

Itinéraires pour usagers non motorisés **itinéraires verts et schéma** **de signalisation**

Version au 01.02.07



Wallonie

cyclo-pédestre, il est recommandé de l'utiliser dans votre schéma directionnel comme l'une des destinations principales¹. A défaut, considérez comme destinations principales les localités les plus importantes de votre entité et des communes voisines, à la condition, bien sûr, qu'elles soient atteignables par des cheminements convenant aux usagers visés.

Les pôles constitueront, sur les signaux, les destinations « lointaines », c'est-à-dire celles qui se retrouveront sur tout le parcours jusqu'au pôle suivant. Les signaux comporteront ensuite la destination proche, c'est-à-dire le prochain village ou le prochain lieu-dit important.

2. Un schéma directeur

Il ne serait ni rationnel ni efficace de signaler toutes les destinations possibles à partir de tous les points imaginables, sauf à se retrouver avec des panneaux gigantesques couverts de lignes de texte. L'établissement d'une bonne signalisation directionnelle suppose donc un « schéma directeur » :

- on déterminera tout d'abord le ou les itinéraire(s) principal (principaux) constituant l'ossature du réseau à signaler. Ils seront choisis parce qu'ils relient des pôles (s'ils existent dans la zone concernée) ou, à défaut, les centres principaux de la ou des entité(s) par les cheminements les plus adaptés aux usagers non motorisés ;
 - o l'établissement du schéma directeur pourra conduire à s'apercevoir qu'il manque ça ou là un tronçon sécurisé qu'il faudra peut-être aménager avant de signaler ;
 - o si la commune est déjà (ou doit être bientôt) traversée par un RAVeL ou un Pré-RAVeL, cette infrastructure contribuera sans doute de manière importante à l'établissement du schéma directeur. Les itinéraires repérés par l'asbl Rando-Vélo, les pistes cyclables de qualité le long des routes régionales ou un ensemble de chemins de remembrement peuvent également être utiles² ;
 - o sur de grands itinéraires, on veillera à choisir des pôles qui ne soient pas distants de plus de 20 à 35 km ;
- si besoin, on déterminera l'un ou l'autre itinéraire secondaire, complétant le ou les premier(s) et permettant de desservir un maximum de lieux non reliés par le(s) précédent(s) ;
- enfin, si certains lieux, atteignables par le réseau prévu mais un peu excentrés, ne sont pas encore desservis, on complètera l'ensemble par une ou plusieurs « antennes ».

La signalisation ainsi déterminée sera d'autant plus significative et plus utile à la mobilité non motorisée qu'elle englobera un maximum de lieux à desservir, si possible sur une grande partie d'une commune, voire sur plusieurs communes contiguës. Encore faut-il que des liaisons agréables et sécurisées existent entre ces différents points. Il est évident qu'un schéma directeur basé sur un Plan (inter-)communal de mobilité ou P(I)CM sera d'autant plus facile à concevoir. La méthodologie décrite ici a été appliquée, par exemple, pour l'établissement d'un réseau cyclo-pédestre pour les entités de Gembloux, Perwez et Sombreffe, dans le cadre du programme PICVerts (Plan d'Itinéraires Communaux Verts). À titre d'exemple, on trouvera à la dernière page le schéma directeur proposé dans ce cas.

3. Un plan de signalisation

Sur base du schéma directeur, on élaborera alors un « plan de signalisation » où l'on trouvera :

- la longueur des tronçons constituant le schéma directeur ;
- l'emplacement des signaux principaux, c'est-à-dire les signaux où l'on devra, à coup sûr, indiquer les distances, soit parce qu'ils se trouvent à des carrefours, soit parce qu'ils sont situés à des endroits où il est important pour l'utilisateur de savoir quelle distance le sépare de sa prochaine destination. Les autres signaux pourront être exempts d'indication de distance afin d'éviter des répétitions fastidieuses.

4. Un tableau des distances

Un tableau, de type Excel par exemple, réunira toutes les données nécessaires pour la définition des distances à porter sur les signaux :

- longueur des tronçons ;
- cumulées d'un pôle à l'autre, tronçon par tronçon et dans les deux sens ; et ce pour chaque itinéraire possible, de toute localité vers tout pôle atteignable via les itinéraires (antenne s'il y a lieu, puis secondaire puis principal) ;

5. Un tableau des signaux

Ce tableau concerne tous les signaux (avec ou sans indication de distance)³. Il comportera toutes les indications nécessaires à la commande des panneaux :

- n° du signal ;
- emplacement ;
- orientation de la flèche ;
- destination lointaine, avec distance s'il y a lieu ;
- destination proche, avec distance s'il y a lieu ;
- remarques éventuelles.

Le tableau des signaux constitue une base importante pour la rédaction du cahier des charges.

S4	Rue du Tienne, au pied du pont ferroviaire	←	Gembloux	14	Ligny	0.8
S5	La Covaute	→			Tongrinne Boignée	2.9 4.4
		←			Tongrinne Boignée	2.9 4.4
		→	Gembloux	13	Sombreffe	1.4
S6	Jonction chemin de la Covaute/rampe d'accès	←			Tongrinne Boignée	
S7	Traversée N29	↑			Tongrinne Boignée	
S8	Traversée N29	↑			Tongrinne Boignée	
S9	Angle Lagauche/Pichelin	←	Gembloux	11	Tongrinne	1.2
		←	Fleurus	7	Ligny	2.9
S10	Angle Pichelin/Tor de Pont	→	Gembloux		Tongrinne	

Rappel : pour le type de signaux, leurs dimensions, leur contenu et leur pose, voir le document de Recommandations relatives à la signalisation directionnelle des itinéraires cyclables.

6. En guise de conclusion

La réalisation concrète des opérations décrites ci-dessus requiert évidemment certains moyens humains et financiers. L'expérience montre que le recours à un auteur de projet est indispensable. Mais le bénéfice d'un tel travail pour valoriser les tronçons aménagés et pour populariser la mobilité non motorisée sur le territoire d'une ou de plusieurs commune(s) justifie largement cet investissement. Nous pensons que l'application des recommandations ci-dessus peut y contribuer dans une grande mesure. Elle permet aussi d'étendre ultérieurement le réseau ou de le relier à d'autres qui auraient été conçus selon la même méthodologie en conservant une bonne cohérence.

1 Pour la liste des pôles dans votre région, voir le document relatif à l'étude d'un Schéma Directeur Cyclable pour la Wallonie.

2 Certaines de ces indications se trouvent sur les cinq cartes « RAVEl » (une par province). Disponibles à la Région wallonne ou via Chemins du Rail.

3 Il sera peut-être nécessaire, dans certains cas, de limiter la couverture du territoire concerné. Exemple : s'il est peut-être facile d'indiquer un centre-ville depuis la périphérie proche, il sera souvent plus compliqué de signaler l'itinéraire de sortie à travers un important réseau de rues intérieures de la localité. Il s'agit évidemment d'une décision à prendre au cas par cas, en fonction de l'ambition du projet et des moyens humains et financiers disponibles.

PICVerts **Gembloux-Perwez-Sombreffe**

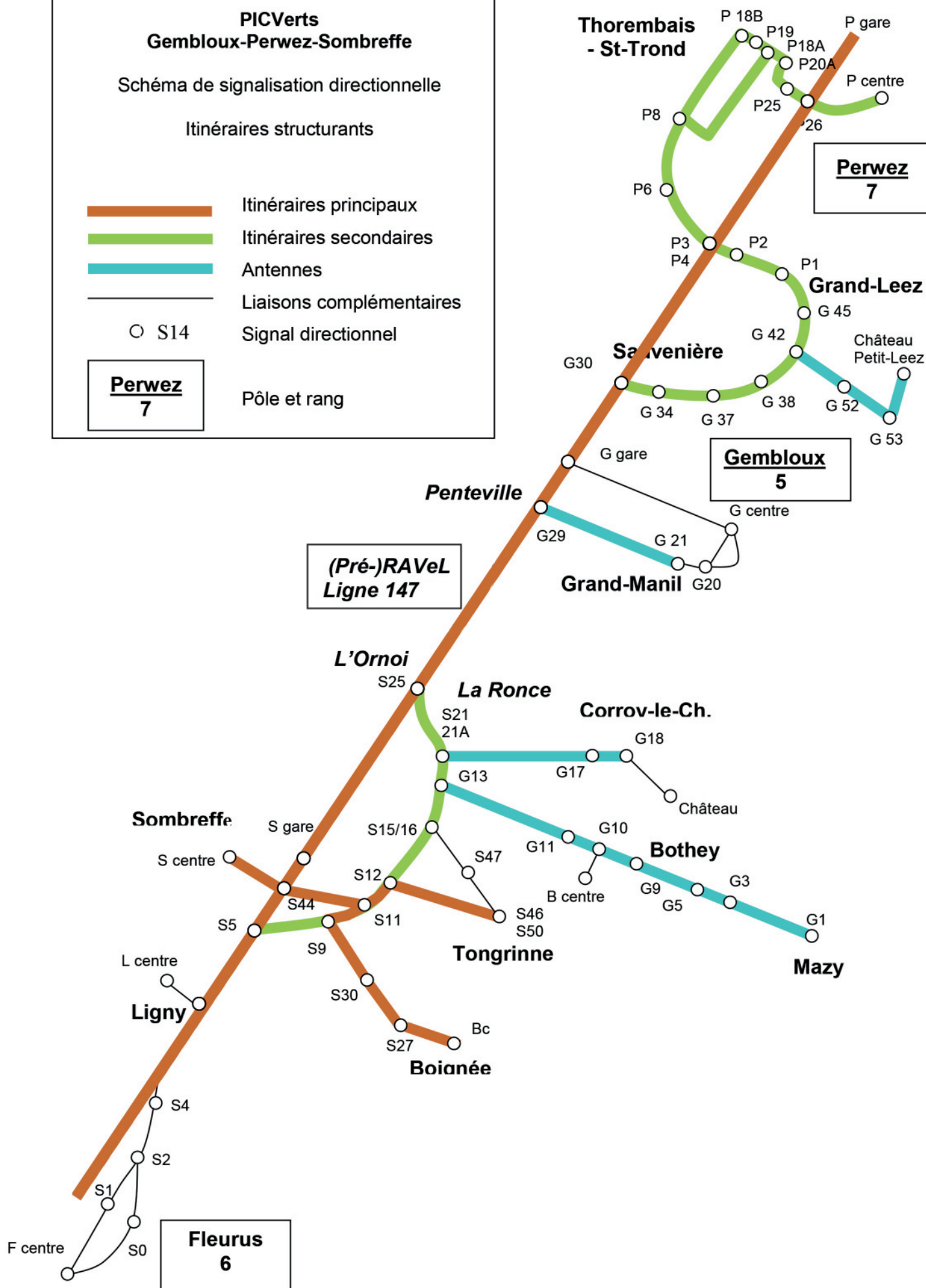
Schéma de signalisation directionnelle

Itinéraires structurants

- Itinéraires principaux
- Itinéraires secondaires
- Antennes
- Liaisons complémentaires
- S14 Signal directionnel

Perwez
7

Pôle et rang



Itinéraires pour usagers non motorisés **itinéraires verts et schéma de signalisation**

Version au 01.02.07

Réalisé avec la collaboration de :

