

# LE QUOTIDIEN DU MAIRE **HEBDO**

*Le journal de la décentralisation*

30 F. NUMERO 34

ISSN 0985-5645

SEMAINE DU 15 AU 21 MAI 1991

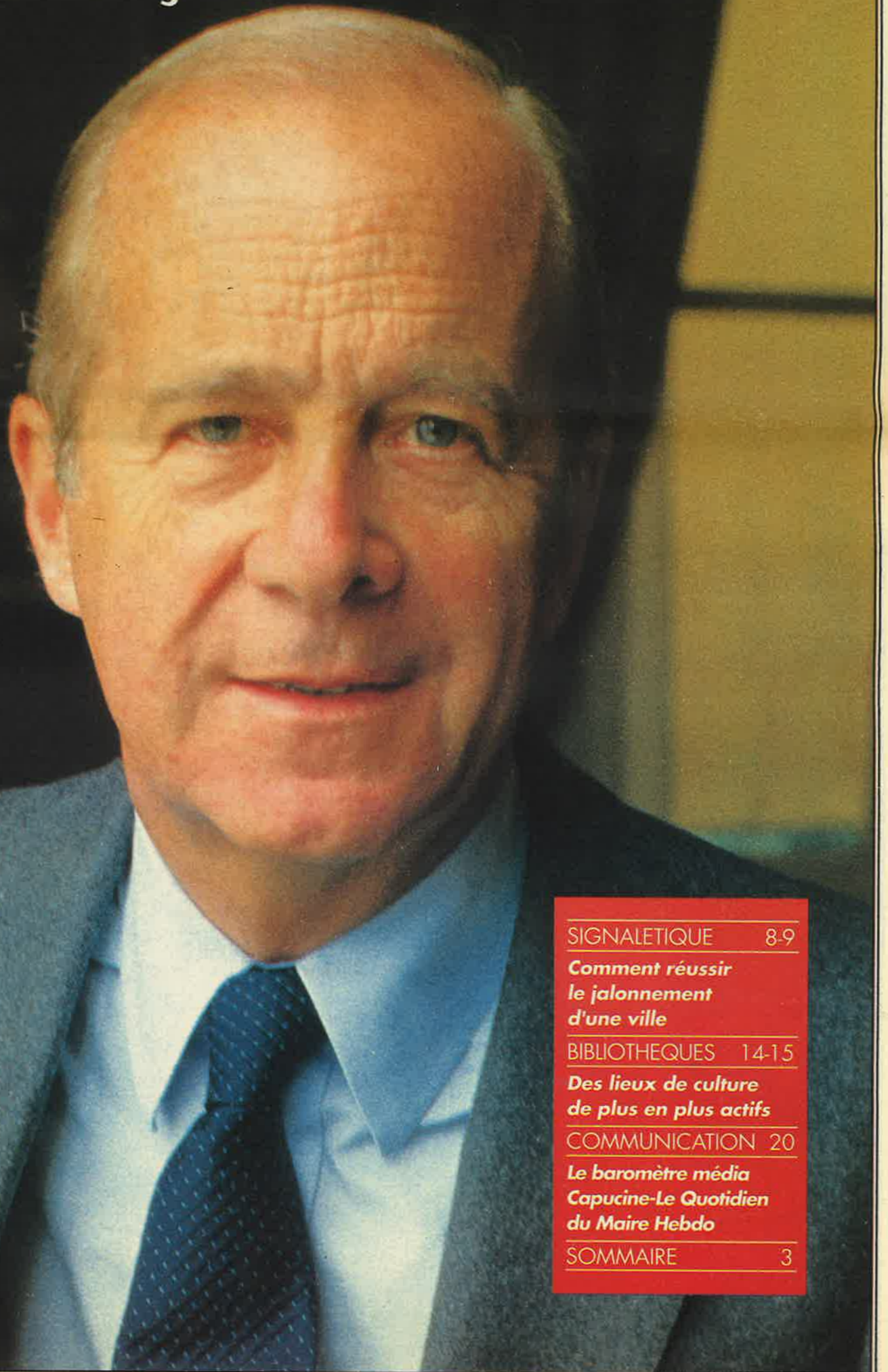
## **MONDE RURAL**

# **LES PROPOSITIONS DE JEAN FRANÇOIS-PONCET**

*Jean François-Poncet,  
président de la mission  
sénatoriale sur l'avenir  
de l'espace rural,  
souhaite la création  
d'un grand ministère  
de l'Aménagement  
du territoire.*

*Il réclame  
une nouvelle donne  
financière et fiscale,  
le maintien  
des services publics  
et une diversification  
des activités  
économiques.*

*Pages 6-7*



SIGNALÉTIQUE 8-9

**Comment réussir  
le jalonnement  
d'une ville**

BIBLIOTHÈQUES 14-15

**Des lieux de culture  
de plus en plus actifs**

COMMUNICATION 20

**Le baromètre média  
Capucine-Le Quotidien  
du Maire Hebdo**

SOMMAIRE 3



## DOSSIER

## SIGNALETIQUE

## Comment réussir le jalonnement d'une ville

**L**A MISSION de base d'un jalonnement bien compris est de permettre aux usagers de se diriger jusqu'à leur destination, sans erreur ni hésitation. Le souci légitime d'esthétique, qui anime les villes pour leur mobilier urbain, doit donc s'intégrer dans un plan précis. Les collectivités doivent, avant tout, élaborer un schéma directeur urbain qui puisse répondre à la question : que signaler ? Car il est impossible de tout indiquer, surtout sur un seul mât. « Un panneau est d'autant plus lisible que le nombre des mentions qu'il porte est faible », indique l'auteur d'une fiche publiée par le Centre d'étude des transports urbains (CETUR). Six noms par direction semblent être le maximum.

Afin de choisir les plus utiles, les villes doivent se livrer à un repérage précis des utilisateurs (piétons, automobilistes, cyclistes, livreurs, services d'urgence, taxis, touristes) et de leurs trajets (dans la ville, de l'intérieur vers l'extérieur et vice-versa). « L'idée de base de la nouvelle signalisation repose sur la nécessité d'une hiérarchisation des besoins pour rationaliser les choix à effectuer », rappelle le CETUR. Les résultats ainsi obtenus répondent au principe suivant : plus un pôle sera attractif, donc de classement élevé, plus il sera signalé de loin.

Ensuite, il faut définir, pour chaque carrefour, le type des

panneaux à mettre en place, ainsi que leurs caractéristiques précises (couleur, type et hauteur des caractères, dimensions, type de support) et leurs points d'implantations. Il s'agit d'élaborer un projet de définition de jalonnement qui répondra à la question : comment signaler ? Ce document constitue l'ensemble des pièces techniques à insérer dans le dossier de consultation des en-

**Un bon jalonnement urbain doit prendre en compte non seulement les panneaux de signalisation directionnelle, mais également les plaques de rues**

treprises, qui est communiqué aux fabricants de panneaux.

La troisième étape concerne le choix du matériel. Les panneaux fléchés ne constituent plus les seuls éléments de repérage. « Un plan de jalonnement urbain doit prendre en compte, non seulement les panneaux de signalisation directionnelle et les relais d'information service (RIS), mais également la remise en ordre des plaques de rues », recommande le CETUR. Nouveaux venus, les RIS sont des traits d'union entre le jalonnement

et la destination finale. Il s'agit de panneaux situés à l'entrée de la ville ou du quartier et comprenant un plan accompagné d'une liste des rues et d'informations pratiques : coordonnées des services d'urgence, services publics, industriels, commerçants, artisans, centres de loisirs ou sportifs. « Le RIS doit se situer de préférence sur un axe important de desserte du pôle concerné », souligne le CETUR. Situé à proximité d'une aire de stationnement, il peut être associé à d'autres services urbains (cabine téléphonique, commerces) et distingué de la publicité pour valoriser son contenu.

Les plaques de rues demeurent toujours l'élément de base de la signalisation. Il n'existe pas de règle précise à leur sujet. L'adjonction du nom de la commune facilite le repérage lorsque les limites entre villes ne sont pas évidentes, le nom du quartier se justifie lorsque le plan de jalonnement inclut le jalonnement des quartiers. Le choix de la couleur résulte de la recherche du meilleur contraste. Mais les plaques de rues doivent renseigner le piéton et l'automobiliste. Aussi, ces éléments de repérage, qui étaient systématiquement cloués à l'origine sur les façades d'immeubles, sont de plus en plus souvent présentés sur des supports indépendants implantés en bordure de la chaussée.

L'élaboration d'un plan

## La signalisation ne se limite pas aux panneaux

**L**ES AUTOMOBILISTES sont distraits par un trop grand nombre d'informations routières. « On peut avoir moins de panneaux en bordure de route que ne le prévoit la DDE. Il faut négocier avec elle, affirme l'architecte Marie-Hélène Badia. Sur la déviation de la route d'Eu (Seine-Maritime), nous avons réussi à supprimer un panneau directionnel sur trois ». Autant de moins dans le paysage. Pour Marie-Hélène Badia, les panneaux ne représentent pas la panacée en matière de signalisation. Bien des éléments peuvent inconsciemment alerter un automobiliste. Les plantations d'arbres indiquent les intersections ou les virages. Une inflexion de la voie fait ralentir avant un giratoire. Un rétrécissement de la route, un autre revêtement de chaussée annoncent l'arrivée dans une agglomération.

Les giratoires sont l'objet de toute une réflexion. Monticule au centre barrant la visibilité pour obliger les voitures à ralentir, ou au contraire terre-plein à niveau mais avec des voies plus étroites ?

Le débat est ouvert. Jean-Yves Barrier, architecte à Tours, y a apporté sa contribution en aménageant le carrefour de l'Hippodrome à Chambray-lès-Tours (Indre-et-Loire) : « La ville voulait aménager son entrée, pour la sécurité mais aussi pour tenter de redonner une identité à cette commune de banlieue ». Le carrefour était caché par les mouvements du terrain. Il fallait donc le rendre visible pour faire ralentir les automobilistes.

Jean-Yves Barrier a proposé d'installer au centre du terre-plein 32 colonnes lumineuses de 4 mètres de haut : « Elles forment un disque de lumière

visible de loin qui sert d'avertisseur. C'est aussi une sorte de fontaine moderne, adaptée à une entrée de ville. » Aujourd'hui, le carrefour de Chambray-lès-Tours est devenu le véritable signal de la ville.

L'architecte a pourtant un regret : la municipalité n'a pas suivi sa proposition de créer une signalétique intégrant les enseignes qui bordent le carrefour. Avec l'attraction qu'il exerce aujourd'hui, les annonceurs y ont créé une jungle de panneaux, fort disgracieuse pour une entrée de ville.

« Les voitures sont dessinées par des stylistes, remarque Jean-Yves Barrier. Il serait temps que les éléments de circulation aussi soient des ouvrages de création complète, associant efficacité et esthétique de façon à aboutir à une symbiose des fonctions. »

Martine Kis

32 colonnes de 4 mètres de haut forment un disque de lumière sur l'un des ronds-points marquant l'entrée de Chambray-lès-Tours (Indre-et-Loire). Cette véritable fontaine moderne a une mission de sécurité, mais joue également un rôle dans l'identité de cette commune de banlieue.