



## Signalisation des chantiers routiers en Belgique

La sécurité routière et la sécurité en cas de chantiers routiers sont des thèmes auxquels le CRR, en étroite collaboration avec différents partenaires, a consacré beaucoup d'attention ces dernières années. Une sélection d'activités en donne une idée:

- dans le cadre de la Directive 2008/96/CE et de sa révision (Directive [UE] 2019/1936), le CRR est un des responsables de la formation des auditeurs de sécurité routière;
- la commission de normalisation belge E226 a participé à l'élaboration de la CEN/TS 16786 (Comité européen de Normalisation [CEN], 2018) pour les absorbeurs de chocs mobiles<sup>1</sup> comme alternative à la méthode d'évaluation américaine;
- le CRR contribue activement aux cahiers des charges types et autres documents de référence, notamment les exigences relatives aux caractéristiques visuelles des panneaux de signalisation (PTV662) (OCAB, 2019);
- l'aspect de la réduction des nuisances causées par les travaux routiers est régulièrement abordé dans le cadre des formations du CRR. La signalisation et la communication à ce sujet sont un des aspects pertinents pour prévenir les nuisances et améliorer la sécurité routière. Le CRR a également organisé des sessions sur ce thème lors des Congrès belges de la route (Gand, Liège, Bruxelles);
- pour la Direction Coordination des Chantiers de la Région de Bruxelles-Capitale, le CRR a réalisé une étude préparatoire à l'intégration de la signalisation des chantiers routiers dans le logiciel Osiris.

“ Une signalisation correcte apporte une contribution majeure à la sécurité lors de travaux routiers ”

Une signalisation correcte apporte une contribution majeure à la sécurité lors de travaux routiers, tant pour l'usager de la route que pour le personnel qui travaille sur le chantier. Pour

<sup>1</sup> La nouvelle spécification CEN/TS 16786 pour les atténuateurs de chocs mobiles améliore la sécurité des travailleurs et des usagers de la route, Bulletin CRR 113, 2017 (Redant, 2017).

parvenir à un système de trafic sans victimes, il importe également d'actualiser la signalisation et de tenir compte des nouveaux développements (p. ex. nouveaux modes de transport, modification des principes d'aménagement, nouveaux moyens techniques, etc.). Pour ses activités, le CRR se base, comme dans la liste ci-dessus, à la fois sur la réglementation en vigueur et sur les évolutions prévisibles.

Le code de la route reste une compétence fédérale après la sixième réforme de l'État. Toutefois, une partie de la réglementation a été régionalisée. En conséquence, la réglementation sur la signalisation des travaux routiers, notamment, a été transférée aux Régions à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2014.

Le nouveau décret de la [Wallonie](#) relatif à la signalisation des chantiers routiers et des obstacles sur la voie publique est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 2021 (Gouvernement wallon, 2020). En Wallonie, ce décret remplace l'arrêté ministériel du 7 mai 1999 (Ministre de l'Intérieur & Secrétaire d'État à la Sécurité, 1999).

Compte tenu du contexte urbain, des dispositions supplémentaires étaient nécessaires à [Bruxelles](#) avant même la réforme de l'État, notamment pour encourager les modes de transport actifs. Ces réglementations<sup>2</sup> ont été reprises dans les arrêtés du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale. Un certain nombre de propositions d'adaptation du code du gestionnaire ont été soumises au ministre bruxellois des Travaux publics et de la Mobilité. Une fois que ces propositions auront été approuvées et coulées dans un décret, un groupe de travail se penchera sur la législation sur la signalisation temporaire ainsi que sur la signalisation des chantiers. À Bruxelles, l'arrêté ministériel (Ministre de l'Intérieur & Secrétaire d'État à la Sécurité, 1999) et ses dispositions complémentaires restent valables pour le moment.

En [Flandre](#), l'arrêté ministériel du 7 mai 1999 (Ministre de l'Intérieur & Secrétaire d'État à la Sécurité, 1999) reste également pleinement d'application. Toutefois, pour les travaux sur les routes régionales, l'AWV a inclus une série de dispositions supplémentaires à la fois dans le *Standaardbestek 250* (*Agentschap Wegen en Verkeer* [AWV], 2019) et dans une série d'ordres de service.

Il est important que les entrepreneurs aient une bonne idée des réglementations et des dispositions supplémentaires auxquelles la signalisation des chantiers doit se conformer. Les paragraphes suivants donnent un bref aperçu des principales règles en vigueur dans les trois Régions.

## Contact CRR



**Kris Redant**

**E** [k.redant@brrc.be](mailto:k.redant@brrc.be)

**T** 010 23 65 38

2 Ordonnance du 3 mai 2018 concernant les chantiers sur la voie publique (Région de Bruxelles-Capitale, 2018) et l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 avril 2019 exécutant l'ordonnance du 3 mai 2018 relative aux chantiers en voirie publique (Région de Bruxelles-Capitale, 2019).



## Signalisation des chantiers en Wallonie

Depuis le 1<sup>er</sup> mars 2021, une nouvelle réglementation sur la signalisation des chantiers est entrée en application en Wallonie (Gouvernement wallon, 2020). Le Gouvernement wallon a ainsi validé la réforme de la signalisation des chantiers routiers.

Une nouvelle signalisation qui permet de renforcer la sécurité des ouvriers et celle des usagers en améliorant la fluidité de la circulation. Celle-ci concerne tous les chantiers installés sur les voiries, aussi bien régionales que communales (y compris les impétrants, tels que Proximus, la SWDE, ORES, etc.). Cet Arrêté a été approuvé par le Gouvernement wallon le 16 décembre 2020 (Gouvernement wallon, 2020).

En vingt ans, le matériel et les méthodes de signalisation ont évolué. Une réforme de la signalisation des chantiers routiers devenait donc nécessaire, tant pour tenir compte de l'évolution technologique que pour renforcer la sécurité des ouvriers et celle des usagers, tout en améliorant la fluidité de la circulation.

Les six catégories de chantiers sont conservées. Une 5<sup>e</sup> catégorie de nuit (5B) est ajoutée.

Une prise en compte systématique des modes actifs (piétons, cyclistes, etc.) est désormais imposée, ainsi qu'une meilleure information des itinéraires de déviation.

Ceci signifie qu'en agglomération, pour les cyclistes et piétons, le réaménagement de la circulation devra être conçu de manière à assurer leur confort (éviter les bordures, etc.), à réduire la longueur du parcours de déviation, à s'adapter pour les personnes malvoyantes ou à mobilité réduite et à sécuriser le parcours par rapport à la circulation automobile et aux mouvements sur le chantier.

*“ Une prise en compte systématique des modes actifs (piétons, cyclistes, etc.) est désormais imposée ”*

Afin d'améliorer la visibilité des chantiers, une inspection quotidienne de l'état et du placement de la signalisation sera réalisée après chaque épisode météorologique (tempête, orage, neige, etc.).

Sur autoroute, une limitation de vitesse à 90 km/h est introduite pour les chantiers de courte durée (6<sup>e</sup> catégorie).

Les camions absorbeurs de choc deviendront obligatoires sur les autoroutes et les routes assimilées.

Toute réduction de bandes sera signalée par un faisceau lumineux synchronisé.

Une indication du nombre de kilomètres restant à parcourir pour les chantiers de plus de 2 km deviendra la règle. Une indication du temps restant de la phase en cours pour les feux deviendra également la norme.

D'autres nouveautés importantes sont également introduites, à savoir:

- possibilité d'avoir une FLR sur camionnette en 6<sup>e</sup> catégorie (avec feux ou LED);
- pas de personnel dans les véhicules de signalisation et de présignalisation en 6<sup>e</sup> catégorie fixe + communication simultanée entre les intervenants;
- pas de présignalisation si carrefour présent dans les 500 m;
- création d'une 5<sup>e</sup> catégorie de nuit (5B);
- introduction des panneaux LED;
- défilement des lampes dans la zone d'approche si réduction du nombre de bandes;
- suppression des lampes en balisage longitudinal;
- indication du temps restant de la phase en cours pour les feux;
- introduction des panneaux "sourire" pour les chantiers de 1<sup>ère</sup> catégorie de grande longueur;
- cas spécifique des insertions courtes sur autoroutes;
- simplification des balises de type I (Ia et Ib seulement).

D'autre part, des améliorations «techniques» deviennent réglementaires (donc obligatoires sur tous les chantiers:

- exigences de films rétro réfléchissants de type 3 (la classe la plus élevée);
- critères techniques pour les Panneaux à Messages Variables;
- définition de la couleur (Y2) des marquages jaunes temporaires;
- exigence de lampes sur balises de type L6;
- référence à la spécification européenne CEN/TS 16786 (CEN, 2018) pour les absorbeurs de chocs;
- exigences de rétro réflexion des bandes alternées rouges et blanches sur véhicules et des cônes (types 1 et 2).

Ceci signifie par exemple que tous les panneaux qui ne présentent pas des films de type III ne sont plus réglementaires. Seuls les films de type microprismatique peuvent atteindre ce type III (même s'il en existe de type I et II, attention!).

Les chantiers pour lesquels l'autorisation de placement de la signalisation a été donnée avant la date du 1<sup>er</sup> mars 2021 peuvent encore être placés après la date fatidique du 1<sup>er</sup> mars 2021 selon les conditions de l'ancienne législation.

**Gauthier Michaux**

**E** [gauthier.michaux@spw.wallonie.be](mailto:gauthier.michaux@spw.wallonie.be)

**T** 0473 30 17 86



## Installation de la signalisation de chantier en Région de Bruxelles-Capitale

Vous trouverez ci-dessous une liste des mesures actuelles qui diffèrent de la Wallonie et de la Flandre.

### Mesures à prendre avant le début des travaux

Lorsqu'un chantier a un impact sur la mobilité pendant plus de quinze jours, une brochure d'information est distribuée aux riverains concernés avant le début des travaux.

Cette brochure fournit des informations sur la gestion et le déroulement des travaux et indique la raison et l'importance des travaux, ainsi que leur portée, leur nature et leur durée. Elle indique également les noms, adresses et numéros de téléphone des entreprises qui effectuent les travaux, ainsi que ceux du responsable de la signalisation et du maître d'ouvrage.

Certains maîtres d'ouvrage ont mis en place des mesures supplémentaires pour mieux informer les usagers de la route sur les travaux particulièrement gênants. En voici quelques exemples:

- distribution de fiches d'information aux carrefours quelques jours avant les travaux;
- création d'un site web, spot radio;
- ombudsman.

“ L'administrateur d'un chantier doit l'organiser de manière à ce qu'il permette en premier lieu la circulation des usagers actifs ”

### Pendant les travaux

L'administrateur d'un chantier doit l'organiser de manière à ce qu'il permette en premier lieu la circulation des usagers actifs. Viennent ensuite les transports en commun, puis les services d'urgence et enfin les autres véhicules motorisés.

Les chantiers qui durent plus d'une semaine doivent être entourés de clôtures du type suivant. Ces clôtures ne sont pas destinées à être utilisées comme signalisation de chantier.

### Couloirs de contournement

Dès qu'un chantier empiète sur un trottoir ou une piste cyclable, il est obligatoire de prévoir un couloir de contournement. Ce couloir doit permettre le passage des usagers actifs de la route tout en les gardant à l'abri des risques du chantier et de la circulation automobile par la clôture et l'obstacle physique correctement signalé à chaque entrée.



### Les couloirs de contournement destinés à la circulation des usagers actifs de la route doivent satisfaire aux prescriptions suivantes<sup>3</sup>:

- ils font partie intégrante de l'emprise du chantier;
- ils sont mis en place avant le démarrage de la phase du chantier concernée;
- ils sont libres de tout obstacle sur une hauteur minimale de 2,50 m et sur toute leur largeur;
- ils sont protégés de la circulation automobile par des clôtures placées sur toute leur longueur et par un obstacle physique, dûment signalé, placé à leur entrée et à leur sortie;
- s'ils sont installés sous un échafaudage ou une plateforme visé à l'article 25, ils sont protégés d'éventuelles chutes de matériaux, d'objets ou d'outils par un dispositif de résistance suffisante, placé à 2,50 mètres de hauteur, et dont les montants et les traverses sont, à l'entrée et à la sortie du couloir de contournement, recouverts d'une protection physique matelassée;
- ils permettent l'accès des impétrants à leurs installations, des riverains à leur immeuble et des usagers actifs à leur lieu de destination;
- ils sont continus depuis leur entrée jusqu'à leur sortie, en ce compris leur raccordement à la voirie existante;
- lorsque des charges sont manipulées au-dessus des couloirs de contournement ou lorsque des manœuvres d'entrée et de sortie des véhicules et des engins de chantier sont effectuées en grand nombre, la présence de signaleurs, désignés par l'administrateur du chantier, est obligatoire de part et d'autre de la zone concernée afin d'assurer la sécurité des usagers;
- ils sont conçus et aménagés pour permettre le contrôle social.



© Région de Bruxelles-Capitale,

2019

### Caractéristiques et prescriptions d'aménagement des couloirs de contournement destinés aux usagers actifs

Des dispositions supplémentaires s'appliquent en fonction du type d'utilisateur de la route auquel les couloirs de contournement sont destinés. Ces dispositions supplémentaires concernent souvent les points suivants:

- la limitation de la pente longitudinale et transversale;
- l'absence d'obstacles;
- l'absence de ressauts de plus de 2 cm. En cas de dénivellation (par exemple, raccordement à un trottoir), un plan incliné doit être prévu (exigences supplémentaires si le contournement est également destiné aux personnes en chaise roulante);

<sup>3</sup> Les exigences générales et spécifiques auxquelles les contournements doivent répondre sont reprises à l'annexe 4 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 avril 2019 exécutant l'ordonnance du 3 mai 2018 relative aux chantiers en voirie publique (Région de Bruxelles-Capitale, 2019).

- les changements de direction doivent être effectués à un angle de 45°. Si le couloir de contournement est également destiné aux cyclistes, ceux-ci doivent également pouvoir tourner facilement;
- le revêtement piéton (ou cycliste) doit être de bonne qualité;
- une largeur suffisante;
- l'isolation des supports des dispositifs de clôture dans leur partie inférieure afin que les personnes utilisant le contournement ne puissent pas trébucher dessus (voir photo);
- selon les usagers, le couloir de contournement sera indiqué par une signalisation appropriée (quelques exemples plus haut). Les panneaux doivent être placés aux entrées du couloir de contournement et à chaque changement de direction.

## Emplacements de stationnement réservés

L'emprise du chantier ne peut pas empiéter sur les emplacements réservés au stationnement des taxis, des véhicules de chargement/déchargement des marchandises, ainsi que des véhicules de la police ou des diplomates. De même, elle ne peut pas empiéter sur un emplacement ou une installation (rampe, accès aux véhicules des transports en commun, etc.) destiné(e) aux personnes à mobilité réduite. Si l'emplacement doit néanmoins être déplacé, un panneau d'information doit être placé à hauteur de l'emplacement disparu.

**Plus d'informations:** De werfsignalisatie, Opleidingsinstituut Verkeer en Mobiliteit,  
[www.verkeersopleiding.be](http://www.verkeersopleiding.be)

**Erik Caelen**

**E** erik.caelen@brulocalis.brussels

**T** +32 2 238 51 65



## Réglementation en matière de signalisation des chantiers en Région flamande

L'article de base sur la signalisation des chantiers en Flandre est régi par l'article 78 du code de la route (MB 09.12.1975). Cet article stipule que la signalisation de travaux relève de la responsabilité de l'exécutant des travaux et qu'une autorisation de signalisation est nécessaire. Il s'agit de la pose de panneaux de priorité, de panneaux d'interdiction, de panneaux d'obligation, de panneaux concernant l'arrêt et le stationnement ou de la pose de marquages temporaires.

Cette autorisation de signalisation est délivrée pour des travaux sur les autoroutes par le ministre flamand compétent (en pratique, la division territoriale des routes de l'AWV) ou par la commune où ont lieu les travaux (pour les travaux sur des routes qui ne sont pas des autoroutes).

L'article stipule également que les panneaux de signalisation doivent être retirés à la fin des travaux.

En application de cet article, l'arrêté ministériel du 7 mai 1999 (Ministre de l'Intérieur & Secrétaire d'État à la Sécurité, 1999) relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles à la circulation réglemente plus en détail les règles de signalisation des chantiers. Ici, l'arrêté ministériel s'applique toujours dans sa forme originale. Tous les chantiers sont divisés en six catégories, auxquelles s'appliquent les règles respectives.

En plus de cet arrêté ministériel (Ministre de l'Intérieur & Secrétaire d'État à la Sécurité, 1999), il existe des dispositions supplémentaires aux chapitres 10.3 et 10.4 du SB 250 pour les aspects pour lesquels l'arrêté ministériel ne prévoit pas de dispositions (AWV, 2019)<sup>4</sup>.

“ La signalisation de travaux relève de la responsabilité de l'exécutant des travaux ”

Le chapitre 10.3 (AWV, 2019) régit un certain nombre de dispositions techniques:

- rapport signalisation existante/signalisation de chantier;
- matériaux et dimensions en matière de signalisation de chantier;
- éclairage de la signalisation et de la signalisation de chantier;
- prescriptions en matière de sécurisation des queues de files;
- prescriptions techniques en matière d'absorbeurs de chocs;
- marquages et lignes d'alerte audiotactiles utilisés pour la signalisation des chantiers;
- dispositions sur le paiement de la signalisation des chantiers;
- règles sur les dispositifs de résistance suffisante.

Le chapitre 10.4 (AWV, 2019) donne des directives complémentaires concernant le placement de la signalisation des chantiers:

- dispositions communales relatives à toutes les catégories;
- dispositions spécifiques par catégorie.

<sup>4</sup> Une version erratum du SB 250 est en préparation.



Les modifications récentes au *Standaardbestek 250* (AWV, 2019) concernaient:

- la notion de dispositif de résistance suffisante;
- la preuve de la formation des entrepreneurs: attestations de formation;
- les exigences techniques relatives aux absorbeurs de chocs mobiles conformément à la norme CEN TS 16786 (CEN, 2018) et les prescriptions pour leur utilisation en toute sécurité sur un chantier.

Toutes les modifications apportées au cahier des charges type standard, y compris le chapitre 10, peuvent être consultées à l'adresse suivante:

<https://wegenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/Wijzigingen-tov-versie4.0.pdf>

En outre, il existe également des ordres de service concernant la signalisation des chantiers (disponibles via

[https://wegenverkeer.be/zakelijk/documenten?documents%5B0%5D=type\\_document%3ADienstorder](https://wegenverkeer.be/zakelijk/documenten?documents%5B0%5D=type_document%3ADienstorder))

Les principaux contiennent les nouveaux schémas de la signalisation des chantiers applicables aux catégories juridiques de chantiers distinctes:

- MOW/AWV/2018/10 (2<sup>de</sup> catégorie) (AWV, 2018);
- MOW/AWV/2015/8 - *Werfsignalisatie - Werfsignalisatieschema's 1<sup>ste</sup>, 5<sup>de</sup> en 6<sup>de</sup> categorie op autosnelwegen en wegen > 90 km/u* (AWV, 2015).

L'ordre de service récent MOW/AWV/2020/09 (AWV, 2020a) concernant les panneaux de communication et les avis de chantier sur le chantier souligne l'importance d'une communication appropriée et claire et fournit un certain nombre de conseils à cet égard. L'ordre de service MOW/AWV/2020/10 (AWV, 2020b) donne une série de recommandations pour limiter la gêne à la circulation lors des travaux sur autoroute.

**Gert De Wilde**

E [gert.dewilde@mow.vlaanderen.be](mailto:gert.dewilde@mow.vlaanderen.be)

T +32 2 553 78 01

## Références

- Agentschap Wegen en Verkeer. (2015, mai 5). Werfsignalisatie: Werfsignalisatieschema's 1<sup>ste</sup>, 5<sup>de</sup> en 6<sup>de</sup> categorie op autosnelwegen en wegen > 90 km/u (Dienstorder No MOW/AWV/2015/8). <https://wegenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/MOW-AWV-2015-8.pdf>
- Agentschap Wegen en Verkeer. (2018, septembre 6). Werfsignalisatie 2<sup>de</sup> categorie (Dienstorder No MOW/AWV/2018/10). <https://wegenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/MOW-AWV-2018-10.pdf>
- Agentschap Wegen en Verkeer. (2019). Standaardbestek 250 voor de wegenbouw (version 4.1). <https://www.vlaanderen.be/publicaties/standaardbestek-250-voor-de-wegenbouw-versie-4-1>
- Agentschap Wegen en Verkeer. (2020a, juin 28). Werfsignalisatie: Communicatieborden en werfaankondigingsborden op de werf (Dienstorder No MOW/AWV/2020/09). <https://wegenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/MOW-AWV-2020-9.pdf>
- Agentschap Wegen en Verkeer. (2020b, août 2020). Beperking van de verkeershinder bij werken op autosnelwegen (Dienstorder No MOW/AWV/2020/10). [https://wegenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/MOW-AWV-2020-10\\_0.pdf](https://wegenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/MOW-AWV-2020-10_0.pdf)
- Comité européen de Normalisation. (2018). Dispositifs de retenue routiers: Atténuateurs de choc montés sur camions: Classes de performance, critères d'acceptation des essais de choc et méthodes d'essai (CEN/TS 16786 :2018). <https://www.nbn.be/shop/fr/norm/cen-ts-16786-2018~571759/>
- Directive 2008/96/CE. La gestion de la sécurité des infrastructures routières. *Journal officiel de l'Union européenne*, L319, 59-67. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008L0096&from=FR>
- Directive (UE) 2019/1936. Modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières. *Journal officiel de l'Union européenne*, L305, 1-16. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019L1936&from=FR>
- Gouvernement wallon. (2020, décembre 16). Arrêté du Gouvernement wallon relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique. <https://wallex.wallonie.be/contents/acts/42/42304.html>
- MB 09.12.1975. Arrêté royal portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique. Titre III: Signalisation routière. Chapitre IV: Dispositions diverses. Article 78: Signalisation des chantiers et des obstacles. <https://www.code-de-la-route.be/textes-legaux/sections/ar/code-de-la-route/268-art78>
- Ministre de l'Intérieur & Secrétaire d'État à la Sécurité. (1999, mai 7). Arrêté ministériel relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique. *Moniteur belge*, C – 99/14134, 17808-17830. [http://www.ejustice.just.fgov.be/mopdf/1999/05/21\\_1.pdf#Page9](http://www.ejustice.just.fgov.be/mopdf/1999/05/21_1.pdf#Page9)
- OCAB. (2019). *Équipement routier signaux fixes de signalisation routière verticale* (Prescriptions techniques OCAB No PTV 662, révision 5). <https://www.ocab-ocbs.com/fr/pdf/662f.pdf>

Redant, K. (2017). La nouvelle spécification CEN/TS 16786 pour les atténuateurs de chocs mobiles améliore la sécurité des travailleurs et des usagers de la route. *Bulletin CRR*, 113, 11-12.

Région de Bruxelles-Capitale. (2018, mai 18). Ordonnance relative aux chantiers en voirie publique. *Moniteur belge* (éd. 2) , C - 2018/12008, 41449-41475.

[http://www.ejustice.just.fgov.be/mopdf/2018/05/18\\_2.pdf#Page45](http://www.ejustice.just.fgov.be/mopdf/2018/05/18_2.pdf#Page45)

Région de Bruxelles-Capitale ; (2019, avril 4). Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 avril 2019 exécutant l'ordonnance du 3 mai 2018 relative aux chantiers en voirie publique. *Moniteur belge*, C - 2019/11867, 41246-41290. [http://www.ejustice.just.fgov.be/mopdf/2019/04/29\\_1.pdf#Page222](http://www.ejustice.just.fgov.be/mopdf/2019/04/29_1.pdf#Page222)