Itinéraires pour usagers non motorisés itinéraires verts et schéma de signalisation

Version au 01.02.07



Lorsqu'une commune a terminé l'aménagement d'un ou de plusieurs tronçons d'un itinéraire vert, une question surgit presque à coup sûr : « Et maintenant, comment va-t-on le (les) baliser ? » Rappelons d'abord qu'il faut distinguer

- le balisage des itinéraires de promenade à vocation principalement touristique (itinéraires touristiques balisés, le plus souvent en boucle) qui fait l'objet d'un décret spécifique du Gouvernement wallon; (Code wallon du Tourisme);
- la signalisation directionnelle prévue pour orienter l'usager, de manière générale, vers des localités ou des lieux d'intérêt économique, social, culturel ou touristique, comme le fait la signalisation routière pour le trafic général.

Cette fiche-ci est consacrée à la signalisation directionnelle que l'on envisagera :

- soit parce que le tronçon réalisé permet à lui seul la liaison entre deux ou plusieurs lieux importants pour les usagers non motorisés ;
- soit, mieux encore, parce que les tronçons aménagés permettent d'imaginer un vrai réseau pour piétons et cyclistes sur tout ou partie du territoire communal, voire sur celui de plusieurs entités contiquës.

Cela suppose le choix des signaux, la détermination de leur contenu, le choix de leur emplacement... Si la signalisation destinées aux véhicules en général est bien définie dans le code de la route pour, si le balisage des itinéraires de promenade est fixé par un décret du Gouvernement wallon, les choses ne sont pas aussi claires pour la signalisation directionnelle à l'intention des usagers non motorisés. On constate dès lors la multiplication des signaux de toutes formes et de toutes couleurs¹. Or une bonne signalisation directionnelle obéit à un certain nombre de règles et de critères techniques qu'il est probablement peu utile de réinventer à chaque fois.



Nous proposons, ci-après, une méthode parmi

d'autres. Celle-ci s'inspire des réflexions contenues dans les « Recommandations relatives à la signalisation directionnelle des itinéraires cyclables ». Ces recommandations peuvent être adaptées à d'autres réseaux, par exemple à des réseaux communaux, intercommunaux ou provinciaux. Nous nous attacherons particulièrement ici à la notion de schéma directeur. Pour les autres aspects tels le choix des signaux, les dimensions ou le contenu, on se référera aux dites recommandations (voir site internet du RAVeL).

<u>Une bonne signalisation directionnelle est évidemment un outil pour l'usager. Mais c'est aussi un outil pour la promotion et la visibilité des itinéraires.</u>

Principes généraux

1. Des pôles

Dans un réseau pour usagers non motorisés, comme c'est le cas pour le trafic automobile, toutes les destinations n'ont pas la même importance. On veillera à ce que les itinéraires principaux (voir ci-dessous) desservent des points où existent en suffisance des ressources importantes pour l'usager : magasins, banques, poste, administrations, Horeca, arrêts de chemin de fer ou de bus, etc.

Pour la Belgique, les professeurs Van Hecke et Mérenne, de la KUL et de l'ULg, ont défini une hiérarchie des communes, avec des « pôles », c'est-à-dire des communes présentant un niveau de ressources significatif (pour la Wallonie : Liège et Charleroi = 1; Mons ou Namur = 2, et ainsi de suite jusqu'à 8). Dans le Schéma de Développement de l'Espace régional (SDER) de la Région wallonne, on a déterminé aussi des localités définies comme « pôle d'appui en milieu rural » ou « pôle d'appui touristique » ou « pôle d'appui transfrontalier ». Ces localités peuvent constituer des compléments aux pôles de la hiérarchie des communes si besoin.

Si un pôle de niveau intéressant (de niveau 5 ou 6 au moins) est atteignable à partir de votre réseau

cyclo-pédestre, il est recommandé de l'utiliser dans votre schéma directionnel comme l'une des destinations principales 1. 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, <u>les destinations « lointaines »</u>, c'est-à-dire celles qui se retrouveront sur tout le parcours jusqu'au pôle suivant. Les signaux comporteront ensuite <u>la destination proche</u>, 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 <u>itinéraire(s) principal (principaux)</u> constituant l'ossature du réseau à signaliser. Ils seront choisis parce qu'ils relient des <u>pôles</u> (s'ils existent dans la zone concernée) ou, à défaut, les <u>centres principaux</u> de la ou des entité(s) par les cheminement 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 <u>itinéraire secondaire</u>, 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'usager 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 <u>tous les signaux</u> (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	\Diamond	Gembloux	14	Ligny	0.8
SS	La Coyaute	\Rightarrow			Jonganne Boignée	2.9 4.4
		\bigcirc			Tongrinne Boignée	2.9 4.4
		\Rightarrow	Gembloux	13	Sombrette	1.4
S6	Jonction chemin de la Coyaute/rampe d'accès	\Diamond			Tongrinne Boignée	
S7	Traversée N29	Î			Tongrinne Boignée	
S8	Traversėe N29	Î			Tongrinne Boignée	
S9	Angle Lagauche/Pichelin	$\langle \Box$	Gembloux	11	Tongrinne	1.2
		\Leftrightarrow	Fleurus	7	Ligny	2.9
\$10	Angle Pichelin/Try de Pont	\Box	Gembloux		Tongrinne	

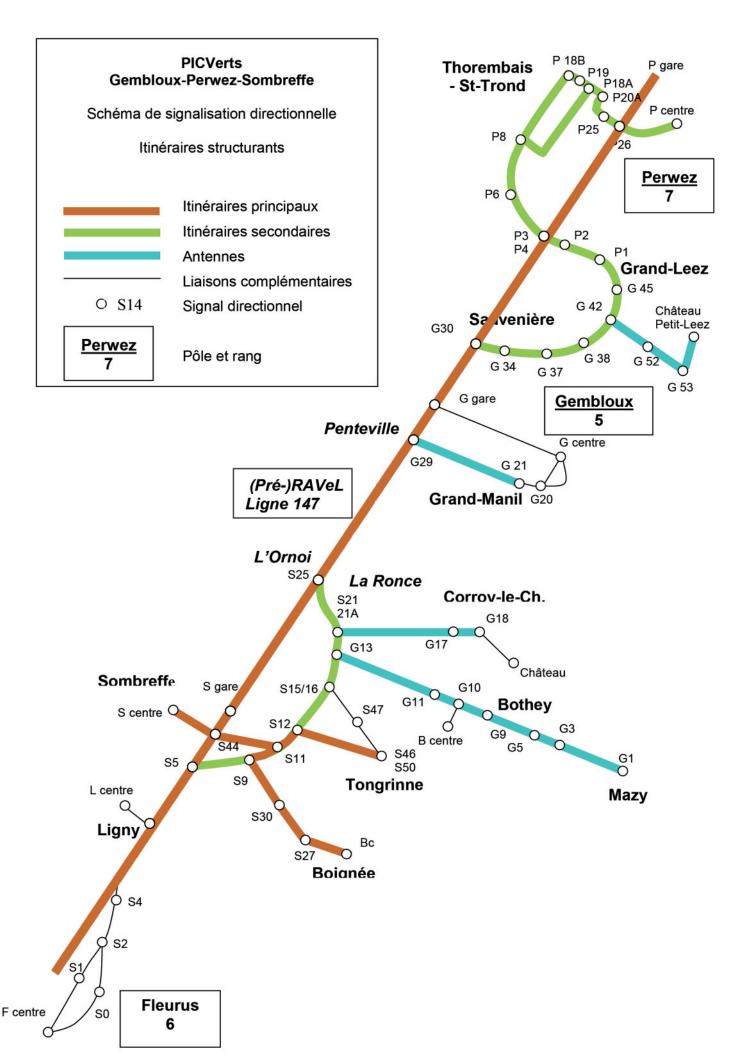
Rappel : pour le type de signaux, leurs dimensions, leur contenu et leur pose, voir le document de Recommandations relatives à la signalisation directionnelle des itinéraires cyclables.

6. En guise de conclusion

et financiers disponibles.

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



Itinéraires pour usagers non motorisés itinéraires verts et schéma de signalisation

Version au 01.02.07

Réalisé avec la collaboration de:

