



Octobre 2015

# Quel panneau pour quel chemin?

Signalisation appropriée pour les piétons et le cyclistes

Recommandations

Pascal Regli  
Dominik Bucheli  
Thomas Schweizer

[www.mobilitepietonne.ch](http://www.mobilitepietonne.ch)



Fussverkehr Schweiz  
Mobilité piétonne Suisse  
Mobilità pedonale Svizzera

## **Impressum**

Titre	Quel panneau pour quel chemin? Signalisation appropriée pour les piétons et les cyclistes Recommandations
Elaboration	Mobilité piétonne Suisse Klosbachstrasse 48 8032 Zurich <a href="http://www.mobilitepietonne.ch">www.mobilitepietonne.ch</a>  Pascal Regli, géographe / ing. trafic SVI Dominik Bucheli, géographe Thomas Schweizer, géographe / ing. trafic SVI
Accompagnement technique	Pro Velo Suisse: Christoph Merkli, Géographe Office fédéral des routes OFROU : Gabrielle Bakels, Domaine mobilité douce Stefan Huonder, Domaine règles de la circulation
Editeur	Mobilité piétonne Suisse Avec le soutien de l'Office fédéral des routes OFROU, Domaine mobilité douce
Photos	Mobilité piétonne Suisse / Pro Velo Suisse
Téléchargement	<a href="http://www.mobilitepietonne.ch">www.mobilitepietonne.ch</a>  Zurich, octobre 2015

## Table des matières

1	Situation de départ et objectifs .....	4
2	Bases légales.....	4
2.1	Voie de circulation ou espace dédié à la marche ?.....	4
2.2	Signaux de prescription rouges .....	5
2.3	Signaux de prescription bleus.....	6
2.4	Signaux d'indication.....	7
3	Potentiels d'amélioration de la signalisation .....	8
4	Recommandations .....	9
4.1	Recourir à une signalisation uniforme.....	9
4.2	Recourir au moins de signaux possible et à des signaux compréhensibles.....	9
4.3	Considérer la signalisation et le marquage comme une entité commune.....	9
4.4	« Préférer les signaux bleus aux signaux rouges » .....	10
4.5	Tenir compte de l'effet de la signalisation sur l'orientation .....	10
4.6	Vérifier systématiquement la signalisation .....	10
4.7	Mise en œuvre par étape .....	11
5	Bases légales et normes de référence.....	11

# Quel panneau pour quel chemin? Signalisation appropriée pour les piétons et les cyclistes

---

## 1 Situation de départ et objectifs

Une vaste palette de signaux est disponible dans les bases légales juridiques pour désigner les chemins principalement conçus pour accueillir les piétons et les cyclistes (Loi fédérale sur la circulation routière LCR, Ordonnance sur la signalisation routière OSR, Ordonnance sur les règles de la circulation routière ORC). La pratique montre que ces possibilités ne sont pas toujours utilisées de la manière la plus adéquate. Il existe un nombre considérable de solutions incorrectes ou incohérentes. Dans le but de faciliter la signalisation correcte et uniforme des chemins destinés aux piétons et aux cyclistes, le présent document :

- présente les bases légales en vigueur,
- illustre des exemples typiques de signalisation qu'il est possible d'améliorer,
- propose des recommandations en matière de signalisation.

Il convient d'insister sur le fait que procéder à l'inventaire systématique de la signalisation existante pour les piétons et les cyclistes constitue une étape initiale essentielle avant de définir les signaux corrects et adaptés aux divers cas de figure.

## 2 Bases légales

### 2.1 Voie de circulation ou espace dédié à la marche ?

Il convient en règle générale de différencier les espaces dédiés à la marche<sup>1</sup> des voies de circulation. Les espaces dédiés à la marche peuvent être situés en hauteur par rapport à la chaussée (trottoir), en être séparés physiquement (chemins piétons le long de la chaussée) ou suivre un itinéraire propre (chemin piéton). Si certains véhicules sont exceptionnellement autorisés à circuler sur les espaces dédiés à la marche, ceux-ci doivent conduire de manière particulièrement prudente et accorder la priorité aux piétons ainsi qu'aux usagers d'engins assimilés à des véhicules<sup>2</sup> (art. 41 alinéa 2 OCR). Les véhicules sont en revanche prioritaires face aux piétons sur la chaussée (art. 47, alinéa 6 OCR).



Les trottoirs séparés physiquement de la chaussée n'ont pas besoin de signaux spécifiques.

Sur les espaces dédiés à la marche, le recours à des signaux de prescription n'est souvent pas nécessaire. Il n'est pas non plus nécessaire de signaler les trottoirs, la séparation physique suffit. Conformément à l'article 43 alinéa 1 LCR, il n'est pas autorisé de circuler sur des chemins qui ne sont manifestement pas autorisés à la circulation des véhicules, même sans signalisation.



Sur des chemins où l'accès des véhicules est empêché par des barrières, aucune signalisation n'est nécessaire.

De manière de plus en plus fréquente, l'interdiction de circuler est signifiée par la présence de marches d'escaliers qui coupent le chemin, par un gabarit de chaussée particulièrement étroit, le revêtement (naturel, en pierre, en dalles ou pavés) ou par des obstacles placés volontairement de manière à empêcher de circuler (potelets ou barrières). En cas d'incertitude, il convient toutefois de placer un signal pour des raisons de sécurité juridique.


---



<sup>1</sup> Le terme espace dédié à la marche regroupe tous les espaces auxquels l'accès est réservé exclusivement ou principalement aux piétons, comme les trottoirs, les chemins piétons, les zones piétonnes mais aussi les espaces qui ne sont pas définis par la législation routière, comme par exemple les places ou les élargissements de trottoirs ou de chemins formant des placettes, ainsi que les espaces de séjour où on ne peut (ne devrait) pas circuler.

<sup>2</sup> Les règles de circulations valables pour les piétons s'appliquent aux usagers d'engins assimilés à des véhicules. (art. 50a, alinéa 1 OCR).

## 2.2 Signaux de prescription rouges

« Les signaux de prescription rouges » (interdictions générales ou partielles de circuler) font partie de la signalisation de la chaussée. Même lorsque certaines catégories de véhicules ne sont pas autorisées à circuler dans les espaces munis de ce type de signaux, les véhicules qui y sont admis (même de manière exceptionnelle) conservent le droit de priorité. En localité, la vitesse maximale admise est la « limite générale 50 km/h » mais la vitesse doit être adaptée aux circonstances, conformément à l'article 32 LCR.









Véhicules autorisés : l'étendue de la validité des signaux peut être spécifiée au moyen d'une plaque complémentaire. Les mots « sauf » ou « autorisés » joints à un symbole ou un autre texte signifient que le signal n'est pas valable pour le type d'usager de la route indiqué (voir art. 63 OCR). L'étendue de validité de l'interdiction de circuler peut ainsi être suspendue pour certains groupes d'usagers ou certaines activités, de manière temporaire ou constante, comme par exemple pour les livreurs, les clients d'hôtels, les taxis, les riverains, les personnes autorisées etc. La plaque complémentaire «  autorisés » peut être combinée à l'interdiction générale de circuler ou au signal accès interdit.

Signal	Désignation	Autorisation pour les				
		Piétons	Engins assimilés à des véhicules	Vélos	Vélos électriques légers	Autres vélos électriques
	Interdiction générale de circuler (Signal 2.01)	Oui	Oui	Non	Non	Non
	Interdiction générale de circuler (Signal 2.01) avec plaque complémentaire	Oui	Oui	Oui	Oui	Non
	Accès interdit (Signal 2.02)	Oui	Oui	Non	Non	Non
	Accès interdit (Signal 2.02) avec plaque complémentaire	Oui	Oui	Oui	Oui	Non
	Circulation interdite aux cycles et cyclomoteurs (Signal 2.05)	Oui	Oui	Non	Non	Non
	Circulation interdite aux cyclomoteurs (Signal 2.06)	Oui	Oui	Oui	Oui	Non
	Circulation interdite aux voitures automobiles, motos (Signal 2.13)	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
	Circulation interdite aux voitures automobiles, motos, cycles (Signal 2.14)	Oui	Oui	Oui	Oui	Non
	Accès interdit aux piétons (Signal 2.15)	Non	Non	Oui	Oui	Oui
	Circulation interdite aux engins assimilés à des véhicules (Signal 2.15.3)	Oui	Non	Oui	Oui	Oui

Tab. 1 Signaux de prescription rouges (interdiction de circuler).

## 2.3 Signaux de prescription bleus


Les chemins pour piétons et les pistes cyclables sont décrits dans la législation routière comme des « pistes et chemins particuliers ». Ils sont signalés au moyen de signaux de prescription bleus et sont destinés aux piétons et aux cyclistes. Si une piste cyclable ou un chemin pour piétons jouxte une chaussée, les usagers concernés ont l'obligation d'emprunter ces itinéraires. Si un chemin est destiné simultanément aux piétons et aux cyclistes<sup>3</sup>, les cyclistes sont tenus de prêter attention aux piétons et, là où la sécurité l'exige, de les avertir voire de s'arrêter si nécessaire (article 33 alinéa 4 OCR). Cette formulation revient à donner un droit de priorité aux piétons. La vitesse doit être adaptée au flux de piétons.

Signaux	Désignation	Autorisation pour les				
		Piétons	Engins assimilés à des véhicules	Vélos	Vélos électriques légers	Autres vélos électriques
	Chemin pour piétons (Signal 2.61)	Oui	Oui	Non	Non	Non
	Chemin pour piétons « cycles autorisés » (Signal 2.61 avec plaque complémentaire)	Oui	Oui	Oui	Non	Non
	Piste cyclable (Signal 2.60)	Oui, si absence de trottoir / chemin pour piétons	Oui, si absence de trottoir / chemin pour piétons	Oui	Oui	Oui
	Piste cyclable et chemin pour piétons avec partage de l'aire de circulation (Signal 2.63)	Oui, sur la surface attribuée	Oui, sur la surface attribuée	Oui, sur la surface attribuée	Oui, sur la surface attribuée	Oui, sur la surface attribuée
	Piste cyclable et chemin pour piétons sans partage de l'aire de circulation (Signal 2.63.1)	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
	Zone piétonne (Signal 2.59.3)	Oui	Oui	Non	Non	Non
	Zone piétonne « Cycles autorisés » (Signal 2.59.3 avec plaque complémentaire)	Oui	Oui	Oui	Oui	Non
	Zone de rencontre (Signal 2.59.5)	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui

Tab. 2 Signaux de prescription bleus.

<sup>3</sup> Le thème de l'équitation (allée d'équitation) n'est pas développé ici.




Les précisions suivantes sont valables concernant les différents signaux de prescription et signaux de zones bleus :

- La circulation est interdite à tous les véhicules sur les chemins pour piétons (signal 2.61). Le signal correspond à une interdiction générale de circuler. Exceptionnellement, les cycles peuvent y être autorisés au moyen d'une plaque complémentaire «  autorisés ». D'autres exceptions ne sont pas prévues.
- Les pistes cyclables (signal 2.60) sont réservées aux cyclistes. En l'absence de trottoir ou de chemin pour piétons, les piétons sont néanmoins autorisés à emprunter la piste cyclable.
- Sur les pistes cyclables et chemins pour piétons avec partage de l'aire de circulation (signal 2.63), chaque catégorie d'usagers doit utiliser la surface qui lui est attribuée par le pictogramme correspondant.
- Piétons et cyclistes peuvent se déplacer librement sur les pistes cyclables et chemins pour piétons sans partage de l'aire de circulation (signal 2.63.1). Les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs doivent cependant faire attention aux piétons.
- Il y a interdiction générale de circuler dans les zones piétonnes (signal 2.59.3). Le régime de circulation correspond à peu près à la signalisation de zone au moyen du signal 2.01 « interdiction générale de circuler ». Si l'accès à certains véhicules est autorisé dans une zone piétonne, ceux-ci sont tenus de circuler tout au plus à l'allure du pas et d'accorder la priorité aux piétons. Dans de nombreux cas, les vélos en général ainsi que d'autres types de véhicules sont autorisés à circuler durant des plages horaires spécifiques, ou alors la circulation est ouverte pour des groupes d'usagers ou des activités définies.
- Dans les zones de rencontre (signal 2.59.5), tous les usagers sont admis. Les piétons ont la priorité et la vitesse maximale autorisée est de 20 km/h.

## 2.4 Signaux d'indication

Les signaux d'indication procurent des informations complémentaires qui servent à s'orienter et influencent le comportement. Ces compléments permettent d'apporter des précisions, par exemple :

- Dans une rue à sens unique, le signal d'indication 4.08.1 montre que les cycles sont autorisés à circuler en sens inverse.
- Le signal « Impasse » (4.09) indique que la rue est sans issue. Jusqu'à présent dans la pratique, les informations étaient uniquement destinées aux conducteurs de véhicules motorisés. Le signal « impasse avec exception » (4.09.1) (nouveau à partir du 01.01.2016) permet d'indiquer la continuité pour les piétons et les cyclistes, malgré l'indication impasse.

		
Sens unique avec circulation de cyclistes en sens inverse (Signal 4.08.1)	Impasse avec exceptions (Signal 4.09.1); continuité piétonne uniquement	Impasse avec exceptions (Signal 4.09.1); continuité piétonne et cyclable

Tab. 3 Signaux d'indication.

### 3 Potentiels d'amélioration de la signalisation

Quelques situations typiques de signalisation erronées ou présentant un potentiel d'amélioration pour les piétons et les cyclistes sont présentées ci-après :

Catégorie	Exemple	Signal approprié
<p><b>Signalisation multiple</b> Les signalisations multiples ne sont pas autorisées. Le signal chemin pour piétons induit déjà l'interdiction générale de circuler. La signalisation à double peut laisser conclure à tort que le signal chemin pour piétons ne suffit pas.</p>		 Chemins pour piétons (Signal 2.61)
<p><b>Interdiction de circuler au lieu de chemin pour piétons</b> Des liaisons piétonnes évidentes sont fréquemment munies du signal interdiction de circuler. Le signal chemin pour piétons soulignerait l'autorisation d'accès au public ainsi que le droit d'entrer ou de traverser.</p>		 Chemin pour piétons (Signal 2.61)
<p><b>Zone interdite à la circulation au lieu de zone piétonne</b> La zone est certes désignée comme une zone piétonne, mais le signal est celui de l'interdiction générale de circuler. Chemin pour piétons et Circulation interdite aux engins assimilés à des véhicules (signal 2.61) (signal 2.15.3).</p>		 Zone piétonne (Signal 2.59.3)
<p><b>Signaux « inventés »</b> On rencontre fréquemment des signaux qui ne sont pas prévus dans l'ordonnance sur la signalisation. Ces signaux ne sont pas autorisés. Signaler correctement garantit une meilleure compréhension ainsi que la sécurité juridique.</p>		 et  Chemin pour piétons (Signal 2.61)      Circulation interdite aux engins assimilés à des véhicules (Signal 2.15.3)
<p><b>La continuité pour les piétons et les cycles n'est pas visible</b> On ne voit souvent pas si les routes de desserte sont sans issues pour tous les usagers de la route, ou s'il existe une continuité pour les piétons et les cyclistes.</p>		 « Impasse avec exceptions » 4.09.1
<p><b>Le marquage contredit les signaux</b> Le marquage ne correspond pas à la signalisation. Exemple : sans compter la signalisation multiple inutile, pris séparément, le pictogramme vélo peut être interprété comme un octroi de priorité aux cycles sur cette surface. Les deux catégories d'utilisateurs autorisés à emprunter ce chemin devraient être marquées au sol.</p>		 Piste cyclable et chemin pour piétons sans partage de l'aire de circulation (Signal 2.63.1)

Tab. 4 Exemples typiques de potentiels d'amélioration de la signalisation.



## 4 Recommandations

Les principes suivants sont recommandés pour la signalisation de chemins uniquement ou principalement destinés aux piétons et aux cyclistes :

- Recourir à une signalisation uniforme,
- Utiliser aussi peu de panneaux que possible, et choisir les plus compréhensibles,
- Considérer les signaux et le marquage comme une unité,
- Préférer les signaux bleus aux signaux rouges,
- Tenir compte de la fonction d'orientation de la signalisation,
- Vérifier systématiquement la signalisation,
- Mettre en œuvre par étape.

### 4.1 Recourir à une signalisation uniforme

Il est souhaitable de recourir à des signaux similaires dans des situations comparables. Il sera plus difficile pour les usagers de comprendre et d'accepter la signalisation si, là où les autorisations et les restrictions d'accès sont pourtant semblables, des liaisons de même type sont signalées différemment. Les plaques complémentaires devraient également être employées de manière uniforme et les textes formulés de façon identique.


Mauvais exemples fréquents :

- Un chemin pour piétons est signalé au moyen du panneau 2.61 « Chemin pour piétons », sa continuation par contre avec un signal « Interdiction générale de circuler » (2.01).
- Interdiction de circuler dans une direction, et dans l'autre aucun signal.
- Signalisation d'une liaison cyclable avec un panneau « Circulation interdite aux voitures automobiles et motocycles » (signal 2.13), puis signal « Piste cyclable » (2.60) pour la continuation de l'itinéraire.
- La possibilité de traverser une impasse pour les piétons et les cyclistes est parfois indiquée, parfois pas, alors que dans chaque cas, il est possible de poursuivre son itinéraire à pied ou à vélo.

Règle d'or :

- Recourir à une signalisation identique dans des situations comparables.

### 4.2 Recourir au moins de signaux possible et à des signaux compréhensibles

Le nombre de panneaux devrait être réduit au minimum. Les précisions indiquées sur les plaques complémentaires doivent être simples et compréhensibles pour tous. Il est plus facile de saisir le message transmis par des pictogrammes que par du texte. Par exemple, la plaque complémentaire «  autorisés » est préférable à la plaque complémentaire « cycles autorisés ». Si la validité de l'interdiction de circuler est levée durant un certain temps ou pour des activités particulières, l'autorisation de circuler devrait, toute proportion gardée, également être octroyée en conséquence.

Une signalisation trop détaillée ne sera pas comprise et sera moins prise en considération.

Règles d'or :

- Veiller à avoir une signalisation simple et compréhensible.
- Vérifier à chaque emplacement de signal ou de marquage si le même effet juridique peut être atteint en recourant à moins de signaux ou de texte.
- Remplacer les signaux « inventés » et recourir aux signaux compatibles avec l'OSR.

### 4.3 Considérer la signalisation et le marquage comme une unité

De nombreux piétons et cyclistes sont davantage attentifs au marquage au sol qu'aux signaux routiers. La signalisation et le marquage constituent pour cette raison une entité qu'il s'agit d'harmoniser. Des situations dangereuses peuvent émerger si ces deux éléments se contredisent. Les contradictions entre le régime de circulation en vigueur et les itinéraires que l'on souhaite proposer aux usagers doivent être résolues.

Exemple :

- Marquer uniquement des pictogrammes vélos sur une piste cyclable et un chemin pour piétons sans partage de l'aire de circulation (signal 2.63.1) peut être interprété comme un octroi de priorité aux cycles et peut provoquer des conflits entre piétons et cyclistes. Compléter le marquage avec le pictogramme piéton facilite la compréhension de la surface commune. Il est recommandé de placer les pictogrammes l'un au dessus de l'autre et non côte à côte pour éviter l'interprétation d'une surface partagée.

Règles d'or :

- La signalisation et le marquage pour les piétons et les cyclistes doivent concorder.
- Le marquage soutient visuellement le régime de trafic en vigueur et doit optimiser le guidage du trafic.

#### 4.4 « Préférer les signaux bleus aux signaux rouges »

Communiquer positivement plutôt que négativement : le signal de prescription bleu indique qui est l'utilisateur principal d'une chaussée ou d'un chemin, et pas qui n'a pas le droit de l'emprunter (signaux rouges). La signalisation bleue s'adresse aux principaux usagers d'une liaison, qui se sentent ainsi directement concernés.

Exemple :

- Ce principe va être appliqué lors de la mise en œuvre du concept de circulation dans le centre ville de Bâle. Il prévoit une zone accueillante pour les piétons. L'interdiction de circuler sera dans la mesure du possible indiquée au moyen des signaux chemin pour piétons et piste cyclable. Les zones interdites à la circulation seront signalées au moyen du signal zone piétonne.

Règle d'or :

- Utiliser lorsque c'est possible les signaux de prescription bleus plutôt que les rouges.

#### 4.5 Tenir compte de l'effet de la signalisation sur l'orientation

Les signaux de prescription bleus pour les piétons et les cycles sont utilisés pour indiquer le régime de circulation en vigueur (qui a le droit d'utiliser une aire de circulation). Ils procurent de fait l'information que la liaison continue pour ces modes et jouent en ce sens un rôle de panneau d'orientation.





Règle d'or :

- Tenir compte de l'effet des signaux de prescription bleus sur l'orientation.

#### 4.6 Vérifier systématiquement la signalisation

Une analyse systématique de l'existant est recommandée afin de pouvoir adapter la signalisation pour les piétons et les cyclistes de manière cohérente. Cette analyse comprend les étapes suivantes :

- Relever tous les signaux de prescription en place qui servent avant tout aux piétons et aux cyclistes,
- Tester les chemins non signalés,
- Vérifier si les contre sens cyclables peuvent être autorisés dans les rues à sens unique,
- Relever l'emplacement des signaux sur un plan,
- Elaborer une liste ou une base de données comprenant :
  - une courte description de la situation,
  - une évaluation individuelle grossière de chaque situation,
  - la proposition de remplacement des signaux y c. en proposant d'éventuelles modifications.
- Définir les besoins d'action de manière générale et fixer des priorités.

Emplacement et situation				Signalisation actuelle		Intervention et arguments			Nouvelle signalisation	
N°	Image	Rue et localisation	Continuité	Signal	Plaque complémentaire	Besoin d'action	Type d'action	Argument et remarque	Signal	Plaque complémentaire
417		Im Stumpfen / direction Unterweg	piétons / cyclistes	 2.14 art. 19 OSR	-	oui	modifier le signal et la plaque complémentaire	octroyer la priorité aux piétons	 2.61 art. 33 OSR	 autorisés

Tab. 5 Elaboration d'une liste des besoins d'action pour modifier les signaux pour les piétons et les cycles.

#### 4.7 Mise en œuvre par étape

L'adaptation de la signalisation pour la rendre plus pratique pour les piétons et les cyclistes a un impact financier relativement restreint, en particulier si on profite des travaux courants d'exploitation et d'entretien pour l'organiser et y procéder. Un processus par étapes est proposé pour la mise en œuvre. Les réflexions suivantes sont déterminantes :


##### **Première priorité – remplacer les mauvais signaux :**

L'expérience montre que seule une faible part des besoins d'action concerne des signaux véritablement faux, conduisant à des situations peu claires sur le plan juridique. Il s'agit généralement de :

- signalisations multiples,
- signaux qui contredisent l'OSR,
- situations où l'effet combiné des signaux et du marquage peu être mal compris.


##### **Deuxième priorité – signaler des régimes qui prennent mieux en compte les besoins des piétons et des cyclistes :**

Le plus grand besoin d'action concerne dans la plupart des cas des situations dans lesquelles la signalisation est correcte, mais ne correspond pas avec le régime de trafic en vigueur du point de vue des piétons et des cyclistes :

- Dans de nombreux cas, les chemins et routes d'accès secondaires sont signalés avec un signal « interdiction générale de circuler » (signal 2.01), alors que dans la pratique les cyclistes empruntent la chaussée sans poser aucun problème.
- Les routes à sens unique qui pourraient être ouvertes aux cycles (pour le contre sens).
- Les interdictions partielles de circuler (signal 2.14 respectivement 2.13) pourraient être signalées comme chemins pour piétons ( autorisés), respectivement comme chemins mixtes piéton et vélo (« signaux bleus plutôt que rouges »).

##### **Troisième priorité – Procurer des informations supplémentaires aux piétons et aux cyclistes :**

La signalisation s'adresse souvent uniquement aux conducteurs de véhicules motorisés et tient insuffisamment compte des piétons et des cyclistes. En complétant la signalisation de manière ciblée, il est possible de procurer des informations supplémentaires utiles aux piétons et aux cyclistes.

- Il est possible d'indiquer la continuité de la liaison pour les piétons et les cyclistes à l'entrée des voies sans issue au moyen du pictogramme «  ».

## 5 Bases légales et normes de référence

Loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre LCPR  
Ordonnance sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre OCP  
Loi fédérale sur la circulation routière LCR  
Ordonnance sur la signalisation routière OSR  
Ordonnance sur les règles de la circulation routière OCR

VSS SN 640 060 Trafic des deux-roues légers, Bases  
VSS SN 640 070 Trafic piétonnier, Norme de base  
VSS SN 640 829a Signalisation du trafic lent