

CERTU
CETE
Est

Etude sur la signalisation pour les cyclistes et les piétons

Royaume-Uni

Piétons

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

Septembre 2012



Contexte national

Le Royaume Uni ne dispose pas d'une « politique piéton » 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).

Les personnes à mobilité réduite ne font pas l'objet de textes spécifiques, mais l'obligation de les prendre en compte est intégrée, de fait, dans la loi sur l'égalité de 2011 (equality act 2011) qui s'impose à tous les organismes publics.

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.

Au niveau local, les structures et organisations sont variées ; le domaine piéton, transversal, est généralement pris en charge par différents services.

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.

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 :

- La «home zone », qui concerne essentiellement les quartiers résidentiels et constitue un des volets de la politique urbaine de déplacements, a pour vocation la promotion des modes doux. La vitesse conseillée maximale est de 20 m/h (37 km/h environ). Les piétons n'y sont pas prioritaires. Il s'agit d'affirmer, par cette signalisation, que l'espace est partagé entre les usagers motorisés et les autres.
- La « quiet lane » qui concerne les routes secondaires en milieu rural, privilégiées pour les piétons, cyclistes et cavaliers ; les automobilistes doivent y circuler à vitesse modérée (35 m/h vitesse maximale conseillée, soit environ 65 km/h).



–

- La possibilité de mélanger piétons et cyclistes sur un même aménagement.



La signalisation de police relative aux piétons (non exhaustif)

	Route tranquille		Interdit aux piétons
	Zone résidentielle		Entrée de zone piétonne
	Passage piéton		Rampe de passage dénivelé
	Présence de piétons		Escaliers
	Présence d'enfants		Circulation des piétons et cyclistes sur espaces séparés
	Traversée de personnes fragiles ou handicapées		route sans séparation piétons-vélos

La signalisation de jalonnement

Cette signalisation est définie par la réglementation qui insiste sur l'importance du contraste entre la mention littérale et la couleur retenue pour le fond du panneau. Le choix de cette couleur n'est pas imposé. Le fond est généralement bleu et les lettres de couleur blanche. Il comprend généralement une figurine piétonne. En centre ville, d'autres couleurs peuvent être utilisées et la figurine peut être omise. Ces signaux peuvent comprendre une mention de distance (une mention de temps n'est pas réglementaire à ce jour).

Le jalonnement piéton à vocation touristique est sur fond brun, celui des sentiers publics, sur fond vert.

Un sentier piéton ouvert au public peut être doté d'un balisage par flèches jaunes (fond indifférent) ; pour les chemins (piétons + cavaliers), ce balisage est fait de flèches bleues.



Documents de référence

- TSRGD : Traffic Signs Regulations and General Directions – 2002
- Traffic Signs Policy Paper – octobre 2011
- Know Your Traffic Signs – 2010
- Transport Act 2000

Réglementation, signalisation et signalétique au niveau local

Régions et villes définissent leur propre politique d'itinéraires piétons ; 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.

Des adaptations mineures de la signalisation peuvent être autorisées après avis de l'état, notamment la création de symboles spécifiques pour le jalonnement.

Signalisation touristique et de services

Celle-ci est assurée par les panneaux de jalonnement traditionnels décrits précédemment.

Certaines villes mettent en œuvre un système de repérage fondé sur une signalétique adaptée (Londres, Bristol, etc.). Cette signalétique, qui ne relève pas du champ de la signalisation réglementaire s'appuie fortement sur des mats d'information en mettant en œuvre une méthodologie très rigoureuse. Elle sera développée comme exemple dans la suite de cette fiche.

Documentation technique

- Cf. réglementation et signalisation au niveau national
- Traffic Signs Manual – 1982



Legible London... [www.tfl.gov.uk/microsites/legible-london]

C'est un système de jalonnement à destination des piétons mis au point par Transport For London (TFL) qui est l'organisme public local responsable de la gestion des transports de la ville de Londres et du Grand Londres. TFL gère notamment le métro de Londres et les transports dits « de surface » tels que les voies navigables (Tamise), les bus, les voies cyclables, les espaces piétons, la circulation, le péage urbain, les taxis, etc.

Ce système global de signalisation destiné à permettre un repérage facile des piétons dans la ville a commencé à être mis en œuvre, après une réflexion méthodologique lourde, en 2007.

Les objectifs de base assignés à ce système de repérage sont :

- être prévisible, c'est-à-dire que l'information doit correspondre à l'attente de l'utilisateur et être logique et cohérente, qu'elle ne doit pas surprendre (uniformité),
- être à « échelle humaine » et de la marche à pied, c'est-à-dire, quelques minutes,
- être pertinent, en ne donnant ni trop, ni trop peu d'informations,
- se dévoiler progressivement, en donnant la bonne information au bon moment et, seulement, l'information utile,
- être adapté à l'utilisateur et à sa condition : certains piétons recherchent simplement une direction, d'autres, un itinéraire à suivre, y compris les points de traversée.

Ce système repose sur un découpage préalable de la commune ou de l'agglomération en régions ou villages.

Sont ensuite déterminés les lieux (rues, quartiers, nœuds de transport, portes, etc.) où seront implantés les « totems » (appelés monoliths et miniliths) qui serviront de points d'information et d'orientation pour les usagers ; une interdistance d'environ 400 m (5 minutes de marche) est souhaitable.



Ces totems sont complétés par des panneaux indicateurs qui permettent de baliser la direction, guider dans des environnements complexes et conforter le piéton sur son itinéraire.



Les totems sont la pierre angulaire du système ; l'exemple schématisé ci-après n'a pas la prétention de couvrir l'ensemble des éléments mis en place à Londres et dans son agglomération, mais plus simplement d'illustrer les grands principes de l'organisation mise en œuvre.

Cette présentation synthétique ne fait qu'effleurer tout le travail préalable de cartographie et sa traduction pour l'utilisateur :

- choix des « régions » ou « villages », complété par celui des quartiers, rues, etc. pour localiser le totem,
- choix des directions (et leur nombre) qui figurent sur le totem, en veillant à la lisibilité de l'ensemble et à ne pas noyer le piéton par un trop-plein d'informations,
- plans à différentes échelles permettant le repérage systématique des rues, de leur nom, des bâtiments caractéristiques, des stations de transports, des voies d'eau, des espaces et passages piétons et, éventuellement complétés par la mention des sites connus, touristiques, attractifs, repérables et identifiables (grands magasins, cinémas, etc.),
- l'indication du temps de parcours, pour un marcheur, nécessaire pour atteindre certains lieux de destination vient compléter les plans.





REGION-VILLAGE

Situation (Rue, quartier ...)

Situation 1
Situation 2

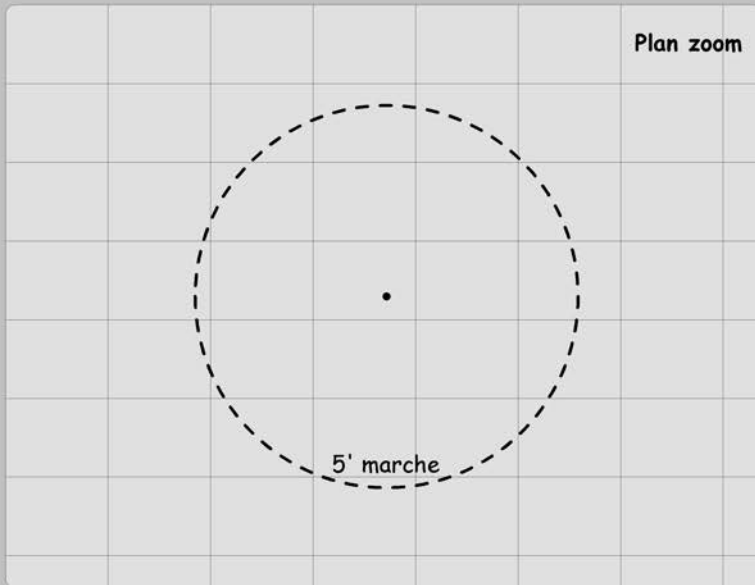
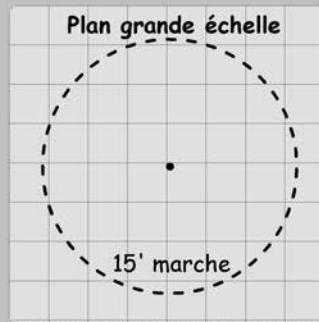
← Situation 1
Situation 2
Situation 3

→ REGION 1
REGION 2
Situation 1
Situation 2

Walking from here

Station TC 1.....	---- minutes
Station TC 2.....	---- minutes
Station TC 3.....	---- minutes
Station TC 4.....	---- minutes

monument.....	---- minutes
parc.....	---- minutes
hospital.....	---- minutes
nnnnnn.....	---- minutes



Street finder

E5Street
C1Place
D2Square

Destination finder

C4Museum
G5University
D2Hospital

Key

- Underground station
- National rail station
- Bus station
- Bus stop

Informations touristiques (téléphone, internet)

