

la Cemathèque

un nouvel éclairage
sur la mobilité

La signalisation, aussi une question de bon sens...

Du rôle de la signalisation

La signalisation directionnelle : outil de gestion de la mobilité et facteur de sécurité

Les schémas directeurs de signalisation initiés par la Région wallonne

La signalisation dynamique

La signalisation touristique, vecteur de développement d'une région

Une méthodologie pour l'élaboration d'un plan de signalisation directionnelle

La signalisation directionnelle pour tous les usagers en ville : le cas de Bruxelles

Un plan d'ensemble pour la signalisation de police en centre ville de Namur

À Andenne, la conception d'un système d'accueil, d'information et de signalisation

Quelques critères à prendre en considération



PRÉAMBULE – SIGNALISATION ET MOBILITÉ : DE LA COMPLÉMENTARITÉ DES DIFFÉRENTS OUTILS DE GESTION DE LA MOBILITÉ

Françoise BRADFER – ICEDD

La signalisation joue, en complément aux caractéristiques des lieux traversés, un rôle majeur en termes de sécurité : annonce du danger et indication sur la conduite à observer, et bien sûr de guidage des usagers. Elle constitue également un outil de gestion des flux de trafic grâce, par exemple, aux systèmes des priorités, aux feux tricolores, voire à la mise en place de panneaux à messages variables, et participe à la régulation des vitesses. De plus, et cet aspect des choses est encore aujourd'hui insuffisamment exploité, la signalisation directionnelle permet d'orienter les différents flux, et ce, à tous les niveaux : régional ou communal.

Ainsi, la signalisation horizontale, constituée des marquages routiers au sol, et la signalisation verticale, avec son arsenal de panneaux ou de signaux, offrent un éventail d'outils qui, s'ils s'inscrivent d'abord dans une réglementation claire et précise, se placent également directement dans la perspective d'une meilleure gestion de la mobilité dans les villes et dans les villages.

Cependant, mal réalisée, inadaptée, souvent pléthorique, la signalisation devient inefficace, voire un facteur d'insécurité.

Or, on constate que sa conception et sa mise en œuvre sont des tâches un peu délicates. Elle est parfois mal placée, elle reste encore mal connue et mal interprétée. Elle concerne de plus de nombreux acteurs, qui tous s'en mêlent à des degrés divers !

La situation revêt en effet, dans divers cas, une certaine complexité. Cette problématique mérite donc une réflexion de fond et une approche globale, en vue d'une rationalisation, qui sera certainement accompagnée d'une réduction du nombre de panneaux et du nombre d'informations données sur chaque panneau. Elle suppose de connaître et d'appliquer la réglementation avec rigueur et bien sûr avec beaucoup de bon sens, d'en user, mais sans en abuser !

La problématique est vaste, et cette Cemathèque se limitera à aborder la signalisation verticale, à l'exception des feux tricolores.

L'objectif visé par ce dossier est ainsi de rappeler et de clarifier quelques notions fondamentales, d'informer sur la stratégie développée et de présenter quelques cas concrets, afin d'apporter des outils supplémentaires aux acteurs de terrain...



La CeMathèque est une collection de dossiers thématiques publiés par le réseau des conseillers en mobilité.

L'objectif de cette collection est d'apporter un éclairage nouveau sur la mobilité des personnes et des biens. Pour ce faire, un nouveau sujet est abordé régulièrement dans le respect des valeurs de la fonction de conseiller en mobilité à savoir la transversalité, le pragmatisme et l'intermodalité.

TABLE DES MATIÈRES

LA SIGNALISATION : AUSSI UNE QUESTION DE BON SENS ...

1. DU RÔLE DE LA SIGNALISATION	4
2. LA SIGNALISATION DIRECTIONNELLE : OUTIL DE GESTION DE LA MOBILITÉ ET FACTEUR DE SÉCURITÉ	6
3. SIGNALISATION DIRECTIONNELLE ET HIÉRARCHISATION DU RÉSEAU ROUTIER : LES SCHÉMAS DIRECTEURS INITIÉS PAR LA RÉGION WALLONNE	9
4. LA SIGNALISATION DYNAMIQUE : DES SYSTÈMES INTELLIGENTS POUR OPTIMISER L'UTILISATION DU RÉSEAU ROUTIER	10
5. LA SIGNALISATION TOURISTIQUE, VECTEUR DE DÉVELOPPEMENT D'UNE RÉGION : UNE DÉMARCHE LOGIQUE, DU RÉGIONAL AU LOCAL	12
6. UNE MÉTHODOLOGIE POUR GUIDER LES COMMUNES DANS L'ÉLABORATION DE LEUR PLAN DE SIGNALISATION DIRECTIONNELLE	14
7. LA SIGNALISATION DIRECTIONNELLE POUR TOUS LES USAGERS EN VILLE : LE CAS DE BRUXELLES	17
8. UN PLAN D'ENSEMBLE POUR UNE GESTION COORDONNÉE DE LA SIGNALISATION DE POLICE EN CENTRE VILLE DE NAMUR	18
9. À ANDENNE, LA CONCEPTION D'UN SYSTÈME D'ACCUEIL, D'INFORMATION ET DE SIGNALISATION	20
10. EN GUISE DE CONCLUSION, QUELQUES CRITÈRES À PRENDRE EN CONSIDÉRATION	22
11. BIBLIOGRAPHIE	24
12. ADRESSES UTILES	25



1. Du rôle de la signalisation

Francis Meunier – SPF Mobilité et Transports

Quelle est la fonction de la signalisation ?

La signalisation a pour objet de renseigner les usagers mais aussi d'organiser la circulation des véhicules et leur stationnement. Le Code de la Route, ou "Règlement général sur la police de la circulation routière" ⁽¹⁾, a ainsi prévu un ensemble de signaux routiers qui sont à la disposition des gestionnaires de voiries et sont classés en six catégories, à savoir :

- les signaux de danger (A1, A3 ...)
- les signaux relatifs à la priorité (B1, B3 ...)
- les signaux d'interdiction (C1, C3 ...)
- les signaux d'obligation (D1, D3 ...)
- les signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement (E9a, E9b ...)
- les signaux d'indication (F1, F3 ...)



À cela s'ajoutent les marquages qui, dans certains cas, confirment la signalisation verticale.

Il est à noter que les signaux utilisés dans notre pays se retrouvent ou vont se retrouver dans bon nombre de pays européens qui s'alignent de plus en plus sur une convention internationale ⁽²⁾ visant à obtenir une uniformisation des règles de circulation.

La signalisation est toujours liée à l'organisation de la circulation au sein de la région, de la commune ou du village. Idéalement, elle découle d'un plan de circulation dont elle constitue un des éléments clefs. D'une part, elle indique des sens interdits, des interdictions d'accès, des limitations de tonnage et donne des statuts particuliers à certaines voiries (zones 30, zones piétonnes, ...). D'autre part, elle informe les usagers sur leur destination.

Elle permet aussi de régler des problèmes locaux, tout en aidant les usagers dans leur quotidien par l'instauration de mesures facilitant, par exemple, les manœuvres des camions desservant une entreprise ou encore réservant des emplacements pour les moins valides.

La réalisation de travaux d'infrastructures implique souvent le placement d'une nouvelle signalisation. Celle-ci devra parfois "habiller" les lieux, pas toujours de manière élégante, mais cependant généralement indispensable.

Comme tous les outils, bien utilisée, elle est l'un des éléments déterminants de réussite. Par contre, dans le cas contraire, elle compliquera la tâche des usagers, sera dévalorisée sans apporter de solution réelle aux problèmes rencontrés.

1. Cfr. le « Règlement général sur la police de la sécurité routière », Arrêté royal du 1er décembre 1975 (Moniteur belge du 9 décembre 1975), Titre III. Signalisation routière, articles 60 à 80.

Site Internet : <http://www.mobilite.fgov.be/data/route/regcir/RCRF.pdf>.

2. Cfr. les Conventions de Vienne et de Genève, et en particulier la brochure : « Règles européennes en matière de circulation et de signalisation routière ».

Quel cadre légal organise le placement de la signalisation routière ?

Ce sont les dispositions de la loi relative à la police de la circulation routière qui déterminent les procédures relatives au placement de la signalisation.

Signalisation permanente ou périodique

Le placement devra donc se faire dans le cadre de l'arrêté ministériel ⁽¹⁾ qui fixe les "Dimensions maximales et conditions particulières de placement de la signalisation routière". Il est aussi appelé "Règlement Gestionnaire".

Tous les signaux de danger (A...) et certains signaux d'indication (F...), que l'on qualifie de directionnels, peuvent être **placés d'initiative par les autorités communales** et relèvent donc de la **décision du Collège échevinal**.

Par contre, les signaux ou les marquages, créant des obligations ou des interdictions dans le chef des usagers (signaux C, D, E), doivent faire l'objet d'une **décision du Conseil communal appelée règlement complémentaire**. Ainsi, sont concernés, parmi les signaux d'indication : le F1 (signal d'agglomération), le F4a (zone 30), le F12a (zone résidentielle), le F99a (chemin réservé aux piétons et cyclistes) ou encore le F103 (zone piétonne), vu les nombreuses dispositions réglementaires qu'ils entraînent.

Les règlements complémentaires votés par les Conseils communaux sont soumis aux autorités de tutelle à savoir :

- le MET, pour les voiries régionales, à moins que ce département n'ait réglé le problème lui-même par le biais d'un arrêté ministériel ;
- le Service Public Fédéral Mobilité et Transports pour les voiries communales et provinciales.

Ce n'est qu'après l'approbation de la délibération du Conseil par la tutelle ou l'expiration du délai légal de rigueur (60 jours maximum) que la signalisation pourra être placée.

Signalisation temporaire

Ces signaux sont placés sur base d'une **ordonnance de police du bourgmestre prise dans l'urgence** pour régler certains problèmes apparus de manière fortuite : effondrements, dégradations de voiries. Ils ont également installés dans le cadre légal des **autorisations de chantier** délivrées par les administrations, tel que fixé par arrêté ministériel ⁽²⁾.

Particularités

Certains règlements complémentaires regroupent des **voiries communales et régionales**. Il s'agit, par exemple, des délimitations d'agglomération ou encore de la création de grandes zones bleues. Ces règlements sont alors transmis directement pour approbation au Service Public Fédéral Mobilité et Transports qui se charge de demander l'avis du MET pour les voiries régionales avant de traiter le dossier.

La délimitation des **grandes agglomérations s'étendant sur plusieurs communes** comme Bruxelles, Mons, Charleroi n'est pas du ressort des Conseils communaux locaux mais bien du Service Public Fédéral Mobilité et Transports qui règle le problème par le biais d'un arrêté ministériel.

Recommandations

Si la procédure évoquée ci-dessus apparaît relativement lourde, il importe qu'elle soit respectée scrupuleusement de manière à assurer une base juridique valable à la signalisation en place et à éviter ainsi aux autorités communales des recours de tous ordres.

De manière à accélérer le traitement des dossiers en évitant des contentieux avec des retours de courriers toujours fastidieux, on ne peut que conseiller aux responsables communaux de prendre un contact préalable avec les fonctionnaires chargés de la tutelle, préalablement à l'instauration de nouvelles mesures.

1. Cfr. l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 (Moniteur belge du 14 octobre 1976) : « Dimensions maximales et conditions particulières de placement de la signalisation routière ». Site Internet : <http://www.mobilite.fgov.be/data/route/regcir/AM1976F.pdf>
 2. Cfr. l'arrêté ministériel du 7 mai 1999 (Moniteur belge du 21 mai 1999) : « Signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique ». Site Internet : <http://vici.fgov.be/data/route/regcir/AM1999F.pdf>



2. La signalisation directionnelle : outil de gestion de la mobilité et facteur de sécurité

Francis Meunier - SPF Mobilité et Transports

Dans toute la panoplie de signaux offerte aux gestionnaires de la voirie, s'il y a bien une catégorie de ceux-ci qui est trop souvent négligée et mal utilisée, ce sont les signaux d'indication.

En tant qu'usager, combien de fois n'avons-nous pas pesté contre les balisages de localités qui s'interrompaient brusquement pour nous laisser complètement "perdus" en rase campagne ?

Combien de fois n'avons-nous pas été, lors de travaux, orientés vers des itinéraires de déviation dont seul le premier carrefour faisait l'objet d'une signalisation ?

Combien de fois n'avons-nous pas été confrontés à des "totems", reprenant un nombre tellement élevé de signaux d'indication que l'ensemble en était devenu illisible à moins de marquer l'arrêt pendant plusieurs minutes ?

Nous aurons tous compris qu'il est indispensable d'informer à temps les conducteurs sur les itinéraires à suivre, afin d'éviter les hésitations qui peuvent être source d'accidents, et ce, grâce à un **balisage continu et cohérent**. Il s'agit là d'une tâche délicate, aux implications importantes, tant sur le plan de la gestion du trafic que de celui de la sécurité routière.

En particulier, dans le cadre de l'étude d'un plan de mobilité, une signalisation directionnelle efficace permettra :

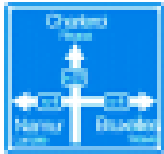
- de **bien gérer certains flux de trafic** en séparant, par exemple, le trafic de transit du trafic local pour éviter un engorgement des centres urbains et des quartiers d'habitations ;
- de **guider efficacement le trafic lourd vers des voiries adaptées à leur passage**, de manière à assurer la sécurité routière, la qualité de vie et des lieux et à diminuer les pollutions dans les sites traversés ;
- d'**orienter clairement les usagers de la route vers les lieux et les établissements d'intérêt général** (services publics, zones industrielles, ...) ou touristiques (parcs de loisirs, musées, ...) ce qui favorisera la vie économique mais pourra aussi mettre en évidence notre patrimoine culturel et historique ;
- de **faciliter la tâche des deux roues et des piétons** qui seront ainsi guidés vers des itinéraires plus directs, plus sûrs et plus agréables.

Quel cadre réglementaire ?

Cette matière fait, comme l'ensemble de la signalisation, l'objet de l'Arrêté royal qui définit le Code de la route, modifié en particulier par l'Arrêté royal du 1er février 1991⁽¹⁾, qui porte sur la signalisation de destination, mais en particulier sur l'indication des lieux d'intérêt général et à vocation touristique, ainsi que l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976, modifié par l'Arrêté ministériel du 1er février 1991, définissant le Règlement de gestionnaire et donc les modalités de placement des panneaux susvisés.

Elle a fait l'objet d'une brochure dénommée "Signalisation des lieux et établissements d'intérêt général ou à vocation touristique", qui explicite les nouveaux arrêtés et constitue une bonne référence sur le sujet. Cet article en reprend quelques éléments importants.

1. Cfr. *Moniteur belge* du 14 mars 1991.



F25



F31



F34b1



F41

Quatre grandes familles de signaux

La signalisation de direction peut être regroupée en quatre catégories :

- 1) La signalisation de préavis (F25 et F27)
- 2) La signalisation de **direction à distance** en forme de flèche :
 - (F29) Villes et communes
 - (F31) Directions via le réseau autoroutier
 - (F33a) Signaux indiquant des quartiers, des itinéraires spécifiques et des équipements importants
 - (F33b) Vallées et cours d'eau touristiques
- 3) La signalisation de **direction de proximité** de forme rectangulaire et de format plus réduit
 - (F34a) Proximité d'établissements collectifs ou d'intérêt général.
Ex : Maison communale
 - (F34b.1) et (F34b.2) Itinéraires conseillés pour piétons, cyclistes
 - (F35) Signaux indiquant des sites et équipements ayant une vocation touristique. Ex : châteaux.
 - (F37) Signaux indiquant une infrastructure touristique : hôtels, auberges de jeunesse
- 4) la signalisation de **déviaton** (F39) et (F41) à fond orange

De la méthode !

Il importe de recourir à une approche globale, car tout projet de signalisation doit s'inscrire dans un cadre plus large, qui prenne en compte la réflexion menée aux niveaux régional et provincial, via leurs schémas directeurs (Cfr. point 3).

L'élaboration d'un plan général de la signalisation de direction sur le territoire communal constitue la méthode la plus opérante.

Le placement d'une telle signalisation doit faire l'objet d'une véritable stratégie, mise au point avec les différents gestionnaires concernés (communes, provinces, MET). Mais, s'agissant de la signalisation de proximité, c'est le gestionnaire communal qui doit être le maître d'œuvre. Dans certains cas, il y aura lieu de recueillir l'assentiment d'autres organismes et personnes intéressées par le projet. En matière touristique, par exemple, il convient de recourir à l'avis du Commissariat général au Tourisme (CGT).

Une telle démarche doit être réalisée par étape et commencera bien sûr, en toute logique, par définir les itinéraires généraux de destination ou signalisation à distance (flèches). C'est sur cette charpente que la signalisation des lieux d'intérêt

général et touristiques ou signalisation de proximité (rectangles) est ensuite organisée.

En ce qui concerne le regroupement des panneaux, l'arrêté ministériel détermine la manière de procéder en les organisant par famille. Il importe de placer les grandes directions au-dessus de directions plus locales. Il est recommandé de placer sur des supports différents la signalisation à distance et la signalisation de proximité, et de les séparer en fonction de la direction indiquée (flèche à droite ou à gauche).

Signalisation de proximité : quelques recommandations

S'il n'est pas possible dans le cadre de cette Cémathèque, de passer en revue tous les points de la réglementation, il importe d'attirer l'attention sur quelques cas qui sont soulevés régulièrement.

Signalisation des entreprises isolées

Seules sont signalées à distance les entreprises employant plus de vingt personnes, drainant un charroi important et pour lesquelles la signalisation est nécessaire afin d'indiquer l'itinéraire le plus approprié.



Vues : Saint-Vith, signalisation de proximité au centre-ville et signalisation de "délestage" pour le trafic des véhicules lourds
Crédit Commune de Saint-Vith

Signalisation des entreprises situées dans des zones industrielles

On signale d'abord le zoning de manière générale, et ce n'est qu'au sein de celui-ci que les entreprises sont signalées de manière individuelle.

Signalisation des commerces

Seuls les centres commerciaux sont signalés. On ne signale donc pas les commerces que l'on peut rencontrer en agglomération sous peine d'engendrer une multiplication abusive de la signalisation (bouchers, boulangers, libraires, ...).

Signalisation des restaurants

Les restaurants ne sont pas signalés en agglomération. C'est assez logique. Imaginez ce que représenterait la signalisation des restaurants aux abords de la rue des Bouchers à Bruxelles ! Quant aux lieux d'hébergement, ils ne sont pas signalés dans les agglomérations de plus de 30.000 habitants.

La signalisation à l'intention des véhicules lourds

Au moment où de plus en plus de gestionnaires de voiries instaurent des limitations de tonnage visant à empêcher les véhicules lourds d'emprunter certaines voiries, rappelons qu'il est indispensable d'assurer un guidage optimal de ces véhicules en leur faisant utiliser des itinéraires de substitution valables, de manière à ne pas les laisser s'engager dans de véritables traquenards que représentent des voiries inadaptées à leur gabarit.

En conclusion

Si l'on veut tout signaler, on ne signale plus rien du tout, puisque les informations les plus intéressantes sont masquées par les plus anodines.

Le conseiller en mobilité, en s'aidant de la réglementation en vigueur, renseignera donc les autorités dont il dépend sur la manière la plus adéquate d'utiliser cet outil trop souvent délaissé. La tâche reste énorme en la matière et, dans de nombreux cas, c'est un véritable défi à relever !

3. Signalisation directionnelle et hiérarchisation du réseau routier : les schémas directeurs initiés par la Région wallonne

Avec la collaboration d'Yves Fobelets – MET-D112

Pour éviter l'accumulation de panneaux aux carrefours ou aux sorties d'autoroutes ou des principales voiries de liaison, mais surtout, pour définir l'itinéraire le plus approprié, c'est-à-dire qui tient compte d'une part des gabarits routiers, et d'autre part des spécificités des zones traversées et évite par exemple, dans la mesure du possible, le trafic de transit dans des zones fortement urbanisées, il importe de définir au préalable une hiérarchisation de l'ensemble du réseau routier, dont la traduction concrète sur le terrain s'exprimera notamment au travers de la signalisation directionnelle.

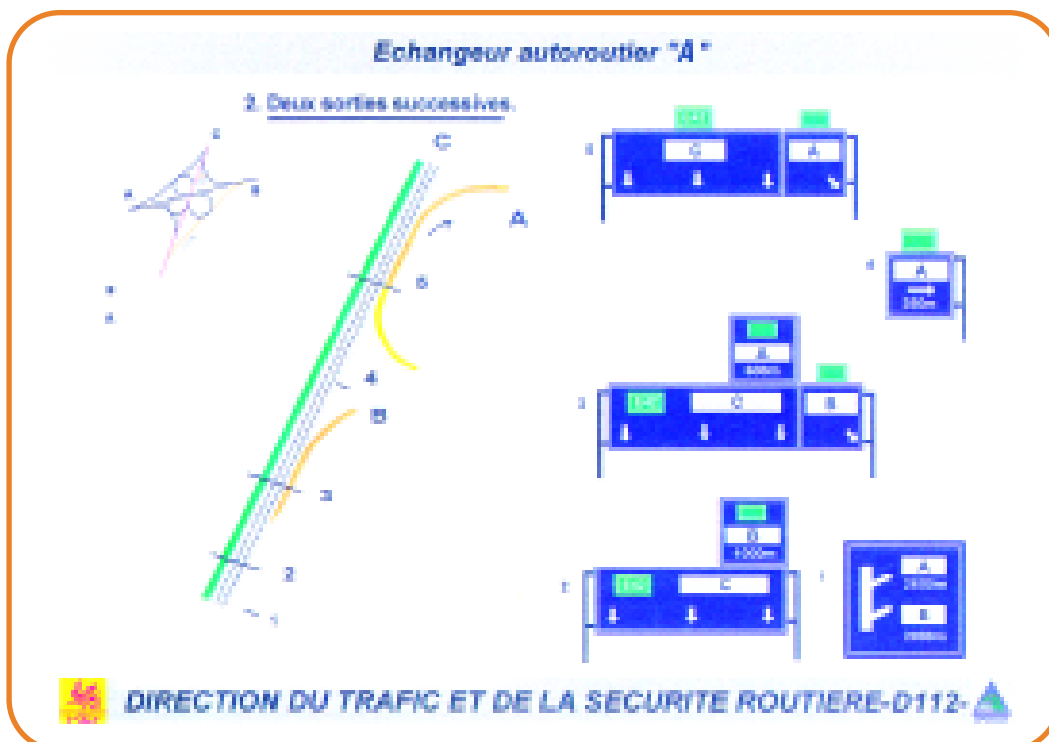
C'est ainsi que la signalisation directionnelle fait l'objet d'une réflexion qui vise à améliorer la lisibilité et la pertinence des indications qui sont livrées à l'utilisateur. Quelle information faut-il lui fournir ? Où doit-elle être placée et sous quelle

forme ? Telles sont les clés d'un projet qui évite l'accumulation de panneaux. En outre, ces panneaux doivent être homogènes pour gagner en clarté et, du même coup, servir l'image de marque de la Wallonie. Enfin, cette signalisation doit être mise à jour aussi souvent que nécessaire.

La démarche menée

La première étape a consisté à élaborer un schéma directeur de la signalisation de direction au niveau régional et concerne donc les itinéraires de "longues distances". Celui-ci s'articule sur la notion de pôle défini dans le SDER (Schéma de Développement de l'Espace Régional) et avalisé par le Gouvernement Wallon le 27 mai 1999. Il identifie plusieurs catégories ou « niveaux » de pôles à savoir : la capitale régionale, les pôles majeurs, les pôles régionaux, les pôles d'appui en milieu rural, les pôles d'appui transfrontaliers et les pôles d'appui sur le plan touristique. Chaque catégorie de pôle possède ainsi un poids ou rayon d'influence. Sur base de ces pôles a été défini un maillage du territoire pour les longues distances.

Crédit MET





À partir de ce schéma directeur régional, les sept directions territoriales du MET ⁽¹⁾ ont établi, sont occupées à établir ou vont établir leur propre schéma directeur de signalisation directionnelle. Celui-ci complètera ainsi le schéma de base pour la signalisation des itinéraires de "moyennes et courtes distances" : indication des communes (communes fusionnées) et des localités (anciennes communes), déterminant ainsi, en concertation avec les acteurs locaux, les itinéraires les plus appropriés.

Aujourd'hui, ce schéma directeur régional se complète avec une étude de la signalisation directionnelle des échangeurs autoroutiers. Chaque échangeur est ausculté et fait l'objet d'un relevé de la situation existante et d'une situation projetée. Cela concerne environ 180 échangeurs. Les modifications apportées réduiront de manière importante le nombre de panneaux (entre 20% et 35%), ce qui contribuera à la fois à un meilleur guidage de l'utilisateur et réduira l'impact de la signalisation sur le paysage. La bonne pratique serait de trois mentions maximum par itinéraire. Une méthodologie a ainsi été mise au point, qui définit la manière de concevoir la signalisation permanente concernée par le schéma directeur de la signalisation de direction ⁽²⁾.

Les plans communaux de mobilité et le jalonnement

La signalisation directionnelle constitue bien une problématique à prendre en compte dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre d'un PCM, puisque directement impliquée dans les itinéraires à définir en vue de maîtriser les flux de trafic. Cependant, un écueil existe : celui d'une vision qui s'arrêterait strictement aux limites du territoire communal, en particulier pour ce qui concerne les itinéraires des véhicules lourds... Une concertation entre communes limitrophes est tout

à fait indispensable à cet égard, qui vise à éviter tous conflits d'intérêts ! De même, une concertation entre la commune et la région est également nécessaire. On ne saurait trop recommander dans ces études d'avoir une approche supracommunale et de rechercher une cohérence entre les différents schémas : régionaux, provinciaux et communaux.

4. La signalisation dynamique : Des systèmes intelligents pour optimiser l'utilisation du réseau routier

Avec la collaboration de Philippe Lemoine – MET- D115

Optimaliser l'utilisation des infrastructures

Des techniques nouvelles, basées sur l'électronique et la télématique, appelées aussi "systèmes de transport intelligents (STI)" sont performantes pour la gestion du trafic et l'information à l'utilisateur. Ainsi, la signalisation dynamique offre un outil précieux et efficace face à des problèmes de congestion ou aux perturbations résultant d'accidents, de travaux, ou de conditions météorologiques difficiles.

WHIST et la gestion dynamique du trafic

Le projet WHIST (Walloon Highway Information System for Traffic) du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports, initié dès le milieu des années nonante, s'inscrit directement dans ce cadre. Il s'appuie sur la hiérarchisation ⁽³⁾ du réseau routier telle qu'approuvée par le Ministre des Travaux publics de la Région wallonne en 1994. Il couvre le RGG (Réseau à Grand Gabarit), c'est-à-dire les autoroutes (869 km), les routes express (97 km) et les routes rapides (415 km),

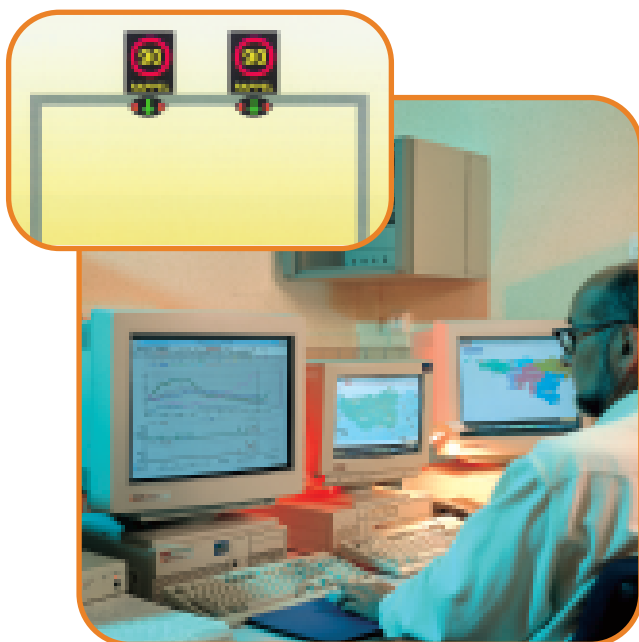
1. Il s'agit de : Mons, Liège, Charleroi, Verviers, Namur, Arlon, Brabant Wallon.

2. M. Bourlon, Schéma directeur de la signalisation de direction – Comment signaler ? (Signalisation permanente), MET, D112.

3. La réflexion a progressé depuis cet Arrêté du Ministre des Travaux publics de la Région wallonne du 11 août 1994. La DG1 et la DGATLP réfléchissent actuellement à une hiérarchisation fonctionnelle du réseau. Cette problématique fera l'objet d'une prochaine Cemathèque.

et participe au réseau routier transeuropéen, mieux connu sous l'acronyme TERN (Transeuropean Road Network). PEREX (PERmanence d'EXploitation), situé à l'échangeur autoroutier de Daussoulx près de Namur, constitue le centre nerveux de ce projet. Il fonctionne 24 heures sur 24, 7 jours sur 7.

Concrètement, le projet WHIST a d'abord pour mission de récolter les données venant de détecteurs électroniques placés long du réseau sur des zones sensibles : boucles à induction pour le comptage des véhicules, caméras, stations météo... Elles sont complétées par les services du MET, la police fédérale et les usagers. L'information reçue est ensuite traitée et validée, puis intégrée dans la base de données du système d'aide à l'exploitation de PEREX. Celui-ci suggère les actions à mettre en œuvre en faisant appel aux services de terrain, en diffusant des informations (à noter qu'un studio a été installé dans la salle de permanence de PEREX, d'où est réalisée toute l'information routière ou "radioguidage" de la RTBF) et en utilisant les équipements de gestion dynamique disponibles sur le réseau. L'échange d'informations avec les régions et les pays limitrophes est également essentiel et constitue encore une mission du projet WHIST.



*Vues : signalisation dynamique (PRV) et "PEREX", le Centre installé à Daussoulx dans le cadre du programme WHIST chargé de la télésurveillance du réseau routier
Crédit Met*

Le rôle de la signalisation dynamique

La signalisation représente le moyen d'information privilégié vers les usagers. Dynamique, elle permet de transmettre des messages adaptés aux conditions de circulation observées en temps réel. Elle est bien sûr gérée au départ de PEREX. Trois types de panneaux à messages variables sont disponibles : les PRV, les PMT et les PDV.

Les panneaux de régulation par voie (PRV) ont un rôle d'avertissement ou de prescription. Ils se composent d'un signal d'interdiction ou de danger, muni éventuellement de panneaux additionnels, ou d'un signal d'affectation de voie : croix rouge, flèche verte, flèche orange de rabattement.

Les panneaux à messages textuels (PMT) ont pour objet de transmettre un conseil ou une information. Ils expriment, au moyen de messages standardisés, les problèmes en cours et la manière d'adapter sa conduite.

Quant aux panneaux directionnels variables (PDV), ils sont constitués de panneaux à prismes tournants et utilisés pour signaler le début d'un itinéraire alternatif – dit de délestage – ou une déviation obligatoire balisée, elle, par une signalisation fixe spécifique.

Un cas concret : l'autoroute A602 (E25) à Liège

Cette nouvelle liaison autoroutière, ouverte au trafic en juin 2000, assure la liaison entre les autoroutes A3 (E40) Bruxelles-Liège et A26 (E25) Liège-Luxembourg. Elle constitue une belle illustration de la gestion du trafic au moyen de la signalisation variable. En effet, celle-ci permet d'adapter la vitesse, d'indiquer les voies effectivement disponibles, de mettre en œuvre des itinéraires de déviation et d'informer les usagers en fonction des conditions réelles de circulation. Elle est tout à fait indispensable à la gestion d'un trafic qui est passé en trois années de 45 000 à 65 000 véhicules par jour, avec des pointes à plus de 75 000 !



5. La signalisation touristique, vecteur de développement d'une région : une démarche logique, du régional au local

Avec la collaboration de Barbara Destrée – Commissariat général au Tourisme

La réflexion sur la signalisation touristique est partie du constat d'une relative anarchie et de la nécessité de lui voir remplir les différents rôles qu'elle doit jouer : signalisation de "base" d'une part et signalisation d'une "image" d'autre part.

Initiée en 1998, cette réflexion a débouché sur la réalisation du guide "Mise en œuvre d'une signalétique touristique en Wallonie", qui décrit une méthode de travail, les différents outils disponibles en fonction du réseau sur lequel ils seront implantés, la législation en vigueur. Il indique enfin la marge d'initiative possible, permettant une personnalisation des équipements qui devront s'intégrer au territoire concerné, tout en visant également une certaine harmonie entre toutes les opérations menées.

La démarche suppose la réalisation de schémas directeurs à différents niveaux : au niveau régio-

nal, provincial et communal. Un niveau intermédiaire est susceptible de s'ajouter : celui de schéma directeur du pays d'accueil, lequel correspond dans la plupart des cas au territoire d'une Maison du tourisme ⁽³⁾. Un dernier niveau peut encore voir le jour, qui concerne la signalisation du site touristique proprement dit. Cette démarche, du régional au local, doit permettre d'assurer une cohérence sur l'ensemble du territoire, en s'inscrivant dans la hiérarchie établie à partir des différents réseaux routiers qui vont relayer le jalonnement : des grands axes, jusqu'à la destination finale ou au site touristique visé.

Trois principes guident cette approche : assurer la clarté, la cohérence et la hiérarchie des informations, travailler sur une zone touristique et non plus sur un seul territoire administratif, enfin, élaborer une signalisation contemporaine.

Le schéma directeur régional wallon relève de la responsabilité du Ministère de l'Équipement et des Transports. Elaboré en collaboration avec le Commissariat général au Tourisme, il définit sur le réseau autoroutier la localisation et le contenu de grands panneaux d'animation culturelle et touristique. Ainsi, petit à petit et à partir du printemps 2004, vont apparaître ces nouveaux panneaux.



*Vue : signalisation "relais information services" sur le site des barrages de l'Eau d'Heure
Crédit Traces – TEI*



1. 42 Maisons du tourisme vont petit à petit prendre place dans les villes et villages et couvrir ainsi l'ensemble du territoire wallon. Chaque Maison du tourisme répond à un cahier des charges précis et concerne deux communes au moins.

Les schémas directeurs provinciaux ont été confiés aux Fédérations touristiques provinciales. Ils ont pour objet de sélectionner les pôles majeurs à signaler et de voir quels outils mettre en place : panneaux d'animation culturelle et touristique situés sur les axes routiers principaux et relais information services (RIS) à implanter aux entrées des provinces, des villes, sur les places ainsi qu'à proximité des pôles majeurs. La province du Luxembourg a terminé son étude et la majorité des panneaux est déjà implantée. Les provinces de Hainaut, de Namur et de Liège, qui disposent également de leur schéma directeur, placeront ces équipements dès 2004. Le Brabant wallon devrait suivre également.

En ce qui concerne les pays d'accueil et les communes, différentes initiatives voient petit à petit le jour. Elles doivent être conçues en harmonie avec les schémas directeurs provinciaux. Les schémas de pays d'accueil concernent des zones rurales, alors que les schémas communaux concernent essentiellement les villes. Les pays d'accueil de la Haute-Lesse et de l'arrondissement de Verviers (l'Ardenne Bleue) ont fait l'objet d'opérations pilotes. Aujourd'hui, toute la signalisation est en place. En ce qui concerne les villes, le principe est un peu différent. Il vise à conduire d'abord le visiteur vers des parkings à partir desquels, se déplaçant alors à pied, celui-ci est accompagné par une signalisation spécifiquement dédiée au piéton. Liège, Namur, Tournai... sont quelques exemples de démarches réalisées dans ce sens et déjà tout à fait opérationnelles. La démarche permet une personnalisation des outils mais conserve un socle commun : panneaux d'information et RIS.



Le site des Lacs de l'Eau d'Heure, propriété de la Région wallonne, a fait l'objet d'une réflexion globale sur la signalisation du site. Ainsi, ont été placés une signalisation d'amenée vers le site, une signalisation de bienvenue et des panneaux de relais information services autour des lacs. De plus, la signalétique des deux communes du site : Froidchapelle et Colfontaine, a été complètement revue.

Un mot sur un sujet sensible et qui pose beaucoup de problèmes : la signalisation de l'Horeca. La réglementation est particulièrement stricte à cet égard et, en fonction des réseaux routiers, des panneaux non réglementaires surgissent ainsi, de nulle part... Des solutions sont recherchées en plaçant, dans les zones rurales ou via les relais information services, des panneaux qui présentent l'offre globale.

Les initiatives en cette matière supposent au préalable de réaliser un travail d'inventaire de ce qui est à signaler. Il va de soi, que ces études sont une bonne occasion de revoir la signalisation touristique directionnelle et, le cas échéant, de remettre celle-ci à niveau. Elles doivent s'inscrire dans une concertation et associer tous les acteurs concernés : du plus général au plus local : le CGT qui accompagne l'ensemble des opérations et les finance à concurrence de 60 à 80% des dépenses, le MET, la province et les différents acteurs locaux concernés par la démarche.



Vues : signalétique touristique en ville et aux abords du lieu-dit "le grognon" à Namur
Crédit ICEDD



6. Une méthodologie pour guider les communes dans l'élaboration d'un plan de jalonnement

Jacques Bodelle - EO design

Au niveau communal, le plan de signalisation doit être conçu comme un outil permettant d'orienter les automobilistes et de les inciter à utiliser certains axes plutôt que d'autres, en regard des objectifs définis concernant la maîtrise du trafic dans certains secteurs, le réaménagement des voiries et les conditions de circulation ou environnementales rencontrées en bordure de certains axes.

Le jalonnement est aussi un outil d'information essentiel, notamment en ce qui concerne la localisation et l'accessibilité au centre des communes, aux parkings d'échanges, aux pôles économiques, commerciaux et touristiques de la commune.

La signalisation routière est mise en place sur les réseaux routiers structurants, et hiérarchisés d'une part par le MET sur le RGG et le RESI, et d'autre part par les communes sur les voiries locales. L'usager de la route, lui, identifie et utilise la signalisation routière. Il est donc judicieux que les plans de signalisation soient élaborés d'une manière globale sur le territoire. Il est indispensable que les différents services se concertent pour mettre en place, sur une route nationale par exemple, l'information RESI et l'information locale dans un carrefour donné. Il faut donc avoir un plan de signalisation à proposer, autant pour le MET que pour les communes.

Les communes doivent assurer la mise en place et la mise à jour de leurs panneaux de signalisation. L'étude du plan de signalisation peut être effectuée en "interne" car, si elle nécessite beaucoup de temps, elle est relativement simple à réaliser en respectant une méthodologie rigoureuse, telle que proposée ci-après à l'attention des communes. Il est indispensable de travailler méthodiquement et globalement, afin d'éviter à terme une surabondance de panneaux à lire lorsqu'on circule sur le réseau routier.

La mise en place d'une signalisation directionnelle efficace est conditionnée par une étude préalable de circulation sur le territoire d'une commune. Le plan communal de mobilité définissant une hiérarchisation du réseau routier, celui-ci constitue, a priori, la base du plan de signalisation à élaborer.

Au préalable, il importe de disposer des documents de base relatifs à la réglementation sur la signalisation routière. Le "Règlement du gestionnaire" et le guide pour la "Mise en œuvre d'une signalétique touristique en Wallonie", constituent deux ouvrages de référence, particulièrement utiles à l'analyse et ensuite à l'élaboration du projet.

Phase 1. Analyse et diagnostic

La première phase consiste à créer la base de données, utile à la réalisation du plan de signalisation. Celle-ci peut être effectuée de la manière suivante :

- relevé photographique exhaustif de la signalisation directionnelle existante sur le territoire de la commune. Il s'agit ici de relever l'ensemble des éléments de signalisation mis en place sur tous les axes structurants, à tous les carrefours importants, dans toutes les directions possibles. Ce travail est aisé à réaliser aujourd'hui avec un bon appareil numérique, qui permet de travailler directement sur support informatique.
- identification des pôles communaux à reprendre dans la signalisation. En effet, la signalisation routière constitue un outil essentiel en ce qui concerne l'accessibilité et la localisation des pôles majeurs d'une commune. Elle participe à l'élaboration d'une image de marque de celle-ci en assurant un bon accueil aux visiteurs. Pour limiter le nombre de panneaux à mettre en place et ainsi garantir une bonne lisibilité des informations fournies, il s'agit de sélectionner et de hiérarchiser les pôles à signaler, et ce, sur base de critères préalablement définis. Le principe est de découper la commune en différentes entités agglomérées suivant une structure hiérarchisée.
 - 1) La commune : signalisation à distance
 - 2) Les grandes entités agglomérées de la commune : signalisation à distance
 - anciennes communes
 - villages

Principes de jalonnement et de signalisation à l'échelle communale



Les 3 grands principes

1. Utilisation de l'autoroute E411, de la N238 et de la N25 en "rocade" des parties agglomérées d'Ottignies Louvain-la-Neuve pour les flux régionaux.
2. Optimisation de la "rocade" pour l'accès aux différents quartiers des deux entités agglomérées de la commune: Ottignies et Louvain-la-Neuve.
3. Valorisation de l'itinéraire N237 Droits de l'Homme, N230, comme relation Est-Ouest entre Ottignies et Louvain-la-Neuve.

Itinéraires à adapter, si on concrétise les liaisons N275/N25 et/ou N257



- 3) Les quartiers résidentiels : signalisation de proximité
 - 4) Les parcs industriels, d'artisanat, scientifiques... idem
 - 5) Les pôles majeurs d'intérêt général : idem
 - 6) Les pôles majeurs d'intérêt touristiques : idem
- Les différents pôles sont ensuite situés sur une carte de la commune.

À cette occasion la nomenclature des pôles à signaler sera revue, de manière à favoriser les abréviations, si cela peut s'avérer pertinent, les textes les plus courts étant généralement les plus lisibles. Une liste précise et détaillée de l'information à intégrer sera établie.

Phase II. Elaboration du système de signalisation

À partir de la liste réalisée et en respectant la réglementation en vigueur, les outils de signalisation à mettre en œuvre seront définis en fonction du type d'information à communiquer.

Sur base du plan communal de mobilité, s'il existe, la signalisation sera implantée sur carte, sur les axes structurants suivant la localisation des pôles communaux, en identifiant les itinéraires d'accès aux différents pôles : signalisation à distance et signalisation de proximité.

L'implantation des panneaux doit garantir la continuité dans le cheminement, ainsi que l'uniformité dans la forme et dans le contenu de l'information. Il s'agit donc ici de concevoir la signalisation globalement, en implantant la signalisation carrefour par carrefour, dans toutes les directions possibles.

Le principe est de réaliser, pour chaque carrefour, une fiche représentant la signalisation directionnelle dans les différentes directions.

À partir des fiches ainsi élaborées, un bordereau quantitatif des panneaux de signalisation nécessaires et un cahier des charges peuvent être établis permettant de réaliser un appel d'offres pour la fabrication et le placement de ces équipements.

Phase III. Mise en place de la signalisation

L'appel d'offres est lancé auprès de sociétés spécialisées. L'entreprise adjudicatrice réalise les travaux qui sont surveillés et réceptionnés par la commune. Le dossier de signalisation "As build" permet à la commune de gérer et d'entretenir la signalisation communale.

Recommandations

Outre la signalisation à distance et la signalisation de proximité, il existe encore quelques outils qui se sont déjà révélés très utiles ou qui peuvent se révéler l'être.

Dans le premier ordre d'idées, rappelons que le niveau inférieur de signalisation d'une commune est l'identification des rues (plaque de rue) et les numéros de police sur les maisons. Bien que délaissée aujourd'hui, il est indispensable de veiller à tenir cette signalisation à jour, pour permettre de localiser aisément un objectif à atteindre.

Dans le second ordre d'idées, pour épurer et simplifier la signalisation directionnelle, le "relais information services", ou RIS, constitue un outil de communication tout à fait intéressant. Il remplit de nombreuses fonctions : faire connaître et informer, localiser et accueillir, orienter et guider. Le contenu de l'information se matérialise généralement par une carte de la commune associée à un listing répertoire. Il s'adresse à tous les usagers : automobilistes, voyageurs des transports en commun, cyclistes, piétons. Il doit être placé en des lieux stratégiques : sur le RESI : sur une aire de parking située à l'entrée de la commune, au centre des entités agglomérées, à proximité de la gare SNCB...

7. La signalisation directionnelle pour tous les usagers en ville : le cas de Bruxelles

Avec la collaboration d'EO design

La ville de Bruxelles, soutenue par la Région de Bruxelles-Capitale a décidé en 1996, de développer un programme de signalisation qui, outre son aspect purement fonctionnel, sert de vecteur de communication et de mise en valeur de son patrimoine.

Le projet s'inscrit dans la continuité de la signalisation régionale implantée sur les voies structurantes de la capitale. Cette signalisation "bleue" ne permettait pas de pénétrer intelligemment dans le Pentagone et n'offrait aucune indication à caractère culturel ou touristique dans sa version statique ou dynamique. La première étape consistait donc à créer un relais informatif de pénétration vers le centre-ville au départ des boulevards de la petite ceinture.

C'est pourquoi, afin de contenir au mieux le flux automobile et d'éviter des déplacements inutiles dans l'enceinte du Pentagone, la signalisation en périphérie, sur les boulevards structurants, a visé à permettre à l'automobiliste de pénétrer en ville par l'accès le plus proche de son but. De même, la signalisation permet à l'automobiliste quittant le centre de rejoindre les boulevards périphériques par le chemin le plus court.

Le morcellement du Pentagone en huit quartiers a permis de simplifier le principe signalétique. Cela a permis d'établir un principe circulatoire hiérarchisé servant à l'annonce des lieux de pénétration vers le centre et à ne traverser qu'un seul quartier pour atteindre celui-ci.

Le volet signalétique automobile a aussi pour mission de conduire les visiteurs vers les parkings de délestage, ceux-ci ayant jusque là, des taux d'occupation inférieurs ou proches de 60%. Sous-utilisés, ils entraînent une surcharge du trafic automobile dans le centre et un stationnement sauvage mettant en péril la protection des piétons.

Cette démarche intègre une signalisation à l'usage des modes doux. Des balises directionnelles ont été placées à l'intention des piétons sur les grands axes urbains, à raison d'une tous les 300 mètres environ. Des relais d'information service ont été implantés également, représentant, d'une part, le pentagone et ses quartiers, ainsi qu'un repérage de tous les lieux touristiques d'intérêts, et d'autre part, un "zoom" du quartier concerné.

Enfin, des balises situationnelles permettent de signaler des événements culturels, et des notices historiques de sites et de quartiers, fixées sur différents supports, apportent une information culturelle qui s'adresse aux habitants et aux visiteurs.

Le concept de signalisation développé s'inscrit directement dans un objectif de meilleure utilisation de l'espace urbain, participant à son niveau à une gestion plus efficace du trafic et du stationnement au centre ville, et à une amélioration de la qualité des déplacements des piétons.

*Signalétique dans le Pentagone
Crédit EO design*





8. Un plan d'ensemble pour une gestion coordonnée de la signalisation de police en centre ville de Namur

Avec la collaboration de Nathalie Derème – Ville de Namur

En 2001, la Ville de Namur décidait de confier au Centre de Recherches Routières une mission d'étude visant à revoir toute la signalisation de police verticale dans la Corbeille, c'est-à-dire dans la zone délimitée par le chemin de fer au nord et par la Sambre et la Meuse au sud, et à proposer les corrections et améliorations jugées nécessaires pour être conforme aux dispositions légales.

La situation existante a d'abord fait l'objet d'un relevé précis, traduit sur un document cartographique, géré par le logiciel Arcview. 1339 signaux routiers y ont été reportés. Ceux-ci ont également été repris dans une base de données. Un reportage photographique a aussi été réalisé. Le caractère légal, ainsi que les aspects techniques (fixation, dégradations ou destructions, date d'installation...) de la signalisation ont ainsi été consignés.

Des réunions de travail ont alors été organisées, portant sur les questions qui ressortaient de ce diagnostic. Sur base de ces discussions et de la réglementation en vigueur, des décisions ont été prises et une proposition a été élaborée, reprenant les nouvelles mesures à mettre en œuvre : suppressions, modifications et ajouts de signalisation.

Pour donner quelques exemples, la signalisation zonale rappelant l'utilisation des tickets ou les zones bleues a été fortement rationalisée, les signaux de passage pour piétons (F49) situés à hauteur des carrefours ont été supprimés. La réflexion a aussi porté sur le régime des priorités, optant pour la règle générale de la priorité de droite dans toute la Corbeille, sauf sur les voiries du MET, ce qui a permis de rationaliser l'usage de certains signaux de priorité (B1 et B15) ...



La situation projetée, soumise à l'approbation de la Ville et validée par le Service Public Fédéral Mobilité et Transports, prévoit 1122 panneaux, soit 16% de moins que la situation initiale. Ces chiffres ne signifient pas que 217 panneaux étaient "inutiles", mais davantage. En effet, la révision proposée amène à devoir ajouter des signaux manquants et permet d'en supprimer d'autres par l'application de certaines règles particulières. De plus, une attention a été accordée au nombre de poteaux nécessaires, de manière à rassembler un maximum de signaux sur un seul, lorsque c'était possible. Ceux-ci seront réduits de 13%, ce qui contribuera à limiter l'encombrement des trottoirs et leur impact visuel dans la perception de l'espace urbain.



La révision proposée a fait l'objet d'une seconde carte, identique sur le principe à la carte de la situation projetée et également reliée à une base de données. Ce système permet ainsi de "zoomer" sur un carrefour, une rue et de recueillir toutes les informations utiles. Toutes les données sont reprises sur un CD-rom. Elles pourront être modifiées, traitées et enrichies grâce à un logiciel spécifique.

La Ville dispose ainsi d'un document de référence et d'un outil qui lui permettent de procéder aux corrections nécessaires, mais aussi de faire de nouvelles propositions d'aménagement, de déviations provisoires... et à tendre vers une situation aussi cohérente que possible de sa signalisation de police en particulier et de la circulation de tous les usagers au centre ville en général.

Vue 1 : la signalisation au niveau de "la Corbeille" constitue au coeur du centre-ville un outil du plan de circulation mis en oeuvre par la Ville

Vue 2 : le marquage au sol et l'aménagement de la voirie assurent le complément nécessaire à la présence des panneaux de signalisation

Crédit ICEDD



9. À Andenne, la conception d'un système d'accueil, d'information et de signalisation

Avec la collaboration d'Isabelle Storder - PromAndenne

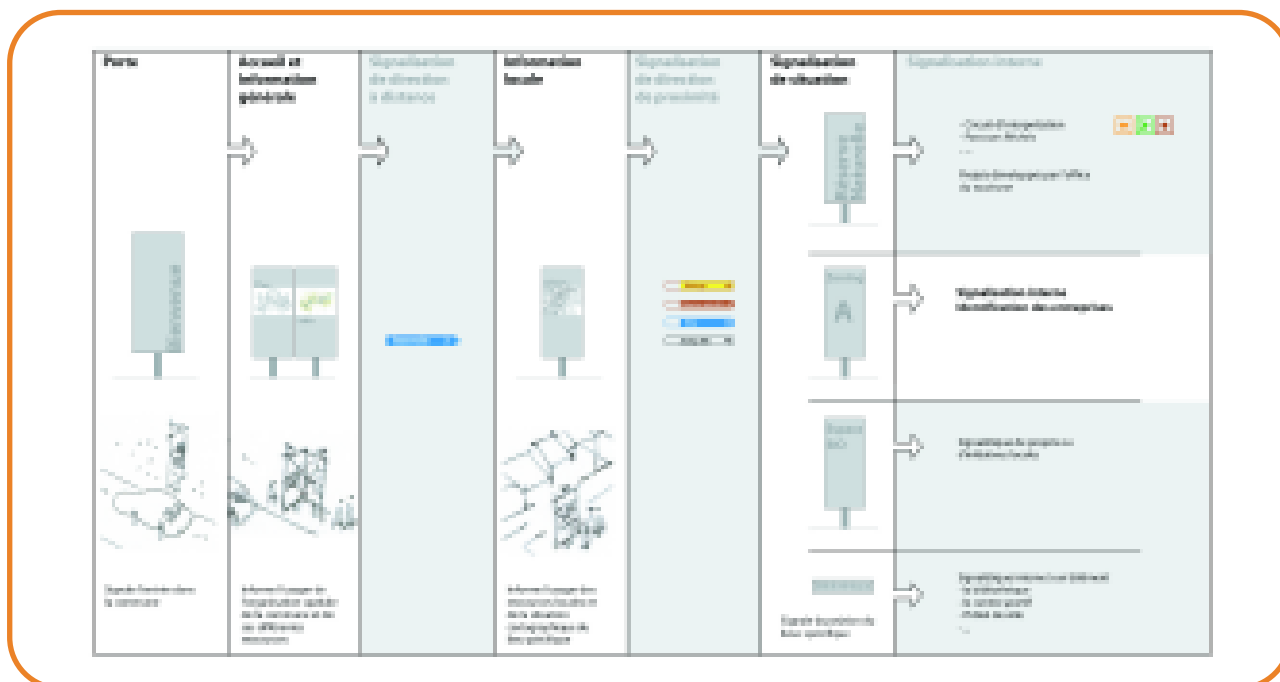
Absence, confusion ou inefficacité de la signalisation des zones d'activités économiques et des entreprises ... Tel était le constat dans la commune d'Andenne, avec pour conséquence évidente des nuisances bien connues, générées par ce genre de situation : poids lourds égarés au centre-ville ou dans des zones résidentielles ... Creusant la question, il est rapidement apparu que toute solution devrait nécessairement s'inscrire dans une stratégie globale portant sur l'ensemble de la signalisation à l'intérieur du territoire communal. De plus, la réflexion a conduit à intégrer l'accueil des visiteurs et à véhiculer une image positive d'Andenne. Via la conception d'un mobilier spécifique, l'objectif est de guider les utilisateurs et de mettre en valeur l'identité communale, en s'appuyant sur ses éléments caractéristiques.

C'est l'asbl PromAndenne, qui depuis 10 ans travaille à la promotion et au développement économique de l'entité, qui a proposé d'intervenir en tant que coordinateur du projet, rassemblant les informations nécessaires au démarrage de l'étude et identifiant les différents acteurs ou partenaires. À noter qu'il n'y a pas de démarche de plan communal de mobilité à Andenne.

L'étude

Pour mener à bien une telle entreprise, il était nécessaire de réaliser une étude. Suite à un appel d'offres, le bureau AGUA a été désigné. Le cahier des charges inscrivait d'emblée la démarche dans une stratégie de communication globale et décrivait celle-ci comme la conception d'un système d'accueil, d'information et de signalisation tant directionnelle à distance et de proximité que situationnelle. Celui-ci prend en compte tous les aspects de la vie de la commune : touristique, culturel, administratif, économique, fonctionnel, ... De plus, l'étude comprend le développement d'une "image" de la Ville qui serait un point de repère commun dans toute initiative de signalisation et de communication.

Crédit AGUA



L'étude s'est inscrite dans un schéma classique. Une première phase de diagnostic a dressé un inventaire détaillé de la situation existante, confirmant les constatations ayant motivé l'étude, et ce, à différents niveaux de signalétique. Par ailleurs, il importait d'établir une liste exhaustive des différents équipements et espaces que compte la commune. Cette liste permettrait par la suite de sélectionner les éléments à renseigner et à signaler dans le cadre du système à mettre en œuvre. Le report sur carte, par thème, était particulièrement utile pour avoir une première vue d'ensemble.

Ensuite, le projet proprement dit a été établi, sur base d'un concept d'organisation générale, un système hiérarchisé intégrant la signalisation routière réglementée et s'articulant avec le schéma provincial de signalisation touristique (en cours d'élaboration). Le système comprend des panneaux de signalisation à distance et de signalisation de proximité. Par ailleurs, il s'appuie également sur de la signalisation dite "de situation" : du général au local, avec des panneaux "bienvenue" aux portes de la commune, suivis quelques mètres plus loin de "relais information services" (RIS) installés sur des zones de stationnement, informant l'utilisateur de l'organisation spatiale de la commune et de ses principaux pôles d'intérêt. Ces RIS sont encore prévus dans des lieux stratégiques, tels que la place principale d'Andenne, la gare, les grands parkings, ...

*Vue : signalétique d'entrée dans la commune - photomontage
Crédit AGUA*



Des RIS d'information locale se retrouveront également au niveau de chaque localité ou pour renseigner des sites d'intérêt.

Ce concept offre ainsi un ensemble de panneaux ou balises qui, inscrits dans un schéma d'ensemble et placés à bon escient, devraient clarifier la lecture des lieux et apporter une information utile et attractive.

L'étude, en voie d'achèvement, sera prochainement suivie par sa mise en œuvre. La signalisation des zones économiques sera prise en charge financièrement par le Bureau Economique de la Province (BEP) et le Port Autonome de Namur (PAN). La signalisation touristique bénéficiera de subventions du Commissariat Général au Tourisme. Quant à la Ville d'Andenne, elle a prévu au budget 2004 de quoi réaliser les équipements qui la concernent directement.

La concertation

Les acteurs concernés par le projet sont nombreux, tant locaux que provinciaux et régionaux. Ils ont été impliqués dès le début de l'étude. Une commission de coordination a été mise sur pied, rassemblant des représentants de la Ville d'Andenne et de ses différents services communaux, l'Office du Tourisme, la Police, le Centre Culturel, le Bureau Economique de la Province, le Port autonome de Namur, le MET, le Commissariat général au Tourisme, le TEC, la SNCB, l'asbl Plus Beaux Villages de Wallonie, des entreprises et des commerçants, ainsi que quelques personnes qui ont répondu positivement à une invitation parue dans le Bulletin communal : soit environ 40 personnes ! Pour garantir l'efficacité du travail de cette commission, des règles de fonctionnement ont été définies. La plupart des réunions de travail ont été organisées en comité restreint et des groupes ont été constitués pour plancher sur certains thèmes précis. Un projet qui bénéficiera d'une bonne cohérence d'ensemble à tous les niveaux de signalisation, grâce à la participation efficace de tous les acteurs et partenaires.



10. En guise de conclusion, quelques critères à prendre en considération

Françoise Bradfer - ICEDD

Aux procédures, méthodologies, politiques et expériences qui viennent d'être décrites, nous pourrions ajouter, pour conclure ce dossier, quelques critères simples, qui doivent être considérés face à toute situation quelle que soit son importance, et permettre d'éviter certains pièges. En effet, il s'agit de mettre tout en œuvre pour éviter les ambiguïtés, la confusion, les hésitations qui sont source de gêne pour l'utilisateur, mais aussi, dans certains cas, d'accident. Par ailleurs, pour être respectée, la signalisation doit être crédible !

La **visibilité** dépend de la distance à partir de laquelle la signalisation doit pouvoir être aisément déchiffrée, tenant compte à la fois de l'acuité visuelle de l'utilisateur, des conditions météorologiques de nature à modifier la perception : pluie, brouillard... Mais également de la luminance ou du contraste de luminance avec le fond sur lequel la signalisation doit se détacher. Enfin, la visibilité dépend de l'endroit précis où sera placé le panneau, de son orientation...

La **lisibilité** concerne plus globalement la route proprement dite, à laquelle la signalisation doit apporter sa contribution, en permettant l'adaptation du comportement de l'utilisateur aux caractéristiques des lieux traversés : aux dangers mais également aux activités riveraines présentes.

L'**uniformité** de la signalisation s'appuie sur l'idée d'un langage unique, mis au point et reconnu par des spécialistes, connu et compris de tous. Il repose sur l'idée d'un langage codifié, qui s'inscrit dans la réglementation en vigueur et qui évite à l'utilisateur de se poser des questions inutiles. Il y a donc lieu d'être particulièrement attentif à respecter les dispositions légales.

Une certaine **homogénéité** dans la manière de traiter chaque type de situation suppose que, dans des conditions identiques bien sûr, l'utilisateur soit informé avec une signalisation de même valeur, implantée selon les mêmes règles.

La **simplicité** est, par définition, un exercice difficile. Il s'agit en effet d'éviter une surenchère de panneaux : déterminer exactement ce qu'il faut et où il le faut et ne pas prendre le parti d'une signalisation "parapluie", qui multiplie systématiquement les informations à l'utilisateur. À l'heure actuelle, la tendance va dans ce sens, en particulier aux abords des écoles. Même s'ils sont réglementaires, ces panneaux finissent par dévaloriser la signalisation, fatiguer l'utilisateur et nuisent à l'esthétique des lieux. C'est pourquoi, une réflexion de fond doit, bien évidemment, précéder la décision de placer la signalisation.

La **continuité** concerne en particulier la signalisation directionnelle. Bon sens et rigueur doivent prévaloir ici. En effet, guider correctement l'utilisateur d'un bout à l'autre de son itinéraire ne signifie pas pour autant qu'une signalisation directionnelle doit être placée à chaque carrefour ! Cependant, les études ont bien montré que des erreurs d'itinéraires peuvent avoir des conséquences négatives : gêne, manœuvres brusques, comportements interdits et dangereux. La manière dont sont organisées les informations en un point donné requiert également une grande attention. Il faut que l'utilisateur puisse les apercevoir d'un seul coup d'œil et les assimiler rapidement.

La **cohérence** est un concept qui interpelle plus largement les options prises à divers égards et dépasse le cadre strict de la signalisation qui n'en n'est que la traduction : régime de vitesse, délimitations des zones d'agglomération... La cohérence est aussi largement remise en question, lorsque, par exemple, sur un poteau figurent des signaux qui se contredisent ou laissent l'utilisateur dans la plus grande perplexité !

Le choix de l'implantation des poteaux devra donc rencontrer les critères ci-dessus, tout en étant attentif à ne pas créer une gêne ou un obstacle dangereux pour les piétons et les personnes à mobilité réduite ainsi que pour les deux roues, par exemple en centre ville et en périphérie.

Enfin, et ce n'est pas un détail, la **résistance mécanique** du matériel placé et sa **durabilité** sont des conditions indispensables à l'efficacité de toute signalisation. Délavés, les panneaux deviennent illisibles, d'autres sont masqués par la végétation...

Pour clore ce dossier, rappelons quelques recommandations toutes simples et qui ont bien été mises en évidence au travers des différentes contributions de cette CeMathèque :

- s'appuyer sur la réglementation ;
- ne jamais raisonner de façon ponctuelle ;
- faire des plans de signalisation ;
- faire des études globales de signalisation directionnelle ;
- mettre en place une véritable politique de maintenance : contrôler l'état des équipements et intervenir.

Les billets d'humour du Cemaphore l'illustrent à souhait. Mettre en place une bonne signalisation suppose rigueur et soin, ainsi qu'un bon suivi dans le temps, comme pour tout projet de mobilité et... rappelons encore que la signalisation est un outil et non un remède. La signalisation ne dispense nullement du contrôle efficace de son respect, ni d'une politique globale de mobilité !



11. Bibliographie

Réglementation

“Arrêté royal du 1er décembre 1975 (Moniteur Belge du 9 décembre 1975) portant règlement général sur la police de la circulation routière”, art. 60-80, dans *Législation routière*, IBSR, Bruxelles, 2003 ou à consulter sur <http://www.mobilite.fgov.be/data/route/regcir/RCRF.pdf>.

“Arrêté ministériel du 11 octobre 1976 (Moniteur Belge du 14 octobre 1976) fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière”, dans *Règlement du gestionnaire de la voirie*, IBSR, Bruxelles, 2003 ou à consulter sur <http://www.mobilite.fgov.be/data/route/regcir/AM1976F.pdf>.

“Arrêté ministériel du 7 mai 1999 (Moniteur Belge du 21 mai 1999) relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique”, à consulter sur <http://vici.fgov.be/data/route/regcir/AM1999F.pdf>.

Ouvrages et documents de référence

“Règlement du gestionnaire de la voirie”, IBSR, Bruxelles, s. d.

“WHIST, Gestion électronique du trafic en Région wallonne”, MET – Direction générale des autoroutes et des routes, Namur, 1999 (Cahiers du MET, Collection Techniques, 13).

“Signalisation des lieux et établissements d'intérêt général ou à vocation touristique”, Ministère des Communications et de l'Infrastructure - Institut Belge de Sécurité Routière, Bruxelles, 1991.

“Sécurité des routes et des rues”, Cetur - Setra, Bagneux, 1992.

“Mise en œuvre d'une signalétique touristique en Wallonie”, Contour-THR - Gouvernement Wallon, s.d.

12. Adresses utiles

Autorité de tutelle : voiries communales

Service Public Fédéral Mobilité et Transports

Service Mobilité et Sécurité

Direction D1 – Bloc A
Rue de la Loi, 155,
1040 Bruxelles
Tél : 02 287 31 11

Autorité de tutelle : voiries régionales

MET - Directions territoriales

Direction des routes de Namur – D131
Avenue Gouverneur Bovesse, 37
5100 Jambes
Tel : 081 32 09 11

Direction des routes du Luxembourg – D132
Avenue J.-B. Nothomb, 52 – 54
6700 Arlon
Tel : 063 24 70 11

Direction des routes de Mons – D141
Rue du Joncquois, 118
7000 Mons
Tel : 065 37 92 11

Direction des routes de Charleroi – D142
Rue de l'Écluse, 22
6000 Charleroi
Tel : 071 63 12 00

Direction des routes du Brabant Wallon – D143
Avenue Veszprem, 3
1340 Ottignies-Louvain-la-Neuve
Tel : 010 43 06 00

Direction des routes de Liège – D151
Avenue Blonden, 12 – 14
4000 Liège
Tel : 04 229 75 75

Direction des routes de Verviers – D152
Rue Xhavée, 62
4800 Verviers
Tél : 087 32 31 31

Autres adresses utiles

MET - Direction du Trafic et de la Sécurité routière

D-112
Boulevard du Nord 8
5000 Namur
Tél : 081 77 27 19

MRW - Commissariat général au Tourisme (CGT)

Direction Générale de l'Économie et de l'Emploi
Cellule signalisation touristique
Place de la Wallonie 1, Bâtiment III
5100 Jambes
Tél : 081 33 40 42



RÉALISATION

ICEDD, 5000 Namur

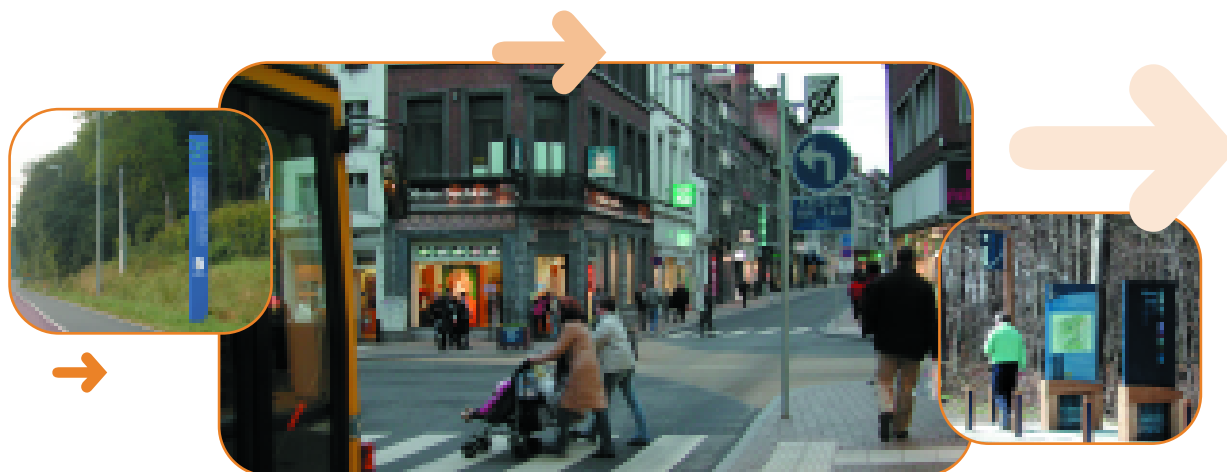


- Éditeur responsable

Georges Dereau
Ministère wallon de l'Équipement et
des Transports
Boulevard du Nord, 8
B-5000 namur

- Impression

MET D434
Tél. : 081 72 39 40





DÉJÀ PARU DANS CETTE COLLECTION

1. Le conseiller en mobilité : contexte, rôle et outils
2. Les pièges de la mise en œuvre des plans communaux de mobilité
3. La gestion de la demande de mobilité
4. La mobilité et l'aménagement du territoire
5. Mobilité, consommation d'énergie et pollution de l'air : quels enjeux pour demain ?
6. Tous en piste pour le vélo !
7. Une réunion ? Et si on en parlait ...

Réseau des CeM

Véronique André – Gestionnaire
D.311 – Direction des Etudes et de la Programmation
Boulevard du Nord 8, B5000 NAMUR
Tél. : 081 77 31 26 Fax : 081 77 38 22
E-mail : reseau-cem@met.wallonie.be
Site : <http://cem.mobilite.wallonie.be>

Centre de documentation et de diffusion en mobilité

Delphine Rossomme et Brigitte Ernon – Gestionnaires
D.311 – Direction des Etudes et de la Programmation
Boulevard du Nord 8, B5000 NAMUR
Tél. : 081 77 31 25 Fax : 081 77 38 22
E-mail : centre-doc-mobilite@met.wallonie.be
Site : <http://documentation.mobilite.wallonie.be>



**mobilité
en wallonie**
direction générale
des transports