

CERTU
CETE
Est

Etude sur la signalisation pour les cyclistes et les piétons

Synthèse

Septembre 2012

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



Etude sur la signalisation pour les cyclistes et les piétons (PPE TSE) Synthèse - Septembre 2012

Lors d'un atelier organisé par le P.P.E. T.S.E. à Batumi, en Géorgie en septembre 2010, consacré à la promotion de l'usage des modes de transports actifs (marche à pieds, vélo), les représentants des Etats membres ont présenté leurs actions et expériences 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 signalétique a intéressé les participants présents à Batumi.

La France, à titre de contribution aux travaux du programme, s'est proposée pour financer un point sur les dispositions existantes ou en cours de négociation au niveau international concernant la signalétique applicable pour les voies cyclables ou piétonnes, la durée des trajets à pied ou à vélo.

Objectif de l'étude :

L'étude a deux objectifs :

1. Faire 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 les États participants au P.P.E. T.S.E.

L'objectif final est de proposer un document, issu du processus de validation du P.P.E. T.S.E. dans le domaine de la signalisation destinée aux modes de déplacements doux et actifs sur lequel les collectivités ou les États pourraient s'appuyer lorsqu'ils souhaitent développer ce type de signalisation.

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.

Avancement de l'étude :

La rédaction des fiches résulte d'un recueil de données lourd fondé sur :

- les réponses de qualité très variable (+/- riches) au questionnaire relatif aux piétons et aux cyclistes,
- des entretiens,
- une recherche bibliographique.

	Réponses questionnaires reçues des Etats membres	Fiches piétons renseignées par le Cete (Fr)			Fiches cyclistes renseignées par le Cete (Fr)		
		V01	V02	VF	V01	V02	VF
Allemagne							
Autriche							
Belgique							
Espagne							
France							
Géorgie							
Macédoine							
Pologne							
Royaume-Uni							
Russie							
Suisse							
Ukraine							
Danemark							
Etats-Unis							
Italie							
Norvège							
Tchéquie							

Première colonne : en orange, les pays n'ayant pas répondu au questionnaire au 1 septembre 2012, en vert, les pays ayant répondu ;
 Colonnes V01, les fiches (vélo ou piéton) rédigées en version provisoire.

Premiers enseignements :

Il est nécessaire, en tout premier lieu, de comprendre l'organisation politique du pays et d'identifier quels sont les centres de décision en matière de réglementation.

Il ressort de ces premières analyses que la politique locale de signalisation est très liée à l'organisation du pays pour comprendre :

- qui porte la politique de signalisation;
- qui définit la réglementation, la signalisation;
- qui la met en œuvre sur le terrain;
- quel degré de liberté existe localement.

Dans des pays à pouvoir centralisé, comme la Norvège, la France, le Danemark, le Royaume-Uni, etc., la réglementation, la signalisation, sont définies par l'Etat et toute collectivité est tenue de les appliquer ; que cette signalisation s'applique à un réseau hiérarchisé ou non.

Dans des pays fédéraux, comme l'Allemagne, l'Autriche ou la Belgique, l'Etat fixe un cadre général et ce sont les régions qui définissent, en fonction de la politique mise en œuvre localement, leur propre signalisation de jalonnement.

On notera que la signalisation de police est, en règle générale, définie par l'Etat, quelle que soit l'organisation du pays, dans le respect de la convention de Vienne ; il existe une plus grande hétérogénéité dans les pratiques pour le jalonnement, certains pays n'ayant actuellement aucun élément sur cette thématique, ni réglementation ni recommandation.

Remarquons cependant que la mise en œuvre de la signalisation, qu'il s'agisse de police ou de jalonnement, relève le plus souvent des autorités locales.

Certains pays ont défini et mettent en œuvre des « plans nationaux modes de déplacements doux et actifs », comme l'Allemagne, le Royaume-Uni ou la France ; ces plans, dont le contenu porte sur le soutien à la réalisation d'aménagements, sur des campagnes de communication relatives au rôle de la pratique du vélo et de la marche à pieds vis à vis de la santé, etc. s'accompagnent parfois de fonds destinés à financer les actions décidées localement.

Le rôle des associations plus ou moins institutionnelles et la nature de leurs actions sont très variables d'un pays à un autre. Elles constituent, là où elles existent, un maillon essentiel pour le développement de la pratique de la marche à pieds et du vélo.

- En Allemagne, comme en Autriche, on trouve des organismes (le FGSV, ...) qui travaillent pour le gouvernement fédéral sur la réglementation et qui, par ailleurs, élaborent également des guides techniques ou méthodologiques ;
- En France, les associations relatives au vélo (nombreuses) ont souvent un rôle de défense des usagers, de proposition et de revendication ; pour les piétons, la F.F.R.P. et le club vosgien (pour l'est de la France) ont défini chacune leur signalisation et la mettent en œuvre sur le terrain, en partenariat avec les collectivités locales pour la F.F.R.P. ou indépendamment pour le club vosgien ;
- En Italie, la F.I.A.B. pallie l'absence de réglementation pour le jalonnement vélo en proposant un ensemble cohérent de panneaux qui sert souvent de base au jalonnement mis en place localement par les collectivités ;
- Au Royaume-Uni, pays où la signalisation est définie par l'Etat, Sustrans « porte » le projet de schéma national vélo et intervient localement, à la demande de collectivités, pour l'entretien du jalonnement ;
- En Suisse, le rôle de la « Suisse à vélo », pour citer un exemple parmi d'autres, est analogue à celui de Sustrans ; cette association vulgarise en outre la réglementation auprès des C.L. et se substitue parfois à celles-ci pour la mise en œuvre.

Pour conclure provisoirement :

L'hétérogénéité parfois constatée dans la signalisation de jalonnement ne semble pas constituer un inconvénient rédhibitoire pour la pratique de la marche à pieds et de la bicyclette ; sous réserve, bien entendu, que la qualité de la signalisation, sa lisibilité et la cohérence dans son organisation locale soient au rendez-vous.

En simplifiant quitte à caricaturer, certains pays ont pour culture une forte implication des associations et du niveau local pour impulser la mise en place de signalisation modes doux (bottom up), d'autres ont une culture différente dans laquelle la mise à disposition d'un cadre réglementaire au niveau national agit comme un stimuli pour l'action locale (top down) montrant qu'il est possible et souhaitable d'agir. De façon plus réaliste, on retrouve souvent des mouvements ascendants et descendants. Ce qui montre l'intérêt tant au niveau de l'Etat d'offrir un cadre, qu'au niveau local de mettre en place des politiques au plus près-des usagers.