

# Le Code du Gestionnaire illustré

*Version – 30/01/2017*

*Ce document devra faire l'objet d'une actualisation en fonction de l'évolution des mesures réglementaires.*

*Nous vous conseillons donc de consulter régulièrement notre site afin de vous tenir au courant des dernières mises à jour.*

Jean-Pierre Van de Winckel

Centre de recherches routières

010 23 65 51

## **Que devient le Code du gestionnaire?**

Depuis juin 2014, le Code du gestionnaire (arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière) n'est plus du ressort de l'Etat fédéral.

Dans le cadre de la sixième réforme de l'Etat, cette compétence est transférée aux Régions.

Les trois Régions sont dès lors compétentes pour rédiger un Code du gestionnaire «régionalisé». Les futurs documents tiendront compte des spécificités particulières à ces entités. Dans l'intervalle, le règlement existant n'est plus mis à jour.

Pour ce qui concerne la Région de Bruxelles-Capitale et la Wallonie, de nouvelles réglementations sont en cours de rédaction.

Concernant la Région flamande, il ne semble pas qu'il y ait de modification notable envisagée pour l'instant, si ce n'est celle qui a été apportée au code de la route, à savoir qu'à partir du 1er janvier 2017, la vitesse maximale sera limitée à 70 km/h sur toutes les routes situées sur le territoire flamand excepté dans les agglomérations délimitées par les signaux F1 et F3 où la vitesse maximale est toujours limitée à 50 km/h et aux endroits où une signalisation spécifique limite la vitesse.

Concernant la validité de l'actuel Code du gestionnaire, ce document reste d'application jusqu'au moment de la parution des trois codes «régionalisés».

Dès que les documents seront disponibles, nous reprendrons sur notre site web ([www.crr.be/fr/article/f231\\_02](http://www.crr.be/fr/article/f231_02)) un lien permettant d'accéder à ces nouveaux documents.

## TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION.....	1
Article 1er - Dispositions générales. ....	2
Art. : 1.1 Seule la signalisation définie par le règlement général sur la police de la circulation routière peut être employée pour donner aux usagers les indications qui en font l'objet. ....	2
Art. : 1.2. Il est interdit de faire figurer ou d'apposer sur la signalisation routière ainsi que sur les supports de celle-ci toute mention étrangère à son objet. ....	2
Art. : 1.3. Les signaux lumineux de circulation et les signaux routiers doivent être placés de manière à gêner le moins possible les usagers de la route. ....	3
CHAPITRE I - SIGNAUX LUMINEUX DE CIRCULATION .....	4
Art. : 2 - Conditions de placement.....	5
Art. : 3 - Signaux du système tricolore. ....	6
Art. : 3.1. Généralités. ....	6
Art. : 3.2. Système tricolore à feux (article 61.1.1°, 2° et 3° du règlement général sur la police de la circulation routière).....	8
Art. : 3.2.bis. Lorsque les signaux lumineux sont installés conformément à l'article 61.3.2., alinéa 2, du règlement général sur la police de la circulation routière.....	10
Art. : 3.3. Système tricolore à flèches (article 61.1.4° et 5° du règlement général sur la police de la circulation routière).....	11
Art. : 3.4. Feux destinés aux conducteurs de bicyclettes et cyclomoteurs à deux roues (article 61.1.6° du règlement général sur la police de la circulation routière).....	17
Art. : 3bis. Flèche d'évacuation au-dessus d'une bande de circulation. ....	20
Art. : 3ter. Signaux lumineux spéciaux destinés à régler la circulation des véhicules des services réguliers de transport en commun (article 62ter du règlement général sur la police de la circulation routière)...	20
Art. 4. Signaux du système bicolore. ....	21
Art. : 4.1. Signaux lumineux de circulation pour piétons.....	21
Art. : 4.2. Signaux lumineux de circulation au-dessus des bandes de circulation.....	23
Art. : 5. Signaux à feux clignotants. ....	23
Art. : 5.1. La plage lumineuse des feux a la forme d'un cercle d'un diamètre minimal de 0,18 m.....	23
Art. : 5.2. Le signal lumineux prévu par l'article 64.1.3° du règlement général sur la police de la circulation routière comporte de haut en bas :.....	24
CHAPITRE II SIGNAUX ROUTIERS.....	26
Art. : 6. Dispositions préliminaires et dimensions. ....	26
Art. : 6.1. Les signaux routiers doivent être soit du type réfléchissant, soit du type à éclairage propre. ....	26

Art. : 6.2.1. Hormis les cas expressément visés par le présent arrêté les signaux routiers ne peuvent être répétés que si la circulation le justifie.....	26
Art. : 6.3. Les signaux routiers doivent être maintenus, dans la mesure du possible, dans un état de propreté tel qu'ils restent identifiables par les usagers.....	29
Art. : 6.4.1. En dehors des agglomérations, les signaux routiers ayant les formes dessinées ci-dessous, ont les dimensions minimales suivantes : .....	31
Art. : 6.5. Signalisation à message variable.....	36
Art. : 6.6. Signalisation par bande de circulation.....	37
Art. : 6.7. Signalisation à validité zonale.....	39
Art. : 6.8. Limitation de la portée des signaux routiers.....	43
Art. : 7. Signaux de danger.....	45
Art. : 7.1. Signal A1. Virage dangereux.....	50
Art. : 7.2. Signaux A3 et A5. Descente dangereuse et montée à forte inclinaison.....	51
Art. : 7.3. Signal A7. Rétrécissement de la chaussée.....	51
Art. : 7.4. Signal A13. Cassis ou dos d'âne.....	54
Art. : 7.4.bis. Signal A14. Dispositif surélevé sur la voie publique.....	55
Art. : 7.5. Signal A15. Chaussée glissante.....	59
Art. : 7.6. Signal A21. Passage pour piétons.....	59
Art. : 7.7. Signal A23. Endroit spécialement fréquenté par des enfants.....	60
Art. : 7.8. Signal A25. Passage pour les conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs à 2 roues, ou endroit où ces conducteurs débouchent d'une piste cyclable sur la chaussée.....	61
Art. : 7.9. Signal A27. Traversée de gros gibier.....	62
Art. : 7.10. Signal A33. Signaux lumineux de circulation.....	62
Art. : 7.11. Signal A37. Vent latéral.....	62
Art. : 7.12. Signal A39. Circulation admise dans les deux sens après une section de chaussée à sens unique.....	62
Art. : 7.13. Signal A51. Danger non défini par un symbole spécial. ...	63
Art. : 8. Signaux relatifs à la priorité.....	64
Art. : 8.1. Signal B1. Céder le passage.....	64
Art. : 8.2. Signal B3. Signal annonçant le signal B1 à la distance approximativement indiquée: .....	69
Art. : 8.3. Signal B5. Marquer l'arrêt et céder le passage.....	70
Art. : 8.4. Signal B7. Signal annonçant le signal B5 à la distance approximativement indiquée.....	72
Art. : 8.5. Signal B9. Voie prioritaire.....	73
Art. : 8.6. Signal B11. Fin de voie prioritaire.....	74
Art. : 8.7. Signal B13. Signal annonçant le signal B11 à la distance approximativement indiquée.....	75
Art. : 8.8. Signal B15. Priorité de passage.....	77
Art. : 8.9. Signal B17. Carrefour où la priorité de droite est applicable.....	79

Art. : 8.10. Les signaux B1, B5, B9 et B15 .....	83
Art. : 8.11. Lorsqu'une voie pourvue de signaux B9 .....	83
Art. : 8.12. Signal B19. Passage étroit. Obligation de céder le passage aux conducteurs venant en sens opposé.....	84
Art. : 9. Signaux d'interdiction. ....	86
Art. : 9.1. Signal C1. Sens interdit pour tout conducteur. ....	86
Art. : 9.2. Signal C3. Accès interdit, dans les deux sens, à tout conducteur. ....	91
Art. : 9.2. bis Signal C3 avec le panneau additionnel « rue réservée au jeu ».....	92
Art. : 9.3. Signaux C5 à C19.....	93
Art. : 9.4. Signaux C21 à C29. ....	95
Art. : 9.5. Signal C31. Au prochain carrefour, interdiction de tourner dans le sens indiqué par la flèche. ....	96
Art. : 9.6. Signal C33. A partir du signal jusqu'au prochain carrefour, interdiction de faire demi-tour. ....	98
Art. : 9.7. Signaux C35 et C39. ....	98
Art. : 9.8. Signaux C37 et C41. ....	99
Art. : 9.9. Signal C43. A partir du signal jusqu'au prochain carrefour, interdiction de circuler à une vitesse supérieure à celle qui est indiquée.....	99
Art. : 9.10. Signal C45. Fin de la limitation de vitesse imposée par le signal C43. ....	104
Art. : 9.11. Signal C46. Fin de toutes interdictions locales imposées aux véhicules en mouvement. ....	104
Art. : 9.12. Signal C48. A partir de ce signal jusqu'au prochain carrefour, interdiction d'utiliser le cruise control ou régulateur de vitesse de croisière. ....	104
Art. : 10. Signaux d'obligation.....	105
Art. : 10.1. Signal D1. Obligation de suivre la direction indiquée par la flèche. ....	106
Art. : 10.2. Signal D3. Obligation de suivre une des directions indiquées par les flèches. ....	107
Art. : 10.3. Signal D5. Sens giratoire obligatoire. ....	109
Art. : 10.4. Signal D7. Piste cyclable obligatoire. ....	110
Art. : 10.5. Signal D9. Partie de la voie publique réservée à la circulation des piétons, des bicyclettes et des cyclomoteurs à deux roues classe A. ....	110
Art. 10.6. Signal D10. Partie de la voie publique réservée à la circulation des piétons et des cyclistes. ....	111
Art. : 11. Signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement.....	111
Art. : 11.1. Signal E1. Stationnement interdit. ....	113
Art. : 11.2. Signal E5. Stationnement interdit du 1er au 15 du mois. .....	115
Art. : 11.3. Signaux E9a à E9h.....	116
Art. : 11.4. Dispositions communes relatives aux signaux E1 à E9h.	120

Art. : 11.5. Signal E11. Stationnement semi-mensuel dans toute l'agglomération. ....	123
Art. : 11.6. L'arrêt et le stationnement ne peuvent pas être autorisés sur les dispositifs surélevés sur la voie publique prévus à l'article 22ter 1. 3° de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière s'ils ont une longueur totale inférieure à 10 m. ....	124
Art. : 11.7. Stationnement payant. ....	124
Art. : 12. Signaux d'indication. ....	125
Art. : 12.1. Signal F1. Commencement d'une agglomération. ....	126
Art. : 12.1.bis. Signal F4a. Commencement d'une zone dans laquelle la vitesse est limitée à 30 km à l'heure. ....	129
Art. : 12.1ter : Signaux A23 et F4a. Début d'une zone abords d'école. ....	130
Art. : 12.2. Signal F5. Commencement d'une autoroute ou accès à une autoroute.....	134
Art. : 12.2bis. Signal F8 Tunnel.....	134
Art. : 12.3. Signal F9. Route pour automobiles. ....	134
Art. : 12.3.bis. Signal F12a. Commencement d'une zone résidentielle. ....	135
Art. : 12.4. Signal F13. Signal annonçant des flèches sur la chaussée et prescrivant le choix d'une bande de circulation.....	136
Art. : 12.5. Signal F17. Indication des bandes de circulation d'une chaussée parmi lesquelles une est réservée aux autobus. ....	137
Art. : 12.5.bis Signal F18. Indication d'un site spécial franchissable réservé aux véhicules des services réguliers des transports en commun. ....	137
Art. : 12.6. Signal F19. Voie publique à sens unique.....	141
Art. : 12.7. Signal F23a. Numéro d'une route ordinaire.....	143
Art. : 12.8. Signaux F25 et F27. Signaux de préavis.....	144
Art. : 12.9.1. Signaux F29, F31, F33a, F33b. et F33c. Signaux de direction. ....	146
Art. : 12.10. Signal F39. Signal de préavis annonçant une déviation. ....	157
Art. : 12.11. Signal F41. Signal de direction. Itinéraire de déviation. ....	159
Art. : 12.12. Signal F45. Voie sans issue. ....	159
Art. : 12.12bis. Signaux F45, F47, F55, F59 à F77 .....	160
Art. : 12.13. Signal F49. Passage pour piétons.....	160
Art. : 12.13bis - Signal F50. Passage pour conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs à deux roues. ....	162
Art. : 12.13ter - Signal F50bis. Signal indiquant aux conducteurs qui changent de direction que des conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs à deux roues suivent la même voie publique. ....	162
Art. : 12.13quater. Signal F52. Issues de secours dans les tunnels. ....	163
Art. : 12.13quinquies. Signal F 52bis. Voie d'évacuation.....	163
Art. : 12.14. Signaux F53, F55, F59 à F75. ....	163

Art. : 12.14bis. Signal F 56. Extincteur. ....	164
Art. : 12.15. Signal F57. Cours d'eau.....	164
Art. : 12.15bis. Signal F 62. Téléphone d'appel d'urgence .....	165
Art. : 12.16. Signal F77. Syndicat d'initiative, relais d'information touristique.....	165
Art. : 12.17. Signaux F79, F81, F83 et F85. ....	166
Art. : 12.18. Signal F87. Dispositif surélevé sur la voie publique. ....	166
Art. : 12.19. Signal F89. ....	167
Art. : 12.20. F93. Signal indiquant une station de radiodiffusion donnant des informations routières.....	168
Art. : 12.21. F95. Piste de détresse. ....	168
Art. : 12.22. Signal F97. Signal indiquant un rétrécissement ayant l'importance d'une bande de circulation. ....	169
Art. : 12.22bis. Signal F 98. Garage.....	170
Art. : 12.23. Signaux F99a et F101a. - Chemin réservé à la circulation des piétons, cyclistes et cavaliers. ....	170
Art. : 12.24. Signaux F99b et F101b. - Chemin réservé à la circulation des piétons, cyclistes et cavaliers avec l'indication de la partie du chemin qui est affectée aux différentes catégories d'usagers.....	171
Art. : 12.25. - Signaux F103 et F105. - Commencement et fin de zone piétonne. ....	173
Art. 12.25bis Signaux F99c et F101c. Chemin réservé à la circulation des véhicules agricoles, piétons, cyclistes et cavaliers.....	175
Art. 12.26. Signal F107 .....	175
Art. : 13. Panneaux placés au-dessous des signaux routiers. ....	177
Art. : 13.1. Panneaux bleus (annexe 2 au présent arrêté).....	177
Art. : 13.2. Panneaux blancs (annexe 3 au présent arrêté).....	179
CHAPITRE III : LES MARQUES ROUTIERES.....	180
Art. : 14. Marques longitudinales indiquant les bandes de circulation..	180
Art. : 14.1. Dispositions préliminaires.....	180
Art. : 14.2. Ligne continue. ....	181
Art. : 14.3. Ligne discontinue.....	183
Art. : 14.4. Ligne continue et ligne discontinue juxtaposées. ....	184
Art. : 14.5. Marques longitudinales indiquant une bande de circulation réservée aux véhicules des services publics réguliers de transport en commun et aux véhicules affectés au ramassage scolaire. ....	184
Art. : 14.6. Délimitation du site spécial franchissable réservé aux véhicules des services réguliers de transport en commun.....	184
Art. : 15. Marques longitudinales provisoires indiquant les bandes de circulation.....	185
Art. : 16. Marques longitudinales indiquant une piste cyclable. ....	187
Art. : 17. Marques longitudinales indiquant le bord de la chaussée. ....	191
Art. : 17.1. Bord réel. ....	194
Art. : 17.2. Bord fictif. ....	199
Art. : 18. Marques transversales. ....	200
Art. : 18.1. Ligne d'arrêt. La largeur de cette ligne est d'environ 0,50 m. ....	200

Art. : 18.2. Ligne constituée par des triangles blancs. ....	201
Art. : 18.3. Marques des passages pour piétons. ....	203
Art. : 18.4. Marques des passages pour conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs à deux roues. ....	214
Art. : 19. Autres marques. ....	217
Art. : 19.1. Flèches de sélection.....	217
Art. : 19.2. Flèches de rabattement. ....	218
Art. : 19.3. Marques des îlots directionnels et des zones d'évitement tracés sur le sol.....	221
Art. : 19.4. Marques des emplacements de stationnement. ....	222
Art. : 19.5. Marques indiquant une zone avancée pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues. ....	225
Art. : 19.6. Marques des bandes de sélection pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues. ....	226
Art. : 19.7. Marques en damier. ....	227
Art. : 20. Dispositions transitoires : caducité. ....	227
Art. : 21. Le présent arrêté entre en vigueur le 15 octobre 1976. ....	227



# Centre de Recherches Routières

## Code du Gestionnaire illustré A.M. du 11 octobre 1976

### INTRODUCTION

Le Code du Gestionnaire illustré réalisé par le Centre de Recherches Routières a pour but d'aider les gestionnaires de voiries dans l'interprétation qu'il y a lieu d'apporter aux articles de l'A.M. du 11 octobre 1976 en les commentant et en les illustrant.

Le code du gestionnaire ne reprend pas systématiquement tous les signaux repris dans le code de la route.

L'ensemble du travail a été traité dans le groupe de travail constitué par des membres du :

- CENTRE DE RECHERCHES ROUTIERES,
- MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP (LIN),
- SERVICE PUBLIC FEDERAL DE LA MOBILITE ET DES TRANSPORTS - SERVICE DE LA REGLEMENTATION,
- INSTITUT BELGE POUR LA SECURITE ROUTIERE,
- MINISTERE WALLON DE L'EQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS,
- MINISTERE DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
- MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAPAFDELING GESUBSIDIEERDE INFRASTRUCTUUR,
- MINISTERE DE LA REGION WALLONNE,
- TOURING,
- VLAAMSE AUTOMOBILISTENBOND,
- ASSOCIATION DE LA VILLE ET DES COMMUNES DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE.

Dans le texte, toutes les informations sont rassemblées par sujet, sur base de la structure des textes de l'A.M. du 11 octobre 1976. Pour effectuer la différence entre les sources des informations, nous avons utilisé différents styles de caractères :

- [A.M. du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière et ses annexes.](#)
- « *Règlement général de la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique* » = (A.R.)

- Commentaire :

En agglomération, on veillera.....

### Annexe A:

Circulaire Ministérielle du 3 avril 2001 parue au Moniteur Belge en date du 5 mai 2001

## A.M. 11 OCTOBRE 1976.

**Arrêté ministériel fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière. - (Moniteur Belge du 14 octobre 1976).**

**Modifié par :**

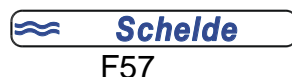
- A.M. du 8 décembre 1977. - M.B. du 14 décembre 1977;
- A.M. du 23 juin 1978. - M.B. du 28 juin 1978;
- A.M. du 14 décembre 1979. - M.B. du 19 décembre 1979;
- A.M. du 25 novembre 1980. - M.B. du 5 décembre 1980;
- A.M. du 11 avril 1983. - M.B. du 20 avril 1983;
- A.M. du 1er juin 1984. - M.B. du 28 juin 1984;
- A.M. du 17 septembre 1988. - M.B. du 25 octobre 1988;
- A.M. du 20 juillet 1990. - M.B. du 25 septembre 1990;
- A.M. du 1er février 1991. - M.B. du 14 mars 1991;
- A.M. du 11 mars 1991. - M.B. du 15 mars 1991;
- A.M. du 27 juin 1991. - M.B. du 29 juin 1991;
- A.M. du 19 décembre 1991. - M.B. du 31 décembre 1991;
- A.M. du 11 mars 1997. - M.B. du 18 mars 1997;
- A.M. du 16 juillet 1997. - M.B. du 31 juillet 1997;
- A.M. du 9 octobre 1998. - M.B. du 28 octobre 1998;
- A.M. du 17 octobre 2001. - M.B. du 15 novembre 2001;
- A.M. du 14 mai 2002. - M.B. du 31 mai 2002;
- A.M. du 18 décembre 2002. - M.B. du 25 décembre 2002;
- A.M. du 18 décembre 2002. - M.B. du 25 décembre 2002;
- A.M. du 27 novembre 2003. - M.B. du 15 décembre 2003;
- A.M. du 26 avril 2004. - M.B. du 30 avril 2004;
- A.M. du 26 avril 2006. - M.B. du 18 mai 2006;
- A.M. du 19 juin 2006. - M.B. du 28 juin 2006;
- A.M. du 26 avril 2007. - M.B. du 7 mai 2007;
- A.M. du 10 septembre 2009. - M.B. du 12 octobre 2009;
- A.M. du 11 juin 2011. - M.B. du 20 juin 2011;
- A.M. du 26 mai 2012. - M.B. du 22 juin 2012.

### Article 1er - Dispositions générales.

**Art. : 1.1** Seule la signalisation définie par le règlement général sur la police de la circulation routière peut être employée pour donner aux usagers les indications qui en font l'objet.

Il est interdit d'utiliser la signalisation routière à d'autres fins.

**Art. : 1.2.** Il est interdit de faire figurer ou d'apposer sur la signalisation routière ainsi que sur les supports de celle-ci toute mention étrangère à son objet.  
Toutefois, les signaux d'indication F43 et F57 peuvent porter le nom du donateur à condition que cette mention n'occupe pas plus du sixième de la surface du signal.



**Art. : 1.3.** Les signaux lumineux de circulation et les signaux routiers doivent être placés de manière à gêner le moins possible les usagers de la route.

Commentaire:

En général, les signaux sont placés à une hauteur de 1,5 m. En agglomération, sur les trottoirs et accotements, on veillera à les placer autant que possible à plus de 2 m de hauteur pour ne pas gêner les piétons (\*) et pour éviter qu'il n'en résulte une interdiction d'arrêt et de stationnement de 20 m en-deçà pour les véhicules dont la hauteur, chargement compris, dépasse 1,65 m.

En pratique, on recommande les hauteurs de 2,10 m. en général et 2,20 en milieu urbain.

(\*)Les signaux routiers et les signaux lumineux de circulation ne doivent pas entraver l'« Espace libre » sur les trottoirs.

P.ex. : sur un trottoir étroit : placer les signaux routiers sur une façade et pas sur un poteau.

P.ex. : grouper les signaux routiers sur un même support

P.ex. : entredistance de min. 90 cm entre 2 poteaux.

L'article 24.10° (A.R.) stipule :

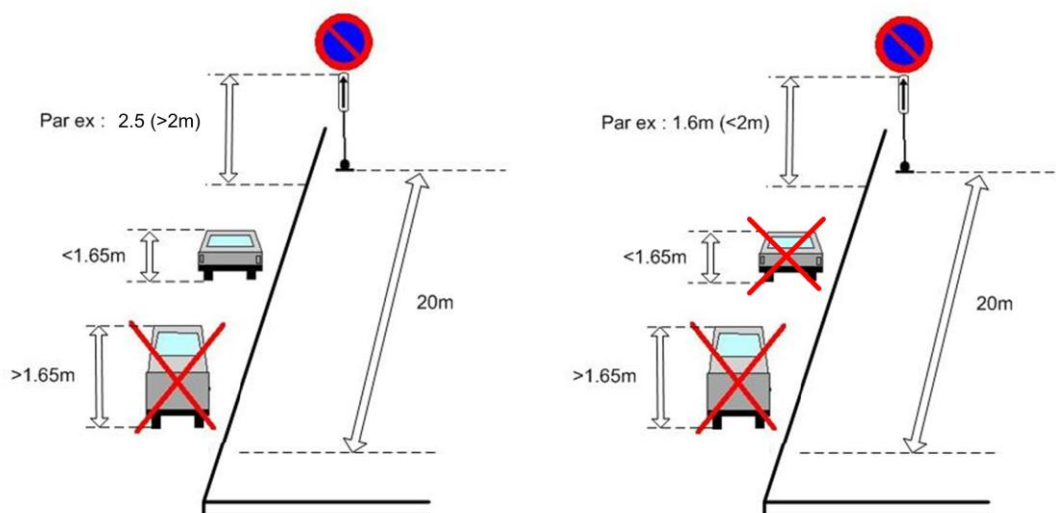
*«Il est interdit de mettre un véhicule à l'arrêt ou en stationnement à tout endroit où il est manifestement susceptible de constituer un danger pour les usagers de la route ou de les gêner sans nécessité, notamment :*

*9° à moins de 20 mètres en deçà des signaux lumineux de circulation placés en dehors des carrefours;*

*10° à moins de 20 mètres en deçà des signaux routiers.*

*Les dispositions des 9° et 10° ne sont pas applicables aux véhicules dont la hauteur, chargement compris, ne dépasse pas 1,65 m, lorsque le bord inférieur de ces signaux se trouve à 2 mètres au moins au-dessus de la chaussée. »*

Illustrations :



## CHAPITRE I - SIGNAUX LUMINEUX DE CIRCULATION

### Commentaire:

La fluidité du trafic dans les carrefours à feux est liée notamment au nombre de bandes de circulation aménagées à l'entrée du carrefour.

Dans ce cadre, il sera opportun de prévoir des bandes particulières pour les véhicules changeant de direction.

Compte tenu des temps de passage pour changer de direction, il ne reste en effet en moyenne, dans le cas de feux ordinaires (« circulaires »), que moins de 50 % du temps pour la traversée effective dans chaque direction. Il existe des règles pratiques pour évaluer la capacité globale et calculer le cycle des feux.

Pour une utilisation optimale du temps de feu vert, le fonctionnement du feu est lié aux variations du trafic.

Aux carrefours où la circulation est moins importante, et surtout où le trafic transversal est faible, on a le choix entre trois options de fonctionnement aux heures creuses (par exemple la nuit) :

- le cycle normal : cette option peut être frustrante pour le sens principal de circulation (et donc inciter à passer au rouge) si les usagers doivent s'arrêter sans qu'il n'y ait de trafic dans le sens transversal ;
- le feu au rouge permanent dans la voie transversale ne passe au vert que lorsqu'il y a réellement de la circulation sur cet axe. Il s'agit d'une solution souple qui pose problème en cas de défectuosité du système de détection.
- l'allumage d'un feu jaune-orange clignotant dans toutes les directions : cette option a l'avantage de réduire les temps d'attente, mais la sécurité offerte par un réglage normal des feux n'est plus assurée et cela peut discréditer l'installation.
- Le feu rouge permanent dans toutes les branches du carrefour et qui ne passe au vert qu'à l'arrivée d'un véhicule

Si, en plus de régler le passage alterné des courants de circulation, on veut aussi supprimer certains points de conflits par rapport au trafic venant en sens inverse et par rapport aux piétons et aux cyclistes, on sera forcé de réduire la capacité générale du carrefour en prévoyant des phases spéciales.

Grande capacité, faible largeur disponible ne sont donc pas des éléments conciliables

On peut concevoir les feux de circulation pour qu'ils « gèrent » le trafic (= régulation optimale des flux existants) ou pour qu'ils « favorisent » certains mouvements ou même certains types d'usagers, comme les transports en commun par exemple.

## **Ronds-points - feux lumineux : que choisir ?**

### **Ronds-points**

#### **Avantages**

- Ralentissement du trafic
- Comportement identique dans tous les carrefours
- Suppression du mouvement de virage à gauche: amélioration de la sécurité
- Temps d'attente réduit pour l'insertion

#### **Inconvénients**

- Nécessite un espace important – Coût élevé
- Peu de protection pour les piétons et les cyclistes

### **Carrefours à feux**

#### **Avantages**

- Espace plus réduit que pour un rond-point. Coût moindre.
- Possibilité de favoriser ou de protéger certains mouvement ou certains flux (phases spéciales).
- Possibilité d'adapter les cycles à la demande (carrefours « intelligents »).

#### **Inconvénients**

- Entretien et exploitation.
- Vitesse parfois élevée de certains véhicules au feu vert (risque de collision par l'arrière au passage du feu à l'orange fixe).
- Entrave au trafic en l'absence de détection valable ou si grand nombre de phases.

## **Art. : 2 - Conditions de placement**

Les signaux lumineux de circulation autres que les signaux à feux clignotants prévus par l'article 64.1.1°, 64.2. et 64.3. du règlement général sur la police de la circulation routière ne peuvent être placés que si le volume de la circulation des véhicules et (ou) des piétons, le genre et le nombre d'accidents survenus, la visibilité, la vitesse des véhicules, la difficulté de la traversée de la chaussée en raison de la circulation, la disposition des lieux ou les conditions de trafic le justifient.

**« Article 64. (A.R.) - Signaux à feux clignotants.**

64.1. Un feu jaune-orange clignotant signifie autorisation de franchir le signal en redoublant de prudence; il ne modifie pas les règles de priorité. Il peut s'agir:

1° d'un feu placé seul ou de deux feux s'allumant alternativement.

2° d'un feu jaune-orange du système tricolore lorsque l'ensemble de ce système ne fonctionne pas;

3° dans des cas spéciaux, d'un feu qui, dans le fonctionnement du système tricolore, s'allume à la place du feu vert.

64.2. Deux feux rouges clignotant alternativement, placés aux passages à niveau, signifient pour tous les usagers interdiction de franchir la ligne d'arrêt, ou, s'il n'y a pas de ligne d'arrêt, le signal même.

64.3. Un feu blanc lunaire clignotant placé aux passages à niveau signifie autorisation de franchir le signal. »

**Art. : 3 - Signaux du système tricolore.**

**Art. : 3.1. Généralités.**

Art. : 3.1.1. Le passage du feu jaune-orange clignotant fonctionnant seul aux phases des signaux du système tricolore se fait par une phase spéciale comportant:

- soit l'allumage dans toutes les directions des feux jaune-orange puis rouge;
- soit l'allumage des feux rouges dans une direction et des feux jaune-orange dans les autres.

Art. : 3.1.2. Les installations lumineuses tricolores doivent être munies de dispositifs de sécurité qui interrompent le fonctionnement des feux tricolores dans toutes les directions, dès que, à la suite d'un dérèglement, deux courants de circulation peuvent se couper ou dès que, à la suite d'une défectuosité, un feu rouge réglementaire n'est plus éclairé alors qu'il devrait l'être.

**Commentaire:**

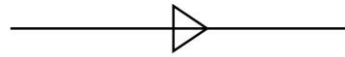
Par feu rouge réglementaire on entend: le feu rouge qui se trouve à droite ou au-dessus de chaque bande de circulation ( cf art. 61.4.2. A.R.).

Voir schéma ci-après.

## Couloirs de circulation dans un carrefour « Classique » à 4 branches



Circulation automobile (flux sécant)



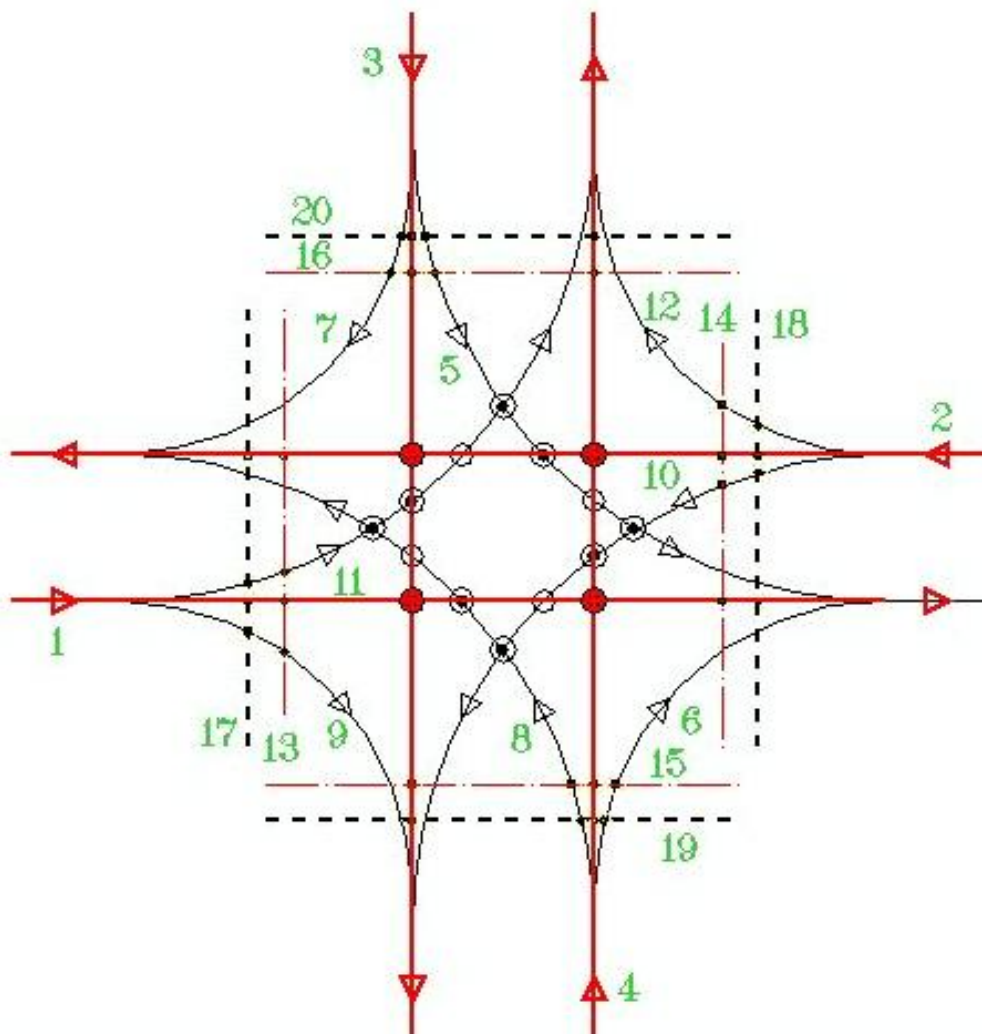
Changement de direction (flux non sécant)



Circulation cyclistes



Traversée piétonne



Courants de circulation qui se coupent (ou peuvent se couper) comme entendu dans l'art. 3.1.2. :1 et 3; 1 et 4; 2 et 3; 2 et 4.

Les autres courants de circulation figurant sur le schéma ne sont donc pas considérés comme se coupant dans le sens de l'art. 3.1.2.

Parfois, on ne va sciemment pas régler tous les conflits avec des feux notamment par exemple lorsqu'on traite en dehors des signaux lumineux un courant de circulation virant à droite (courants 6, 7, 9 et 12 sur le schéma ci-dessus).

Dans ce cas, la priorité entre les véhicules d'une chaussée tournant à droite et les véhicules de l'autre chaussée doit être clairement établie (6 et 1; 7 et 2; 9 et 3; 12 et 4 sur le schéma ci-dessus). Généralement, on fera en sorte que les véhicules tournant à droite ne soient pas prioritaires.

Il est à noter que cette possibilité de tourner à droite en dehors des feux rouges améliore généralement la capacité du carrefour et pose peu de problème de sécurité.

En revanche, cette bifurcation libre des véhicules vers la droite présente souvent des problèmes de sécurité pour les cyclistes et piétons qui traversent.

Dans le même ordre d'idées, on essaiera de traiter en dehors du carrefour géré par les feux le passage des cyclistes virant à droite. Cette façon de procéder peut aussi présenter certains risques pour les piétons qui traversent

**Art. : 3.2. Système tricolore à feux (article 61.1.1°, 2° et 3° du règlement général sur la police de la circulation routière).**

« **Article 61.(A.R.) - Signaux du système tricolore.**

*61.1. Les feux des signaux du système tricolore sont circulaires et ont la signification suivante:*

*1° le feu rouge signifie interdiction de franchir la ligne d'arrêt ou, à défaut de ligne d'arrêt, le signal même;*

*2° le feu jaune-orange fixe signifie interdiction de franchir la ligne d'arrêt ou, à défaut de ligne d'arrêt, le signal même, à moins qu'au moment où il s'allume le conducteur ne s'en trouve si près qu'il ne puisse plus s'arrêter dans des conditions de sécurité suffisante, toutefois, si le signal est placé à un carrefour, le conducteur qui, dans de telles circonstances, a franchi la ligne d'arrêt ou le signal, ne peut traverser le carrefour qu'à la condition de ne pas mettre en danger les autres usagers;*

*3° le feu vert signifie autorisation de franchir le signal; »*

**La plage lumineuse des feux a la forme d'un cercle d'un diamètre minimal de 0,18 m. La plage lumineuse des feux répétitifs installés comme prévu à l'article 61.4.3. du règlement général sur la police de la circulation routière a un diamètre maximal de 0,10 m.**



« Art : 61.4.3. (A.R.) Des signaux lumineux peuvent être répétés sur le même poteau à hauteur du conducteur. »



Le feu jaune-orange succédant au feu vert doit apparaître pendant une durée approximative de trois à cinq secondes.

#### Commentaire:

Compte tenu de la distance de freinage et du temps de freinage y associé, il est souhaitable que la durée de phase jaune-orange augmente avec la vitesse autorisée à cet endroit et pour la direction concernée. Si l'on part du principe que le freinage ne doit pas être trop brusque et compte tenu du temps normal de réaction, il est souhaitable que la phase jaune-orange ait au moins la durée suivante:

#### Durées actuellement retenues par les services gérant les voiries Régionales

Vitesse autorisée en km/h	Durée minimale de la phase jaune-orange		
	REGION FLAM.	REGION BRUX.	REGION WAL.
$\leq 50$	3 s	3 s	3 s
$50 < \text{vit.} \leq 70$	4 s	3 s	3 s
$70 < \text{vit.} \leq 90$	5 s	4 s	4 s
vit. > 90	-	-	5s

Sur les routes où la vitesse autorisée est supérieure à 90 km/h, il est usuel et recommandé de limiter la vitesse à maximum 90 km/h avant les feux et jusqu'à ceux-ci.

Dans tout carrefour où le dégagement des lieux peut ne pas être terminé à l'extinction du feu jaune-orange, l'allumage des feux verts destinés aux conducteurs désireux d'entrer dans le carrefour peut être retardé de quelques secondes.

**Commentaire:**

Ce retard dans l'allumage des feux verts est communément appelé: « Rouge intégral ».

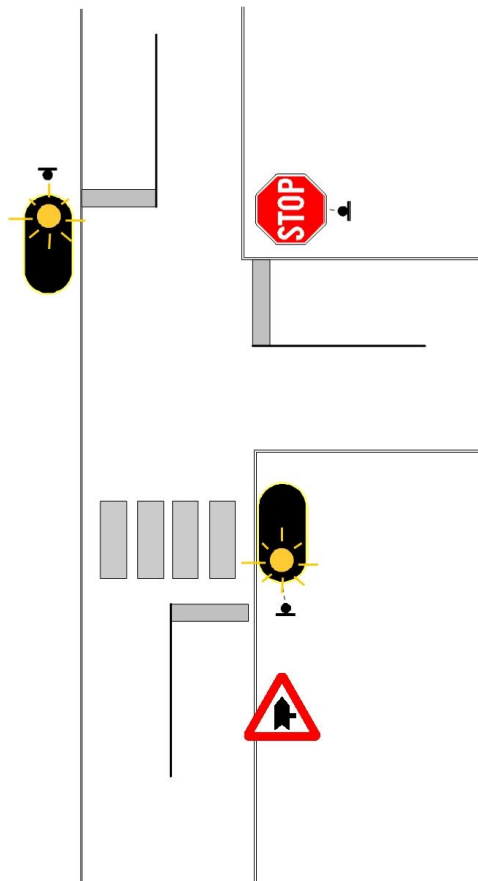
Lorsque ces feux sont utilisés pour réguler l'accès à une autoroute, la durée pendant laquelle le feu jaune-orange apparaît peut être réduite à une à deux secondes.

**Art. : 3.2.bis.** Lorsque les signaux lumineux sont installés conformément à l'article 61.3.2., alinéa 2, du règlement général sur la police de la circulation routière, des passages pour piétons peuvent seulement être marqués lorsque l'intensité de la circulation piétonne le justifie. Dans ce cas, les signaux lumineux de circulation pour piétons doivent être placés pour régler la circulation des piétons sur le passage pour piétons.

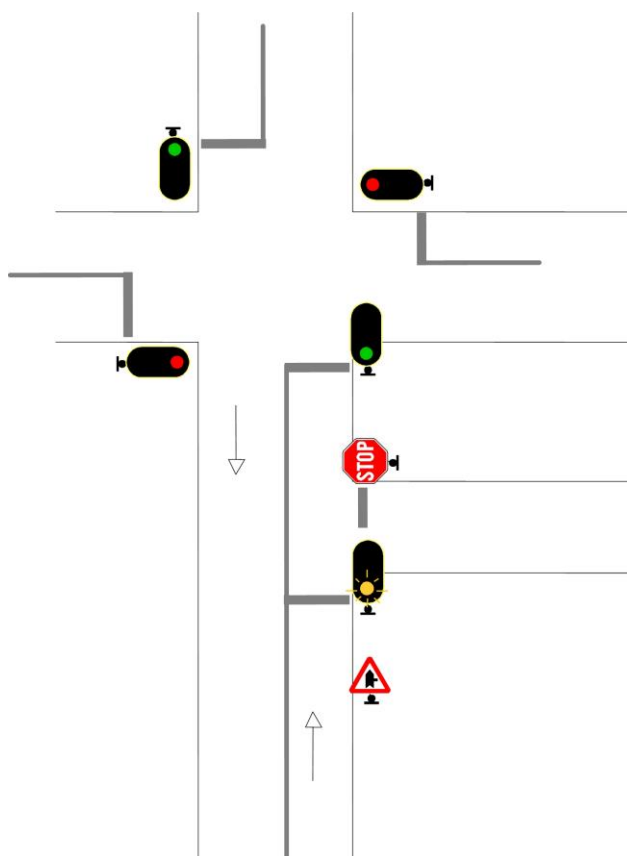
*«Article 61.3.2.A.R. Lorsque les signaux lumineux sont placés à un carrefour, le feu vert ou le feu jaune-orange ne peuvent apparaître que lorsque les feux rouges sont allumés pour la circulation débouchant des voies transversales.*

*Toutefois, sur une voie publique pourvue d'un signal B 9 ou B 15, les signaux lumineux sur les voies transversales peuvent, dans des cas exceptionnels, être remplacés par le signal B5 (Stop):*

*1° lorsque les signaux lumineux sont placés pour protéger un passage pour piétons situé à l'approche d'un carrefour ;*



2° lorsque les signaux lumineux sont placés à hauteur d'un carrefour à proximité immédiate d'un autre carrefour qui est équipé de signaux lumineux du système tricolore. »



**Commentaire:**

Voir également art. 5.2.

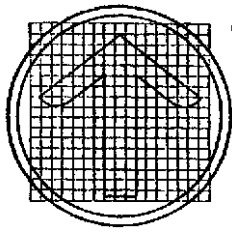
**Art. : 3.3.** Système tricolore à flèches (article 61.1.4° et 5° du règlement général sur la police de la circulation routière).

« 61.1.4°A.R. le feu rouge, le feu jaune-orange fixe et le feu vert peuvent être remplacés respectivement par une ou des flèches de couleur rouge, jaune-orange ou verte. Ces flèches ont la même signification que les feux mais l'interdiction ou l'autorisation est limitée aux directions indiquées par les flèches;

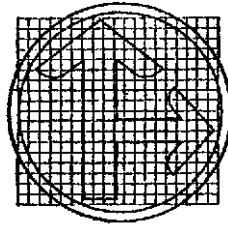
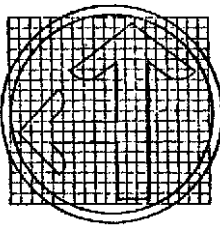
61.1.5° quand un ou plusieurs feux supplémentaires sous la forme d'une flèche ou de plusieurs flèches vertes sont éclairés conjointement avec le feu rouge ou le feu jaune-orange, les flèches signifient autorisation de poursuivre la marche uniquement dans les directions indiquées par les flèches, à condition de céder le passage aux conducteurs débouchant régulièrement d'autres directions et aux piétons; »

Les flèches apparaissent dans une surface circulaire opaque de couleur noire, d'un diamètre minimal de 0,18 m. Les flèches situées au-dessus des bandes de circulation apparaissent dans une surface circulaire opaque de couleur noire d'un diamètre d'au moins 0,25 m.

Les flèches à pointe unique sont conformes à la planche 1 de l'annexe 1 au présent arrêté.



Les flèches de même couleur s'allumant et s'éteignant simultanément peuvent être groupées dans un même feu comme il est indiqué à la planche 2 de l'annexe 1 au présent arrêté, sauf si ce groupement peut induire les conducteurs en erreur.



#### Commentaire:

Pour la visibilité, il est recommandé de ne pas grouper différentes flèches dans un même feu, comme sur les dessins ci-dessus (tout droit et à gauche ou tout droit et à droite), et surtout aux endroits où la vitesse est élevée.

Les flèches peuvent être orientées de manière à mieux représenter la direction qu'elles concernent.

Art. : 3.3.1. Flèches remplaçant les feux du système tricolore (article 61.1.4° du règlement général sur la police de la circulation routière).

*«61.1. 4° le feu rouge, le feu jaune-orange fixe et le feu vert peuvent être remplacés respectivement par une ou des flèches de couleur rouge, jaune-orange ou verte. Ces flèches ont la même signification que les feux mais l'interdiction ou l'autorisation est limitée aux directions indiquées par les flèches; »*

L'emploi de ce système est réservé à des cas spéciaux. Il peut y être recouru lorsque les autres systèmes tricolores ne permettent pas d'assurer à la circulation la fluidité souhaitée ou de régler celle-ci dans des conditions de sécurité satisfaisantes. La durée d'allumage des feux, décrite au 3.2., vaut également pour les flèches qui remplacent les feux.

Pour régler la circulation à la même entrée d'un carrefour, il est interdit de combiner le système des flèches remplaçant les feux du système tricolore avec un autre système de signaux lumineux, sauf pour régler la circulation tournant à gauche.

## Commentaire :

Dans la pratique, il existe pour l'utilisation des feux "normaux" (circulaires) et/ou des flèches qui remplacent les feux du système tricolore les possibilités suivantes, que par souci de clarté nous appellerons type I, II et III.

### Type I:

- a) Utilisation : Ils visent à organiser un passage alterné des véhicules dans le carrefour sans régler de manière particulière le dégagement des vireurs à gauche ou à droite
- b) Matérialisation : Les feux circulaires sont placés à droite de la chaussée. Afin d'en améliorer la visibilité, ces feux peuvent être répétés sur une potence ou sur le côté gauche de la chaussée.



### Type II: Feux circulaires combinés avec des feux à flèches

- a) Utilisation : Ce système vise à séparer les mouvements de certains conducteurs par rapport au reste de la circulation et à éliminer les points de conflits.

b) Matérialisation



### Type III: Feux à flèches remplaçant les feux circulaires

- a) Utilisation : chaque mouvement est réglé par une flèche particulière de façon à éliminer les conflits
- b) Matérialisation



Art. : 3.3.2. Flèches vertes supplémentaires aux feux du système tricolore (article 61.1.5° du règlement général sur la police de la circulation routière).

« 5° quand un ou plusieurs feux supplémentaires sous la forme d'une flèche ou de plusieurs flèches vertes sont éclairés conjointement avec le feu rouge ou le feu jaune-orange, les flèches signifient autorisation de poursuivre la marche uniquement dans les directions indiquées par les flèches, à condition de céder le passage aux conducteurs débouchant régulièrement d'autres directions et aux piétons ».

### Commentaire :

#### Flèche verte combinée à un feu rouge

- a) Utilisation : Ce système vise à permettre parfois simultanément l'entrée dans le carrefour de certains courants de circulation virant à gauche ou à droite. On aura donc compris que, lorsque c'est possible, il sera préférable d'utiliser le type III qui sera plus sûr en évitant tout conflit entre usagers.
- b) Matérialisation :



A une ou des flèches vertes éclairées conjointement avec un feu rouge, ne peut succéder qu'un feu vert.

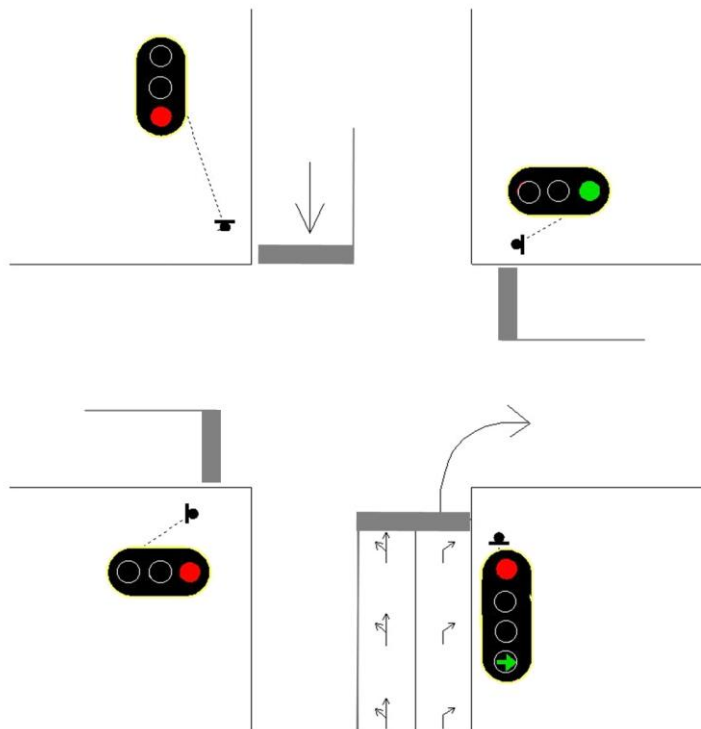
Si plusieurs flèches à pointe unique sont placées sur un même support, elles sont disposées dans l'ordre suivant, de haut en bas: une flèche verte orientée vers le haut, une flèche verte orientée vers la gauche, une flèche verte orientée vers la droite. Toutefois, la flèche verte



orientée vers la gauche peut être placée à gauche du feu vert et la flèche verte orientée vers la droite peut être placée à droite du feu vert.

Sauf si la disposition particulière des lieux ne le permet pas, les flèches vertes supplémentaires ne peuvent être utilisées que si une bande de circulation est réservée, par des flèches de sélection, aux conducteurs qui désirent emprunter la direction indiquée par la flèche verte.

Commentaire :

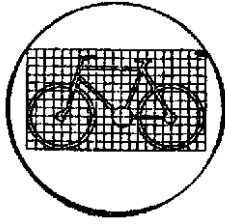


Cette disposition du 3.3.2. donne certes lieu à des feux de signalisation plus compacts, mais la lisibilité et la clarté pour l'utilisateur sont généralement moindres.

**Art. : 3.4.** Feux destinés aux conducteurs de bicyclettes et cyclomoteurs à deux roues (article 61.1.6° du règlement général sur la police de la circulation routière).

«61.1.6° (A.R.) quand les feux présentent la silhouette éclairée d'une bicyclette, ils ne concernent que les conducteurs des bicyclettes et des cyclomoteurs à deux roues »

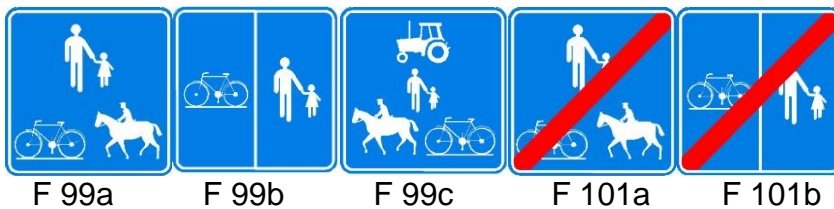
La silhouette d'une bicyclette figurée sur ces feux apparaît dans une surface circulaire opaque de couleur noire d'un diamètre de 0,18 m à 0,21 m conformément à la planche 3 de l'annexe 1 au présent arrêté. Lorsque ces signaux sont placés à hauteur du conducteur, la surface circulaire peut avoir un diamètre de 0,10 m à 0,12 m.



Ces feux ne peuvent être placés qu'aux endroits où il existe une piste cyclable munie du signal



ou lorsque le chemin est réservé aux piétons, cyclistes et cavaliers par les signaux F99 à F101b.



#### Commentaire :

Bien que le texte ne le précise pas, cet article devrait s'appliquer également au signal F101c.



F 101c

Le feu jaune-orange fixe doit apparaître pendant environ trois secondes. Le feu rouge lui succédant doit s'allumer quelques instants avant que n'apparaissent les feux verts pour les autres usagers.

Ce décalage a pour but de permettre aux conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs à deux roues d'achever la traversée de la chaussée; il est fixé sur la base d'une vitesse maximale des bicyclettes de 5 m/s à compter à partir de l'extinction du feu vert.

Rappel : « Article 62 (A.R.)

- Flèche d'évacuation d'un carrefour.

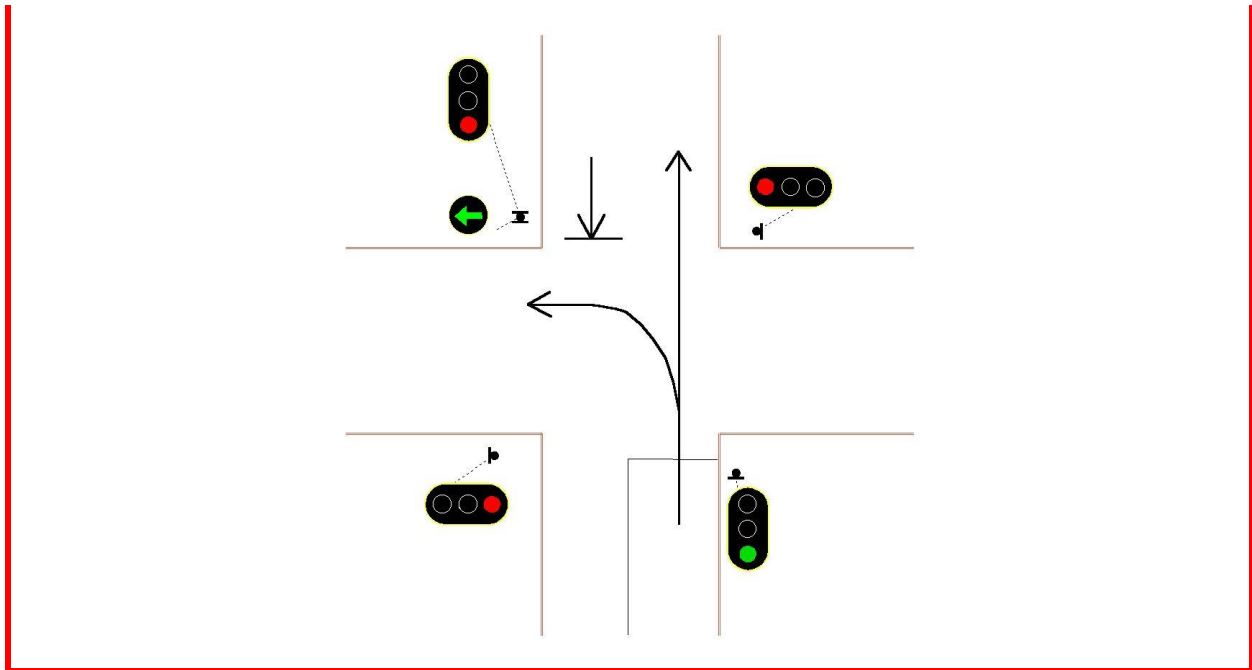
*Une flèche verte orientée vers la gauche et placée seule à la sortie d'un carrefour, signifie que la circulation venant en sens inverse sur la chaussée que les conducteurs qui tournent à gauche s'apprêtent à quitter, est arrêtée par un feu rouge afin de faciliter l'évacuation du carrefour ».*

Commentaire :

De manière à renseigner les usagers voulant virer à gauche au moment de l'allumage du feu rouge destiné aux conducteurs venant en sens inverse, on utilisera, en lieu et place des signaux en forme de croix, un ou des feux à flèches.

Précisons que les signaux en forme de croix ne sont pas repris dans la réglementation et vont donc disparaître.





**Art. : 3bis.** Flèche d'évacuation au-dessus d'une bande de circulation.



Art. : 3bis 1. Ce feu apparaît dans une surface opaque de couleur noire.

La flèche de couleur jaune-orange doit s'inscrire dans une plage d'au moins 0,18 m de diamètre.

Elle est inclinée à 45° dans la direction restée ouverte à la circulation.

Art. : 3bis. 2. Cette flèche est utilisée pour indiquer la réduction du nombre de bandes de circulation qui peuvent être utilisées dans le sens suivi;

Elle peut être placée seule ou en combinaison avec les feux lumineux comportant une croix rouge ou une flèche verte.

**Art. : 3ter.** Signaux lumineux spéciaux destinés à régler la circulation des véhicules des services réguliers de transport en commun (article 62ter du règlement général sur la police de la circulation routière).

*« Article 62ter.A.R. - Signaux lumineux spéciaux destinés à régler la circulation des véhicules des services réguliers de transport en commun.*

*Les signaux lumineux sous forme de barres, cercles et triangles de couleur blanche apparaissant sur un fond noir sont destinés à régler la circulation des véhicules des services réguliers de transport en commun.*

*Ils ont la signification suivante :*

- 1° une barre horizontale a la même signification que le feu rouge prévu à l'article 61.1.1°;*
- 2° un cercle a la même signification que le feu jaune-orange fixe prévu à l'article 61.1.2°;*
- 3° un triangle sur pointe a la même signification que le feu vert prévu à l'article 61.1.3°;*

4° une barre verticale signifie l'autorisation de poursuivre sa route uniquement tout droit;  
5° une barre inclinée à 45° vers la gauche ou la droite signifie l'autorisation de poursuivre sa marche uniquement dans les directions indiquées par la barre. »

Les signaux lumineux spéciaux destinés à régler la circulation des véhicules des services réguliers de transport en commun apparaissent dans une surface circulaire opaque de couleur noire et d'un diamètre minimal de 0,18 m, conformément à la planche 5 de l'annexe 1 au présent arrêté.

Ils ne peuvent être utilisés que pour régler la circulation des véhicules sur un site propre ou sur un site spécial franchissable destiné aux services réguliers de transport en commun.

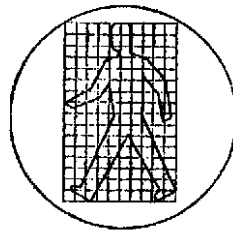
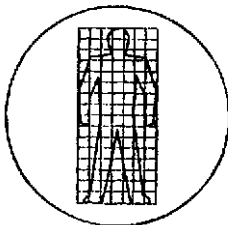
**Commentaire :**

Sur les sites franchissables, les signaux lumineux spéciaux doivent être placés à droite puisqu'ils peuvent dans certains cas concerner d'autres catégories d'utilisateurs que les trams.

**Art. 4. Signaux du système bicolore.**

**Art. : 4.1. Signaux lumineux de circulation pour piétons.**

La silhouette d'un piéton figurée sur ces feux apparaît dans une surface circulaire opaque de couleur noire d'un diamètre de 0,18 m à 0,21 m conformément à la planche 4 de l'annexe 1 au présent arrêté.



Le feu vert fixe est allumé pendant une durée minimale qui permet au piéton d'effectuer la traversée à une vitesse de 1,20 m/s.

Si le clignotement du feu vert est utilisé, sa durée est comprise entre trois et cinq secondes.

Le feu rouge destiné aux piétons doit apparaître quelques instants avant l'allumage des feux qui autorisent les conducteurs à franchir le passage pour piétons.

Ce décalage a pour but de permettre aux piétons d'achever la traversée de la chaussée; il est fixé sur la base d'une vitesse maximale des piétons de 1,20 m/s à compter à partir de l'extinction du feu vert fixe ou de celle du feu vert clignotant s'il en existe un.

**Commentaire:**

Dans certains cas, cette vitesse sera abaissée à 1m/seconde si la traversée est surtout fréquentée par des piétons plus lents comme des enfants ou des personnes âgées. Ex. : passage pour piétons près d'une maison de repos.

Différentes possibilités se présentent pour le fonctionnement des feux (bicolores) pour piétons :

- fonctionnement cyclique pour les piétons : à recommander en agglomération , sauf éventuellement sur les chaussées importantes ayant essentiellement une fonction de « circulation »;
- les feux pour piétons fonctionnant exclusivement lorsque des piétons sont détectés : cette solution est conviviale pour les piétons et ne limite pas le flux des véhicules plus que nécessaire ;
- le piéton ne reçoit le feu vert qu'après avoir appuyé sur un bouton qui enregistre sa présence : il est conseillé d'établir un système lumineux pour avertir les piétons que leur présence est enregistrée.

Pour les aveugles et les malvoyants une signalisation auxiliaire peut être très utile (signal sonore et éventuellement signal tactile). Ces équipements sont souhaitables sur les trajets et aux endroits régulièrement fréquentés par des aveugles et malvoyants (p. ex. aux abords des gares). Il serait souhaitable de généraliser le système.

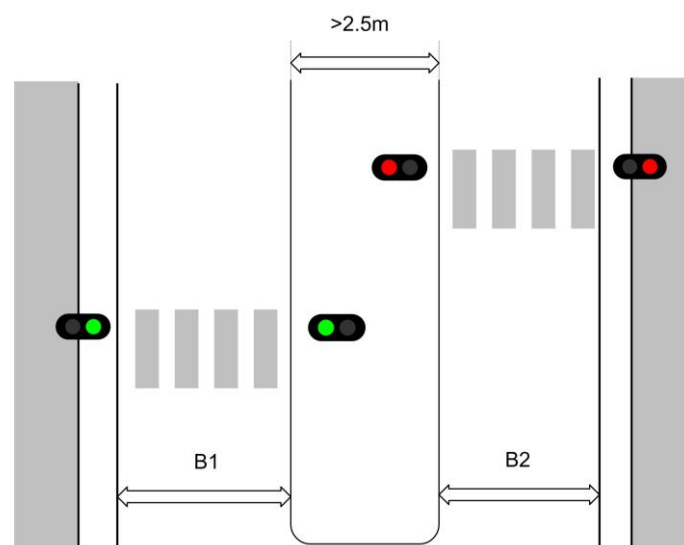
Si le passage pour piétons est entrecoupé par des refuges, bermes, îlots directionnels, etc., sur lesquels sont placés des feux pour piétons, c'est la longueur de chacune des sections du passage qu'il faut considérer pour calculer le décalage précité.

#### Commentaire:

Il est logique de ne prendre en compte ces refuges, îlots directionnels et bermes pour une traversée en deux sections que pour autant qu'ils soient suffisamment sûrs pour les piétons, y compris les personnes en chaise roulante et les piétons avec des poussettes. A cet effet, c'est à partir d'une largeur de 2,5 m du dispositif central que les traversées seront scindées (voir commentaire art 18.3, sous 5 b) Recommandation particulière).

Si le passage est utilisé par de nombreux piétons comme des rangs scolaires, le dispositif central devra être conçu suffisamment grand que pour pouvoir protéger l'ensemble du groupe de piétons.

Exemples :



Des signaux lumineux pour piétons doivent être placés lorsque la condition prévue à l'article 3.2.bis est remplie.

**Commentaire :**

Pour des raisons de sécurité, lorsqu'un passage pour piétons est décalé ( $\pm 10$  m) d'un carrefour réglé par des feux, il sera souvent nécessaire de le protéger avec une signalisation lumineuse propre de manière à contraindre à l'arrêt, les conducteurs qui auront réaccélééré à la sortie du carrefour.

**Art. : 4.2. Signaux lumineux de circulation au-dessus des bandes de circulation.**



Ces feux apparaissent dans une surface opaque de couleur noire. La croix et la flèche doivent s'inscrire dans une plage d'au moins 0,18 m de diamètre.

Ils sont placés à peu près dans l'axe des bandes au-dessus desquelles ils se trouvent.

Pour inverser le sens de circulation sur une bande, il y a lieu, après l'allumage de la croix rouge suspendue au-dessus de cette bande d'en attendre l'évacuation complète avant d'allumer la flèche verte dans le sens opposé.

Les feux lumineux au-dessus des bandes de circulation sont répétés au-dessus du tronçon de route autant de fois que nécessaire et notamment en fonction des caractéristiques de la route, des vitesses et après chaque carrefour et chaque accès à une autoroute.

Des feux jaune-orange clignotants peuvent être placés de part et d'autre des flèches et croix. L'intensité de ces feux ne peut toutefois nuire à la perception des signaux lumineux placés au-dessus des bandes de circulation.

**Commentaire :**

Quant cela est possible, on annoncera la suppression d'une bande de circulation en utilisant la flèche à 45° jaune prévue à l'article 3 bis.

**Art. : 5. Signaux à feux clignotants.**

**Art. : 5.1.** La plage lumineuse des feux a la forme d'un cercle d'un diamètre minimal de 0,18 m.

Lorsque l'installation comporte deux feux, ceux-ci s'allument alternativement.

**Art. : 5.2.** Le signal lumineux prévu par l'article 64.1.3° du règlement général sur la police de la circulation routière comporte de haut en bas :

- un feu rouge;
- un feu jaune-orange fixe;
- un feu jaune-orange clignotant.

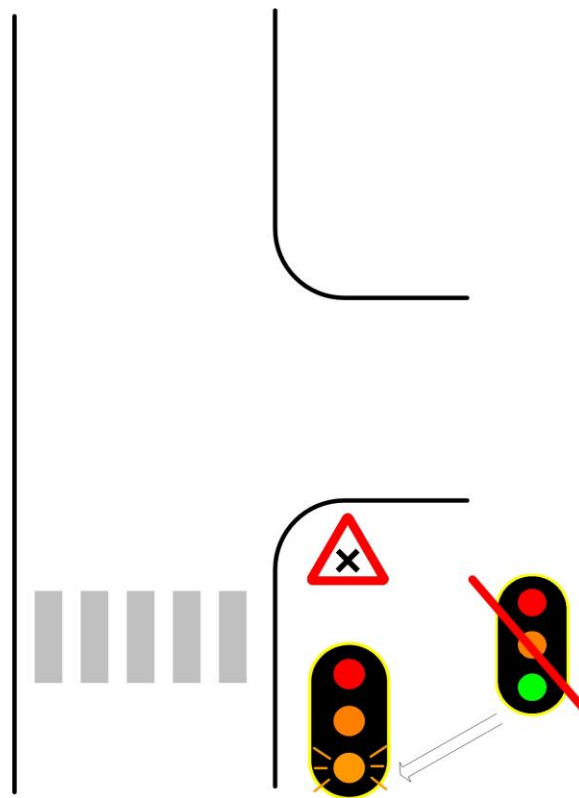
«Art 64.1.A.R. Un feu jaune-orange clignotant signifie autorisation de franchir le signal en redoublant de prudence ; il ne modifie pas les règles de priorité.

Il peut s'agir : ...

3° dans des cas spéciaux, d'un feu qui, dans le fonctionnement du système tricolore, s'allume à la place du feu vert ».

#### Commentaire :

Pour protéger un passage pour piétons situé à proximité immédiate d'un carrefour non réglé par des feux, on utilisera un feu jaune-orange clignotant à la place du feu vert de manière à ne pas surprendre les usagers quant à l'application des règles de priorité.



Le feu jaune-orange fixe succédant à un feu jaune-orange clignotant doit apparaître pendant une durée approximative de cinq à sept secondes.



Commentaire :

Durées actuellement retenues par les services gérant les voiries Régionales

Vitesse autorisée en km/h	Durée minimale de la phase jaune-orange		
	REGION FLAM.	REGION BRUX.	REGION WAL.
$\leq 50$	5 s	5 s	5 s
$50 < \text{vit.} \leq 70$	6 s	5 s	5 s
$70 < \text{vit.} \leq 90$	7 s	6 s	6 s
vit. > 90	-	-	7 s

Ce signal lumineux ne peut être utilisé que lorsque les signaux du système tricolore ne conviennent pas.

Commentaire:

Ce sera notamment le cas pour des feux placés à une sortie d'usine ou d'une caserne de pompiers car ces feux ne gèrent pas un carrefour.

## CHAPITRE II SIGNAUX ROUTIERS

### Art. : 6. Dispositions préliminaires et dimensions.

**Art. : 6.1.** Les signaux routiers doivent être soit du type réfléchissant, soit du type à éclairage propre.

Le signal répéteur ne doit pas nécessairement être du même type que celui du signal placé à droite.

**Art. : 6.2.1.** Hormis les cas expressément visés par le présent arrêté les signaux routiers ne peuvent être répétés que si la circulation le justifie.

#### Commentaire :

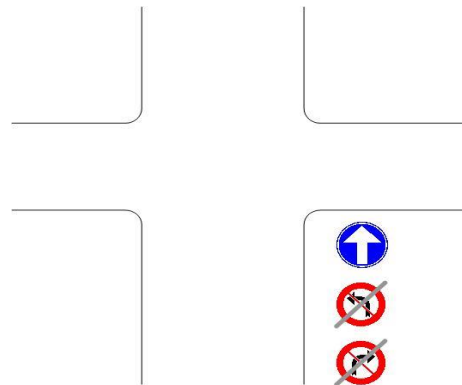
Si l'on souhaite répéter au-dessus d'une chaussée divisée en bande de circulation, certains signaux placés à droite, cette répétition devrait se faire au-dessus de toutes les bandes de circulation de manière à ne pas créer de confusion dans l'esprit des usagers qui, sans cela, pourraient estimer avoir affaire à une signalisation par bandes.

**Art. : 6.2.2.** Hormis les cas expressément visés par le règlement général sur la police de la circulation routière ou par le présent arrêté, il est interdit de placer sur le même support ou à proximité immédiate l'un de l'autre, des signaux routiers donnant aux conducteurs une même information relative à un même endroit.

#### Commentaire:

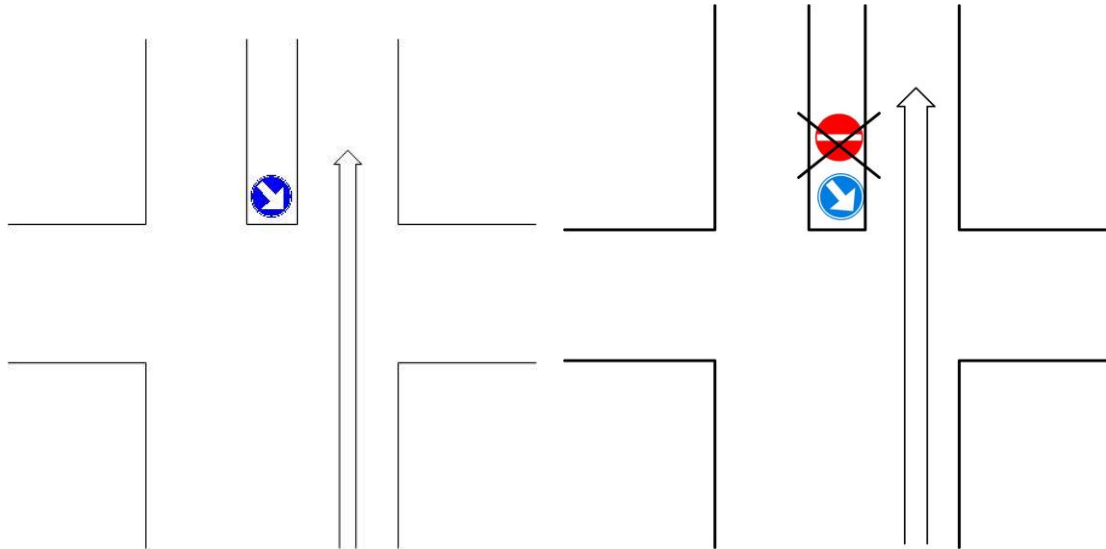


Exemple n° 1



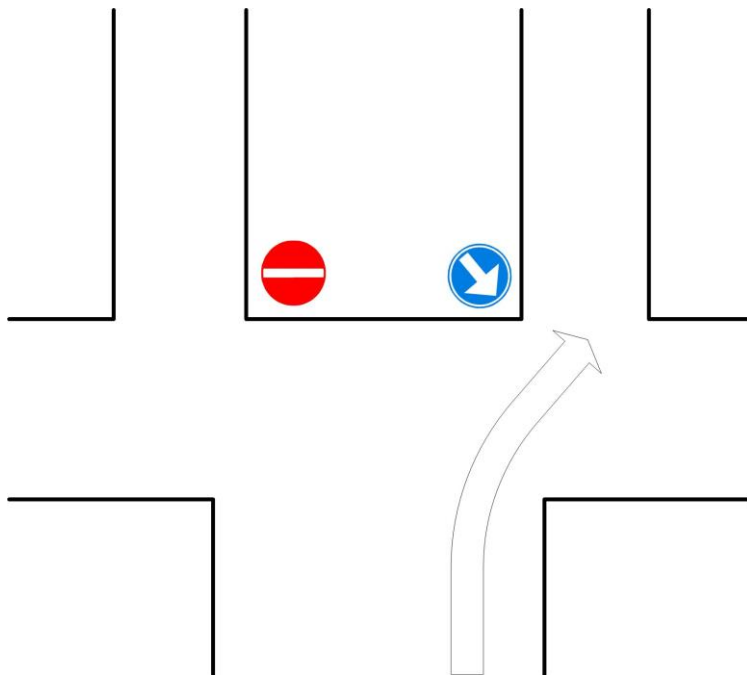
Exemple n° 2

1) Dans le cas d'une voie publique à deux chaussées, si la trajectoire normale des conducteurs les dirige vers la chaussée de droite, il n'est pas exigé réglementairement de placer une signalisation. Un signal D1 pourra cependant être utilisé pour rendre la berme plus visible ou faciliter la lisibilité du carrefour.



Les signaux C1 et D1 ne seront pas placés sur le même poteau.

2) Dans le cas où la trajectoire normale des conducteurs risque de les inciter à s'engager dans la chaussée de gauche – donc à contresens – on utilisera un signal C1 pour les en dissuader.



D1 : facultatif.

Nous constatons trop souvent, surtout en milieu urbain, une accumulation de poteaux et de signaux routiers le long des voiries.



#### Nos propositions :

Lorsque des signaux doivent être placés à très faible distance l'un de l'autre, il y a lieu de limiter le nombre de supports tout en respectant bien évidemment le prescrit réglementaire et en ne donnant pas un ensemble d'informations et / ou de prescriptions surabondantes pouvant prêter à confusion.



Dans l'exemple ci-dessus et indépendamment de la signalisation de chantier, il serait possible de scinder la signalisation en deux parties en la décalant.

Sur la base de notre expérience ainsi que des constatations et informations obtenues auprès des milieux spécialisés (\*), nous préconisons, pour ce qui concerne la signalisation de police autre que la signalisation directionnelle, de limiter le nombre de signaux à un maximum de 3 par poteaux, indépendamment des flèches Xa à Xd accompagnant les signaux relatifs au stationnement. Il est d'ailleurs conseillé de placer ces signaux relatifs au stationnement en dessous des autres.

Pour ce qui concerne les signaux de direction F29, F31, F33a, et F33b d'une part,



F 29



F 31



F 33a



F 33b

leur nombre ne peut dépasser 5 pour chaque direction (art. 12.9.1.3°). Dans le cas de F34a, F35 et F37 d'autre part, il est interdit de superposer plus de 8 signaux (art 12.9.2.3°).



F34a



F 35



F 37

Par ailleurs, il est indispensable de maintenir une cohérence dans les dimensions des signaux pour s'assurer de leur bonne perception par les usagers.

(\* ) Voir "Verkeersborden, bebakening en verkeersveiligheid, rapport nr R-96-9, drs. P.C. Noordzij & drs. M.P. Hagenzieker, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, 1996, Leidschendam (NL)"

**Art. : 6.3.** Les signaux routiers doivent être maintenus, dans la mesure du possible, dans un état de propreté tel qu'ils restent identifiables par les usagers.

Commentaire :

Nous conseillons aux gestionnaires de voiries d'effectuer des contrôles réguliers de la signalisation en ce qui concerne leur état et leur visibilité (p. ex. : végétation devant les signaux).



Le signal du dessus est devenu illisible

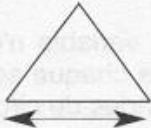
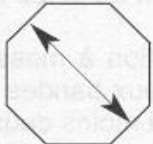

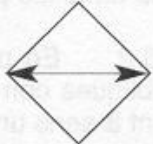


Nous leur conseillons également de vérifier le positionnement des signaux lors du placement. Dans l'exemple ci-dessus, le triangle du signal B3 est mal orienté.

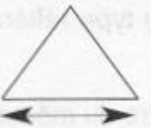
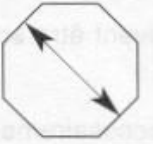
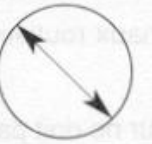
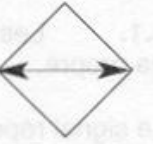
Par ailleurs, le gestionnaire devra examiner chaque cas en tenant compte du champ de visibilité des usagers concernés. C'est ainsi qu'un signal destiné aux cyclistes et aux piétons pourra être placé plus bas qu'un signal destiné à la circulation automobile

Pour information, article 5 (A.R.) : « *Les usagers doivent se conformer aux signaux lumineux de circulation, aux signaux routiers et aux marques routières, lorsque ceux-ci sont réguliers en la forme, suffisamment visibles et placés conformément aux prescriptions du présent règlement.* »

**Art. : 6.4.1.** En dehors des agglomérations, les signaux routiers ayant les formes dessinées ci-dessous, ont les dimensions minimales suivantes :

				
Autoroutes	1,10 m	—	0,90 m	0,90 m
Routes pour automobiles	1,10 m	0,90 m	0,90 m	0,40 m
Autres routes:	Moins de 4 bandes	0,90 m	0,90 m	0,40 m
	Au moins 4 bandes	1,10 m	0,90 m	0,40 m
Exceptions dues à des circonstances locales	0,40 m	0,40 m	0,40 m	0,40 m

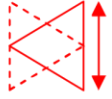


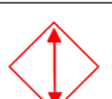
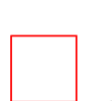

**Art. : 6.4.2.** Dans les agglomérations, les signaux routiers ayant les formes dessinées ci-dessous ont les dimensions minimales suivantes:

				
Dimensions normales	0,70 m	0,90 m	0,60 m	0,40 m
Exceptions dues à des circonstances locales	0,40 m	0,40 m	0,40 m	0,40 m

**Commentaire :**

Tableau reprenant les dimensions des différents signaux routiers.

6.4.1. Les signaux routiers ayant les formes dessinées ci dessous, ont les dimensions minimales suivantes (en cm):

					(1) 	(2) 	Signaux de zone (3)
Autoroutes, routes pour automobiles et autres routes situées en dehors des agglomérations avec au moins 2 bandes dans le même sens En dehors des autoroutes, les routes comprenant au moins 1 bande de circulation dans le sens autorisé et les routes situées dans les agglomérations et comprenant au moins 2 bandes de circulation dans le même sens.	110	90	90	90	90 x 90	60 x 90	130 x 90
Les routes en agglomération avec au moins une bande de circulation dans le même sens. Exceptions dues à des circonstances locales ou exceptions ou spécificités pour les vélos et vélomoteurs à deux roues et piétons.	70	70	70	50	70 x 70	40 x 60	90 x 60
	40	40	40	50		30 x 45	60 x 40

(1): F9, F11, F49, F50, F87, F99 a, b et c, F101 a, b et c; de préférence aussi les mentions type VIII

(2): B21, E9a jusque et avec h, F8, F45, F47; de préférence aussi F34b2, F34c2, F53 jusque et avec F77, F97

(3): y compris F3a, F3b; de préférence aussi F5, F7, F13. Ces mesures ne concernent pas les F1a, F1b 0,90 m x 0,60 m ou 0,60 m x 0,90 m et les F12a, F12b 0,90 m x 0,60 m.



Art. : 6.4.3. Pour les signaux routiers qui annoncent une mesure qui doit uniquement être observée par les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues, ces dimensions peuvent être réduites à 0,30 m.

Commentaire :

1) Par circonstance locale (art. 6.4.1. et 6.4.2.), il faut considérer notamment :

- l'étroitesse de la chaussée ou de l'accotement ;
- la nécessité de placer le signal sur un îlot de petite dimension ;
- la gêne éventuelle que peut présenter le signal pour la circulation des piétons ;
- le risque de masquer d'autres signaux de circulation ;
- le type d'utilisateur (piétons ou cyclistes) concerné par la signalisation.

2) Pour rester dans la conformité de l'article 5 du règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique et 1.1 du code du gestionnaire, il est interdit de faire figurer la signalisation sur des fonds qui par leur forme ou leur couleur compromettent sa validité (sauf pour les signaux à message variable).



Le signal ci-dessus n'est pas conforme car il n'a pas la forme requise. L'objectif du législateur est de permettre à l'automobiliste de pouvoir, par la forme des signaux, la catégorie du signal (danger, stop, etc.) même si le signal est rendu peu lisible (signal délavé, neige, etc.).

Ainsi, le signal B5 « Stop » peut être, en toutes circonstances, reconnu uniquement par sa forme octogonale.



3) Si le législateur a prévu une dimension supérieure pour les triangles, par rapport aux autres signaux de la même catégorie, c'est en fait parce que les triangles sont mesurés à partir de l'extrémité des pointes. Ainsi, le côté d'un triangle de 1,10 m a plus ou moins la même dimension que le diamètre d'un panneau circulaire de 0,90 m. C'est en fait pour une question de surface des signaux et d'esthétique

4) Il est regrettable que l'usage de panneaux de dimension réduite se généralise dans l'ensemble du pays alors qu'il n'y a pas toujours de circonstance particulière le justifiant (par ex. : B9, D1, panneaux zonaux, etc...).



5) On veillera particulièrement à ce que les signaux ne se situent pas dans le cheminement normal des piétons ou des cyclistes mais soient placés de manière à

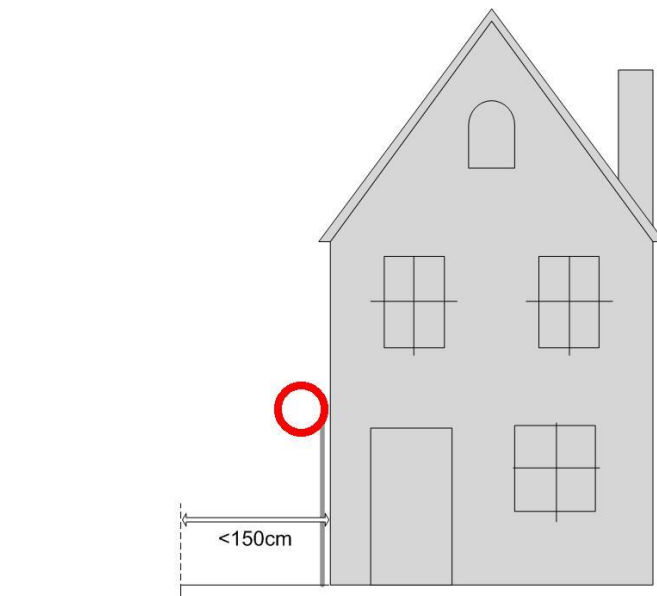
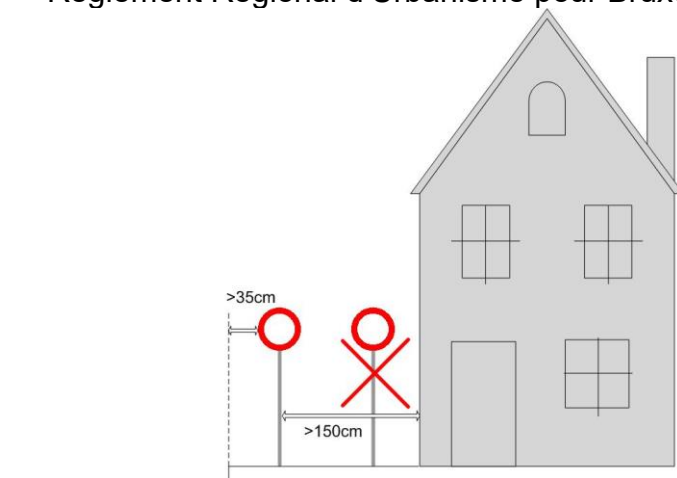
leur laisser, dans toute la mesure du possible, un cheminement libre d'au moins 1,50 m (voir C.M. du 21.3.1996).

Il est recommandé que le bord extérieur des signaux routiers placés en bordure de la chaussée se situe à au moins 35 cm de celle-ci de manière à ne pas gêner la circulation.

Si cette recommandation ne peut être respectée, les signaux seront placés au bord extérieur de la voie publique.

Pour la hauteur de placement des signaux, voir article 1.3. et faire référence aux documents suivants :

- SB 250 voor Vlaanderen
- *Code wallon de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Energie (CWATUPE)* cheminement piétons pour la Wallonie
- Règlement Régional d'Urbanisme pour Bruxelles



6) Il est souhaitable et recommandé que le panneau additionnel s'aligne sur les dimensions du signal qu'il complète.

**Art. : 6.5. Signalisation à message variable.**

**Commentaire :**

1/ Les indications fournies par les signaux à message variable doivent rester invisibles en dehors de leur période d'application. Une signalisation clignotante n'est donc pas à considérer comme une signalisation à message variable



Le F4a n'est pas éclairé



Le F4a est éclairé

2/ Une signalisation à message variable telle que celle figurant ci-dessous ne sera pas utilisée lorsque la vitesse est déjà limitée à 30 km/h par une signalisation fixe ou par un dispositif surélevé signalé par un A14.



Art. : 6.5.1. Il ne peut être fait recours aux dimensions réduites telles que prévues aux articles 6.4.1. et 6.4.2. pour les signaux utilisés dans le cadre de la signalisation à message variable que dans les passages inférieurs et dans les tunnels.

Art. : 6.5.2. En principe, la signalisation à message variable n'est utilisée que sur les voies publiques comportant au moins deux bandes dans chaque sens de circulation, ou, si elles sont à sens unique, lorsqu'il y a au moins deux bandes de circulation dans le sens autorisé.

Sauf pour ce qui concerne la signalisation des abords d'écoles telle que prévue à l'article 2.37 du règlement général sur la police de la circulation routière, cette signalisation ne peut être

implantée sur des autres voies publiques qu'à titre exceptionnel, compte tenu de l'intensité et de la nature du trafic.



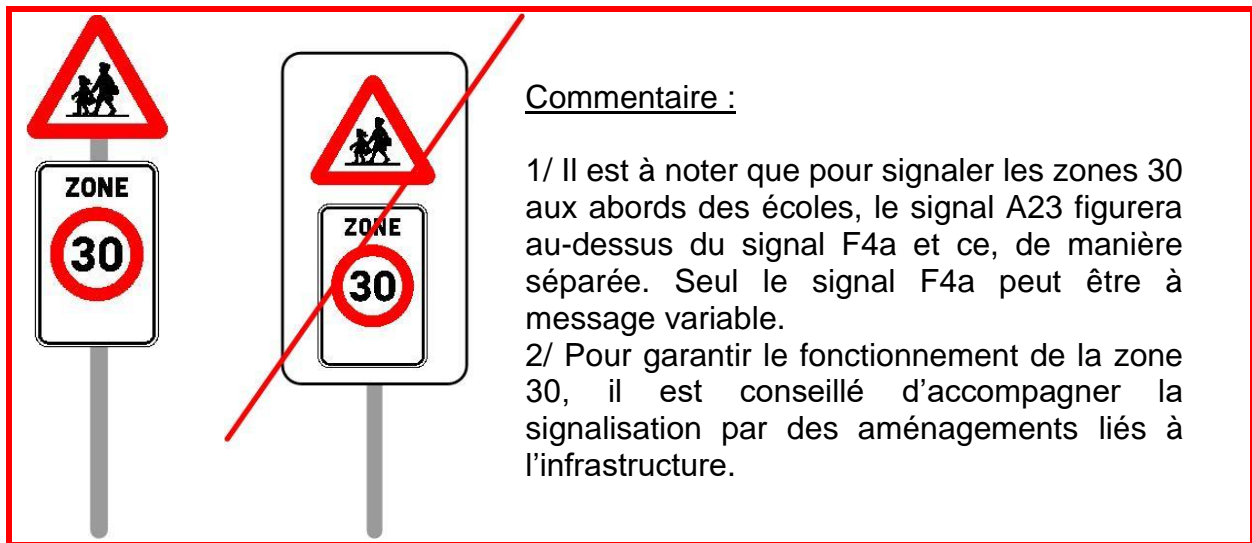
F4a



F4b

Art. : 2.37.(A.R.) : « Le terme « abords d'école » désigne une zone constituée d'une ou de plusieurs voies publiques, ou parties de voie publique, incluant un accès à une école et dont le début et la fin sont délimités par des signaux F4a et F4b.

Le signal A23 est associé au signal F4a. »



#### Commentaire :

1/ Il est à noter que pour signaler les zones 30 aux abords des écoles, le signal A23 figurera au-dessus du signal F4a et ce, de manière séparée. Seul le signal F4a peut être à message variable.

2/ Pour garantir le fonctionnement de la zone 30, il est conseillé d'accompagner la signalisation par des aménagements liés à l'infrastructure.

Art. : 6.5.3. La signalisation à message variable est répétée après chaque carrefour ou chaque accès à une autoroute.

Un signal de fin d'interdiction doit être placé sur autoroute ou lorsque l'interdiction ne coïncide pas avec un carrefour.

Il ne peut être fait usage d'une signalisation à validité zonale, sauf pour la signalisation des abords d'écoles telle que prévue à l'article 2.37 du règlement général sur la police de la circulation routière pour les signaux F4a et F4b.

Dans ce cas :

- la signalisation n'est pas répétée après chaque carrefour;
- la fin de la réglementation est placée à la fin de la zone.

#### **Art. : 6.6. Signalisation par bande de circulation.**

Art. 2.2 (A.R.) :

« Le terme « bande de circulation » désigne toute partie d'une chaussée divisée, dans le sens longitudinal par :

a) une ou plusieurs lignes de couleur blanche soit continues, soit discontinues. Ces lignes peuvent être rendues plus apparentes par des dispositifs rétro réfléchissants;

b) des marques provisoires qui consistent :

- soit en des lignes continues ou discontinues de couleur orange ;
- soit en des lignes continues ou discontinues constituées par des clous de couleur orange. »

Art. : 6.6.1. Les dimensions réduites telles que prévues aux articles 6.4.1. et 6.4.2. ne peuvent être utilisées que dans les passages inférieurs et dans les tunnels.

Art. : 6.6.2. En principe la signalisation par bande de circulation n'est utilisée que sur les voies publiques comportant au moins deux bandes dans chaque sens de circulation, ou, si elles sont à sens unique, lorsqu'il y a au moins deux bandes de circulation dans le sens autorisé.

Elle ne peut être implantée sur des autres voies publiques qu'à titre exceptionnel, compte tenu de l'intensité et de la nature du trafic.

Art. : 6.6.3. La signalisation par bande de circulation est répétée après chaque carrefour ou chaque accès à une autoroute.

Un signal de fin d'interdiction doit être placé sur autoroute ou lorsque l'interdiction ne coïncide pas avec un carrefour.

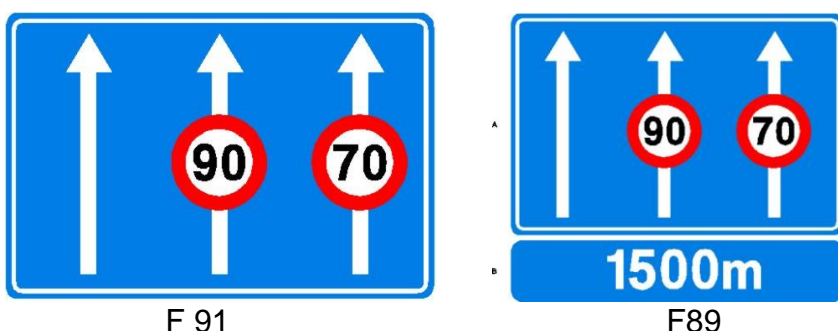
En ce qui concerne les signaux de danger, la longueur de la section dangereuse est indiquée.

Art. : 6.6.4. La signalisation à validité zonale ne peut pas être utilisée dans le cadre de la signalisation par bande de circulation.

#### Commentaire :

Il est fait usage de la signalisation par bande de circulation lorsqu'il y a lieu d'imposer, sur une seule et même chaussée, une réglementation différente dans chaque bande de circulation (par ex. une limitation de vitesse différente sur chaque bande, une interdiction d'accès à une bande pour certains véhicules, etc.). Cela peut se faire :

- soit au moyen de signaux ordinaires placés au-dessus des bandes de circulation, ces signaux n'étant alors d'application que dans la bande au-dessus de laquelle ils sont placés ;
- soit au moyen de signaux F91, qui ne sont jamais placés au-dessus de la chaussée.



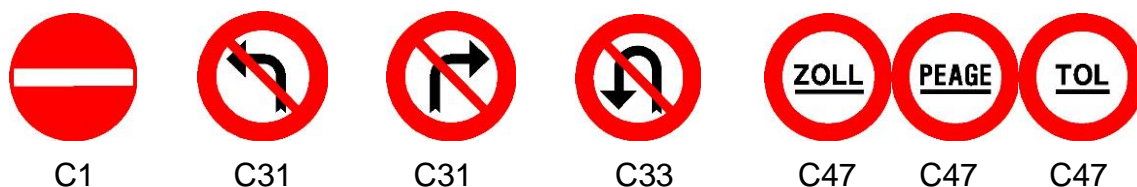
- soit une combinaison des 2 cas précédents

Dans tous les cas, il est recommandé d'utiliser une présignalisation F 89. Ce signal ne peut être placé au dessus de la chaussée.

**Art. : 6.7. Signalisation à validité zonale.**

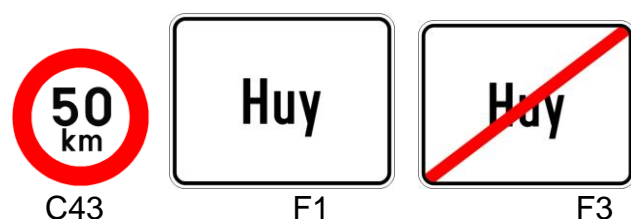
Art. : 6.7.1. La validité zonale peut être conférée :

1° aux signaux d'interdiction à l'exception des signaux C1, C31, C33 et C47 ;



S'agissant du signal C43, seule une limitation peut être conférée en validité zonale :

- à 30 km à l'heure;
- à 50 km à l'heure pour autant que cette zone se trouve en dehors d'une agglomération délimitée par les signaux F1 et F3 et qu'elle soit bâtie ou fréquentée par de nombreux piétons ou des cyclistes
- à 70 km à l'heure pour autant que cette zone se trouve en dehors d'une agglomération délimitée par les signaux F1a, F1b et F3a, F3b.



**Commentaire :**

Zones de vitesses : A.R. 29 janvier 2007, art. 2.3°

« A l'intérieur de la zone de vitesse, le gestionnaire de voirie peut apposer, aux poteaux d'éclairage et de signalisation, une vignette autocollante ou un signal de reconnaissance représentant le signal C43, qui rappelle la vitesse de la zone.

La vignette et le signal de reconnaissance n'ont qu'une valeur de rappel et n'ont en eux-mêmes aucun caractère obligatoire pour l'utilisateur de la route.

Le ministre compétent pour la circulation routière peut fixer les conditions de placement et les dimensions de la vignette et du signal de reconnaissance. ».

2° aux signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement, à l'exception des signaux E5, E7 et E11.



Art. : 6.7.2. Les signaux reproduits sur la signalisation à validité zonale doivent l'être conformément à l'annexe 7 au présent arrêté.

Art. : 6.7.3. Les signaux à validité zonale ont pour dimensions minimales 0,60 m x 0,90 m. Ces dimensions peuvent être réduites à 0,40 m x 0,60 m compte tenu des circonstances locales.

Commentaire :

Voir Art 6.4.3.

Art. : 6.7.4. Les dispositions des articles 9.2, 9.3, 9.4, 9.7 et 11.1, 11.3, 11.4.1 et 2 et 11.7.2 du présent arrêté sont d'application lorsque l'on confère à un signal la validité zonale.

Commentaire :

Les mentions additionnelles complétant les signaux marquant l'entrée de la zone réglementée figureront en caractères noirs sur fond blanc sur le signal lui-même et non en dessous de celui-ci (en gris sur blanc pour la fin de zone).

Toutefois, s'agissant du signal E9a (P), l'inscription ou les symboles peuvent exceptionnellement figurer en blanc sur fond bleu (voir article 11.3.3° de cet arrêté).

Art. : 6.7.5.1° A l'entrée d'une zone, deux réglementations au maximum peuvent être instaurées.

Dans ce cas, les signaux à validité zonale peuvent être superposés dans un même panneau qui a pour dimensions minimales 0,60 m x 1,60 m. Ces dimensions peuvent être ramenées à 0,40 m x 1,00 m compte tenu des circonstances locales.

Commentaire :

Voir Art 6.4.3.

Lorsque dans une zone comportant deux réglementations, il est mis fin à l'une seulement, la réglementation qui reste d'application doit être signalée par un signal de rappel.

Ces deux réglementations peuvent être indiquées sur le même signal, conformément à l'annexe 7 au présent arrêté.

Commentaire :

Pour interdire ou limiter l'accès à un quartier, il sera rarement utile de faire usage de signaux à validité zonale. La mise en place de signaux classiques d'interdiction devrait suffire, à condition que toutes les entrées du quartier réglementé en soient munies.



Art. : 6.7.5.2°. A l'intérieur d'une zone, d'autres réglementations à validité zonale peuvent être instaurées pour autant que le nombre de réglementations à validité zonale qui doivent être appliquées par les usagers à un endroit quelconque de la zone ne soit pas supérieur à deux.

Art. : 6.7.5.3°. Les dispositions des articles 6.7.5.1° et 6.7.5.2° ne sont pas applicables aux signaux F4a et F4b.



F4a



F4b

Ils doivent en outre être placés séparément des autres signaux à validité zonale.

Ils peuvent toutefois être placés sur le même poteau.

Art. : 6.7.6. Sauf pour ce qui concerne les signaux F4a et F4b, la signalisation à validité zonale ne peut être installée que pour plusieurs voies publiques.

Commentaire :

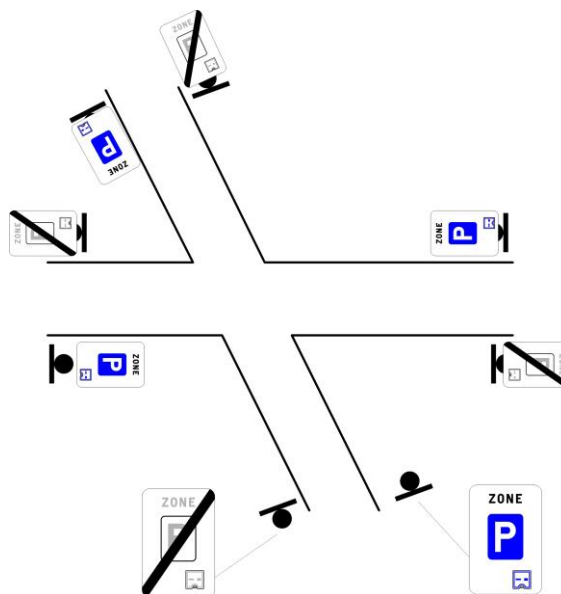
On aura compris qu'à l'exception des signaux relatifs à la zone 30, les signaux à validité zonale ne seront utilisés que pour régler un ensemble de rues ou un quartier et non pas une rue seule où, dans ce dernier cas, des signaux classiques doivent être utilisés.

Exemple : rue à stationnement à durée limitée : Utilisation du signal P avec sigle du disque de stationnement et non pas Zone P avec disque qui ne peut s'appliquer qu'à un quartier.

Mesure applicable dans une seule rue



Mesure applicable dans un ensemble de rues



Art. : 6.7.7. La réglementation en vigueur dans une zone peut être rappelée par un signal identique portant la mention « Rappel » conformément à l'article 65.5.8. du règlement général sur la police de la circulation routière.

Art 65.5. (A.R.) : « Signalisation à validité zonale.

8. La réglementation en vigueur dans la zone peut être rappelée par un signal identique à celui placé au début de la zone, complété par le mot «Rappel». »

#### Commentaire :

Les signaux de rappel doivent rester exceptionnels sous peine que leur multiplication entraîne au final le même nombre de signaux que le système classique où ils sont répétés à tous les carrefours, pratique que l'on veut justement éviter en utilisant des signaux à validité zonale.

Toutefois, en ce qui concerne le rappel des zones bleues, les gestionnaires peuvent faire placer un marquage sur le sol représentant le pictogramme du disque ou une ligne bleue tracée sur la bordure du trottoir ou de l'accotement. S'il existe un bord fictif, celui-ci restera toujours en couleur blanche.



Art. : 6.7.8. Dans une zone, seules des mesures plus coercitives ou d'une nature différente de la règle applicable dans ladite zone peuvent être prises sur certaines voies publiques.

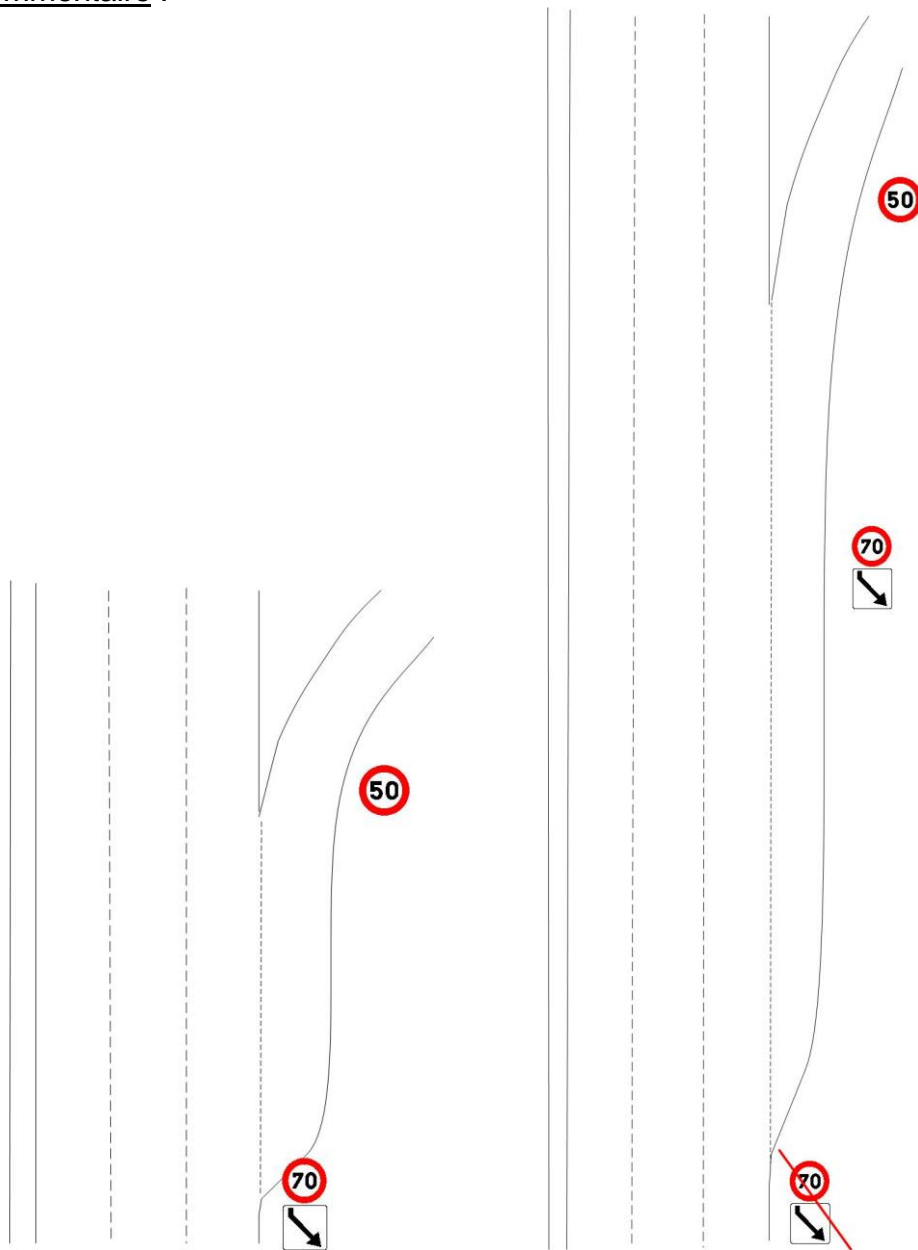
Des mesures moins coercitives ne peuvent être prises dans une zone qu'à titre incident.

**Art. : 6.8.** Limitation de la portée des signaux routiers.



Le panneau additionnel prévu à l'article 65.6. du règlement général sur la police de la circulation routière ne peut être utilisé que sur des chaussées comportant plusieurs bandes dans le même sens de circulation et que lorsque le signal routier n'est d'application que sur la sortie située à droite de la chaussée.

Commentaire :



Si la bretelle de sortie atteint une longueur importante, il est déconseillé de placer le signal à l'entrée de celle-ci de manière à éviter des hésitations dans le chef des usagers allant tout droit.

## Art. : 7. Signaux de danger



A45

L'article 66.1 et 2. (A.R.) stipule :

« 66.1. Les signaux de danger sont placés à droite; toutefois, lorsque la disposition des lieux ne le permet pas, ils peuvent être placés au-dessus de la chaussée.

Ils peuvent être répétés aux endroits où la circulation le justifie.

66.2. A l'exception des signaux A45 et A47 qui sont placés à droite ou à proximité immédiate du passage à niveau, les signaux de danger sont placés à une distance approximative de 150 m de l'endroit dangereux.



Dans des circonstances particulières, ils peuvent cependant être placés à une distance inférieure ou supérieure à 150 m; dans ce cas, la distance approximative entre le signal et l'endroit dangereux est indiquée sur un panneau additionnel. »



A47

Lorsqu'un signal de danger à l'exception des signaux A45 et A47 n'est pas placé à une distance approximative de 150 m de l'endroit dangereux, un panneau additionnel du type Ia de l'annexe 2 au présent arrêté doit être apposé au-dessous du signal.

### Commentaire :

1) Il s'agit du panneau additionnel  et non  qui, lui, indique la longueur de la zone dangereuse.

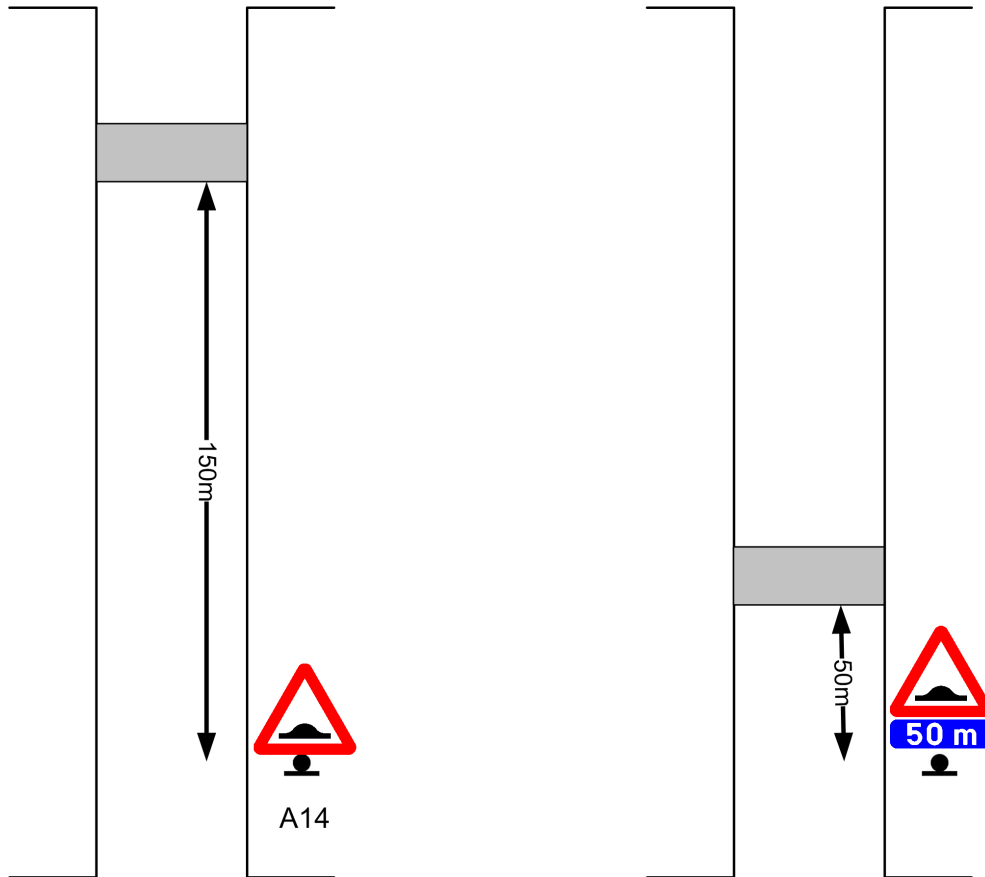
Comme en agglomération, la distance de 150 m pourra rarement être respectée, on placera les signaux de danger généralement à une distance comprise entre 50 et 80 m et même à une distance plus courte s'il existe un carrefour intermédiaire précédant le danger.



Il n'y a aucune raison de placer cette mention « 150 m » sous ce signal de danger.

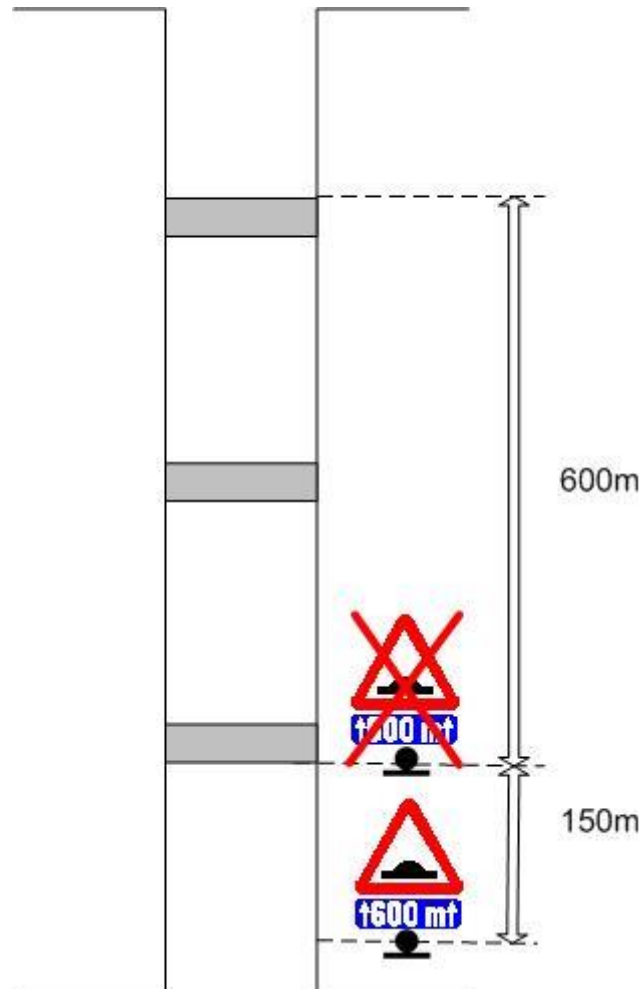
2) Usage commun des mentions du type « I a » de distance du danger par rapport au signal et du type « II » de longueur de la section dangereuse.

Prenons d'abord l'exemple de la présence d'un dispositif surélevé situé sur une chaussée. Sur base de la règle générale, un signal A14 sera placé à 150 m en amont du dispositif. Si, pour des raisons techniques, le signal ne peut être situé à cette distance, un panneau additionnel du type « I a » de l'annexe 2 au présent arrêté doit être apposé au-dessous du signal.



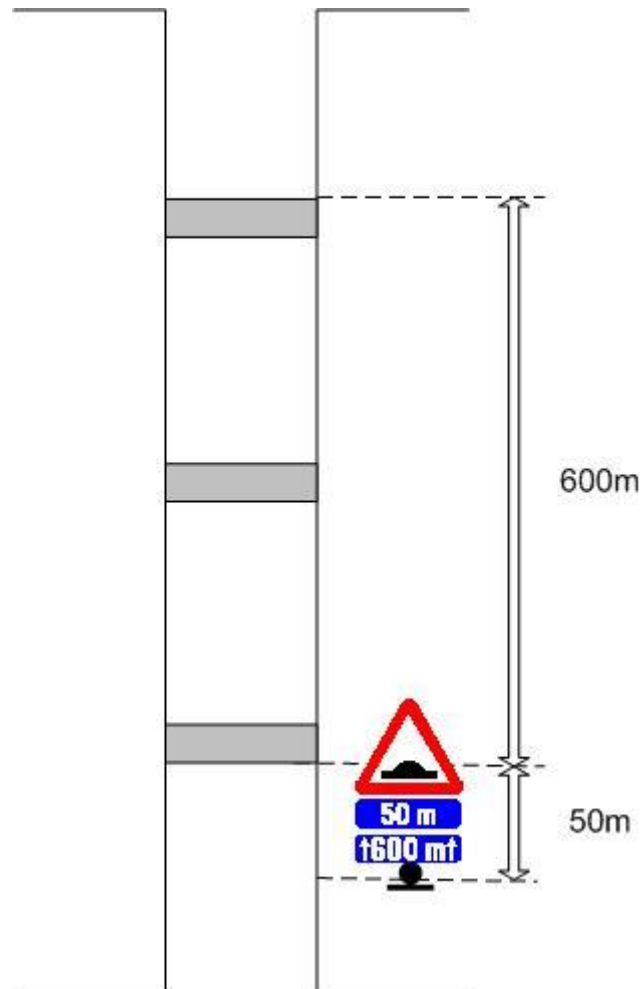
3) Prenons à présent l'exemple de la présence d'une série de dispositifs surélevés. Le signal A14 sera accompagné d'un panneau additionnel du type II de l'annexe 2 qui donne la longueur de la section dangereuse.

L'erreur est souvent commise de placer cette signalisation à hauteur du début du premier dispositif surélevé.



Un signal de danger (sans panneau additionnel Ia) doit être placé à 150 m avant le premier danger qu'il représente, qu'il soit accompagné ou non d'un panneau additionnel du type II.

4) En cas d'impossibilité technique de placer le signal à 150 m. et comme stipulé précédemment, le signal sera accompagné d'une mention du type « I a » reprenant la distance réelle séparant le signal du danger.



Dans cet exemple, le signal A14 sera donc muni à la fois du panneau additionnel du type II mentionnant la longueur du danger et d'un panneau additionnel du type « I a » reprenant la distance séparant le signal du premier dispositif surélevé dans ce cas. Ce dernier panneau sera placé juste en dessous du signal de danger.



Il faut convenir que ce procédé est d'une compréhension difficile. Il faut, autant que faire se peut, s'efforcer de placer le signal de danger à environ 150 m, de manière à limiter le nombre de panneaux additionnels.



Dans le cas illustré, le premier dispositif surélevé se situe à 60 m.

5) Mentions reprenant la longueur des sections dangereuses.



Un degré de précision trop important tel que montré dans cet exemple n'est pas utile. Nous conseillons d'arrondir les valeurs et pour les grandes distances, favoriser les kms.

6) toute situation dangereuse doit être signalée par un signal de danger et non éludée par une limitation de vitesse – voir cas particulier article 9.9.

Art. : 7.1. Signal A1. Virage dangereux.



Le choix du symbole est dicté par la disposition des lieux.

Ne peuvent être signalés que les virages qui se présentent d'une façon imprévue ou ceux qui doivent être abordés après une réduction sensible de la vitesse.

Commentaire :

Sur base de cette règle, ne devraient pas être signalés les virages qui peuvent être négociés sans danger en roulant à la vitesse maximale autorisée à cet endroit et en tenant compte des conditions de circulation.

Il y a lieu d'utiliser les seuls symboles repris sans modifier leur position.

La distance de placement de ce signal se compte à partir du début du virage.

Dans le cas de virages successifs, ce signal n'est placé qu'avant le premier virage ; un panneau additionnel du type II de l'annexe 2 au présent arrêté donne alors l'indication de la longueur de la section sinueuse.

Commentaire :

Il est évident que le signal est à lire de bas en haut et qu'il doit correctement indiquer le sens des courbes.

**Art. : 7.2.** Signaux A3 et A5. Descente dangereuse et montée à forte inclinaison.



A3  
Descente dangereuse



A5  
Montée à forte inclinaison

Ne peuvent être signalées que les chaussées qui présentent une descente ou une montée d'au moins 7 %.

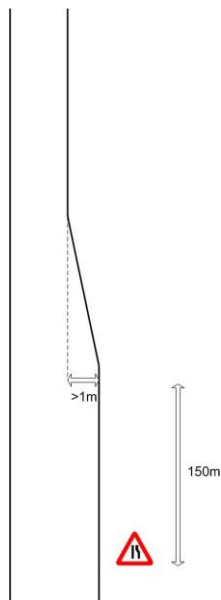
**Art. : 7.3.** Signal A7. Rétrécissement de la chaussée.



Le choix du symbole est dicté par la disposition des lieux.

Ne peuvent être signalés que les rétrécissements de la chaussée d'au moins 1,00 m et qui sont dangereux pour la circulation.

Commentaire :



La distance de positionnement d'un signal A7 est mesurée par rapport au début du rétrécissement. Il est utilisé si le rétrécissement de la chaussée est d'au moins 1 m mais inférieur à une bande de circulation



F97

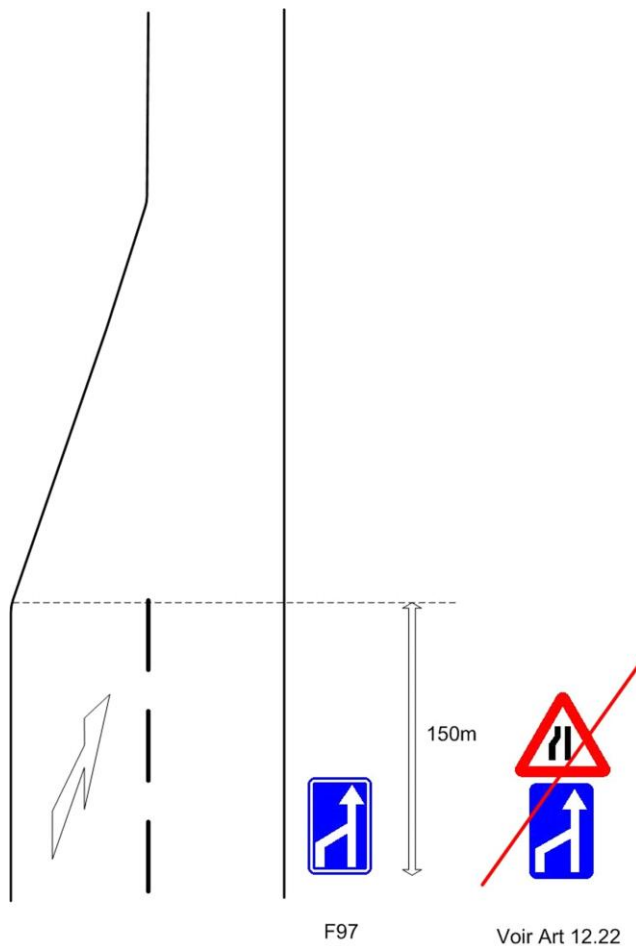
Lorsque ces rétrécissements ont l'importance d'une bande de circulation, ils doivent être signalés sauf dans les zones résidentielles et les zones 30 ; un panneau additionnel du type IX de l'annexe 2 au présent arrêté doit être placé au-dessous du signal.

Il peut être fait usage du signal F97 placé seul.

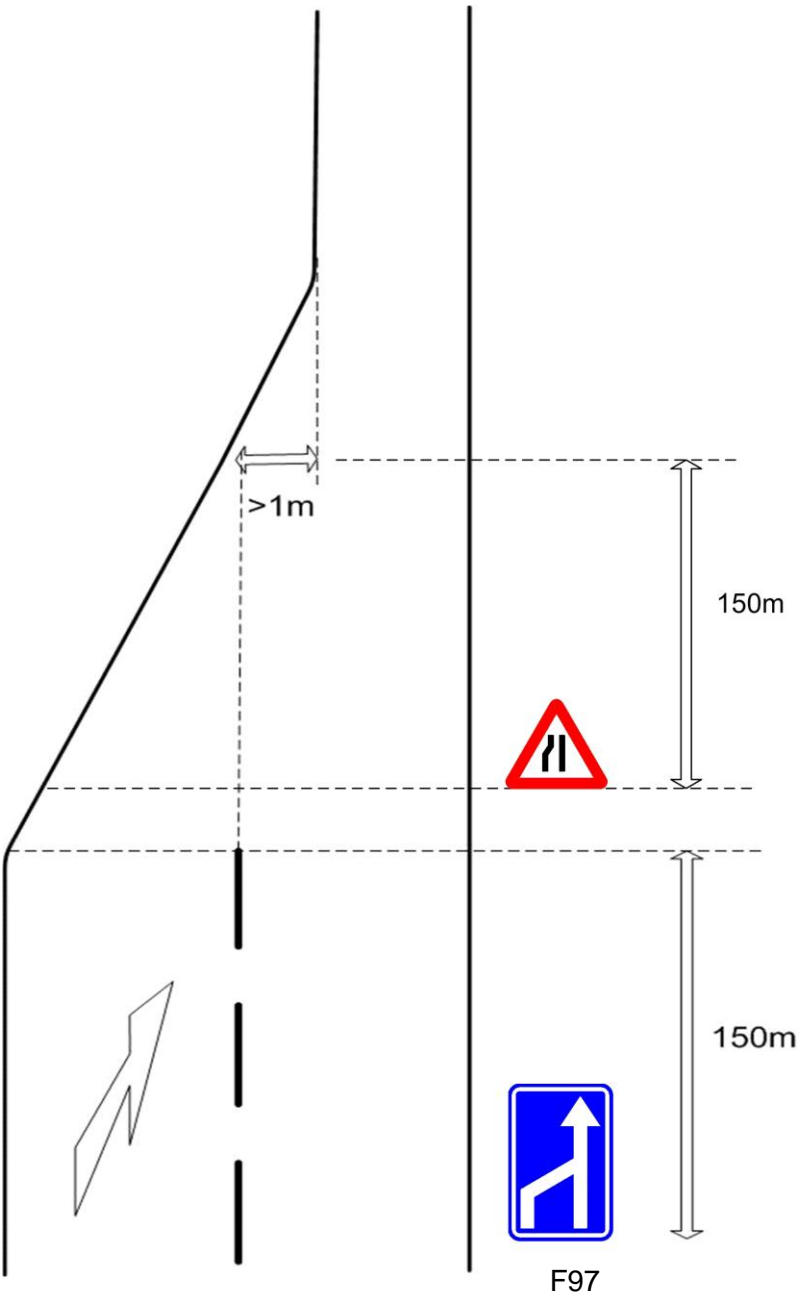
### Commentaire :

Si possible, au moins 2 flèches de rabattement seront marquées au sol.  
En cas d'utilisation d'un signal F97, il est recommandé de placer celui-ci – par analogie avec les signaux de danger – à 150 m du rétrécissement.

Rétrécissement d'une bande de circulation:

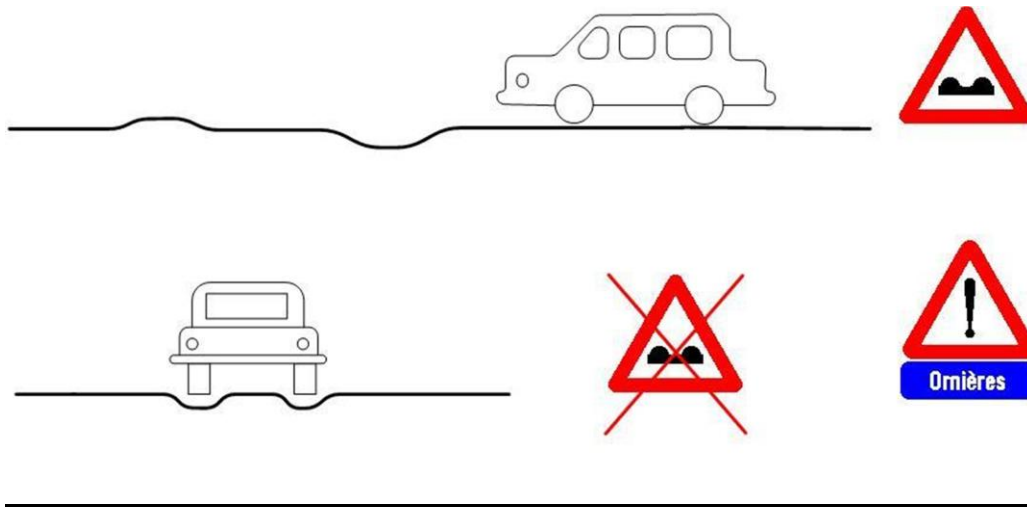


Rétrécissement d'une bande de circulation cumulée à un rétrécissement de la chaussée:



**Art. : 7.4. Signal A13. Cassis ou dos d'âne.**

Ne peuvent être signalés que les cassis ou dos d'âne qui doivent être abordés après une réduction sensible de la vitesse.



**Commentaire :**

En principe, le cassis est un creux et le dos d'âne est une bosse.

Ce signal pourra aussi être utilisé pour signaler les dénivellations dangereuses d'un tronçon. Il sera peut-être complété par un panneau additionnel indiquant la longueur de la section dangereuse (voir exemple).



**↑500 m↑**

Ce signal ne peut être utilisé pour annoncer des bandes transversales saillantes ni des dispositifs surélevés (ralentisseurs, plateaux, coussins berlinois).

Pour les premières on ne peut utiliser que le signal A51 avec panneau additionnel figurant ces bandes transversales ou portant l'inscription "stries transversales" (voir exemple).



Art. : 7.4.bis. Signal A14. Dispositif surélevé sur la voie publique.



A14

Doivent être signalés les dispositifs surélevés sur la voie publique, établis conformément à l'arrêté royal du 9 octobre 1998 fixant les conditions d'implantation des dispositifs surélevés sur la voie publique et les prescriptions techniques auxquelles ceux-ci doivent satisfaire.



Type II

Dans le cas de dispositifs surélevés sur la voie publique successifs, ce signal n'est placé qu'avant le premier dispositif surélevé sur la voie publique ; un panneau additionnel du type II de l'annexe 2 au présent arrêté donne alors l'indication de la longueur de la section sur laquelle des dispositifs surélevés sur la voie publique sont implantés.



F4a

Toutefois les dispositifs surélevés sur la voie publique établis dans les zones délimitées par les signaux routiers F4a et F4b, ne doivent pas être signalés.



F4b

Commentaire :

Il en va de même dans les zones résidentielles et les zones de rencontre.

## Commentaire :

On trouve dans l'A.R. du 09.10.1998 – M.B. 28.10.1998 les normes d'implantation des dispositifs surélevés, modifiées par la C.M. du 3 mai 2002 (M.B. 31.05.2002) relative aux dispositifs destinés à limiter la vitesse à 30 km/h et aux coussins berlinois (Erratum du 26 février 2003).

En résumé, les critères d'implantation des dispositifs surélevés sont les suivants :

### 1) Dispositions communes aux ralentisseurs et aux plateaux

Ils doivent :

- a) être situés en agglomération ou être situés en dehors d'une agglomération s'il y a des signaux C43 « 50 km/h » ;
- b) être de nature à améliorer la sécurité spécialement des piétons et des cyclistes.

### 2) Dispositions particulières relatives aux ralentisseurs

Ils ne peuvent être établis que :

- a) perpendiculairement à l'axe de la chaussée et au moins sur toute sa largeur ;
- b) en dehors des virages ;
- c) en dehors des carrefours et à une distance minimale de 15 m de ceux-ci ;
- d) à une distance minimale de 75 m d'un autre dispositif surélevé sauf circonstances locales particulières ;
- e) de manière telle que le pourcentage de la pente de la route additionné à celui de la rampe du dispositif ne soit pas supérieur à 15% (p. ex. : sur une pente de 10 %, la rampe du dispositif ne pourra excéder 5%) ;
- f) sur des voiries non empruntées par les transports en commun ;
- g) sur des voiries peu utilisées par les véhicules de secours.

### 3) Dispositions particulières relatives aux plateaux

Ils ne peuvent être établis que :

- a) perpendiculairement à l'axe de la chaussée et au moins sur toute sa largeur ;
- b) de manière à ce que les rampes d'accès et de sortie du plateau soient situées en dehors des virages et qu'elles soient visibles à une distance suffisante ;
- c) à une distance minimale d'environ 75 m d'un autre dispositif surélevé sauf s'ils sont placés à des carrefours et sauf circonstances locales particulières ;
- d) lorsque sur la route en pente, le pourcentage de la route additionné à celui de la rampe du dispositif n'excède pas 15 %
- e) moyennant une longueur de la partie plane d'au moins 5 m

### 4) Dispositions particulières relatives aux coussins berlinois

Ils ne peuvent être établis que :

- a) sur des voies publiques où la vitesse maximale est de 50 km/h et au moins à 100 m du début de la limitation ;
- b) en dehors des virages, des ouvrages d'art supérieurs ou inférieurs et des voies publiques où la déclivité est égale ou supérieure à 6 % ;



- c) si la distance entre les dispositifs surélevés est d'environ 75 m ;
- d) et au moins à 15 m des carrefours.

5) Signalisation des dispositifs

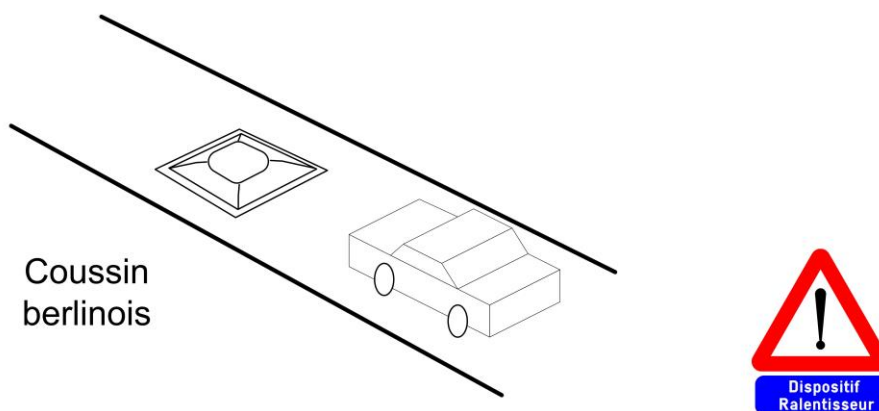
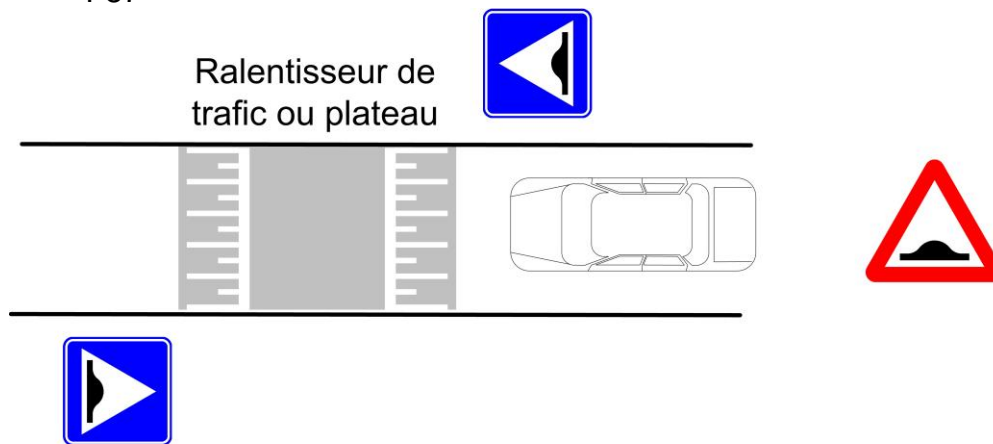
Ralentisseur : signal A14 à distance, F87 à hauteur du dispositif.

Plateau : signal A14 à distance, F87 à hauteur. Pas de F87 si le plateau est au carrefour.

Coussin berlinois : aucune signalisation ou le signal A51 avec mention « Dispositif ralentisseur » à distance.



F87



NB : La signalisation prévue au dessin central sera utilisée pour indiquer la présence de dispositifs surélevés et non pas des trottoirs traversants.



Signalisation non obligatoire pour un coussin berlinois.

**Art. : 7.5.** Signal A15. Chaussée glissante.



A15

1° Ne peuvent être annoncés par ce signal que les endroits où la chaussée, à l'état normal, est réputée glissante.

Commentaire :

P. ex. : revêtement glissant, retombées d'usine ou de centrale électrique, sortie de carrière.

2° Les endroits d'une chaussée que des circonstances particulières rendent fréquemment glissants au cours de l'année ne peuvent être annoncés que par ce signal muni d'un panneau additionnel du type III de l'annexe 2 au présent arrêté (par exemple "Par chaussée humide").

3° Les endroits d'une chaussée que seules des circonstances saisonnières rendent glissants ne peuvent être annoncés que par des signaux amovibles ou pliables ou qui ne sont rendus apparents que lorsque l'état glissant de la chaussée qu'il indique risque de se produire.

**Par chaussée humide**

Type III

Le panneau additionnel prévu à l'article 66.4. pour le signal A15 du règlement général sur la police de la circulation en cas de neige ou de verglas ou un panneau additionnel du type III de l'annexe 2 au présent arrêté complète le signal (par exemple: chute de feuilles, betteraves...).

Commentaire :

Aux endroits où il peut y avoir du verglas en raison de situations saisonnières, il est conseillé d'utiliser des signaux à message variable.

**Art. : 7.6.** Signal A21. Passage pour piétons.



A21

Doivent être signalés les passages pour piétons situés sur les chaussées où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 70 km/h.



A23

Ce signal n'est pas placé lorsqu'il existe un signal A23 ou un passage pour piétons protégé par des signaux lumineux de circulation du système tricolore.

Commentaire :

1/ Si la vitesse maximale est de 50 km/h, c'est plutôt le signal F49 qui sera utilisé au lieu du signal A21.

2/ Pour la signalisation à placer A HAUTEUR du passage, il y a lieu de se référer à l'article 12.13 (signal F49).

**Art. : 7.7. Signal A23. Endroit spécialement fréquenté par des enfants.**



A23

Doivent être signalés les abords des écoles et des plaines de jeux fréquentées spécialement par des enfants

Commentaire :

Ce signal pourra être également utilisé à proximité d'autres endroits particulièrement fréquentés par les enfants comme les piscines, les complexes sportifs, les manèges, etc.

S'il s'agit d'une école qui est située à l'angle d'un carrefour ou à moins de 50 m, le signal sera placé sur toutes les branches du carrefour.

En outre, il peut être utile dans certains cas de reproduire ce signal sur le sol par un marquage routier. Le triangle sera allongé pour améliorer la perception à distance.

Rappelons que l'A.M. 26/04/2004 oblige de créer des zones 30 aux abords des écoles en associant un signal F4a sous le signal A23. On ne peut que recommander la réalisation d'aménagements destinés à réduire la vitesse pour rendre ce type de mesure plus crédible. Une alternative est l'utilisation de signaux à message variable qui s'allument aux heures d'entrées et de sorties de l'école.

Quand la signalisation instaurant la zone 30 est placée à une distance inférieure ou supérieure à 150 m de l'entrée de l'école, le Service Public Fédéral de la Mobilité et des Transports est d'avis qu'un panneau additionnel de distance doit être apposé sous le signal A23.



**Art. : 7.8.** Signal A25. Passage pour les conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs à 2 roues, ou endroit où ces conducteurs débouchent d'une piste cyclable sur la chaussée.



A25

Doivent être signalés :

- les endroits situés en dehors des carrefours où les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues sont obligés de quitter la piste cyclable pour déboucher sur la chaussée;
- les passages pour cyclistes et pour conducteurs de cyclomoteurs à deux roues établis hors agglomération et qui ne sont pas destinés à la traversée d'un carrefour.

Commentaire :

1/ Si la vitesse maximale est de 50 km/h, c'est plutôt le signal F50 qui sera utilisé au lieu du signal A25.

2/ Article 76.4 (A.R.) :

« Les passages que les conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs à deux roues doivent utiliser pour traverser la chaussée, sont délimités par deux lignes discontinues constituées par des carrés ou des parallélogrammes de couleur blanche. ».

Pour la signalisation à placer A HAUTEUR du passage, il y a lieu de se référer à l'article 12.13 bis (signal F50).

En cas d'absence de marquage réglementaire aux endroits où la chaussée est traversée par des cyclistes, on utilisera le signal suivant :



**Art. : 7.9.** Signal A27. Traversée de gros gibier.



A27

Ne peuvent être signalées que les sections de chaussées fréquemment traversées par du gros gibier (cerfs, chevreuils, sangliers).

**Art. : 7.10.** Signal A33. Signaux lumineux de circulation.



A33

En dehors des agglomérations doivent être signalés les signaux lumineux de circulation du système tricolore qui, en raison de la disposition des lieux, ne peuvent être aperçus par les usagers à une distance d'environ 150 m.

Lorsque ces signaux peuvent être aperçus à une distance supérieure à 150 m, le signal A33 ne peut être utilisé qu'exceptionnellement.

**Art. : 7.11.** Signal A37. Vent latéral.



A37

Doivent être signalées les sections de chaussées où souffle fréquemment un fort vent latéral et où une manche à air est installée.

**Art. : 7.12.** Signal A39. Circulation admise dans les deux sens après une section de chaussée à sens unique.



A39

Doit être signalée toute section d'une chaussée affectée normalement à la circulation dans un seul sens lorsque cette chaussée est ouverte temporairement à la circulation dans les deux sens; un panneau additionnel du type II de l'annexe 2 au présent arrêté indique la longueur de la section.



Type II

**Commentaire :**

En dehors de l'obligation imposée par cet article, ce signal pourra être utilisé, à titre exceptionnel et pour des raisons de sécurité, si le conducteur risque d'être surpris par la présence d'une circulation à double sens (par exemple : alors qu'une longue voirie est mise à sens interdit, le double sens subsiste dans un court tronçon ayant des caractéristiques similaires au reste de la rue).

Art. : 7.13. Signal A51. Danger non défini par un symbole spécial.



A51 + Type III

Un panneau additionnel du type III de l'annexe 2 au présent arrêté indique la nature du danger.

Ce signal n'est utilisé que s'il ne peut être fait usage d'un autre signal de danger.

P. Ex:



Commentaire :

Le panneau additionnel à placer sous ce signal pour indiquer la nature du danger est toujours obligatoire.



## Art. : 8. Signaux relatifs à la priorité.

L'article 67.1 et 2. (A.R.) stipule :

« 67.1. Les signaux de priorité sont placés à droite. Ils peuvent être répétés au-dessus de la chaussée ou à gauche.

67.2. Un panneau additionnel du modèle suivant peut compléter les signaux B1, B3, B5, B7 et B15 pour indiquer le tracé de la voie sur laquelle les conducteurs ont priorité de passage au carrefour suivant.

Lorsque le signal B9 est placé avant ou dans le carrefour, il peut également être complété par ce panneau additionnel. ».



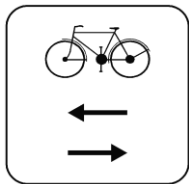
### Art. : 8.1. Signal B1. Céder le passage.



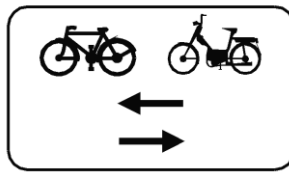
B1

1° Ce signal est placé à proximité immédiate de l'endroit où les conducteurs doivent céder le passage.

Il doit être complété selon le cas par un panneau additionnel du modèle M9 ou M10 prévu à l'article 65.2. du règlement général sur la police de la circulation routière:



M9



M10

a) lorsqu'à l'entrée d'un carrefour, une piste cyclable à deux sens de circulation est marquée au sol;

#### Commentaire :

Sur une route signalée par un B9 ou un B15, le marquage au sol de la piste cyclable à double sens est toujours obligatoire dans les carrefours.



b) lorsque sur une voie publique à sens unique, la circulation des cyclistes et, le cas échéant, des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues est autorisée dans les deux sens.

Il doit être complété par le panneau additionnel du modèle M8 prévu à l'article 65.2. du règlement général sur la police de la circulation routière lorsque le signal est uniquement applicable aux cyclistes et aux conducteurs de cyclomoteurs à deux roues et si en raison de la disposition particulière des lieux, son placement peut induire en erreur les autres usagers.



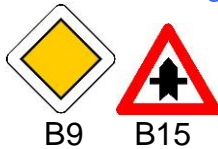
M8

Commentaire :

Il va de soi que c'est un panneau additionnel M1 qui complétera le signal B1 s'il ne concerne que les cyclistes.

2° Ce signal n'est placé que si en même temps le signal B9 ou B15 est placé sur la voie publique ou sur la chaussée suivie par les conducteurs auxquels le passage doit être cédé.

Toutefois, les signaux B9 ou B15 ne doivent pas être placés :



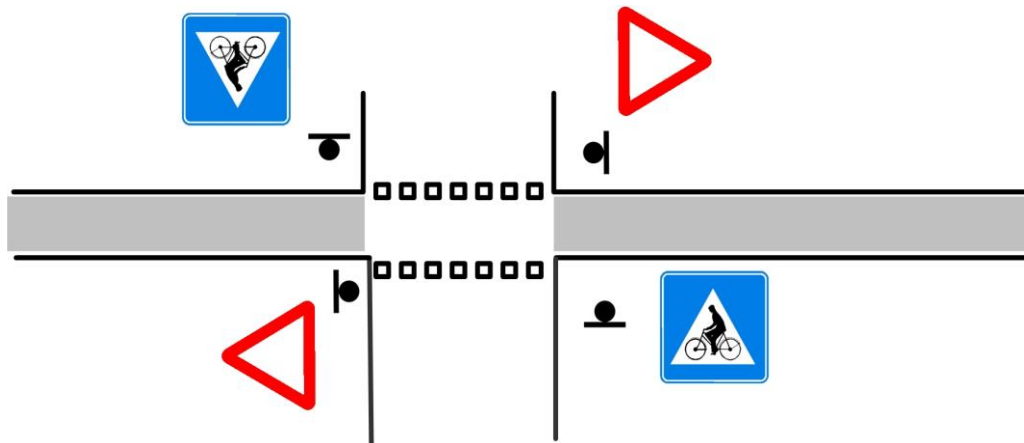
a) si le signal B1 est placé sur un sentier ou un chemin de terre;

b) si en raison de la disposition particulière des lieux, leur placement peut induire les conducteurs en erreur en ce qui concerne les règles de priorité au carrefour suivant.

Commentaire :

Le cas visé ici est celui d'un petit carrefour peu visible et très proche du carrefour suivant où le régime de priorité change.

c) Lorsque le signal B1 concerne uniquement les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues.



d) Lorsque le signal B1 est placé à la sortie d'une zone délimitée par les signaux F12a et F12b.



F12a



F12b

Les signaux B9 ou B15



B9

B15

ne peuvent être placés lorsque le signal B1 est placé aux voies d'accès d'un rond-point signalé par les signaux D5.

3° a) Ce signal doit être répété à gauche des chaussées à sens unique dont la largeur permet la circulation sur plusieurs files.

b) Le signal B1 ne peut être répété à gauche d'une voie d'accès à une autoroute ou de toute chaussée qui forme avec celle qu'elle rejoint un angle tellement aigu que le conducteur qui bénéficie de la priorité pourrait croire que ce signal le concerne.

c) Il est interdit de placer au même débouché dans un carrefour plus de deux signaux B1.

4° Des signaux B1, ou, au besoin, des signaux B5 doivent être placés aux sorties des zones résidentielles sauf lorsque la zone résidentielle débouche dans une zone délimitée par les signaux F4a et F4b.



F4a



F4b

Ces signaux ne doivent pas être annoncés par des signaux B3 ou B7.



200m

B3



STOP 150m

B7

Commentaire :

Les signaux B9 ou B15 ne seront pas placés sur la voie principale (Art. 8.8.3°).

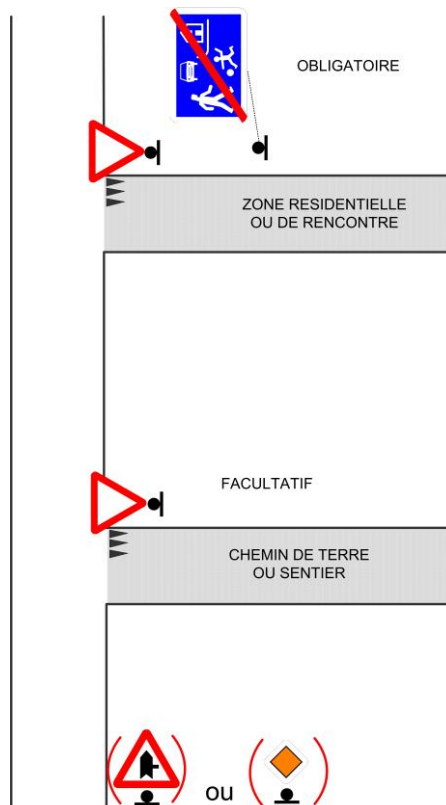
5° Des signaux B1 ou, au besoin, B5 doivent être placés à toutes les voies d'accès des ronds-points signalés par des signaux D5.

Ces signaux ne doivent pas être annoncés par des signaux B3 ou B7.

Commentaire :

1/ On veillera particulièrement à ce que la ligne transversale constituée de triangles blancs soit placée à l'endroit le plus approprié pour ne pas obliger les conducteurs à s'arrêter deux fois. Si le signal B1 ne peut être placé à la jonction même, la ligne transversale, elle, peut être tracée à la limite du carrefour (voir aussi art. 16, 17.2 et 18.4).

Cas particulier de placement de signaux B1 (ou B5), où le B15 (B9) ne doit pas être placé (art 8.1.2°)



2/ La jonction d'un chemin réservé aux piétons, cyclistes et cavaliers avec une voie ordinaire est à considérer également comme un carrefour.

**Art. : 8.2.** Signal B3. Signal annonçant le signal B1 à la distance approximativement indiquée:



1° Ce signal doit être placé si, en raison de la disposition des lieux, le signal B1 ne peut être aperçu à 100 m environ ou si la voie sur laquelle le signal B1 est placé, est pourvue du signal B15 au carrefour précédent.

2° Ce signal ne doit cependant pas être placé :

- a) dans les agglomérations;
- b) lorsque la largeur de la chaussée ne dépasse pas 3 m dans la zone de 100 m qui précède le carrefour.

3° Ce signal ne peut être placé:

- a) si le signal B1 est placé sur un sentier ou un chemin de terre;
- b) s'il est fait usage du signal B11.



4° Il est interdit :

- a) de placer à droite plus d'un signal B3;
- b) de répéter le signal B3 à gauche si le signal B1 est lui-même répété à gauche, sauf sur les chaussées à sens unique dont la largeur permet la circulation sur plusieurs files.

5° Le panneau bleu au-dessous du triangle doit être conforme au panneau du type Ia de l'annexe 2 au présent arrêté.

**Commentaire :**

En dehors des agglomérations, il est conseillé de placer le signal B3 à 150m. Contrairement aux signaux de danger, la mention de distance « 150 m » doit apparaître sous le signal si le B1 se situe à cette distance.

Art. : 8.3. Signal B5. Marquer l'arrêt et céder le passage.



B5

1° Ce signal ne peut être placé que :

- a) si, en raison de la disposition des lieux, le manque de visibilité est tel que les conducteurs ne pourraient céder le passage sans devoir s'arrêter;
- b) dans les cas prévus à l'article 61.3.2. du règlement général sur la police de la circulation routière.

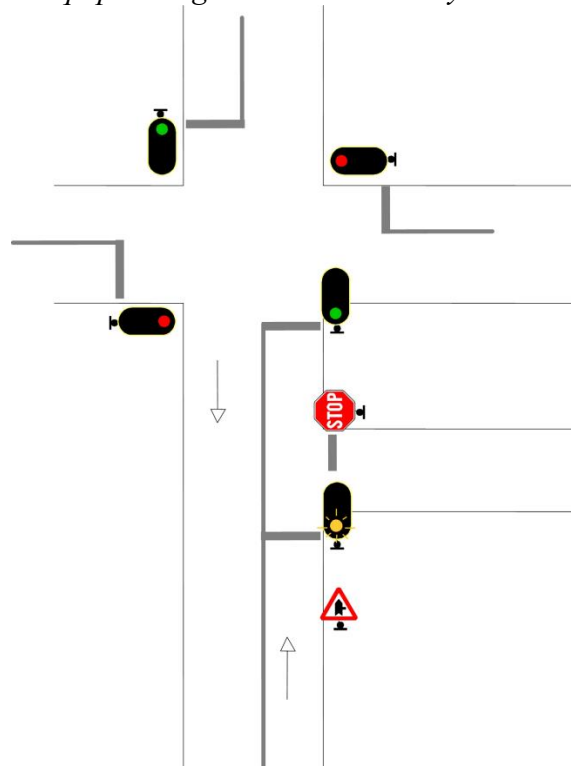
L'article 61.3.2 (A.R.) :

«Lorsque les signaux lumineux sont placés à un carrefour, le feu vert ou le feu jaune-orange ne peuvent apparaître que lorsque les feux rouges sont allumés pour la circulation débouchant des voies transversales.

Toutefois, sur une voie publique pourvue d'un signal B9 ou B15, les signaux lumineux sur les voies transversales peuvent, dans des cas exceptionnels, être remplacés par le signal B5 (Stop):

1° lorsque les signaux lumineux sont placés pour protéger un passage pour piétons situé à l'approche d'un carrefour ;

2° lorsque les signaux lumineux sont placés à hauteur d'un carrefour à proximité immédiate d'un autre carrefour qui est équipé de signaux lumineux du système tricolore. »

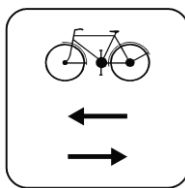


2° Ce signal est placé à proximité immédiate de l'endroit où les conducteurs doivent marquer l'arrêt et céder le passage.

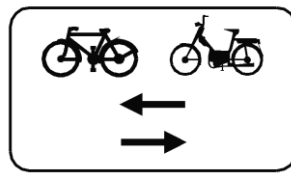
**Commentaire:**

On veillera particulièrement à ce que la ligne d'arrêt soit placée à l'endroit le plus approprié pour ne pas obliger les conducteurs à s'arrêter deux fois. Si le signal B5 ne peut être placé à la jonction même, la ligne d'arrêt, elle, peut être tracée à la limite du carrefour (voir aussi art. 16, 17.2 et 18.4).

Il doit être complété selon le cas par un panneau additionnel du modèle M9 ou M10 prévu à l'article 65.2. du règlement général sur la police de la circulation routière:



M9



M10

a) lorsqu'à l'entrée d'un carrefour, une piste cyclable à deux sens de circulation est marquée au sol;

**Commentaire :**

Il va de soi que c'est un panneau additionnel M1 qui complétera le signal B5 si seul les cyclistes circulent dans les deux sens sur la voie publique que l'on aborde.

b) lorsque sur une voie publique à sens unique, la circulation des cyclistes et, le cas échéant, des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues est autorisée dans les deux sens.



M8

Il doit être complété par le panneau additionnel du modèle M8 prévu à l'article 65.2. du règlement général sur la police de la circulation routière lorsque le signal est uniquement applicable aux cyclistes et aux conducteurs de cyclomoteurs à deux roues et si en raison de la disposition particulière des lieux, son placement peut induire en erreur les autres usagers.

3° Ce signal n'est placé que si en même temps le signal B9 ou B15 est placé sur la voie publique ou sur la chaussée suivie par les conducteurs auxquels le passage doit être cédé.

Toutefois, les signaux B9 ou B15 ne doivent pas être placés :

a) si le signal B5 est placé sur un sentier ou un chemin de terre;

b) si en raison de la disposition particulière des lieux, leur placement peut induire les conducteurs en erreur en ce qui concerne les règles de priorité au carrefour suivant ;

c) lorsque le signal B5 concerne uniquement les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues ;

d) lorsque le signal B5 est placé à la sortie d'une zone délimitée par les signaux F12a et F12b. Les signaux B9 ou B15 ne peuvent être placés lorsque le signal B5 est placé aux voies d'accès d'un rond-point signalé par les signaux D5.



F12a



F12b

4° a) ce signal doit être répété à gauche des chaussées à sens unique dont la largeur permet la circulation sur plusieurs files;

b) le signal B5 ne peut être placé sur une voie d'accès à une autoroute;

c) le signal B5 ne peut être répété à gauche d'une chaussée qui forme avec celle qu'elle rejoint un angle tellement aigu que le conducteur qui bénéficie de la priorité pourrait croire que ce signal le concerne;

d) il est interdit de placer au même débouché dans un carrefour plus de deux signaux B5.

**Art. : 8.4.** Signal B7. Signal annonçant le signal B5 à la distance approximativement indiquée.



B7

1° Ce signal doit être placé pour annoncer tout signal B5.

2° Ce signal ne doit cependant pas être placé :

a) dans les agglomérations;

b) lorsque la largeur de la chaussée ne dépasse pas 3 m dans la zone de 100 m qui précède le carrefour.

3° Ce signal ne peut être placé:

a) si le signal B5 est placé sur un sentier ou un chemin de terre;

b) s'il est fait usage du signal B11.



B11



4° Il est interdit :

a) de placer à droite plus d'un signal B7;

b) de répéter le signal B7 à gauche si le signal B5 est lui-même répété à gauche, sauf sur les chaussées à sens unique dont la largeur permet la circulation sur plusieurs files.

5° Le panneau bleu au-dessous du triangle doit être conforme au panneau du type Ib de l'annexe 2 au présent arrêté.

Commentaire :



- dans ce cas précis, c'est le signal B7 qui doit être utilisé

- en dehors des agglomérations, il est conseillé de placer le signal B7 à 150m. Contrairement aux signaux de danger, la mention de distance « 150 m » doit apparaître sous le signal si le B5 se situe à cette distance.

**Art. : 8.5. Signal B9. Voie prioritaire.**



B9

Commentaire :

La règle de base en matière de priorité est la priorité de droite. Si l'on veut rendre certains carrefours prioritaires, ce sont les signaux B1, B5, et B15 qui sont utilisés. Sur les longs itinéraires où la priorité n'est pas interrompue, ce sont les signaux B9 qui seront utilisés.

1° Ce signal est placé au commencement de la voie prioritaire et est répété après chaque carrefour.

Si la disposition des lieux le justifie, un signal identique peut, en outre, être placé avant ou dans le carrefour.

2° Ce signal n'est placé que si, en même temps, le signal B1 ou B5 est placé sur la voie publique ou sur la chaussée suivie par les conducteurs qui doivent céder le passage.

Toutefois, le signal B9 est placé sans que les signaux B1 ou B5 ne soient placés dans l'autre voie si la circulation y est interdite en direction de la voie prioritaire.

3° Le signal B9 ne doit pas être placé :

- a) si le signal B1 ou B5 est placé sur un sentier ou un chemin de terre;
- b) si en raison de la disposition particulière des lieux, son placement peut induire les conducteurs en erreur en ce qui concerne les règles de priorité au carrefour suivant ;
- c) lorsque le signal B1 ou B5 concerne uniquement les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues;
- d) Lorsque le signal B1 ou B5 est placé à la sortie d'une zone délimitée par les signaux F12a et F12b.

4° Les signaux B9 ne sont placés que sur des voies qui sont intégrées dans un long itinéraire prioritaire.

Ils ne peuvent être placés dans les ronds-points signalés par les signaux D5.

5° Il est interdit de placer des signaux B9 sur une voie publique pourvue de signaux B15.

6° Lorsque le début d'une voie prioritaire se situe immédiatement après un carrefour à priorité de droite, le signal B17 doit toujours être placé avant ce carrefour.



B17

**Art. : 8.6.** Signal B11. Fin de voie prioritaire.



B11

Ce signal est placé à l'approche du carrefour où la voie prioritaire perd ce caractère, sauf aux sorties d'autoroutes où il ne peut être placé.

A ce carrefour, la règle de priorité applicable doit toujours être annoncée par des signaux B1, B5 ou B17 selon le cas.

**Art. : 8.7.** Signal B13. Signal annonçant le signal B11 à la distance approximativement indiquée.



1° Ce signal doit être placé :

- a) en dehors des agglomérations si en raison de la disposition des lieux le signal B11 ne peut être aperçu à 100 m environ;
- b) à l'approche de la fin d'une autoroute;
- c) à l'approche de la jonction de deux autoroutes, pour les conducteurs qui doivent céder le passage à ceux circulant sur l'autre autoroute.

2° Ce signal ne doit pas être placé s'il ne peut l'être à 250 m au moins du carrefour.

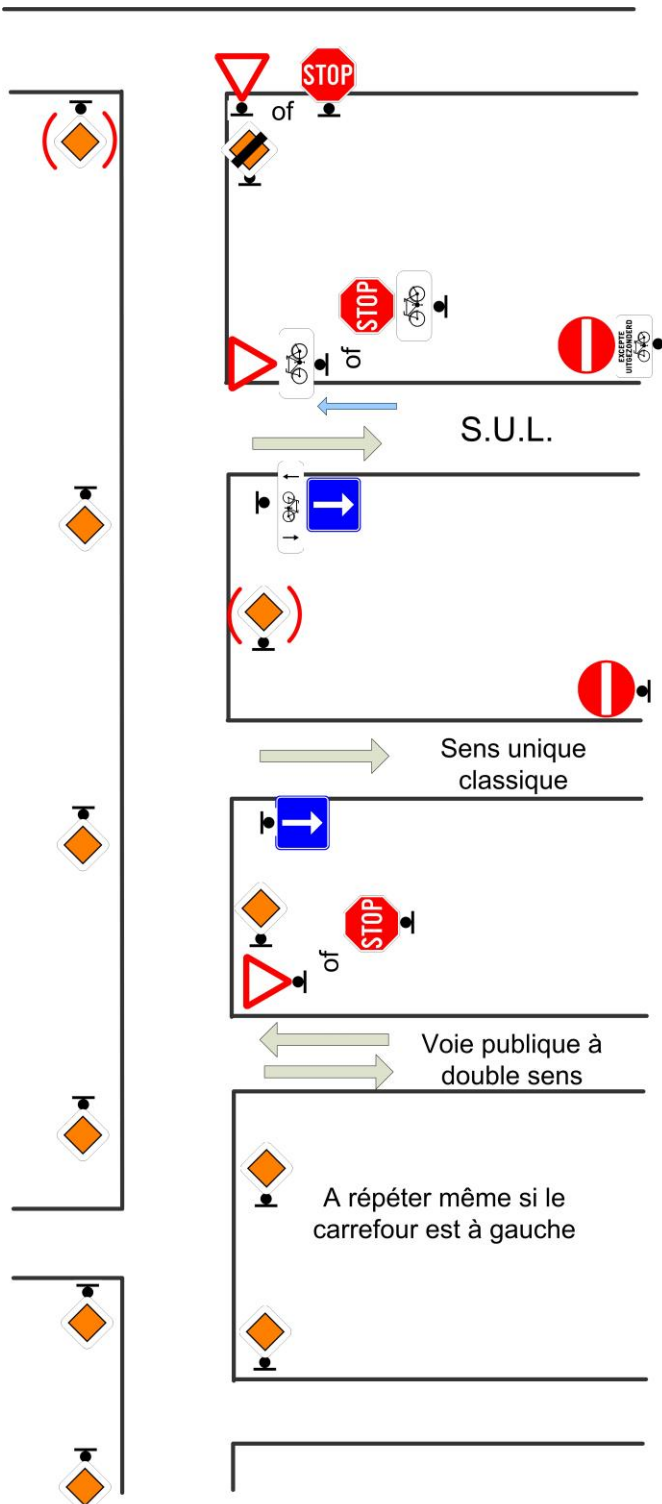
3° Ce signal ne peut être placé:

- a) si le signal B11 peut être aperçu à 100 m environ;
- b) dans les agglomérations.

4° Le panneau bleu au-dessous de ce signal doit être conforme au panneau du type Ia de l'annexe 2 au présent arrêté.

Commentaire :

En dehors des agglomérations, il est conseillé de placer le signal B11 à 150m.  
Si ce signal doit être annoncé par un signal B 13, le distance mentionnée sur le panneau additionnel de ce dernier signal doit être celle qui le sépare du signal B11 et non du carrefour.  
Voie rendue prioritaire par des signaux B9 qui sont placés **après** chaque carrefour.



Art. : 8.8. Signal B15. Priorité de passage.



B15

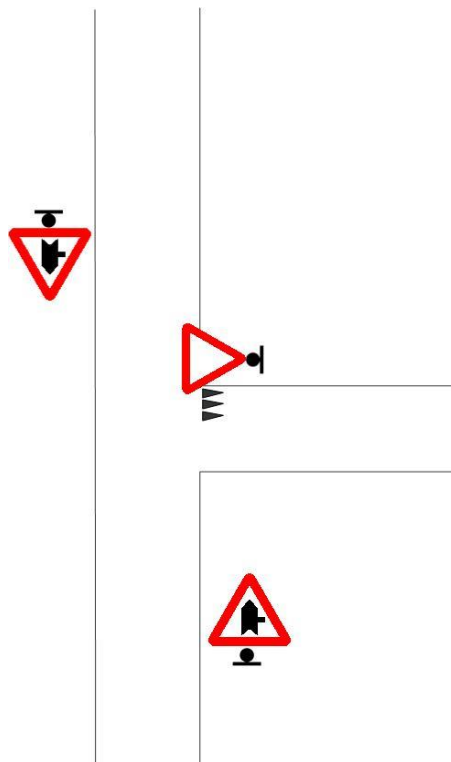
1° Ce signal est placé à proximité immédiate de l'endroit où les conducteurs bénéficient de la priorité de passage.

2° Ce signal n'est placé que si, en même temps, le signal B1 ou B5 est placé sur la voie publique ou sur la chaussée suivie par les conducteurs qui doivent céder le passage. Toutefois, le signal B15 est placé sans que les signaux B1 ou B5 ne soient placés dans l'autre voie si la circulation y est interdite en direction de la voie pourvue du signal B15.

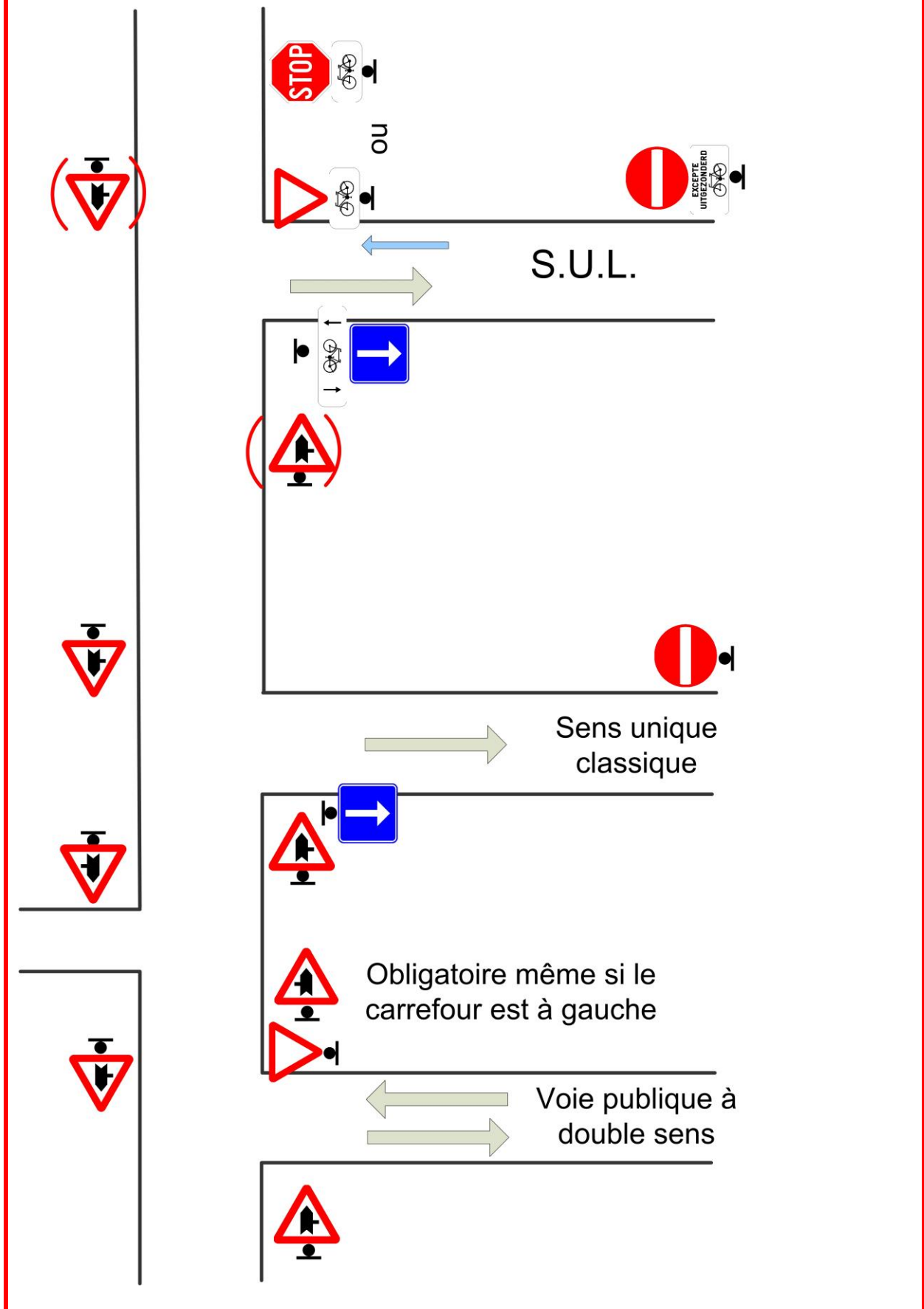
Commentaire :

Quelle que soit la configuration du carrefour, les signaux B15 seront implantés lorsqu'ils doivent être placés de part et d'autre de l'intersection.

Priorité avec des signaux B15 dans un carrefour en T



Carrefours rendus prioritaires par des signaux B15 placés **avant** chaque carrefour.



3° Le signal B15 ne doit pas être placé :

- a) si le signal B1 ou B5 est placé sur un sentier ou un chemin de terre;
- b) si en raison de la disposition particulière des lieux son placement peut induire les conducteurs en erreur en ce qui concerne les règles de priorité au carrefour suivant ;
- c) lorsque le signal B1 ou B5 concerne uniquement les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues ;
- d) lorsque le signal B1 ou B5 est placé à la sortie d'une zone délimitée par les signaux F12a et F12b.



F12a



F12b

4° Il est interdit de placer des signaux B15 sur une voie publique pourvue de signaux B9.

5° Les signaux B15 ne peuvent être placés dans les ronds-points signalés par les signaux D5.

**Art. : 8.9.** Signal B17. Carrefour où la priorité de droite est applicable.



B17

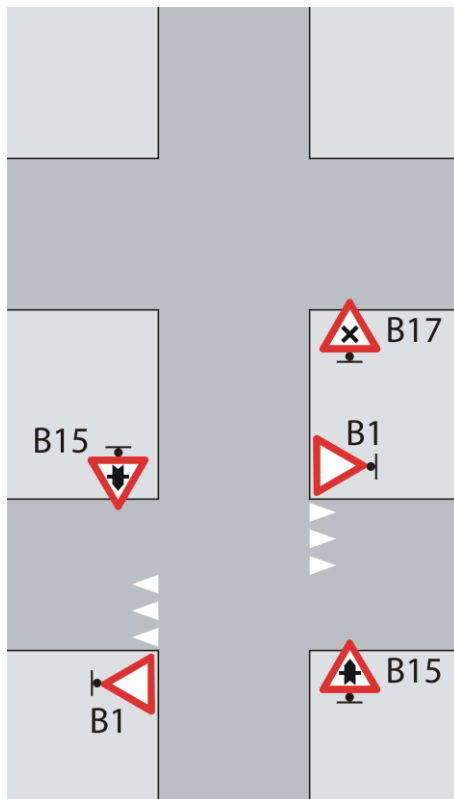
1° Ce signal est placé à proximité immédiate du carrefour.

**Commentaire :**

Ce signal ne doit certainement pas être placé de façon systématique. Si le débouché est particulièrement masqué, son placement sera toutefois indispensable (cf. jurisprudence). Il sera, dans certains cas, opportun de répéter le signal au sol, en couleur blanche, et ce, juste avant l'intersection (triangle allongé pour la perspective).

2° Ce signal doit être placé :

a) lorsque la voie qui débouche dans un carrefour où la priorité de droite est applicable est pourvue d'un signal B15 avant le carrefour précédent;



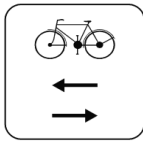
b) lorsque le signal B9 annonçant le début d'une voie prioritaire est placé sur la voie qui se prolonge au-delà du carrefour ;

Commentaire:

The diagram shows two scenarios for sign placement on a road. In the first scenario, a yellow diamond-shaped B9 sign (priority road ahead) is placed on the road. In the second scenario, a red triangular B17 sign (priority over left-turning traffic) is placed on the road.

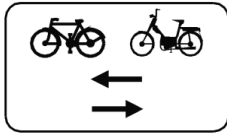


c) lorsque sur la voie publique que l'on aborde un sens unique est instauré et que la circulation des cyclistes et le cas échéant des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues classe A est autorisée dans les deux sens ;



M9

Le signal doit être complété par le panneau additionnel du modèle M9 ou M10 prévu à l'article 65.2. du règlement général sur la police de la circulation routière.



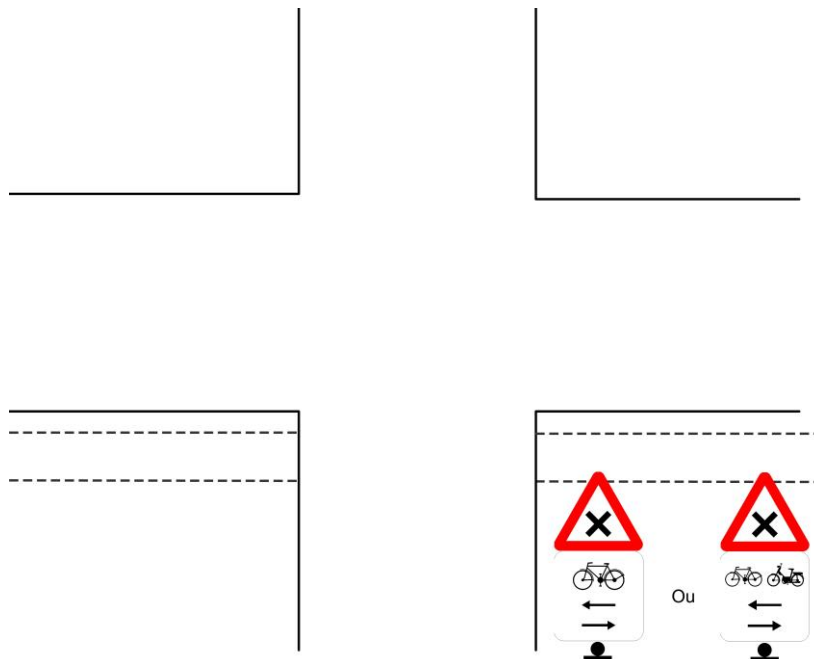
M10

d) lorsqu'à l'entrée d'un carrefour, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues empruntent une piste cyclable obligatoire dans les deux sens de circulation.

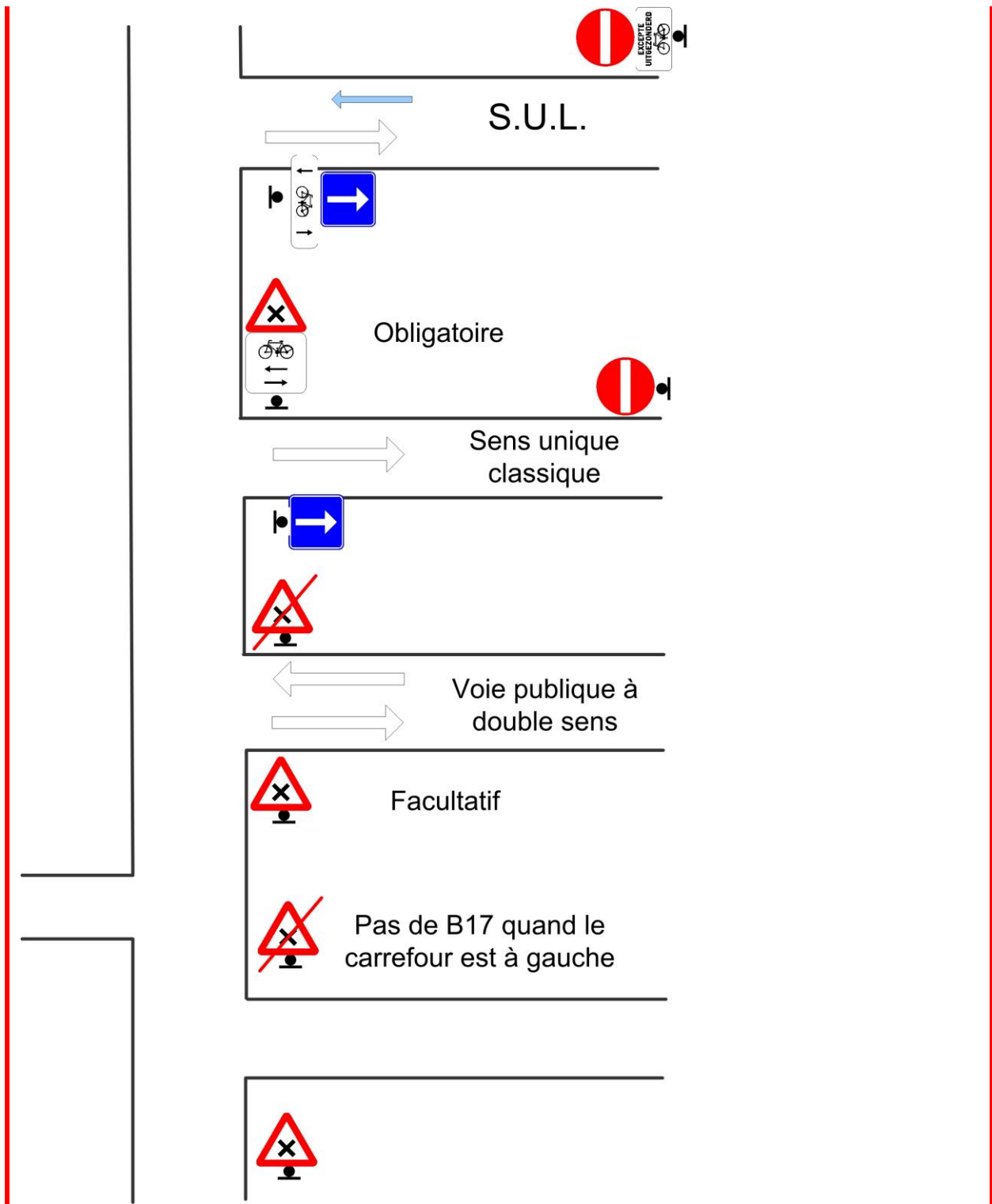
Il doit être complété par le panneau additionnel du modèle M10 prévu à l'article 65.2. du règlement général sur la police de la circulation routière.

Commentaire :

Piste à double sens

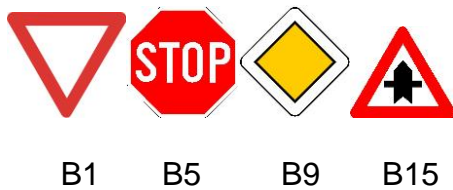


Rappelons encore une fois que le placement des signaux B17 ne doit pas être systématique à l'approche des carrefours à priorité de droite sauf pour ce qui concerne les SUL. Si ces signaux sont placés, il y a lieu de se référer aux exemples ci-après:



3° Ce signal ne doit pas être placé au carrefour à priorité de droite situé immédiatement après un rond-point signalé par les signaux D5.

Art. : 8.10. Les signaux B1, B5, B9 et B15 ne peuvent être placés que si, en raison de la



nature et de la densité du trafic, le maintien de la priorité de droite contrarierait la fluidité de la circulation.

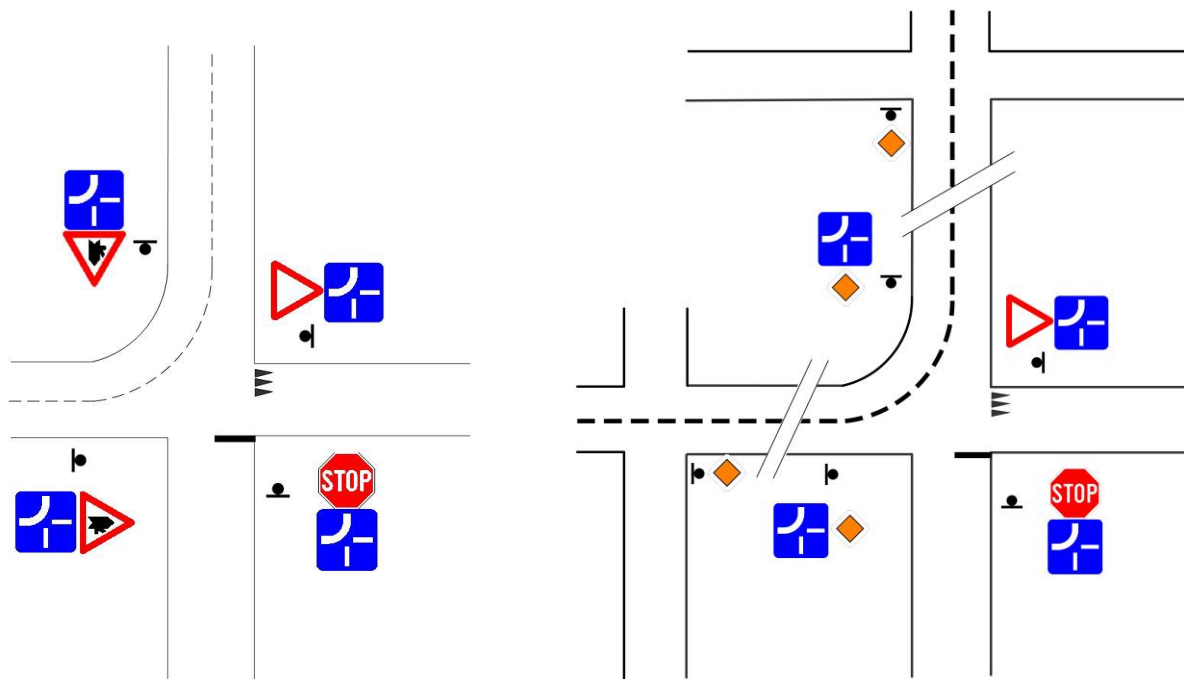
Commentaire :

Le placement de ces signaux à un carrefour isolé doit être tout à fait exceptionnel et réellement justifié par la sécurité ou en cas d'entrave importante à la circulation. En principe, l'usage de ces signaux doit rester limité aux routes régionales et aux voiries constituant un itinéraire de liaison entre des grands axes routiers ou des localités et fréquentées par un trafic important de manière à assurer une meilleure fluidité.

Art. : 8.11. Lorsqu'une voie pourvue de signaux B9 placés avant ou dans le carrefour ou de signaux B15 s'infléchit dans un carrefour et que sa continuité n'apparaît pas nettement, son tracé dans le carrefour doit être indiqué par un panneau additionnel du type VIII de l'annexe 2 au présent arrêté, placé au-dessous de ces signaux. Le même panneau additionnel sera placé au-dessous des signaux B1 et B5 le long des autres voies qui débouchent dans le carrefour.

Commentaire :

Dans ce cas particulier, le type VIII doit non seulement être placé sous les signaux B9 ou B15 mais aussi, sous les signaux B1 ou B5.



Art. : 8.12. Signal B19. Passage étroit. Obligation de céder le passage aux conducteurs venant en sens opposé.



B19

Signal B21. Passage étroit. Priorité de passage par rapport aux conducteurs venant en sens opposé.



B21

Le signal B19 ne peut être placé avant un passage étroit que si la visibilité d'une extrémité à l'autre du passage est totale et que si deux véhicules automobiles ne peuvent s'y croiser; simultanément le signal B21 sera placé pour la circulation venant en sens opposé.

### Commentaire:

La priorité sera accordée de préférence aux conducteurs ne devant pas effectuer un déplacement latéral pour traverser la zone étroite. Si la visibilité est nulle, la seule solution valable est le placement de feux.

Ces signaux ne seront pas utilisés pour régler la circulation :

- 1/ dans des tronçons de voirie trop longs (max . 50 m) à l'entrée desquels les conducteurs ne s'aperçoivent pas mutuellement, car ils n'ont alors aucun impact sur leur comportement,
- 2/ dans les rétrécissements conçus de telle manière que l'un des conducteurs doit céder le passage en vertu de l'article 15.2. du code de la route.

Nous recommandons aux gestionnaires de voirie, surtout dans le cadre d'un chantier, de vérifier que les signaux B19 et B21 (qui doivent toujours aller de pair) soient installés dans le bon sens

Signaux erronément inversés :



A.R. 1<sup>er</sup> décembre 1975



### **B22**

Le panneau B22 autorise les cyclistes à franchir les signaux lumineux tricolores mentionnés à l'article 61 afin de tourner à droite lorsque ceux-ci sont soit rouges soit jaune-orange, à condition qu'ils cèdent le passage aux autres usagers de la route circulant sur la voie publique ou la chaussée.



### **B23**

Le panneau B23 autorise les cyclistes à franchir les signaux lumineux tricolores mentionnés à l'article 61 afin de continuer tout droit lorsque ceux-ci sont soit rouges soit jaune-orange, à condition qu'ils cèdent le passage aux autres usagers de la route circulant sur la voie publique ou la chaussée à partir du feu rouge ou jaune-orange.

**Art. : 67.4.3°** Le signal de priorité B23 ne peut être utilisé qu'à condition que les cyclistes ne doivent pas couper de flux de circulation.

## Art. : 9. Signaux d'interdiction.

L'article 68 (A.R.) stipule :

« 68.1. Les signaux d'interdiction sont placés à droite; toutefois, lorsque la disposition des lieux ne le permet pas, ils peuvent être placés au-dessus de la chaussée.

Ils peuvent être répétés aux endroits où la circulation le justifie.

68.2. Un signal d'interdiction peut être annoncé par un signal identique complété par un panneau additionnel indiquant la distance approximative à laquelle commence l'interdiction.

68.3. Les signaux d'interdiction et de fin d'interdiction sont reproduits ci-après.

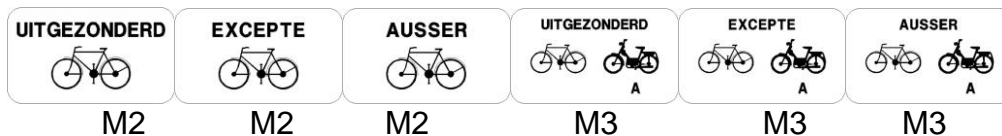
68.4.1°. Un panneau additionnel du modèle M2 prévu à l'article 65.2. doit compléter le signal C1 lorsque l'interdiction n'est pas applicable aux cyclistes.

Lorsque l'interdiction n'est pas non plus applicable aux conducteurs de cyclomoteurs à deux roues classe A, ce signal est complété par un panneau additionnel du modèle M3 prévu à l'article 65.2.

68.4.2°. Un panneau additionnel du modèle M2 prévu à l'article 65.2 doit compléter les signaux C3 et C31 lorsque l'interdiction n'est pas applicable aux cyclistes.

Lorsque l'interdiction n'est également pas applicable aux conducteurs de cyclomoteurs à deux roues classe A, ces signaux sont complétés par un panneau additionnel du modèle M3 prévu à l'article 65.2. La lettre «A» est omise sur le panneau additionnel lorsque l'interdiction n'est également pas applicable aux cyclomoteurs à deux roues classe B.]

(A.R. du 20.7.1990, art. 22 ; entrée en vigueur: 1.1.1991) »



### Art. : 9.1. Signal C1. Sens interdit pour tout conducteur.



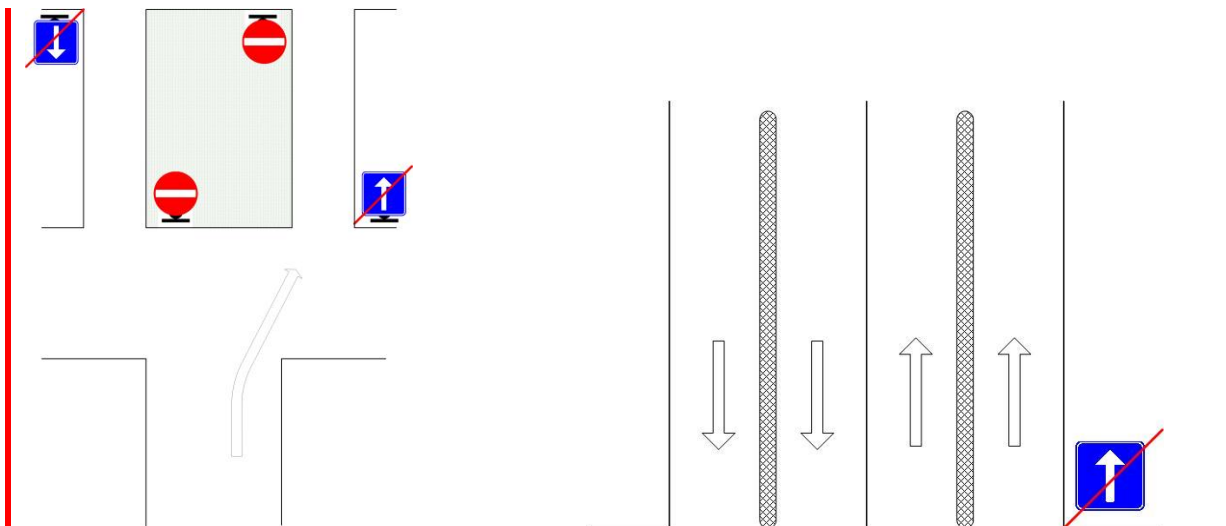
C1

1° A chaque signal C1 placé au début d'un tronçon de voie à sens interdit doit correspondre à l'autre extrémité un signal F19 placé à droite dans le sens de la circulation.

Toutefois, le signal F19 ne peut être placé si l'interdiction imposée par le signal C1 ne s'étend pas à l'ensemble de la voie publique.

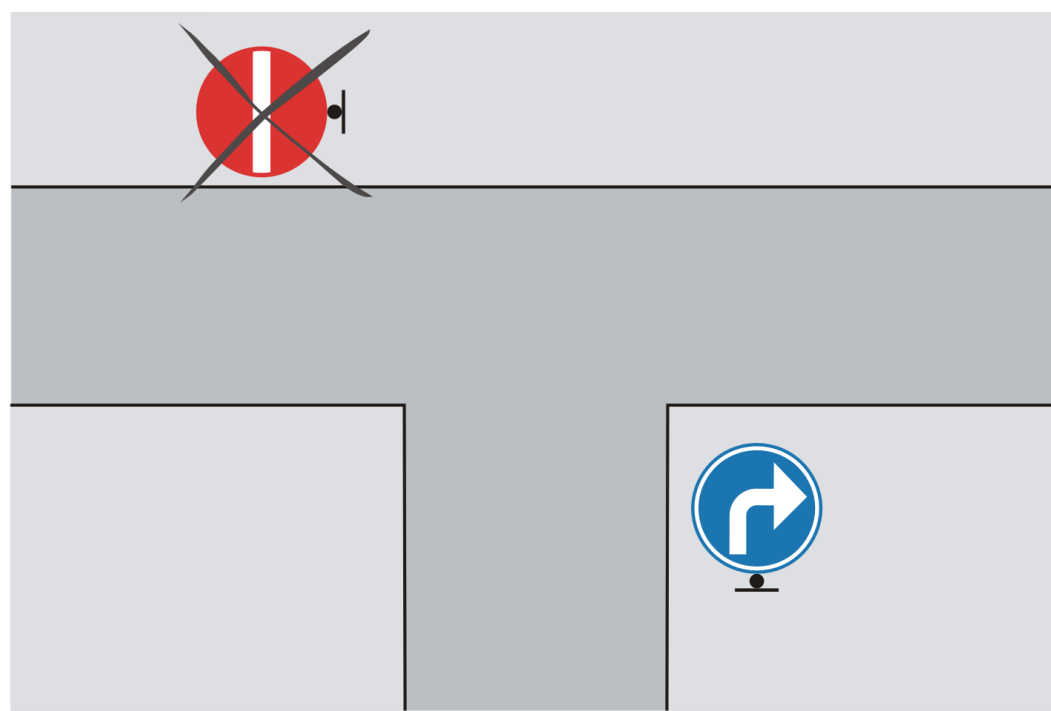
#### Commentaire :

1/Par ensemble de la voie publique, il faut entendre ce terme dans le sens de la largeur de la voie publique. P. ex. : boulevard à 2 chaussées.



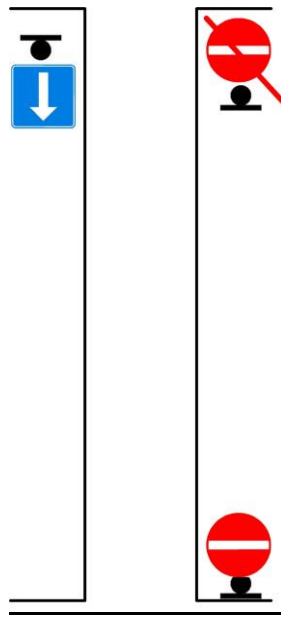
2/ Extrait de l'article 9.1 de la circulaire du 14 novembre 1977 :

« Dans des cas particuliers, notamment dans certains carrefours intermédiaires en forme de T, l'emploi du signal D1 au lieu du signal C1 peut être indiqué. Par contre, il faut éviter l'usage du signal C31 pour remplacer le signal C1. »



Aucun signal n'est placé en fin de tronçon ou de section de voie publique à sens unique sauf s'il est prévu par le présent règlement.

Commentaire :



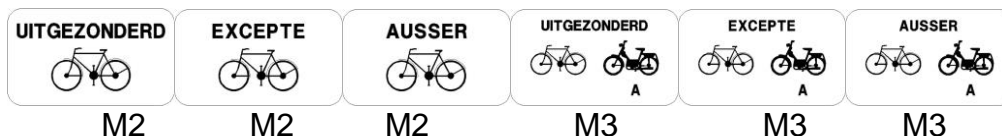
2° Au début d'un sens interdit, le signal C1 doit être répété à gauche sur les chaussées dont la largeur permet la circulation sur plusieurs files; toutefois, il ne peut être répété s'il confirme une interdiction prévue par le règlement général sur la police de la circulation routière.

Commentaire :

Le signal C1 pourra être répété à gauche en cas de mauvaise perception du signal situé à droite.

3° Les inscriptions additionnelles suivantes peuvent limiter la portée du signal C1 :

a) en faveur des cyclistes et des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues classe A, en le complétant par un panneau additionnel du modèle M2 ou M3 prévu à l'article 65.2 du règlement général sur la police de la circulation routière.





Ce panneau additionnel M2 ou M3 doit être apposé sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 50 km à l'heure et la largeur utile de la chaussée à 3 mètres au moins sauf si des raisons de sécurité s'y opposent.

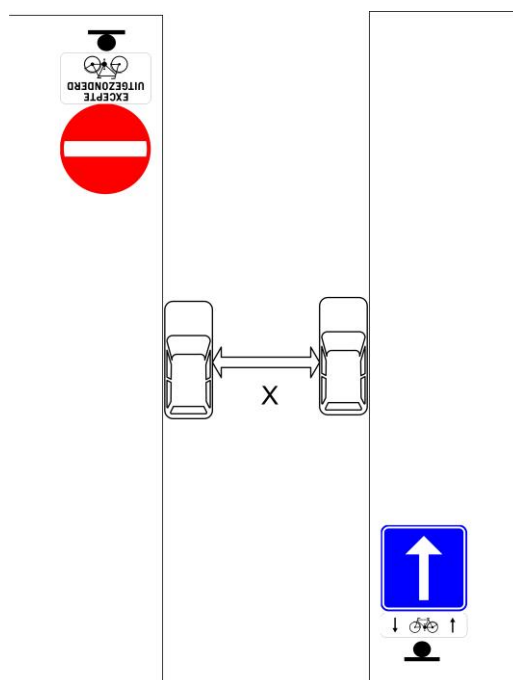
### Commentaire :

Par « raison de sécurité », il faut entendre : débouché dangereux dans un carrefour, virage masqué, visibilité réduite, voirie trop étroite, trafic important, etc...)

Rappelons également que si le SUL débouche dans un carrefour réglé par une signalisation lumineuse, le débouché des cyclistes dans l'intersection doit être couvert par un feu

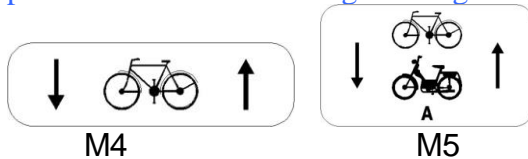
Réalisation du SUL :

- obligatoire si la largeur utile (X) est d'au moins 3 m et la vitesse autorisée  $\leq 50$  km/h
- facultative si la distance (X) est inférieure à 3 m



Sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 50 km à l'heure et la largeur utile de la chaussée à moins de 3,5 mètres et sur celles où la vitesse maximale autorisée est égale ou inférieure à 50 km à l'heure et où la largeur utile de la chaussée est inférieure à 3 mètres, le panneau additionnel M2 ou M3 peut être apposé sauf si des raisons de sécurité s'y opposent.

Dans ces cas, le signal F19 est complété par un panneau additionnel du modèle M4 ou M5 prévu à l'article 65.2 du règlement général sur la police de la circulation routière;



**Commentaire :**

Dans les cas où ce type de dérogation est envisagé, il est intéressant de tracer une piste cyclable :

- si la largeur disponible de la chaussée est d'au moins 3,5 m ou
- le logo symbolisant les cyclistes à l'approche des carrefours, dans le cas où la largeur de la chaussée est inférieure à 3,5 m.

de manière à attirer l'attention des conducteurs sur la présence des cyclistes à contresens

SAUF SI DES RAISONS DE SECURITE S'Y OPPOSENT!		LARGEUR DE CHAUSSEE DISPONIBLE			
		< 2,6 m	2,6 m – 3,0 m	3,0 m – 3,5 m	> 3,5 m
<b>VITESSE MAXIMALE AUTORISEE</b>	≤ 50 km/u	SUL interdit	SUL autorisé (voir également CM du 30/10/98)	SUL obligatoire (voir également CM du 30/10/98)	SUL obligatoire
	> 50 km/u	SUL interdit	SUL autorisé (voir également CM du 30/10/98)	SUL autorisé (voir également CM du 30/10/98)	SUL également autorisé

**L'instauration du SUL dans les rues où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 50 km/h ne sera possible que dans des cas exceptionnels (comme, par exemple, dans des zones d'habitation situées hors agglomération). CES CAS NE SONT PAS PRIS EN CONSIDERATION ICI!**

(Source : I.B.S.R.)

b) en faveur des véhicules des services publics réguliers de transport en commun au moyen d'un panneau additionnel portant la mention "excepté bus".

**Commentaire :**

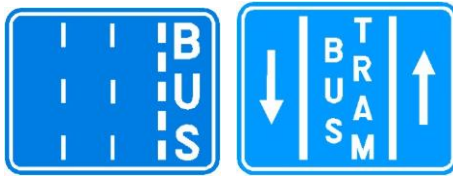
Cette mesure nécessite la création obligatoire d'une bande de circulation ou un site spécial franchissable pour bus.

Lorsqu'il s'agit d'une bande bus ou un site spécial franchissable sur lequel la circulation n'est autorisée que dans un sens, le signal C1 est, en faveur des catégories de véhicules qui y sont respectivement autorisées, complété par un panneau additionnel du type IV de l'annexe II de cet arrêté.

Dans ce cas :

- le signal F19 ne peut être placé;

- un signal F17 ou F18 est placé au lieu du signal F19; il indique le sens de circulation pour chacune des bandes. Ce signal est placé à droite et répété à gauche;



F17

F18

- des flèches de sélection doivent être tracées sur les bandes de circulation au début et à la fin de chaque section du tronçon

Commentaire :

Ces signaux doivent être adaptés en fonction de la configuration des lieux

**Art. : 9.2.** Signal C3. Accès interdit, dans les deux sens, à tout conducteur.



C3

Si la circulation locale est admise, le signal est complété par un panneau additionnel du type IV de l'annexe 2 au présent arrêté portant la mention "excepté circulation locale".

Ce panneau peut également porter une mention plus restrictive telle que "excepté usage agricole", etc.

Commentaire :

Pour ce qui concerne la définition des termes : « excepté circulation locale » ou « desserte locale » qui peuvent également compléter les signaux C5, C7, C9 et C13, il y a lieu de se référer à l'art. 2.47 du Code de la route qui précise :

« Les termes « excepté circulation locale » ou « desserte locale » désignent une voie publique qui n'est accessible qu'aux véhicules des riverains de cette rue et des personnes se rendant ou venant de chez l'un d'eux y compris les véhicules de livraison; y sont aussi admis sans exceptions les véhicules des services d'entretien et de surveillance, lorsque la nature de leur mission le justifie, les véhicules prioritaires visés à l'article 37 et les cyclistes et les cavaliers. »

**Art. : 9.2. bis** Signal C3 avec le panneau additionnel « rue réservée au jeu ».

La voie publique que l'on veut aménager en rue réservée au jeu doit se trouver à un endroit où la vitesse est limitée à 50 km à l'heure.

Elle doit se trouver dans une rue ou un quartier à vocation prédominante d'habitation, sans circulation de transit et ne peut être empruntée par un service régulier de transport en commun.

Pendant les heures où la voie publique est signalée comme rue réservée au jeu, une infrastructure de jeux peut y être installée à condition de ne pas empêcher le passage des conducteurs autorisés à y circuler et des véhicules prioritaires.

La voie publique que l'on veut aménager en rue réservée au jeu doit être fermée temporairement chaque fois pendant les mêmes heures.

Des barrières doivent être placées en suffisance afin de délimiter clairement la rue réservée au jeu.

Sur les barrières, un signal C3 et le panneau additionnel « rue réservée au jeu » sont fixés fermement.

Les heures pendant lesquelles la rue est instaurée comme rue réservée au jeu sont indiquées sur le panneau additionnel.

Les barrières sont placées sous le contrôle et la responsabilité du gestionnaire de voirie.

**Commentaire :**

L'A.R. du 01.12.1975 fixe les règles de circulation dans les rues réservées au jeu et notamment les personnes autorisées à y circuler.

*« Article 22 septies - Circulation dans les rues réservées au jeu.*

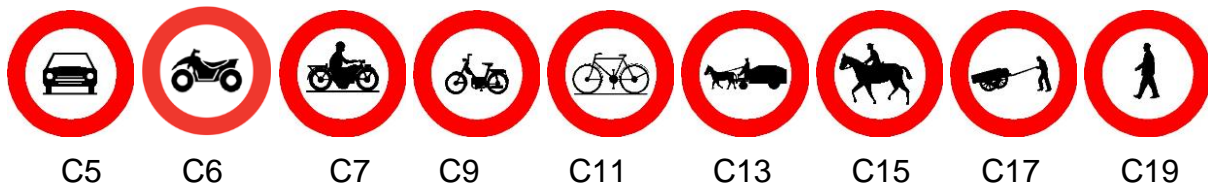
*22 septies 1 Dans les rues réservées au jeu, toute la largeur de la voie publique est réservée pour les jeux, principalement des enfants.*

*Les personnes qui jouent sont considérées comme des piétons ; toutefois les dispositions de l'art. 42 du présent arrêté ne sont pas d'application.*

*Seuls les conducteurs des véhicules à moteur, habitant dans la rue ou dont le garage se trouve dans ladite rue, de même que les véhicules prioritaires visés à l'art. 37, lorsque la nature de leur mission le justifie ainsi que les cyclistes, ont accès aux rues réservées au jeu.*

*22 septies 2 Les conducteurs qui circulent dans les rues réservées au jeu doivent le faire à l'allure du pas ; ils doivent céder le passage aux piétons qui jouent, leur céder la priorité et au besoin s'arrêter. Les cyclistes doivent descendre de leur bicyclette si nécessaire. Les conducteurs ne peuvent pas mettre en danger les piétons qui jouent ni les gêner. Ils doivent en outre redoubler de prudence en présence d'enfants ».*

### Art. : 9.3. Signaux C5 à C19.



Les silhouettes indiquées sur les signaux C5, C6, C7, C9, C11, C13, C15, C17 et C19 peuvent être groupées sur un même signal.

Le nombre de silhouettes groupées ne peut cependant être supérieur à trois. En dehors des agglomérations, ce nombre est de deux au maximum.

En cas d'usage simultané des symboles des signaux C9 et C11, ceux-ci sont groupés sur un même signal.

#### Commentaire:

- Rappelons la définition du signal C5 :

Art. 68 (A.R.) « Accès interdit aux conducteurs de véhicules à moteur à plus de deux roues et de motocyclettes avec side-car.

*Lorsque le signal est complété par la mention « Excepté 2 + » ou « 3 + », la chaussée ou la bande de circulation ainsi signalées ne sont accessibles qu'aux véhicules occupés par au moins 2 ou 3 personnes selon le cas ainsi qu'aux véhicules des services publics réguliers de transports en commun. Les autres véhicules ne peuvent emprunter la bande de circulation ainsi réservée que pour :*

- *utiliser les voies d'accès et de sortie ;*
- *changer de direction ou accéder aux propriétés riveraines. »*

- Rappelons, pour éviter toute confusion dans l'esprit des usagers, que de tels signaux placés à droite ont effet sur toute la largeur de la voie publique.

- C11 « Accès interdit aux conducteurs de cycles ». Rappelons que ce signal n'interdit pas le passage des cyclomoteurs et des motos. Si l'on souhaite interdire le passage de ces usagers, les signaux C7 ou C9 devront être utilisés ou leurs silhouettes groupées sur un même signal. L'article 2.15.1 (A.R.) stipule :

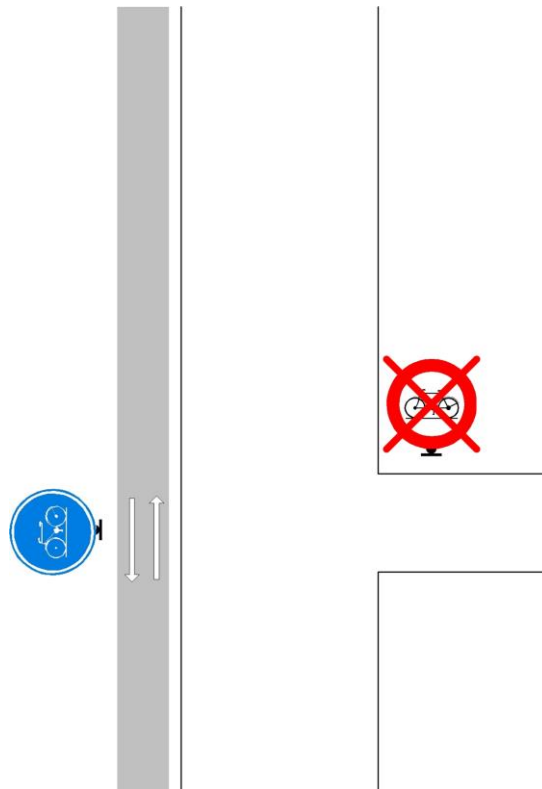
*« Le terme "cycle" désigne tout véhicule à deux roues ou plus, propulsé à l'aide de pédales ou de manivelles par un ou plusieurs de ses occupants et non pourvu d'un moteur, tel une bicyclette, un tricycle ou un quadricycle. L'adjonction d'un moteur électrique d'appoint d'une puissance nominale continue maximale de 0,25 kW, dont l'alimentation est réduite progressivement et finalement interrompue lorsque le véhicule atteint la vitesse de 25km/h, ou plus tôt si le conducteur arrête de pédaler, ne modifie pas la classification de l'engin comme cycle.*

*Le cycle non monté n'est pas considéré comme un véhicule.*

*L'adjonction d'une remorque à un cycle ne modifie pas la classification de cet engin ».*

- Lorsque les signaux C9 et C11 sont placés pour indiquer une fin de piste cyclable sur l'accotement, ces signaux sont à compléter par un additionnel avec la mention « sur l'accotement ».
- Des signaux C9 et C11 ne peuvent être placés pour confirmer l'interdiction, résultant de l'article 9.1.2.1° du Règlement général sur la police de la circulation routière, d'utiliser une piste cyclable ou un accotement de plain-pied située à gauche.

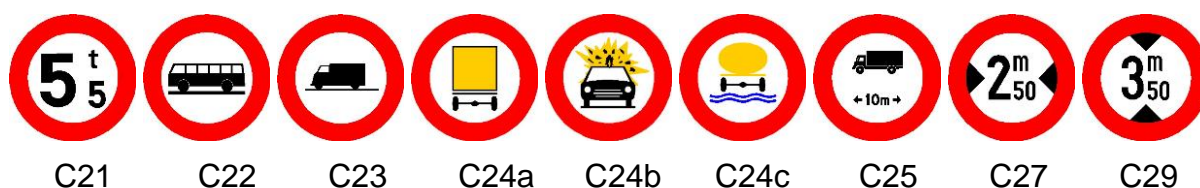
Mauvaise utilisation du signal C11 :



Si l'on souhaite réserver une bande de circulation au covoiturage, c'est un signal C5 complété par la mention « excepté 2+ » ou 3+ qui sera utilisé au dessus de la bande concernée (voir article 68.4.2° du Règlement général de la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique).



Art. : 9.4. Signaux C21 à C29.



Commentaire :

1/ Le signal C21 ne vise pas la Masse Maximale autorisée du véhicule telle qu'elle a été fixée par le constructeur, mais bien la masse du véhicule au moment de franchir le signal.

2/ Le placement de certains signaux d'interdiction comme les C21 et les C23 nécessitera, dans certains cas, le placement d'un panneau additionnel : « Excepté desserte locale » pour permettre l'approvisionnement des riverains.

Pour rappel, l'art. 2.47 du code de la route stipule :

« Les termes « excepté circulation locale » ou « desserte locale » désignent une voie publique qui n'est accessible qu'aux véhicules des riverains de cette rue et des personnes se rendant ou venant de chez l'un d'eux y compris les véhicules de livraisons; y sont aussi admis sans exceptions les véhicules des services d'entretien et de surveillance, lorsque la nature de leur mission le justifie, les véhicules prioritaires visés à l'article 37 et les cyclistes et les cavaliers. ».

**200m**

Type Ia

1° Les signaux C21, C22, C23, C24a, C24b, C24c, C25, C27 et C29 doivent être placés à des endroits où le choix d'itinéraires alternatifs reste possible. Si à l'endroit où l'un des signaux précités interdit l'accès aux véhicules concernés, il n'existe pas de déviation, un signal identique complété par un panneau additionnel du type Ia de l'annexe 2 au présent arrêté, sur lequel est indiquée la distance à laquelle se trouve le signal d'interdiction, doit être placé à l'endroit où une déviation est possible.

**+2t**

Type VIIa

2° Un panneau additionnel du type VIIa de l'annexe 2 au présent arrêté placé au dessous du signal C23, limite l'interdiction aux conducteurs de véhicules dont la masse en charge est supérieure à la masse indiquée.

3° Un panneau additionnel tel que déterminé à l'annexe 9 au présent arrêté, placé au-dessous du signal C24a, limite l'interdiction aux conducteurs de véhicules transportant des marchandises dangereuses et dont l'accès est interdit dans les tunnels de catégorie B, C, D ou E.

4° Seuls les passages dont la hauteur libre est inférieure à 4,30 m doivent être signalés par le signal C29. La hauteur à mentionner est égale à la hauteur libre diminuée de 0,30 m.

Toutefois, pour les passages dont la hauteur libre est inférieure à 2,50 m, la hauteur à mentionner est égale à la hauteur libre diminuée de 0,15 m.

Lorsque la hauteur libre varie sur la longueur du passage ou sur la largeur de la chaussée, il convient de prendre en considération la hauteur libre la plus basse.

Il en est de même lorsque la hauteur varie selon les différentes bandes de circulation. Dans ce cas, il sera fait usage des signaux F89 et F91.

Au besoin, le gabarit du passage ainsi réglementé peut être figuré à l'entrée du passage en délimitant au moyen des panneaux prévus à l'annexe 8 au présent arrêté. »

Commentaire :

1/ La hauteur maximale inscrite sur le signal C29 est donc inférieure à 4 m.

2/ En matière de limitation de tonnage, il faut veiller à ne pas rendre impossible la desserte locale en prévoyant éventuellement une exception pour celle-ci, sauf si l'état de la voirie ou de l'ouvrage d'art ne permet pas le passage des poids lourds.

3/ Il est à noter que le signal C23 permet le passage des bus et des cars ce qui n'est pas le cas du signal C21

4/ Voir les Circulaires ministérielles du 23 décembre 2002 relative au placement de la signalisation portant restrictions de la circulation du transport des marchandises dangereuses (A.D.R.) et 11 janvier 2010 relative au placement de la signalisation portant restrictions de la circulation du transport des marchandises dangereuses (A.D.R.)

**Art. : 9.5.** Signal C31. Au prochain carrefour, interdiction de tourner dans le sens indiqué par la flèche.



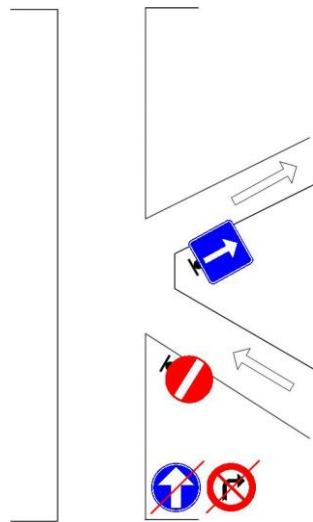
1° Ce signal est placé à proximité immédiate du carrefour. Il doit être répété à gauche des chaussées à sens unique dont la largeur permet la circulation sur plusieurs files.

2° Il ne peut être placé si l'interdiction ne s'étend pas à l'ensemble de la voie transversale.

3° Si, à proximité immédiate de l'entrée d'un carrefour le conducteur ne peut apercevoir un signal C1 placé dans une voie de ce carrefour, un signal C31 peut être placé comme préavis du signal C1, sauf s'il est permis de virer dans le même sens dans une autre voie du carrefour.



Commentaire :



Voir également les commentaires de l'art. 10.2 concernant les signaux D1 et D3.

Néanmoins, chaque fois que possible le signal D1 ou D3 sera utilisé au lieu du signal C31.

Lorsque, dans un sens interdit, il y a qu'une exception pour les cyclistes et, le cas échéant pour les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues classe A, le signal C31 doit être utilisé à la place du signal D3 et peut l'être à la place du signal D1.

4° Il ne peut être placé de signal C31 à un carrefour où les virages à droite et à gauche sont interdits; seul un signal D1, dont la flèche est dirigée vers le haut, est placé dans un tel cas.

Il en est de même aux accès d'autoroute; Le signal D1 est alors placé dans l'angle formé par la voie d'accès et par la chaussée de l'autoroute de manière à être visible à la fois par le conducteur qui circule sur l'autoroute et par celui qui s'y engage.

5° Il est interdit, pour imposer une même réglementation, de placer à la fois des signaux C31 et D1, D3 ou D5.

6° Lorsque le signal C31 n'est pas applicable aux cyclistes et, le cas échéant, aux conducteurs de cyclomoteurs à deux roues classe A, il est fait usage d'un panneau additionnel du modèle M2 ou M3 prévus à l'article 65.2. du règlement général sur la police de la circulation routière.

Art. : 9.6. Signal C33.



C33

Ce signal ne peut être utilisé pour indiquer qu'une chaussée est à sens unique

Commentaire :

Définition A.R.: C33 À partir du signal jusqu'au prochain carrefour inclus, interdiction de faire demi-tour.

Art. : 9.7. Signaux C35 et C39.



C35



C39

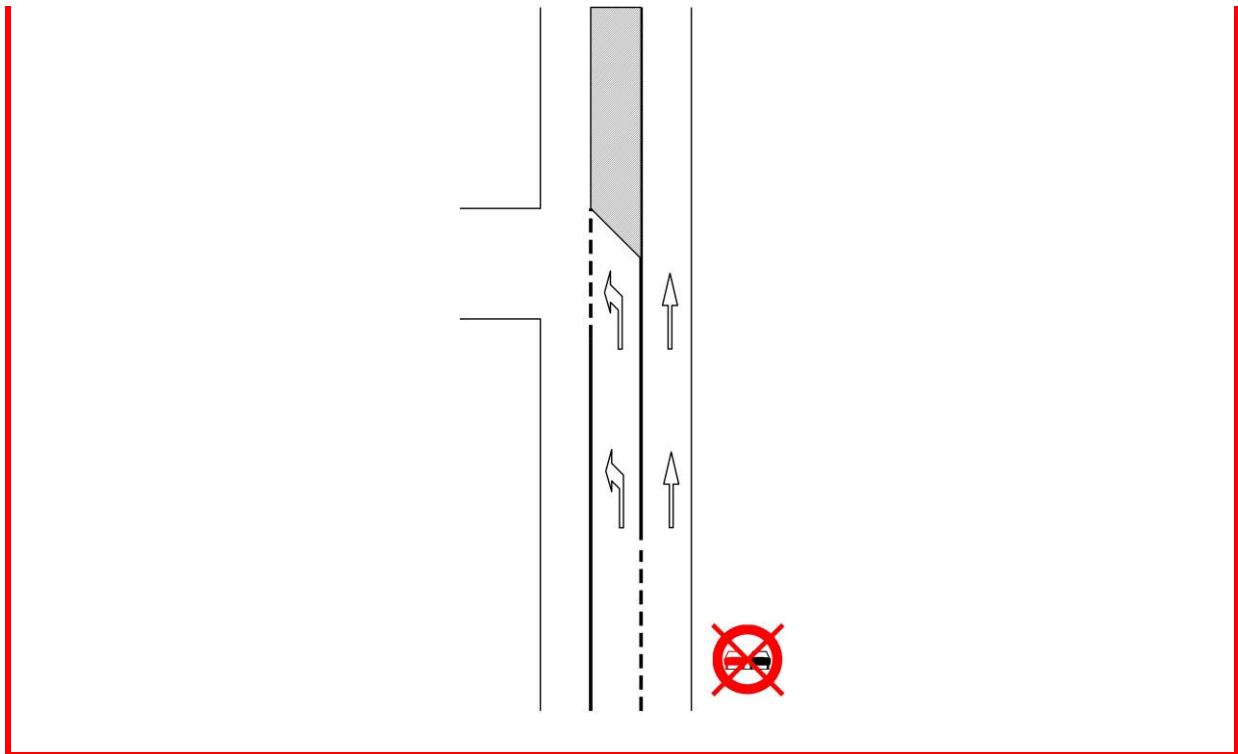
Sur une chaussée à sens unique, le signal placé sur la première section réglementée de celle-ci doit être répété à gauche.

Commentaire :

1/ Extrait de la circulaire du 14/11/77 :

« Sont à considérer comme chaussées permettant la circulation sur plusieurs files, celles qui indépendamment du stationnement, ont en permanence une largeur libre minimale de six mètres. »

2/ Ces signaux ne peuvent pas être placés là où le dépassement est déjà interdit en vertu du Règlement Général sur la police de la circulation routière (exemples : virage, sommets de côte, etc.).

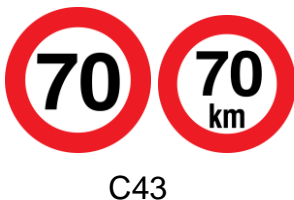


Art. : 9.8. Signaux C37 et C41.



Le signal n'est placé que si la fin de l'interdiction ne coïncide pas avec un carrefour. Il peut être remplacé par le signal C46.

Art. : 9.9. Signal C43.

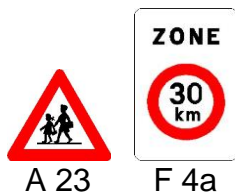


Commentaire:

- Art. 68 A.R. : « La mention « km » sur le signal est facultatif ».
- La suppression de cette mention permet l'utilisation de chiffres plus grands.

1° Ce signal ne peut être utilisé aux endroits où :

- a) la disposition particulière des lieux impose manifestement une réduction de la vitesse;
- b) il peut être fait usage d'un signal de danger sauf pour ce qui concerne le signal de danger A23 lorsqu'il est associé avec un signal F4a, éventuellement à message variable, conformément à l'article 2.37 du règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique et sauf en ce qui concerne le signal de danger A51, lorsqu'il est placé conjointement à un signal F4a ou à un signal zonal C43 portant la mention 50 ou à un signal zonal C43 portant la mention 70.



L'art. 2.37 (A.R.) stipule:

« Art. 2.37. Le terme « abords d'école » désigne une zone constituée d'une ou de plusieurs voies publiques, ou parties de voie publique, incluant un accès à une école et dont le début et la fin sont délimités par des signaux F4a et F4b.

Le signal A23 est associé au signal F4a »

#### Commentaire :

Le signal A23, éventuellement complété d'une mention de distance, est placé au-dessus du signal F4a

Si la limitation est indiquée par une signalisation à message variable, elle ne peut apparaître que pendant les périodes d'arrivée et de départ des enfants à l'école. Il ne peut être placé conjointement au signal A23 :

- lorsque la vitesse est déjà limitée à 30 km à l'heure au moins;
- lorsque la vitesse maximale autorisée est égale ou supérieure à 70 km à l'heure.

2° Dans les agglomérations délimitées par les signaux F1a, F1b et F3a, F3b, des signaux C43 avec limitation de vitesse à 50 km/h ne peuvent être ni placés ni maintenus.

Toutefois, un signal C43 avec limitation de vitesse à 50 km/h, complété par le panneau additionnel du type VI de l'annexe 2 au présent arrêté, avec la mention "Rappel" doit être placé à la fin de la section de route sur laquelle une vitesse supérieure à 50 km/h a été autorisée. Il est répété à gauche sur les chaussées à sens unique.

Des signaux C43 portant la mention "Rappel" sur un panneau additionnel peuvent être utilisés si la disposition particulière des lieux le justifie.

3° Lorsqu'une limitation de vitesse est instaurée hors agglomération, le premier signal C43 est annoncé par un signal identique complété par un panneau additionnel de type Ia de l'annexe 2 au présent arrêté lorsque la différence entre la vitesse maximale autorisée et la limitation de vitesse instaurée est supérieure à 20 km/h.

**200m**

Type la

4° Sur les voies publiques où la vitesse est limitée conformément à l'article 11.2.2° a) du règlement général sur la police de la circulation routière, les signaux C43 portant la mention 90 km/h peuvent seulement être utilisés avec le panneau additionnel portant la mention "Rappel".

Ces signaux ne peuvent être utilisés que si la disposition particulière des lieux le justifie.

**Commentaire :**

Ces signaux pourront être placés au moment où la voirie change de configuration par exemple sur une 4 bandes où la berme centrale est remplacée par une ligne blanche continue.

5° Lorsque le signal C43 portant la mention 30 (km) est adjoint aux signaux F1, F1a ou F1b :

- l'agglomération ne peut comporter de voies publiques rendues prioritaires par des signaux B9;



**Commentaire :**

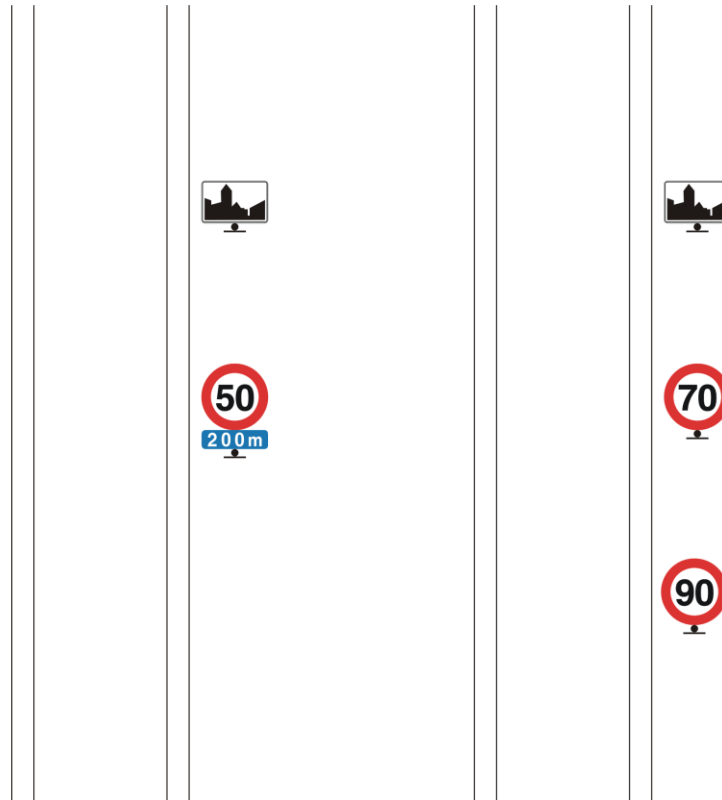
Voir article 12.1.ter

- dans cette agglomération, la vitesse doit être réduite à 30 km à l'heure par des mesures d'organisation de la circulation ou du stationnement, d'infrastructure ou par d'autres aménagements de l'aspect de rue ou par la combinaison de ces mesures.

Commentaire :

1/ En cas de limitation de vitesse dégressive, les signaux seront distants l'un de l'autre d'environ 200 m par tranche de 20km/h pour éviter les freinages brusques.

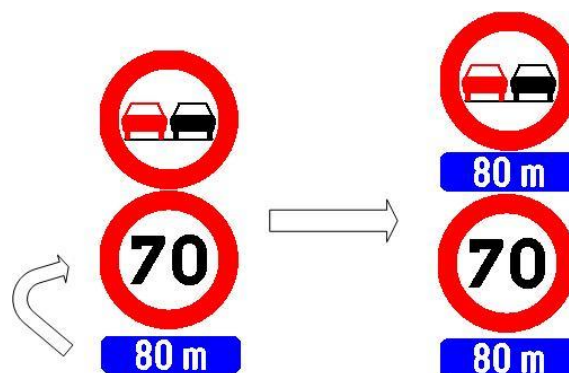
2/ Exemple de réalisation :



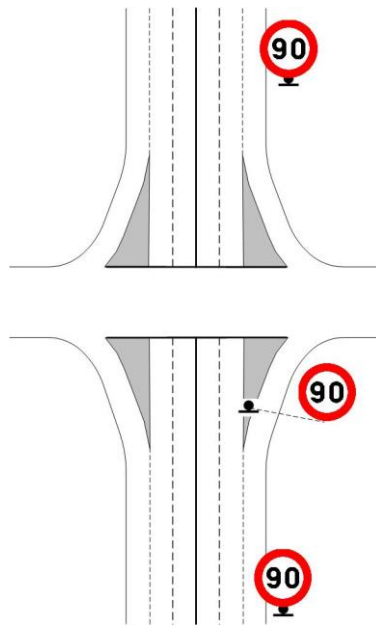
3/ Si l'on souhaite limiter la période d'interdiction à certaines heures, on utilisera de préférence des signaux à messages variables s'allumant au moment choisi.

4/ Si un panneau additionnel figure sous plusieurs signaux, il ne s'applique qu'à celui placé immédiatement au-dessus.

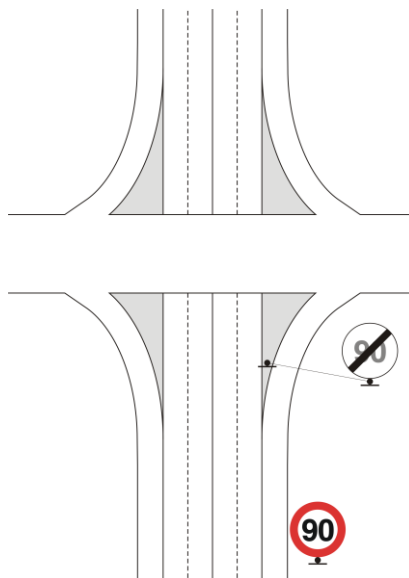
Par exemple :



5/ Il serait souhaitable de répéter les signaux d'interdiction après la bretelle de sortie et après la bretelle d'entrée des échangeurs autoroutiers si l'on veut maintenir la limitation de vitesse après ces entrées et sorties.



Pour mettre fin à la limitation de vitesse à hauteur d'un échangeur autoroutier, un signal C45 sera placé même après une bretelle de sortie



**Art. : 9.10.** Signal C45. Fin de la limitation de vitesse imposée par le signal C43.



C45

Ce signal n'est placé que si la fin de l'interdiction ne coïncide pas avec un carrefour.



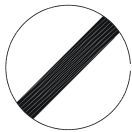
C46

Il peut être remplacé par le signal C46.

**Commentaire:**

- Art. 68 A.R. : « La mention « km » sur le signal est facultatif ».
- La suppression de cette mention permet l'utilisation de chiffres plus grands.

**Art. : 9.11.** Signal C46. Fin de toutes interdictions locales imposées aux véhicules en mouvement.



C46

Ce signal ne peut être utilisé que pour mettre fin aux interdictions prescrites par les signaux C33, C35, C39 et C43 et seulement si la fin de l'interdiction ne coïncide pas avec un carrefour ou un accès à une autoroute.



C33

C35

C39

C43

**Art. : 9.12.** Signal C48. A partir de ce signal jusqu'au prochain carrefour, interdiction d'utiliser le cruise control ou régulateur de vitesse de croisière.



C48



C49



Un panneau additionnel du type VII de l'annexe 2 au présent arrêté, complétant le signal C48 limite l'interdiction aux conducteurs de véhicules dont la masse maximale autorisée dépasse la masse indiquée.



### Art. : 10. Signaux d'obligation.

L'article 69 (A.R.) stipule :

« 69.1. Les signaux d'obligation sont placés à l'endroit où leur visibilité est la mieux assurée.

69.2. Un signal d'obligation peut être annoncé par un signal identique complété par un panneau additionnel indiquant la distance approximative à laquelle commence l'obligation. »

Aucune inscription additionnelle ne peut limiter la portée des signaux d'obligation.

Toutefois, à titre exceptionnel et si la disposition des lieux le permet, il peut être dérogé à cette règle en faveur des véhicules des services publics réguliers de transports en commun. Cette dérogation n'est admise que pour le signal D1.

- Si la disposition des lieux le permet, il peut également être dérogé à cette règle en faveur des cyclistes et des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues classe A.

Cette dérogation n'est admise que pour le signal D1.



M2



D1



M3

Dans ce cas, ce signal est complété par un panneau additionnel du modèle M2 ou M3 prévu à l'article 65.2. du règlement général sur la police de la circulation routière.

- La signification des signaux d'obligation peut être complétée dans le cas où la piste cyclable doit ou ne peut pas être empruntée par les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues classe B.



Dans ce cas, le signal D7 est complété par un panneau additionnel du modèle M6 ou M7 prévu à l'article 65.2 du règlement général sur la police de la circulation routière.

- lorsque le signal D1 ou D3 est utilisé pour régler l'accès à une bande bus ou un site spécial franchissable, il peut aussi être dérogé à cette règle en faveur des catégories de véhicules qui y sont respectivement autorisées.

Dans ce cas, le signal D1 ou D3 est complété par un panneau additionnel du model M2 ou M3 visé à l'article 65.2 du règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique pour ce qui concerne les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs classe A, et du panneau additionnel du type IV de l'annexe II de cet arrêté pour ce qui concerne les autres catégories de véhicules.

**Art. : 10.1.** Signal D1. Obligation de suivre la direction indiquée par la flèche.



1° La disposition des lieux détermine la position de la flèche.

2° Lorsqu'un signal D1 à flèche non coudée est placé sur un obstacle ou sur un dispositif destiné à canaliser la circulation, la flèche doit être inclinée à 45° environ vers le sol.

3° Il est interdit, pour imposer une même réglementation, de placer à la fois des signaux D1 et C31.



Commentaire :

1/ Ne pas confondre D1 (signal d'obligation) et F19 (signal d'indication).



2/ Les D1e et D1f sont placés avant le carrefour alors que le D1b doit être placé dans le carrefour.

3/ Le D1d ne doit pas être placé systématiquement en tête d'îlot directionnel car il ne fait que confirmer l'art 9.6 du code de la route.

Art. : 10.2. Signal D3. Obligation de suivre une des directions indiquées par les flèches.



D3

1° La disposition des lieux détermine la position des flèches.

2° Il est interdit, pour imposer une même réglementation, de placer à la fois des signaux D3 et C31.



D3

C31

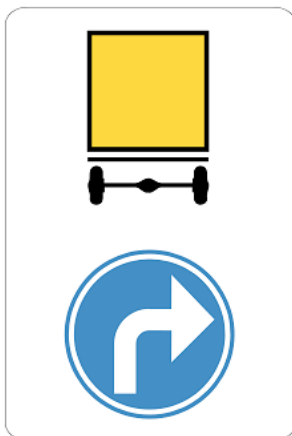
3° Lorsqu'il n'y a qu'une dérogation pour les cyclistes et, le cas échéant, pour les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues classe A, à l'obligation de suivre une des directions indiquées par les flèches, le signal C31 doit être utilisé à la place du signal D3.

Art. : 10.2/1. Signal D4. Obligation pour les véhicules transportant des marchandises dangereuses de suivre la direction indiquée par la flèche.

1° Ce signal vise à imposer aux véhicules transportant des marchandises dangereuses un itinéraire adapté à leurs caractéristiques.

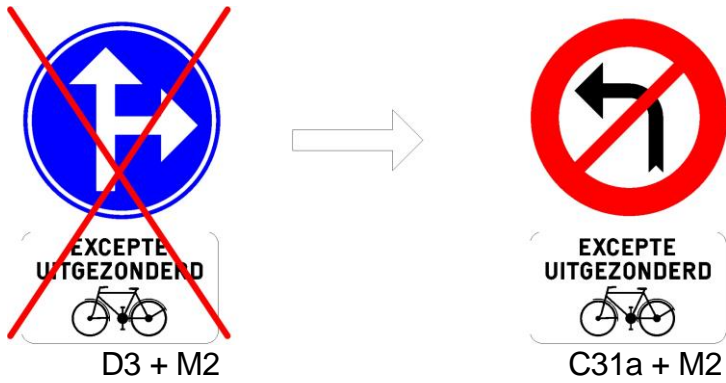
2° Ces signaux ont pour dimensions minimales 0,60 m × 0,90 m.

3° Un panneau additionnel tel que déterminé à l'annexe 9 au présent arrêté, indiquant la lettre B, C, D ou E, est placé au-dessous du signal D4, lorsque l'accès est interdit respectivement dans les tunnels de catégorie B, C, D ou E. »

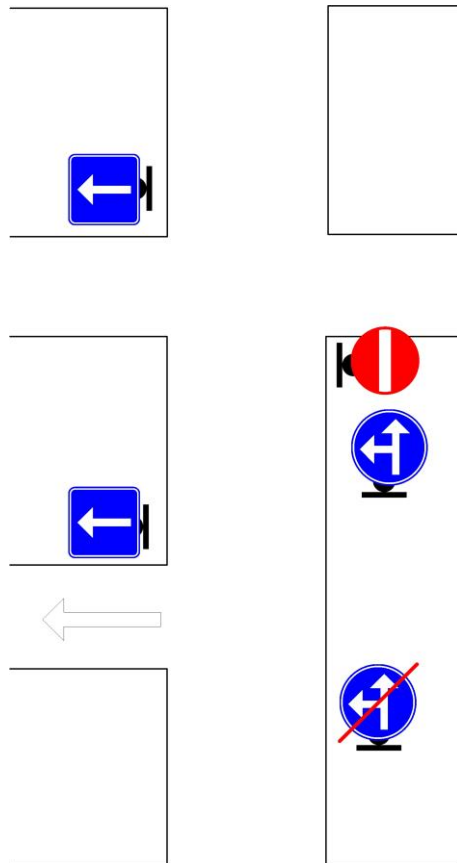


D4

Commentaire :



Exemples :



Il est inutile de placer un signal D3 à un carrefour où il n'y a pas d'autres alternatives.

Art. : 10.3. Signal D5. Sens giratoire obligatoire.



D5

Ce signal ne peut être placé que si tous les conducteurs qui s'engagent dans le carrefour, doivent laisser à leur gauche le dispositif de canalisation et pour autant que les conducteurs de tous les véhicules puissent le contourner.

Il est interdit pour imposer une même réglementation de placer à la fois des signaux D5 et C31, D1 ou D3.



D5



C31



D1



D3

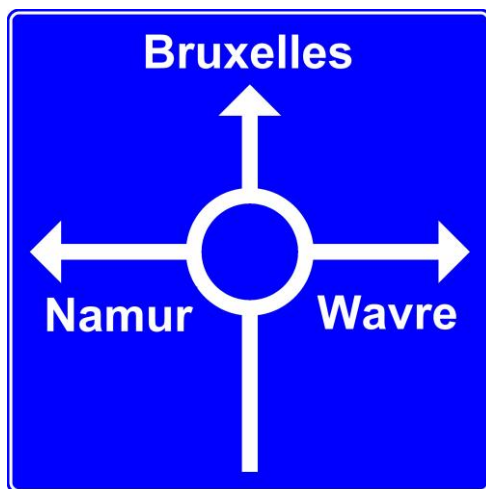
Commentaire :

Un signal D5 doit toujours s'accompagner du placement d'un signal B1 ou B5 placés à chaque accès du rond-point.

Le signal D5 ne sera pas utilisé si des véhicules, autre que les trams, traversent l'îlot central du carrefour.

On ne met pas, à l'approche d'un rond-point, un signal D5 avec une mention de distance.

On utilisera de préférence un signal F25 indiquant les directions tout en symbolisant la présence du rond-point (voir article 12.8).



F25

**Art. : 10.4.** Signal D7. Piste cyclable obligatoire.



D7

Ce signal doit être répété après chaque carrefour. Si la disposition des lieux le justifie il peut être placé parallèlement à la piste cyclable.

Le panneau additionnel qui impose ou interdit aux conducteurs de cyclomoteurs à deux roues classe B d'emprunter la piste cyclable doit être placé en fonction de la largeur de la piste cyclable et de la circulation sur cette piste cyclable et sur la chaussée.

**Commentaire :**

Si une piste cyclable est indiquée par deux lignes blanches discontinues, on ne placera pas les signaux D7, D9 ou D10 et inversement.

Une piste cyclable à double sens doit être indiquée par un D7 ou D9 et pas par le marquage prévu à l'article 74 du code de la route sauf dans les carrefours où la piste cyclable peut être indiquée par des marquages.

**Art. : 10.5.** Signal D9. Partie de la voie publique réservée à la circulation des piétons, des bicyclettes et des cyclomoteurs à deux roues classe A.



D9

La séparation entre l'espace réservé aux piétons, d'une part, et l'espace réservé aux cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues classe A, d'autre part, est réalisée, soit par une ligne continue de couleur blanche, soit par une différence de revêtement, soit par une séparation physique quelconque ou la combinaison de plusieurs de ces moyens.

Le cas échéant, les symboles des usagers sont inversés sur ce signal.

**Commentaire :**

- Ce signal D9 ne s'applique qu'à une partie de la voie publique contrairement aux signaux F99a, F99b et F99c qui s'appliquent à l'ensemble de la voie publique.



F99a



F99b



F99c

- Il est logique de ne placer ce signal D9 que si la largeur disponible est d'au moins de 2.20 m.

**Art. 10.6.** Signal D10. Partie de la voie publique réservée à la circulation des piétons et des cyclistes.



D10

Ce signal est utilisé lorsqu'il ne peut être fait usage du signal D9 :

- lorsque l'espace est insuffisant pour séparer la circulation des cyclistes et des piétons et que la sécurité des cyclistes est mieux assurée de la sorte sur des courts tronçons ou des voies publiques lorsque la circulation sur la chaussée est importante et la vitesse maximale autorisée est d'au moins 50 km à l'heure;
- lorsqu'il convient d'obliger les piétons et cyclistes d'emprunter des voies ou parties de voies plus sûres sans qu'il soit possible ou nécessaire de distinguer la partie de la voirie qui leur est réservée.

**Commentaire :**

Ce signal D10 ne s'applique qu'à une partie de la voie publique contrairement aux signaux F99a, F99b et F99c qui s'appliquent à l'ensemble de la voie publique.

**Art. : 11. Signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement.**

L'article 70.2.2 (A.R.) stipule :

« Effet des signaux E1, E3, E5, E7 et E9a à E9g.

*1° Les signaux E1, E3, E5, E7 et E9a à E9g ont effet du côté de la voie publique où ils sont placés et à partir du signal jusqu'au prochain carrefour.*

*Les signaux E1 et E3 ont effet sur la chaussée et sur l'accotement.*

*Les signaux E5 et E7 ont effet sur la chaussée.*

*Les signaux E1, E3, E5, E7 et E9a à E9g sont complétés par les panneaux ci-après:*



*a) début de la réglementation.*



*b) fin de la réglementation.*

*Lorsque l'interdiction ou l'autorisation cesse avant le prochain carrefour, l'endroit où la réglementation prend fin est indiqué par un signal identique à celui indiquant le début et qui est complété par le panneau ci-dessus.*

*La fin de la réglementation n'est cependant pas signalée:*

- dans le cas prévu au c) ci-après;*
- lorsqu'elle coïncide avec le début d'une autre réglementation de l'arrêt ou du stationnement.*



*c) réglementation sur une courte distance.*

*Le panneau ci-dessus complète le signal indiquant le début de la réglementation et mentionne la distance sur laquelle l'interdiction ou l'autorisation est applicable;*



*d) réglementation sur une longue distance.*

*Le panneau ci-dessus complète un signal identique à celui indiquant le début de la réglementation et placé à titre de rappel.*

*2° Par dérogation aux dispositions du 1°, les signaux E9a à E9d, indiquant un parking, n'ont effet que dans celui-ci.*

*Ils sont apposés aux endroits les plus appropriés et ne sont pas complétés par des panneaux blancs à flèche noire. »*



Art. : 11.1. Signal E1. Stationnement interdit.



E1

Signal E3. Arrêt et stationnement interdits.



E3

Commentaire :

Le signal E3 sera utilisé en tenant compte des difficultés qu'il pourra poser à la desserte des riverains puisqu'il interdit tout chargement et déchargement.

1° En principe, l'interdiction imposée par ces signaux doit être permanente. Exceptionnellement, un panneau additionnel du type V de l'annexe 2 au présent arrêté peut indiquer:

- a) soit les heures entre lesquelles l'interdiction est applicable; ex. "de 7 à 19 h.";
- b) soit les jours pendant lesquels l'interdiction est applicable; ex. "du lundi au vendredi";
- c) soit les heures entre lesquelles l'interdiction est applicable certains jours; ex. "de 7 à 19 h du lundi au vendredi".



Type V

Commentaire :

Ces signaux ne seront donc pas utilisés pour instaurer des réservations de stationnement. Celles-ci seront matérialisées par des signaux E9a jusqu'à E9h.

2° Pour interdire le stationnement en permanence et l'arrêt entre certaines heures seulement, il sera fait usage du signal E3 complété par un panneau additionnel du type V de l'annexe 2 au présent arrêté, portant la mention : "Stationnement interdit en permanence. Arrêt interdit de ... à ... h."

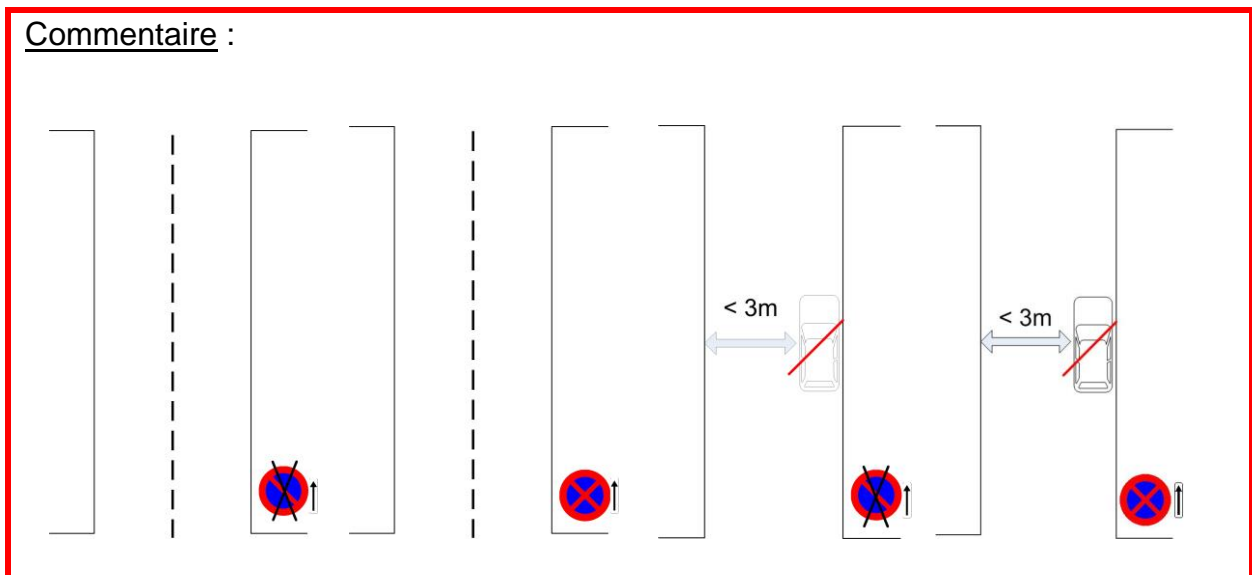


Type V

3° Si une interdiction ne doit être appliquée qu'occasionnellement, notamment lors des marchés publics, il est fait usage de signaux amovibles ou escamotables, ou encore des signaux E9.

4° Les signaux E1 et E3 ne peuvent être utilisés pour confirmer une interdiction énoncée par les articles 24 et 25 du règlement général sur la police de la circulation routière.

Commentaire :



5° Si une interdiction n'est applicable qu'à certaines catégories de véhicules, les signaux E1 et E3 sont complétés par un panneau du type VII de l'annexe 2 de cet arrêté, indiquant un symbole tel que prévu à l'article 70.2.1.3° et 72.6 du règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, d'une hauteur minimale de 0,12 m et d'une largeur minimale de 0,20 m.

Commentaire : Exemple :



**Art. : 11.2.** Signal E5. Stationnement interdit du 1er au 15 du mois.



E5

Signal E7. Stationnement interdit du 16 à la fin du mois.



E7

1° Ces signaux ne peuvent être complétés que par un panneau additionnel du type VIIb de l'annexe 2 au présent arrêté portant le symbole du disque de stationnement.



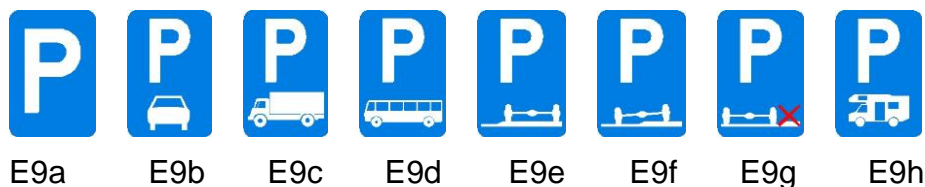
Type VIIb

2° Le long des chaussées bordées d'immeubles, les signaux E5 doivent être placés du côté des immeubles portant des numéros pairs et les signaux E7 du côté des immeubles portant des numéros impairs.

### Commentaire:

- A l'intérieur d'un régime de stationnement alterné, des réglementations particulières de stationnement peuvent être instaurées par des signaux E1 ou E3, placés sans mentions additionnelles ou par des lignes jaunes discontinues. Dans ce cadre, il n'est pas possible de prévoir de réservation de stationnement pour les personnes handicapées dans les rues soumises au régime du stationnement alterné.
- Il sera déconseillé d'utiliser le système du stationnement alterné dans les « SUL » (Sens Unique Limité) compte tenu de la difficulté de tracer les marquages avertissant les conducteurs de l'arrivée des cyclistes à contresens.

### Art. : 11.3. Signaux E9a à E9h.



1° Ces signaux ont comme dimensions minimales 0,40 m x 0,60 m.

2° Le placement comme prévu à l'article 25.1.9° du règlement général sur la police de la circulation routière de signaux E9a ou E9b autorisant le stationnement sur une chaussée divisée en bandes de circulation, n'est admis qu'à titre exceptionnel et uniquement dans les agglomérations. Dans ce cas ces signaux doivent être complétés par un panneau additionnel indiquant les heures entre lesquelles le stationnement est autorisé. P. ex. : "de 9 à 11 h" (type V de l'annexe 2 au présent arrêté).

### Commentaire :

1/ Art. 25.1.9 (A.R.) :

« Article 25. - Interdiction de stationnement.

25.1. Il est interdit de mettre un véhicule en stationnement:

9° sur la chaussée lorsque celle-ci est divisée en bandes de circulation, sauf aux endroits pourvus du signal E9a ou E9b ».

2/ Il est à noter que le signal E9b (Art 70.2.1.3° A.R.) réserve le stationnement non seulement aux voitures, voitures mixtes et minibus mais également aux motocyclettes.

3° Une inscription sur un panneau additionnel peut indiquer :

a) soit la durée maximale pendant laquelle le stationnement est autorisé. P. ex. : "30 min" (type VIIc de l'annexe 2 au présent arrêté) ;

**30 MIN.**

Type VIIc

Toutefois, si la durée du stationnement autorisé est supérieure à 30 minutes l'usage du disque de stationnement doit être imposé; le panneau additionnel du type VIIb de l'annexe 2 au présent arrêté doit porter la reproduction de ce disque.



Type VIIb

b) soit les heures entre lesquelles le stationnement est autorisé. P. ex. : "de 9 à 11 h" (type V de l'annexe 2 au présent arrêté) ;

c) soit, les jours et les heures pendant lesquels le stationnement n'est pas autorisé, à condition que ces signaux soient placés à un endroit où l'autorisation de stationner est suspendue en raison d'une activité locale périodique, notamment d'un marché hebdomadaire. P. ex. : "sauf lundi de 7 à 13 h" (type V de l'annexe 2 au présent arrêté) ;

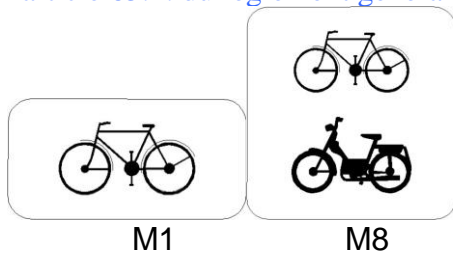
**Sauf lundi de 7 à 13h**

Type V

d) soit la catégorie de véhicules à laquelle le stationnement est réservé. P. ex. : "taxis" (type VIIId de l'annexe 2 au présent arrêté) ;

e) soit la réservation d'une place où les bicyclettes et les cyclomoteurs à deux roues peuvent être rangés.

Dans ce cas le signal est complété par le panneau additionnel du modèle M1 ou M8 prévu à l'article 65.2. du règlement général sur la police de la circulation routière.



#### Commentaire :

1) Pour rappel, les signaux routiers ne peuvent être complétés par des inscriptions au bénéfice d'intérêts particuliers.

Si un emplacement de stationnement doit, dans l'intérêt général, être réservé à une catégorie de véhicules, le panneau additionnel doit indiquer explicitement quelle est cette catégorie (p. ex : taxis, ambulance, véhicules d'incendie, véhicules de service de

la police, véhicules postaux, véhicules communaux). En aucun cas, il ne peut s'agir de la reproduction d'une marque d'immatriculation ou de mentions générales telles que "véhicules autorisés", "réservé" etc qui rendent pratiquement tout contrôle impossible par les forces de police.

2) En cas d'utilisation de deux mentions additionnelles, il y aura lieu de veiller à ce que celles-ci ne donnent pas lieu à des interprétations différentes. P. ex. : dans une zone à stationnement payant où l'on veut interdire le stationnement le lundi, on utilisera un signal P avec la mention « PAYANT » et un panneau supplémentaire précisant « stationnement interdit le lundi ». Dans ce cas particulier, le signal P « PAYANT », complété par la mention « sauf le lundi » aurait pu laisser croire aux conducteurs que le stationnement n'était pas payant ce jour là alors qu'on désire libérer les emplacements de tout véhicule.

#### Réservations d'un emplacement pour les bus scolaires :

Il peut être fait usage d'un signal E9a ou E9d complété par un panneau additionnel "bus scolaire(s)". Ce signal pourra être complété d'une mention indiquant la période de la réservation (p. ex. : du lundi au vendredi de 7 H à 17H)

#### Réservations d'emplacements de stationnement pour les véhicules des personnes handicapées :

En ce qui concerne la réservation de stationnement pour les personnes handicapées, nous communiquons, en annexe A, deux directives rédigées par le Ministre Fédéral de la Mobilité et Transports.

#### Réservations pour les véhicules C.D. :

Il y aura lieu avant d'instaurer ce type de réservations de prendre contact avec le Service du Protocole du Service Public Fédéral Affaires étrangères, Commerce extérieur et Coopération au Développement.

#### Réservations pour les médecins :

Cette mesure n'est pas reprise dans le code de la route du fait qu'il ne s'agit pas d'une "Catégorie de véhicules" (Art. 70 A.R.).

#### Réservations pour les détenteurs d'une carte de stationnement :

Ce système en principe très simple requiert une étude approfondie de la situation locale avant d'être mis en œuvre. Il serait peu approprié d'établir des réservations à des fins particulières, mais il conviendrait plutôt de cibler une catégorie de personnes. Une partie importante de la voie publique doit aussi rester disponible pour le stationnement normal; l'ensemble des emplacements situés sur la voie publique ne peut être réservé aux seuls détenteurs d'une carte de stationnement communale.

Le pourcentage de places attribuées aux détenteurs d'une carte de stationnement communale doit être déterminé après une étude de terrain approfondie. Le nombre de places réservables peut dès lors être inférieur au nombre de personnes concernées.

Cette situation est inévitable lorsque la demande dépasse clairement l'offre. Un certain excès de demande est aussi acceptable. Si le nombre de places réservées est aussi grand que la demande, il est fort probable que des places soient souvent inoccupées, ce qui indiquerait un mauvais emploi de l'espace supposé insuffisant.

Une portée zonale du règlement (où la réglementation s'applique à plus d'une rue) offre plus de marge pour la détermination du nombre de places qui peuvent être réservées aux détenteurs d'une carte de stationnement communale.

Il existe trois types de cartes de stationnement communales: les cartes «classiques», les cartes riverains et les cartes pour voitures partagées.

a) Emplacements de stationnement pour les détenteurs d'une carte de stationnement communale

Des emplacements peuvent être réservés pour les détenteurs d'une carte de stationnement communale au moyen d'un signal de type E9, complété par un panneau additionnel «carte de stationnement». Le conseil communal établit:

- la catégorie de personnes à qui la carte de stationnement communale peut être attribuée (par exemple aux fournisseurs de soins de santé, aux livreurs, etc.);
- les conditions d'attribution;
- les dimensions de la carte;

N.B. : Le modèle de la carte est fixé par l'A.M. du 9/1/2007 - M.B. du 24/1/2007

- le nombre maximal de plaques minéralogiques qui peuvent figurer sur une même carte;
- le délai de validité.

N.B. : Si la commune le prévoit, les titulaires de cette carte peuvent bénéficier de conditions particulières au sein des zones bleues et dans les rues à stationnement payant.

b) Réservations pour les riverains:

Des emplacements peuvent être réservés pour les détenteurs d'une carte riverains au moyen d'un signal de type E9, complété par un panneau additionnel «riverains». La carte riverains ne peut être attribuée qu'aux personnes dont la résidence principale ou le domicile est établi dans la commune, zone ou rue mentionnée sur la carte.

N.B. : Si la commune le prévoit, les titulaires de cette carte peuvent bénéficier de conditions particulières au sein des zones bleues et dans les rues à stationnement payant.

c) Réservations pour les détenteurs d'une carte pour voitures partagées:

Des emplacements peuvent être réservés pour les détenteurs d'une carte de stationnement communale pour voitures partagées au moyen d'un signal de type E9, complété par un panneau additionnel «voitures partagées».

4° Aux endroits où des marques au sol délimitent des zones ou des emplacements de stationnement, l'usage de signaux E9a, E9e ou E9f n'est pas obligatoire.

**Art. : 11.4.** Dispositions communes relatives aux signaux E1 à E9h.

Art. : 11.4.1.

1° Les fûts ou les supports de ces signaux et, autant que possible, le dos de ceux-ci sont de couleur orange.

**Commentaire :**

Cette couleur est à réserver aux fûts portant des signaux concernant l'arrêt ou le stationnement (E1 à E9h).

2° Ces signaux ne comportent qu'une face.

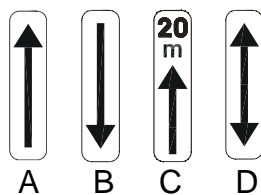
3° Le long des chaussées à deux sens de circulation, ces signaux ne peuvent être orientés que vers les conducteurs qui circulent du côté où ils sont placés.

4° Il est interdit de placer au même endroit des signaux différents du type E1 à E9g, notamment en les juxtaposant ou en les superposant sur un même support.

Toutefois, à titre exceptionnel et pour autant que l'impérieuse nécessité en soit démontrée la juxtaposition de signaux E1 à E7 peut être autorisée.

Art. : 11.4.2. Chacun de ces signaux ne peut être complété que par un seul panneau additionnel à fond bleu sur lequel ne peut figurer que le symbole adéquat ou l'une des inscriptions qui sont expressément prévues pour ces signaux.

Art. : 11.4.3.



1° Si ces signaux sont placés le long d'une chaussée, chacun d'eux doit être complété par l'un des panneaux blancs à flèche noire prévus par l'article 70.2.2. du règlement général sur la police de la circulation routière (annexe 3 au présent arrêté). En principe, ce panneau est fixé au-dessous du signal correspondant et, le cas échéant, au-dessous du panneau additionnel à fond bleu qui complète ce signal. Il peut cependant être fixé à côté des signaux placés en porte-à-faux.

2° Le panneau blanc à flèche noire indiquant une réglementation sur une courte distance ne peut être utilisé que si cette distance ne dépasse pas 30 m.

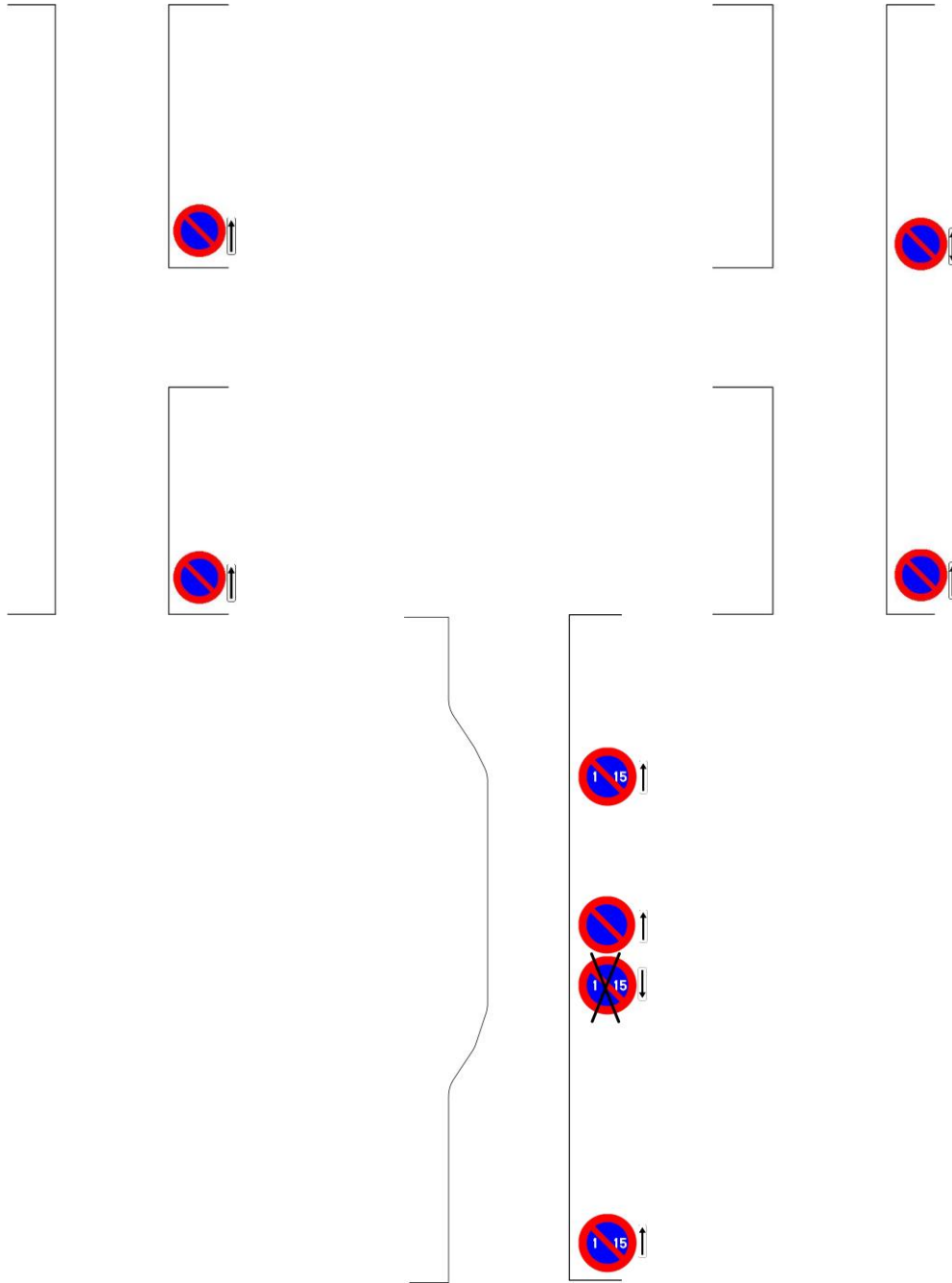
3° Un signal complété par le panneau blanc à flèche noire double doit être placé à titre de rappel si la zone réglementée s'étend sur plus de 300 m.

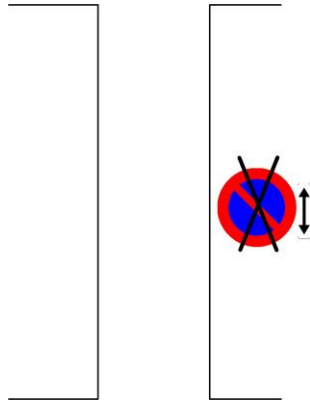
4° Lorsqu'ils concernent un parking, les signaux E9a à E9d ne doivent pas être complétés par le panneau blanc à flèche noire; ils sont placés aux endroits les plus appropriés et, le cas échéant, dos à dos.



Commentaire :

Exemples :





### Rappel

Un signal complété par une double flèche ne peut que confirmer une mesure ayant débuté par une flèche vers le haut.

### Cas particulier



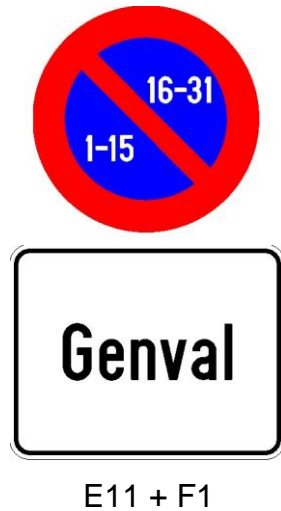
Cette façon de procéder permet de réglementer plusieurs emplacements avec un seul signal.

Art. : 11.4.4. Les signaux E9e et E9f ne peuvent être placés que pour autant qu'entre l'accotement en saillie ou le trottoir une bande praticable d'au moins 1,50 m de largeur soit laissée à disposition des piétons du côté extérieur de la voie publique.

### Commentaire :

Si les emplacements de stationnement sont délimités sur la chaussée et sur le trottoir, il ne sera pas utile de placer les signaux E9.

Art. : 11.5. Signal E11. Stationnement semi-mensuel dans toute l'agglomération.



Commentaire :

- Il est déconseillé d'utiliser ce type de signal en raison des difficultés de respecter cette mesure
- Cette mesure ne peut être envisagée qu'à condition que l'agglomération soit délimitée par des signaux F1 et F3.

Art. : 11.5.1. Ce signal est placé au-dessus et au milieu des signaux F1, F1a ou F1b.

Art. : 11.5.2. Les dérogations à la règle générale du stationnement alterné semi-mensuel, énoncée à l'article 26 du règlement général sur la police de la circulation routière doivent être limitées à un strict minimum; il en est spécialement ainsi de la réglementation qui imposerait en permanence le stationnement d'un même côté d'une chaussée.

Art. : 11.5.3. Pour autoriser le stationnement des deux côtés d'une chaussée il faut :

- soit délimiter des deux côtés de cette chaussée par une large ligne blanche continue, une zone réservée au stationnement;
- soit placer des signaux E9a de chaque côté de la chaussée; dans ce cas, ces signaux ne peuvent être complétés par aucun panneau additionnel bleu.

Art. : 11.5.4. Si, d'un côté seulement de la chaussée, le stationnement ou l'arrêt et le stationnement doivent être interdits sur une longue distance ou limités, une zone réservée au stationnement doit être délimitée de l'autre côté de la chaussée pour y permettre le stationnement quelle que soit la quinzaine du mois.

Il en est de même si le stationnement est autorisé sur un trottoir ou sur un accotement en saillie d'un côté de la chaussée.

Art. : 11.5.5. Sur les chaussées où le stationnement alterné semi-mensuel est obligatoire, il ne peut y avoir d'autre réglementation complémentaire de l'arrêt ou du stationnement que :

- l'obligation d'apposer le disque de stationnement matérialisée par le signal E13 ou les signaux E5 et E7 complétés par un panneau additionnel du type VIIb de l'annexe 2 au présent arrêté portant le symbole du disque de stationnement;



Type VIIb

- l'interdiction de stationner sur une courte distance matérialisée par une ligne jaune discontinue;
- l'interdiction de stationner ou d'arrêter et de stationner sur une courte distance matérialisée par l'un des signaux E1 ou E3; dans ce cas cependant, ces signaux ne peuvent être complétés par aucun panneau additionnel bleu.

Art. : 11.5.6. Dans le cas de chaussées non bordées d'immeubles bâtis ou lorsque les immeubles portent une numérotation continue et qu'il y a lieu d'appliquer la règle générale du stationnement alterné semi-mensuel, des signaux E5 et E7 doivent être placés.

**Art. : 11.6.** L'arrêt et le stationnement ne peuvent pas être autorisés sur les dispositifs surélevés sur la voie publique prévus à l'article 22ter 1. 3° de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière s'ils ont une longueur totale inférieure à 10 m.

Art. 22 ter 1.3° (A.R.) :

« [Article 22ter. - Circulation sur les voies publiques munies de dispositifs surélevés.]  
[22ter.1. Sur les voies publiques munies de dispositifs surélevés, qui sont annoncés par les signaux A14 et F87, ou qui, aux carrefours sont seulement annoncés par un signal A14 ou qui sont situés dans une zone délimitée par les signaux F4a et F4b.  
3° l'arrêt et le stationnement sont interdits sur ces dispositifs, sauf réglementation locale.]  
(A.R. 9.10.1998, art. 3; entrée en vigueur: 1.11.1998) »

#### Commentaire :

Par longueur on entend la partie plane et les rampes.

**Art. : 11.7.** Stationnement payant.

1° Les parcomètres et horodateurs étant assimilés à des signaux routiers et ayant force obligatoire par eux-mêmes, aucun signal relatif au stationnement ne doit être placé à l'endroit où ils sont implantés.

Lorsqu'il s'agit d'appareils qui régissent un ensemble d'emplacements de stationnement, ces emplacements doivent être signalés par un des signaux E9a à E9h complétés par le panneau additionnel comportant la mention "ticket", conformément au règlement général sur la police de la circulation routière, sauf lorsque ces emplacements sont situés dans une zone signalée par un des signaux à validité zonale E9a à E9h comportant la mention "Payant". Les appareils

qui régissent le stationnement pour un ensemble d'emplacements doivent être implantés ou signalés de manière à être bien visibles et facilement accessibles.

La réglementation applicable doit être indiquée sur les appareils.

Ils doivent, dans chaque cas, permettre un contrôle aisé.

**Commentaire :**

1/ Si, dans une zone payante tout stationnement est interdit à certaines heures, des mentions devront être apposées sur l'horodateur pour avertir l'usager de l'existence de ces interdictions

2/ Le régime du stationnement payant doit être signalé par des signaux E9a à E9i complétés par le panneau additionnel « Payant » ou « Ticket » si la mesure ne concerne qu'une rue ou un tronçon. Si la mesure concerne plusieurs rues, ce sont des signaux à validité zonale (zone P payant ou zone P ticket) qui seront utilisés.

2° Lorsqu'il doit être fait usage d'une carte de stationnement payant, les signaux du type E5 et E7 ou E9a à E9h sont complétés par un panneau additionnel portant la mention "payant" conformément au règlement général sur la police de la circulation routière.

Une mention complémentaire à la mention "payant" peut être ajoutée pour indiquer:

- la période pendant laquelle le stationnement est payant;
- le montant à payer;
- la durée maximale.

**Commentaire :**

Pour le placement des horodateurs, il est conseillé de :

- rendre les appareils bien visibles
- les placer à une distance de maximum 75 m.
- éviter d'obliger les piétons à traverser la chaussée pour obtenir un ticket
- généraliser le terme « payant » au lieu de « ticket ».

**Art. : 12. Signaux d'indication.**

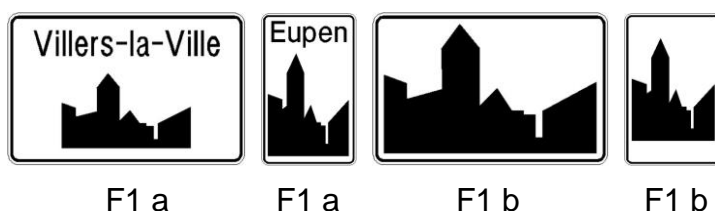
L'article 71 (A.R.) stipule :

*« 71.1 . Les signaux d'indication sont placés aux endroits appropriés, eu égard à la nature de l'indication qu'ils fournissent.*

*Sur la signalisation de direction menant vers une autoroute et sur la signalisation de direction placée sur l'autoroute elle-même, le nom des destinations étrangères est indiqué dans la langue du pays où se trouve cette destination.*

*Si, en vertu de l'application des lois coordonnées sur l'emploi des langues en matière administrative, ce nom ne figure pas déjà sur cette signalisation, il est ajouté après ou en-dessous de la destination mentionnée, dans un autre caractère et entre parenthèses.*

**Art. : 12.1.** Signaux F1, F1a ou F1b. Commencement d'une agglomération.



Signaux F3, F3a ou F3b. Fin d'une agglomération.



1° Ces signaux doivent avoir comme dimensions minimales 0,90 m x 0,60 m ou 0,60 m x 0,90 m.

2° Ces signaux sont placés simultanément, sur toutes les voies d'accès et de sortie d'une agglomération, approximativement à l'endroit où la voie publique prend ou cesse d'avoir l'aspect d'une rue.

Commentaire :

- Ces signaux, qui délimitent les zones bâties pour en faire des agglomérations au sens du code de la route ne doivent pas être confondus avec les signaux F43

**Rupelmonde**

qui indiquent simplement le nom des localités et qui sont placés à la limite des frontières géographiques des localités.

- Le placement de signaux F1, implique, en plus d'une limitation de vitesse à 50 km/h, beaucoup d'autres règles.

- Les signaux F1 et F3 sans silhouette peuvent être maintenus jusqu'en 2015.

- Il est souhaitable que les communes, avant de soumettre un projet d'arrêté au conseil communal, prennent un contact préalable avec la tutelle.

3° Si une même commune comporte plusieurs agglomérations ou si une agglomération s'étend sur plusieurs communes, le nom de la commune, celui de l'agglomération et éventuellement de la localité sur le territoire de laquelle le signal est placé, doivent figurer sur le même panneau.

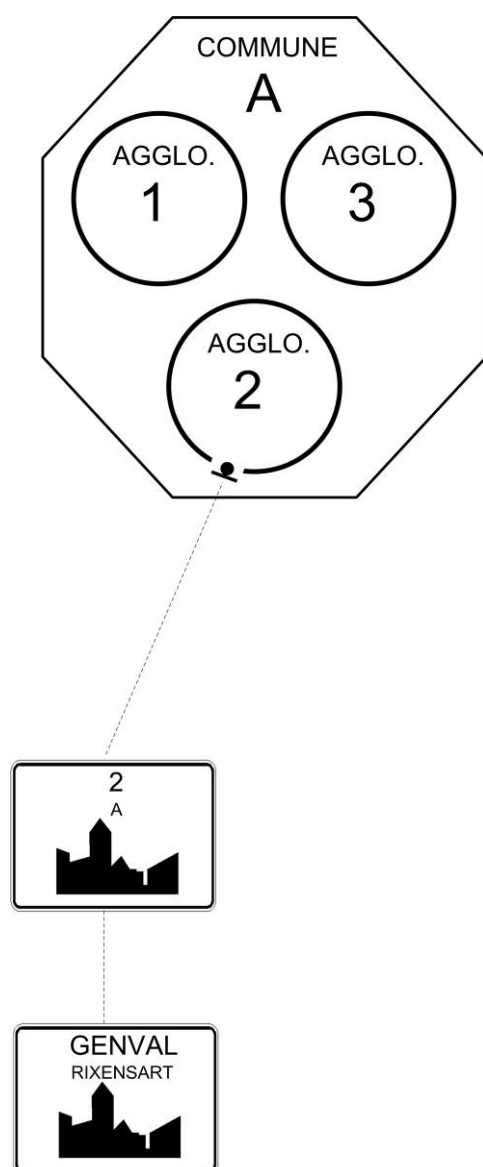
Commentaire :

1/ En plaçant un signal F1a et F1b, le gestionnaire doit tenir compte de l'aspect général de la route et de la densité des bâtiments. Il serait opportun qu'il aménage les entrées des agglomérations (effet de porte) pour rendre les signaux F1a et F1b plus crédibles.

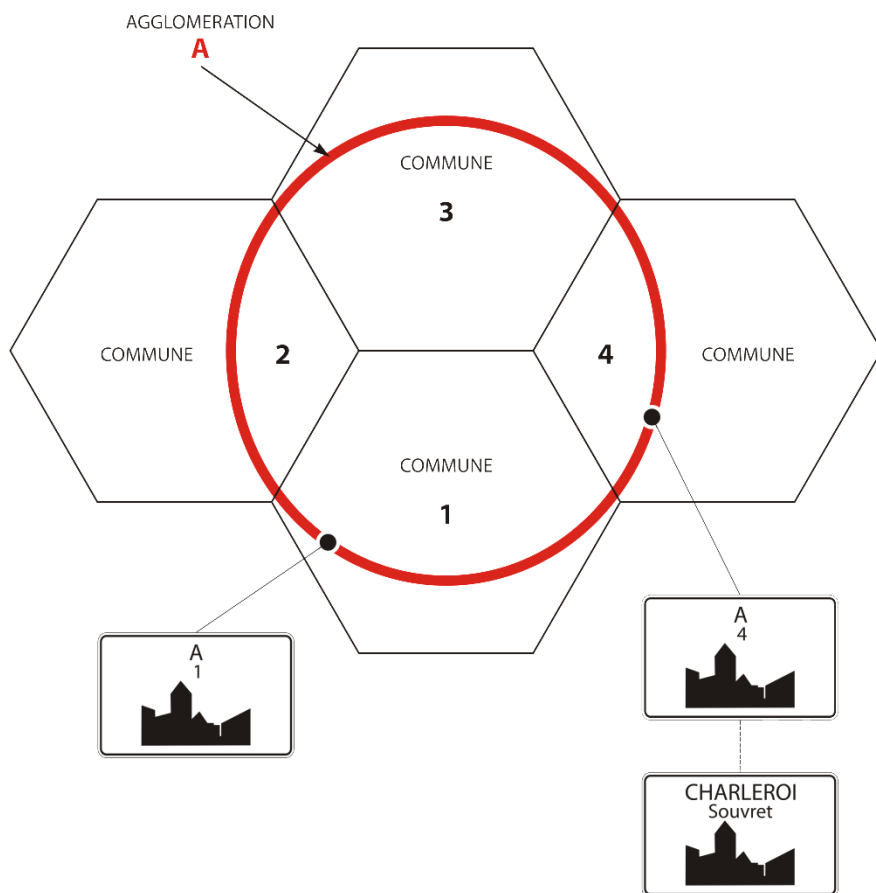
2/ Si les limites d'une agglomération chevauche plusieurs communes, on utilisera de préférence le F1b et le F3b sans mentionner les noms des communes concernées.

3/ Exemples de signalisations d'agglomérations en fonction de leur situation

a) agglomérations situées au sein d'une commune



b) agglomération regroupant plusieurs communes.





**Art. : 12.1.bis.** Signal F4a. Commencement d'une zone dans laquelle la vitesse est limitée à 30 km à l'heure.



F4a

Signal F4b. Fin d'une zone dans laquelle la vitesse est limitée à 30 km à l'heure.



F4b

1° Ces signaux ont pour dimensions minimales 0,60 m x 0,90 m. Ces dimensions peuvent être réduites à 0,40 m x 0,60 m compte tenu de circonstances locales.

Ces signaux doivent être distincts des autres signaux à validité zonale. Ils peuvent toutefois être fixés sur le même poteau.



2° Ces signaux doivent être placés en même temps à tous les accès et à toutes les sorties des zones dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km/h.

Commentaire :

Il est souhaitable que les communes, avant de soumettre un projet d'arrêté au conseil communal, prenne un contact préalable avec la tutelle.

3° A l'aide de ces signaux, sont délimitées une ou plusieurs rues dans lesquelles la fonction de séjour prime ou, dans lesquelles la fonction de circulation est subordonnée à la fonction de séjour et ce, en raison de la politique menée par le gestionnaire de voirie.

4° L'accès à la zone 30, qui est indiqué avec ce signal, doit être clairement reconnaissable par l'état des lieux, par un aménagement ou par les deux.

5° S'il existe près d'un abord d'école, tel que défini à l'article 2.37 de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, la possibilité de délimiter une zone 30 plus importante, parce qu'une ou plusieurs rues annexes sont considérées comme ayant une fonction de séjour, de telle manière que l'abord d'école peut être inclus dans cette zone, on peut immédiatement délimiter cette zone 30 étendue plutôt que d'interpréter de manière stricte la notion d'abords d'école.

*« Art. 2.37. (A.R.) Le terme « **abords d'école** » désigne une zone constituée d'une ou de plusieurs voies publiques, ou parties de voie publique, incluant un accès à une école et dont le début et la fin sont délimités par des signaux F4a et F4b.  
Le signal A23 est associé au signal F4a »*

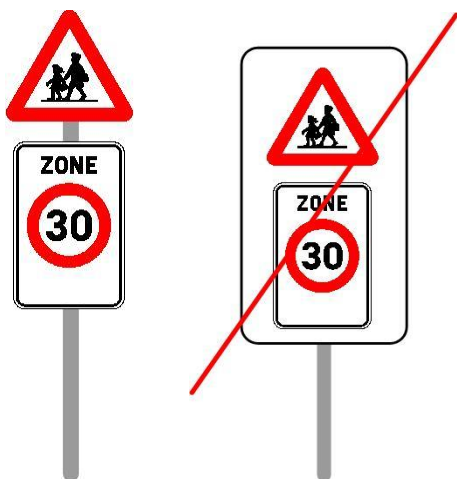
**Art. : 12.1ter :** Signaux A23 et F4a. Début d'une zone abords d'école.

Signal F4b. Fin d'une zone abords d'école.

Sauf circonstances exceptionnelles, justifiées par l'état des lieux, les abords d'école de chaque établissement scolaire doivent être délimités par ces signaux.

Commentaire :

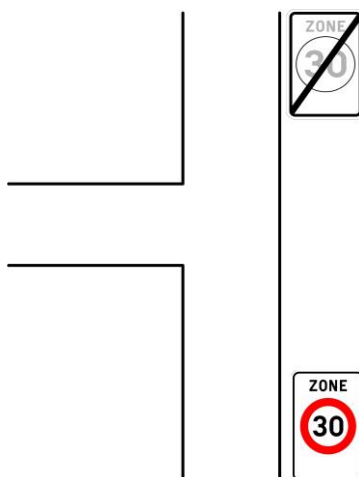
Rappelons que la C.M. du 14 mai 2002 oblige de créer des zones 30 aux abords des écoles en associant un signal F4a sous le signal A23, sauf dérogation motivée. On ne peut que recommander la réalisation d'aménagements destinés à réduire la vitesse pour rendre ce type de mesure plus crédible. Si ce n'est pas possible, on peut utiliser de préférence des signaux à message variable qui s'allumeront aux heures d'entrées et de sorties de l'école.



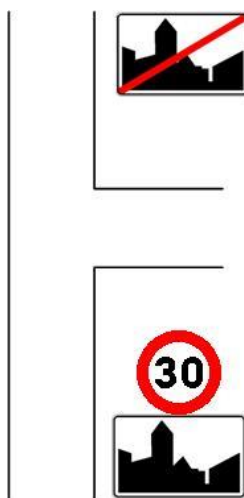
Il est à noter que pour signaler les zones 30 aux abords des écoles, le signal A23 figurera au-dessus du signal F4a et ce, de manière séparée. Seul le signal F4a peut être à message variable.

Signalisation limitant la vitesse (en rapport avec l'article 12).

Exemples :



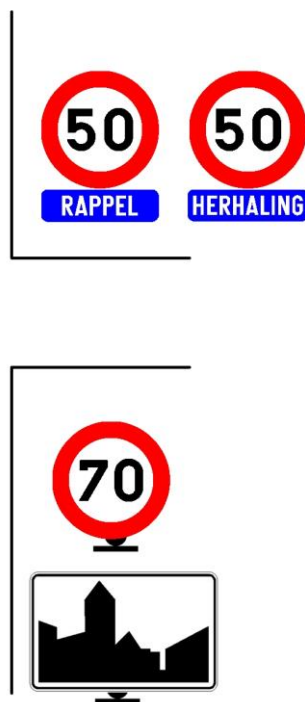
Ce signal F4a est valable jusqu'au signal F4b.



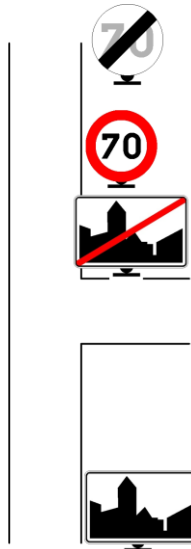
La limitation à 30 km/h est valable dans toute l'agglomération.



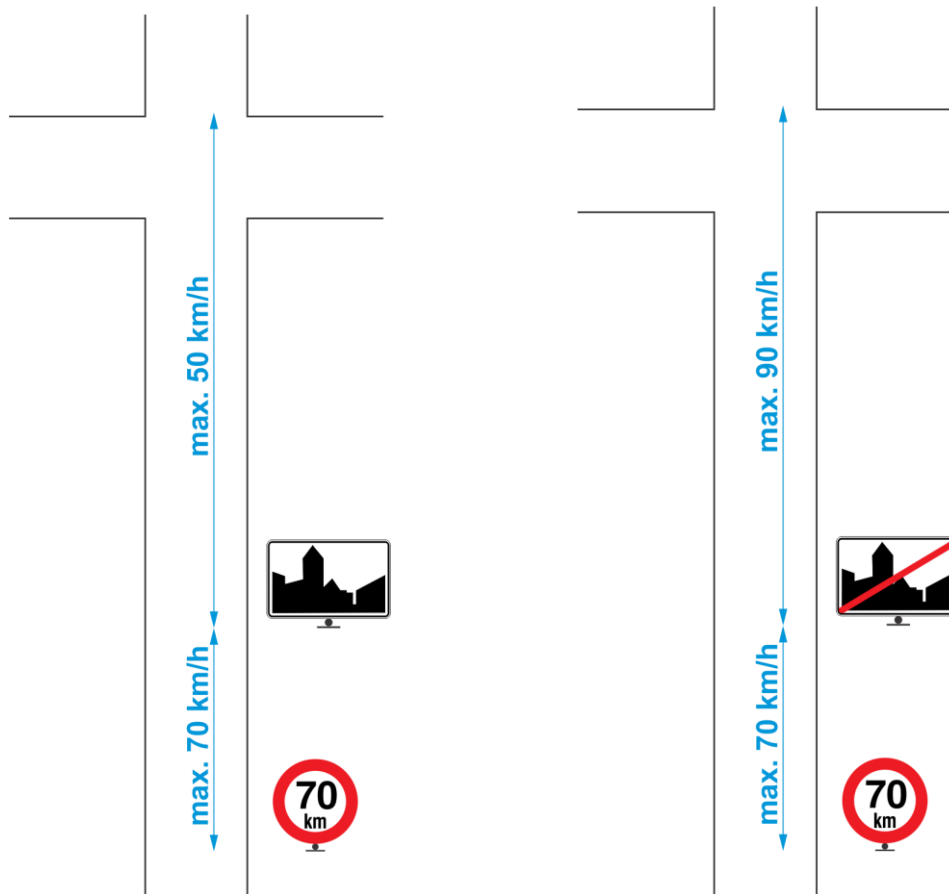
Le signal C43 fait double emploi avec le signal F1, F1a, F1b et dans ce cas est interdit.



Mesure de rehaussement de la vitesse à l'entrée d'une agglomération. Le signal C43 « 70 » n'est valable que jusqu'au prochain carrefour contrairement au C43 « 30 » qui lui, se situe au-dessus d'un F1, F1a ou F1b et qui s'applique à toute l'agglomération.



Mesure de rehaussement de la vitesse après l'agglomération.



Art 68 du code de la route : « **C43**. A partir du signal jusqu'au prochain carrefour inclus, ou jusqu'à chaque signal C43 avec ou sans validité zonale, ou jusqu'au signal indiquant le début ou la fin d'une agglomération, d'une zone résidentielle, d'une zone de rencontre ou d'une zone piétonne, interdiction de circuler à une vitesse supérieure à celle qui est indiquée.  
 .... ».

**Art. : 12.2.** Signal F5. Commencement d'une autoroute ou accès à une autoroute.



F5

Signal F7. Fin d'autoroute.



F7

1° Le signal F5 est placé au commencement et à chaque accès d'une autoroute.

2° Le signal F7 est placé à la fin et à chaque sortie d'une autoroute.

**Art. : 12.2bis.** Signal F8 Tunnel.



Ces signaux sont placés à chaque entrée de tunnel d'une longueur supérieure à 500 mètres.

Un panneau additionnel du type II de l'annexe 2 au présent arrêté indique la longueur du tunnel.

Le nom du tunnel peut aussi être indiqué.

Pour les tunnels de plus de 3000 m, la distance restant à parcourir dans le tunnel est indiquée tous les 1000 m.)

**Art. : 12.3.** Signal F9. Route pour automobiles.



F9

Signal F11. Fin de route pour automobiles.



F11

Ces signaux ne peuvent être placés que sur les voies publiques qui ne desservent pas les propriétés riveraines.

Commentaire:

Il est à rappeler que les signaux F1a, F1b, F3a, F3b, F5, F7, F9 et F11 ne peuvent être complétés par un panneau additionnel.

**Art. : 12.3.bis.** Signal F12a. Commencement d'une zone résidentielle.



F12a

Signal F12b. Fin d'une zone résidentielle.



F12b

1° Ces signaux doivent avoir comme dimensions 0,90 m x 0,60 m. Le bord blanc doit être de 0,05 m.

2° Ces signaux sont placés simultanément sur tous les accès et sorties d'une zone résidentielle.

Commentaire :

- Il s'agit de voiries ayant fait l'objet d'aménagements particuliers. Ces signaux ne peuvent donc être placés systématiquement dans les quartiers résidentiels.
- Il est souhaitable que les communes, avant de soumettre un projet d'arrêté au conseil communal, prenne un contact préalable avec la tutelle.

**Art. : 12.4.** Signal F13. Signal annonçant des flèches sur la chaussée et prescrivant le choix d'une bande de circulation.



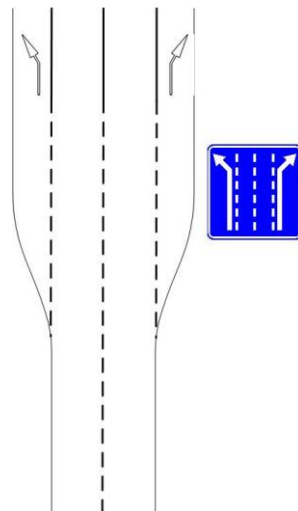
F13

Lorsque des flèches de sélection sont tracées, le signal F13 doit être placé sauf si la disposition particulière des lieux ne le permet pas.

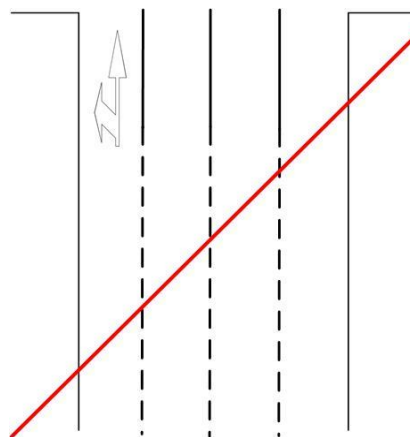
Lorsque des bandes de sélection réservées aux cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues sont délimitées le signal F13 doit être placé et complété comme prévu à l'article 71.2. du règlement général sur la police de la circulation routière.

Commentaire :

- Le tracé de flèches de sélection ne se justifie pas à l'approche des ronds-points.
- À l'approche des carrefours, il n'est pas obligatoire de tracer des flèches de sélection sur toutes les bandes (voir exemple ci-dessous).



Dans le cas ci-dessous, trois bandes sont inutilisables pour aller tout droit.





**Art. 77.1. (A.R.) :** « Des flèches de sélection de couleur blanche peuvent être tracées à l'approche d'un carrefour. Ces flèches marquent la bande de circulation que les conducteurs doivent suivre pour s'engager dans la direction indiquée par les flèches. En outre, au carrefour, les conducteurs doivent suivre la ou une des directions indiquées sur la bande de circulation dans laquelle ils se trouvent. »

**Art. : 12.5.** Signal F17. Indication des bandes de circulation d'une chaussée parmi lesquelles une est réservée aux autobus.



F17

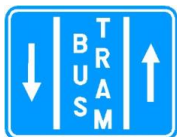
Ce signal doit être répété après chaque carrefour.

Ce signal doit avoir comme dimensions minimales 0,60 m x 0,40 m.

Ce signal ne peut être complété du symbole de la bicyclette que pour autant que les cyclistes circulent dans le même sens que les bus.

Ce signal peut être complété par les symboles du cyclomoteur, de la motocyclette, d'un véhicule conçu et construit pour le transport de passagers avec plus de huit places assises, non compris le siège du conducteur, et d'un véhicule affecté aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail signalés par le panneau qui figure à l'article 72.5, alinéa 5, du règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique et qui appartient aux catégories M2 et M3, visées dans le règlement technique des véhicules automobiles, tels que prévus à l'article 72.5 du règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique. Ces symboles, d'une hauteur minimale de 120 mm et d'une largeur minimale de 200 mm, sont repris soit sur le signal même en blanc, soit en noir sur un panneau additionnel blanc dont la largeur maximale est de 700 mm et dont la hauteur minimale est de 200 mm.

**Art. : 12.5.bis** Signal F18. Indication d'un site spécial franchissable réservé aux véhicules des services réguliers des transports en commun.



F18

Ce signal doit être répété après chaque carrefour.

Ce signal doit avoir comme dimensions minimales 0,60 m x 0,40 m.



Ce signal ne peut être complété du symbole de la bicyclette que pour autant :

- 1° que le site spécial franchissable ne soit pas emprunté par des trams;
- 2° que le site spécial franchissable ne se trouve pas au milieu de la chaussée;
- 3° que les cyclistes circulent dans le même sens que les véhicules des services réguliers des transports en commun.

Ce signal peut être complété par le mot « TAXI » et les symboles du cyclomoteur, de la motocyclette, d'un véhicule conçu et construit pour le transport de passagers avec plus de huit places assises, non compris le siège du conducteur, et d'un véhicule affecté aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail signalé par le panneau qui figure à l'article 72.5, alinéa 5, du règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie

publique et qui appartient aux catégories M2 et M3, visées dans le règlement technique des véhicules automobiles, tels que prévus à l'article 72.6 du règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique. Ces symboles, d'une hauteur minimale de 120 mm et d'une largeur minimale de 200 mm et le mot « TAXI », sont repris soit sur le signal même en blanc, soit en noir sur un panneau additionnel blanc dont la largeur maximale est de 700 mm et dont la hauteur minimale est de 200 mm.


**Commentaire :**

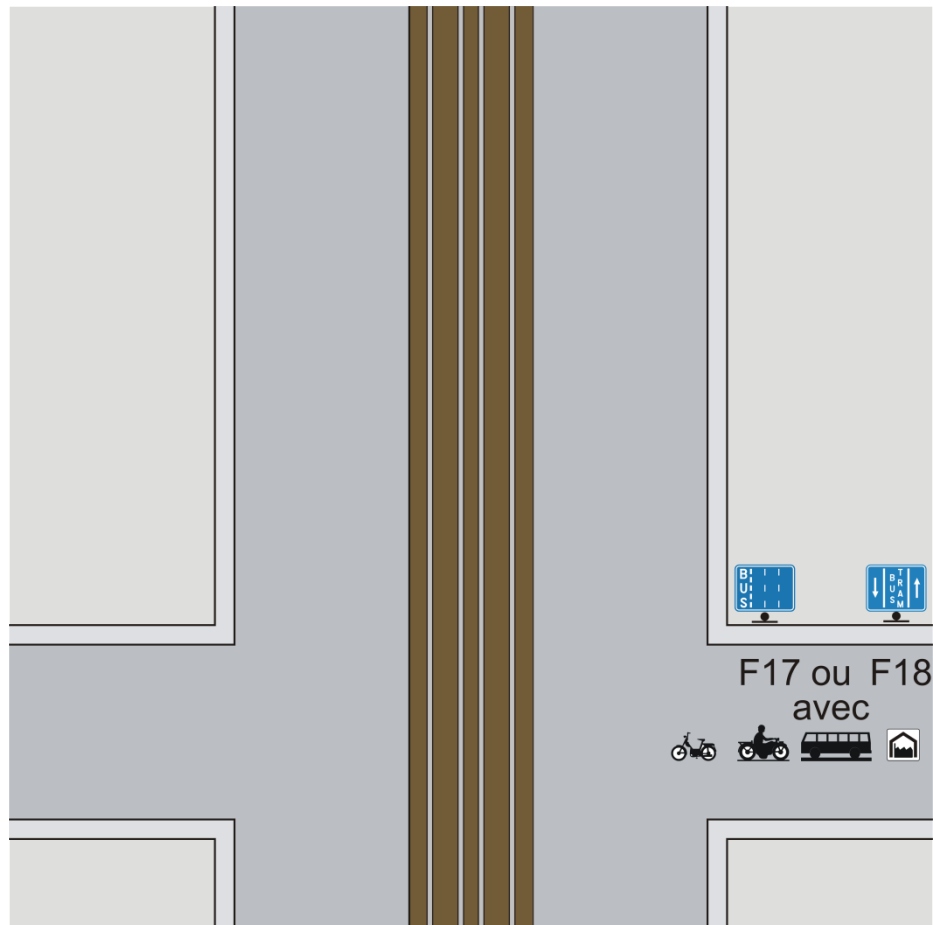
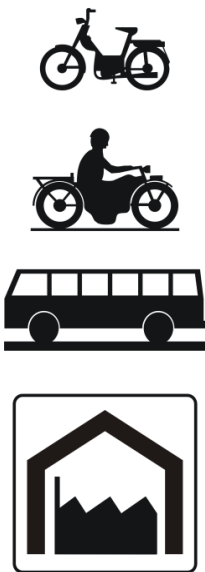
	<b>Bande "bus"</b>	<b>Site spécial franchissable</b>	<b>Site propre</b>
	Fait partie de la chaussée	Ne fait <b>pas</b> partie de la chaussée	Ne fait <b>pas</b> partie de la chaussée
<i>Signalisation</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>panneau F17 au début</li> <li>doit être répété après chaque carrefour</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>panneau F18 au début</li> <li>doit être répété après chaque carrefour</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li><i>pas de signalisation particulière</i></li> </ul>
<i>Marquage</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>large ligne blanche discontinue</li> <li>mention "bus" obligatoire et répétée après chaque carrefour</li> <li>le symbole de la bicyclette est facultatif</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>une ou plusieurs lignes blanches continues ou marquage en damier</li> <li>les mentions "bus", "tram" et éventuellement "taxi" sont facultatives ainsi que le symbole de la bicyclette</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>aucun marquage spécifique n'est prévu</li> </ul>
<i>Véhicules qui ont toujours le droit de l'emprunter</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>services publics réguliers de transports collectifs</li> <li>bus scolaires</li> <li>taxis</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>services publics réguliers de transports collectifs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>véhicules sur rails</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• véhicules prioritaires lors de missions urgentes</li> <li>• autres véhicules lors de changements de direction</li> <li>• cyclistes : si le signal F17 est complété par le symbole de la <u>bicyclette</u></li> <li>• Ce signal peut être complété par les symboles du cyclomoteur, de la motocyclette et d'un véhicule conçu et construit pour le transport de passagers avec plus de huit places assises, non compris le siège du conducteur, tels que prévus à l'article 72.5 du règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique et véhicule affecté aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail (**).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• taxis: si le mot taxi est mentionné sur le signal F18</li> <li>• cyclistes : si le signal F18 est complété par le symbole de la <u>bicyclette</u></li> <li>• véhicules prioritaires lors de missions urgentes</li> <li>• autres véhicules: l'emprunter est uniquement permis pour contourner un obstacle; le traverser est permis sur les carrefours, ainsi que pour quitter une propriété ou pour s'y rendre</li> <li>• Ce signal peut être complété par le mot « TAXI » et les symboles du cyclomoteur, de la motocyclette et d'un véhicule conçu et construit pour le transport de passagers avec plus de huit places assises, non compris le siège du conducteur, tels que prévus à l'article 72.6 du règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique et véhicule affecté aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail (**).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• l'utilisation du site propre est interdite</li> <li>• le traverser est permis aux passages à niveau</li> </ul>
--	--	---	---

(\*\*) Un véhicule affecté aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail



signalés par le panneau  qui figure à l'article 72.5, alinéa 5, du règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique et qui appartient aux catégories M2 et M3, visées dans le règlement technique des véhicules automobiles, tels que prévus à l'article 72.5 du règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique. Ces symboles, d'une hauteur minimale de 120 mm et d'une largeur minimale de 200 mm, sont repris soit sur le signal même en blanc, soit en noir sur un panneau additionnel blanc dont la largeur maximale est de 700 mm et dont la hauteur minimale est de 200 mm.



Art. : 12.6. Signal F19. Voie publique à sens unique.



F19

Commentaire :

Ne pas confondre le signal d'obligation D1 et le signal d'indication F19.



≠



Signal d'obligation D1

Signal d'indication F19

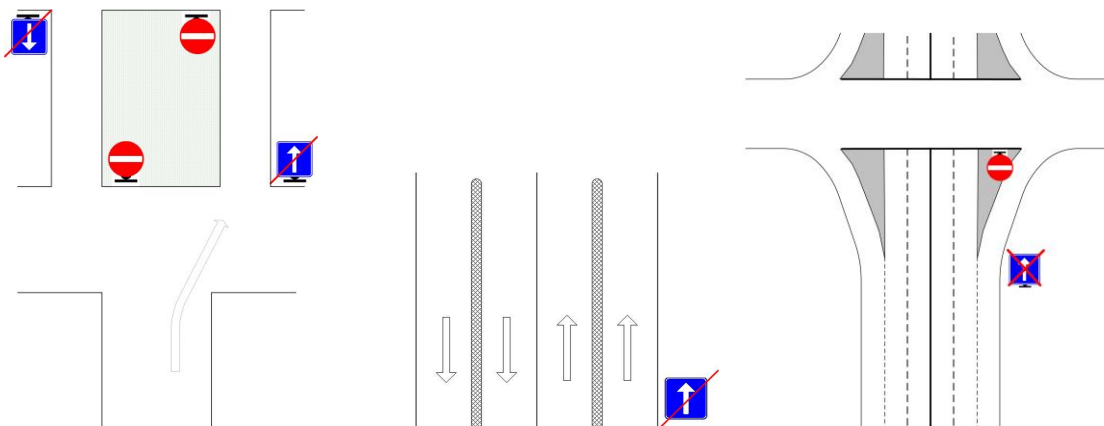
1° Ce signal est placé à droite.

Il est répété à gauche sur les chaussées dont la largeur permet la circulation sur plusieurs files.

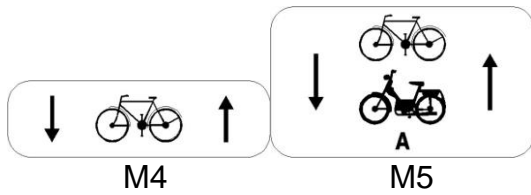
2° Le signal F19 ne peut être placé si l'interdiction imposée par le signal C1 ne s'étend pas à l'ensemble de la voie publique.

Commentaire :

Sauf cas particuliers justifiés par la configuration des lieux, le signal F19 ne sera pas placé sur les chaussées d'une voie publique séparées par un terre-plein central et sur les bretelles de sortie d'autoroute (voir exemples ci-dessous).

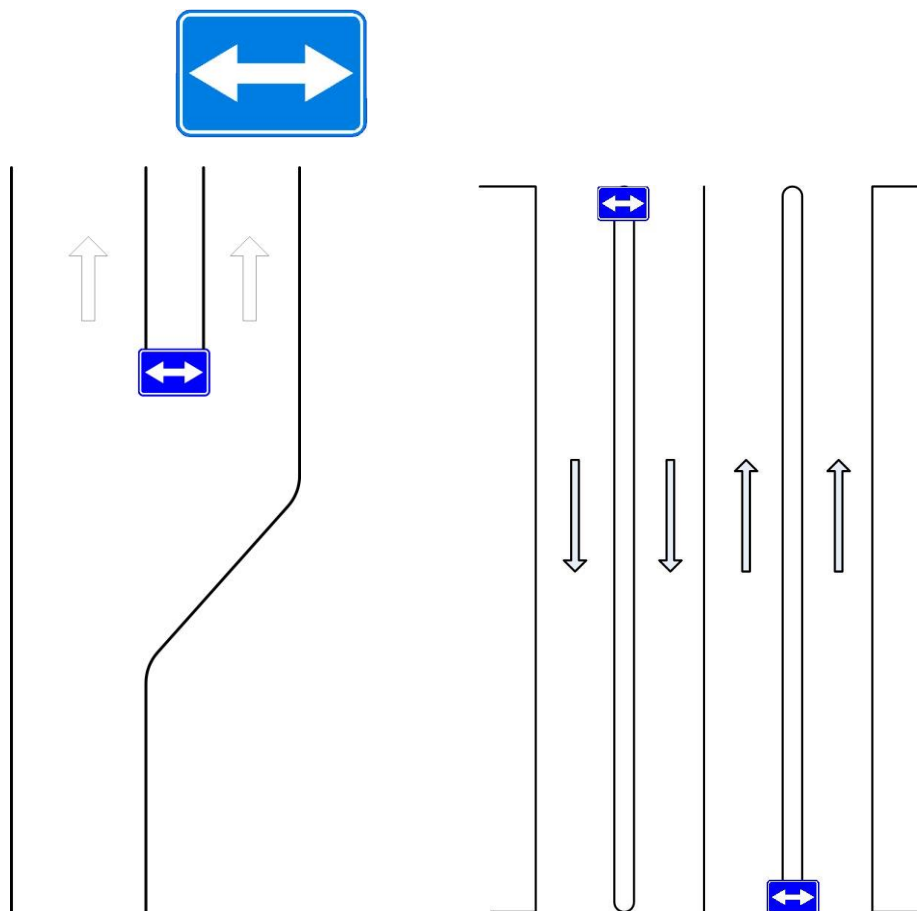


3° Le signal F19 est complété par un panneau additionnel du modèle M4 ou M5 prévu à l'article 65.2. du règlement général sur la police de la circulation routière lorsque la circulation des cyclistes et éventuellement des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues classe A est autorisée à contresens.

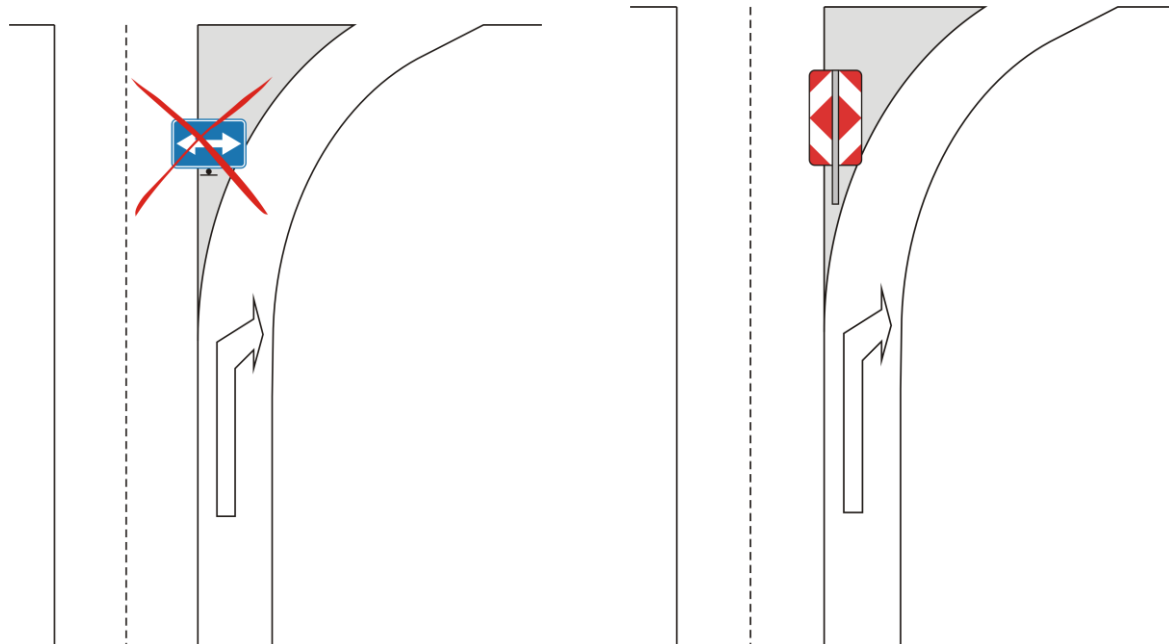


Commentaire :

F21 Passage autorisé à droite et à gauche



La bifurcation doit être rendue visible par une balise.



Exemple de balise :



Art. : 12.7. Signal F23a. Numéro d'une route ordinaire.



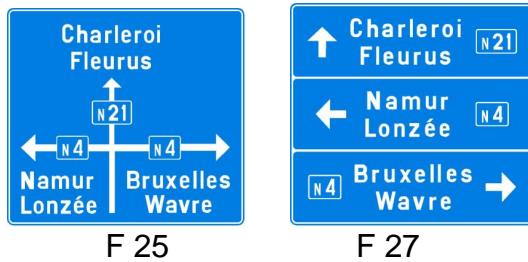
F23a

Si la route a un seul numéro, ce signal est placé au-dessus de la partie centrale du groupe de signaux de direction

Commentaire :

Il est opportun d'indiquer le numéro de la route sur la Borne Kilométrique (BK).

**Art. : 12.8.** Signaux F25 et F27. Signaux de préavis.



1° a) Le signal F25 indique schématiquement les diverses orientations des routes sans détails accessoires, tels îlots directionnels, bermes, etc. La voie prioritaire au carrefour y est représentée par un trait plus large.

b) Le ou les numéro(s) des routes sont inscrits dans la flèche correspondante. Si la route est un ring, le numéro précédé d'un R n'est pas mentionné mais bien les numéros des routes en regard des destinations correspondantes.

2° a) La surface du signal F27 est divisée en plusieurs parties dont l'ordre de succession est en principe le suivant, de haut en bas :

- les directions en ligne droite;
- les directions vers la gauche;
- les directions vers la droite.

b) Une flèche est placée dans chaque partie :

- pour toutes les directions en ligne droite : une flèche vers le haut, à gauche du panneau;
- pour toutes les directions vers la gauche : une flèche vers la gauche, à gauche du panneau;
- pour toutes les directions vers la droite : une flèche vers la droite, à droite du panneau.

c) Dans chaque partie :

- si la route a un seul numéro, il est inscrit du côté opposé à celui qui est réservé à la flèche;
- si la route a plusieurs numéros, ils sont inscrits en regard des destinations auxquelles ils correspondent, du côté opposé à celui qui est réservé à la flèche;
- si la route est un ring, le numéro n'est pas mentionné mais les autres numéros de routes sont inscrits en regard des destinations auxquelles ils correspondent, du côté opposé à celui qui est réservé à la flèche.

3° Les signaux F25 et F27 ne donnent aucune indication de distance kilométrique. Pour chaque direction, le nombre d'inscriptions est limité à trois, ces inscriptions se succèdent de haut en bas, dans l'ordre décroissant des distances en tenant compte également des destinations qui ne se trouvent pas sur la route suivie mais qui peuvent être atteintes via celle-ci.

4° La hauteur des lettres qui composent le nom des destinations est au moins de :

- 0,24 m sur les autoroutes et les routes où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 90 km/h;
- 0,18 m sur les routes où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 70 km/h et égale ou inférieure à 90 km/h;
- 0,12 m sur les routes où la vitesse maximale autorisée est égale ou inférieure à 70 km/h.



5° Ces signaux sont placés à environ :

- 200 m du carrefour, en dehors des agglomérations;
- 100 m du carrefour, dans les agglomérations.

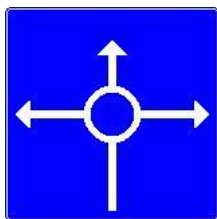
Ces distances peuvent être augmentées si la vitesse, la densité du trafic ou la disposition des lieux le rendent opportun ainsi qu'aux carrefours importants où une sélection des bandes de circulation s'impose.

#### Commentaire :

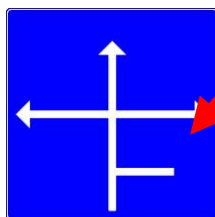
1/ Pour ce qui concerne les carrefours classiques, on utilisera de préférence le signal F 27 au lieu des signaux F25.

2/ Pour signaler un rond-point, on utilisera toujours le signal F25 montrant la configuration des lieux.

Exemple de présignalisation d'un rond-point :

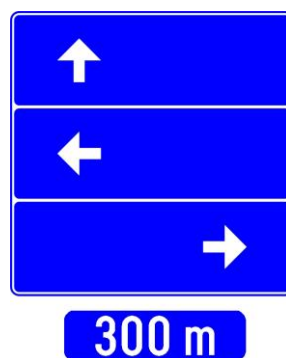


3/ Si un carrefour intermédiaire se situe entre les signaux F 25 et F 27 et le carrefour que l'on veut signaler, on procédera de la manière suivante :



F25

ou



F27

6° Lorsque l'organisation de la circulation le justifie, ces signaux peuvent être complétés par les indications prévues par les signaux F33a à F35.



F 33a



F35

S'agissant des parcs de loisirs ou d'attractions, d'un site remarquable ou d'un ensemble d'équipements à vocation touristique établis sur un territoire étendu, ils ne peuvent être mentionnés que si le nombre de visiteurs est supérieur à 75 000 par an ou que s'ils sont reconnus par les Gouvernements de région comme site de grande ampleur ou d'intérêt.

Dans ce cas, les couleurs utilisées sont celles prévues pour la catégorie de signal concernée et les dispositions de l'article 12.8.4° sont applicables à la hauteur des lettres et des symboles.

**Art. : 12.9.1.** Signaux F29, F31, F33a, F33b. et F33c. Signaux de direction.



F29



F31



F33a



F33b



F33c

1° Le placement de ces signaux doit gêner le moins possible la visibilité des usagers sur la voie publique.

2° Sur ces signaux, la hauteur des lettres et des symboles qui composent le nom des destinations est au moins de:

- 0,24 m sur les autoroutes et les routes où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 90 km/h;
- 0,18 m sur les routes où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 70 km/h et égale ou inférieure à 90 km/h;
- 0,12 m sur les routes où la vitesse maximale autorisée est égale ou inférieure à 70 km/h.

3°/ Ces signaux sont groupés par direction. Leur nombre ne peut dépasser cinq pour chaque direction. En principe, les signaux sont placés l'un près de l'autre par direction; il est en outre interdit de superposer plus de cinq signaux lorsqu'ils concernent des directions différentes.

Lorsqu'une seule destination peut être atteinte par une direction et toutes les autres destinations par l'autre direction, la mention "autres directions" sera privilégiée.

4° Si toutes les directions, y compris, le cas échéant, celles qui conduisent vers une autoroute, peuvent être atteintes par la même voie, il n'est placé qu'un seul signal d'indication portant les mots "toutes directions". Celui-ci est du type F29.

5° En principe, les signaux sont placés de haut en bas dans l'ordre suivant : F31, F29, F33a, F33b et F33c. et par type de signal, dans l'ordre décroissant des distances.

Entre l'indication de la destination et la flèche, la distance kilométrique peut être indiquée. Les fractions de kilomètres ne sont pas mentionnées.

6° Si la route considérée a un ou plusieurs numéro(s), les signaux F23a, F23b, F23c ou F23d peuvent être placés au-dessus de la partie centrale du groupe de signaux de direction.



Si la route est un ring, les autres numéros des routes sont placés sur chacun des signaux de direction F29 du côté opposé à la pointe de la flèche. Dans ce cas, aucune indication de distance kilométrique n'est indiquée sur les signaux F29.

7° Le long d'un itinéraire qui permet d'emprunter une autoroute dans toutes les directions vers lesquelles elle mène, les signaux F31 peuvent porter, au lieu du nom des localités, le ou les numéros de l'autoroute. Dans ce cas, aucune indication de distance kilométrique n'est indiquée.

8° Sur les signaux F29, les indications sont données en blanc sur fond bleu.

9° Sur les signaux F31, les indications sont données en blanc sur fond vert. Ces signaux sont utilisés si la destination est atteinte par autoroute. Cependant, si une même destination peut être atteinte par deux itinéraires différents, dont l'un n'emprunte pas d'autoroutes alors que l'autre en emprunte une, la destination est indiquée en blanc sur fond bleu sur la partie commune de ces deux itinéraires.

10° Sur les signaux F33a, les indications sont données en noir sur fond blanc, à l'exception du symbole du signal F53 qui est en blanc sur fond bleu.



F53

Ces signaux sont utilisés pour l'indication à distance :

- des aéroports, des centres universitaires, des cliniques et hôpitaux, des halls de foire ou d'exposition, des ports, des quartiers, des rings importants.

Les itinéraires y menant sont balisés au départ des autoroutes ou des routes de transit importantes, et ce en tenant compte de l'importance de la destination et de son incidence dans l'organisation de la circulation :

- des entreprises isolées situées hors agglomération, des zones industrielles et des centres commerciaux importants.

Peuvent seuls être signalés, les zones industrielles, les centres commerciaux et les entreprises drainant une circulation importante et pour lesquels la signalisation est nécessaire pour indiquer l'itinéraire le plus approprié.

Par zone industrielle, centre commercial, ou entreprise, il est indiqué au maximum deux itinéraires complets au départ d'une autoroute ou d'une route de transit importante et ce à une distance maximale de cinq kilomètres.

Lorsque ces destinations sont reprises sur les signaux F25 et F27 placés sur autoroutes ou routes de transit importantes situées en dehors de l'agglomération, il est fait usage du signal F33a sur l'entièreté de l'itinéraire. Le signal F34a n'est pas utilisé.



F33a



F34a

Lorsque le signal F33a est utilisé pour la signalisation à distance de zones industrielles ou de centres commerciaux, il ne peut être indiqué de noms de firmes ou de magasins.

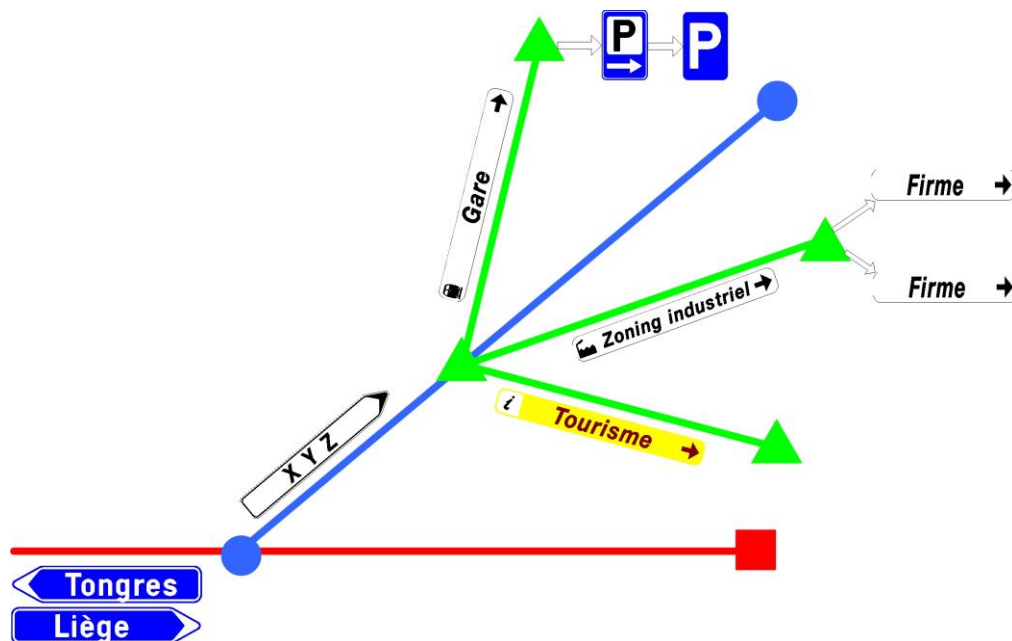
Pour ce qui concerne les aéroports, cliniques, hôpitaux, halls de foire ou d'exposition, ports, zones industrielles ou centres commerciaux et entreprises de moindre importance, il est fait usage de signaux de type F34a de même que pour l'indication du nom des entreprises situées à l'intérieur de ces zones ou centres ainsi que pour les entreprises isolées, situées dans les agglomérations délimitées par les signaux F1a, F1b et F3a, F3b.

Commentaire :

2 types de signaux sont utilisés :

F33a ou F 29 sont des signaux de direction

F37a, F35, F37 sont des signaux de proximité.



Dans la mesure du possible, on reproduira sur les F29 et F31 les distances kilométriques pour assurer une meilleure information aux usagers.

11° Sur les signaux F33a, F33b et F33c, les symboles sont inscrits du côté opposé à la flèche.

12° Sur les signaux F33b, les indications et symboles sont en bleu sur fond blanc.

Ces signaux sont utilisés pour l'indication à distance des vallées importantes et des cours d'eau à vocation touristique.

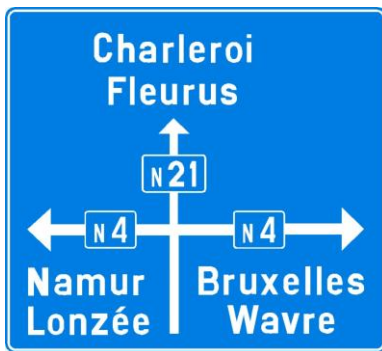
Les itinéraires sont balisés au départ des autoroutes, ou des routes de transit importantes.

13° Sur les signaux F33c, les inscriptions sont en blanc sur fond brun et les symboles en noir sur fond blanc.

Ces signaux ne peuvent être placés pour indiquer un itinéraire vers un parc culturel, de loisirs ou d'attractions, un site remarquable ou un ensemble d'équipements à vocation touristique établis sur un territoire étendu, que si le nombre de visiteurs est supérieur à 75 000 par an ou que s'ils sont reconnus par les Gouvernements de région comme site de grande ampleur ou d'intérêt.

Sauf circonstances particulières, il est indiqué au maximum deux itinéraires complets dans un rayon de 10 km au départ d'une autoroute ou d'une route de transit importante.

Lorsque ces destinations figurent sur les signaux F25 ou F27 placés sur autoroutes ou routes de transit importantes situées en dehors de l'agglomération, il est fait usage du signal F33c sur l'entièreté de l'itinéraire. Le signal F35 n'est pas utilisé.



F25



F27

Art. : 12.9.2. Signaux F34a, F35 et F37. Signaux de direction



F34a



F35



F37

1° Le placement de ces signaux doit gêner le moins possible la visibilité des usagers sur la voie publique.

2° Les signaux F34a, F35 et F37 sont rectangulaires avec les dimensions suivantes :

a) sur les routes où la vitesse maximale autorisée est supérieure ou égale à 70 km/h :

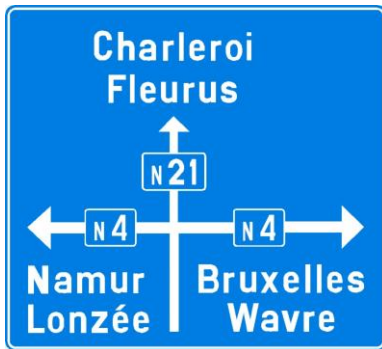
- longueur maximale : 1,30 m;
- hauteur maximale : 0,18 m; cette hauteur peut être portée à 0,30 m lorsque les mentions sont bilingues ou lorsqu'elles sont trop longues pour être contenues dans la longueur autorisée du signal;
- hauteur des lettres et symboles : 0,12 m;

b) sur les routes où la vitesse maximale autorisée est inférieure à 70 km/h :

- longueur maximale : 1,20 m;
- hauteur maximale : 0,15 m; cette hauteur peut être portée à 0,25 m lorsque les mentions sont bilingues ou lorsqu'elles sont trop longues pour être contenues dans la longueur du signal;
- hauteur des lettres et symboles : 0,10 m.

Toutefois, lorsque la disposition particulière des lieux a pour conséquence que les signaux sont placés à grande distance du champ de vision du conducteur, les dimensions prévues sous a) peuvent être appliquées.

La hauteur doit être adaptée au prorata de la hauteur maximale admise à l'article 12.8.4°, lorsque certaines indications données par les signaux F34a et F35 sont intégrées aux signaux du type F25 et F27.



F25



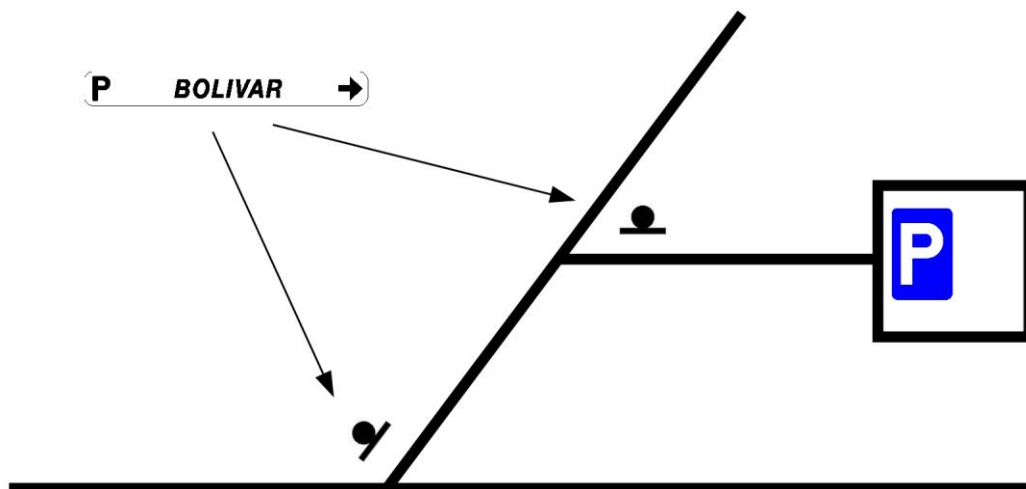
F27

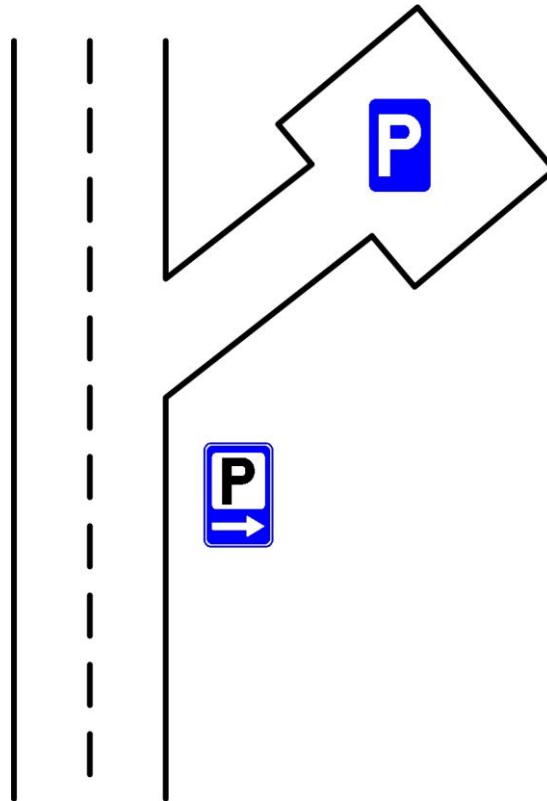
Pour les directions à gauche, la flèche est placée à gauche sur le signal.

Pour les directions à droite et tout droit, la flèche est placée à droite sur le signal.

Toutefois, lorsque dans un système de gestion du parking, le signal F34a comporte des informations complémentaires telles que l'indication électronique du nombre de places ou une identification des parkings, les flèches peuvent être apposées à gauche, l'une au-dessus de l'autre.

Commentaire :





Exemples de signalisation de parking

3° Les signaux F34a, F35 et F37 sont regroupés par direction et séparés des signaux du type F29, F31, F33a, F33b et F33c.

Il est interdit de superposer plus de huit signaux du type F34a, F35 et F37.

De surcroît, le nombre de signaux à superposer est réduit au prorata lorsque leur hauteur maximale est portée à 0,25 m ou 0,30 m en vertu de l'article 12.9.2.2°.

4° Toutefois, à titre exceptionnel et compte tenu de la disposition des lieux, les signaux F34a, F35 et F37 peuvent être regroupés avec les signaux F29, F31, F33a, F33b et F33c.

Dans ce cas :

- les signaux F29, F31, F33a, F33b et F33c sont placés prioritairement aux signaux F34a, F35 et F37;
- il ne peut être indiqué pour un sens de circulation plus de huit directions au total même si les signaux F29 à F33c sont eux-mêmes regroupés.



5° Les signaux F34a, F35 et F37 sont placés de haut en bas dans l'ordre suivant :

- F34a d'abord,
- F35 ensuite,
- F37 enfin.



F 34a



F 35



F 37

6° A l'exception des symboles des signaux F53 et F55 qui sont respectivement en blanc sur fond bleu et en rouge sur fond blanc, les symboles inscrits dans les signaux F34a, F35 et F37 sont en noir sur fond blanc.



F53



F55

Lorsqu'il est fait usage de symboles seuls, les symboles des signaux F34a, F35 et F37 peuvent être utilisés ensemble.

Dans ce cas, il est fait usage de signaux F34a à fond blanc placés conformément au 7° a) ci-après.

Le nombre de symboles ne peut excéder cinq.

7° a) sur les signaux F34a, les inscriptions sont en noir sur fond blanc;

b) au maximum deux itinéraires peuvent être indiqués au départ d'une route de transit et ce à une distance maximale de 2 km;

c) les signaux F34a sont utilisés pour la signalisation :

- des aéroports, cliniques, hôpitaux, halls de foire ou d'exposition, ports et zones industrielles de moindre importance;
- à condition qu'une signalisation soit nécessaire afin d'indiquer l'itinéraire le plus approprié : les zones industrielles, les centres commerciaux et les entreprises isolées situés hors agglomération, tous de moindre importance et les entreprises isolées situées dans l'agglomération;
- pour indiquer des équipements et établissements publics ou d'intérêt général non énumérés à l'article 71.2 du règlement général sur la police de la circulation routière. Dans ce cas, le signal F34a porte soit la mention du type d'équipement ou d'établissement (p. ex : Caserne),

soit la mention du type et son nom (p. ex : Régie de Nivelles), soit le nom seul (p. ex : OTAN); dans ce cas, il n'est pas fait usage de symboles;  
- pour indiquer des installations spécifiques à l'intérieur des aéroports, des centres universitaires, des halls de foire ou d'exposition, des ports et des zones industrielles et commerciales.

Dans ce cas, sont placés plusieurs supports comportant huit signaux au maximum et ce au prorata des installations à signaler sans faire usage de symboles.

Les supports seront distants d'un mètre et la longueur des signaux sera réduite à 0,90 m.

Dans les cas visés ci-dessus, le signal F33a n'est pas utilisé;

d) il peut être fait usage d'un symbole seul et, le cas échéant, de plusieurs symboles si diverses activités sont concentrées au même endroit. Toutefois le nombre de symboles ne peut être supérieur à 5.

8° Sur les signaux F35, les inscriptions sont en blanc sur fond brun. Le symbole est en noir sur fond blanc et est apposé du côté opposé à la flèche.

Ce signal est utilisé notamment pour la signalisation d'un parc culturel, de loisir ou d'attraction, d'un site remarquable ou d'un ensemble d'aménagements à vocation touristique situés dans un lieu étendu qui ne peuvent pas être signalés conformément à l'article 12.9.1, 13°.

Seuls deux itinéraires peuvent être indiqués au départ d'une route de transit et ce à une distance maximale de 2 km.

S'il est fait usage d'un symbole, le nom de la catégorie des aménagements peut être omis. Des symboles peuvent être utilisés seuls lorsque les aménagements sont concentrés à un même endroit à concurrence de cinq symboles au maximum. Le recours à un symbole spécifique autre que ceux prévus doit être limité à des monuments ou sites remarquables connus ainsi qu'aux parcs culturels, de loisirs ou d'attractions et dans ce cas, le nom figure toujours à côté des symboles (par exemple : Lion de Waterloo, Atomium...).

9° Les symboles spécifiques des disciplines sportives figurent à l'annexe 6 au présent arrêté.

Il ne peut être fait usage d'autres symboles que ceux prévus à l'annexe 6 au présent arrêté.

Lorsque plusieurs disciplines sportives peuvent être exercées en un même endroit, il ne sera fait usage en principe que du symbole du centre sportif prévu à l'article 71.2. du règlement général sur la police de la circulation routière.

10° Des châteaux ou édifices privés remarquables peuvent être signalés à condition qu'ils soient accessibles au public de manière régulière pendant la période touristique.

11° a) Sur les signaux F37, les inscriptions sont en brun sur fond jaune.  
Le symbole est en noir sur fond blanc et est apposé du côté opposé à la flèche.  
Les signaux F37 doivent toujours être dissociés des signaux du type F29, F31, F33a, et F33b.



F37

b) Dans les agglomérations comptant plus de 30.000 habitants, les lieux d'hébergement ne sont pas indiqués.

Dans les agglomérations, les restaurants ne sont pas signalés.

c) Deux itinéraires au maximum peuvent être balisés au départ de la route de transit la plus proche.

S'il est fait usage d'un symbole, le nom de la catégorie des aménagements peut être omis.

Des symboles peuvent être utilisés seuls à concurrence de cinq symboles au maximum.

### Commentaire:

La réglementation relative à la signalisation directionnelle fait l'objet des AR et AM du 1<sup>er</sup> février 1991 modifiés par l'A.M. du 17 octobre 2001. Il ressort de cette réglementation que les commerces (boulangerie, boucherie, épicerie, etc.) ne peuvent être signalés. Seules les entreprises drainant un trafic important peuvent être signalées.

Ce type d'accumulation de panneaux est à éviter surtout aux endroits où l'immobilisation du véhicule pourrait gêner la circulation. Il faut aménager à pareil endroit un point d'information détaillant la localisation des différentes usines.

Un procédé par numérotation des zones industrielles est à conseiller.



Voir commentaire art 12.9.1



Un nombre trop important d'indications rend la lecture difficile.

Art. : 12.9.3. Signal F34b1, F34b2, F34c1 et F34c2. Signal de direction : itinéraire conseillé à des catégories déterminées d'utilisateurs.



F34b1



F34b2



F34c1



F34c2

1° Le placement de ces signaux doit gêner le moins possible la visibilité des usagers sur la voie publique.

2° Les signaux F34b1 et F34c1 sont rectangulaires, d'une hauteur maximale de 0,15 m et d'une longueur maximale de 1,20 m.

Les signaux F34b2 et F34c2 sont rectangulaires, d'une hauteur minimale de 0,45 m et d'une longueur minimale de 0,30 m.

Sur ces signaux, les lettres et les symboles ont une hauteur maximale de 0,10 m.

Sur les signaux F34b1 et b2, les indications sont en blanc sur fond bleu, sur les signaux F34c1 et c2, les indications sont en blanc sur fond brun.

Les symboles sont noirs sur fond blanc.

Sur les signaux F34b2 et F34c2, l'indication de la destination et la flèche sont facultatives.

La distance en km peut être mentionnée et, lorsqu'il s'agit d'itinéraires pour piétons, en fractions de km arrondie à la centaine de mètres.

3° Les signaux F34b1 et b2 peuvent être utilisés pour l'indication d'itinéraires conseillés vers des lieux ou des établissements d'intérêt général.

Les signaux F34c1 et c2 peuvent être utilisés pour l'indication d'itinéraires conseillés vers des lieux d'intérêt touristique.

Le symbole de la ou des catégorie(s) d'usagers concernés est toujours indiqué.

Sur les signaux F34c1 et c2, les symboles prévus pour les signaux F35 ne peuvent pas être utilisés.

4° En principe, les signaux F34b et c seront dissociés des signaux F29 à F37 et placés de manière à être visibles pour les usagers qu'ils concernent.

Toutefois, lorsque des signaux F34b et c sont groupés avec des signaux F29 à F37, ils sont placés au-dessus des signaux F34a à F37.

Le cas échéant, les signaux F34a à F37 ne sont pas placés pour se conformer aux dispositions de l'article 12.9.2.3° et 4°.

Tout l'itinéraire est balisé.

**Art. : 12.10.** Signal F39. Signal de préavis annonçant une déviation.



F39

Ce signal est placé à proximité du début de la déviation, lorsque l'itinéraire normal ne peut être emprunté.

Sur ce signal, la hauteur des lettres qui composent le nom des destinations est au moins de :

- 0,15 m en dehors des agglomérations;
- 0,12 m dans les agglomérations.

Commentaire:

Conformément aux dispositions de l'A.M. du 7 mai 1992, l'ensemble de l'itinéraire servant de déviation devra être balisé par des signaux F39 et F41.

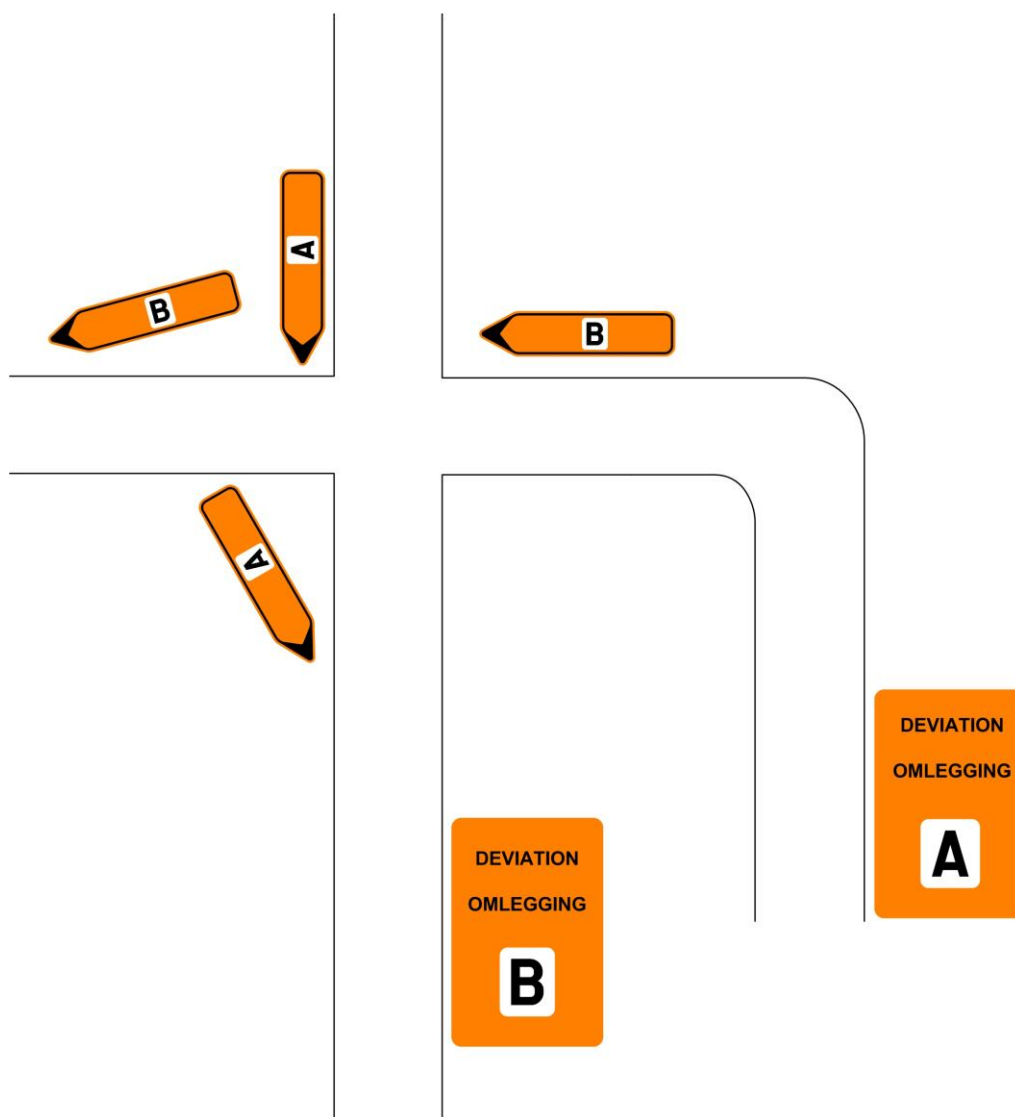


F39



F41

Lorsque deux ou plusieurs itinéraires de déviation s'entrecroisent ou si deux itinéraires différents mènent à une même destination, il est opportun de baptiser ces différents itinéraires par des lettres (A, B, C...).



Art. : 12.11. Signal F41. Signal de direction. Itinéraire de déviation.

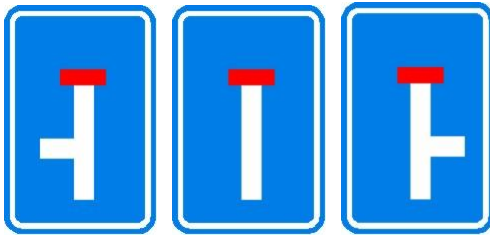


F41

Sur ce signal, la hauteur des lettres qui composent le nom des destinations est au moins de :

- 0,15 m en dehors des agglomérations;
- 0,12 m dans les agglomérations.

Art. : 12.12. Signal F45. Voie sans issue.



F45

F45

F45

Le symbole de ce signal peut être adapté à chaque cas particulier.

Commentaire:

1/ Si l'on souhaite réserver l'accès d'une voie sans issue à la circulation locale, c'est un signal C3 complété par la mention adéquate qui sera utilisé complémentirement au signal F45.



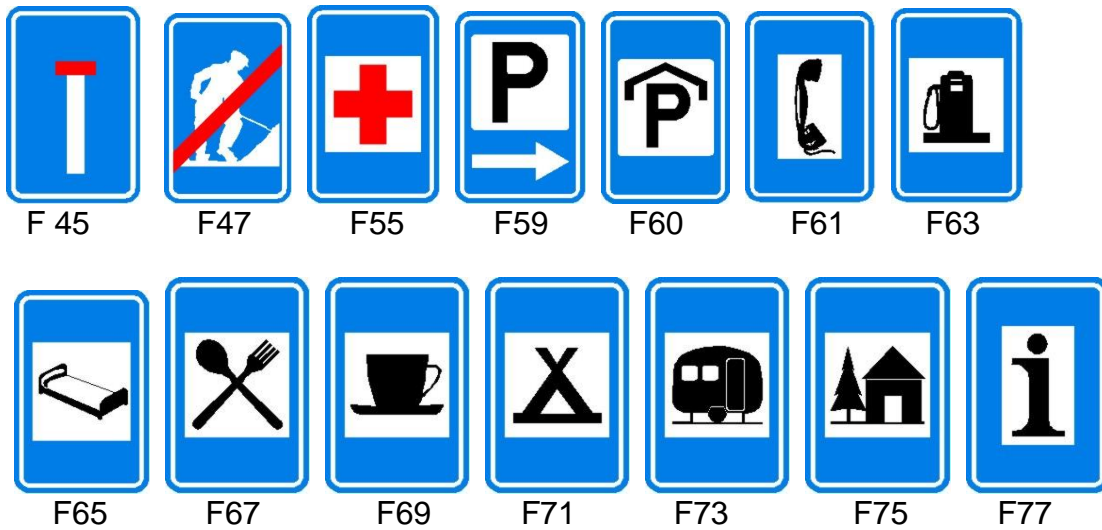
C3

2/ A.R. 1<sup>er</sup> décembre 1975



« F45b : voie sans issue, à l'exception des piétons et des cyclistes » M.B. 8/8/2013

Art. : 12.12bis. Signaux F45, F47, F55, F59 à F77



Les signaux F45, F47, F55, F59 à F77 ont pour dimensions minimales 0,60 m x 0,90 m.

En raison de circonstances locales, ces dimensions peuvent être réduites à 0,40 m x 0,60 m.

Art. : 12.13. Signal F49. Passage pour piétons.



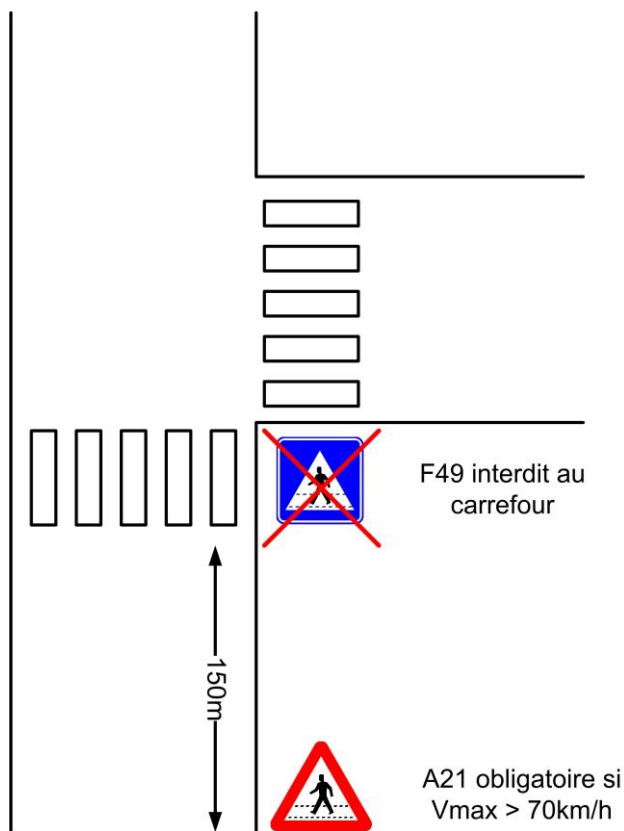
F49

Ce signal ne peut être placé qu'à hauteur d'un passage pour piétons. Il ne l'est pas aux passages pour piétons situés aux carrefours ou protégés par une signalisation lumineuse du système tricolore.

Le signal F49 a pour dimensions minimales 0,60 m x 0,60 m.



Commentaire :



A hauteur de ce passage pour piétons, c'est un signal F49 qui doit être utilisé et non pas ce signal de danger qui lui doit être placé à distance.

**Art. : 12.13bis** - Signal F50. Passage pour conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs à deux roues.



F50

Ce signal doit être placé à hauteur d'un passage pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues.

Toutefois, il n'est pas placé aux passages pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues qui sont protégés par une signalisation lumineuse du système tricolore.

**Art. : 12.13ter** - Signal F50bis. Signal indiquant aux conducteurs qui changent de direction que des conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs à deux roues suivent la même voie publique.



F50bis

Ce signal ne peut être placé que si les conducteurs qui changent de direction ont une visibilité insuffisante sur les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues qui s'apprêtent à traverser la chaussée à un carrefour.

Le signal comportant la reproduction du signal A21 peut être également placé dans les mêmes conditions. Le cas échéant, les reproductions des signaux A21 et A25 peuvent être juxtaposées.

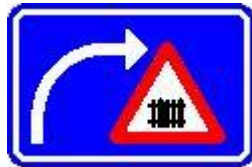
Commentaire:

Ce signal peut être adapté pour attirer l'attention des conducteurs sur un danger qu'ils vont rencontrer immédiatement après avoir changé de direction.

Exemples :



A21



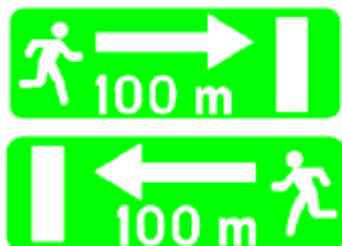
A41

**Art. : 12.13quater.** Signal F52. Issues de secours dans les tunnels.



Ces signaux indiquent les issues de secours.

**Art. : 12.13quinquies.** Signal F 52bis. Voie d'évacuation.



L'issue de secours la plus proche dans chaque direction est indiquée au moyen de signaux F 52bis.

Ces panneaux sont disposés sur les parois du tunnel à des distances qui ne sont pas supérieures à 25 m et à une hauteur de 1 m à 1,5 m au-dessus du niveau de la voie d'évacuation, avec indication des distances jusqu'aux issues.

**Art. : 12.14.** Signaux F53, F55, F59 à F75.



F53

F55

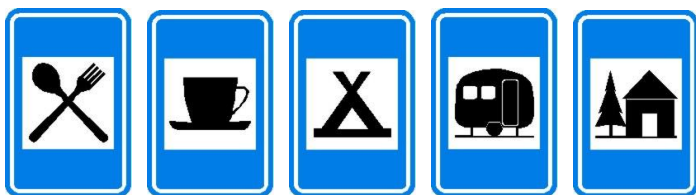
F59

F60

F61

F63

F65



F67

F69

F71

F73

F75

1° Les signaux F53, F55, F59 à F75 ne sont utilisés que lorsqu'il n'est pas fait usage de signaux F34a, F35 et F37 et uniquement à hauteur ou à proximité immédiate de l'équipement signalé.



F34a



F35



F37

2° Combinaisons avec le symbole du signal Toutefois, les symboles des signaux F63 à F69 ne sont utilisés que sur les autoroutes. Un ou plusieurs F59 peuvent être réalisés. Ils sont toujours regroupés dans un signal à fond bleu.

Art. : 12.14bis. Signal F 56. Extincteur.



**Ce signal indique que le poste de secours situé dans le tunnel est équipé d'un extincteur.**

Dans les postes de secours, séparés du tunnel par une porte, le texte suivant indique que le poste de secours n'assure pas de protection en cas d'incendie :

« Cette zone n'assure aucune protection contre un incendie; suivez les panneaux pour rejoindre les issues de secours ».

Art. : 12.15. Signal F57. Cours d'eau.



F57

Ce signal est placé à proximité du cours d'eau concerné.

Sur ce signal, la hauteur des lettres est au moins de :

- 0,24 m sur les autoroutes et routes où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 90 km/h ;
- 0,18 m sur les routes où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 70 km/h et inférieure à 90 km/h ;
- 0,12 m sur les routes où la vitesse maximale autorisée est égale ou inférieure à 70 km/h.

Le symbole des cours d'eau est toujours adjoint. Les inscriptions et symboles sont en bleu sur fond blanc.

**Commentaire:**

Dès l'instant où le signal F67 est utilisé, le placement du signal F69 se justifiera rarement



F67



F69

**Art. : 12.15bis.** Signal F 62. Téléphone d'appel d'urgence.



Ce signal indique que le poste de secours situé dans le tunnel est équipé d'un téléphone d'appel d'urgence.

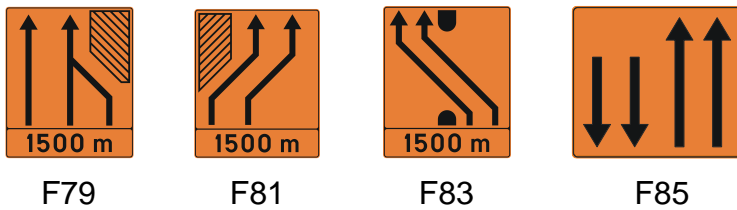
**Art. : 12.16.** Signal F77. Syndicat d'initiative, relais d'information touristique.



F77

Le signal F77 est placé uniquement à hauteur des syndicats d'initiative et des relais d'information touristique.

**Art. : 12.17.** Signaux F79, F81, F83 et F85.



Ces signaux ne peuvent être utilisés que pour donner des indications provisoires à l'occasion de travaux. Le nombre de flèches doit correspondre au nombre réel de bandes de circulation. Le symbole doit correspondre à la disposition des lieux.

**Commentaire:**

Voir réglementation relative à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique (A.M. du 7 mai 1999) disponible sur CD-Rom et sur internet, au MET et au LIN.

**Art. : 12.18.** Signal F87. Dispositif surélevé sur la voie publique.



F87

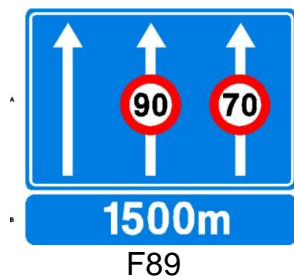
Ce signal aura au moins 0,40 m de côté. Il doit être placé à hauteur de chaque dispositif surélevé sur la voie publique, établi conformément à l'arrêté royal du 9 octobre 1998 fixant les conditions d'implantation des dispositifs surélevés sur la voie publique et les prescriptions techniques auxquelles ceux-ci doivent satisfaire, situé en dehors des carrefours.

Toutefois les ralentisseurs de trafic établis dans les zones délimitées par les signaux routiers F4a et F4b, ne doivent pas être signalés.

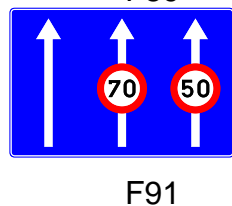
**Commentaire :**

Le signal F87 ne peut pas être placé à hauteur des plateaux situés aux carrefours. Voir également le commentaire du signal A14 (Article 7.4bis).

**Art. : 12.19.** Signal F89.



Signal de préavis annonçant un danger ou une réglementation qui ne s'applique qu'à une ou plusieurs bandes de circulation d'une chaussée comportant plusieurs bandes de circulation dans le même sens.



F91. Signal annonçant un danger ou prescrivant une réglementation qui ne s'applique qu'à une ou plusieurs bandes de circulation d'une chaussée comportant plusieurs bandes de circulation dans le même sens.

1° Ces signaux ont pour dimensions minimales 1.800 mm x 1.800 mm.

2° Lorsque l'indication d'un danger ou d'une réglementation est placée au-dessus de la bande de circulation concernée, les signaux F89 et F91 peuvent ne pas être placés.

Les signaux placés au-dessus des bandes de circulation ne sont pas inscrits dans un panneau à fond bleu.

3° Sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 90 km à l'heure, le signal F89 est placé à 500 m au minimum du signal F91.

Il en est de même lorsque les signaux sont placés au-dessus des bandes de circulation.

4° Lorsque la signalisation par bande de circulation a un caractère permanent, plus de deux signaux différents de danger, de priorité, d'interdiction ou d'obligation ne peuvent être applicables par bande de circulation.

5° Les mentions additionnelles doivent être conformes au règlement général sur la police de la circulation routière et au présent arrêté ainsi qu'à ses annexes.

Elles doivent être aussi brèves que possible.

La hauteur des mentions apposées sur les panneaux additionnels est au moins de :

- 0,24 m sur les autoroutes et les routes où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 90 km/h ;
- 0,18 m sur les routes où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 70 km/h et égale ou inférieure à 90 km/h ;
- 0,12 m sur les routes où la vitesse maximale autorisée est égale ou inférieure à 70 km/h.

6° Les dispositions de l'article 12.19.5° sont également applicables à la signalisation à message variable utilisée par bande de circulation.

Commentaire:

Sur un panneau, un ou plusieurs signaux de danger, d'obligation ou d'interdiction peuvent être reproduits.

**Art. : 12.20.** F93. Signal indiquant une station de radiodiffusion donnant des informations routières.



F93

1° Sur ce signal, la hauteur des lettres et des symboles qui composent le nom des stations est au moins de :

- 0,24 m sur les autoroutes et les routes où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 90 km/h ;
- 0,18 m sur les routes où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 70 km/h et égale ou inférieure à 90 km/h ;
- 0,12 m sur les routes où la vitesse maximale autorisée est égale ou inférieure à 70 km/h.

2° Dans le carré blanc du signal, peuvent figurer sous le mot "RADIO", en noir, la mention du nom ou de l'indicatif de la station et du numéro de programme.

En dessous et sur le fond bleu du signal, figure la fréquence et, le cas échéant, la longueur d'onde de l'émetteur local.

Cette indication peut être suivie de la mention "MHz".

Commentaire:

Le nom de la station ou son sigle doit figurer en caractères noirs sur fond blanc.

**Art. : 12.21.** F95. Piste de détresse.



F95

1° Ce signal a pour dimensions minimales 1.800 mm x 2.700 mm.



Il peut être complété dans sa partie inférieure de la mention de la distance à laquelle se trouve la piste de détresse.

2° Ce signal doit être placé aux endroits où une piste de détresse a été aménagée et uniquement dans ce cas.

**Art. : 12.22.** Signal F97. Signal indiquant un rétrécissement ayant l'importance d'une bande de circulation.



F97

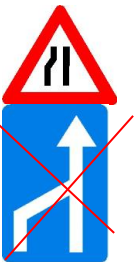
Ce signal est utilisé pour indiquer un rétrécissement ayant l'importance d'une bande de circulation en lieu et place du signal A7 et du panneau additionnel du type IX de l'annexe 2 au présent arrêté.



A7 + Type IX

Commentaire:

1/ Ce signal est utilisé pour indiquer un rétrécissement sur une bande de circulation



A7 + Type IX

2/ Ce signal peut être adapté à la disposition des lieux.



F97

3/ Par contre, le dessin ci-dessous ne s'indique pas.



Voir également commentaire A 7 (art 7.3)

Art. : 12.22bis. Signal F 98. Garage.



Ce panneau indique l'emplacement des garages situés à l'intérieur des tunnels.

Les extincteurs et les téléphones d'appel d'urgence sont indiqués par un panneau additionnel.



Art. : 12.23. Signaux F99a et F101a. - Chemin réservé à la circulation des piétons, cyclistes et cavaliers.



F99a



F101a

- 1° Ces signaux ont pour dimensions minimales 0,40 m de côté.
- 2° Ils ne peuvent être complétés par aucun panneau additionnel.
- 3° Ils ne peuvent pas être utilisés pour signaler une zone piétonne.

#### Commentaire:

Le Règlement général de la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique fixe les règles de circulation dans ces chemins et notamment les personnes autorisées à y circuler.

« [Article 22quinquies - Circulation sur les chemins réservés aux piétons, cyclistes et cavaliers. 22quinquies 1. - Ne peuvent circuler sur ces chemins que les catégories d'usagers dont le symbole est reproduit sur les signaux placés à leurs accès. Toutefois, peuvent également emprunter ces chemins:

- les [personnes handicapées] (A.R. 4.4.2003, art. 35) qui conduisent un véhicule mû par elles-mêmes ou équipé d'un moteur ne permettant pas de circuler à une vitesse supérieure à l'allure du pas;

- les véhicules prioritaires visés à l'articles 37, lorsque la nature de leur mission le justifie;

[- les utilisateurs de patins à roulettes et de trottinettes] (A.R. 4.4.2003, art. 16; entrée en vigueur: 1.1.2004) ;

- moyennant autorisation délivrée par le gestionnaire desdits chemins ou son délégué, aux conditions qu'il détermine:

- les véhicules de surveillance, de contrôle et d'entretien de ces chemins;

- les véhicules des riverains et de leurs fournisseurs;

- les véhicules affectés au ramassage des immondices.

22quinquies 2. - Les usagers de ces chemins ne peuvent se mettre mutuellement en danger ni se gêner. Ils doivent redoubler de prudence en présence d'enfants et ne peuvent entraver la circulation sans nécessité.

Les jeux sont autorisés.

22quinquies 3. - Lorsqu'il est fait usage de signaux F99b et F101b, les usagers empruntent la partie du chemin qui leur est désignée. Ils peuvent toutefois circuler sur l'autre partie du chemin à condition de céder le passage aux usagers qui s'y trouvent régulièrement.]

(A.R. 9.10.1998, art. 4; entrée en vigueur: 1.11.1998" ) »

**Art. : 12.24. Signaux F99b et F101b. -** Chemin réservé à la circulation des piétons, cyclistes et cavaliers avec l'indication de la partie du chemin qui est affectée aux différentes catégories d'usagers.



F99b

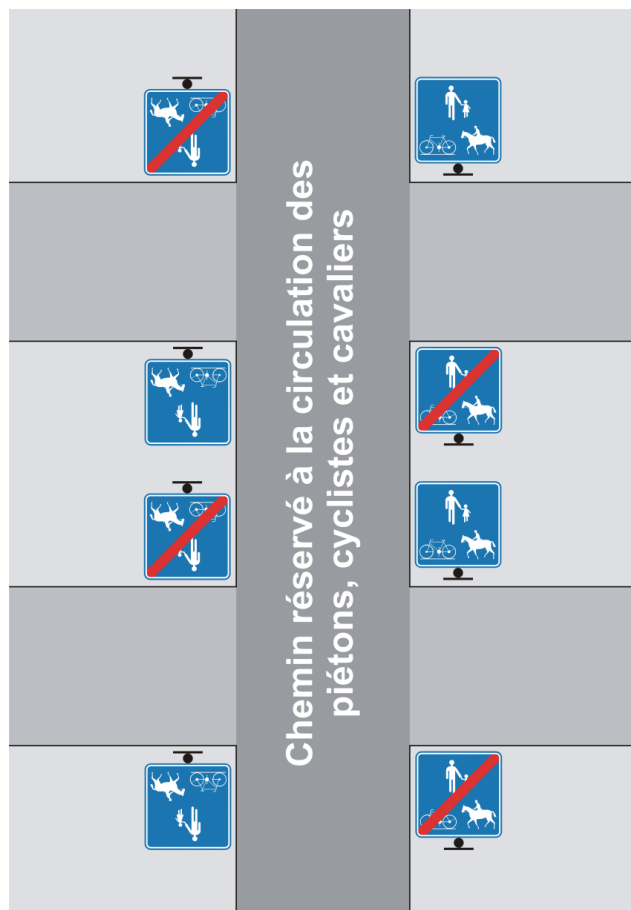


F101b

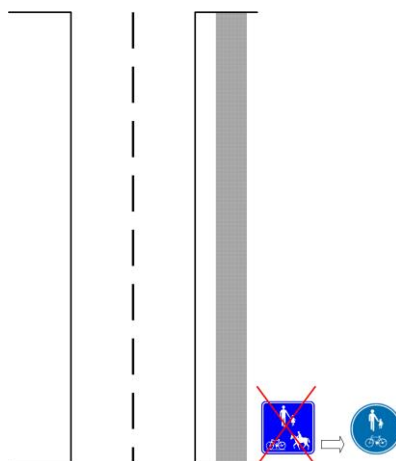
- 1° Les signaux ont pour dimensions minimales 0,40 m de côté.
- 2° Ils ne peuvent être complétés par aucun panneau additionnel.
- 3° Le cas échéant, les symboles des usagers sont inversés sur ces signaux.
- 4° Ils ne peuvent pas être utilisés pour signaler une zone piétonne.
- 5° L'espace réservé à chaque catégorie d'usagers doit apparaître clairement.

Commentaire:

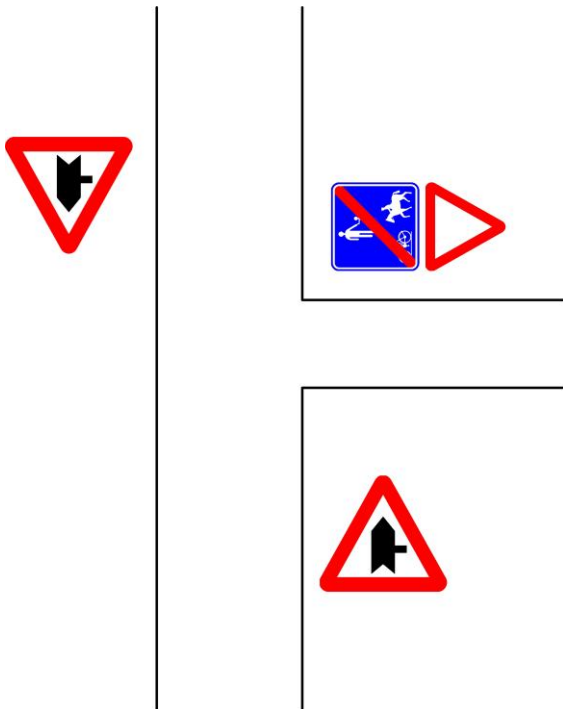
1/ Les signaux F99b et F101b doivent obligatoirement aller de pair. Le F99b est répété après chaque carrefour et le F101b chaque fois avant le carrefour suivant.  
Exemple :



Les signaux D9 et D10 ne s'appliquent qu'à une partie de la voie publique contrairement aux signaux F99a et F99b qui s'appliquent à l'ensemble de la voie publique.



2/ Exemple de signalisation de priorité dans un carrefour avec un chemin réservé aux piétons, cyclistes et cavaliers.

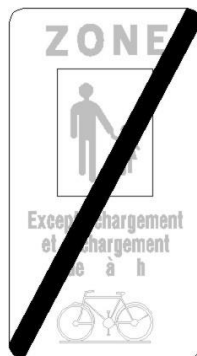


3/ Le placement du signal F99 ne se justifie que dans les voiries où l'habitat reste exceptionnel.

Art. : 12.25. - Signaux F103 et F105. - Commencement et fin de zone piétonne.



F103



F105

1° Ces signaux ont pour dimensions minimales 0,60 m x 0,90 m. Ces dimensions peuvent être réduites à 0,40 m x 0,60 m compte tenu des circonstances locales.

2° Ils ne peuvent être placés que si la zone connaît une activité commerciale ou touristique.

3° Les usagers qui ont accès à la zone piétonne, conformément à l'article 22 sexies 1.2° de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, sont indiqués en noir sur la partie inférieure blanche du signal et dans l'ordre suivant :

- les véhicules d'approvisionnement avec l'indication des heures d'accès, éventuellement les jours et les conditions éventuelles ;

- les taxis avec l'indication des heures d'accès et éventuellement les jours ;
- les cyclistes avec l'indication des heures d'accès et éventuellement les jours s'il échet.

### Commentaire:

Le Règlement général de la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique fixe les règles de circulation dans les zones piétonnes et notamment les personnes autorisées à y circuler.

#### « [Article 22sexies - Circulation dans les zones piétonnes

22sexies 1. - L'accès aux zones piétonnes est réservé aux piétons.

Toutefois:

1° peuvent accéder à ces zones:

- a) les [personnes handicapées] (A.R. 4.4.2003, art. 35) qui conduisent un véhicule mû par eux-mêmes ou équipé d'un moteur ne permettant pas de circuler à une vitesse supérieure à l'allure du pas;
- b) les véhicules de surveillance, de contrôle et d'entretien de cette zone et les véhicules affectés au ramassage des immondices;
- c) les véhicules prioritaires visés à l'article 37, lorsque la nature de leur mission le justifie;
- d) les véhicules des services réguliers de transport en commun;
- e) les conducteurs de véhicules dont le garage est situé à l'intérieur de ces zones et qui n'est accessible qu'en traversant ces zones;
- f) en cas d'absolue nécessité, les véhicules appartenant à des entreprises commerciales établies dans ces zones et uniquement accessibles qu'en les traversant, lorsque ces véhicules sont affectés à des livraisons et si ces livraisons constituent une activité principale de ces entreprises;
- g) en cas d'absolue nécessité, les véhicules destinés à effectuer des travaux dans ces zones.
- [h) les trains touristiques, les véhicules attelés, les cycles-taxis ;
- i) les véhicules employés dans le cadre d'activités médicales ou de soins à domicile.]

Dans les cas visés sous e) à [i)], les bénéficiaires doivent apposer sur la face interne du pare-brise de leur véhicule, un laissez-passer délivré par le bourgmestre ou son délégué ; pour les véhicules attelés et les cycles taxis, le conducteur doit détenir ce laissez-passer].(A.R.

18.12.2002, art. 2)

[j) les utilisateurs de patins à roulettes et de trottinettes] (sic A.R. 4.4.2003, art. 17; entrée en vigueur: 1.1.2004)

2° peuvent accéder à ces zones lorsque la signalisation routière le prévoit et selon les restrictions qui y figurent:

- a) les véhicules qui doivent charger ou décharger dans lesdites zones;
- b) les taxis qui ont une destination déterminée à l'intérieur de ces zones pour l'embarquement ou le débarquement de personnes;
- c) les cyclistes.

22sexies 2. - Dans ces zones, les piétons peuvent utiliser toute la largeur de la voie publique.

Les conducteurs qui sont admis à y circuler doivent le faire à l'allure du pas; ils doivent céder le passage aux piétons et au besoin s'arrêter. Ils ne peuvent mettre les piétons en danger ni les gêner.

Dans ces zones, les cyclistes doivent descendre de leur bicyclette lorsque la densité de circulation des piétons rend difficile leur passage.

Les jeux sont autorisés.

Le stationnement est interdit dans ces zones.] (A.R. 9.10.1998, art. 5; entrée en vigueur: 1.11.1998) »

**Art. 12.25bis** Signaux F99c et F101c. Chemin réservé à la circulation des véhicules agricoles, piétons, cyclistes et cavaliers.



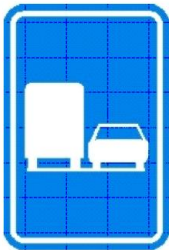
F99c



F101c

- 1° Ces signaux ont pour dimensions minimales 0,40 m de côté.
- 2° Ils ne peuvent être complétés par aucun panneau additionnel.
- 3° Ils ne peuvent pas être utilisés pour signaler une zone piétonne.

**Art. 12.26.** Signal F107.



Autorisation de dépasser par la gauche pour les conducteurs de véhicules et trains de véhicules affectés au transport de choses dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3,5 tonnes.

Commentaire :

Cette autorisation n'est pas d'application en cas de précipitations pour les véhicules et trains de véhicules affectés au transport de choses ayant une masse maximale autorisée supérieure à 7,5 tonnes. (Art. 17.2bis A.R.).

Signal F109.



Fin de l'autorisation de dépasser par la gauche pour les conducteurs de véhicules et trains de véhicules affectés au transport de choses dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3,5 tonnes.

Le signal F107 est placé et répété à droite.

Ce signal doit être répété après chaque carrefour et après chaque entrée d'une autoroute.

Ce signal doit avoir comme dimensions minimales 0,60 m x 0,90 m.

Le signal F109 est placé à droite et peut être répété à gauche.

Ce signal doit avoir comme dimensions minimales 0,60 m x 0,90 m.

#### Commentaire :

- Art. 17.2.7° (A.R.) : « hors agglomération, sur les voies publiques dont la chaussée comporte deux bandes de circulation dans la direction suivie, pour les conducteurs de véhicules et trains de véhicules affectés au transport de choses dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3,5 tonnes.

*Cette disposition n'est pas d'application en cas de dépassement de véhicules qui utilisent une bande de circulation qui est réservée pour des véhicules lents, ni à l'égard des tracteurs agricoles ».*

- Ces signaux ne concernent pas les véhicules affectés au transport de personnes.

A.R. 1<sup>er</sup> décembre 1975



#### **F111 Début d'une rue cyclable.**

La mention « Rue cyclable » sur le signal est facultative.



#### **F113 Fin d'une rue cyclable.**

La mention « Rue cyclable » sur le signal est facultative.

**Art. : 2.61. « rue cyclable » :** une rue qui est aménagée comme une route cyclable, dans laquelle des règles de comportement spécifiques sont d'application à l'égard des cyclistes,



mais dans laquelle les véhicules à moteur sont également autorisés. Une rue cyclable est signalée par un signal indiquant son début et un signal indiquant sa fin.

**Art. : 22novies – Circulation dans les rues cyclables**

Dans les rues cyclables, le cycliste peut utiliser toute la largeur de la voie publique lorsqu'elle n'est ouverte qu'à son sens de circulation et la moitié de la largeur située du côté droit lorsqu'elle est ouverte aux deux sens de circulation.

Toute rue cyclable est accessible aux véhicules à moteur. Ils ne peuvent toutefois pas dépasser les cyclistes. La vitesse ne peut jamais y être supérieure à 30 km/h.

**Art. : 13. Panneaux placés au-dessous des signaux routiers.**

**Art. : 13.1. Panneaux bleus (annexe 2 au présent arrêté).**

Les panneaux sont de forme rectangulaire, n'ont pas de liseré et portent une inscription ou un symbole en blanc.

Art. : 13.1.1. La largeur des panneaux suivants est approximativement la même que la largeur ou que le diamètre du signal au-dessous duquel ils sont apposés; leur hauteur est d'au moins 0,20 m.

1° Type I : indication d'une distance.



Type Ia



Type Ib

2° Type II : indication de la longueur d'une section de la voie publique.



Commentaire :

Les indications de distance seront arrondies à la dizaine ou centaine en fonction des distances.

3° Type III : indication de la nature du danger ou des circonstances dans lesquelles le signal est applicable.

4° Type IV : limitation d'une interdiction ou d'une obligation à certaines catégories de véhicules.

5° Type V : complément des signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement.



6° Type VI : indication : "Rappel".

Art. : 13.1.1/1 La largeur des panneaux du type IV est au maximum de 0,70 m et leur hauteur est d'au moins 0,20 m; les symboles tels que prévu à l'article 70.2.1.3° et 72.6 du règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, sont d'une hauteur minimale de 0,12 m et d'une largeur minimale de 0,20 m.



Art. : 13.1.2. La largeur des panneaux du type VII (complément des signaux de stationnement) est au maximum de 0,70 m et leur hauteur est d'au moins 0,20 m.



Type VIIa



Type VIIb



Type VIIc

Type VIId

Art. : 13.1.3. La largeur du panneau carré du type VIII est approximativement la même que la largeur ou que le diamètre du signal au-dessous duquel il est apposé.



Art. : 13.1.4. La largeur du panneau du type IX (indication d'un rétrécissement ayant l'importance d'une bande de circulation) est d'au moins 0,40 m et sa hauteur est d'au moins 0,60 m.



**Art. : 13.2.** Panneaux blancs (annexe 3 au présent arrêté).

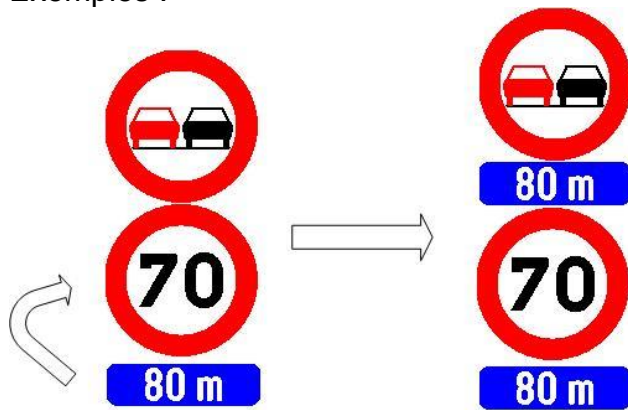
Les panneaux sont de forme rectangulaire, n'ont pas de liseré et portent une inscription ou un symbole en noir.

La largeur de ces panneaux est d'environ 0,10 m et leur hauteur est d'au moins 0,30 m.

Commentaire:

Si un panneau additionnel figure sous plusieurs signaux, il ne s'applique qu'à celui placé immédiatement au-dessus.

Exemples :



Seule la limitation  
à 70 km/h débute  
à 80 m.

Les 2 mesures débutent à 80 m.

## CHAPITRE III : LES MARQUES ROUTIERES

### Art. : 14. Marques longitudinales indiquant les bandes de circulation.

#### Art. : 14.1. Dispositions préliminaires.

1° Les marques longitudinales indiquant les bandes de circulation, prévues par l'article 72 du règlement général sur la police de la circulation routière, ne peuvent être tracées que si la largeur des bandes de circulation est d'au moins 2,75 m, sauf à l'approche d'un carrefour ou dans des cas particuliers.

2° Si des dispositifs réfléchissants sont placés pour rendre les marques longitudinales plus apparentes, ils sont espacés d'environ :

- 4,00 m pour une ligne continue;
- 12,50 m pour une ligne discontinue;
- 7,50 m pour une marque d'approche.

#### Commentaire:

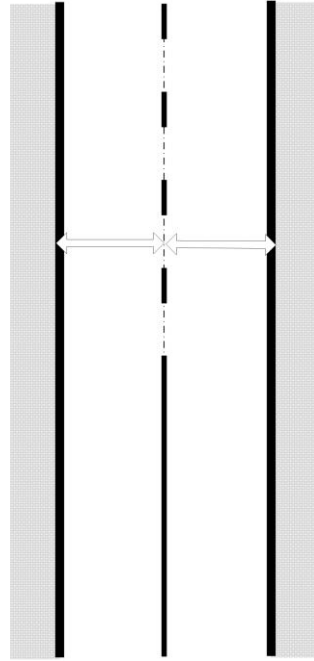
1/ Rappel : la division de la chaussée en bandes de circulation a pour effet d'interdire le stationnement (art 25.1.9° du Règlement général de la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique)

Nous conseillons d'éviter d'établir les marquages routiers sur les joints car ils disparaissent rapidement.

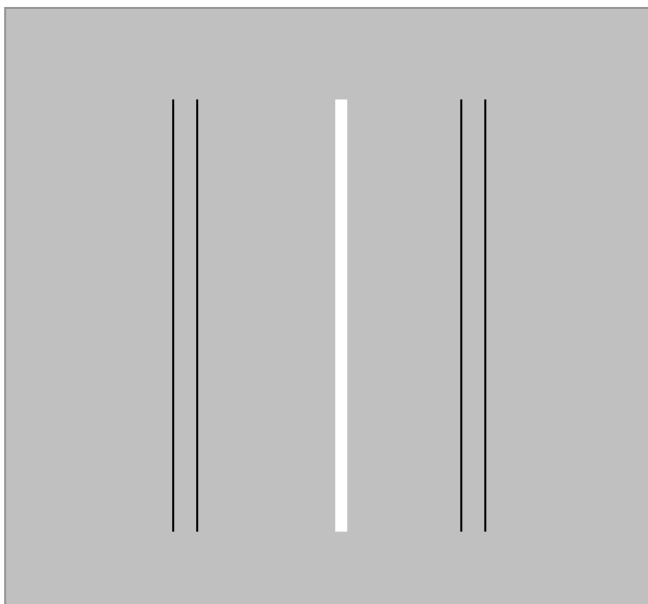


2/ En fonction des limitations des vitesses, il est recommandé les largeurs de bandes suivantes, marquages compris:

- + 90 km/h : 3.5 m
- 90 km/h : 3.25 m
- 70 km/h : 3 m
- Centre ville ou agglomération sans transports en commun ou camions 2.75 m



**Art. : 14.2. Ligne continue.**



La largeur de cette ligne est d'environ :

- 0,20 m sur les autoroutes;
- 0,15 m sur les autres routes.

Si une ligne continue est tracée dans les virages ou au sommet des côtes des chaussées à deux ou trois bandes de circulation, elle ne peut être interrompue que dans les carrefours.

### Commentaire:

On n'utilisera pas une ligne continue pour interdire le demi-tour dans un carrefour dès l'instant où ce marquage doit être coupé par des conducteurs venant des voies latérales

Si une ligne blanche continue doit être interrompue à hauteur d'un accès carrossable, il y a lieu de réduire au maximum la longueur de cette interruption

D'autre part, en ce qui concerne l'interruption des lignes blanches continues, nous insistons sur l'application de l'article 14.2 qui précise que si une ligne continue est tracée dans les virages ou au sommet des côtes des chaussées à deux ou trois bandes de circulation, elle ne peut être interrompue que dans les carrefours. Trop souvent, il apparaît que la ligne blanche continue est interrompue systématiquement à hauteur des accès carrossables même si la visibilité est insuffisante.

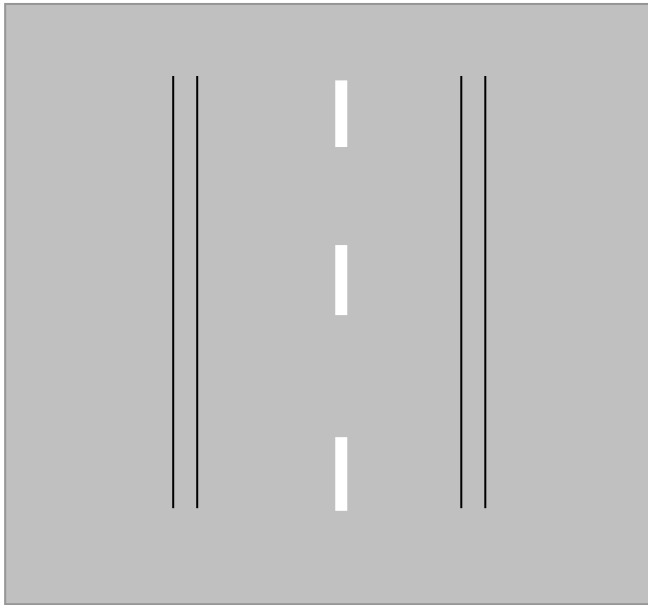
Lorsque les accès sont nombreux et que la ligne en devient discontinue il faudra procéder alors au placement de signaux C 35 pour interdire le dépassement.



C35



**Art. : 14.3. Ligne discontinue**



La largeur de cette ligne est d'environ :

- 0,20 m sur les autoroutes;
- 0,15 m sur les autres routes.

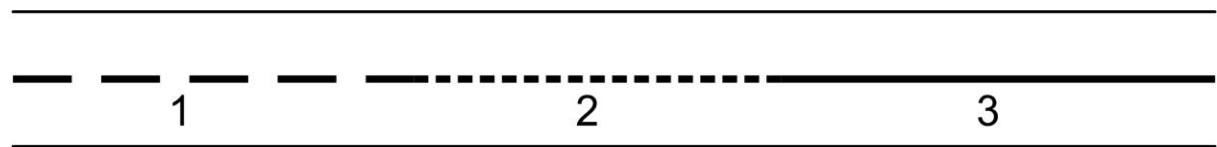
1° Les traits ont une longueur d'environ 2,50 m et sont espacés d'environ 10 m.

2° Marque d'approche.

La marque d'approche est une ligne discontinue tracée à l'approche d'une ligne continue. Elle est constituée de traits d'une longueur d'environ 1,00 m et espacés d'environ 1,50 m. Cette marque n'est pas obligatoire dans les agglomérations et à proximité des carrefours.

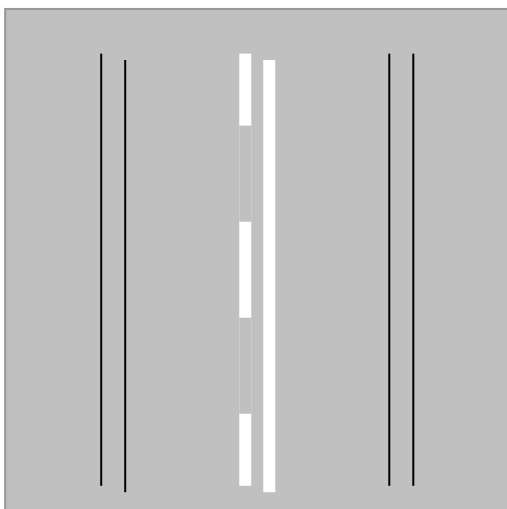
**Commentaire:**

Nous ne pouvons que préconiser le tracé de ce marquage pour avertir les conducteurs de l'approche d'une ligne blanche continue



LEGENDE 1= ligne discontinue  
2= marque d'approche  
3= ligne continue

**Art. : 14.4.** Ligne continue et ligne discontinue juxtaposées.



La largeur de ces lignes est d'environ :

- 0,20 m, avec un écart d'environ 0,20 m entre celles-ci sur les autoroutes;
- 0,15 m, avec un écart d'environ 0,10 m entre celles-ci sur les autres routes.

**Art. : 14.5.** Marques longitudinales indiquant une bande de circulation réservée aux véhicules des services publics réguliers de transport en commun et aux véhicules affectés au ramassage scolaire.

Cette ligne discontinue est constituée de traits d'une largeur d'environ 0,30 m, d'une longueur d'environ 2,50 m et espacés d'environ 1,00 m. Dans la bande réservée à ces véhicules, le mot "BUS" doit être répété après chaque carrefour, conformément à la planche 1 de l'annexe 4 au présent arrêté.

**Commentaire:**

Cette mesure entraîne une interdiction de stationner. Dès lors, si le stationnement doit rester possible, il faut que la chaussée ait au moins 8 mètres de largeur (bande bus 3m, circulation générale 3m, stationnement 2m).

**Art. : 14.6.** Délimitation du site spécial franchissable réservé aux véhicules des services réguliers de transport en commun.



F18



La largeur de la ligne blanche continue délimitant le site spécial franchissable est d'environ 0,20 m.

Elle est tracée sur toute la longueur du site, sauf aux endroits où il est fait usage des marques prévues à l'article 19.7.

Des inscriptions conformes à la planche 11 de l'annexe 4 au présent arrêté peuvent être apposées sur le site spécial franchissable.

**Commentaire:**

Pour matérialiser la continuité des sites spéciaux franchissables **à l'intérieur des carrefours**, on utilisera le marquage en damier plutôt que les lignes continues prévues à l'article 72.6 (A.R.)

**Art. : 15. Marques longitudinales provisoires indiquant les bandes de circulation.**

**Commentaire:**

L'art. 73 (A.R.) :

« **Article 73. - Marques longitudinales provisoires indiquant les bandes de circulation.**

*73.1. Des marques provisoires pour canaliser la circulation à l'occasion de travaux sont constituées soit par des lignes continues ou discontinues de couleur orange, soit par des clous de couleur orange.*

*Les lignes continues et discontinues de couleur orange ont la même signification que les lignes continues et discontinues visées aux articles 72.2. et 72.3.*

*Lorsqu'il est fait usage de clous, les marques peuvent consister en :*

*1° une ligne continue ;*

*2° une ligne discontinue.]*

*73.2. Une ligne continue est constituée par des clous de couleur orange placés à des distances courtes et régulières les uns des autres.*

*Cette ligne a la même signification que la ligne continue de couleur blanche visée à l'article 72.2.*

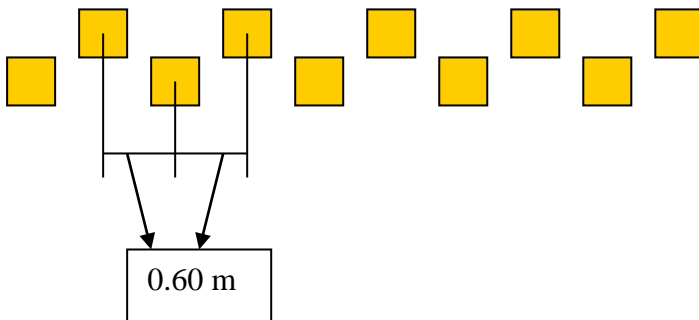
*73.3. Une ligne discontinue est constituée par des clous de couleur orange placés en groupe. Dans chaque groupe, les clous sont placés à des distances courtes et régulières les uns des autres.*

*Une distance sensiblement plus grande sépare les groupes successifs. Cette ligne a la même signification que la ligne discontinue de couleur blanche visée à l'article 72.3.*

*73.4. Les marques provisoires rendent sans effet les autres marques longitudinales de couleur blanche tracées au même endroit. »*

1) La ligne continue est réalisée :

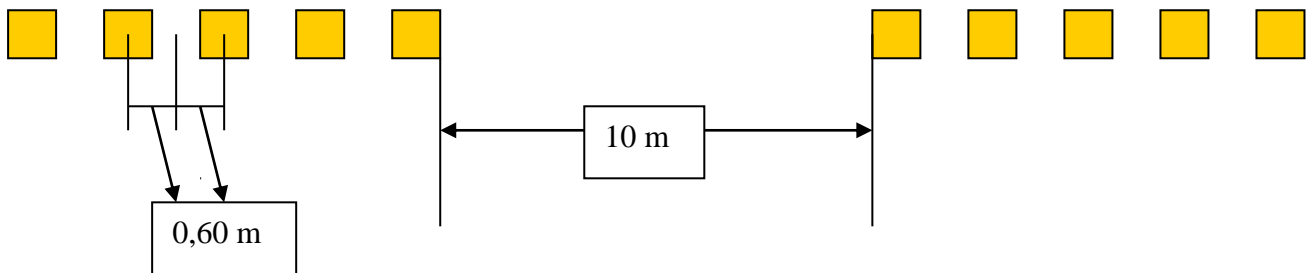
- soit par deux rangées de clous de couleur orange en quinconce. L'espacement entre un clou d'une rangée et les clous les plus proches de l'autre rangée est d'environ 0,60 m, conformément à la planche 2 de l'annexe 4 au présent arrêté;



- soit par une ligne continue de couleur orange d'une largeur d'environ 0,20 m sur autoroute et 0,15 m sur les autres routes.

2° La ligne discontinue est réalisée :

- soit par des groupes de cinq clous de couleur orange. Les clous sont espacés d'environ 0,60 m, les groupes sont espacés d'environ 10 m conformément à la planche 2 de l'annexe 4 au présent arrêté;



- soit par une ligne discontinue de couleur orange d'une largeur d'environ 0,20 m sur autoroute et 0,15 m sur les autres routes tracée conformément aux dispositions de l'article 14.3.

#### Commentaire:

Le législateur prévoit l'usage de clous de couleur orange ou de marquages de couleur orange d'une largeur d'environ 0,20 m sur autoroute et 0,15 m sur les autres routes. La pratique nous amène à devoir constater que, pour des raisons techniques, les clous de couleur orange se détachent rapidement de la route et sont éparpillés après quelques jours de chantier. Nous conseillons donc l'usage des marques routières de couleur orange.



**Il est impératif, durant toute la période du chantier, de maintenir ces marquages bien visibles.** A la fin du chantier, ces marquages doivent nécessairement être effacés pour éviter toute confusion.

D'autre part, dans la mesure du possible et pour éviter toute équivoque de la part des automobilistes, il est conseillé de faire effacer les marquages blancs existants qui peuvent prêter à confusion.

Rappelons que seuls les marquages longitudinaux peuvent être tracés en orange et non pas les marquages transversaux tels que les passages pour piétons

**Art. : 16. Marques longitudinales indiquant une piste cyclable.**

1° Les marques longitudinales indiquant une piste cyclable doivent être apposées aux carrefours

lorsque la piste cyclable fait partie d'une voie publique signalée par les signaux B9  ou B15  et qu'une piste cyclable se prolonge au-delà du carrefour.

Elles peuvent l'être dans les mêmes conditions lorsque la piste cyclable fait partie d'une voie

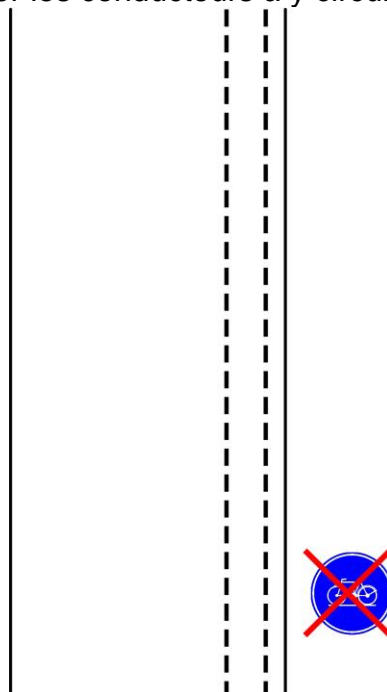
publique signalée par les signaux B1 , B5  ou B17 .

2° La ligne discontinue est constituée de traits d'une largeur d'environ 0,15 m, d'une longueur d'environ 1,25 m et espacés d'environ 1,25 m.

**Commentaire:**

1/ Concernant la largeur des pistes cyclables, il y a lieu de faire référence aux 3 Régions et à l'IBSR.

2/ Pour rappel, il faut une largeur suffisante de chaussée pour établir ce marquage longitudinal pour ne pas obliger les conducteurs à y circuler.

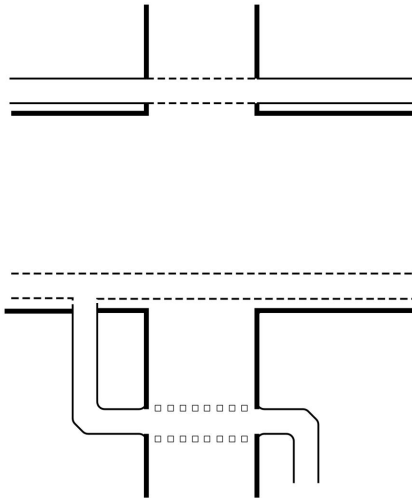


3/ Marquage de la piste cyclable dans et aux abords des carrefours

a/ Dans les carrefours, c'est le marquage constitué de traits discontinus parallèles qui est utilisé.

En dehors des carrefours, ce sont les marques signalant les passages pour conducteurs de bicyclettes et conducteurs de cyclomoteurs à 2 roues telles que prévues à l'art. 18. 4 qui seront utilisées.

Voir dessin ci-dessous :



b/ Pour matérialiser une piste cyclable en bordure immédiate de la chaussée, on va utiliser de préférence le marquage constitué de traits discontinus. Pour les pistes cyclables séparées physiquement de la chaussée, ce sont les signaux D7 ou D9 qui sont utilisés. Le D10 est utilisé pour les parties de la voie publique réservée à la circulation des piétons et des cyclistes. Contrairement au marquage et au D10, les signaux D7 et D9 permettent aux cyclistes, en circonstances particulières, de circuler dans les 2 sens sur la partie de la voie publique signalée de cette façon.

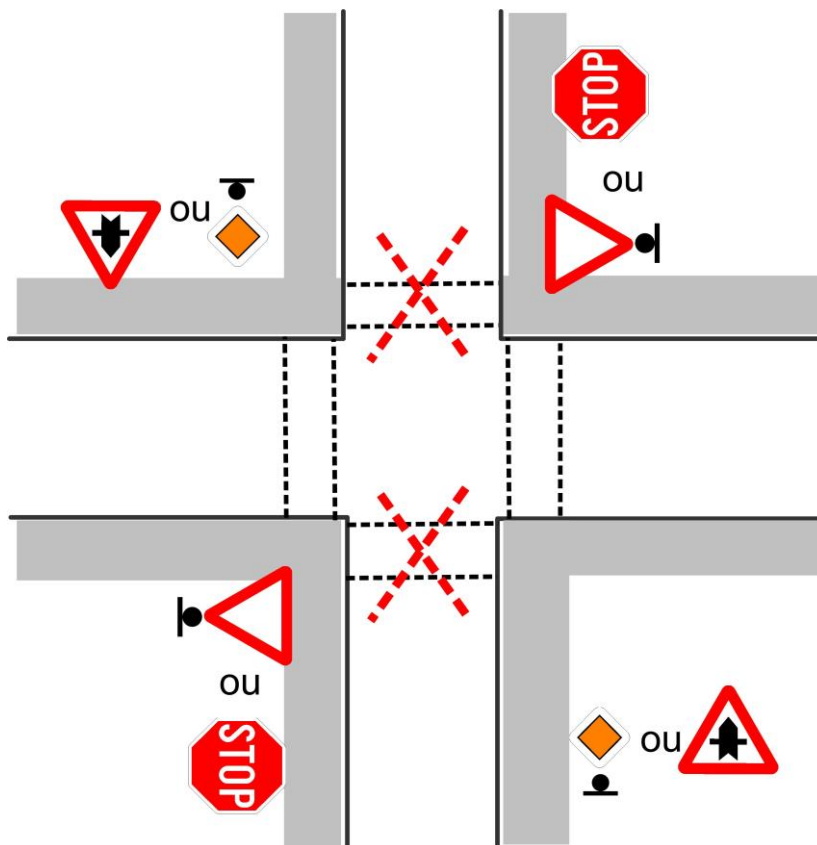
c/ L'Art. 12.4. bis de l'A.R. stipule :

*« Le conducteur qui traverse un trottoir ou une piste cyclable, doit céder le passage aux usagers de la route qui, conformément au présent arrêté, sont autorisés à circuler sur le trottoir ou la piste cyclable. ».*

Il y a donc contradiction entre la présence du signal B9 ou B15 qui donne la priorité aux conducteurs et le marquage transversal de la piste cyclable qui les oblige à céder le passage aux cyclistes qui y circulent.

Il est de ce fait préférable, dans le cas visé ci-après, de ne pas tracer la piste cyclable sur la partie du carrefour traversée par les automobilistes bénéficiant de la priorité (B9 ou B15).

Il est à noter d'ailleurs qu'en vertu du 2<sup>ème</sup> alinéa de l'article 16.1° du présent arrêté, ce marquage longitudinal n'est pas obligatoire dans le carrefour, lorsque la piste cyclable fait partie de la voie publique signalée par les signaux B1, B5 ou B17 .



L'illustration ci-dessous fait apparaître un marquage qui n'est pas conforme. La piste cyclable doit être constituée de deux lignes discontinues. En outre elle s'avère bien trop étroite.



#### 4/ Bande suggérée en marquage »

La photo ci-dessous fait apparaître un exemple d' « itinéraire cyclable ». Ces marquages ont pour but d'attirer l'attention des usagers sur la présence de cyclistes et d'ainsi d'amener les conducteurs à adapter leur comportement. Ce type de marquage peut être établi aux endroits où il y a un nombre important de cyclistes mais où l'espace n'est pas suffisant pour établir une piste cyclable.

Pour la sécurité des cyclistes, ce type de marquage n'est à prévoir qu'aux endroits où la vitesse est de 50 km/h maximum. Contrairement aux pistes cyclables, ces « itinéraires cyclables » n'ont aucun statut juridique. Le code de la route restant d'application, les voitures doivent circuler sur ces marquages et même y stationner. Les marquages utilisés ne peuvent se confondre avec les marquages réglementaires signalant les pistes cyclables.



#### 5/ Bande suggérée pour cyclistes en matériaux différenciés.

Une bande latérale constituée d'un revêtement différent (nature / couleurs) a pour but d'améliorer la sécurité des cyclistes en écartant les autres véhicules du bord de la chaussée.

Ce procédé – qui n'a pas de valeur réglementaire – pourra être utilisé quand la largeur de la chaussée ne permet pas la réalisation d'une piste cyclable réglementaire.

La circulation et le stationnement des voitures n'y sont pas interdits



## 6/ Revêtement de couleur

La visibilité de la piste cyclable peut être renforcée par un revêtement de couleur. Ce procédé ne modifie en rien les règles relatives à la piste cyclable et à son utilisation.



### **Art. : 17. Marques longitudinales indiquant le bord de la chaussée.**

#### Commentaire concernant l'article 75 (A.R.):

L'article 75 du Code de la route définit 2 types de marques longitudinales indiquant le bord de la chaussée:

1. Le bord réel de la chaussée (75.1.), indiqué par une ligne continue étroite (largeur d'environ 0,15 m en dehors des autoroutes d'après l'art. 17.1 de l'A.M.);
2. Le bord fictif de la chaussée (75.2.), indiqué par une ligne continue large (30 cm sur autoroute, 25 cm sur les autres routes avec bandes de circulation, 20 cm sur les routes sans bandes). La partie de la voie publique située au-delà de cette ligne est réservée à l'arrêt et au stationnement.

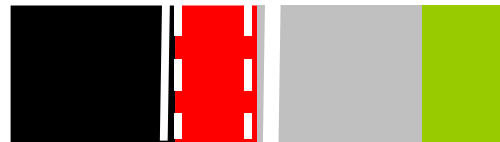
Le tracé du bord réel de la chaussée pose rarement de problèmes. De manière générale, il est intéressant de tracer le bord réel de la chaussée pour guider les usagers de la route notamment la nuit et par temps de brouillard.

Par contre, il y a fréquemment des erreurs concernant le tracé du bord fictif.

La combinaison de différentes parties de la voie publique telles que la chaussée, la piste cyclable (P.C.) et la bande d'arrêt et de stationnement entraîne différents cas particuliers résumés ci-après :



1



6



2



7



3



8



4



9



5



10



Chaussée



Piste cyclable



Bande de stationnement



Accotement



Cas particulier : certaines revues techniques proposent les combinaisons de marquages suivantes :



5 bis



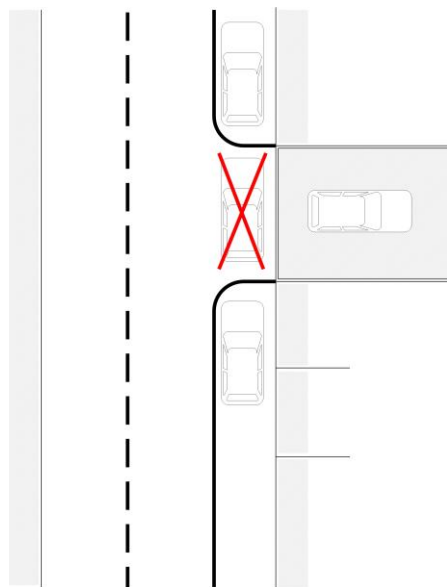
6 bis

Commentaire relatif au bord fictif:

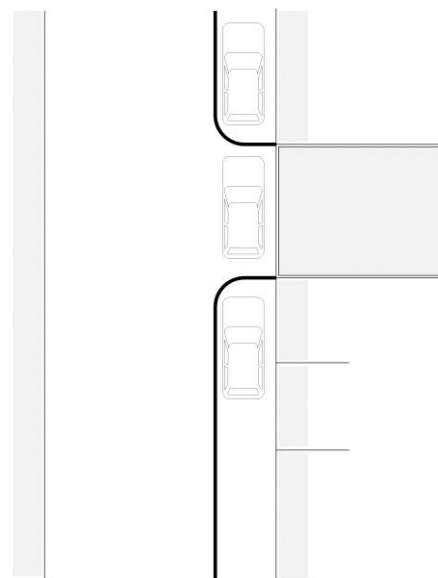
Il est conseillé d'interrompre ce marquage devant les garages pour attirer l'attention des conducteurs sur l'existence d'une interdiction de stationnement à ces endroits. Cette recommandation sera difficilement applicable lorsque de nombreux garages se succèdent, car, à ce moment là, le guidage engendré par le marquage devient quasi inexistant.

Cas particulier:

Quand la chaussée est divisée en bandes de circulation, le fait de créer une bande de stationnement autorise le stationnement. Si la bande est interrompue devant un garage, le stationnement devient interdit devant celui-ci.



Stationnement interdit, même pour l'utilisateur du garage



Stationnement autorisé uniquement pour l'utilisateur du garage

**Art. : 17.1. Bord réel.**

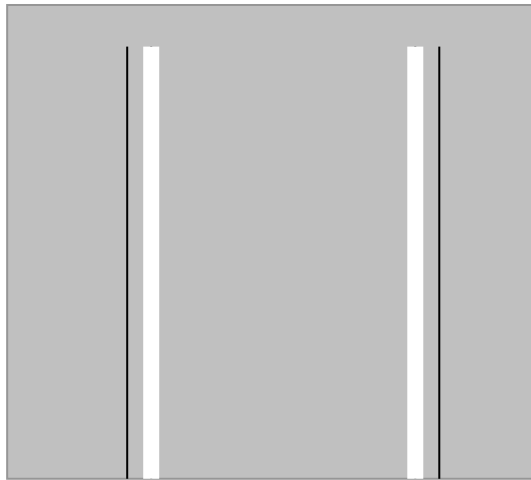
**Commentaire :**

L'art. 75.1. (A.R.) stipule :

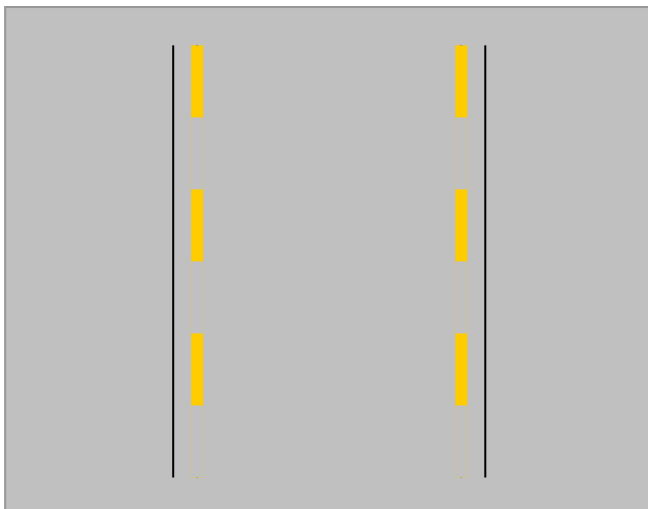
« *Marques indiquant le bord réel de la chaussée.*

*1° Une ligne continue de couleur blanche peut être tracée sur le bord réel de la chaussée, la bordure d'un trottoir ou d'un accotement en saillie pour les rendre plus apparents ».*

1° La largeur de la ligne continue de couleur blanche ou discontinue de couleur jaune, tracée au niveau de la chaussée est d'environ 0,15 m; sur les autoroutes cette largeur est d'environ 0,30 m.



2° La ligne discontinue de couleur jaune est constituée de traits d'une longueur uniforme comprise entre 0,50 m et 1,25 m. Les espaces entre les traits ont la même longueur que ceux-ci.



## Commentaire :

### Art. 75.1.2° (A.R.) :

*« Une ligne discontinue de couleur jaune peut être tracée sur le bord réel de la chaussée, la bordure du trottoir ou d'un accotement en saillie. Le stationnement est interdit sur la chaussée le long de cette ligne de couleur jaune. »*

Il y a lieu de préciser qu'il est interdit d'établir ce type de marquage aux endroits où une interdiction de stationner est déjà instaurée par une signalisation verticale ou lorsqu'une interdiction de stationner (et/ou d'arrêt) est d'application en vertu des règles générales des articles 24 et 25 du règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

### Art. 24 (A.R.) :

*« Article 24. - Interdiction de l'arrêt et du stationnement.*

*Il est interdit de mettre un véhicule à l'arrêt ou en stationnement à tout endroit où il est manifestement susceptible de constituer un danger pour les autres usagers de la route ou de les gêner sans nécessité, notamment:*

*1° sur les trottoirs et, dans les agglomérations, sur les accotements en saillie, sauf réglementation locale;*

*2° sur les pistes cyclables [abrogé] (A.R. 9.10.1998, art. 7; entrée en vigueur: 1.11.1998) [et à moins de 5 mètres de l'endroit où les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues sont obligés de quitter la piste cyclable pour circuler sur la chaussée ou de quitter la chaussée pour circuler sur la piste cyclable.] (A.R. 14.5.2002, art. 6; entrée en vigueur: 1.5.2003)*

*3° sur les passages à niveau ;*

*[4° sur les passages pour piétons, sur les passages pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues et sur la chaussée à moins de 5 mètres en deçà de ces passages] (A.R. du 20.7.1990, art. 10; entrée en vigueur: 1.1.1991);*

*5° sur la chaussée, dans les passages inférieurs, dans les tunnels et sauf réglementation locale, sous les ponts;*

*6° sur la chaussée à proximité du sommet d'une côte et dans un virage lorsque la visibilité est insuffisante;*

*7° aux abords des carrefours, à moins de 5 mètres du prolongement du bord le plus rapproché de la chaussée transversale, sauf réglementation locale;*

*8° à moins de 20 mètres en deçà des signaux lumineux de circulation placés aux carrefours, sauf réglementation locale;*

*9° à moins de 20 mètres en deçà des signaux lumineux de circulation placés en dehors des carrefours;*

*10° à moins de 20 mètres en deçà des signaux routiers.*

*Les dispositions des 9° et 10° ne sont pas applicables aux véhicules dont la hauteur, chargement compris, ne dépasse pas 1,65 m, lorsque le bord inférieur de ces signaux se trouve à 2 mètres au moins au-dessus de la chaussée.*

**Art. 25 (A.R.) :**

*Article 25. - Interdiction de stationnement.*

*25.1. Il est interdit de mettre un véhicule en stationnement:*

*1° à moins de 1 mètre tant devant que derrière un autre véhicule à l'arrêt ou en stationnement et à tout endroit où le véhicule empêcherait l'accès d'un autre véhicule ou son dégagement;*

*[2° à moins de 15 mètres de part et d'autre d'un panneau indiquant un arrêt d'autobus, de trolleybus ou de tram ;]*

*(A.R. 25.3.1987, art. 7; entrée en vigueur: 1.6.1987).*

*3° devant les accès carrossables des propriétés, à l'exception des véhicules dont le signe d'immatriculation est reproduit lisiblement à ces accès;*

*[4° aux endroits où les piétons et les cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues doivent emprunter la chaussée pour contourner un obstacle ;] (A.R. 20.7.1990, art. 11; entrée en vigueur: 1.1.1991).*

*5° à tout endroit où le véhicule empêcherait l'accès à des emplacements de stationnement établis hors de la chaussée;*

*6° aux endroits où le passage des véhicules sur rails serait entravé;*

*7° lorsque la largeur du passage libre sur la chaussée serait réduite à moins de 3 mètres;*

*8° en dehors des agglomérations sur la chaussée d'une voie publique pourvue du signal B9;*



B9

*9° sur la chaussée lorsque celle-ci est divisée en bandes de circulation, sauf aux endroits pourvus du signal E9a ou E9b;*



E9a E9b

*10° sur la chaussée, le long de la ligne discontinue de couleur jaune, prévue à l'article 75.1.2°;*

*11° sur les chaussées à deux sens de circulation, du côté opposé à celui où un autre véhicule est déjà à l'arrêt ou en stationnement, lorsque le croisement de deux autres véhicules en serait rendu malaisé;*

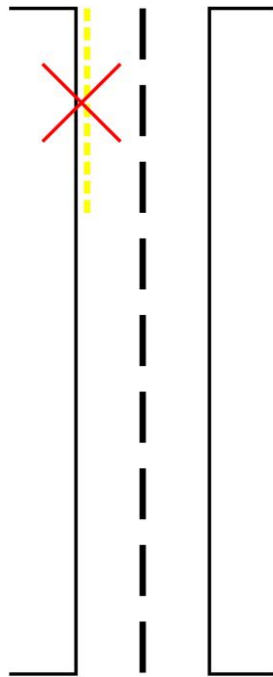
*12° sur la chaussée centrale d'une voie publique comportant trois chaussées;*

*13° en dehors des agglomérations, du côté gauche d'une chaussée d'une voie publique comportant deux chaussées ou sur le terre-plein séparant ces chaussées ;*

*[14° aux emplacements de stationnement signalés comme prévu à l'article 70.2.1.3°.c, sauf pour les véhicules utilisés par les personnes handicapées titulaires de la carte spéciale visée à l'article 27.4.1 ou 27.4.3.] (A.R. 4.4.2003, M.B. 8.5.2003, art. 20)*

*25.2. Il est interdit d'exposer sur la voie publique des véhicules en vue de la vente ou de la location. »*

Exemples pratiques où le tracé d'une ligne jaune discontinue ne s'indique pas :



1/ Il est donc interdit d'établir une ligne jaune discontinue sur le bord réel d'une chaussée munie de bandes de circulation. Le stationnement y est déjà interdit par application de l'article 25.1.9° du règlement général sur la police de la circulation routière.



Pour visualiser la zone interdite au stationnement, on peut préconiser l'utilisation d'une ligne blanche continue qui a pour effet de marquer le bord réel de la chaussée



2/ On constate, surtout dans des quartiers où le stationnement est important, que des lignes jaunes discontinues sont quelquefois tracées sur la bordure du trottoir à hauteur des entrées carrossables. Le but recherché est d'attirer l'attention des automobilistes sur la présence d'une entrée carrossable et d'éviter le stationnement abusif sur la chaussée. Il faut préciser que ce type de marquage interdit également le stationnement à l'utilisateur du garage, même si le numéro de plaque est reproduit sur la porte d'accès.



3/ Ici également, il est interdit d'établir une ligne jaune discontinue aux angles de ce carrefour. L'arrêt et le stationnement y sont déjà interdits par application de l'article 24.7° du règlement général sur la police de la circulation routière.

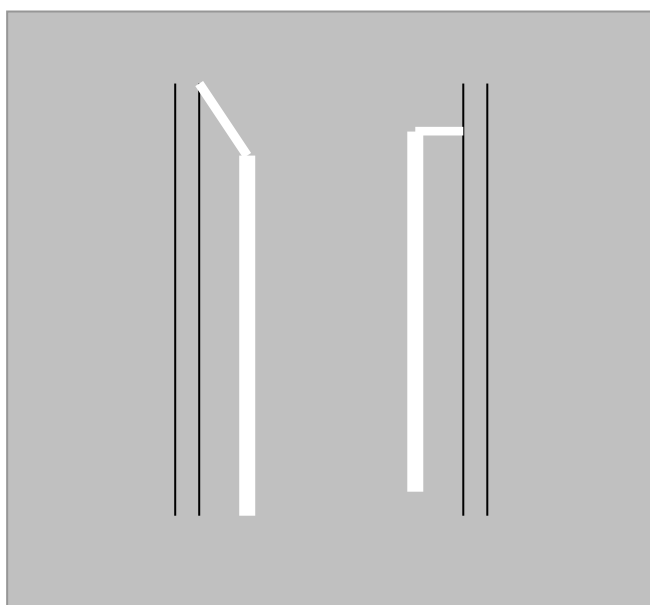
Si le gestionnaire souhaite améliorer la visibilité des bordures du trottoir au carrefour, il peut les recouvrir par une ligne blanche continue qui souligne le bord réel de la chaussée.



#### Art. : 17.2. Bord fictif.

Art. 75.2 (A.R.):

« Marques indiquant le bord fictif de la chaussée. Une large ligne continue de couleur blanche peut être tracée sur la chaussée pour marquer le bord fictif de celle-ci. La partie de la voie publique située au-delà de cette ligne est réservée à l'arrêt et au stationnement, sauf sur les autoroutes et les routes pour automobiles. Le début et la fin de cette zone de stationnement peuvent être indiqués par une ligne transversale continue de couleur blanche. »



La largeur de la ligne continue de couleur blanche est d'environ :

- 0,30 m sur les autoroutes;
- 0,25 m sur les autres routes avec bandes de circulation;
- 0,20 m sur les routes sans bandes de circulation.


**Commentaire :**

Voir article 17.

**Art. : 18. Marques transversales.**

**Art. : 18.1.** Ligne d'arrêt. La largeur de cette ligne est d'environ 0,50 m.

Cette ligne est tracée conformément à la planche 3 de l'annexe 4 au présent arrêté uniquement sur la largeur de la chaussée normalement utilisée par les conducteurs qui doivent marquer l'arrêt.

Lorsque cette ligne est tracée à un endroit où un signal B5  est placé, elle doit être située de manière telle que le conducteur arrêté devant elle ait une visibilité aussi étendue que possible sur la voie où les autres conducteurs ont la priorité sans qu'il se trouve pour autant immobilisé sur un passage pour piétons ou sur une piste cyclable.

Toutefois, lorsqu'à cet endroit des marques longitudinales indiquant une piste cyclable sont apposées, elle doit être tracée en deçà desdites marques et au besoin être répétée au delà desdites marques compte tenu des dispositions du précédent alinéa.

Lorsque les signaux lumineux sont placés au-dessus des bandes de circulation conformément à l'article 61.4.2, du règlement général sur la police de la circulation routière, la ligne d'arrêt est tracée au moins 5 mètres avant les feux.

*« 61.4.2. Les signaux lumineux sous forme de flèches sont placés au-dessus des bandes de circulation ou à droite.*

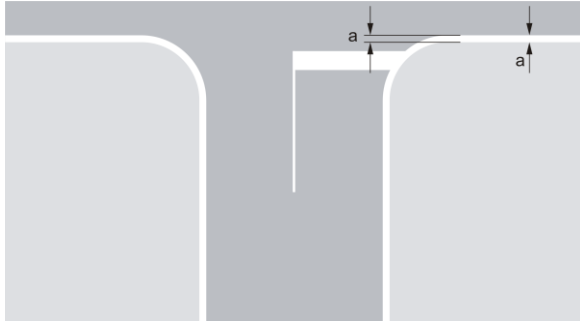
*Ils peuvent être répétés à gauche de même qu'à gauche de l'autre côté du carrefour. »*





Commentaire :

Il est à noter que la ligne d'arrêt du stop est légèrement décalée du bord réel qui serait tracé le long de la chaussée latérale.



**Art. : 18.2.** Ligne constituée par des triangles blancs.

Cette ligne est tracée à l'endroit où les conducteurs doivent, s'il y a lieu, s'arrêter pour céder le passage. Elle est tracée uniquement sur la largeur de la chaussée que ces conducteurs utilisent normalement.

Elle est constituée par des triangles aux bases juxtaposées dont le sommet est dirigé vers les conducteurs qui doivent céder le passage.

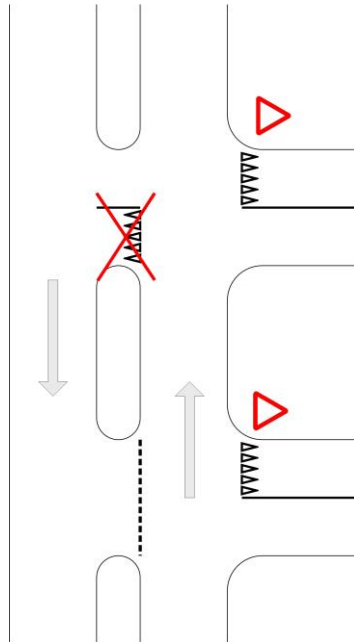
Ces triangles ont une hauteur d'environ 0,70 m et une base d'environ 0,50 m. Les médianes passant par les sommets précités doivent être espacées d'environ 0,70 m, cette distance étant mesurée parallèlement à la ligne des bases conformément à la planche 4 de l'annexe 4 au présent arrêté.

Cette ligne doit être située de manière telle que le conducteur arrêté devant elle ait une visibilité aussi étendue que possible sur la voie où les autres conducteurs ont la priorité sans qu'il se trouve pour autant immobilisé sur un passage pour piétons ou sur une piste cyclable.

Toutefois, lorsqu'à cet endroit des marques longitudinales indiquant une piste cyclable sont apposées, elle doit être tracée en deçà desdites marques et au besoin être répétée au delà desdites marques compte tenu des dispositions du précédent alinéa.

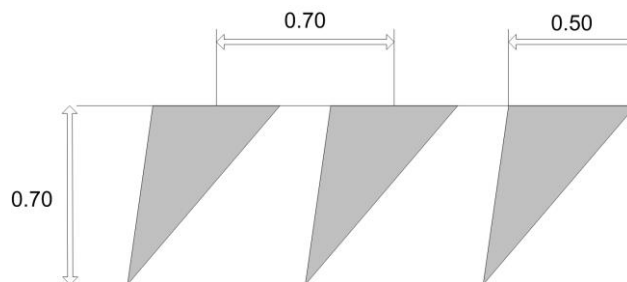
Commentaire :

1/ Ces marquages ne peuvent être tracés en l'absence du signal B1



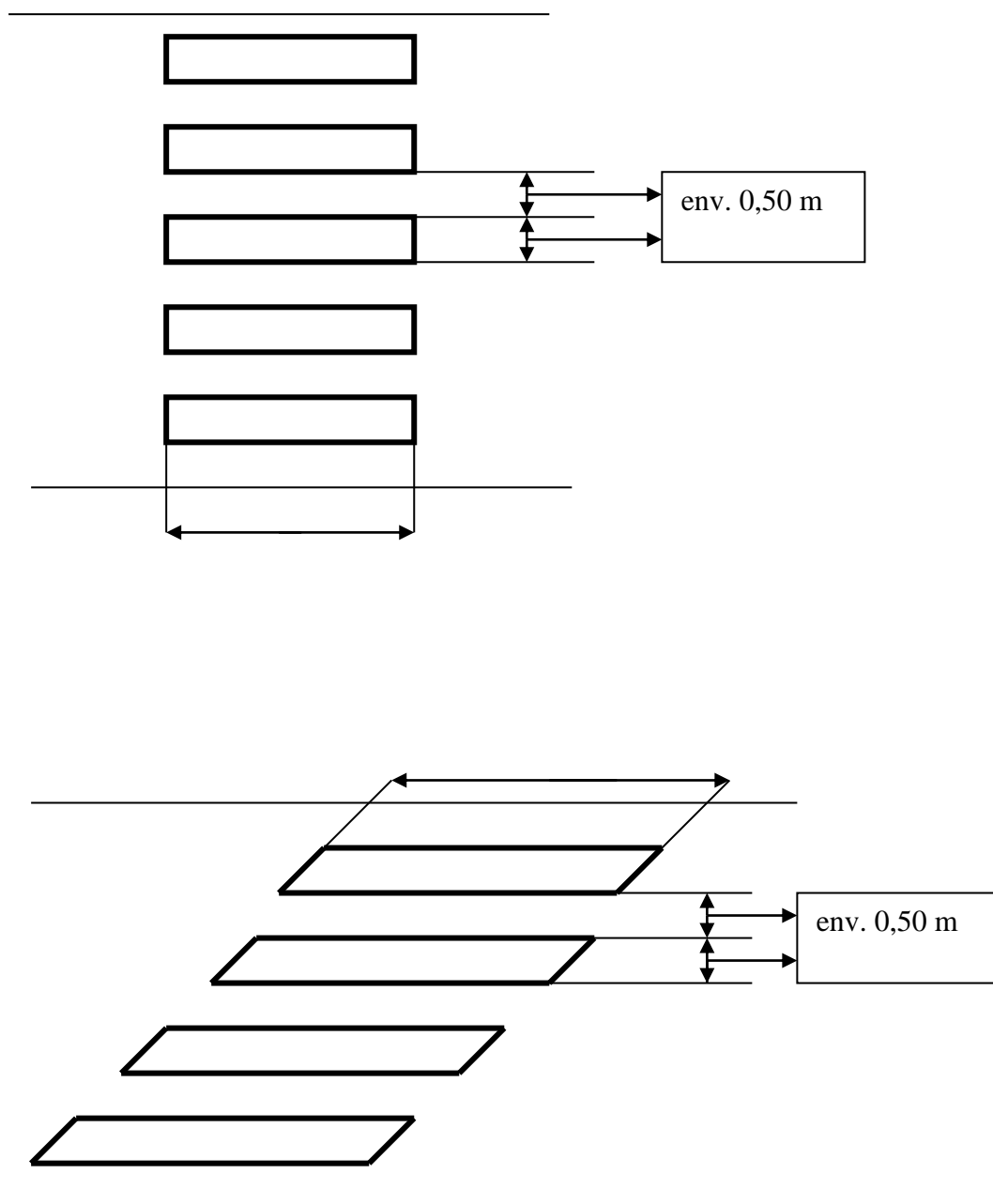
2/ Il est important de diriger les sommets des triangles vers les conducteurs qui doivent céder le passage.

La forme des triangles blancs doit être adaptée en fonction de la disposition des lieux



**Art. : 18.3.** Marques des passages pour piétons.

La largeur et l'écartement des bandes sont d'environ 0,50 m conformément à la planche 5 de l'annexe 4 au présent arrêté (voir ci-dessous).

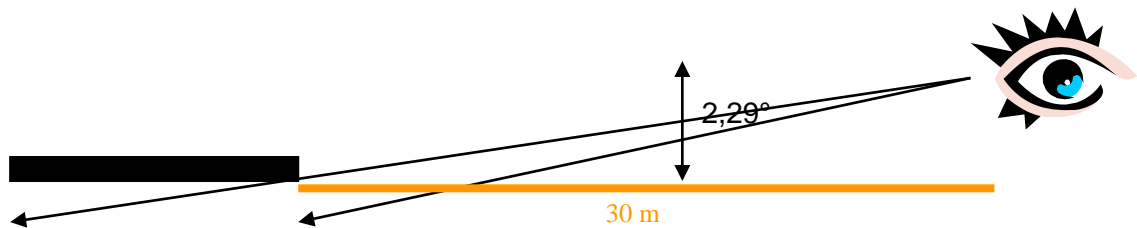


Elles ont une longueur d'au moins :

- 3,00 m sur les routes où la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 70 km/h;
- 4,00 m sur les routes où une vitesse supérieure à 70 km/h est autorisée.

### Commentaire :

1/ Il est indispensable de ne pas descendre en dessous des dimensions sous peine de rendre ces marquages peu visibles. Rappelons qu'à 30 m un automobiliste (voiture) observe la route sous un angle de 2,29° seulement.



2/ Nous souhaitons préciser, qu'il est impératif que les lignes blanches soient parallèles à la chaussée empruntée par l'automobiliste pour qu'il puisse, à longue distance, apercevoir ce passage sous la forme d'une « ligne discontinue transversale »

C'est ainsi que dans l'exemple ci-dessous, les lignes blanches, non parallèles à l'axe de la chaussée, ont dû être corrigées par la suite. Soulignons, par ailleurs, que le gestionnaire de la voirie aurait dû faire effacer les anciens marquages pour éviter toute confusion.



Dans l'exemple ci-dessous, les lignes blanches parallèles sont trop courtes et donc difficilement visibles à longue distance.



Dans certaines circonstances, notamment aux endroits où la fréquentation du passage pour piétons est importante en nombre, la longueur des lignes blanches parallèles peut être supérieure à 3 m (même si la vitesse autorisée est inférieure à 70 km/h). La longueur des rectangles (lignes) est proportionnelle à l'intensité de fréquentation. Ci-dessous, le passage est situé devant une grande école.



Dans ce cas précis, le marquage de la piste cyclable s'interrompt à hauteur du passage pour piétons.



3/ L'amélioration de la sécurité aux abords des passages pour piétons devrait être apportée en supprimant l'arrêt à moins de 5 m comme par exemple sur la photo ci-dessous.



4/ Nous attirons également l'attention des gestionnaires de voiries sur le fait que si un passage pour piétons est établi sur un aménagement surélevé, il ne devrait pas être contigu par rapport aux marquages indiquant la rampe du plateau. Sur la photo ci-dessous le passage pour piétons est difficilement perceptible vu sa proximité avec les marquages de la rampe du plateau.



Ces passages sont décrits à l'article 76.3. (A.R.) ; leurs dimensions figurent à l'article 18.3. de l'A.M.

Art 76.3. (A.R.):

*« Les passages pour piétons sont délimités par des bandes de couleur blanche, parallèles à l'axe de la chaussée. »*

Ce même arrêté ministériel préconise aussi, en ses articles 18.1 et 18.2, que la ligne d'arrêt ou la ligne constituée par des triangles blancs, doit être située de manière telle que le conducteur qui doit céder le passage ne se trouve pas pour autant immobilisé sur un passage pour piétons.

Le marquage d'un passage pour piétons a d'importantes répercussions juridiques aussi bien pour le piéton qui est obligé d'utiliser le passage que pour le conducteur, surtout à la lumière de la formulation de l'article 40.4.2.

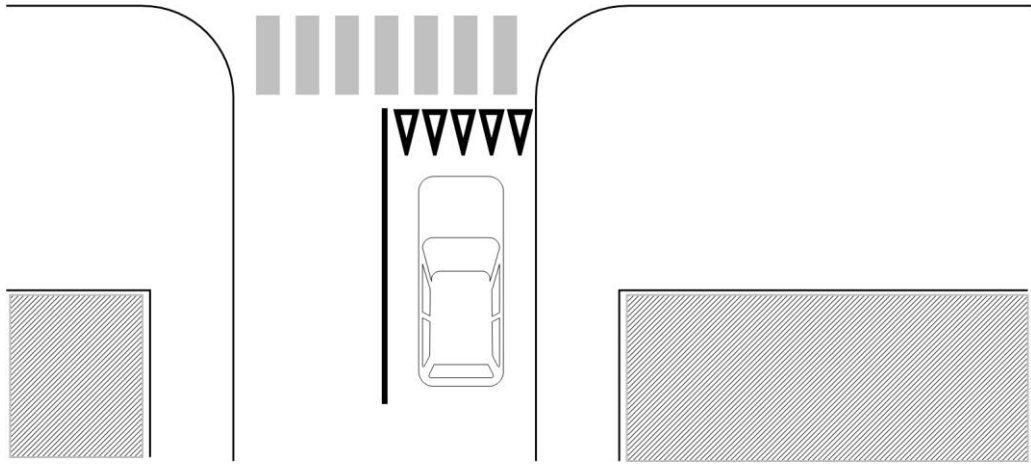
Art 40.4.2. (K.B.):

*« Aux endroits où la circulation n'est pas réglée par un agent qualifié ou par des signaux lumineux de circulation, le conducteur ne peut s'approcher d'un passage pour piétons qu'à allure modérée. Il doit céder le passage aux piétons qui y sont engagés ou sont sur le point de s'y engager. ] (A.R. 14-3-1996, art. 2; entrée en vigueur: 1.4.1996) ».*

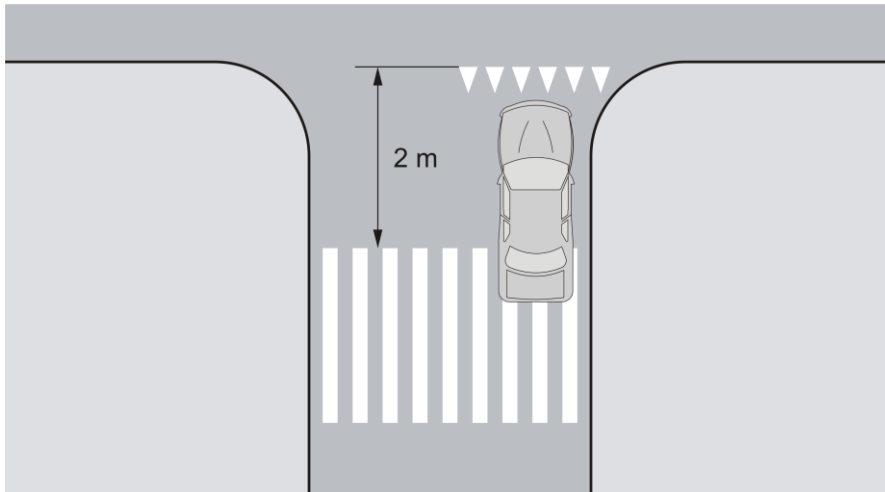
Voici quelques critères pour l'aménagement des passages pour piétons :

1/ Passage pour piétons aux carrefours :

le passage doit assurer la liaison logique la plus courte entre des itinéraires complémentaires (d'un trottoir ou accotement praticable à un trottoir ou accotement praticable, entre zones piétonnes, etc).

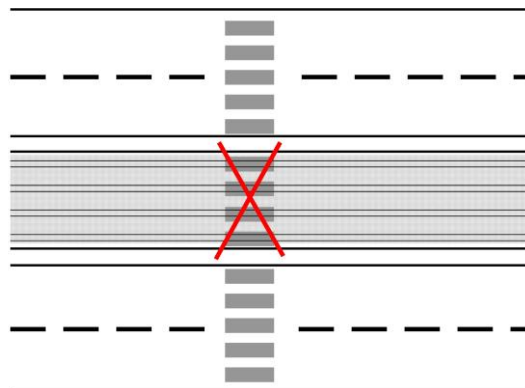


S'il n'est pas possible de tracer le passage pour piétons à + de 5 m de la ligne céder le passage, dans tous les cas on veillera à ce que le véhicule n'entrave pas complètement le passage pour piétons.



2/ Passage pour piétons traversant un site propre destiné aux trams :

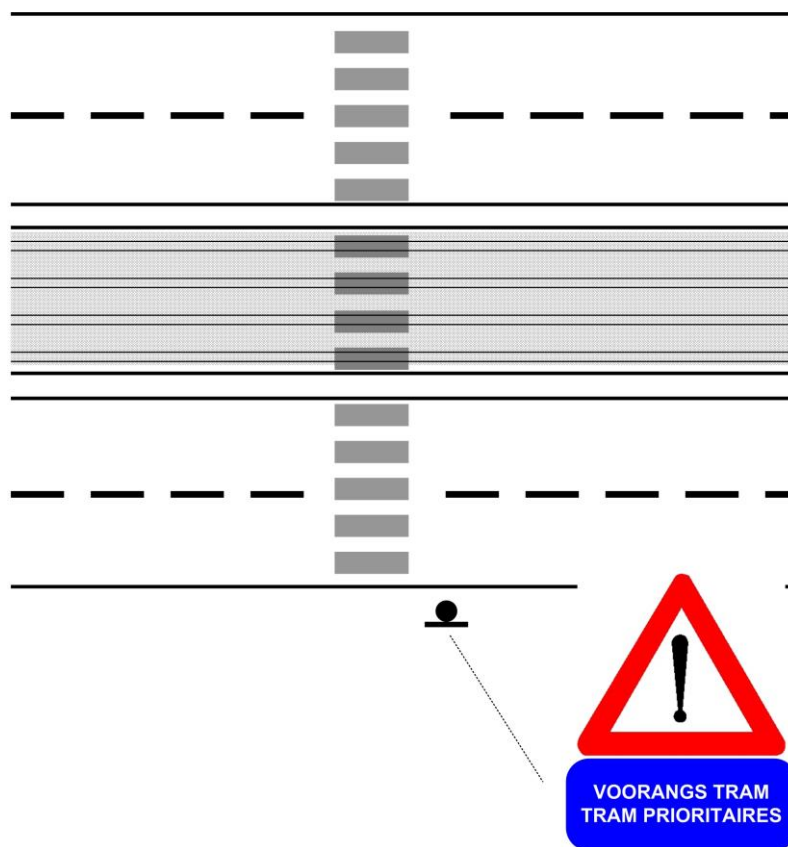
a/ Il est déconseillé de tracer le passage sur le site des trams car les piétons ont tendance à continuer leur traversée sans se soucier de l'arrivée des véhicules sur rails



b/ Quand les bus et les taxis utilisent un tel site, il est alors opportun de tracer le passage.



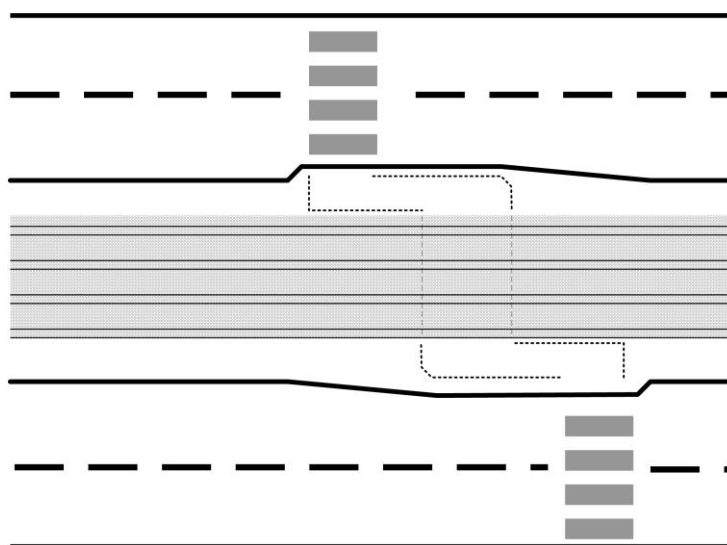
Toutefois, dans ces cas particuliers, on conseillera d'attirer l'attention des piétons sur la présence des trams au moyen de signaux A 51 complétés par la mention «Trams prioritaires »



Autre exemple



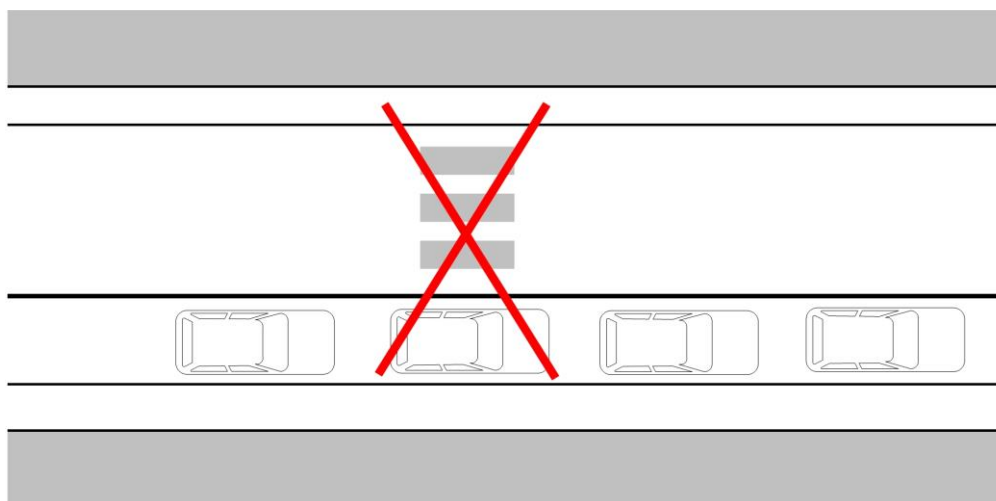
Lorsque le passage pour piétons est dangereux (par ex. la traversée de trams) celui-ci sera décalé pour créer une zone d'attente pour les piétons comme dans l'exemple ci-dessous.



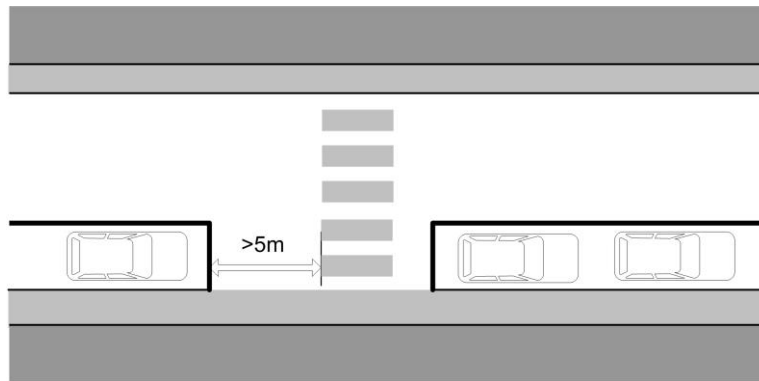
3/ Passage pour piétons en présence d'une bande de stationnement :

Le passage pour piétons ne traversera pas une bande réservée au stationnement.

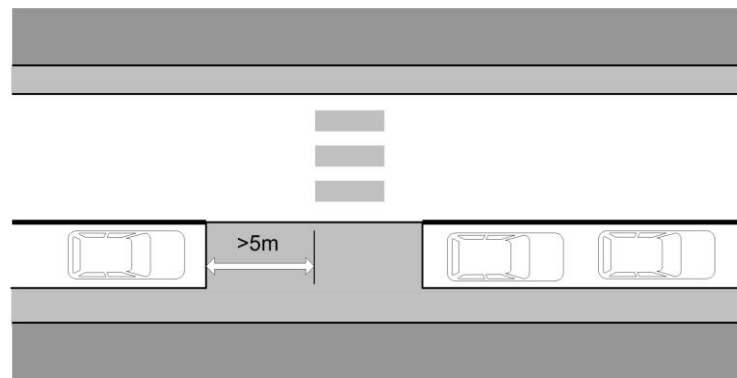
Solution à proscrire :



Solution acceptable :

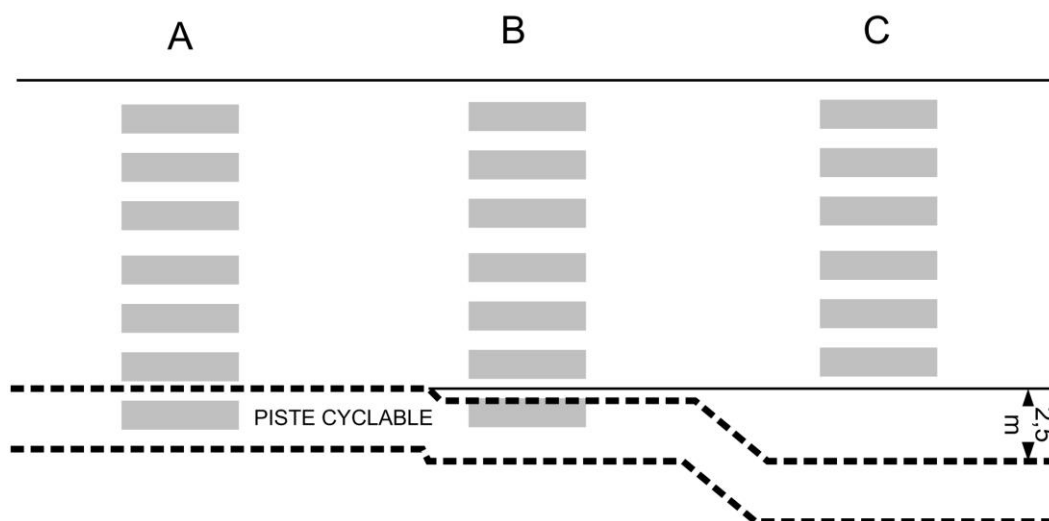


Solution idéale :



#### 4/ Passage pour piétons en présence d'une piste cyclable :

La piste cyclable sera traversée par le passage pour piétons sauf dans le cas où l'espace pour les piétons est suffisamment large entre la chaussée et la piste cyclable (cas C sur le dessin).



## 5/ Recommandation générale :

Un important élément d'appréciation est le taux de concentration de piétons qui traversent la chaussée : Par exemple en face ou à proximité d'écoles, d'hôpitaux, de parkings, de lieux de rencontre, de centres d'intérêt touristiques, de centres culturels, de homes pour personnes âgées, de services administratifs et d'autres points où l'on rencontre beaucoup de piétons.

## 6/ Recommandation émanant de publications de l'IBSR :

### « a/ Recommandations générales :

- le passage ne sera pas aménagé dans un virage ;
- le passage doit être bien visible en toutes circonstances. Le marquage doit être clairement perceptible sur la chaussée. Un éclairage approprié, éclairant particulièrement le passage est recommandé. L'éclairage public général sera dans la plupart des cas insuffisant pour faire ressortir un passage pour piétons ;
- les conditions de placement de la signalisation verticale (A21 - F49) figurent aux articles 7.6 et 12.13 du présent arrêté.

Il s'ensuit que les passages pour piétons doivent être signalés lorsque la vitesse maximale autorisée est supérieure à 70 km/h et que leur signalisation est en tout cas recommandée lorsque la vitesse est limitée à 70 km/h. Lorsque la vitesse est limitée à 50 km/h (notamment dans les agglomérations), il est recommandé de signaler les passages pour piétons au moins près des écoles et aux endroits où l'on rencontre beaucoup de piétons.

La transition entre le trottoir et la chaussée ne peut se faire par une dénivellation locale trop importante du trottoir ; cette dénivellation ne peut dépasser 20 mm par rapport au niveau de la chaussée ou d'un passage surélevé de même hauteur que le trottoir. Le passage à hauteur de terre-pleins centraux se fait sans dénivellation. Il conviendra d'être attentif au problème d'évacuation des eaux ; la longueur d'un passage pour piétons ne peut dépasser la largeur de deux voies de circulation ; si le passage est plus large, il y a lieu d'aménager un terre-plein central (aussi large que possible) ; il est en tout cas souhaitable de réduire localement la largeur de la chaussée en élargissant les trottoirs afin de permettre aux conducteurs et aux piétons d'avoir un contact visuel direct à hauteur du passage pour piétons.



Il n'est pas conseillé d'interrompre un passage pour piétons au milieu de la chaussée sans prévoir un aménagement pouvant les protéger physiquement :

- en dehors des agglomérations, il y a lieu d'utiliser, outre les signaux prescrits, un maximum de dispositifs infrastructurels et/ou de capteurs d'attention pour signaler la présence d'un passage pour piétons et pour en garantir la sécurité d'emploi. La présence de feux de circulation à ces endroits n'est pas absolument indispensable mais constitue bel et bien un élément de sécurité ;
- comme le passage pour piétons revêt un caractère obligatoire pour les piétons qui se trouvent à moins de 30 m, on évitera de tracer sur une section de voirie deux passages pour piétons à moins de 60 m l'un de l'autre, sauf cas exceptionnels comme dans un carrefour ou deux entrées d'écoles rapprochées par exemple ;
- les feux de circulation doivent tenir compte de la vitesse de marche des piétons, surtout des personnes âgées, qui est de 0,8 à 1,0 m par seconde. La vitesse de 1,2 m/s prescrite à l'article 4.1. de cet arrêté est un maximum absolu. Les piétons moins alertes n'atteignent en effet pas cette vitesse.

Les passages pour piétons demandent aussi à être régulièrement entretenus. Un passage en parfait état encourage les piétons à l'utiliser et incite les conducteurs à le respecter. Un passage pour piétons doit être contrôlé et éventuellement entretenu au moins une fois par an.

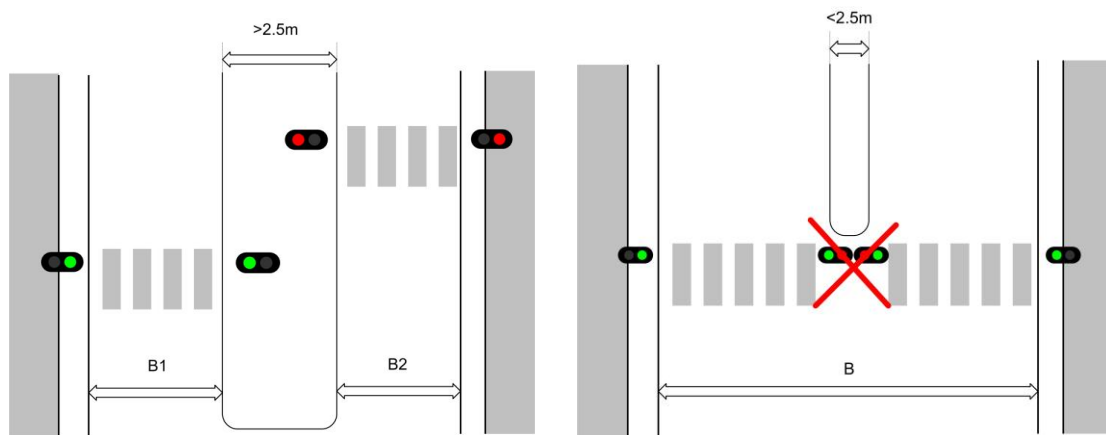
Il est également recommandé de procéder tous les cinq ans à une évaluation des passages pour piétons. Cette évaluation doit permettre de trouver l'implantation la plus appropriée d'un passage pour piétons en fonction de la modification de certaines circonstances. Elle permet aussi d'aboutir à la décision de supprimer des passages redondants qui ne remplissent pas leurs fonctions en matière de sécurité routière. »

Complémentairement à ce qui précède, s'agissant des passages pour piétons, on peut utilement se référer aux brochures de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière a.s.b.l., chaussée de Haecht 1405 – 1130 Bruxelles  
Tél. : 02/244.15.11 – Fax : 02/216.43.42  
E-mail : [info@ibsr.be](mailto:info@ibsr.be) - Internet : [www.ibsr.be](http://www.ibsr.be)  
intitulées :

« Passages pour piétons non protégés par des signaux lumineux de circulation »  
« Traversées piétonnes, recommandations pour une infrastructure favorable aux piétons »  
ainsi qu'aux « Dienstorder AWW 99/14 » et « Dienstorder AWW 2003/4 » du LIN en Région flamande ainsi qu'aux parutions du MET en Région Wallonne.

#### b/ Recommandation particulière

Lorsque la chaussée est très large et que le passage pour piétons est protégé par des signaux lumineux de circulation, ceux-ci seront établis de manière à assurer la traversée en deux temps, dans la mesure où il existe une zone d'attente protégée (min. 2,5 m).



**Art. : 18.4.** Marques des passages pour conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs à deux roues.

L'écartement entre les deux lignes discontinues est d'au moins 1,00 m conformément à la planche 6 de l'annexe 4 au présent arrêté.

Toutefois, cet écartement peut être ramené à 0,80 m au moins si la piste cyclable est à sens unique.

Ces lignes discontinues sont constituées de carrés ou de parallélogrammes d'environ 0,50 m de côté et espacés de 0,50 m.

Le marquage transversal doit être apposé lorsque les conducteurs de bicyclettes et cyclomoteurs à deux roues doivent traverser la chaussée en dehors du carrefour ou du rond-point.

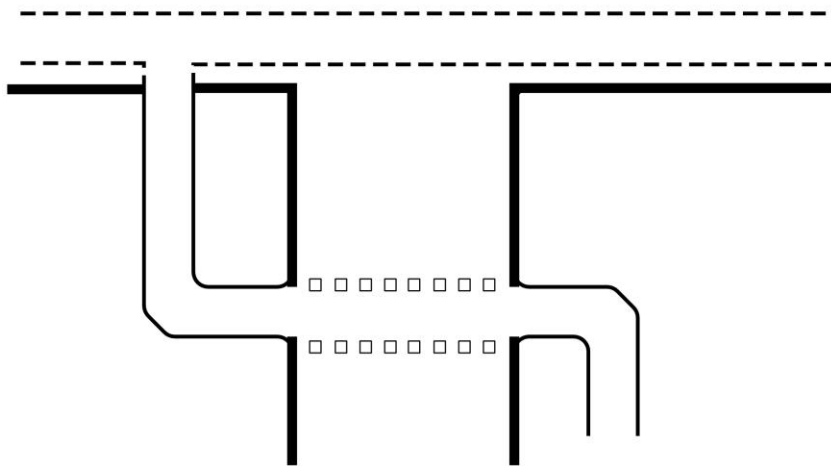
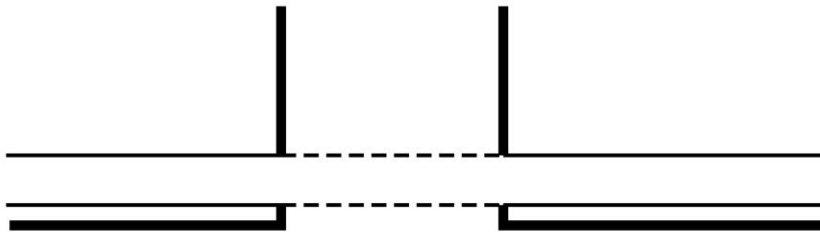
Il ne peut être apposé ni au carrefour même, ni au rond-point, lorsque les conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs à deux roues doivent suivre les mêmes règles de priorité que les autres conducteurs.

L'obligation de céder le passage à la circulation sur la voie publique qui est traversée, peut être

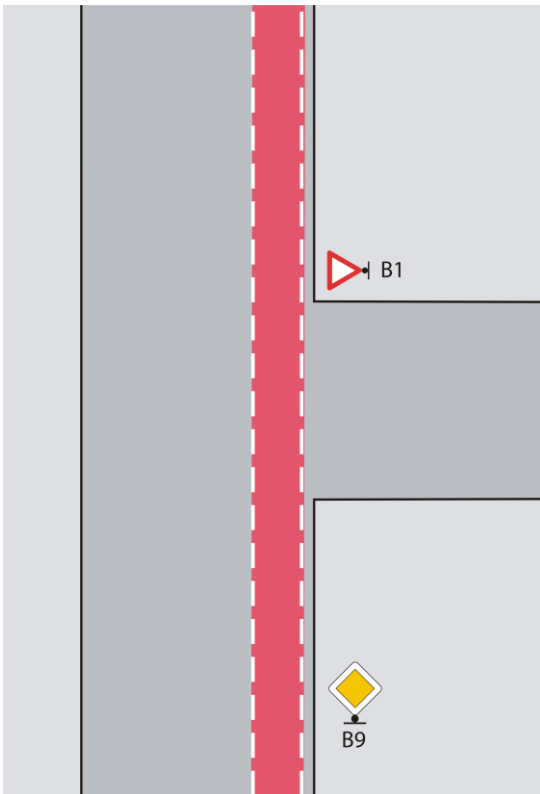
confirmée par le signal B1  ou B5 .

Commentaire :

1/ En résumé, la continuité de la piste cyclable dans le carrefour sera marquée par les marquages prévus à l'article 16. Par contre, la traversée décalée du carrefour sera matérialisée par les marquages prévus par cet article 18.4.



2/ On ne tracera le passage pour cyclistes et cyclomotoriste à 2 roues qu'aux endroits où les usagers concernés sont tenus de céder le passage en vertu de la signalisation ou des règles générales du code de la route





3/ Dans ce cadre, les parallélogrammes constituant ce passage tracé obliquement à l'axe de la chaussée, doivent être établis de manière telle que les automobilistes les aperçoivent de loin (Voir photo ci-dessous).



#### **Art. : 19. Autres marques.**

##### **Art. : 19.1. Flèches de sélection.**

1° La longueur de ces flèches est d'environ :

- 5,00 m sur les routes où la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 70 km/h; ces flèches sont tracées conformément à la planche 7 de l'annexe 4 au présent arrêté;
- 7,50 m sur les routes où une vitesse supérieure à 70 km/h est autorisée; ces flèches sont tracées (conformément à la planche 8 de l'annexe 4 au présent arrêté.

2° Chaque fois que la disposition des lieux le permet, trois flèches successives au moins doivent être tracées avant le carrefour. L'espacement entre les points homologues de ces flèches est en principe d'environ 20 m. La dernière flèche se trouve au maximum à 10 m du carrefour.

3° Dans le carrefour, l'espacement des flèches successives peut être diminué et adapté à la disposition des lieux. Ces flèches ont une longueur d'environ 5,00 m.

Commentaire:

Nous insistons sur cette partie de l'article 19.1 qui stipule que chaque fois que la disposition des lieux le permet, **trois flèches successives** au moins doivent être tracées avant le carrefour.

**Art. : 19.2.** Flèches de rabattement.

1° La marque d'approche visée à l'article 14.3.2° du présent arrêté peut être complétée par des flèches de rabattement dont le nombre est au minimum de quatre.

Dans ce cas, elles sont tracées sur les bandes de circulation qui disparaissent à la suite de la réduction du nombre de bandes ou qui ne peuvent plus être empruntées pour une raison quelconque.

Toutefois, sur les chaussées à deux bandes de circulation dans les deux sens, les flèches de rabattement sont tracées environ dans l'axe de la chaussée.

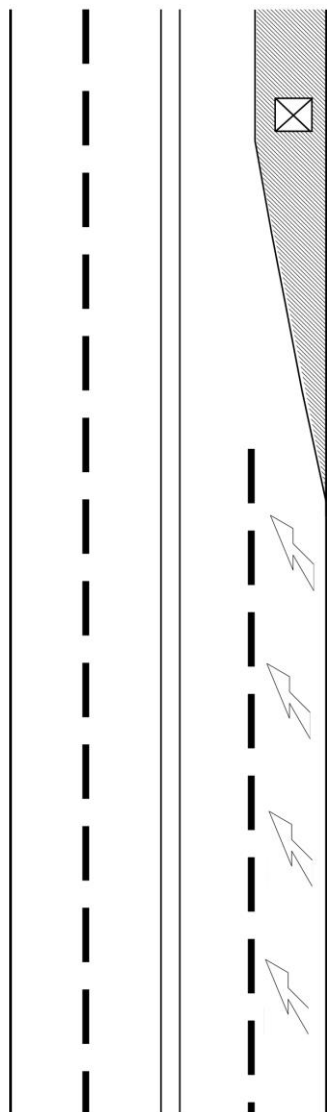
2° Les flèches de rabattement ont une longueur d'environ 5,00 m.

Les points homologues des flèches de rabattement successives sont espacés d'au moins 10 m; elles sont tracées conformément à la planche 9 de l'annexe 4 au présent arrêté..

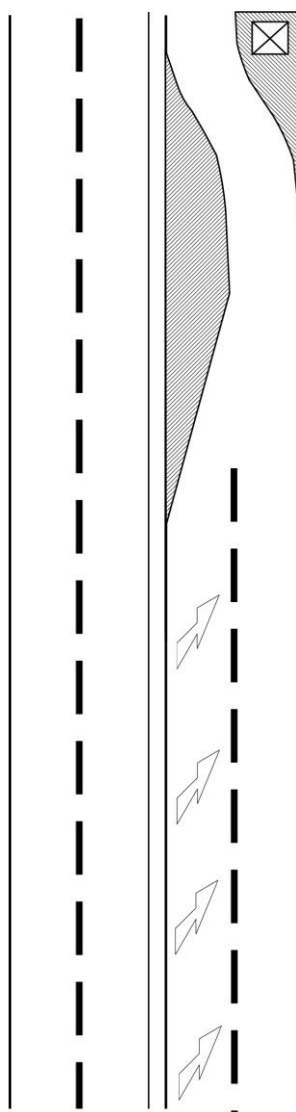
Commentaire:

1/ Lorsque la circulation s'effectue sur deux bandes de circulation et qu'il y a lieu de se rabattre sur une seule bande, il est conseillé d'effectuer ce rabattement vers la droite et non l'inverse.

**A déconseiller**

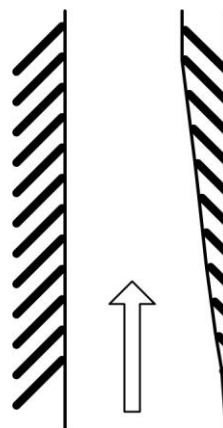
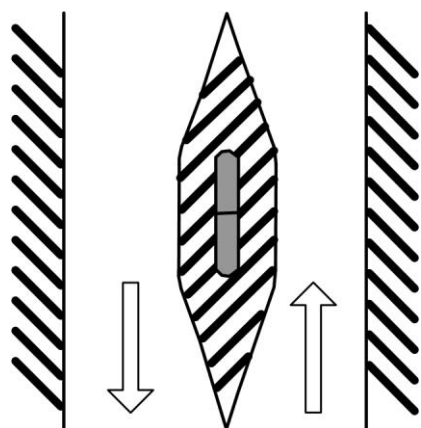
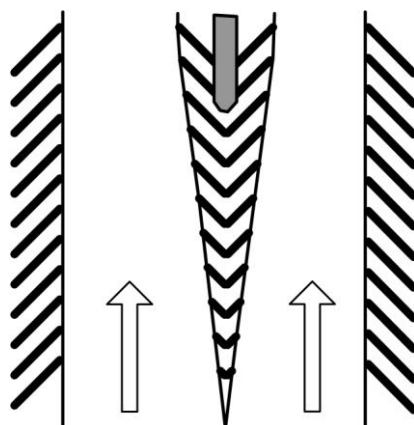
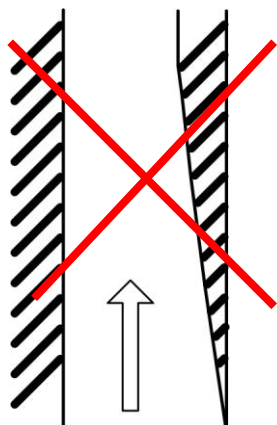


**A conseiller**



2/ En fonction de la disposition des lieux (sommets de côtes, virage, etc...), le nombre de flèches pourra être augmenté pour avertir suffisamment tôt les usagers de la présence du rétrécissement.

### 3/ Exemples d'applications des stries



**Art. : 19.3.** Marques des îlots directionnels et des zones d'évitement tracés sur le sol.

1° Ces îlots et zones d'évitement sont délimités par une ligne blanche continue d'environ :

- 0,30 m de largeur sur les autoroutes;
- 0,15 m de largeur sur les autres routes.

2° A l'intérieur des îlots et zones d'évitement, les lignes parallèles ont une largeur d'environ 0,40 m; elles sont espacées d'environ 0,60 m et forment un angle d'environ 45° avec l'axe de la chaussée conformément à la planche 10 de l'annexe 4 au présent arrêté. Dans le cas d'un îlot de grande étendue (minimum 50 m), les lignes parallèles peuvent avoir une largeur d'environ 1,00 m et être espacées d'environ 2,00 m.

Commentaire :



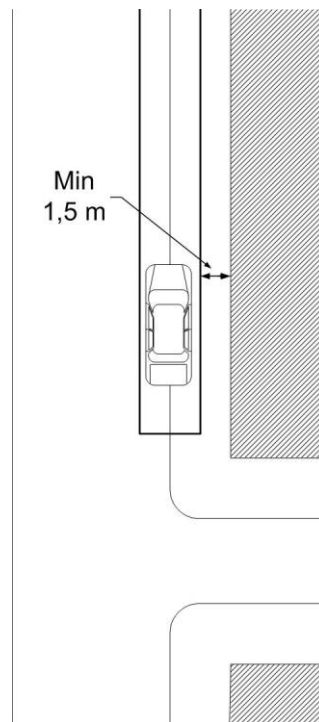
**Rappel :** Le conducteur ne peut circuler sur ces marquages obliques et ne peut s'y arrêter et stationner

**Art. : 19.4.** Marques des emplacements de stationnement.

Dans une zone de stationnement ou dans un parking les lignes qui délimitent les emplacements que doivent occuper les véhicules, ont une largeur d'environ 0,10 m. Elles peuvent être limitées aux angles de ces emplacements.

Les marques des emplacements de stationnement apposées totalement ou partiellement sur l'accotement en saillie ou sur le trottoir ne peuvent l'être que pour autant que subsiste, du côté extérieur de la voie publique, une bande praticable pour les piétons d'au moins 1,50 mètre.

**Commentaire :**

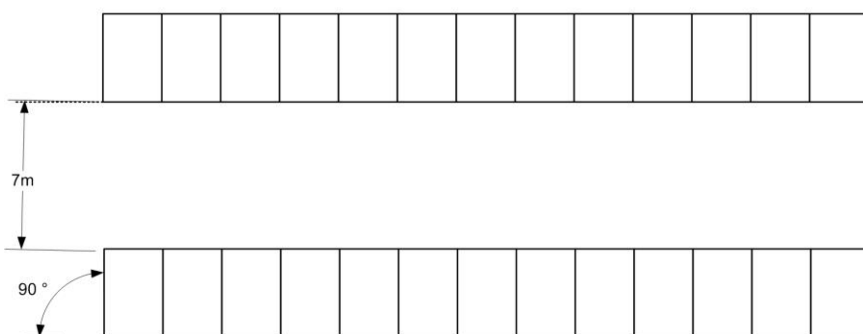
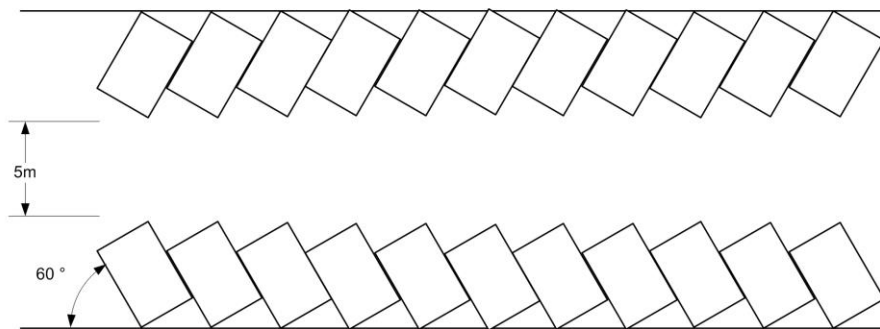
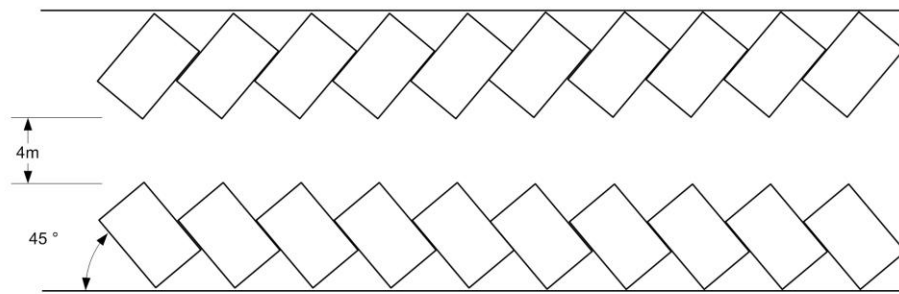
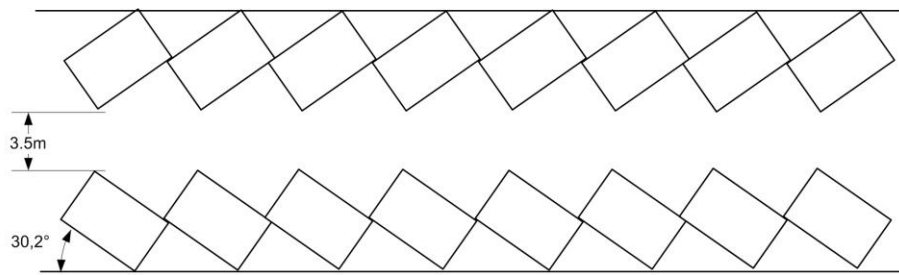


Dans le cadre d'un parking sur lequel des emplacements doivent être tracés, on pourra s'aligner sur le schéma ci-dessous.

Précisons d'abord que les cases doivent avoir une dimension minimale de 4,5 m de long sur 2,25 m de large. Cette largeur sera plus importante pour les cases réservées aux moins valides (voir article 11.3 – Voir Circulaire ministérielle en Annexe A).

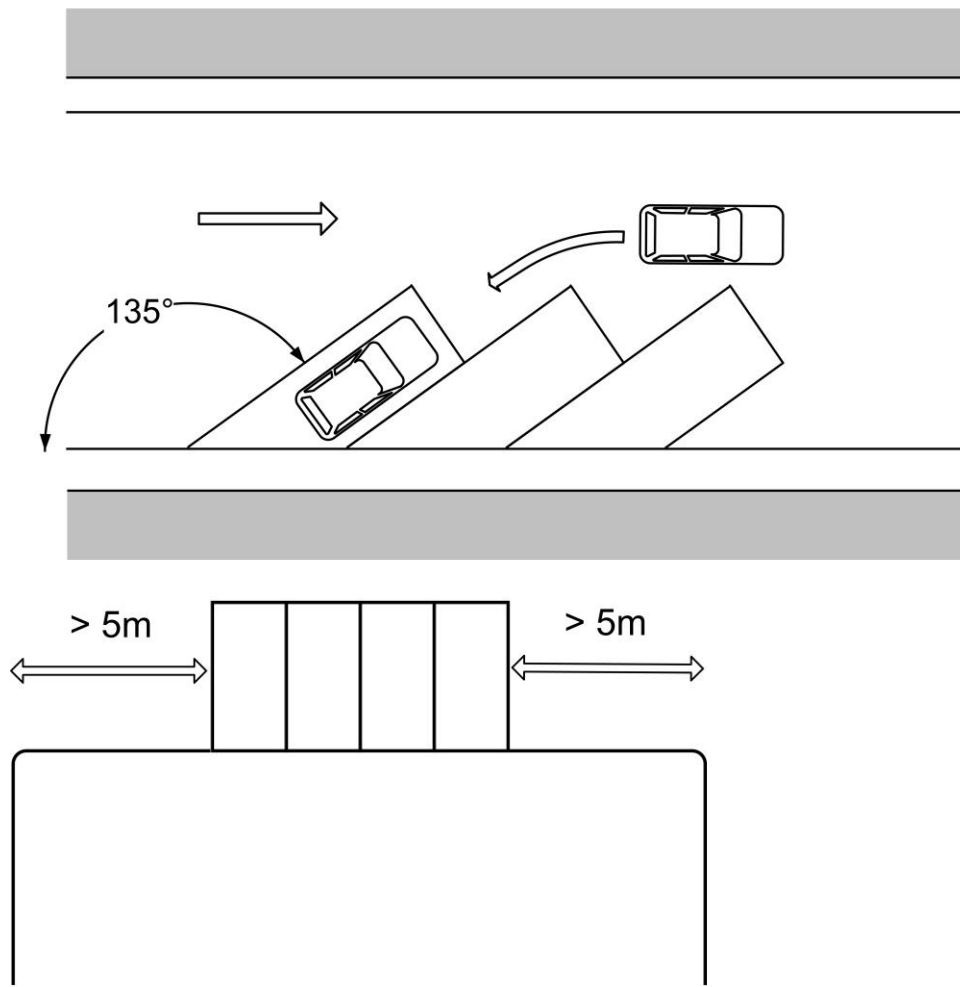
A ce sujet, il n'est pas interdit de recouvrir ce type de case d'une couleur apparente pour attirer l'attention des automobilistes, de préférence la couleur bleue.

Il ne faut cependant pas oublier de repeindre au-dessus de cette couleur, le sigle « Personne handicapée » en blanc. Ce type d'emplacement n'a aucune validité légale sans la présence d'une signalisation verticale s'y rapportant. Voir à cet égard l'annexe A



Dans le dernier cas, où les cases de stationnement sont établies à  $90^\circ$  par rapport à l'axe de la chaussée, l'espace situé entre les 2 zones peut être réduit de 7 à 6 m. Il est conseillé alors d'élargir les cases.

Dans certaines situations particulières, les cases de stationnement sont établies à 135 ° par rapport à l'axe de la chaussée.



Avantages :

- Dégagement plus aisé de la case car on dispose d'une meilleure visibilité.
- Accessibilité au coffre moins dangereuse car le conducteur se trouve côté trottoir.
- Meilleure visibilité sur les cyclistes dans le cadre des SUL (sens unique limité).
- Lors de l'ouverture des portières, moins de gêne pour les passagers quittant le véhicule.

Inconvénient :

- En cas de voirie fort fréquentée, difficulté d'effectuer l'arrêt et la manœuvre de marche arrière pour accéder à l'emplacement

Enfin, dans certains cas, il n'est pas toujours possible de matérialiser des zones de stationnement (accotement pourvu d'un revêtement non stabilisé). Il faudra essayer toutefois de marquer au moins les coins desdits emplacements.



**Art. : 19.5.** Marques indiquant une zone avancée pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues.

La longueur de la zone avancée doit être de 4,00 m au minimum.

A côté de la bande pour la circulation des automobiles, une piste cyclable de guidage d'environ 1,00 m de largeur est matérialisée sauf lorsque la largeur de la bande de circulation serait réduite à moins de 2,50 m.

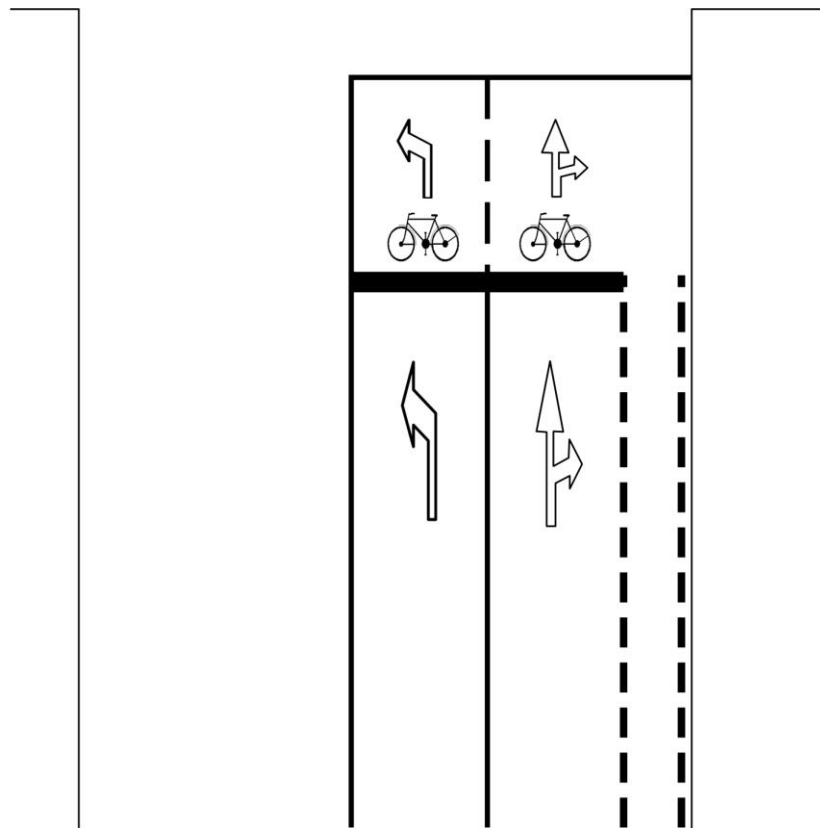
La piste cyclable de guidage doit avoir une longueur minimale de 15 m.



F14

Commentaire :

Dans le cadre des feux à flèches, il sera souvent utile de tracer des flèches de sélection dans la zone avancée pour cyclistes sans quoi ces derniers risquent de bloquer les automobilistes devant virer sous le couvert de flèches vertes.

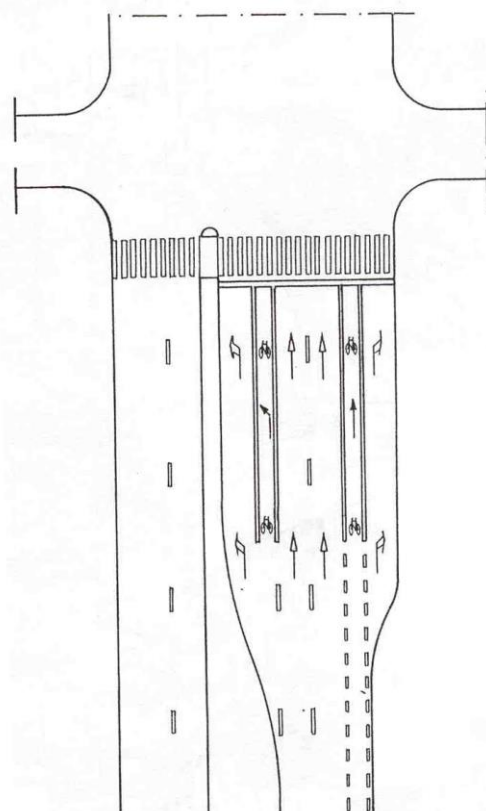


**Art. : 19.6.** Marques des bandes de sélection pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues.

Les bandes de sélection doivent avoir une largeur d'au moins 1,00 m.

Les dimensions des flèches et leurs espacements sont adaptés à la disposition des lieux.

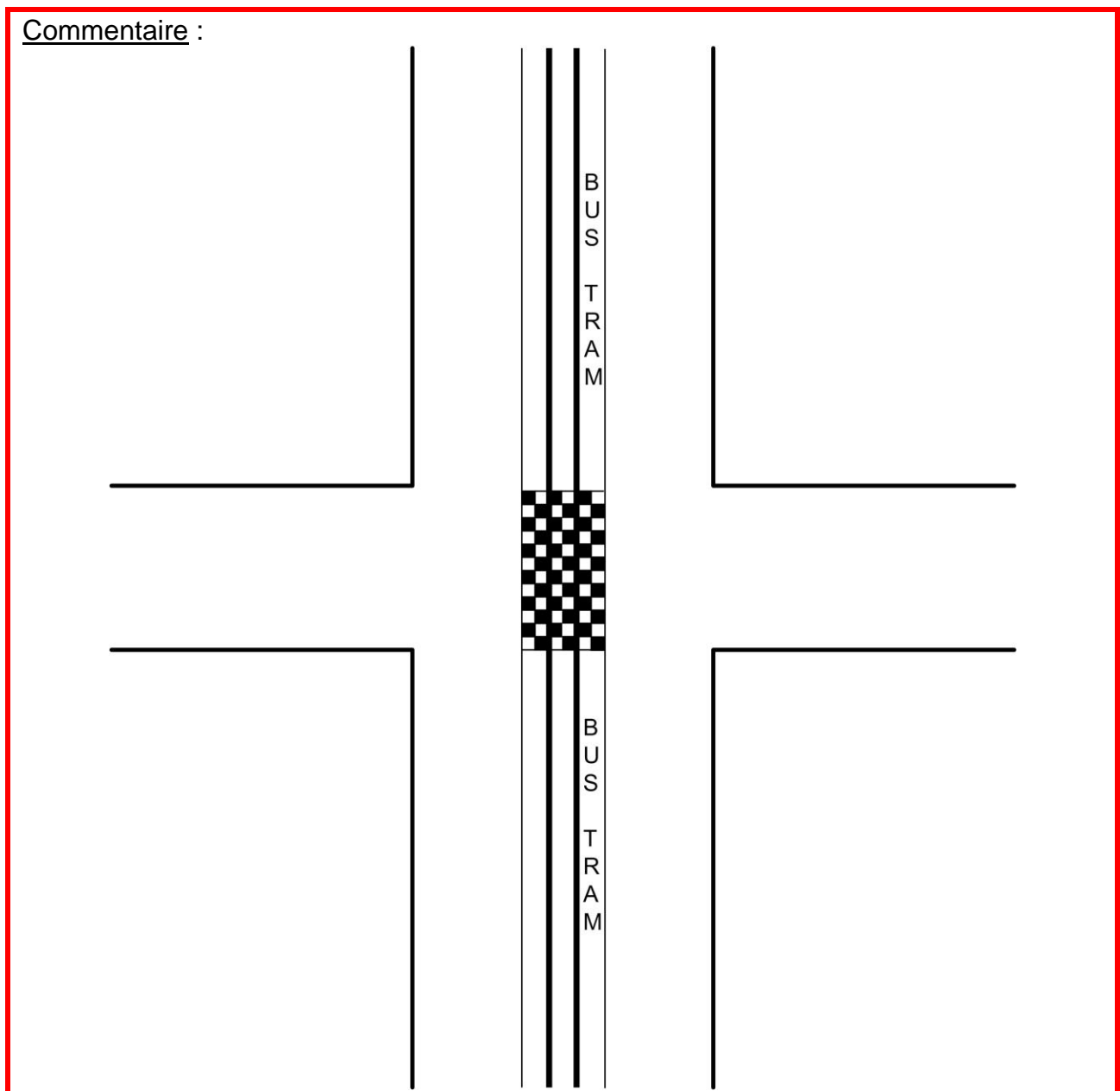
Commentaire :



**Art. : 19.7. Marques en damier.**

Ces marques sont composées de carrés de couleur blanche d'environ 0,50 m de côté.

**Commentaire :**



Elles ne peuvent être utilisées que pour délimiter l'espace réservé aux véhicules des services réguliers de transport en commun sur un site spécial franchissable ou pour relier des sites spéciaux franchissables et des sites propres entre eux.

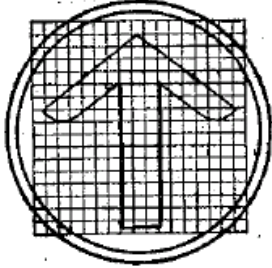
Elles ne peuvent pas être utilisées lorsque les marques prévues à l'article 14.6. sont apposées.

**Art. : 20. Dispositions transitoires : caducité.**

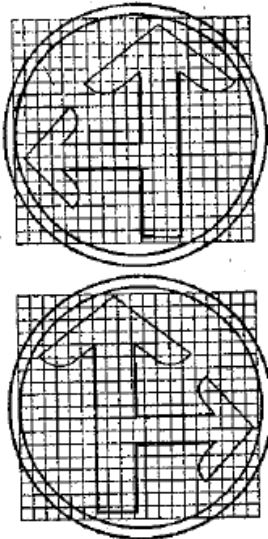
**Art. : 21. Le présent arrêté entre en vigueur le 15 octobre 1976.**

**Annexe 1 à l'arrêté ministériel fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière.**

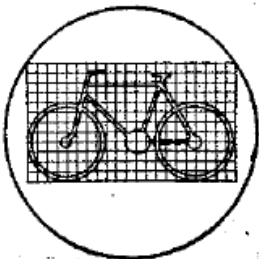
**Planche 1.** Signaux du système tricolore : système à flèches.



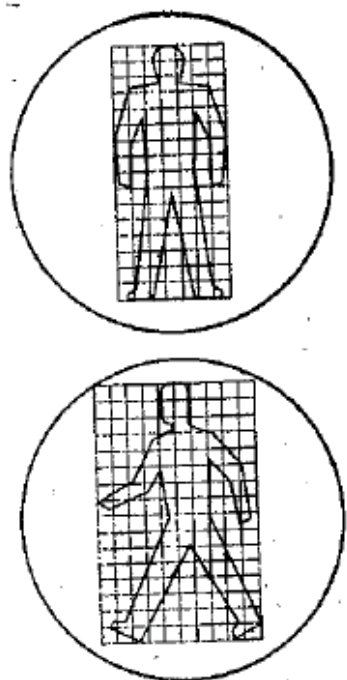
**Planche 2.** Signaux du système tricolore : système à flèches.



**Planche 3.** Feux destinés aux conducteurs des bicyclettes et des cyclomoteurs à deux roues



**Planche 4. Signaux lumineux de circulation pour piétons**

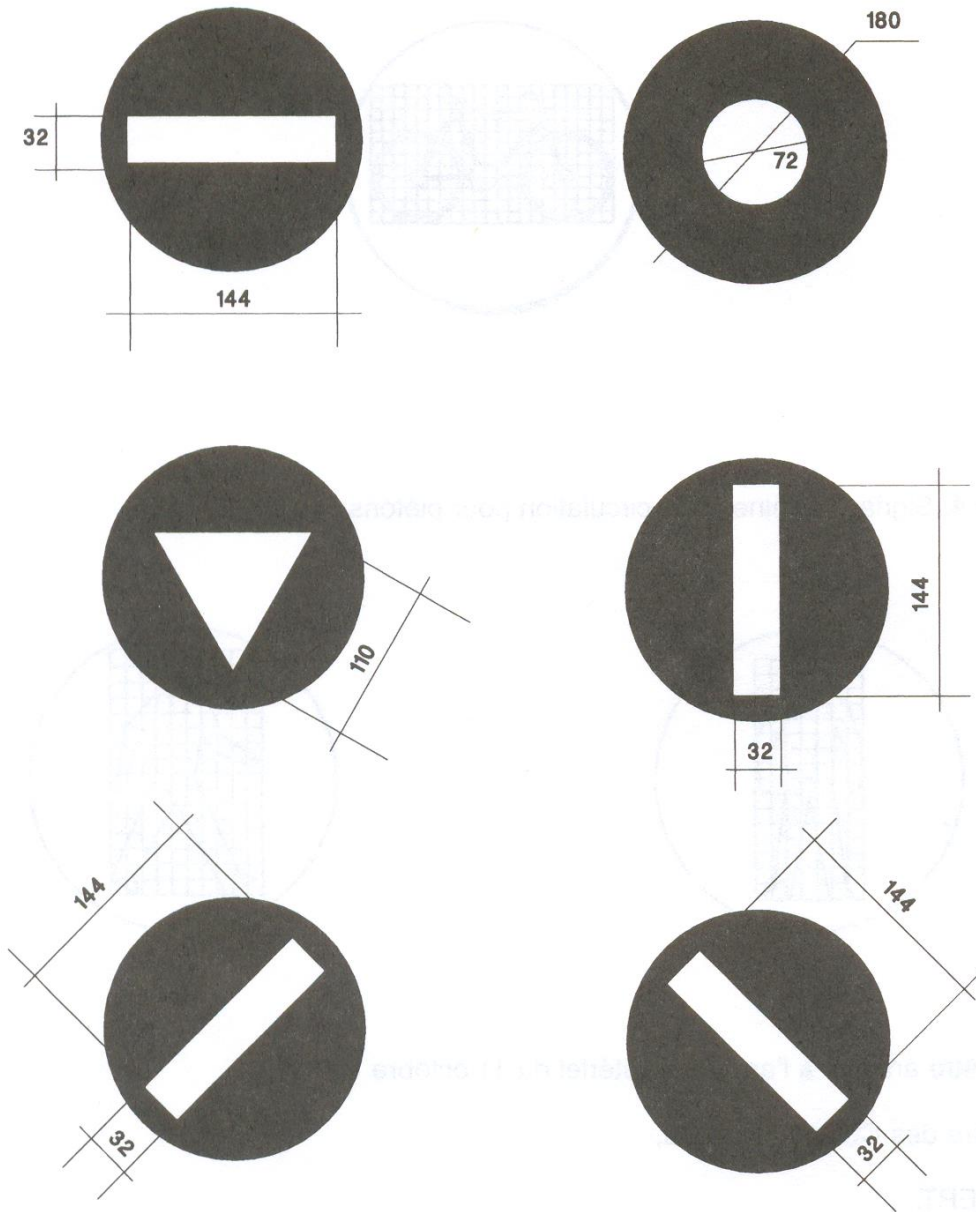


Vu pour être annexé à l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976,

Le Ministre des Communications,

J. CHABERT.

**[Planche 5.** Signaux lumineux spéciaux destinés à régler la circulation des véhicules des services réguliers de transport en commun.



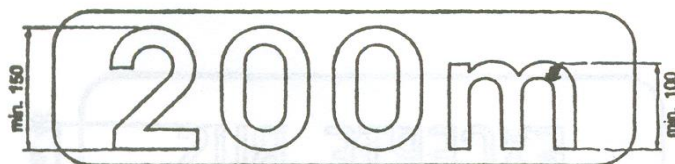
A.M. du 16 juillet 1997.-  
M.B. du 31 juillet 1997].

**Annexe 2 à l'arrêté ministériel fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière.**

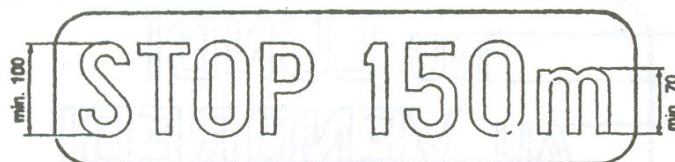
Panneaux additionnels:

- inscription ou symbole en blanc sur fond bleu;
- les dimensions sont exprimées en mm.

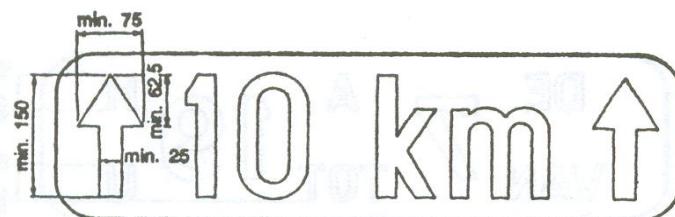
Type Ia



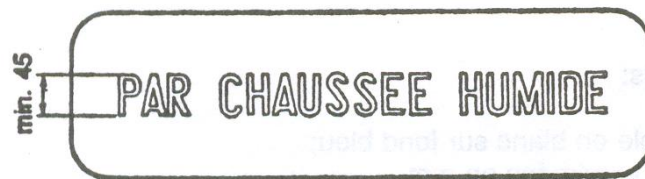
Type Ib



Type II



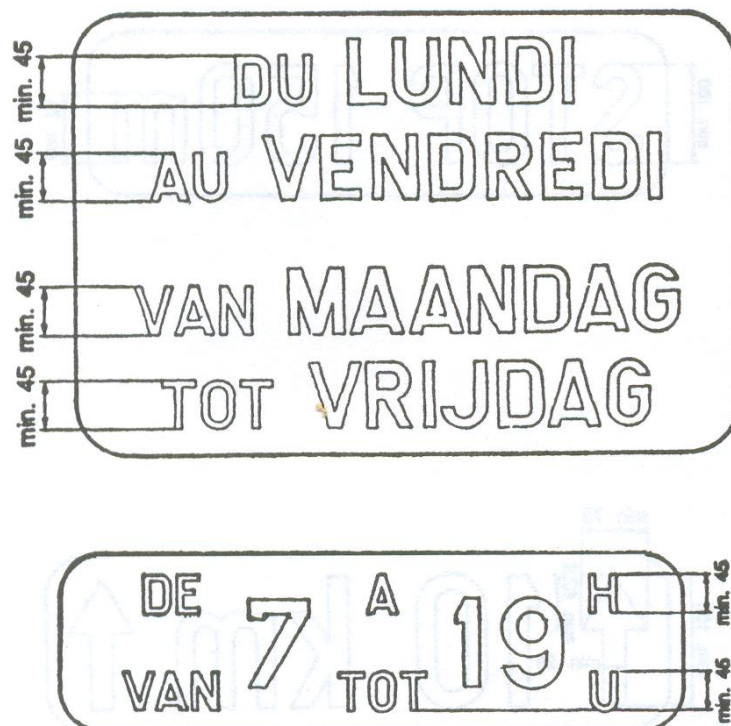
Type III



Type IV



Type V

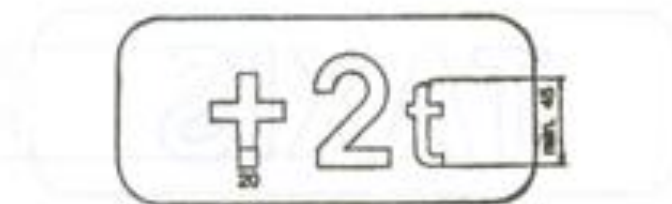




Type VI



Type VIIa



Type VIIb



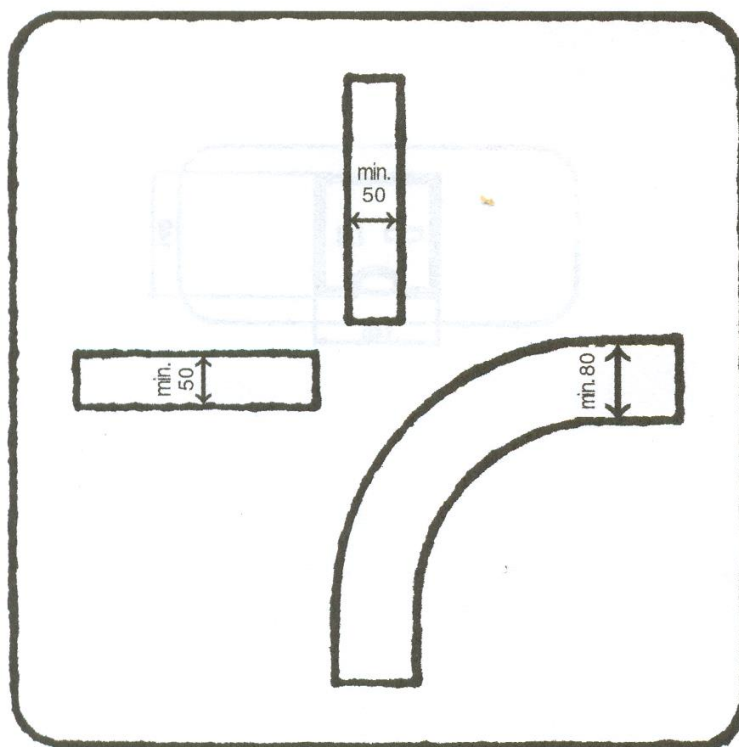
Type VIIC



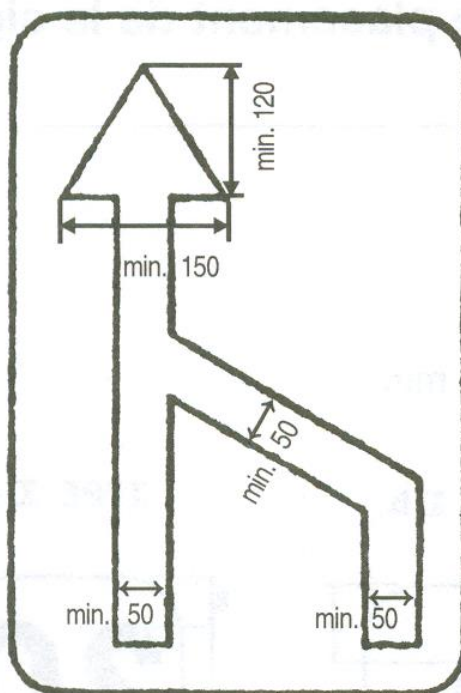
Type VIId



Type VIII



Type IX



Vu pour être annexé à l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976,

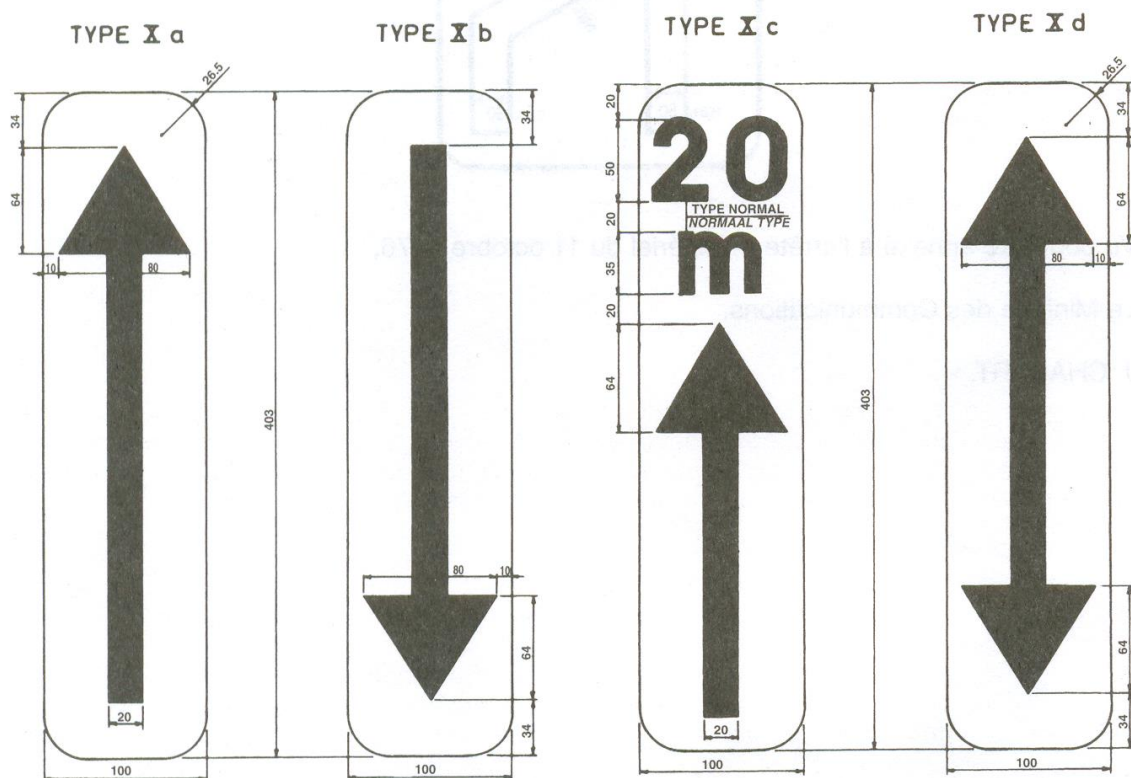
Le Ministre des Communications,

J. CHABERT.

## Annexe 3 à l'arrêté ministériel fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière.

Panneaux blancs:

- inscription ou symbole en noir ;
- les dimensions sont exprimées en mm.



Vu pour être annexé à l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976,

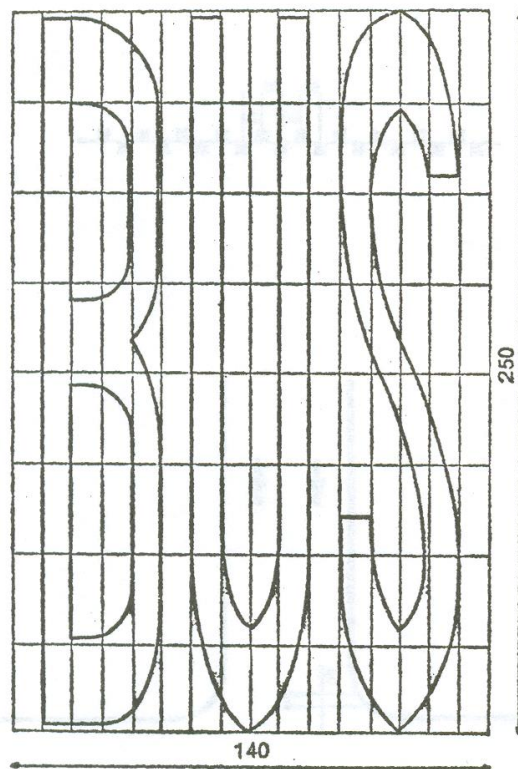
Le Ministre des Communications,

J. CHABERT.

## Annexe 4 à l'arrêté ministériel fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière.

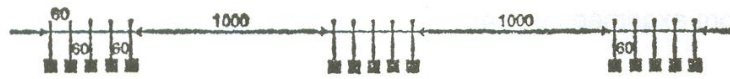
Les dimensions sont exprimées en cm.

**Planche 1.** Marque pour une bande de circulation réservée aux véhicules des services publics réguliers de transport en commun et aux véhicules affectés au ramassage scolaire.

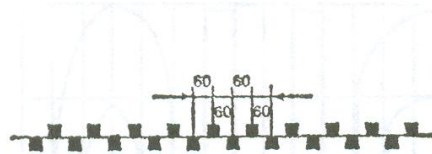


**Planche 2.** Marques longitudinales provisoires: clous oranges.

Ligne discontinue



Ligne continue



**Planche 3.** Ligne d'arrêt.

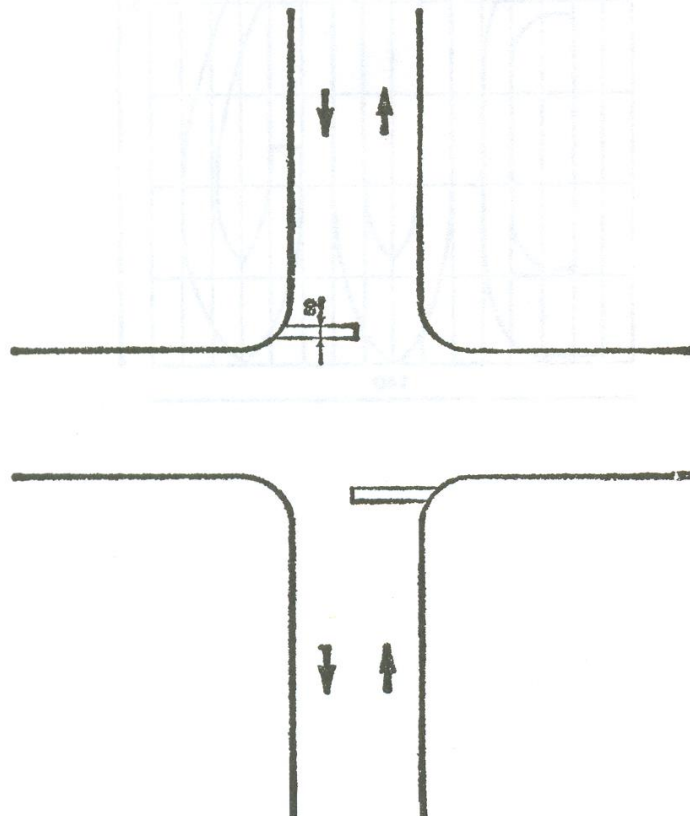


Planche 4. Marques transversales concernant la priorité de passage.

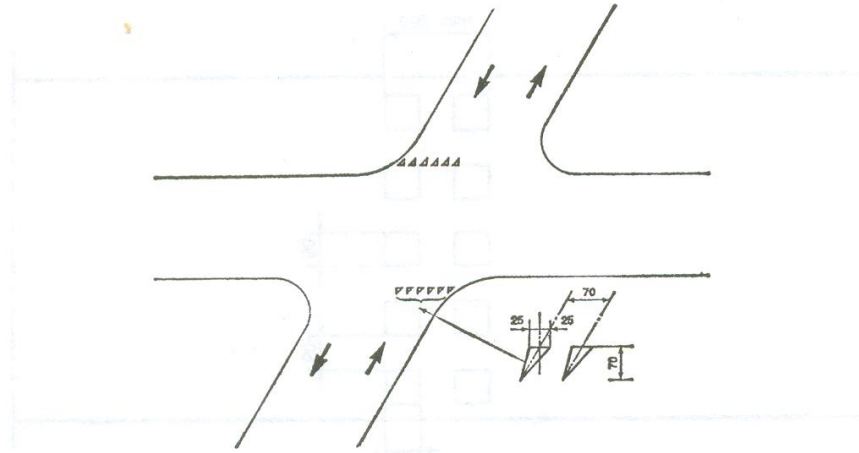
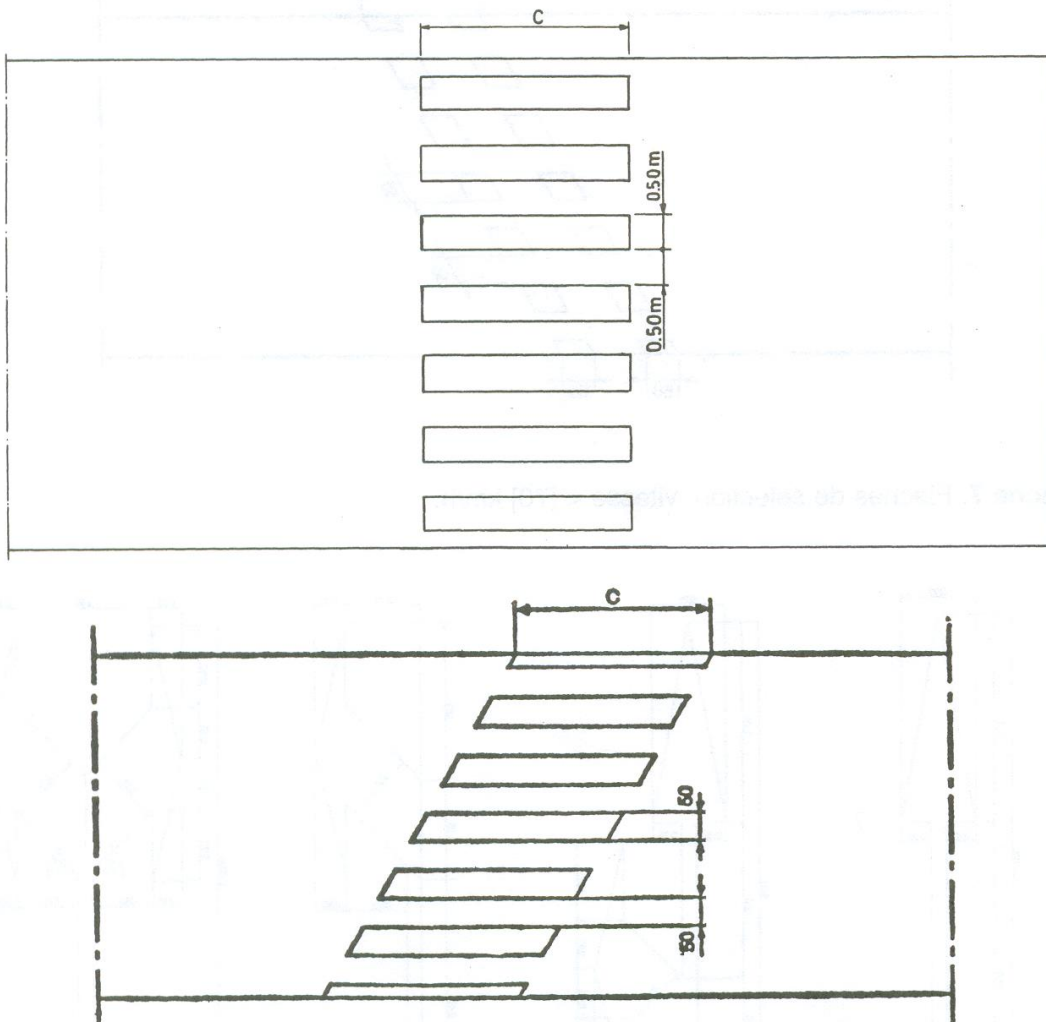


Planche 5. Passages pour piétons.



$V \leq (70) \text{ KM/H} \quad C \geq 300$   
 $V > (70) \text{ KM/H} \quad C \geq 400$

[A.M. du 19 décembre 1991. - M.B. du 31 décembre 1991.]

Planche 6. Passages pour conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs à deux roues.

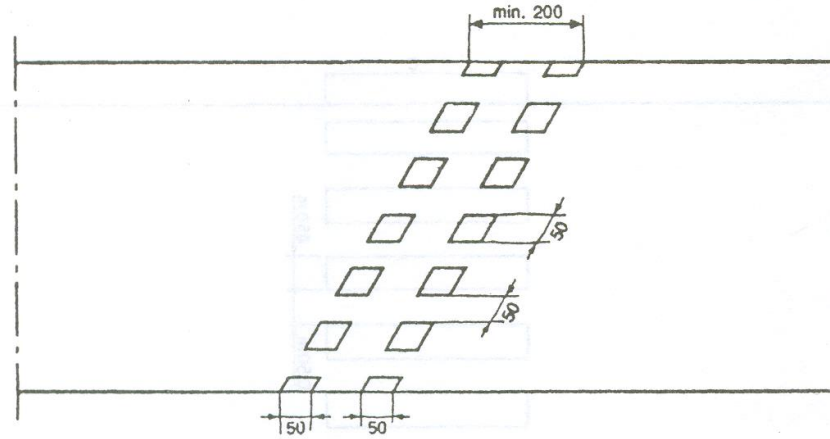
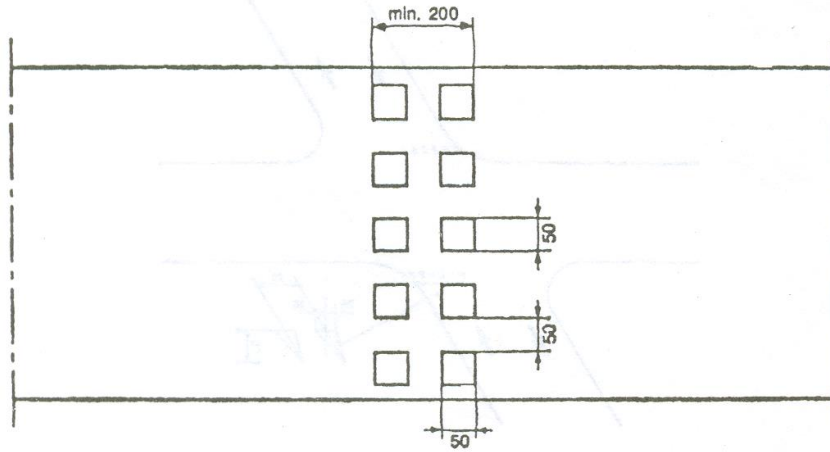


Planche 7. Flèches de sélection: vitesse < [70] km/h.

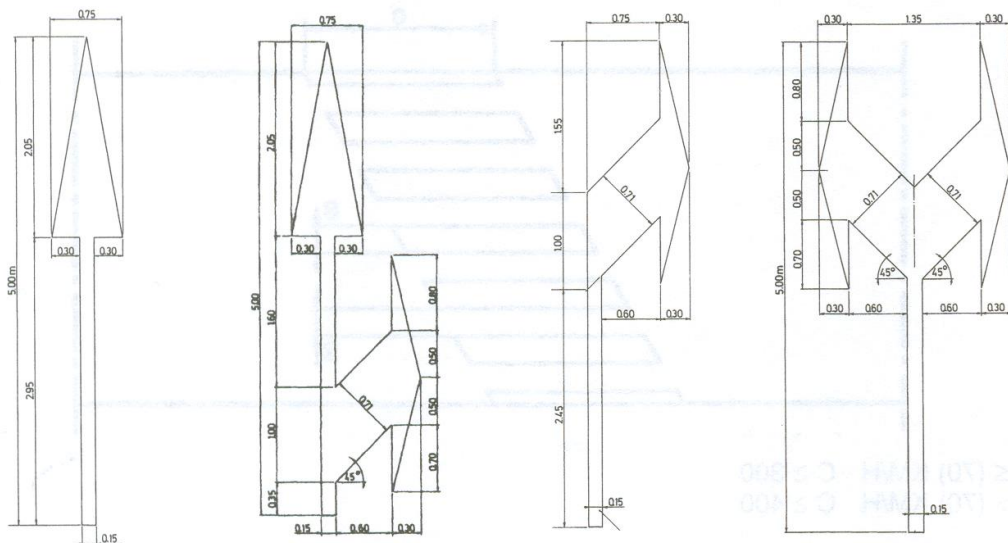
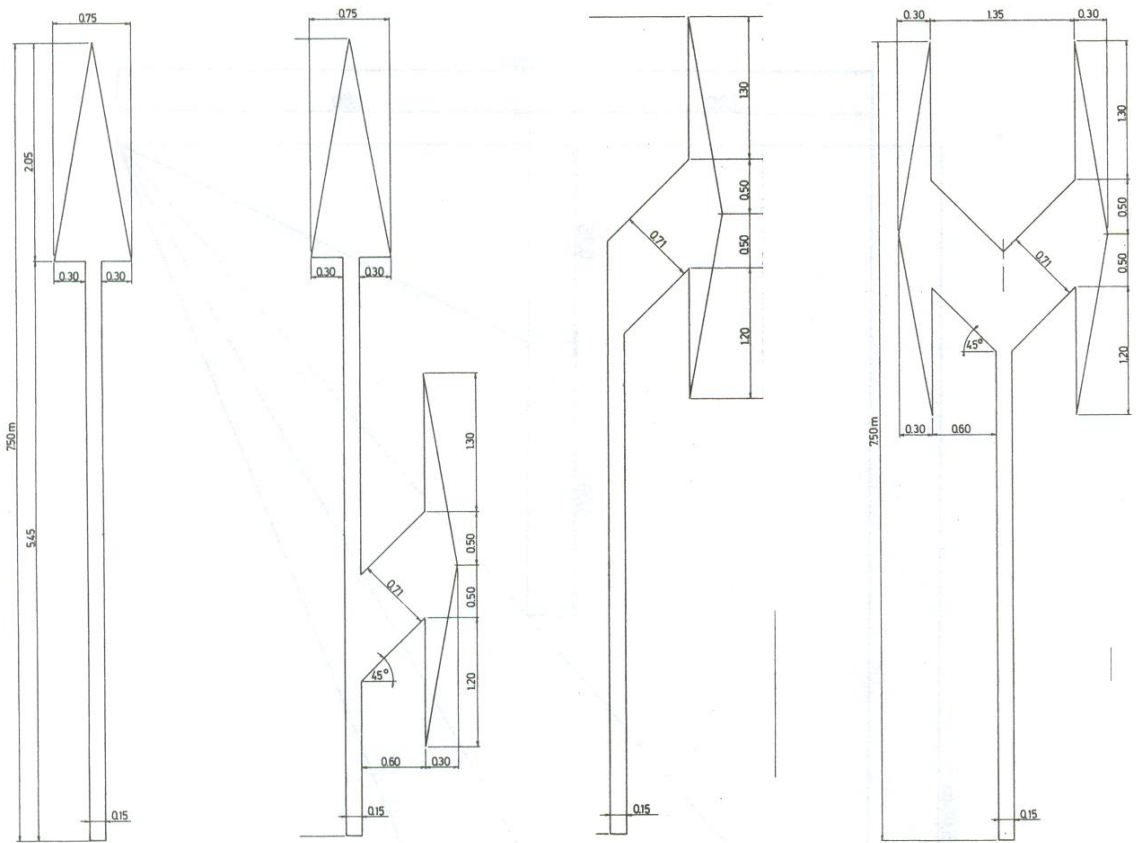




Planche 8. Flèches de sélection: vitesse > [70] km/h.



[A.M. du 19 décembre 1991. -M.B. du 31 décembre 1991.]

Planche 9. Flèches de rabattement.

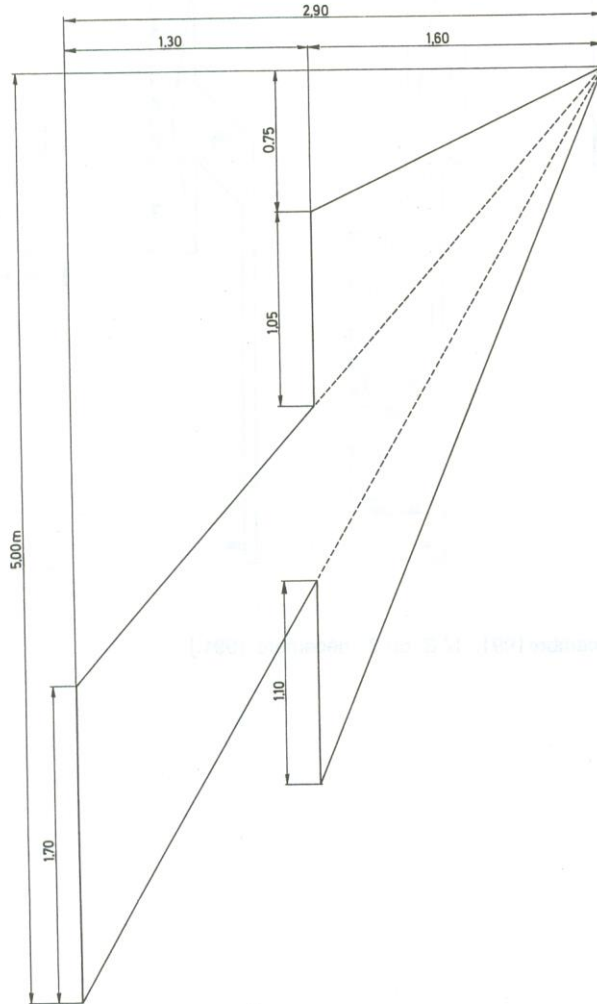
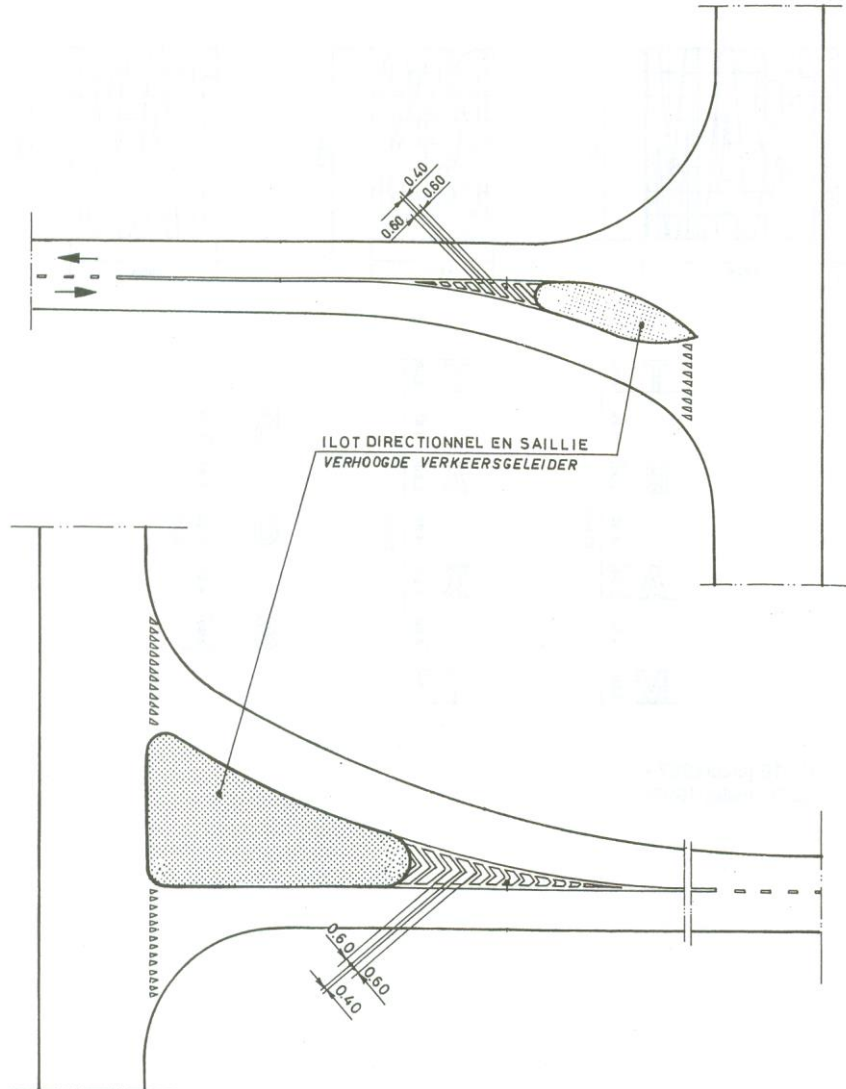


Planche 10. Ilots directionnels.

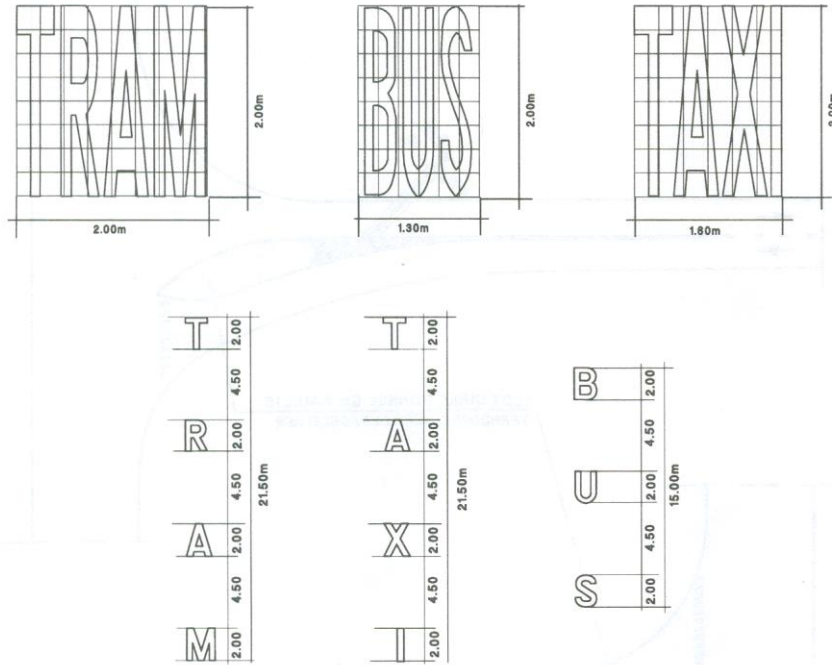


Vu pour être annexé à l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976,

Le Ministre des Communications,

J. CHABERT.

[Planche 11. Marques pour les sites spéciaux franchissables.]



A.M. du 16 juillet 1997.-  
M.B. du 31 juillet 1997].

**[Annexe 5 à l'arrêté ministériel fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière.]**

Panneaux additionnels concernant les bicyclettes et cyclomoteurs à deux roues visés à l'article 65.2 du règlement général sur la police de la circulation routière.

Panneaux blancs

- inscription et symbole en noir
- les dimensions sont exprimées en mm.



EXCEPTE 



[A.M. du 20 juillet 1990. - Art. 12 - M.B. du 25 septembre 1990.]

**[Annexe 6 à l'arrêté ministériel fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière.**

Symboles spécifiques des disciplines sportives.

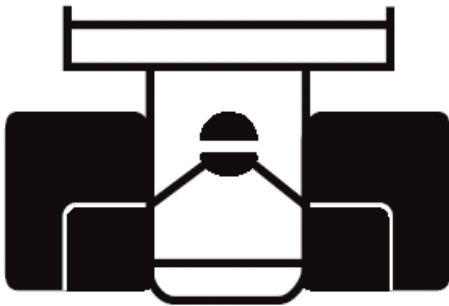
Les symboles sont en noir sur fond blanc.

S.30.1.



AVIRON

S.30.2.



CIRCUIT AUTOMOBILE

S.30.3.



CANOE-KAYAK

S.30.4.



CYCLISME

S.30.5.



GOLF

S.30.6.



HOCKEY

S.30.7.



PATINOIRE

S.30.8.



PISCINE



S.30.9.



SKI ALPIN

S.30.10.



SKI DE FOND

S.30.11.



SKI NAUTIQUE

S.30.12.



SPORTS EQUESTRES

S.30.13.



STADE DE FOOTBALL

S.30.14.



TENNIS

S.30.15.



TIR

S.30.16.



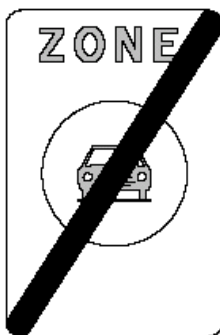
VOILE

*A.M. du 1<sup>er</sup> février 1991. - M.B. du 14 mars 1991.]*

**[Annexe 7 à l'arrêté ministériel fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière.**

I. Exemples de reproduction des signaux routiers sur la signalisation à validité zonale.

a) Signaux d'interdiction



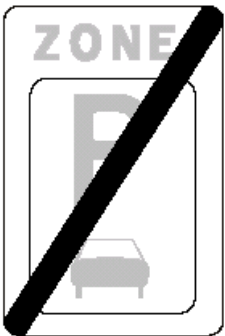
b) Signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement

1) Signaux du type E1 et E7.

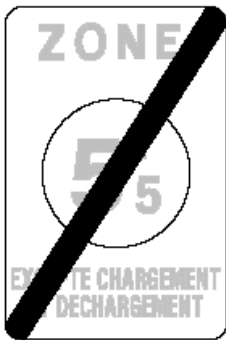




2) Signaux du type E9a à E9h avec exception pour le signal à validité zonale qui réserve le stationnement aux véhicules d'une masse maximale autorisée déterminée, conformément à l'article 65.5.3. du règlement général sur la police de la circulation routière.



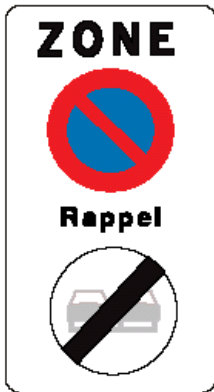
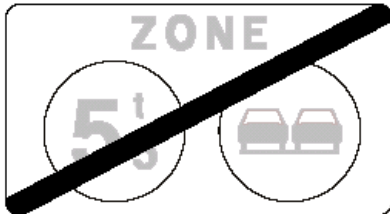
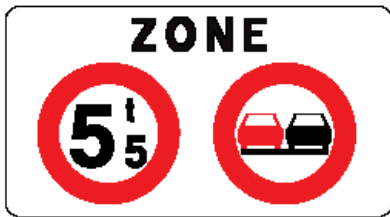
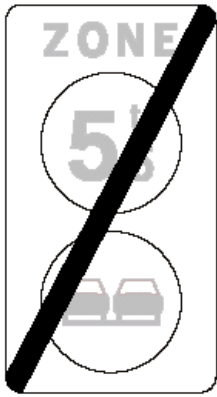
c) Signalisation à validité zonale avec mention supplémentaire.



Sur le signal qui indique la fin de la zone, la mention complémentaire est facultative .

II. Exemples de signaux routiers qui indiquent deux réglementations à validité zonale.

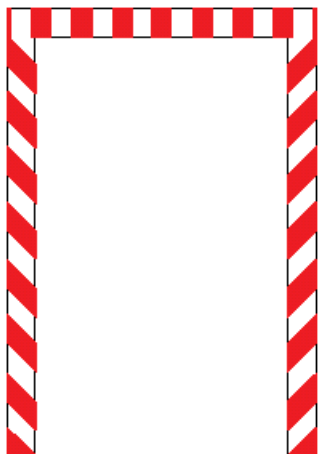




*[A.M. du 19 décembre 1991. - M.B. du 31 décembre 1991.]*

**Annexe 8 à l'arrêté ministériel fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière.**

Exemple de balisage à l'entrée du passage.



Ce balisage peut être disposé de manière à délimiter complètement ou partiellement le passage. Il peut être placé avant le passage.

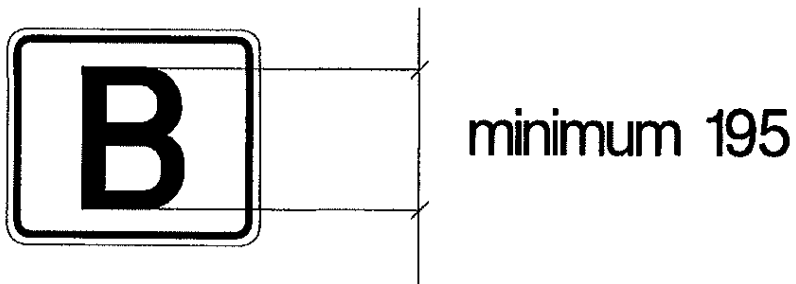
*[A.M. du 19 décembre 1991. - M.B. du 31 décembre 1991.]*



**Annexe 9 à l'arrêté ministériel fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière**

-----  
Panneaux additionnels aux signaux C24a et D4

- inscription en noir sur fond blanc
- dimensions minimales exprimées en millimètres



## Annexe A

A/ Circulaire Ministérielle du 3 avril 2001 parue au Moniteur Belge en date du 5 mai 2001 :

*« A Mesdames et Messieurs les Gouverneurs, les Commissaires d'arrondissements, les Bourgmestres et Echevins.*

*La présente circulaire ministérielle remplace les directives des 4 juillet 1978 et 19 septembre 1996.*

*Au fil des ans, les Conseils communaux ont arrêté de manière déterminée un grand nombre de réservations de stationnement pour les personnes handicapées, conscients de l'importance de l'enjeu sur le plan humain et social mais aussi de la mobilité desdites personnes.*

*Les autorités communales doivent poursuivre en ce sens. Il convient d'attacher en effet une importance particulière aux mesures qui sont prises en faveur des personnes handicapées.*

*Il faut dès lors conforter la politique menée en la matière et surtout en assurer la crédibilité par un contrôle généralisé et soutenu.*

### 1) Des réservations de stationnement en voie publique.

#### 1.1. Réservations générales.

*1.1.1. Lorsqu'il s'agit de parkings où de nombreux emplacements sont disponibles, les réservations peuvent être prévues de manière systématique. La norme de 1/50 est recommandée, comme c'est le cas dans les pays limitrophes.*

*1.1.2. Pour ce qui concerne les bâtiments accessibles au public, ces réservations pourront également être prévues dès lors que des personnes handicapées s'y rendent quotidiennement ou très fréquemment (par exemple : dispensaires, établissements de soins pour handicapés, associations pour handicapés, etc.) et pour autant que ce bâtiment ne comporte pas de parking privé accessible au public.*

*1.1.3. Il n'est pas prévu de réservation pour les établissements accessibles au public fréquentés de manière occasionnelle par les personnes handicapées (par exemple : postes, gare) à moins que des dispositions particulières aient été prises pour leur en assurer une accessibilité réelle et pour autant que le bâtiment ne comporte pas de parking privé accessible au public.*

*1.1.4. Ces emplacements doivent idéalement se situer le plus près possible de l'entrée desdits bâtiments et établissements et, si tel n'est pas le cas, à une distance maximale de 50 m de celle-ci sauf impossibilité matérielle.*

#### 1.2. Réservations de stationnement à proximité du domicile ou du lieu de travail.

*S'agissant des réservations à proximité du lieu de travail ou du domicile d'un handicapé, elles doivent être examinées en tenant compte des éléments suivants :*

- le lieu de travail ou le domicile ne comporte pas de garage ou de parking privé permettant une accessibilité réelle;*
- le requérant possède un véhicule ou est conduit par une personne habitant chez lui;*
- la possession de la carte spéciale de stationnement est indispensable.*

#### 1.3. Considérations générales liées à ces réservations.

*Il va de soi que des emplacements ne peuvent être réservés là où le stationnement est interdit ni là où ils compromettraient la sécurité de la circulation.*

*En outre, l'application du stationnement alterné ne rend pas possible de telles réservations. La commune peut toutefois revoir les mesures de stationnement en vigueur et notamment celles relatives au stationnement alterné.*

*Les emplacements réservés ne sont pas individualisés et sont dès lors toujours accessibles à toutes les personnes handicapées titulaires de la carte spéciale de stationnement.*

*Pour rappel et à toutes fins utiles, cette carte autorise :*

- le stationnement aux emplacements réservés exclusivement aux personnes handicapées (signalés par un signal « P » en blanc sur fond bleu complété par le sigle représentant en couleur blanche un handicapé en voiturette);*
- le stationnement sans limitation de durée aux endroits où la durée du stationnement est limitée (zones bleues);*
- le stationnement gratuit là où la durée de stationnement est limitée par un parcomètre ou un horodateur dans les communes qui le prévoient;*
- le stationnement gratuit aux emplacements réservés par la SNCB.*

#### *1.4. Interdiction de stationnement pour une personne handicapée ne possédant pas de véhicule et qui n'est pas conduite par une personne habitant chez elle.*

*Lorsque la personne handicapée se fait véhiculer fréquemment par une personne n'habitant pas son domicile, il est possible d'envisager une interdiction de stationnement à hauteur de la maison de la personne handicapée pour lui permettre un embarquement ou un débarquement plus aisé.*

#### *1.5. Aspects pratiques.*

##### *1.5.1. Procédure.*

*Ces mesures doivent faire l'objet d'un règlement complémentaire arrêté par le Conseil communal et soumis à l'approbation de tutelle conformément aux articles 2 et 10 de la loi relative à la police de la circulation routière.*

##### *1.5.2. Signalisation, mise en oeuvre et cas particuliers*

*1.5.2.1. Les réservations seront signalées par le signal E9a ("P") comportant le sigle bleu représentant une personne handicapée en chaise roulante ou complété par le panneau additionnel comportant ledit sigle. Ce sigle peut être reproduit au sol en couleur blanche. Le fait de reproduire au sol le sigle n'est pas suffisant pour consacrer la réservation d'un emplacement de stationnement. La signalisation sera, le cas échéant, complétée par une flèche indiquant le début de la réglementation et la distance sur laquelle elle est applicable. Il est souhaitable d'indiquer en outre au sol la délimitation exacte de ou des emplacement(s) réservé(s) sauf si elle devait prêter à confusion (délimitation d'emplacements isolés en chaussée).*

*1.5.2.2. Lorsque l'emplacement est réservé sur des parkings ou en voirie perpendiculairement ou en oblique par rapport à l'axe de la chaussée, il y a lieu de recourir à une largeur supérieure à celle couramment retenue afin de faciliter, pour la personne handicapée l'entrée et la sortie du véhicule (par exemple : 3,50 m au lieu de 2,20 m).*

*1.5.2.3. Il est également possible que la réservation de stationnement ne soit pas nécessaire en permanence (par exemple : bureau de poste ouvert à heures fixes), le signal E9a avec le sigle sera alors complété par la période pendant laquelle la réservation est effective (par exemple : du lundi au vendredi de 8 à 17 heures).*

*De même, il peut s'avérer utile, dans des zones où la demande de stationnement est forte et à des endroits où la personne handicapée ne doit se rendre qu'un court laps de temps, de réserver l'emplacement en l'assortissant d'une limitation de durée (30 min. max.).*

*L'on ne peut qu'insister sur l'importance d'une signalisation adéquate et sur sa visibilité.*

## *2) Des réservations de stationnement dans les lieux publics.*

*En matière d'urbanisme, la loi du 17 juillet 1975 et son arrêté royal d'exécution du 9 mai 1977 fixent un certain nombre d'obligations s'agissant de l'accès des personnes handicapées aux bâtiments accessibles au public (1).*

*Seront reprises ci-après les mesures arrêtées par les Régions qui ont pris chacune pour ce qui la concerne des normes spécifiques s'agissant de la mise à disposition d'emplacements réservés aux personnes handicapées.*

### 2.1. Champ d'application.

*L'arrêté royal précité fixe une liste de bâtiments et équipements tant publics que privés pour lesquels, dès lors qu'existe un parking, il faut, selon certaines conditions, réserver des emplacements de stationnement pour des personnes handicapées.*

*Dans le cadre de leurs compétences, les Régions ont soit repris la liste prévue à l'arrêté royal (Région flamande) soit légèrement amendé ou complété celle-ci (Régions de Bruxelles-Capitale et wallonne). Il conviendra de se référer à la réglementation régionale en vigueur.*

### 2.2. Mesures arrêtées.

*2.2.1. En Région de Bruxelles-Capitale (2), au moins deux emplacements de stationnement doivent être réservés aux véhicules utilisés par les personnes handicapées et au moins un emplacement supplémentaire par tranche de 50 emplacements.*

*2.2.2. En Région flamande (3), 1 emplacement sur 25 doit être réservé pour les personnes handicapées.*

*2.2.3. En Région wallonne (4), un emplacement doit être réservé pour les personnes handicapées et un emplacement supplémentaire par tranche de 50 emplacements.*

### 2.3. Procédures et aspects pratiques.

*Il convient de consacrer ces mesures par ordonnance de police ou dans le règlement général de police de la commune (5).*

*S'agissant de la signalisation à mettre en oeuvre, il est tout à fait judicieux de procéder par analogie à ce qui est prévu en voie publique et de se conformer strictement aux dispositions spécifiques arrêtées par les Régions.*

### 3) Stationnement payant - Exonération du paiement de la redevance.

*En matière de stationnement payant, ce sont les Conseils communaux qui arrêtent les dispositions en l'occurrence.*

*La plupart des Conseils communaux ont prévu d'exonérer les personnes handicapées du paiement de la redevance.*

*Cette manière de faire doit être appuyée; il est souhaitable qu'elle se généralise. En tout état de cause et afin d'éviter toute hésitation dans le chef de la personne handicapée, il serait hautement souhaitable d'indiquer clairement sur l'appareil si elle est exonérée ou non du paiement de la redevance.*

### 4) Du contrôle du respect des mesures arrêtées.

*Il faut tout d'abord préciser que les dispositions dont il est question ci-après n'enfreignent en rien la compétence des autorités responsables de la politique criminelle.*

*Mais il convient d'attirer l'attention sur le fait que, de manière récurrente, les associations représentant les personnes handicapées se plaignent du non-respect par les autres conducteurs des emplacements réservés qu'il s'agisse d'emplacements en voie publique ou dans des lieux publics.*

*Dans le cadre du Plan fédéral de sécurité routière (adopté en Conseil des Ministres le 20/07/2000), le non-respect des emplacements réservés au stationnement des personnes handicapées est retenu dans la liste des infractions « prioritaires ».*

*Il importe en effet qu'une mesure ayant des conséquences importantes sur le plan de la mobilité des personnes handicapées soit convenablement et systématiquement contrôlée sur le terrain.*

*Il s'agit au demeurant d'une condition sine qua non de la crédibilité des mesures arrêtées par le Conseil communal en la matière.*

*Les contrôles ne doivent pas seulement porter sur les mesures prises en voie publique mais devraient, d'initiative, être effectués également dans les lieux publics à partir du moment où ils sont accessibles sans distinction à tous les usagers (p. ex : parking de grands magasins) (6).*

*Enfin, en application de l'article 4.4. du règlement général sur la police de la circulation routière, les agents qualifiés peuvent pourvoir au déplacement des véhicules en infraction, sans préjudice des directives locales des Parquets en la matière.*

*La Ministre de la Mobilité et des Transports,*

*Mme I. Durant.*

---

*Note*

*(1) Loi du 17 juillet 1975 relative à l'accès des handicapés aux bâtiments accessibles au public (Moniteur belge du 19 août 1975).*

*Arrêté royal du 9 mai 1977 (Moniteur belge du 8 juin 1977) pris en exécution de la loi du 17 juillet 1975 relative à l'accès des handicapés aux bâtiments publics (articles 2 et 4, § 1<sup>er</sup>).*

*(2) Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 juin 1999 arrêtant les Titres I à VII du règlement régional de l'urbanisme applicable à tout le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale (Moniteur belge du 9 juillet 1999).*

*(3) Application de l'arrêté royal du 9 mai 1977.*

*(4) Arrêté du Gouvernement wallon fixant les caractéristiques techniques et architecturales auxquelles doivent répondre les bâtiments et espaces visés à l'article 414 du Code wallon de l'aménagement et du territoire de l'urbanisme et du patrimoine (Moniteur belge du 3 juillet 1999).*

*(5) Ce qui a pour conséquence que ce sont les peines de police qui sont en l'occurrence d'application.*

*(6) Ce n'est que dans la mesure où lesdits parkings sont clôturés ou gardés que le principe de la réquisition préalable des services de police reste indispensable. »*

**B/ Cette note a été rédigée à l'attention des Bourgmestres :**

*« Mesdames les Bourgmestres, Messieurs les Bourgmestres*

*En date du 16 février 2001, une lettre vous était adressée sur le sujet en référence consacrant notamment un assouplissement important des critères pour l'obtention d'emplacements de stationnement pour les personnes handicapées.*

*Nous nous permettons d'y revenir brièvement ayant été à nouveau alertés par la problématique du non-respect par les autres conducteurs des emplacements réservés aux personnes handicapées alors que nous constatons que les autorités communales prêtent une attention de plus en plus soutenue aux difficultés rencontrées par les personnes handicapées.*

*C'est pourquoi, tant à titre informatif que dans le souci de rendre ces emplacements encore mieux perceptibles par les autres conducteurs, nous estimons qu'il serait souhaitable et ce autant que possible de répéter au sol en couleur blanche le sigle international des personnes handicapées, sigle figurant sur la signalisation verticale.*

*Par ailleurs, pour les emplacements non situés à proximité d'un immeuble occupé par une personne handicapée et toujours en fonction des possibilités, une mesure complémentaire à celle décrite ci-dessus consisterait en un revêtement de couleur différenciée de ou des emplacement(s) réservé(s).*

*Dans un souci d'uniformité, nous suggérons la couleur bleue.*

*Il convient, toutefois, dans ce cas d'être attentif à ce que le revêtement ainsi traité ne devienne glissant.*

*Enfin, nous tenons à rappeler la nécessité de procéder à un contrôle soutenu des mesures prises en faveur des personnes handicapées en cette matière.*

*Nous vous remercions de l'attention et du suivi que vous voudriez bien apporter à la présente et vous prions, Madame la Bourgmestre, Monsieur le Bourgmestre, de croire en l'assurance de notre considération très distinguée .*

*G. VAN GOOL*

*Isabelle DURANT*

*Commissaire au Gouvernement*

*Ministre de la Mobilité*

*à la Sécurité sociale*

*et des Transports. »*

**C/**

**5 AVRIL 2003. - Circulaire ministérielle relative aux réservations de stationnement pour les personnes handicapées.**

(M.B. 25.04.2003)

---

**Article M.** La présente circulaire actualise et complète les directives de la [circulaire du 3 avril 2001](#) relative au même objet.

De l'expérience issue de la circulaire précitée et des contacts avec les associations représentant les personnes handicapées, il ressort en effet que :

**1.** La recommandation de retenir la norme de 1 emplacement réservé sur cinquante ([point 1.1.1.](#) de la circulaire du 03.04.2001) dans les parkings où de nombreux emplacements sont disponibles s'avère, dans la majorité des circonstances, insuffisante.

Il convient dès lors de porter cette norme recommandée à 3 emplacements pour 50.

**2.** Il faut constater malheureusement que, trop souvent encore, les emplacements réservés sont occupés indûment.

Dans la nouvelle catégorisation des infractions graves par degré, le non respect des emplacements ainsi réservés sera considéré comme une infraction grave du 1er degré.

Outre une action de contrôle des forces de police, il est indiqué:

**2.1.** Et ce autant que possible, de répéter au sol en couleur blanche le sigle international des personnes handicapées, sigle figurant sur la signalisation verticale.

**2.2.** Pour les emplacements non situés à proximité d'un immeuble occupé par une personne handicapée et donc établis d'une manière générale et, ici aussi, en fonction des possibilités, en complément de l'inscription du sigle décrit au 2.1.:

- soit de recourir à un revêtement de couleur différenciée de ou des emplacement(s) réservé(s).

Dans un souci d'uniformité, la couleur bleue sera utilisée.

Il faut veiller toutefois à ce que le revêtement ainsi traité ne soit ou ne devienne glissant;

- soit, en cas de nécessité, afin d'éviter d'éventuels dérapages, se limiter à tracer parallèlement à la délimitation de l'emplacement en couleur blanche et de manière contiguë un cadre de couleur bleue de 10 à 15 cm de largeur.

La Ministre de la Mobilité et des Transports,  
Mme I. DURANT

La Commissaire du Gouvernement à la Sécurité sociale,  
Mme G. VAN GOOL