

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE ANHEE



PHASE III: PROGRAMME DE GESTION DE LA MOBILITE

Document final
Novembre 2007

Commune de Anhee
Place communale, 6
5537 Anhee

Bureau d'études
Survey & Aménagement
Rue de Chenu, 2-4
7090 RONQUIERES



TABLE DES MATIERES

| | |
|---|----|
| TABLE DES MATIERES | 1 |
| Partie III – PROGRAMME DE GESTION DE LA MOBILITE | 2 |
| 1. Les mesures d’aménagements | 2 |
| 1.1 Les aménagements modes doux / vélo | 2 |
| 1.1.1. La mise en œuvre du Schéma Directeur modes doux / vélo | 2 |
| 1.1.2. Les fiches projets réalisées | 4 |
| 1.2 Le stationnement | 5 |
| 1.3 Les aménagements de sécurité et de convivialité | 6 |
| 2. Les mesures transversales | 8 |
| 2.1 La signalisation | 8 |
| 2.1.1 La signalisation directionnelle | 8 |
| 2.1.1.1 Les grands principes de la signalisation directionnelle | 8 |
| 2.1.1.2 Mise à jour de la signalisation directionnelle - Les portes d’entrées | 8 |
| 2.1.1.3 Mise à jour de la signalisation directionnelle « intra-site » | 9 |
| 2.1.2 La signalisation pour une pratique cyclable | 10 |
| 2.1.2.1 Les grands principes de la signalisation directionnelle pour une pratique cyclable | 10 |
| 2.1.2.2 La mise en œuvre de la signalisation directionnelle modes doux : le Schéma Directeur de jalonnement modes doux / vélo | 12 |
| 2.1.3 La signalisation des itinéraires touristiques (VTC, pédestres, etc.) | 13 |
| 2.2 Les services de mobilité | 15 |
| 2.2.1 Le bus local | 15 |
| 2.3 La communication, la sensibilisation/éducation et le suivi du PCM | 15 |
| 2.3.1 La communication | 15 |
| 2.3.2 Le suivi du PCM | 16 |

Partie III – PROGRAMME DE GESTION DE LA MOBILITE

Cette troisième partie du Plan Communal de Mobilité de la Commune d’Anhée se veut un outil pratique pour la mise en œuvre des actions issues de celui-ci. Cette partie explicite les options définies en phase 2. Ce document reprend d’abord l’ensemble des mesures d’aménagement selon une approche sectorielle. Certaines mesures ont fait l’objet de fiches-projets avec esquisse plus ou moins détaillée et estimation budgétaire. Ensuite, il décrit les mesures transversales : signalisation, services de mobilité et communication.

1. Les mesures d’aménagements

Pour avoir une liste globale des endroits à aménager, se référer aux plans d’organisation et de sécurisation des déplacements et à la cartographie des séquences linéaires de la phase 2.

↳ Carte n°1 : Localisation des fiches-projets - Aménagements

1.1 Les aménagements modes doux / vélo

1.1.1. La mise en œuvre du Schéma Directeur modes doux / vélo

Le Schéma Directeur modes doux / vélo élaboré en phase 2 définit les principales liaisons inter-villages. Une quinzaine d’itinéraires ont ainsi été établis. Au niveau de la Phase 3, une Base de Données Géographiques (BDG) a été réalisée. Elle a pour objectif l’aide à la mise en œuvre des itinéraires cyclables en termes de définition d’itinéraires (maillage communal) et d’application des types et principes d’aménagement modes doux à réaliser ainsi que des priorités de réalisation. Elle a été réalisée sous le format ARGIS9.2 et installée sur le SIG de la Commune d’Anhée. Le Schéma Directeur modes doux / vélo est étroitement lié au Schéma Directeur de jalonnement modes doux / vélo qui se présente également sous la forme d’une BDG (Cf. point 2.1.2.2). Un guide d’utilisation de ces BDG a également été fourni à la commune d’Anhée.

→ **Echelle et principes de saisie** : Le réseau a été saisi sur fond IGN 1/10 000 à l’échelle du 1/10 000. Chaque itinéraire est composé de tronçons définis soit par une intersection avec une voirie principale, soit par un changement de principe et ou de type d’aménagement.

→ **Contenu de la table attributaire** :

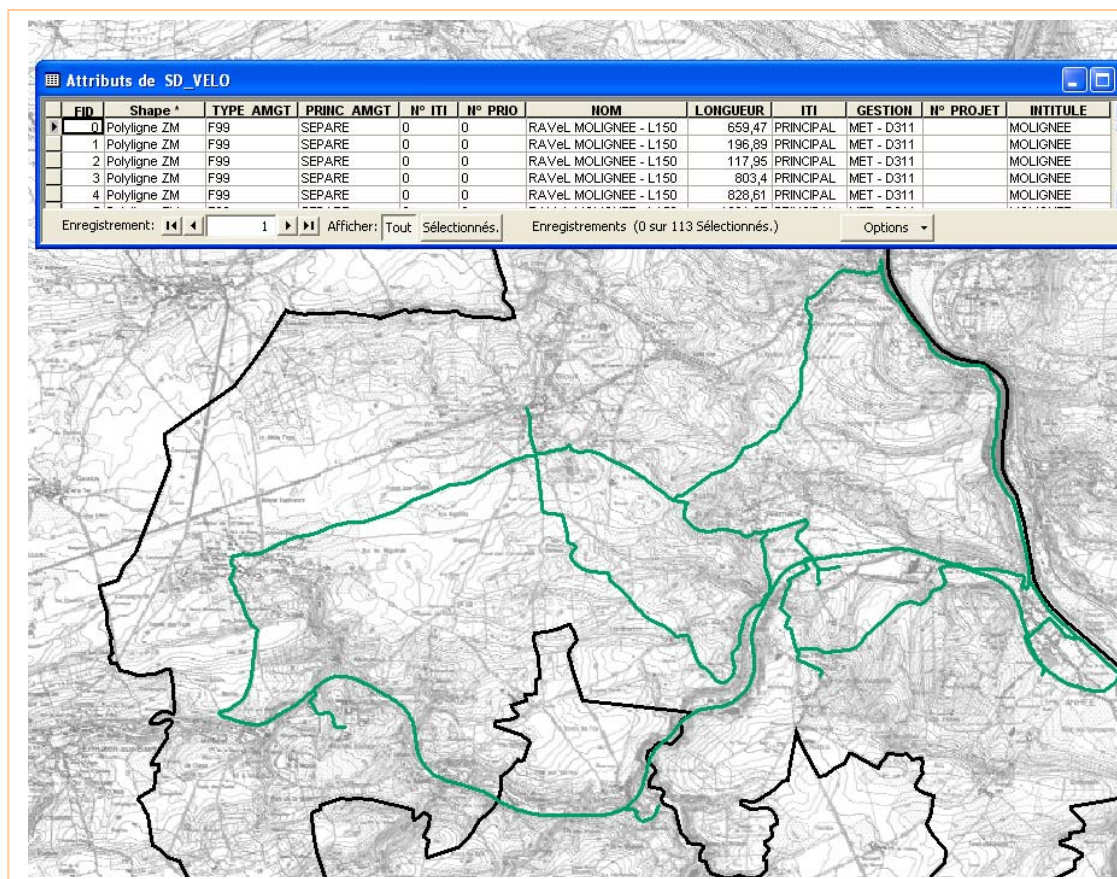
Elle est composée des champs suivants (hors champs internes ARCGIS) :

- **TYPE AMGT** : ce champ expose le type d’aménagement et par-là la signalisation consécutive à réaliser : néant/BCS (Bande cyclable suggérée), SUL (sens unique limité), PCM (piste cyclable marquée), D7, D9, D10, F99.
- **PRINC AMGT** : il reprend le principe d’aménagement sur lequel se base le type d’aménagement idéal à mettre en œuvre du fait des contraintes physiques : mixité, partage, exclusion ou séparé.
- **N° ITI** : il s’agit du numéro d’itinéraire qui liaisonne une destination à une autre (Cf. Schéma directeur modes doux / vélo)

- **N° PRIO** : il détermine la priorité pour la réalisation de l'itinéraire. Sur base du diagnostic, la mise en œuvre de ces itinéraires a été hiérarchisée en phase 2.
- **NOM** : ce champ reprend le nom de la rue sur laquelle passe l'itinéraire.
- **LONGUEUR** : il s'agit de la longueur du tronçon à l'échelle 1/10 000 en mètres.
- **ITI** : il reprend s'il s'agit d'un itinéraire principal ou alternatif.
- **GESTION** : ce champ désigne le gestionnaire de la voirie sur laquelle passe l'itinéraire.
- **PROJET** : il indique si l'itinéraire est repris sur une fiche projet
- **FINANCE** : il indique quel type de financement possible (PLAN ESCARGOT, MERCURE, PICVerts, etc.).
- **INTITULE** : il nomme l'itinéraire. L'intitulé de l'itinéraire reprend la destination de départ et celle d'arrivée.
- **Lien FP** : ce champ permet d'accéder le cas échéant à la fiche-projet réalisée dans le cadre du PCM en Jpeg/PDF.

↩ Fiche-projet n°0 : Mise en œuvre du schéma modes doux / vélo

Illustration : BDG schéma directeur modes doux sous ARCGIS 9.2



1.1.2. Les fiches projets réalisées

| LOCALITE | INTITULE ET N° DES ITINERAIRES DU SCHEMA DIRECTEUR MODES DOUX/VELO | PRIORITES DE MISE EN ŒUVRE RETENUES PAR LE COMITE DE PILOTAGE | N° ET INTITULE DES FICHES PROJETS DU PCM |
|--|--|---|---|
| Anhée Annevoie RAVeL de Meuse | RAVeL de Meuse | 1 - Réfection programmée | |
| Anhée | 9 – Meuse-Place communale - Molinee | 1 (min. balisage) | FP2 - Liaison RAVeL de la Meuse – RAVeL de la Molinee via le centre d'Anhée |
| Anhée | 11 - Meuse - Henneumont - Molinee | 1 | FP1 - Liaison RAVeL de la Meuse – RAVeL de la Molinee via Henneumont |
| Annevoie | Liaisons RAVeL de Meuse et de la Molinee et RAVeL du Bocq | 2 | |
| Anhée | 10 – Ecole - Complexe sportif - Molinee | 2 | |
| Maredsous RAVeL de la Molinee | 12 - Molinee - Maredsous | 1 – Inclus dans projet objectif 2 rural RAVeL de Molinee | |
| Annevoie | 2 – Meuse - Annevoie | Suspendu – Possibilité de réalisation par un promoteur privé | |
| Ruines de Montaigle RAVeL de la Molinee | Molinee - Montaigle | 4 – Hors territoire communal | |
| Maredsous Maredret | Maredret – Maredsous | 3 | |
| Camping de Warnant RAVeL de la Molinee | 7 – Camping – Parking relais - Molinee | 3 – Possibilité accord avec privé pour le passage | FP3 - Liaison RAVeL de la Molinee – Parking des Marronniers - Warnant |
| Bioul Salet RAVeL de la Molinee | 4 – Bioul- Salet | 4 – Salet/RAVeL de la Molinee : abandon en phase 3 (contrainte technique) | FP4 - Liaison RAVeL de la Molinee – Salet - Abandonnée |
| Bioul Warnant RAVeL de la Molinee | 6 – Bioul – Warnant - Molinee | 4 | |
| Maredret | 13 – Maredret - Denée | 4 | |

| LOCALITE | INTITULE ET N° DES ITINERAIRES DU SCHEMA DIRECTEUR MODES DOUX/VELO | PRIORITES DE MISE EN ŒUVRE RETENUES PAR LE COMITE DE PILOTAGE | N° ET INTITULE DES FICHES PROJETS DU PCM |
|--------------------------------------|--|---|---|
| Denée | | | |
| Haut-le-Wastia RAVeL de la Mognée | 8 - Haut-le-Wastia - Mognée | 4 | FP5 - Liaison RAVeL de la Mognée – Haut-le-Wastia |
| Denée Bioul | 5 – Denée - Bioul | 5 | |
| Annevoie Bioul | 3 – Annevoie – Warnant - Bioul | 5 | |
| Anhée RAVeL de Meuse | 14 - Caillou - Meuse | 5 | |

1.2 Le stationnement

Dans un avenir proche, l'aménagement du RAVeL de la Mognée sera terminé. Celui-ci a pour vocation de servir de colonne vertébrale au réseau modes doux d'Anhée. Il devrait servir à la fois comme infrastructure de promenades et de développement touristique et comme infrastructure de mobilité permettant de rejoindre une activité touristique à l'autre dans la Vallée de la Mognée. A Anhée même sa vocation utilitaire sera plus importante. A terme, la circulation des cyclistes sur la RN971 devrait diminuer (à l'exception des groupes de cyclotouristes qui n'emprunteront pas le RAVeL). Pour ce faire, ce RAVeL doit être connecté à des aires de stationnement permettant son accessibilité aisée. Celles-ci doivent être suffisamment nombreuses et aménagées que pour décourager le stationnement « sauvage » le long de la RN 971 et le retour des cyclistes sur celle-ci. Plusieurs aires de stationnement ont ainsi été proposées : au début et à la fin de son parcours (à Anhée et à Maredret) et plus ou moins au milieu de son parcours (à Warnant à l'Escargotière et aux Marronniers). D'autres parkings se trouvent le long de la RN971 mais leur vocation est plutôt de desservir uniquement les activités touristiques : il s'agit des parkings desservant les Draisines de la Mognée.

Au niveau des attractions touristiques, un parking bien aménagé, convivial et qui prend en compte tous les usagers est certainement un plus pour attirer la clientèle et au niveau de la reconnaissance de l'attraction (soleil). Mais c'est surtout important en termes de sécurité du réseau et des usagers. Un parking bien organisé permet également de maximiser le nombre de véhicules pouvant être accueilli.

| LOCALITE ET INTITULE (SEQUENCES LINEAIRES) | TYPE DE PARKING | PRIORITES DE MISE EN ŒUVRE RETENUES PAR LE COMITE DE PILOTAGE | N° ET INTITULE DES FICHES PROJETS DU PCM |
|--|-----------------------------------|---|---|
| Anhée (derrière place communale) | Parking relais RAVeL de la Mognée | 1 | FP6 – Parking relais de la Mognée (derrière la maison communale à |

| LOCALITE ET INTITULE (SEQUENCES LINEAIRES) | TYPE DE PARKING | PRIORITES DE MISE EN ŒUVRE RETENUES PAR LE COMITE DE PILOTAGE | N° ET INTITULE DES FICHES PROJETS DU PCM |
|--|------------------------------------|---|--|
| | | | Anhée) |
| Warnant (Draisines) | Parking activités touristiques | 2 – Activité privée | FP7 – Parking Warnant - Draisines |
| Warnant (Escargotière) | Parking activités touristiques | 2 – Activité privée | FP9 – Parking de l'Escargotière |
| Maredsous (Arrêt draisines) | Parking activités touristiques | 2 - Activité privée | |
| Falaën (Draisines) | Parking activités touristiques | 2 - Activité privée / hors territoire communal | |
| Maredret (est) | Parking activités touristiques | 1 | FP8.1 – Parking Maredret-est |
| Maredret (ouest) | Parking relais RAVeL de la Molinee | 1 | FP8.2 – Parking Maredret-ouest |
| Falaën (Montaigle) | Parkings activités touristiques | 3 - Activité privée / hors territoire communal | |
| Jardins d'Annevoie | Parking activités touristiques | 4 - Activité privée | |
| Sosoye | Parkings activités touristiques | 5 | |
| Maredsous (Abbaye) | Parkings activités touristiques | 6 - Activité privée | |

1.3 Les aménagements de sécurité et de convivialité

Ce point reprend les aménagements qui sont à réaliser pour sécuriser le réseau routier et permettre son utilisation par les différents usagers (et pas seulement les automobilistes) en fonction du niveau hiérarchique de la voirie. On retrouve les sécurisations ponctuelles ou globales d'une voirie via un aménagement physique (effet de porte, plateau, coussin berlinois, etc.) ou des mesures de contrôle/répression (radar). Le réaménagement complet d'un espace public de type place publique en prenant en compte tous les usagers et dans un souci de convivialité fait également partie de cette mesure.

| LOCALITE ET INTITULE (SEQUENCES LINEAIRES) | TYPE D'ACTION | PRIORITES DE MISE EN ŒUVRE RETENUES PAR LE COMITE DE PILOTAGE | N° ET INTITULE DES FICHES PROJETS DU PCM OU FP PCDR |
|--|--|---|---|
| Annevoie (Place halte fluviale) | Aménagement de la Place | 1 – Réalisation programmée | PCDR 1.4 |
| Denée (carrefour de Saint-Gérard) | Aménagement de sécurisation du carrefour | 1 – En cours de réalisation (MET) (08/07) | |

| LOCALITE ET INTITULE (SEQUENCES LINEAIRES) | TYPE D'ACTION | PRIORITES DE MISE EN ŒUVRE RETENUES PAR LE COMITE DE PILOTAGE | N° ET INTITULE DES FICHES PROJETS DU PCM OU FP PCDR |
|--|--|---|--|
| Bioul (Place Vaxelaire) | Aménagement de la Place | 1 – Réalisation programmée | |
| Anhée (Place Communale) | Aménagement de la Place | 1 - Réalisation programmée | PCDR 1.6 |
| Anhée / Sosoye / Maredret (RN971) | Aménagement ponctuel de la voirie, sécurisation des intersections avec le RAVeL de Molinee, gestion de la vitesse et communication | 1 | FP13 – RN971 / Vallée de la Molinee |
| Annevoie (RP932) | Gestion de la vitesse (limitation de la vitesse, signalisation et contrôle vitesse) | 1 – Proposition diminution de vitesse | |
| Bioul (RP932) | Aménagement ponctuel de la voirie à différents endroits (traversée chaussée, effet de porte) et contrôle vitesse | 1/2/3 | |
| Anhée (RN96) | Réaménagement global de la RN96 | 2 | |
| Denée (Place F. de Montpellier) | Aménagement de la Place | 2 | PCDR 2.24 |
| Denée (carrefour Bonne Espérance) | Signalisation | 3 | |
| Warnant (rue de Bioul) | Aménagement ponctuel de la voirie (effet de porte) et contrôle vitesse | 3 | |
| Warnant (rue Maison de Pierres) | Contrôle vitesse | 3 | |
| Sur toute la commune | Plan de sécurisation et d'aménagement des arrêts de bus | 1 (Etude) | PF14 - Plan de sécurisation et d'aménagement des arrêts de bus |

2. Les mesures transversales

2.1 La signalisation

2.1.1 La signalisation directionnelle

La signalisation directionnelle qu'elle soit à distance (F25, F27, F29) ou de proximité (F34a, F35, F37) est importante car elle structure les flux. Elle joue un rôle pour la mise en place de la hiérarchisation du réseau routier. Elle doit être établie selon des principes stricts que sont l'homogénéité et l'organisation structurée. Or, quelques imperfections ont pu être décelées sur la commune d'Anhée.

2.1.1.1 Les grands principes de la signalisation directionnelle

→ La signalisation directionnelle à distance (F25 / F27 / F29)

Sa fonction est d'orienter vers une destination plus ou moins distante et permettre aux automobilistes de suivre un itinéraire de façon continue en se repérant grâce à des points de repère, en général, des villes et des villages. Les dispositions sont reprises dans l'A.R. et A.M. 15/11/01.

↳ Illustration n°1 : Les grands principes de la signalisation directionnelle – commune d'Anhée 2007

→ La signalisation directionnelle de proximité (F34a / F35 / F37)

Dans le cas d'une commune touristique comme Anhée, sa fonction est d'orienter les touristes, à partir des axes routiers secondaires, vers des infrastructures touristiques de proximité qui méritent une mise en valeur particulière (les ressources) et qui sont susceptibles de procurer un intérêt pour les touristes. Les dispositions sont reprises dans l'A.R. et A.M. 17/10/01.

↳ Illustration n°2 : Les grands principes de la signalisation directionnelle – commune d'Anhée 2007

2.1.1.2 Mise à jour de la signalisation directionnelle - Les portes d'entrées

Une attention particulière doit être portée à la signalisation qui se trouve au niveau des portes d'entrée de la commune qui ont été définies en phases I et II du PCM. Celle-ci révèle quelques imperfections tant dans la signalisation de proximité que de distance. Il s'agit de :

→ Un problème d'homogénéité des panneaux :

- Le F33b signale la direction à distance de la « Vallée de la Mollignée » à la porte d'entrée du centre d'Anhée (photo n°1) alors qu'il n'indique que le cours d'eau aux portes d'entrée de Maredret (photo n°3) et de Denée (photo n°2).
- Le F33a est utilisé pour indiquer Maredsous à la porte d'entrée du centre d'Anhée (photo n°1) alors qu'on utilise le F29 à la porte d'entrée de Denée (photo n°2). Rappelons que Maredsous n'est pas un village mais un hameau.

→ **Un problème de séquence des panneaux :**

- A la porte d'entrée du centre d'Anhée, le panneau F33b « vallée de la Molinee » devrait se retrouver en dessous du F33a indiquant le village de Maredsous (photo n°4).
- Au même lieu, la séquence est surchargée puisque l'on ne dénombre pas moins de 13 panneaux (photo n°4). On ne peut superposer au maximum que huit panneaux F34a, F35 et F37. Il en est de même pour la porte d'entrée de Denée (photo n°5).
- La signalétique directionnelle de proximité doit être ordonnancée comme suit : F34a, F35 et enfin F37, ce qui n'est pas toujours le cas notamment à la porte d'entrée du centre d'Anhée (photos n°4) et à la porte d'entrée de Denée (photo n°5).
- De plus, les signaux F34a doivent être regroupés ensemble puis les F35 et les F37, or ce n'est pas le cas encore pour la majorité des portes d'entrée.
- La signalisation directionnelle de proximité n'est pas équivalente en fonction de la provenance du visiteur. Exemple de la porte d'entrée à Denée (photos n°5 et n°6) où le visiteur en provenance de Namur a en visuel 10 panneaux de signalisation touristique alors qu'en sens inverse il n'y en a plus que trois.

→ **Un problème de rupture de flux dans la signalisation :**

- On remarque l'absence d'indication d'Anhée et de la Vallée de la Molinee à la porte d'entrée d'Annevoie-Rouillon (photo n°7).
- Un panneau F33b « Vallée de la Molinee » ne serait pas inutile au rond-point précédent la porte d'entrée du centre d'Anhée (photo n°8).
- Il en est de même à l'intersection de la RP932 et la RN951 (photo n°9).

La signalisation directionnelle F33b « la vallée de la Molinee » est stratégique car elle doit emmener le visiteur sur un site où la signalisation touristique de proximité prendra le relais. En effet, la vallée de la Molinee concentre la majorité des attractions touristiques.

↳ **Reportage photos n°1 : la signalisation directionnelle aux portes d'entrée en 2007 – commune d'Anhée**

2.1.1.3 Mise à jour de la signalisation directionnelle « intra-site »

L'objectif ici n'est pas d'établir un diagnostic exhaustif par cheminement mais de mettre en évidence des incohérences typiques de signalisation :

→ **Des panneaux défraîchis:**

Ils sont peu nombreux et concernent la signalisation directionnelle à distance (photos n° 5 et n° 6).

→ **De la signalisation artisanale :**

Elle a pour conséquence un manque de libellé clair et des panneaux différents pour un même site (photos n°2 et n°4, n°8).

→ **Des informations dépassées :**

Elle est le fait surtout de vente de biens immobiliers (photos n°6).

→ **Des séquences incorrectes :**

Globalement, elles sont rares pour ce qui est de l'agencement entre signalisation directionnelle à distance et celle de proximité (photos n°7). Les principaux mauvais agencements concernent surtout la signalisation directionnelle de proximité entre les différents panneaux F34a, F35, F37.

↳ **Reportage photos n°2 : la signalisation directionnelle aux portes d'entrée en 2007 – commune d'Anhée**

2.1.2 La signalisation pour une pratique cyclable

Cette partie propose un avant-projet sommaire de plan de jalonnement modes doux / vélo en concordance avec la philosophie du schéma directeur modes doux / vélo proposé en partie II du PCM à savoir :

- Connecter les villages de la commune au RAVeL de la Molinee, colonne vertébrale, afin d'assurer une pratique utilitaire vers le centre administratif et économique d'Anhée ;
- Connecter les différents sites touristiques de proximité au RAVeL (de Meuse et de la Molinee) ;
- Signaler les parkings relais jouxtant le RAVeL de la Molinee afin de minimiser le trafic cycliste sur la RN971.

Ce plan de jalonnement n'a pas pour objectif d'organiser le jalonnement interne au RAVeL¹ mais de proposer un jalonnement directionnel complémentaire concernant les liaisons de villages ou de sites touristiques au départ et vers le RAVeL. Il s'agit d'assurer un maillage cohérent entre la signalisation du RAVeL et les liaisons vers les villages et les sites touristiques. Il est donc question de signalisation directionnelle et non pas de balisage². L'objectif de l'avant-projet de jalonnement est de préciser quantitativement et qualitativement une signalisation de destination et non pas d'itinéraire.

2.1.2.1 Les grands principes de la signalisation directionnelle pour une pratique cyclable

Voici les grands principes de la signalisation directionnelle qui sont mis en pratique dans l'avant-projet de jalonnement.

→ **La signalisation directionnelle pour assurer les liaisons vers les villages et les sites touristiques au départ du RAVeL (F34b / F34c)**

Les panneaux F34b.1 et F34b.2 et les panneaux F34c.1 et F34c.2 sont utilisables tant pour l'ensemble des voiries de Wallonie que pour la signalisation directionnelle du RAVeL. Ils ont pour objectifs d'assurer les liaisons vers les villages (F34b) et les sites touristiques (F34c) au départ du RAVeL pour des catégories déterminées d'usagers. L'usager concerné ici est le cycliste.

Dans un principe d'homogénéité, le MET et l'ASBL les Chemins du Rail recommandent l'utilisation du F34b.2 sur RAVeL et ceci pour plusieurs raisons :

¹ Rappelons que le RAVeL est composé de deux types de signalisation directionnelle : d'une part une signalisation concernant les destinations lointaines (on parle du réseau RAVeL) et d'autre part, les destinations proches destinées à l'usager local et au vélotouriste d'un jour. C'est cette dernière qui sera développée ici.

² On distingue la signalisation directionnelle du balisage. La première permet à l'usager de se rendre d'un point A à un point B tandis que le balisage permet à l'usager de suivre un itinéraire pour se rendre à un point A et y revenir en passant par des points B, C, etc. Le principe de linéarité est primordial dans le cadre de la signalisation directionnelle.

- Il se distingue mieux des signaux destinés aux automobilistes car il se rapproche visuellement des signaux de même famille réservés aux usagers non motorisés (F99 et F101) ;
- Il est plus compact du à son gabarit et donc bénéficie de plus de souplesse d’implantation ;
- Il se place facilement sur un seul fut par exemple sur celui du F99 et donne ainsi un coût d’implantation plus faible ;
- Il est moins sensible au risque de pivotement autour du fut (gabarit) ;
- On peut placer les indications sur une deuxième ligne.

Il est évident que la signalisation des villages et des sites touristiques utilisée hors RAVeL doit être identique à celle utilisée sur le RAVeL à savoir le F34b.2 et le F34c.2. L’objectif est de conserver une homogénéité et une cohérence dans la signalisation pour l’usager cycliste. Une signalisation de sortie de RAVeL et d’entrée (F99 et F101) sera placée à chaque accès au RAVeL via les liaisons de villages et de sites touristiques.

↳ **Illustration n°3 : Les grands principes de la signalisation directionnelle pour une pratique cyclable– commune d’Anhée 2007**

→ **La signalisation de rabattement**

Le futur RAVeL de la Mognée est l’alternative mode doux sécurisée à la RN971. Dès lors, il convient de ne pas réinjecter des usagers modes doux sur la RN971 pour rejoindre le RAVeL via ses intersections avec ladite RN971. Les portes d’entrée au RAVeL ainsi que ses parkings relais devront être signalés aux usagers potentiels se trouvant à quelque distance du réseau via la mise en place d’une signalisation de rabattement. Deux types de rabattement doivent être distingués :

- le rabattement pour les usagers lents (F34b.2);
- le rabattement pour les automobilistes qui veulent rejoindre le RAVeL en voiture et stationner à proximité via la signalisation des parkings relais (F34a et F59).

Trois parkings relais RAVeL potentiels ont été définis le long de la RN971. Ils ont pour objectif de canaliser les utilisateurs du RAVeL de la Mognée afin que ceux-ci ne stationnent pas en bordure de la RN971 pour aller rejoindre un point de connexion au RAVeL. Ils ont aussi pour objectif de limiter la circulation cycliste sur la RN971 afin de rejoindre le RAVeL et de proposer des accès aux sites touristiques sur de courtes distances.

Il s’agit :

- d’une création de parking derrière la maison communale,
- du parking existant juxtaposant le restaurant le Marronnier (village de Warnant),
- d’une création de parking à Maredret.

↳ **Illustration n°4 : Les grands principes de la signalisation directionnelle pour une pratique cyclable – commune d’Anhée 2007**

2.1.2.2 La mise en œuvre de la signalisation directionnelle modes doux : le Schéma Directeur de jalonnement modes doux / vélo

Le Schéma Directeur de jalonnement modes doux / vélo est étroitement lié au Schéma Directeur modes doux / vélo (Cf. le point 1.1.1.). Ce Schéma Directeur traduit les principes en termes de jalonnement dans le cadre de la réalisation des itinéraires modes doux et des parkings RAVeL. Il ne fait pas état du jalonnement lié à la réalisation du RAVeL de la Molinee, ce dernier étant du ressort du MET. Toutefois, à chaque fois qu'un itinéraire est connecté au RAVeL, un panneau de signalisation directionnelle est indiqué au départ du RAVeL dans un souci de cohérence. En effet, celui-ci ne sera pas automatiquement intégré au RAVeL, les itinéraires n'étant pas en phase de projet.

Ce Schéma Directeur se présente sous la forme d'une Base de Données Géographiques (BDG). Cette BDG a pour objectif l'aide à la mise en œuvre de la signalisation directionnelle en termes d'itinéraires cyclables mais aussi de rabattement vers les parkings RAVeL. Elle a été réalisée sous le format ARGIS9.2 et installée sur le SGI de la Commune d'Anhée.

→ **Echelle et principes de saisie** : Le réseau a été saisi sur fond IGN 1/10 000 à l'échelle du 1/5 000. La localisation des panneaux est indicative en termes d'emplacement. La nécessité d'avoir un panneau à une intersection est certaine mais son emplacement est aléatoire.

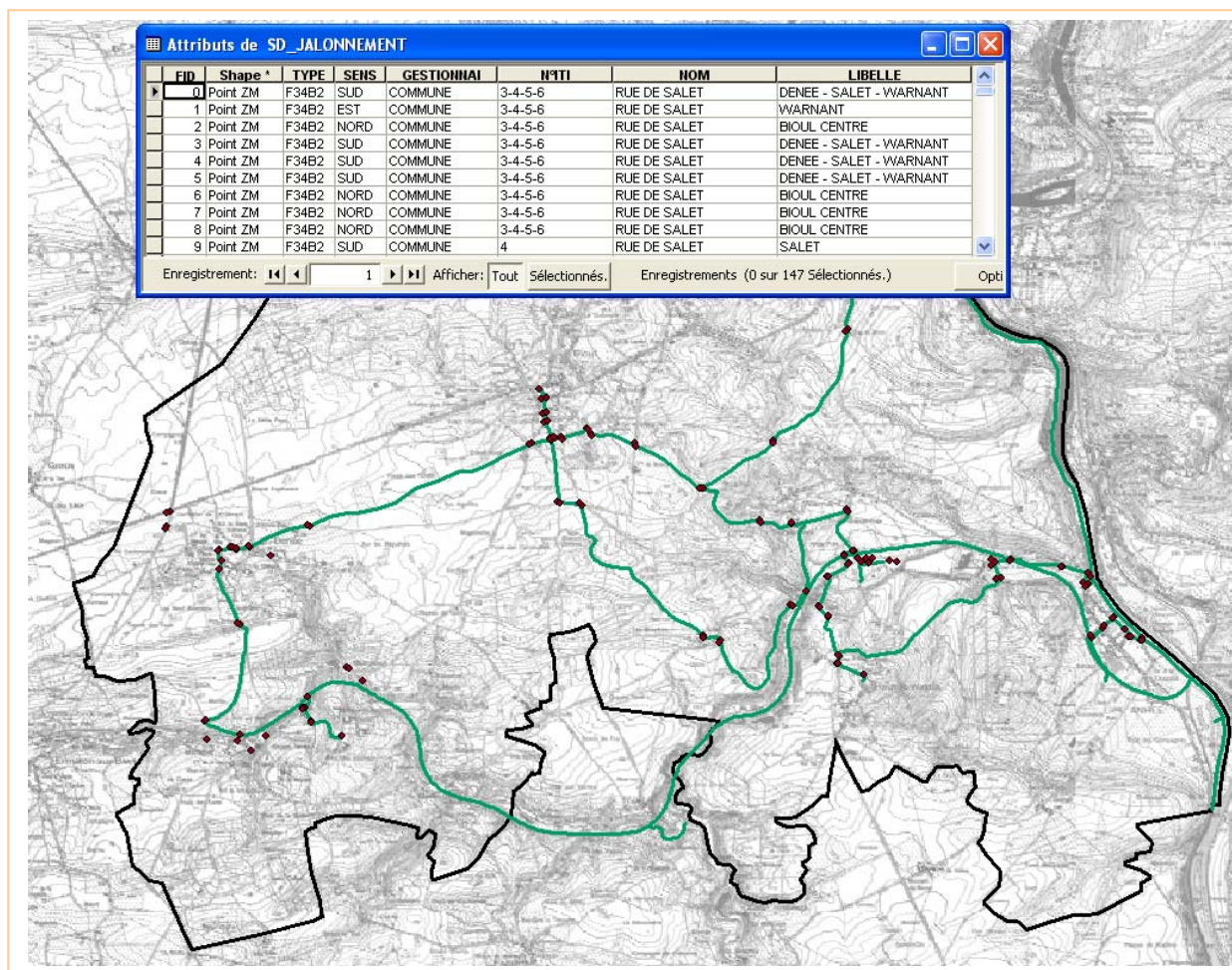
→ **Contenu de la table attributaire** :

Elle est composée de 6 champs (hors champs internes ARCGIS) :

- **TYPE** : il s'agit du type de panneau à planter : F34b.2, F34c.2, F34a ou F59 (cf. le point 2.1.2.1).
- **SENS** : c'est le sens dans lequel le panneau doit être implanté. La direction est grossière (points cardinaux) étant donné l'imprécision de l'échelle (petite échelle de saisie).
- **GESTIONNAI** : ce champ indique le gestionnaire de la voirie et donc implicitement celui du jalonnement pour les F34, F34b.2 et le F59. Les F34c.2 peuvent être financés par le Commissariat Général au Tourisme indépendamment du gestionnaire de la voirie.
- **N° ITI** : ce numéro permet de localiser l'itinéraire modes doux / vélo (Cf. Schéma directeur modes doux / vélo) sur lequel se trouve le panneau.
- **NOM** : ce champ reprend le nom de la rue où le panneau est implanté.
- **LIBELLE** : il reprend la destination qui doit être portée sur le panneau à savoir le nom du village, de l'attraction touristique ou du RAVeL.

📄 **Fiche projet n°10 : Mise en œuvre du schéma de jalonnement modes doux / vélo**

Illustration : BDG schéma directeur jalonnement modes doux sous ARCGIS 9.2



2.1.3 La signalisation des itinéraires touristiques (VTC, pédestres, etc.)

La commune d’Anhée possède un vaste réseau de promenades touristiques balisées à destination de différents usagers modes doux (cyclistes, piétons, cavaliers).

Deux problématiques se posent à la commune d’Anhée :

- La réactualisation de son balisage en termes de normes et non d’implantation en fonction de chaque itinéraire lié au nouvel arrêté d’exécution³ du gouvernement wallon du 1^{er} mars 2007 relatif aux itinéraires touristiques balisés, aux cartes de promenades et aux descriptifs de promenades ;
- La complétude du jalonnement actuel via les intersections du RAVeL de la Molinee avec les itinéraires existants (balise au départ du RAVeL).

Cette partie traite uniquement de la mise aux normes du balisage touristique. Il ne s’agit pas de réaliser une analyse différentielle entre les anciennes et les nouvelles prescriptions de balisage d’itinéraires touristiques prévues dans l’arrêté du gouvernement wallon du 1^{er} mars 2007, ni de mettre à jour de façon spatialisée le jalonnement sur le territoire d’Anhée. La pertinence des itinéraires n’a pas non plus été étudiée. Seules les modifications en termes de normalisation des signes ont été établies.

Cette réactualisation des normes des signes se base sur la carte topographique au 1/25.000 éditée par le Syndicat d’initiative d’Anhée Meuse – Molinee qui reprend 9 circuits VTC sur la commune d’Anhée, 4 circuits équestres et de nombreux itinéraires pédestres.

Le nouvel arrêté d’exécution du Gouvernement wallon relatif aux itinéraires touristiques balisés, aux cartes de promenades et aux descriptifs de promenade impose un cahier de normes pour les signes. Sur les quatre types de réseau présents à Anhée, seuls les réseaux cyclotouristes et vététistes sont aux normes graphiques. Ce n’est plus le cas du réseau pédestre et du réseau équestre.

→ **Les piétons**

Plusieurs signes pédestres, au nombre de cinq, existaient pour baliser un itinéraire. Avec le nouvel arrêté, un seul a été gardé. Il s’agit d’un rectangle de 60 à 90 mm de longueur et de 35 à 50 mm sur la largeur. La problématique réside dans le niveau de difficulté exprimé par une variation de couleur sur la carte éditée par le Syndicat d’initiative. Cette dernière ne pourra pas être appliquée du fait de l’unique symbole et de la superposition d’itinéraires pédestres.

→ **Les cavaliers**

Quatre disques (rempli, semi rempli, ouvert, évidé) existaient dans l’ancienne normalisation. Les itinéraires équestres d’Anhée ne reprennent qu’un seul symbole qui est celui d’un disque plein variant sur les quatre couleurs traditionnelles. Un nouveau symbole a été adopté : un signe en forme de fer à cheval dont le diamètre extérieur est compris entre 90 et 120 mm, le diamètre intérieur compris entre 70 et 100 mm. L’ouverture sur l’extérieur est comprise quant à elle entre 25 et 40 mm et l’ouverture sur l’intérieur est comprise entre 55 et 70 mm. La couleur est exclusivement l’orange. A noter que le signe pour les cavaliers et attelages est identique mais avec l’adjonction d’un disque orange au centre de 30 à 60 mm de diamètre au centre du fer à cheval.

→ **Les vététistes**

La cartographie est en accord avec les prescriptions du nouvel arrêté. Deux cercles de 35 à 40 mm l’un en dessous de l’autre distancé d’un triangle isocèle de 65 à 75 mm dont les couleurs sont identiques aux pédestres.

³ Texte légal adopté par le gouvernement wallon précisant les modalités d’application d’un décret adopté par le Conseil Régional Wallon le 1^{er} avril 2004. Entrée en application le 1^{er} juin 2007.

→ **Les vélotouristes**

La cartographie est en accord avec les prescriptions du nouvel arrêté. Un cercle de 35 à 50 mm distancé d'un triangle isocèle de 80 mm. L'utilisation des couleurs est identique à celles des pédestres

↳ **Illustration n°5 : Le balisage des itinéraires touristiques - les signes normalisés – Communes d'Anhée**

2.2 Les services de mobilité

2.2.1 Le bus local

↳ **Fiche projet n°12 : le bus local**

2.3 La communication, la sensibilisation/éducation et le suivi du PCM

2.3.1 La communication

Le développement d'une politique de mobilité implique obligatoirement la mise en place d'actions de communication et d'information. En effet, il est important de bien informer les « usagers » potentiels de la mise en place des actions destinées à soutenir et à améliorer la mobilité.

Par « usagers », on entend aussi bien la population qui habite la commune, que les personnes qui viennent y travailler ou à l'école mais aussi les individus qui viennent visiter Anhée.

Axes routiers à suivre, présence de signalisation, nouveautés dans les transports en commun, etc. sont autant de sujets qu'il convient d'intégrer à la communication « traditionnelle » d'une commune.

De plus, comme pour la signalisation, la communication doit être adaptée régulièrement en fonction des nouveaux projets, modifications, ...

Sans oublier, que pour une commune touristique comme Anhée, on doit envisager d'intégrer dans cette dynamique l'ensemble des opérateurs présents : tous doivent communiquer de manière identique sur les sujets relatifs à l'accessibilité et à la mobilité.

↳ **Fiche projet n°11 : Elaboration d'un guide de recommandations sur la communication et la mobilité pour les opérateurs touristiques**

↳ **Fiche projet n°13 : RN971 / Vallée de la Mollignée – Campagne de communication**

2.3.2 Le suivi du PCM

↳ **Tableau de synthèse**