

CERTU
CETE
Est

Etude sur la signalisation pour les cyclistes et les piétons

Royaume-Uni Cyclistes

Transport
Santé et
Environnement
Programme
Pan-Européen
(TSE PPE)

Septembre 2012



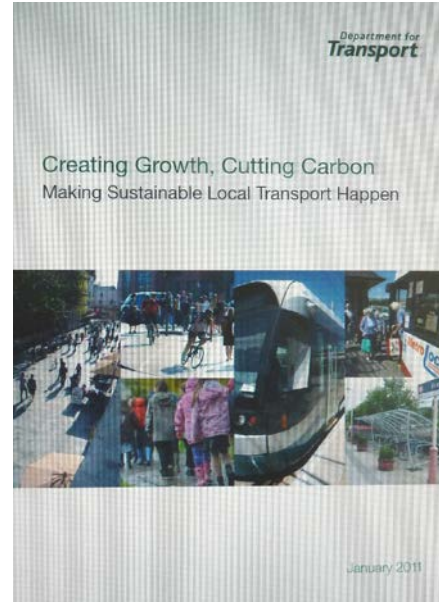
Contexte national

Le Royaume Uni ne dispose pas d'une « politique vélo » spécifique mais, dans le cadre de son livre blanc de janvier 2011 consacré à la « création de croissance et réduction de l'émission de carbone », le gouvernement affirme de façon claire son appui au développement des déplacements « actifs et durables ».

Cet engagement à aider les autorités locales, les mieux à même à faire évoluer les pratiques, se traduit par la création d'un fonds d'aide au développement des transports locaux durables d'un montant de 560 millions de livres sterling (environ 700 millions €). Ce fonds est destiné à soutenir les autorités locales en appuyant le développement des transports à faibles émissions de carbone sur leur territoire.

Sont notamment concernés les transports en commun, la marche à pied et le vélo.

Ce programme repose sur une évaluation des bienfaits pour la santé des modes actifs réalisée dans plusieurs villes ayant développé une politique d'incitation à la pratique de la marche à pied et de la bicyclette. (« Creating growth, cutting carbon. Making sustainable local transport happen" - Dépt. of Transport – janvier 2011).



Le **gouvernement britannique** travaille étroitement avec les acteurs du milieu cycliste, grâce à un forum ministériel afin d'encourager la pratique de la bicyclette.

Le ministère britannique des transports comporte un service consacré aux déplacements durables, dont les déplacements actifs. La prise en compte des piétons relève de différents domaines au sein du ministère des transports : sécurité routière, signalisation, projets d'infrastructures, etc.

Enfin, il existe des allègements fiscaux pour l'achat de bicyclettes destinées au trajet domicile – travail.

Au niveau local, les structures et organisations sont variées ; le domaine vélo, transversal, est généralement pris en charge par différents services. Ce sont les autorités locales qui assurent généralement le financement des aménagements cyclables.

Il convient de noter que le Royaume Uni dispose d'organisations non gouvernementales très actives qui peuvent financer le réseau cyclable ; la plupart du temps, grâce à des subventions émanant de différentes origines.

Les **associations** d'usagers permettent, pour les services publics, de disposer d'un retour sur les réalisations et émettent des propositions relatives à la politique définie. La principale association britannique agissant pour la bicyclette est **Sustrans** [www.sustrans.org.uk]. Le domaine d'action de cette association de bienfaisance est le transport durable ; elle œuvre activement afin de permettre aux personnes de se déplacer à pied, à bicyclette ou en transport public. Elle développe notamment le « National Cycle Network » (réseau national cyclable) de la Grande-Bretagne qui compte aujourd'hui environ 25 000 kilomètres (en 2012) et supportait 208 millions de trajets à vélo (1,5 millions d'usagers) en 2009.

Ce réseau est composé de routes jalonnées, de parcours de longue distance, de chemins touristiques hors circulation de routes tranquilles et de voies cyclables. Sustrans publie de nombreuses fiches techniques, dont une est consacrée au jalonnement des itinéraires cyclables (Direction signing on the national cycle network – 2006) ainsi qu'un guide consacré aux aménagements cyclables, de l'étude à la mise en œuvre (guidelines and practical details – 1997).

Réglementation et signalisation au niveau national

Au Royaume Uni, les règles, réglementations et la signalisation sont définies par l'état et elles s'imposent à toute collectivité locale qui doit les respecter. Le document de référence qui s'impose à tous est : « Traffic Signs Regulations and General Directions (TSRGD – 2002) » qui définit l'ensemble des panneaux et marquages, qu'ils soient de police ou de jalonnement.








Quelques dispositions réglementaires spécifiques au Royaume Uni :

- Le vélo est un véhicule ; il n'entre pas dans la même catégorie que les deux-roues motorisés,
- les cyclistes peuvent remonter les rues en sens interdit lorsque la signalisation les y autorise,
- ils ne sont pas autorisés à franchir les feux rouges en tourne à droite,
- ils peuvent circuler dans les aires piétonnes lorsque la signalisation les y autorise,
- ils peuvent utiliser la plupart des couloirs bus (très peu d'exceptions),
- la circulation sur trottoir leur est interdite, sauf signalisation contraire.





La signalisation de police relative aux vélos

Le vélo, étant un véhicule, est soumis à l'ensemble des panneaux de signalisation routière ; toutefois, certains panneaux et marquages lui sont spécifiques comme l'illustre le tableau ci-après (non exhaustif).

	Route tranquille
	Zone résidentielle
 	Voie cyclable Voie bus + vélos
	Traversée de cyclistes
	Interdit aux cyclistes
	Entrée d'un aménagement réservé aux cyclistes

	Entrée d'une voie réservée aux bus et cyclistes
	Pré-signalisation d'une voie bus + taxis + vélos
	Pré-signalisation d'une voie cyclable
 	Voie cyclable à contresens Voie bus + vélos à contresens
	Circulation des piétons et cyclistes sur espaces séparés
	route sans séparation piétons-vélos

	Traversée pour piétons et cyclistes gérée par feux avec bouton d'appel
	Panonceau "sauf cyclistes"
	Obligation pour les cyclistes de mettre pied à terre
	Parc de stationnement pour les vélos

	Présence d'un aménagement cyclable au carrefour
	Signal informant les piétons d'un débouché de cyclistes
	Fin d'aménagement cyclable
	Aménagement recommandé pour les cyclistes

Le jalonnement de direction

Le jalonnement est défini, tout comme la signalisation de police, par l'état ; sa mise en œuvre est généralement d'initiative locale ; elle doit respecter la réglementation nationale. Elle est fondée sur une hiérarchie du réseau ; chaque itinéraire est caractérisé par un numéro. Le fond est, en principe, bleu et s'accompagne, pour les itinéraires nationaux par un chiffre sur fond rouge et, pour les itinéraires régionaux, par un chiffre sur fond bleu (de 1 à 99 pour chacun des 10 secteurs géographiques). Les itinéraires locaux ne sont pas numérotés. L'ensemble de ces itinéraires compose le réseau cyclable national.

	Itinéraire à suivre pour rejoindre le réseau national		Panneaux de pré-signalisation routière indiquant un itinéraire cyclable
	Tourner à gauche pour suivre l'itinéraire national		
	Continuité de l'itinéraire national au prochain carrefour		Réseau cyclable national
	Balisage du réseau national		Réseau cyclable régional
	Destination touristique		Exemple d'aménagement cyclable en carrefour
	Panneau d'indication de direction/distance placé sur un itinéraire national et régional		Indication de deux itinéraires différents au prochain carrefour
	Itinéraire recommandé		Jalonnement d'un parking pour vélos
	Tourner à droite pour suivre l'itinéraire régional		
	Panneaux de police caractérisant l'itinéraire national suivi		

Distinction est faite entre la pré-signalisation et la signalisation de position.



Il est possible, avec l'autorisation du Département for Transport de remplacer des panneaux d'implantation impossible par un marquage au sol équivalent.

Le **jalonnement vélo à vocation touristique** est sur fond brun. Des mentions touristiques, sur fond brun, peuvent être ajoutées sur les panneaux (comme, par exemple, un point de vue).



La **signalisation des services** peut être intégrée dans les panneaux de jalonnement destinés aux cyclistes à l'aide de mentions telles que : mairie, bibliothèque, musée, etc. afin d'orienter les usagers vers les équipement publics, si nécessaire.

L'entretien de cette signalisation peut être assuré par les autorités locales ; celles-ci font souvent appel à Sustrans qui dispose d'unités spécialisées de contrôle : ces dernières relèvent les manques ou les dégradations en matière de signalisation et, après en avoir informé les autorités locales, elles peuvent être sollicitées pour mettre en place une signalisation provisoire.

Documents de référence

- Traffic Signs Manual (DfT – 1982)
- Cycle Infrastructure Design (DfT – 2008)
- TSRGD : Traffic Signs Regulations and General Directions – 2002
- Know your Traffic Signs (DfT – 2010)
- Traffic Signs Policy Paper – Signing the way (DfT – 2011)
- Sustrans : fiche technique "Direction Signing on a National Cycle Network" – 2006
- Sustrans : guide technique "guidelines and practical details » – 1997

Réglementation, signalisation et signalétique au niveau local

Régions et villes définissent leur propre politique d'itinéraires vélo ; cela relève de leur responsabilité.

La signalisation mise en œuvre doit être conforme à la réglementation nationale. Les règles, réglementations sont de la compétence de l'état qui définit les panneaux de signalisation et les marquages réglementaires.

Certaines d'entre elles ont mis au point leurs propres guides techniques et méthodologiques.

Guides techniques et méthodologiques locaux (non exhaustif) :

- London cycling design standards (transport For London)
- Cycling design guide (Nottinghamshire County Council – 2006)
- Cycle friendly design guide (Edinburgh – 2000)
- Direction signing (Cornwall County Council – 2005)
- Cycling Infrastructure : Design Guidance and Best Practice (Scotland)

Une initiative locale : London Cycle Highways

En 2010 la décision de réaliser des « voies rapides cyclables » a été prise dans le cadre du projet municipal de transport afin de faciliter les liaisons à vélo entre le centre de Londres et la périphérie (déplacements domicile – travail) et d'accroître de 400% la pratique de la bicyclette.

Ce projet se compose de 12 itinéraires radiaux. Deux d'entre eux (CS3 – 12,3 km et CS7 – 13,7 km) ont été réalisés en 2010 à titre expérimental ; le programme doit se poursuivre en 2013 – 2015, après les jeux olympiques. La composante principale de ce projet est, bien entendu, l'infrastructure ; mais il convient de noter que nombre de mesures complémentaires ont également été mises en œuvre, telles que :

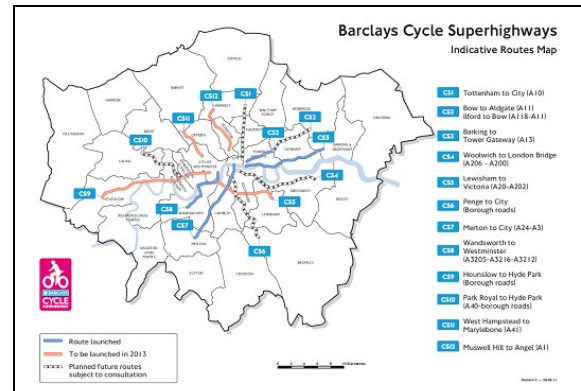
- l'accroissement de l'offre de stationnement,
- miroirs en carrefour pour améliorer la visibilité (angle mort),
- des incitations pour que les employeurs facilitent la pratique de vélo,
- des formations à l'usage du vélo,
- une communication forte sur les aménagements et leur fonctionnement,
- etc.

Les itinéraires aménagés se doivent d'être directs, confortables, rapides, continus y compris en intersection, lisibles, repérables et sûrs :

- revêtement de bonne qualité,
- lignes avancées de feux en carrefours,
- largeur minimale de 1,50 m,
- etc.

Un soin tout particulier a été porté sur la **signalisation** et la « repérabilité » de ces itinéraires :

- l'ensemble des itinéraires est peint en couleur bleue, ce qui permet une identification immédiate pour les cyclistes qui les utilisent ainsi sans hésitation, comme pour les usagers motorisés qui ont leur attention éveillée lorsqu'ils sont amenés à les croiser ;
- un marquage au sol composé de pictogrammes vélo implanté très régulièrement vient rappeler l'affectation de la voie ; ces pictogrammes sont complétés par le rappel de l'identifiant de l'itinéraire suivi ;
- Le jalonnement mis au point pour ces itinéraires est dérogatoire par rapport à la réglementation nationale : le nom de la cycle highway figure sur les panneaux avec un fond de couleur rose et les destinations sont accompagnées d'un temps de trajet et non d'une distance, comme prévu dans les textes. Ce choix, délibéré, a pour objectif de faire prendre conscience aux usagers de la voirie de la rapidité du vélo par rapport aux autres modes de transport.





Les premières évaluations qui ont porté notamment sur les usagers, l'évolution des usages et la perception des aménagements par ses utilisateurs montrent une hausse de la pratique, une réduction du temps de parcours et une amélioration de la régularité du temps de parcours. En heure de pointe, la CS7 supporte un trafic de l'ordre de 500 cyclistes.

Deux autres itinéraires radiaux (CS2 – 4,3 km et CS8 – 8,2 km) ont été réalisés en 2011, en tenant compte de l'expérience acquise grâce aux deux premiers aménagements expérimentaux.