les trottoirs, les bandes et pistes cyclables, ou dans les aires piétonnes. Les panneaux correspondants concernent principalement l'usager cycliste et le partage de l'espace piéton avec d'autres usagers. Ces signalisations sont le plus souvent des combinaisons d'éléments présents dans la convention de Vienne et légèrement modifiés.



Lorsqu'un pays veut créer une nouvelle réglementation, le principe retenu est qu'il utilise, s'il existe, le panneau existant dans la convention ou une variante de celui-ci.

Avec l'évolution de la société, le souhait de pouvoir communiquer et de prescrire des modes de fonctionnement différents sur des espaces publics ayant des règles de fonctionnement dérogatoires par rapport à la règle générale a conduit à l'invention de panneaux spécifiques.

C'est pourquoi on retrouve souvent dans plusieurs pays des panneaux qui n'existent pas tels quels dans la convention de Vienne. Le plus souvent, ils répondent au besoin d'exprimer une hiérarchisation des priorités ou des droits spécifiques de circulation.

Ces signalisations de police (interdiction, prescription, obligation, etc.) peuvent se présenter en trois parties :

- la signalisation de police commune aux piétons et aux cyclistes ;
- la signalisation de police relative aux seuls piétons ;
- la signalisation de police relative aux seuls cyclistes.

4.1.1 La signalisation de police commune aux piétons et aux cyclistes

On présentera tout d'abord la signalisation qui permet d'identifier les règles de fonctionnement des espaces publics (aires piétonnes, zones résidentielles, zones de rencontre, voies vertes, zones à trafic limité, trottoirs partagés et routes tranquilles), puis la signalisation liée aux traversées (traversée mixte, feux piéton vélo, aide à la traversée) et enfin la continuité des itinéraires (voie sans issue sauf...).









4.1.1.1. La signalisation des espaces publics mixtes et de leurs règles de fonctionnement

• Les aires piétonnes

On retrouve, sous différentes formes et dans de nombreux pays, le panneau prévu par la convention de Vienne (panneau D9 incluant le panneau D5) pour les aires piétonnes. Toutefois, tous les pays ne lui donnent pas le même contenu réglementaire. Ainsi, pour certains, il s'agit d'une simple indication,

4. La signalisation

tandis que d'autres y incluent des prescriptions sur la vitesse que doivent respecter les véhicules (souvent autour de 6 km/h), sur l'accès (limité à la desserte). Selon les pays, l'autorisation de circuler en aire piétonne donnée aux cyclistes est soit prévue par la réglementation générale (ce qui est favorable aux déplacements à vélo), sauf exception dûment signalée, soit gérée au cas par cas. Dans certains pays, le panneau montre un adulte et un enfant, l'enfant donne la main ou pas à l'adulte.

							
Allemagne	Autriche	Royaume-Uni	France	Italie	Suisse	Norvège	Danemark

• Les zones résidentielles

Prévues dans la convention de Vienne (E17a), de tels panneaux se retrouvent dans plusieurs pays. Ils ne comportent pas de restriction d'accès pour les véhicules. Dans certains pays, le panneau signifie aussi une limitation de vitesse à 7 km/h. Le piéton y est souvent prioritaire. Comme leur nom l'indique, les zones résidentielles traitent de zones homogènes où se trouve de l'habitat, mais ne répondent pas à la problématique des zones où l'usage est multiple (présence de commerces et de logements) ou d'axes où persiste du trafic de transit en quantité modérée.

Les panneaux montrent la présence d'un logement sous forme d'une maison ou d'un immeuble ; rarement, un trottoir est représenté. Des enfants sont présents, parfois ils jouent au ballon. La plupart des pays font apparaître une voiture, mais aucun conducteur n'est représenté. Il n'y a pas de cycliste sur les panneaux.

					
Royaume-Uni	Allemagne, Espagne, Autriche, Belgique, Pologne (E17a)	Italie	Russie	Norvège	Danemark

• Les zones de rencontre

Apparues plus récemment, ces zones traduisent une extension des principes de la zone résidentielle. Ce sont des zones où le piéton est prioritaire sur tous les véhicules. Elles comprennent des zones résidentielles mais également des axes plus fréquentés, des places, des zones commerçantes. Le piéton peut circuler sur la chaussée. La vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h, le stationnement n'est autorisé que sur les emplacements identifiés. Les cyclistes ont le droit de circuler dans les deux sens de circulation. Contrairement à l'aire piétonne, l'accès pour les véhicules motorisés n'est pas limité à la seule desserte.

Pour traduire qu'il ne s'agit plus exclusivement de lieux d'habitat, certains pays comme la Belgique, tout en conservant le panneau de zone résidentielle, ont modifié son usage. La Suisse a retiré le ballon du panneau. Elle a supprimé la référence au trottoir et fait apparaître une limitation de vitesse. La France a créé un panneau spécifique : pas de représentation d'enfant (le fait qu'ils jouent dans la rue est de la seule responsabilité des parents), la vitesse limite est présente comme en Suisse, un conducteur est présent dans la voiture, il regarde passer le piéton. Un cycliste a été ajouté.






4. La signalisation

Enfin, puisqu'il s'agit d'un espace public dans un milieu urbain, il n'y a plus de référence aux lieux d'habitation. Puisque le piéton circule sur la chaussée, il n'y a plus non plus de référence au trottoir. Ce panneau français a été introduit dans la réglementation de l'Autriche en mars 2013.

		
Suisse	France, Autriche	Espagne, Belgique (E17a)

• Les voies vertes

Ce sont des routes réservées à la circulation des piétons et des cyclistes. La circulation et le stationnement des usagers motorisés y sont interdits. La France a créé un panneau spécifique afin de marquer l'identité de ces voies. Ce panneau reprend la couleur verte sur fond bleu et les symboles des usagers autorisés à y circuler ; il se distingue ainsi de tous les autres panneaux de circulation. D'autres pays privilégient la déclinaison des éléments de la convention de Vienne en faisant apparaître le cavalier. La couleur dominante est le bleu. Les domaines de circulation des différents usagers sont parfois séparés.

					
France : voie verte	Norvège : piste pour piétons et cyclistes	Espagne : route pour cyclistes et piétons	Belgique : chemin pour cyclistes, piétons et cavaliers	Danemark : chemin pour cyclistes, piétons et cavaliers	Danemark : chemin pour piétons, vélos et cavaliers séparés

• Les zones à accès limité

Les zones à faibles émissions polluantes permettent d'autoriser l'accès aux véhicules en fonction de leurs émissions. Ceci peut avoir un effet sur la qualité des déplacements des piétons et des cyclistes par la baisse de la circulation, du bruit et de la pollution locale, tant que le parc automobile comportera peu de véhicules répondant aux critères de pollution.

L'Italie a créé des zones (ZTL) pour lesquelles l'accès des véhicules motorisés est limité. Cette réglementation effectue un tri des véhicules en fonction de leur lien à la desserte locale ; ce tri n'est pas lié aux émissions polluantes. Elle vise à réduire la circulation en détournant le trafic de transit des véhicules, quelle que soit leur motorisation. Cette présence réduite de véhicules motorisés favorise a priori la circulation cycliste et piétonne, et accroît leur confort et leur sécurité. Le panneau est zonal (rectangulaire) avec la présence d'un cercle rouge signifiant l'interdiction pour les véhicules, auquel on ajoute un panneau listant les exceptions à cette interdiction.



Cette réglementation permet d'exclure le transit tout en maintenant la desserte. Elle n'assure pas une priorité absolue des piétons (à la différence de l'aire piétonne) et permet d'assurer une bonne vitesse commerciale pour les bus ainsi qu'un niveau de vitesse important pour les « voies express vélo » destinées à encourager l'usage de ce mode pour des déplacements quotidiens sur de plus grandes distances. En France, la ville de Nantes a repris récemment les principes de ce concept.

• La séparation ou la mixité des cheminements piétons et cyclistes









Cette possibilité est présente dans la convention de Vienne (D11a, D11b) mais n'est pas transposée dans les réglementations nationales de plusieurs pays, comme la France.

Ce panneau traduit, notamment, la possibilité pour les cyclistes de circuler sur certains trottoirs, soit en séparant les flux piétons et cyclistes, soit en partageant le même espace sans séparation. Il est généralement à fond bleu avec présence des symboles du piéton et du cycliste.

Trottoirs partagés avec séparation (D11a)

							
Pologne	Royaume-Uni	Allemagne	Espagne	Belgique	Danemark	Suisse	Belgique

Trottoirs partagés sans séparation (D11b)

							
Danemark	Espagne-Italie	Royaume-Uni	Suisse	Belgique	Allemagne	Pologne	Italie

• La présence de routes tranquilles au Royaume-Uni

Ce panneau s'implante sur des routes sans aménagement spécifique supportant un trafic motorisé peu important et circulant à vitesse modérée.

Les conducteurs de véhicules motorisés sont sensibilisés et informés de la probabilité importante de présence de piétons, de cyclistes et de cavaliers sur cet itinéraire.



L'existence de ce panneau n'a pas été signalée dans un autre pays.

4.1.1.2. La signalisation d'une traversée de chaussée pour piétons et cyclistes

Si beaucoup de pays disposent de panneaux leur permettant de signaler (position, alerte) la présence d'une **traversée de piétons ou de cyclistes**, rares sont ceux qui peuvent signaler une traversée commune (piétons + cyclistes) ou contiguë. L'Autriche ainsi que la Pologne ont une signalisation spécifique permettant de signaler lorsque les deux modes partagent le même lieu pour la traversée.

Ce panneau à fond bleu représente, dans un triangle blanc, un piéton et un cycliste sur une traversée matérialisée. En Autriche, il permet de positionner les traversées et donc, de préciser quel sera l'utilisateur rencontré en premier pour un automobiliste.

Dans le même esprit, plusieurs pays ont des feux piétons/cyclistes à deux phases indiquant cette possibilité de traversée commune ou contiguë, comme l'Espagne, la Suisse et le Royaume-Uni...








La Belgique et la France sont en phase de test sur ces sujets. La Belgique teste un feu à trois phases.

					
Autriche	Autriche	Pologne	Royaume-Uni : avec bouton poussoir	Espagne	En test en France

4.1.1.3. La signalisation de la continuité des itinéraires piétons vélos

• La voie sans issue sauf pour les piétons (et les cyclistes)

La France et la Belgique ont repris récemment cette signalisation qui existait dans plusieurs pays, comme l'Allemagne, le Danemark, l'Italie, la Norvège, l'Espagne ou la Suisse. Ce panneau permet d'informer les cyclistes et les piétons que la voie n'est sans issue que pour les modes motorisés et donc que les modes actifs ne sont pas concernés. Faire connaître les « itinéraires malins » fait partie de la promotion des modes actifs qui deviennent ainsi compétitifs pour les courtes distances et peuvent utiliser ainsi des raccourcis en évitant des axes fortement circulés.

						
France et Belgique		Danemark		Norvège	Italie EXCEPTO BICIS	Allemagne

• La signalisation d'un arrêt de bus où s'arrête un bus accessible aux vélos

L'Espagne a créé un panneau spécial permettant de signaler le lieu d'arrêt des bus qui acceptent de transporter les vélos.



• La signalisation de ferry transportant des cyclistes et des piétons

Le Danemark a créé une signalisation spécifique informant les cyclistes et les piétons de l'existence d'un ferry qui leur est destiné.



4.1.2 La signalisation de police relative aux piétons

On présentera tout d'abord la signalisation relative aux traversées des piétons, pour traiter ensuite des continuités d'itinéraire piétons.

4.1.2.1. La signalisation relative aux traversées des piétons

Le Royaume-Uni possède sept types de traversées : basique, Zébra, Pelican (feux à bouton poussoir), Puffin (feux à bouton poussoir avec détection de présence du piéton), Toucan (feux gérant la traversée piéton et cycliste), Pegasus (feux permettant la traversée des cavaliers). (Cf. fiche Grande-Bretagne piéton.) En France, Toulouse teste un feu passage piéton hors intersection (passage piéton spécifique) qui ne fonctionne que lorsqu'un piéton se présente à l'abord du passage piéton et qu'un détecteur confirme sa présence.

- **Signalisation d'une traversée piétonne gérée par feux pour les voies de tramways ou les voies ferrées (passages à niveau)**

En France, pour différencier la traversée à feux d'une voie dédiée aux transports guidés (tramways, trains) de celle d'une voie ordinaire, un feu spécifique a été créé afin d'attirer fortement l'attention des piétons sur le danger potentiel. Ce feu est éteint en position de repos lorsqu'aucune circulation n'est présente sur la voie ferrée ; il passe au rouge clignotant lors du passage d'un véhicule et doit être sonorisé pour les personnes aveugles et malvoyantes.



- **Signalisation d'une traversée pour personne fragile ou handicapée**

Britain has created signs to alert unaccustomed drivers to the high probability of frail or disabled people crossing.



- **L'annonce d'un passage piéton où une personne est présente pour aider à la traversée**

Ceci se fait à l'aide d'un panneau spécifique en Allemagne. Il s'agit d'une mise en alerte des automobilistes, notamment à l'approche de certains établissements scolaires.



- **Organisation des flux de piétons pour les traversées à très forte affluence**

La Russie a créé un marquage spécifique indiquant où les piétons doivent se positionner afin d'augmenter l'efficacité de la traversée lorsque le trafic piéton est très important. Cette organisation permet d'augmenter le « débit » de la traversée d'une artère.



- **Signalisation de traversées de skieurs**

En Norvège, une signalisation permet d'attirer l'attention des conducteurs sur la probabilité forte de croiser des skieurs traversant la chaussée.








4.1.2.2. La signalisation relative à la continuité des itinéraires piétons

- **L'accessibilité des itinéraires pour les personnes à mobilité réduite**

De nombreux pays signalent les difficultés que peuvent rencontrer les personnes à mobilité réduite dans leur progression (passages inférieurs ou supérieurs avec des escaliers qui ne permettent pas aux personnes en fauteuil de cheminer).

4. La signalisation

Ils les informent également de la présence d'une rampe leur rendant l'itinéraire accessible, ou encore de l'aménagement pour les cyclistes d'un passage dénivelé. En Espagne, cette signalisation s'adresse également aux cyclistes.

				
<p>Belgique, Russie, Pologne, Danemark, Royaume-Uni, Espagne, Suisse, Italie : passage dénivelé pour piétons (G20)</p>	<p>France : itinéraire difficilement accessible pour les personnes en fauteuil roulant</p>	<p>Espagne : passage dénivelé aménagé pour les cyclistes</p>	<p>Royaume-Uni, Italie : rampe pour les piétons et les personnes en fauteuils roulants (G21)</p>	<p>Pologne : escalier mécanique</p>

• Signalisation de piétons circulant sur la chaussée

La Pologne a défini une signalisation pour informer de la présence très probable de piétons sur la chaussée et attirer l'attention des conducteurs de véhicules. Cette signalisation est très utile lors d'événements particuliers ou dans des secteurs qui ne disposent pas de cheminements sécurisés pour les piétons (trottoirs absents ou impraticables).



4.1.3 La signalisation de police relative aux cyclistes

On présentera tout d'abord la signalisation qui permet d'identifier les règles de fonctionnement des espaces publics où circule le cycliste (bande cyclable, voie réservée aux bus et ouverte aux vélos, « double sens cyclable », rue cyclable, itinéraire cyclo-sportif, limitation de largeur du cycliste), pour ensuite présenter la signalisation liée aux règles de priorité en traversée.

4.1.3.1. La signalisation des règles de fonctionnement des espaces publics pour les cyclistes

• Indication d'une bande cyclable

La plupart des pays possèdent des panneaux pour indiquer la présence de bandes ou pistes cyclables. Ces panneaux s'inspirent du panneau D4a de la convention de Vienne. La France a introduit un panneau carré signifiant que l'aménagement cyclable est facultatif pour les cyclistes, alors que le panneau rond rend l'aménagement obligatoire (cela permet notamment aux groupes de cyclistes ou aux cyclistes rapides de rester sur la chaussée principale lorsque l'aménagement est étroit). L'Autriche vient également d'adopter cette signalisation.

L'Espagne, la Norvège, le Royaume-Uni notamment possèdent des panneaux spécifiques permettant d'explicitier la répartition des voies de circulation, parmi lesquelles une bande cyclable. En France, le marquage d'un pictogramme vélo et d'une ligne discontinue de séparation suffisent ; cette disposition réglementaire permet d'alléger la signalisation et donc, l'encombrement des trottoirs.

4. La signalisation

Espagne	Norvège	Royaume-Uni	Russie : aménagement cyclable	France, Autriche : aménagement cyclable sans obligation d'utilisation

• L'indication d'une voie réservée bus et autres accessible aux cyclistes

Cette possibilité offre aux cyclistes un espace sécurisé en milieu urbain où l'emprise disponible est souvent restreinte. Tous les panneaux sont à fond bleu ; certains pays y font figurer plusieurs usagers, d'autres préfèrent ajouter un panneau. Certains panneaux présentent la répartition des voies, leur affectation et les sens de circulation. Beaucoup de pays complètent cette signalisation verticale par le marquage au sol « BUS » accompagné du logo vélo.

France	Royaume-Uni : voie bus + vélo	Royaume-Uni : entrée d'une voie bus + taxi + vélo	Belgique : voie de circulation réservée aux bus et aux bicyclettes	Belgique : site réservé aux véhicules des services réguliers des transports en commun et aux bicyclettes, le site propre est séparé de la chaussée






• L'autorisation pour les cyclistes de circuler dans le sens opposé au reste du trafic général en rue à sens unique

Le même principe a été adopté dans la plupart des pays : un panneau de sens interdit complété par un panneau exprimant l'exception pour les cyclistes dans la langue du pays, souvent accompagné d'un pictogramme vélo pour le sens réservé aux cyclistes.

France	Norvège	Belgique			
Danemark	Allemagne	Italie	Pologne	Royaume-Uni	

4. La signalisation

Ce principe est décliné avec d'autres panneaux d'interdiction. Cette circulation des cyclistes en sens inverse peut être signalée par un panneau sur fond bleu (avec les sens de circulation symbolisés et les usagers représentés) afin d'alerter les usagers motorisés de l'autorisation donnée aux cyclistes. Lorsqu'il y a partage du sens réservé aux cyclistes avec les bus, certains pays préfèrent indiquer tous les utilisateurs de la voie réservée afin de mieux alerter les autres usagers de leur présence, notamment en carrefour. D'autres ont pour principe de ne faire figurer qu'un seul usager (souvent le plus imposant) sur le panneau afin d'en simplifier la lecture, au risque que soient oubliés les usagers les plus vulnérables, moins repérables.

				
Suisse	France	Italie	Royaume-Uni	Belgique

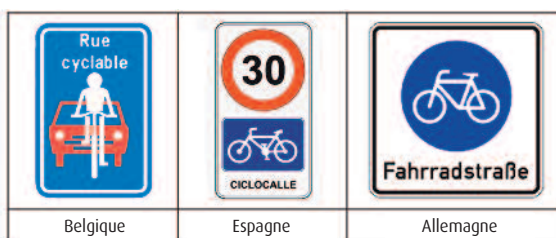
• La signalisation de la présence de « sas » pour cyclistes

Nombreux sont les pays qui aménagent des sas pour les cyclistes par marquage au sol en carrefour à feux ; la Belgique a développé une signalisation par panneau en complément de ce marquage, qui permet aux cyclistes de se positionner devant les véhicules motorisés lorsque le feu de circulation est rouge et facilite ainsi leurs manœuvres.



• La rue cyclable ou « vélorue »

La Belgique a repris le panneau utilisé aux Pays-Bas d'interdiction de doubler un cycliste, pour introduire un concept de rue dans laquelle le cycliste est autorisé à circuler au milieu de la voie de circulation et où les véhicules motorisés restent sagement derrière lui, en lui offrant un meilleur confort de circulation.



La priorité est donnée aux cyclistes sur les véhicules motorisés qui ont interdiction de les dépasser dans ces rues cyclables. L'Espagne dispose également, dans sa réglementation, de cette rue cyclable : la vitesse maximale est de 30 km/h et la priorité est donnée au cycliste. Cette réglementation permet d'offrir aux cyclistes des itinéraires urbains sur lesquels sécurité et confort lui sont garantis ; la voiture y est en quelque sorte tolérée. Ce concept se rapproche de la « rue cyclable » allemande, rue réservée aux cyclistes (avec ouverture éventuelle aux véhicules des riverains qui doivent alors rouler à moins de 30 km/h) qui est signalée différemment.

• Indication de limitation de largeur pour le vélo

La Pologne a mis au point un panneau précisant que l'accès est interdit aux vélos de plus de 90 cm de large. Cette signalisation peut être utile notamment lorsque les aménagements sont ponctuellement étroits ou lorsque l'on développe les triporteurs, par exemple pour la livraison de proximité de marchandises.



• **L'indication des lieux** où la vitesse du cycliste doit être modérée, vient en complément de la possibilité de créer des itinéraires cyclables pour cyclistes sportifs en Espagne.



• Indication de la difficulté d'un itinéraire cyclable

La Suisse a défini un panneau permettant de signaler que l'itinéraire est destiné aux vélos tout terrain.



• **La circulation des rollers** peut s'effectuer, en Allemagne, en zone 30 ou sur les routes et pistes cyclables lorsqu'un panneau spécifique accompagne la signalisation.



4.1.3.2. La signalisation des règles de priorité en traversée cycliste

• Indication d'une intersection avec un itinéraire cyclable

L'Italie, tout comme la France, indique un danger potentiel, mais ce panneau ne précise pas l'origine possible des cyclistes. Le message de danger, essentiel, est signifié par la forme triangulaire du panneau. Certains pays « orientent » le cycliste, toutefois ce choix, s'il informe mieux, maintient une ambiguïté lors du croisement d'une piste bidirectionnelle (cyclistes venant de droite et de gauche). L'Allemagne possède un panneau pour alerter les conducteurs de la présence probable de cyclistes en traversée ; des flèches précisent de quel côté il peut surgir.

Allemagne : cyclistes arrivant des deux côtés	Norvège, Danemark, Italie : cyclistes arrivant des deux côtés	Italie, France, Russie Espagne, Royaume-Uni Norvège, Belgique et Autriche	Suisse	Royaume-Uni

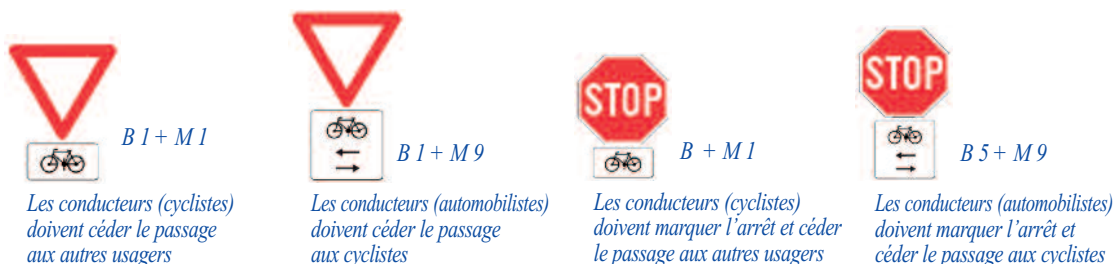
• Indication du début d'une piste cyclable bidirectionnelle

L'Allemagne possède un panneau pour indiquer une piste bidirectionnelle ; cette signalisation est généralement implantée en carrefour.

Allemagne	Danemark - Norvège	Italie

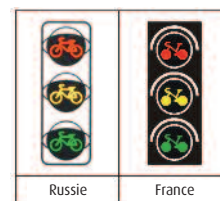
• Gestion des pertes de priorité

La Belgique a développé une signalisation pour préciser par panneau les régimes de priorité aussi bien pour les cyclistes que pour les autres conducteurs. Cette signalisation permet aux usagers non prioritaires de savoir quels sont les usagers prioritaires, d'une part, ou de préciser à qui s'adresse la perte de priorité.



4. La signalisation

Il existe dans la plupart des pays également des feux spécifiques à trois phases pour les itinéraires utilisés par les seuls cyclistes ; deux sont illustrés ici.



• Indication de traversée de chaussée réservée aux cyclistes

L'Autriche, l'Espagne, la Pologne possèdent un panneau pour indiquer la traversée d'une chaussée par une piste cyclable. En Belgique, cette signalisation concerne également les cyclomoteurs. Cette signalisation, analogue à celle des traversées piétonnes, permet d'alerter les conducteurs de la proximité d'une traversée de cyclistes.



• Le cédez-le-passage vélo au feu en tourne à droite

Cette pratique des Pays-Bas où l'autorisation de franchir le feu rouge est signalée par un texte littéral en néerlandais, non compréhensible des étrangers au pays a été adoptée en France, ainsi qu'en Belgique.

Dans ces deux pays, cette possibilité est signalée par un panneau spécifique qui se fixe sur le mât des feux. Cette réglementation permet aux cyclistes de ne pas s'arrêter lorsque le feu est rouge pour tourner à droite ou aller tout droit (lorsque le carrefour est en T), ils doivent cependant laisser la priorité aux piétons en traversée ainsi qu'aux usagers qui ont le feu vert, d'où le choix d'un triangle rouge symbolisant le cédez-le-passage.



La formalisation de la signalisation d'indication, des services et de repérage est moins codifiée. Ces panneaux peuvent s'adapter aisément aux contextes locaux. Ainsi cette catégorie présente une grande variété de panneaux.

Dans bon nombre de pays, la réglementation autorise la création de ces panneaux spécifiques.

4-2 La signalisation directionnelle

À la différence de la signalisation de police qui présente de nombreuses similitudes entre les pays, la signalisation directionnelle est très hétérogène.

L'analyse montre que le jalonnement est composé de trois principaux types de supports : le jalonnement à l'aide de panneaux directionnels, le jalonnement à l'aide de marques et le jalonnement à l'aide de plans.

Ce jalonnement directionnel peut s'inspirer très directement de la signalisation routière ordinaire, par ajout d'un pictogramme, ou être davantage à caractère touristique ou utilitaire (boucles, etc.) ; dans ce dernier cas, il est généralement peu codifié.

4.2.1. Le jalonnement par panneaux directionnels

La formalisation des règles de jalonnement par un système s'appuyant sur des panneaux directionnels est l'une des mesures prises par les pays qui développent ou souhaitent développer une politique ambitieuse en faveur des cyclistes et des piétons.

L'élaboration d'une telle réglementation nécessite la mobilisation de tous les acteurs et en priorité des institutions détentrices du pouvoir législatif et du pouvoir de police.

Elle est souvent initiée par l'État central et imposée aux collectivités locales, comme au Danemark, en France ou en Suisse.

Dans d'autres pays, l'État central définit un cadre réglementaire et laisse la possibilité aux collectivités de définir des règles propres mais encadrées, ce qui est également la garantie d'une certaine homogénéité des messages. Cette situation se retrouve dans des pays possédant une organisation fédérale, comme l'Allemagne, l'Autriche ou l'Espagne.

4.2.1.1 Le jalonnement piéton par panneaux directionnels

La Suisse a instauré une réglementation générale. à partir de la hiérarchisation de ses réseaux, sa réglementation permet de jalonner tous les types d'itinéraires pédestres.

D'autres pays ont également encadré dans leur réglementation le jalonnement piéton.

Les éléments communs aux jalonnement piétons par panneaux :

- une couleur ou un choix de couleurs ;
- des formats ;
- le symbole du piéton avec, parfois, une précision sur l'accessibilité de l'itinéraire ;
- des temps de parcours.

Illustration du système suisse



La taille des panneaux est variable ; la couleur du panneau ou la présence du symbole piéton permet généralement leur repérage.

La lisibilité du panneau doit toutefois tenir compte de sa localisation (s'il est situé par exemple de l'autre côté de la rue).

4. La signalisation

<p><i>France</i></p>	<p><i>Flandres : réseau interconnecté de nœuds</i></p>

Plusieurs logiques de jalonnement piéton par panneaux sont suivies :

- le rabattement vers les transports publics (gare, métro, etc.) ou les parkings ;
- les itinéraires à partir des stations de transports publics (gare, métro, etc.) ou les parkings ;
- le lien entre deux modes de transport public (par exemple d'un métro à un tram ou à un bus) ;
- l'accès à des pôles d'intérêt pour les piétons (établissement recevant du public, etc.).

Remarquons que certains pays comme la Suisse agissent fortement sur l'intermodalité, en intégrant les déplacements urbains et interurbains à pied. Ainsi, les départs de randonnées sont signalés en milieu urbain dès les gares, habitudes que l'on retrouve peu dans d'autres pays où il semble que le seul point de départ possible pour randonner soit la voiture à partir d'un parking.

4.2.1.2 Le jalonnement cycliste par panneaux directionnels

Avec le développement des itinéraires Eurovélo, la résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2) a introduit dans l'annexe XIa l'identifiant d'itinéraire Eurovélo et dans l'annexe XIb des exemples d'apposition de l'identifiant d'itinéraire Eurovélo.

Cette résolution est déclinée dans des réglementations nationales et est souvent complétée pour les grands itinéraires cyclables tels que le réseau de véloroutes et voies vertes en France ou les réseaux Ravel et LF en Belgique.

L'organisation de cette signalisation directionnelle est similaire à la signalisation routière. Des chartes graphiques précisent les dimensions, les formes, les polices d'écriture et les couleurs.

Éléments communs aux jalonnements cyclables par panneaux :

- le symbole d'une bicyclette ;
- le sigle de l'itinéraire ;
- les villes ou des lieux de proximité ;
- des distances.



4. La signalisation

La Suisse a instauré une réglementation générale. à partir de la hiérarchisation de ses réseaux, sa réglementation permet de jaloner tous les types d'itinéraires cyclables.

En l'absence de règles officielles ou en complément de celles-ci, il existe dans certains pays des chartes pour la signalisation directionnelle cyclable. Elles sont souvent initiées par les communes ou les régions pour des itinéraires locaux, comme les réseaux urbains et les boucles touristiques, ou par le monde associatif pour les réseaux régionaux ou nationaux. Ces systèmes sont de qualité et apportent les informations nécessaires aux usagers. Par contre, cette signalisation possède des caractéristiques souvent très locales et personnalisées, et elle contribue plus difficilement à la création de réseaux connectés et homogènes sur une plus grande échelle de territoire. Il n'est pas rare d'observer des superpositions d'itinéraires avec des jalonnements différents.

Les deux approches pour la signalisation directionnelle vélo :

- la première considère le vélo comme un véhicule parmi les autres et ne jalonne ses itinéraires que s'ils sont distincts des itinéraires routiers ; ce choix répond à l'objectif de ne pas saturer la vision des usagers par un trop grand nombre d'informations ;
- la deuxième cherche à assurer la continuité des principaux itinéraires cyclables, y compris lorsque ceux-ci se superposent aux itinéraires routiers ; l'objectif est de guider le cycliste d'un bout à l'autre de son parcours et de lui simplifier la prise d'information.

En Italie



En Norvège



En Espagne



En France



En Autriche



Au Royaume-Uni



Aux USA



En milieu urbain, afin d'agir sur les représentations mentales, certaines agglomérations, comme Londres pour ses voies rapides vélo ou Nantes, choisissent de faire figurer des temps de parcours à vélo sur des itinéraires bien identifiés et aménagés.



L'agglomération a recours à de la signalisation fixe avec temps de parcours en centre-ville, de la signalisation fixe avec temps de parcours et distance en périurbain, et à des panneaux à message variable pour comparer des temps de parcours par mode pour des destinations connues des usagers, montrant l'avantage du vélo sur les autres modes de déplacement à l'heure de pointe (par exemple, entre l'hypercentre et la 1^{ère} couronne, bus : 17 minutes, vélo : 10 minutes, voiture : 25 minutes).



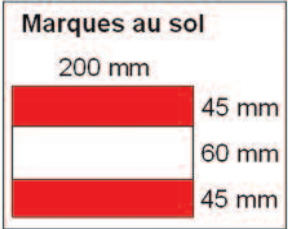
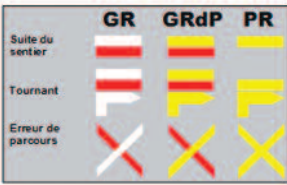

4.2.2. Le jalonnement par marquage

4.2.2.1 Le jalonnement piéton par marquage

Le piéton marche à une vitesse qui permet des marquages de taille réduite ; il recherche principalement la réponse à deux questions :

- suis-je bien sur le bon itinéraire ? (*il cherche à se rassurer*)
- dans ce nœud où plusieurs possibilités s'offrent à moi, par où se poursuit mon itinéraire ?

Des systèmes non réglementés de marques ont donc été développés pour baliser les itinéraires pédestres. Le marquage peut être réalisé à la peinture sur le sol, sur les arbres ou sur d'autres supports, et par des panneaux comportant des figurines géométriques. L'utilisation de couleurs et de figurines différentes fournit aux usagers une identification de l'itinéraire, un guidage et une orientation. Ce principe a l'avantage de la simplicité. Il permet une identification immédiate comme, par exemple, les sentiers de grandes randonnées en France. Ce type de marquage est principalement mis en place et entretenu par les associations, car il nécessite peu de technicité et il reste peu coûteux. Il s'adapte à la plupart des situations et il est d'un entretien aisé.

<p>Marques au sol</p> <p>200 mm</p>  <p>45 mm 60 mm 45 mm</p> <p><i>En Autriche</i></p>	<p>GR GRdP PR</p>  <p>Suite du sentier Tournant Erreur de parcours</p> <p><i>En Belgique (Wallonie)</i></p>	 <p>GR® GRP® PR</p> <p><i>En France</i></p>
---	---	--

Par la faible taille et la modeste intrusion dans le paysage visuel de ces marquages, il est possible d'assurer un bon niveau de continuité dans les intersections ou dans des espaces contraints. Ce jalonnement ne se restreint pas à un usage interurbain ; il existe également en milieu urbain. D'usage généralement touristique ou pour la randonnée, il pourrait également marquer des continuités d'itinéraires utilitaires entre des pôles importants.

Les codes adoptés consistent le plus souvent en :

- un ou des traits de couleur tenant place de réassurance (« vous êtes sur le bon chemin ») ;
- une marque pour indiquer l'arrivée sur une intersection, ou la nécessité de bifurquer ;
- une marque pour indiquer une sortie (erreur) de l'itinéraire (exemple, une croix).

4.2.2.2 Le jalonnement cycliste par marquage

Il existe diverses pratiques sur le principe de marques de réassurance en section et de continuité d'itinéraire en carrefour.

Pour ses voies rapides vélo, afin de rappeler aux utilisateurs qu'ils sont sur le bon itinéraire, Londres utilise des marques bleues qui rappellent le numéro de l'itinéraire.

Bruxelles utilise des chevrons pour signaler un itinéraire, en complément des panneaux et des logos vélo. En suivant ces marques, l'usager sait qu'il est sur l'un des itinéraires principaux qu'il a pu identifier en préparant son déplacement.

Marque de continuité d'itinéraire cyclable à Bruxelles

*Londres :
voies rapide vélo*



Credit photo : IBSSR

4.2.3. Le jalonnement à l'aide de plans

Utilisé dans tous les pays, le plan est un outil efficace pour orienter tant les piétons que les cyclistes ou les automobilistes en milieu urbain. Il est également un élément indispensable sur les panneaux des relais d'informations et de services. Ces panneaux sont placés aux endroits stratégiques des itinéraires : départ d'itinéraire, parc de stationnement, carrefours, abri bus, etc. Ils donnent aux usagers une vision d'ensemble de leur itinéraire tout en localisant ses points forts. Ils peuvent également fournir des informations sur les services de proximité, tels que l'hébergement, la restauration ou la santé.

La lecture d'un plan nécessite de pouvoir s'arrêter pour en prendre connaissance. En effet, les informations y sont nombreuses et nécessitent un décryptage plus ou moins long. Que l'on soit cycliste ou piéton, le plan nécessite un espace libre pour pouvoir y rester le temps nécessaire à la prise de connaissance, la compréhension de l'organisation spatiale puis à la décision lorsque plusieurs possibilités existent. Ils ne peuvent donc pas être implantés partout et nécessitent d'autres modes de jalonnement complémentaires.

*Suisse :
Indication
d'information*



4.2.3.1 Le jalonnement piéton par plans

Les exemples de jalonnement « utilitaire » à l'aide de plans sont rares. à l'occasion des Jeux olympiques de 2012, afin d'aider les nombreux piétons à se diriger dans Londres et de soulager le réseau de transport en orientant vers la marche les déplacements de courte distance, la ville a balisé une partie de son réseau en associant le plan pour la localisation et les totems pour le guidage, dans le cadre du programme « Legible London.



Londres au Royaume-Uni

France

En ville les plans constituent le seul moyen d'indiquer au piéton, à la fois sa position, les rues du quartier et l'ensemble des points d'intérêt à proximité ou plus lointains, ce que ne peuvent pas permettre les seuls panneaux de jalonnement. Leur lisibilité pour tous est donc particulièrement importante.

Afin de tenir compte du besoin d'agir sur les cartes mentales déformées par les déplacements en modes motorisés (les plans de circulation avec leur hiérarchisation de la voirie et les sens uniques obligent à réaliser des détours et donc déforment la perception des distances), l'indication des temps de parcours est un élément très important pour prendre conscience de la proximité des lieux à pied.

Legible London : les principes

Les panneaux standardisés se présentent sous forme de totems offrant une grande visibilité, sous deux formats, et utilisant des couleurs fortement contrastées pour une lisibilité optimum. Nouvelles « stations » dédiées à la marche, ces totems prolongent en quelque sorte dans la ville l'offre de transport portée par les stations de transports collectifs. Ils comportent, de haut en bas :

- le symbole « piéton » ;
- l'adresse du panneau ;
- une série d'informations directionnelles vers les secteurs ou lieux particuliers ;
- une carte d'orientation, dite « 15 minutes », sur laquelle un cercle figure les limites de la zone atteignable en marchant 15 minutes, et montrant la proximité des quartiers entre eux ;
- une carte de proximité, dite « 5 minutes », plus détaillée et montrant au piéton sa destination à atteindre dans un cercle correspondant à 5 minutes de marche ;
- une liste des rues comme sur les cartes habituelles, utiles à certaines personnes attachées à ce mode traditionnel d'accès à l'information ;
- en pied de panneau, l'orientation « nord-sud » traditionnelle.

Il est à noter que ces cartes sont conçues pour être des outils efficaces de connaissance, de repérage et de guidage particulièrement adaptés aux piétons.

Elles donnent des clés de lecture qui facilitent et encouragent le processus naturel d'élaboration de leur propre carte mentale : orientation « dans le sens de ce qu'on voit », information sur l'accessibilité et le confort d'usage (marches, largeur des trottoirs, passages piéton), temps de parcours à pied, inclusion de vues 3D de bâtiments ou de lieux clés (rend la lecture des cartes plus intuitive), arrêts de bus, stations de métro et de taxi, repère « Vous êtes ici ».

Ces cartes sont placées sur le panneau à une hauteur située entre 0,90 m et 1,80 m au-dessus du sol.

L'orientation des plans, dans le respect de l'approche du géographe (nord vers le haut du plan), est souvent en contradiction avec le positionnement vertical du plan ; le piéton peut voir la partie de la ville qui se trouve dans son dos présentée en haut du plan, ce qui est contre intuitif. Le recours à des photos ou des dessins présentant des façades visibles à partir du lieu où est positionné le plan peut aider à son orientation.

Utiliser les supports que sont les abris bus pour orienter les piétons en combinant plan, distance, jalonnement directionnel et marques peut être un moyen d'améliorer le fonctionnement des transports publics. En effet, lorsqu'ils ne sont pas habitués à un lieu, les usagers ignorent la distance de marche d'un arrêt au suivant. Plutôt que d'attendre 15 mn en heure creuse, un piéton pourra ainsi choisir de marcher 5 mn ; de même, en heure de pointe, lorsque le bus est déjà surchargé, le piéton pourra choisir de marcher pour des déplacements courte distance, redonnant du confort et soulageant la ligne existante pour les autres usagers. C'est également un des paris de Legible London.

Ce jalonnement peut également indiquer un itinéraire alternatif permettant de gérer les incidents (exemple à Paris pour les lignes 9 et 10 du métro : indications pour les piétons expliquant comment se rendre à pied d'une station à une autre station sur une ligne différente lorsqu'un incident paralyse momentanément l'une d'entre elles).

• Enseignements pour la signalisation directionnelle

Cet état des lieux met en évidence que ce sont les pratiques concernant le jalonnement des itinéraires qui présentent les écarts les plus importants entre les pays tant dans sa qualité, sa conception, sa mise en œuvre et son entretien.

Plusieurs facteurs permettent d'expliquer ce qui contribue à l'existence de cette diversité de signalisations spécifiques :

- des traditions bien ancrées : la population de pays comme l'Allemagne, la Belgique ou la Suisse possède ce réflexe de l'usage des modes actifs pour se déplacer. De nombreux éléments concourent à cette pratique : une éducation modes doux, de nombreux aménagements dédiés, des services adaptés, des incitations financières, etc. ;
- le travail des associations d'usagers : clubs de randonnées pédestres en Allemagne, en France et en Pologne, les fédérations nationales de cyclotourisme, etc. Le jalonnement a souvent été confié ou abandonné aux associations d'usagers qui s'en sont saisies très activement. Elles ont créé des chartes, des guides, elles revendiquent et font des propositions de réglementation ;
- une non-centralisation des compétences : les « länder » en Allemagne et en Autriche, les grandes régions en Belgique ou les cantons en Suisse ;
- l'existence d'une signalisation nationale exhaustive pour tous les réseaux pédestres ou cyclables : par exemple, le Danemark ou la Suisse ;
- dans certains pays, une absence de cadre réglementaire spécifique ;
- des volontés politiques locales ;
- des plans nationaux de développement des modes doux. Ayant adopté des plans nationaux, intégrant les grands itinéraires nationaux et internationaux (les chemins de grandes randonnées en France ou le Ravel en Wallonie), instauré des schémas directeurs régionaux ou fédéraux, pour les accompagner, certains États ont élaboré une réglementation soit à partir de celle appliquée à la circulation routière, soit en créant une réglementation spécifique ;
- une demande touristique forte : le développement des itinéraires piétons et vélos est étroitement lié à la demande touristique. De nombreux itinéraires sont la conséquence d'une pratique antérieure forte, comme les chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle, la Loire ou le Danube à vélo. Les modes doux sont souvent associés dans les stratégies de promotion touristique sous le volet respect de l'environnement. Ainsi la forte demande touristique liée à la randonnée pédestre a incité les pays montagneux comme l'Autriche, la France, l'Italie ou la Suisse à développer une offre conséquente d'itinéraires et de services pour les piétons, alors que les pays au relief plus plat ont plutôt axé leurs efforts vers les itinéraires cyclables.

5. La mise en œuvre

Que les organisations politiques des pays soient centralisées ou fédérales, le rôle de l'État central est au plus celui d'ordonnateur et de planificateur de la politique nationale en faveur de modes actifs, avec une participation financière à la réalisation des projets.

Il délègue la réalisation aux collectivités telles que les « länder » en Allemagne et en Autriche, les régions en Espagne, les départements, communautés de communes et communes en France ou en Pologne, les cantons en Suisse.

La gestion et l'entretien sont souvent laissés aux collectivités locales, voire aux associations. Ainsi, l'étendue de ces délégations est variable. Elle est généralement fonction des niveaux de financement respectifs de chaque intervenant.

En Allemagne, les « länder » possèdent une délégation quasi-totale: planification, réalisation et financement.

Force est donc de constater qu'il y a autant de méthodes que de pays.

6. Les grandes tendances

Cette étude sur treize pays montre qu'il existe une hétérogénéité dans les systèmes d'orientation, de jalonnement et d'information qui, selon le type d'itinéraire, est plus ou moins marquée. Ainsi, les grands itinéraires pédestres et cyclables transfrontaliers présentent déjà une relative homogénéité, tant dans le type de signaux que dans l'information fournie aux usagers. Ils forment de grands réseaux qui possèdent leurs propres chartes. Mais plus les itinéraires deviennent locaux, plus la tentation est grande de personnaliser la signalétique, d'où une grande hétérogénéité observée ; celle-ci ne dégrade toutefois que peu la qualité des messages donnés.

Les pays n'ont pas le même niveau d'exhaustivité et de précision dans leur réglementation. Ceux qui ont adopté des schémas nationaux pour le développement des réseaux d'itinéraires cyclables et pédestres sont en avance et ont, en général, déjà élaboré une réglementation spécifique. Il est possible de constater que ces réglementations s'inspirent souvent fortement des pays voisins ou de même culture. Les similitudes principales sont les suivantes :

- **tous les pays ont au minimum le Code de la route comme réglementation de base ;**
- **il existe des hiérarchisations de réseaux similaires à partir des axes structurants nationaux et internationaux complétés par des boucles régionales et locales ;**
- **l'utilisation de couleurs identiques : le jaune pour le balisage des itinéraires piétons dans les pays alpins, le rouge pour le réseau cyclable, en Bavière, en Italie et en Suisse, le vert en Autriche, en Belgique, en France et en Sarre, le bleu en Angleterre et au Danemark ;**
- **le balisage à l'aide de marques simples, comme pour le réseau de grandes randonnées en France, marques reprises et adaptées en Autriche ;**
- **l'utilisation de logos vélos et piétons identiques ;**
- **en milieu urbain, des réseaux cyclables conçus comme des alternatives au tout automobile; des réseaux piétons balisés encore peu nombreux ;**
- **en milieu rural, le tourisme est le moteur pour le développement d'itinéraires.**

La demande d'une homogénéisation sur les grands itinéraires est plus forte que sur les réseaux locaux. Leurs usagers y sont principalement des grands voyageurs qui utilisent les outils modernes, comme les sites internet pour la préparation des voyages ou le positionnement par satellite pour la localisation et le guidage. Cette homogénéité de la signalisation facilite leurs recherches et leurs déplacements.

Sur les boucles locales, une personnalisation de la signalisation n'est pas toujours perçue comme un inconvénient car l'utilisateur s'y adapte aisément. Elle peut même être un atout pour une meilleure identification de l'itinéraire.

Grands itinéraires ou boucles locales, la demande commune est la qualité et la cohérence du message : un balisage suffisant et continu, des indications claires aux points principaux, des distances et des durées fiables, des informations sur les services de proximité et un bon entretien des équipements.

7. Quelques pistes à retenir

La présente étude montre l'efficacité de la convention de Vienne pour définir une signalisation commune compréhensible par l'ensemble des habitants de l'Europe.

Le travail réalisé par le groupe de travail sur la signalisation et la circulation routières (WP1) de l'ONU CEE, sur la signalisation des itinéraires Eurovélo avec le choix d'un identifiant commun montre l'intérêt de cette harmonisation.

Cependant, cette étude met également en évidence qu'il n'existe pas actuellement dans la convention de proposition pour signaler certains besoins liés au développement des modes actifs.

Au vu du succès des panneaux existants, il peut paraître souhaitable de compléter le volet signalisation pour les modes actifs dans la convention de Vienne par une recommandation, une résolution internationale ou même par un accord ou une convention.

La partie signalisation de police de cette étude identifie des principes de panneaux qui pourraient y être intégrés.

Cette étude montre également que **les autorités d'un pays peuvent stimuler le développement des déplacements en modes actifs (marche à pied, vélo), soit comme modes autonomes, soit comme modes complémentaires aux autres modes de transport.**

En effet, garantes de la réglementation nationale, elles peuvent donner un signal et permettre légalement aux collectivités volontaires ou aux associations, suivant la culture et la tradition de chaque pays, d'agir en instaurant des règles favorables au développement de la marche et du vélo qui s'appliquent à la circulation et à la gestion de l'espace public.

Ceci pourrait se traduire par la mise en place d'**une boîte à outils** permettant également d'éduquer les résidents en gardant une certaine homogénéité et de développer l'activité économique qui peut être générée par le tourisme :

- **en signalisation de police, par la création de nouvelles règles dans les codes de la route de chaque pays, en transcrivant les éléments présents dans la convention de Vienne et en s'inspirant des pratiques présentes dans d'autres pays et pour finir, en créant la signalisation correspondant à ces règles ;**
- **en signalisation directionnelle sous forme réglementaire ou de recommandations, en combinant trois types de systèmes de jalonnement informatifs : la signalisation par panneaux, les marques de repérage, les plans.**

Enfin, au niveau international, cette étude montre que les pays ne manquent pas d'imagination pour apporter une réponse à des besoins émergents.

Elle peut être une source d'inspiration afin de favoriser une signalisation ayant recours à des symboles qui puissent être universellement compris, que l'on sache lire ou pas, que l'on maîtrise la langue du pays ou pas.

En cela, elle invite à poursuivre le travail d'échange sur les bonnes pratiques sur la thématique des piétons et des cyclistes, tel que montré et pratiqué par le PPE TSE.

8. Annexes sur CD-ROM : les fiches par pays

Les sources qui ont permis d'établir les fiches utilisées pour rédiger ce document sont indiquées par pays à la fin de chaque fiche. Nous remercions les interlocuteurs de chaque pays pour les informations qu'ils nous ont transmises.

Les fiches de l'Allemagne, de la Belgique, de la France, de la Suisse, du Danemark et de la Norvège ont été validées par les autorités de ces pays.

- 01-Autriche : Piétons
- 02-Autriche : Cyclistes
- 03-Belgique : Piétons
- 04-Belgique : Cyclistes
- 05-Danemark : Piétons
- 06-Danemark : Cyclistes
- 07-France : Piétons
- 08-France : Cyclistes
- 09-Allemagne : Piétons
- 10-Allemagne : Cyclistes
- 11-Italie : Piétons
- 12-Italie : Cyclistes
- 13-Norvège : Piétons
- 14-Norvège : Cyclistes
- 15-Pologne : Piétons
- 16-Pologne : Cyclistes
- 17-Russie : Piétons
- 18-Russie : Cyclistes
- 19-Espagne : Piétons
- 20-Espagne : Cyclistes
- 21-Suisse : Piétons
- 22-Suisse : Cyclistes
- 23-Royaume-Uni : Piétons
- 24-Royaume-Uni : Cyclistes
- 25-USA : Piétons
- 26-USA : Cyclistes

Table des matières

Préambule	3
Sommaire	4
1. Le contexte	5
2. Les organisations administratives et politiques	6
3. L'organisation de la réglementation	8
4. La signalisation	11
4.1 La signalisation de police (interdiction, prescription, obligation, etc.)	11
4.1.1 La signalisation de police commune aux piétons et aux cyclistes	12
4.1.1.1. La signalisation des espaces publics mixtes et de leurs règles de fonctionnement	12
4.1.1.2. La signalisation d'une traversée de chaussée pour piétons et cyclistes	15
4.1.1.3. La signalisation de la continuité des itinéraires piétons vélos	16
4.1.2 La signalisation de police relative aux piétons	16
4.1.2.1. La signalisation relative aux traversées des piétons	16
4.1.2.2. La signalisation relative à la continuité des itinéraires piétons	17
4.1.3 La signalisation de police relative aux cyclistes	18
4.1.3.1. La signalisation des règles de fonctionnement des espaces publics pour les cyclistes	18
4.1.3.2. La signalisation des règles de priorité en traversée cycliste	21

4.2 La signalisation directionnelle	23
4.2.1 Le jalonnement par panneaux directionnels	23
4.2.1.1. Le jalonnement piéton par panneaux directionnels	23
4.2.1.2. Le jalonnement cycliste par panneaux directionnels	24
4.2.2 Le jalonnement par marquage	26
4.2.2.1. Le jalonnement piéton par marquage	26
4.2.2.2. Le jalonnement cycliste par marquage	27
4.2.3 Le jalonnement à l'aide de plans	27
4.2.3.1. Le jalonnement piéton par plans	27
4.2.3.2. Le jalonnement cycliste par plans	29
5. La mise en œuvre	31
6. Les grandes tendances	32
7. Quelques pistes à retenir	33
8. Annexes sur CD-ROM : les fiches par pays	34

Signs and signals for cyclists and pedestrians

Comparison of rules and practices in 13 countries

The lack of physical activity coupled with the frequent use of private cars in urban areas has led to an increasing sedentary lifestyle and has become a serious public health concern. Increasing the share of walking and cycling does not only contribute to increased health, but would also reduce noise and air pollution and could lead to an increased use of public transport.

In order to increase the attractiveness of walking and cycling, the necessary infrastructure must be provided that is safe, accessible and comfortable to all users. Studies have shown that users have a very limited knowledge of the urban space and often see cities as an archipelago made up of islands in a sea of unknown spaces. Therefore, easily recognizable and familiar signs and signals that provide clear directions and information on distances and travel times are an indispensable tool to make walking and cycling more attractive. Today there exist a multitude of different signs and signals, mainly developed at the local level, that do not yet always fulfil these criteria.

The present study, prepared by CEREMA in the framework of the Transport, Health and Environment Pan-European Programme (THE PEP), provides an inventory of existing or planned rules and regulations as well as best practices on signs and signals for cyclists and pedestrians in 13 countries. The information and the examples could be referred to by local authorities or States wishing to develop such types of signs and signals. The study could also be the starting point for the harmonization of signs and signals for walking and cycling at the international level and could contribute to the current review of the Vienna Convention on Road Signs and Signals (1968) towards promotion of active mobility and the facilitation of pedestrian and bicycle tourism.

La indicación para los ciclistas y los peatones

Comparación de las normas y prácticas de indicación en 13 países

El programa paneuropeo de salud y medio ambiente de transporte (THE PEP) ordenó un taller a Batumi, en Georgia en septiembre de 2010, consagrado a la utilización de los modos de transporte activo (marcha y bicicleta). Los estados miembros presentaron sus actividades y experiencias y varias ideas que podrían tener una incidencia positiva sobre el desarrollo de la utilización de estos métodos, el contenido del conocimiento compartido de esta indicación pues interesó muy a los participantes a Batumi. Por la contribución a este programa, Francia ofreció presentar un resumen de las medidas existentes o en proceso de elaboración a nivel internacional sobre el tema de la indicación aplicable a las pistas para bicicletas y caminos peatonales, así como el tiempo de desplazamiento a pie o a bicicleta.

El estudio se refiere a las normas y a las prácticas de la indicación en 13 países (Austria, Bélgica, Dinamarca, Francia, Alemania, Italia, Noruega, Polonia, España, Suiza, Rusia, el Reino Unido y los Estados Unidos).

El estudio se concentró en la indicación vertical u horizontal, de dirección, provisional y de turismo de estos 13 países. Trata de la indicación para los ciclistas y los peatones, en el medio ambiente urbano e interurbano.

La comparación se efectuó con relación a las herramientas disponibles en cuanto a indicación, aportando ideas para desarrollar el ciclismo y la marcha sacando provecho de las prácticas extranjeras.

СИСТЕМА ДОРОЖНЫХ ЗНАКОВ для ПЕШЕХОДОВ и ВЕЛОСИПЕДИСТОВ

Сравнение правил и практики сигнализации в 13 странах

Недостаток физической активности в сочетании с частым использованием моторизованных транспортных средств в городской черте привел к распространению малоподвижного образа жизни. Это стало реальной проблемой с точки зрения общественного здравоохранения. Рост доли передвижения пешком и на велосипеде не только способствует улучшению нашего здоровья, но и уменьшает степень загрязнения воздуха и уровень шума, а также может привести к более широкому использованию общественного транспорта.

Для повышения привлекательности ходьбы и езды на велосипеде необходимо наличие соответствующей инфраструктуры. Она должна быть доступной и комфортной для каждого пользователя. Исследования показывают, что люди обладают весьма скромными знаниями о городской территории. Зачастую они представляют ее как архипелаг, состоящий из известных островков в океане неизведанного пространства. Именно поэтому легко узнаваемая и привычная система дорожных знаков, четко указывающих направления, расстояния и время пути — это инструмент, который сделает ходьбу и езду на велосипеде более привлекательными. Сегодня существует множество знаков и других указателей, зачастую установленных на местном уровне, которые не всегда отвечают этим критериям.

Данное исследование, проводимое Сегета в рамках Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ), представляет собой перечень правил и норм с указанием положительного опыта в отношении системы дорожных указателей для пешеходов и велосипедистов в тринадцати странах. Информация и примеры могут служить ориентиром для административно-территориальных образований или государств, желающих разработать систему подобных дорожных знаков. Кроме того, исследование может служить отправной точкой для стандартизации системы дорожных знаков для пешеходов и велосипедистов на международном уровне и, таким образом, способствовать пересмотру Венской конвенции о системе дорожных знаков и дорожном движении (1968 год) в рамках пропаганды активных способов передвижения и пешего и велосипедного туризма.

© Cerema 2014

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, créé le 1^{er} janvier 2014 par la fusion des 8 CETE, du Certu, du Cetmef et du Sétra.

Le Cerema est un établissement public à caractère administratif (EPA), sous la tutelle conjointe du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie et du ministère de l'Égalité des Territoires et du Logement. Il a pour mission d'apporter un appui scientifique et technique renforcé, pour élaborer, mettre en œuvre et évaluer les politiques publiques de l'aménagement et du développement durables, auprès de tous les acteurs impliqués (État, collectivités territoriales, acteurs économiques ou associatifs, partenaires scientifiques).

Toute reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement du Cerema est illicite (loi du 11 mars 1957). Cette reproduction par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du Code pénal.

Cet ouvrage a été imprimé sur du papier issu de forêts gérées durablement (norme PEFC) et fabriqué proprement (norme ECF).

L'imprimerie Jouve est une installation classée pour la protection de l'environnement et respecte les directives européennes en vigueur relatives à l'utilisation d'encre végétales, le recyclage des rognures de papier, le traitement des déchets dangereux par des filières agréées et la réduction des émissions de COV.

Coordination : Service édition du Cerema - Direction technique Territoires et ville
Mise en page : Cerema - Direction territoriale Normandie-Centre (Antoine Jardot)
Impression : Imprimerie Jouve – Tél.: +33 (0)1 44 76 54 40
Achévé d'imprimer : Avril 2014
Dépôt légal : avril 2014
ISBN : 978-2-37180-000-1

Cet ouvrage est en vente au Cerema - Direction technique Territoires et ville
Bureau de vente :
2, rue Antoine Charial - CS 33297
69426 Lyon Cedex 03 - France
Tél. : +33 (0)4 72 74 58 00
Fax : +33 (0)4 72 74 59 00
www.cerema.fr

La signalisation pour les cyclistes et les piétons

Comparaison des règles et pratiques de signalisation dans 13 pays

Le manque d'activité physique couplé avec l'usage fréquent de véhicules motorisés en zone urbaine a conduit à l'augmentation de la sédentarité. Cette dernière est devenue un réel problème de santé publique. Accroître la part modale de la marche et du vélo contribue non seulement à améliorer notre santé, mais également réduirait la pollution de l'air et le bruit, et pourrait également conduire à un plus grand usage des transports publics.

Afin d'accroître l'attractivité de la marche et du vélo, les infrastructures nécessaires doivent exister. Elles doivent être accessibles et offrir du confort pour chaque utilisateur. Les études montrent que les usagers ont très peu de connaissances du territoire urbain. Souvent, leur vision est celle d'un archipel constitué d'îles connues entourées d'océans inconnus. C'est pourquoi une signalisation facilement reconnaissable et familière, qui donne des directions claires et des indications sur les distances et les temps de parcours, est un outil pour rendre plus attractif la marche et le vélo. Aujourd'hui, il existe une multitude de panneaux et autres signaux, souvent développés localement, qui ne remplissent pas toujours ces critères.

Cette étude menée par le Cerema dans le cadre du plan paneuropéen transport santé environnement (PPE TSE) fournit un inventaire des règles et réglementations ainsi que des bonnes pratiques pour la signalisation piétonne et cycliste dans treize pays. Les informations et les exemples peuvent servir de référence pour les collectivités locales ou les états qui souhaitent développer une telle signalisation. L'étude pourrait également être un point de départ pour l'harmonisation au niveau international de la signalisation pour la marche et le vélo, et constituerait ainsi une contribution à la révision de la convention de Vienne sur la signalisation et la circulation routières (1968) en vue de la promotion des mobilités actives et de faciliter le tourisme lié à la marche et au vélo.

Résumé en anglais, en russe et en espagnol à la fin du document.

English, russian and spanish summary at the end of the work.

Резюме на французском, русском и на испанском языке в конце документа.

Ver la síntesis en inglés, en ruso i español al final del libro.

Connaissance et prévention des risques - Développement des infrastructures - Énergie et climat - Gestion du patrimoine d'infrastructures
Impacts sur la santé - Mobilité et transports - Territoires durables et ressources naturelles - Ville et bâtiments durables

Sur le même thème :

- *Piéton, usagers des lieux publics, un jalonnement pour tous* - CERTU, décembre 2013

ISBN : 978-2-37180-000-7

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement - www.cerema.fr

Direction technique Territoires et ville : 2, rue Antoine Charial - CS 33927 - F-69426 Lyon Cedex 03 - Tél : +33 (0)4 72 14 20 20

Siège social : Cité des mobilités - 25, avenue François Mitterrand - CS 92 803 - F-69674 Bron Cedex - Tél : +33 (0)4 72 14 30 30