

la CeMathèque

dossier thématique

SPW | Éditions

Mobilité

Règlement complémentaire de circulation routière Quand ? Comment ?

La police de la voirie :
une compétence communale

**Quand faut-il adopter un
règlement complémentaire** et
qui est compétent ?

Quelles sont les procédures ?

Etudier la situation, préparer
une proposition, **constituer le
dossier**

**Quelle publicité des nouvelles
mesures** de circulation routière ?



CeMathèque n°50 ■ juin 2020





PRÉAMBULE



L'élaboration des règlements complémentaires de circulation routière constitue une démarche obligatoire en vue de la mise en œuvre, à titre permanent, de diverses mesures destinées à concrétiser sur le terrain des objectifs de sécurité routière, mais également de mobilité, en fonction de circonstances locales ou spéciales. Ils accompagnent en effet des décisions aussi variées que la création d'un sens unique ou d'une zone 30, l'octroi d'un emplacement de stationnement réservé aux personnes handicapées, le tracé de certains marquages.

Il s'agit d'une procédure fréquente puisqu'on estime que, en Wallonie, chaque année, environ 2 000 règlements complémentaires sont pris par les communes.

L'objectif de cette publication est de rassembler dans un seul document l'ensemble de l'information utile au gestionnaire de voirie à ce sujet. Cela concerne les aspects juridiques, administratifs et techniques de cette matière, c'est-à-dire le cadre légal, les compétences, les procédures, le contenu du dossier et la méthodologie d'élaboration d'un règlement complémentaire.

Cette problématique a été traitée une première fois dans la Cemathèque 35, publiée en juillet 2012. Une mise à jour s'imposait, en particulier suite à la modification du décret du 19 décembre 2007, à la publication d'un arrêté d'exécution et d'une circulaire par le Gouvernement wallon.

 La rédaction



Source : signco.be

TABLE DES MATIÈRES

- 4 La police de la voirie : une compétence communale
- 8 Quand faut-il adopter un règlement complémentaire et qui est compétent ?
- 10 Quelles sont les procédures ?
- 14 Etudier la situation, préparer une proposition, constituer le dossier
- 16 Quelle publicité des nouvelles mesures de circulation routière ?
- 18 Conclusion
- 19 Bibliographie
- 20 Annexes

La police de la voirie : une compétence communale



Les communes disposent d'un pouvoir de police administrative générale qui, conformément à la Nouvelle loi communale (NLC)¹, vise entre autres l'obligation d'assurer la sécurité et la commodité de passage pour tous les usagers des voiries qui traversent leur territoire.

Les réglementations en vigueur permettent de faire face à différentes situations en fonction de divers critères. Selon les cas, les décisions relèvent de la compétence du conseil communal, du collège communal ou du bourgmestre.

En effet, les communes peuvent être amenées à prendre une « ordonnance de police temporaire relative à la circulation routière », un « arrêté de police » ou une « ordonnance de police vu l'urgence et le risque de grave danger ». Ces actes ne sont pas soumis à une tutelle d'approbation. Ces différentes possibilités réglementaires sont brièvement présentées ci-après afin de donner un aperçu complet de la question.

Les communes disposent également, d'un pouvoir de police complémentaire² en matière de circulation routière³ qui leur permet de prendre des mesures à caractère permanent ou périodique sur toutes les routes traversant leur territoire, excepté sur les autoroutes. Dans ce cas, elles adoptent des « règlements complémentaires de circulation routière », qui sont, pour la plupart, soumis à une tutelle d'approbation. Il s'agit du sujet de cette publication.

Ces compétences doivent être distinguées des compétences de gestion de la voie publique qui concernent l'entretien de la voirie au sens large. Celles-ci sont du ressort immédiat de l'autorité du domaine sur lequel la voirie se trouve⁴.

Pouvoir de police administrative générale – Situations temporaires

Ce pouvoir concerne les voiries communales et régionales, mais aussi les voiries privées pour autant qu'elles s'inscrivent dans la notion de voie publique, c'est-à-dire qu'elles soient affectées, dans les faits, à la circulation du public en général. Il s'agit de la définition de la Cour de cassation. En effet, il n'existe pas de définition officielle de la voie publique.

¹ Article 135 §2 : « Les communes ont pour mission de faire jouir les habitants des avantages d'une bonne police, notamment de la propreté, de la salubrité, de la sûreté dans les rues, lieux et édifices publics (...) les objets de police confiés à la vigilance et à l'autorité des communes sont : 1° tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques (...) la police de la circulation routière, en tant qu'elle s'applique à des situations permanentes ou périodiques, ne tombe pas sous l'application du présent article. »

² La compétence des communes trouve son fondement dans l'article 3.§1^{er} du décret du 19 décembre 2007.

³ Le pouvoir est bien un pouvoir de police complémentaire à la police de la circulation routière. En effet, la police administrative générale ne peut pas s'appliquer en matière de circulation routière pour les mesures permanentes ou périodiques (voir plus loin dans ce chapitre) dans la mesure où cela est réservé à une autre autorité en vertu des lois de 1968.

⁴ Cfr. en particulier la circulaire du 7 mars 2019 relative à la création, la réhabilitation, l'entretien, des trottoirs et accotements le long des voiries régionales. Celle-ci vise à permettre aux autorités régionales et communales de gérer plus sereinement les trottoirs régionaux.

Trois types d'actes règlent les situations temporaires : l'ordonnance de police temporaire relative à la circulation routière, l'arrêté de police et l'ordonnance de police vu l'urgence et le grave danger.

L'ordonnance de police temporaire relative à la circulation routière

« Le collège des bourgmestre et échevins est compétent pour les ordonnances de police temporaires relatives à la circulation routière. »¹ indique la Nouvelle loi communale. Il s'agit de mesures de police administrative générale prises dans le cadre de circonstances de caractère momentané ou d'une situation transitoire ayant une portée générale : ce qui signifie qu'elles s'adressent à tous les citoyens, ou à certaines catégories d'entre eux, sur tout le territoire de la commune, ou dans certaines parties de celle-ci, et pour une durée déterminée ou déterminable.

Cela concerne par exemple une interdiction de circulation dans un quartier à l'occasion de l'organisation d'un événement : braderie, fête, par exemple, en interdisant la circulation, le stationnement...

Les mesures de circulation routière à l'essai sont également visées : la création d'un giratoire, la modification de sens de circulation...

L'interprétation de la notion de « portée générale » est délicate et la frontière avec des mesures de portée plus limitée, visant seulement une rue ou une place par exemple, peut s'avérer difficile à établir et prêter à confusion.

Le caractère temporaire des mesures de circulation routière à l'essai pose parfois question également dans la mesure où, si le caractère « léger » ou « mobile » de certains équipements (potelets et plots en plastiques par exemple) placés en voirie laisse croire qu'il s'agit d'une situation provisoire, il arrive que ceux-ci restent là de nombreux mois, voire davantage, ce qui conduit à s'interro-

ger sur la durée recouverte par le terme « temporaire ». Le délai de la période d'essai devra être mentionné dans l'ordonnance. Il doit être établi en cohérence avec la situation à tester. Si l'essai devait être prolongé, une nouvelle ordonnance devrait être adoptée.

Si la mesure est temporaire, elle peut aussi avoir un caractère périodique dès le moment où la situation à régler, donnant lieu à l'adoption de mesures, se répète chaque année. Signalons l'exemple de l'instauration de mesures liées à une kermesse qui se déroule chaque année à la même date ou le même week-end. Dans ce cas, elle nécessite l'adoption d'un règlement complémentaire de circulation routière. Si elle ne se produit qu'une fois, le collège communal arrêtera une ordonnance de police temporaire.

¹ Article 130bis de la NLC.



CIRCONSTANCES	ACTE	AUTORITÉ COMPÉTENTE	RATIFICATION
<i>Compétence communale de police administrative générale</i>			
<i>Situation ponctuelle ayant un caractère général</i>	<i>Ordonnance de police temporaire ayant un caractère général</i>	<i>Collège communal</i>	<i>Non ratifié par le Conseil communal</i>
<i>Situation ponctuelle ayant un caractère particulier</i>	<i>Arrêté de police</i>	<i>Bourgmestre</i>	<i>Non ratifié par le Conseil communal</i>
<i>Situation particulièrement exceptionnelle, ponctuelle ayant un caractère général présentant un grave danger et nécessitant des mesures urgentes</i>	<i>Ordonnance de police vu l'urgence et le risque de grave danger</i>	<i>Bourgmestre</i>	<i>Ratifié par le Conseil communal</i>

 **Ordonnance de police, modalités d'application.**

L'arrêté de police

« Il (le bourgmestre) est spécialement chargé de l'exécution des lois, décrets, ordonnances, règlements et arrêtés de police »¹. Le bourgmestre est donc compétent pour prendre des arrêtés de police en matière de circulation routière, dans le cadre de situations ponctuelles, particulières, individualisées, spéciales et temporaires (pour une durée déterminée).

¹ Article 133 al.2 de la NLC.

Ainsi le placement de signalisation suite à la présence d'un obstacle ou de travaux (signalisation de chantier) ne requiert pas de prendre une ordonnance de police temporaire par le collège communal mais seulement un arrêté de police par le bourgmestre.

Cette définition peut parfois porter à discussion, comparée aux situations temporaires qui ont une portée générale, comme expliqué précédemment. Lorsque la mesure concerne deux ou trois rues, voire une seule rue ou une

place très fréquentée, est-elle de portée particulière ou générale ? Chaque cas doit être examiné afin de déterminer si la mesure à prendre est de la compétence du collège communal ou bien du bourgmestre. Elle ne fait pas l'objet d'une ratification ou confirmation par le conseil communal.

L'ordonnance de police, vu l'urgence et le risque de grave danger

Le bourgmestre est compétent pour prendre une ordonnance de police face à des situations exceptionnelles nécessitant des décisions et des mesures immédiates, « en cas d'émeutes, d'attroupements hostiles ou d'autres événements imprévus, lorsque le moindre retard pourrait occasionner des dangers ou des dommages pour les habitants »².

Cela vise entre autres des événements climatiques qui entraînent des perturbations de la circulation : verglas particulièrement important, inondations... dès le moment où ceux-ci n'étaient pas annoncés.

Le bourgmestre communique « sur le champ » l'ordonnance au conseil communal qui l'adopte dès sa prochaine réunion, à défaut de quoi elle perd ses effets.

² Article 134 de la NLC.





Q Namur, aménagement de voirie et RAVeL 2 au quartier de "La Plante". Source : ICEDD

Pouvoir de police en matière de circulation routière : le règlement complémentaire de circulation routière – Situations permanentes ou périodiques

L'adoption d'un règlement complémentaire vise les mesures complémentaires ou dérogatoires aux règles générales prévues par la réglementation de la circulation routière, qui répondent à des situations qui sont soit permanentes, soit périodiques, à savoir des mesures valables pendant des périodes déterminées et qui sont récurrentes.

Cette règle est définie dans le décret du Gouvernement wallon du 19 décembre 2007¹. Ce cas de figure fait l'objet de cette publication et est décrit dans les détails dans les chapitres suivants.

Lorsque les mesures concernent des routes communales, le règlement complémentaire de circulation routière doit être adopté par le conseil communal et ensuite soumis, dans la plupart des cas, pour approbation, à l'agent d'approbation désigné par le Gouvernement wallon, conformément au décret du 19 décembre 2007 modifié par le décret programme du 17 juillet 2018, qui a apporté d'importantes modifications visant en particulier à améliorer et à alléger le processus d'approbation du règlement complémentaire.

¹ Article 1^{er}.3° du Décret relatif à la tutelle d'approbation de la Région wallonne sur les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques et à la circulation des transports en commun.

Lorsque les mesures concernent des voiries régionales, c'est le Ministre régional en charge de la Sécurité routière qui adopte les règlements complémentaires en prenant un arrêté ministériel, excepté dans quelques cas précis, où la commune a la possibilité d'adopter des règlements complémentaires de suppléance sur voiries régionales, nécessitant ou non d'être approuvés par l'agent d'approbation.

Ces différentes règles et leurs exceptions sont détaillées dans le chapitre 3.



Quand faut-il adopter un règlement complémentaire et qui est compétent ?

La circulation routière est organisée à partir de règlements généraux et de règlements complémentaires.

Il appartient au Roi de fixer les règlements généraux. Par règlements généraux¹, il faut entendre les règlements qui ont un caractère permanent dans le temps et dans l'espace et qui s'appliquent sur l'ensemble du territoire national, à tous les usagers et à tous les moyens de transport. Il s'agit, en l'occurrence, du code de la route.

Corrélativement à ces règlements généraux, le décret prévoit donc la possibilité d'adopter des règlements complémentaires de circulation routière. Ceux-ci sont applicables dans un domaine spécifique en fonction de circonstances locales ou spéciales.

Comme déjà indiqué précédemment, un règlement complémentaire a pour objectif d'imposer des règles de circulation particulières sur un périmètre déterminé, qui présentent un caractère permanent (sans limitation de durée) ou périodique de manière répétitive (durant certaines périodes).

Dans quel cas faut-il adopter un règlement complémentaire ?

Celui-ci vise l'instauration ou la suppression d'une ou de plusieurs obligations. Concrètement, les mesures prévues vont concerner le placement de la majorité de la signalisation routière. Il s'agit, en l'occurrence 2 :

- de la signalisation lumineuse, sauf celle prévue à l'article 64.1.1°, 64.2 et 64.3 (les signaux à feux clignotants des passages à niveau et le feu jaune-orange clignotant destiné à attirer l'attention (séparé de la signalisation lumineuse tricolore)) de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 (code de la route) ;
- des signaux de priorité type B, sauf le B17 ;
- des signaux d'interdiction type C ;
- des signaux d'obligation type D, à l'exception du D1 à 45° ;
- des signaux d'arrêt et de stationnement type E ;
- des signaux d'indication qui entraînent des obligations ou des interdictions (F1a, F1b, F3a, F3b, F4a, F4b, F5, F7, F9, F11, F12a, F12b, F13, F14, F17, F18, F19, F21, F89, F91, F99a,b,c, F101a,b,c, F103, F105, F111, F113, F117, F118, F119 et F120) ;

¹ Article 1 des lois coordonnées du 16 mars 1968 relatives à la police de la sécurité routière.

² Circulaire ministérielle du 10 avril 2019 relative aux règlements complémentaires de circulation routière et à la prise en charge de la circulation (M.B. du 25 avril 2019).





Q Hamois, sécurisation aux abords d'école. Source : ICEDD

- des marques routières qui indiquent ou impliquent des obligations ou des interdictions à l'exception du bord réel de la chaussée ;
- des dispositifs surélevés à l'exception des coussins.

Ainsi, par exemple, l'adoption d'un règlement complémentaire est obligatoire pour la mise à sens interdit d'une voirie, l'établissement d'un passage pour piétons, l'instauration d'une zone 30... La réalisation d'un dispositif ralentisseur ou d'un plateau impose l'adoption d'un règlement complémentaire en raison des règles que ceux-ci impliquent : interdiction de stationner, de dépasser, obligation de respecter le 30 km/h...

Ne sont donc pas concernés : la signalisation de danger, la signalisation directionnelle et le marquage de la ligne blanche qui indique le bord réel de la chaussée¹.

La pose de coussins ou la création de chicanes ne nécessite pas, en soi, de prendre un règlement complémentaire, sauf lorsque ces aménagements sont assortis de mesures d'accompagnement créant des obligations ou des interdictions : par exemple l'instauration d'une priorité de passage, le tracé d'une zone d'évitement au droit des dispositifs (marquage de stries obliques)...

¹ Article 75.2 du code de la route. Attention : à ne pas confondre avec la ligne jaune discontinue qui est un bord réel mais qui interdit le stationnement et qui doit donc faire l'objet d'un RCCR.

Le placement de signaux routiers ou de marquages, confirmant une disposition du code de la route est interdit, sauf lorsque le code de la route ou le règlement du gestionnaire de la voirie le permet. Dans ce cas, aucun règlement complémentaire n'est requis. Par exemple, le placement du signal D1 (à 45°) sur un îlot directionnel, confirmant la règle de circulation qui impose de laisser le dispositif à sa gauche, ne nécessite pas l'adoption d'un règlement complémentaire.

Bien entendu, toute signalisation doit être conforme aux dispositions de l'arrêté ministériel fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière (arrêté ministériel du 11 octobre 1976 – règlement du gestionnaire de voirie), même lorsque son placement découle d'une mesure ne nécessitant pas un règlement complémentaire.

Qui adopte le règlement complémentaire ?

La commune adopte, d'initiative, les règlements complémentaires relatifs aux voiries communales situées sur son territoire. Plus précisément, la décision est de la compétence du conseil communal lorsque le règlement complémentaire vise :

- des mesures sur voiries communales ;
- des mesures zonales sur voiries communales et régionales ;
- les mesures de stationnement à caractère particulier sur voiries régionales (règlements complémentaires de suppléance).

La décision relève de la compétence du Gouvernement wallon via le Ministre en charge de la Sécurité routière, lorsque le règlement complémentaire vise :

- des mesures sur les autoroutes et les routes régionales ;
- des mesures zonales sur un territoire qui couvre plusieurs communes ;
- des mesures portant sur un carrefour traversé notamment par une voirie régionale.

Enfin, pour être complet, signalons que la décision relève de la compétence du Ministre régional de l'Agriculture pour les mesures visant les routes et chemins forestiers ouverts à la circulation publique situés dans la forêt domaniale, du Ministre fédéral de la Défense nationale, pour les mesures visant les routes militaires, et du Ministre fédéral en charge de l'infrastructure ferroviaire, pour ce qui concerne les passages à niveau.

Quelles sont les procédures ?

Approbation des règlements complémentaires relevant de l'initiative communale

Le conseil communal arrête le règlement complémentaire et le soumet ensuite à l'agent d'approbation qui l'approuve – ou l'improove – en tout ou en partie.

En effet, le décret a introduit une nouvelle notion : « l'agent d'approbation : l'agent désigné par le Gouvernement ». Il s'agit du Directeur général de la Direction Mobilité Infrastructures du SPW ou un agent de niveau A désigné à cet effet par celui-ci. Ainsi, la décision ne fait plus l'objet, comme précédemment, d'un arrêté ministériel.

Quelques cas particuliers sont prévus.

Procédure la plus fréquente

Le nouveau décret a introduit une autre notion. « Consultation préalable : la consultation par la commune du service technique compétent désigné par le Gouvernement préalablement à l'adoption d'un règlement complémentaire par le conseil communal, afin d'obtenir un avis technique relatif au placement de la signalisation ainsi qu'à l'opportunité de la mesure. »

Il s'agit, en l'occurrence, de la Direction des déplacements doux et de la sécurité des aménagements de voiries (DDDSAV) du Service public de Wallonie - Mobilité Infrastructures. L'objectif est d'obtenir une expertise de légalité et d'opportunité de la mesure envisagée. Il est fortement recommandé de recourir à cette consultation préalable. Pratiquement, la commune fait une demande via l'adresse mail : avis-rc-communes@spw.wallonie.be.

Après adoption par le conseil communal, la délibération ainsi que le dossier qui l'accompagne sont transmis à l'agent d'approbation - Direction de la

Règlementation de la Sécurité routière et du Contrôle routier (DRSRCR) du Service public de Wallonie – Mobilité Infrastructures – via le Portail de Wallonie – formulaire d'approbation d'un RC.

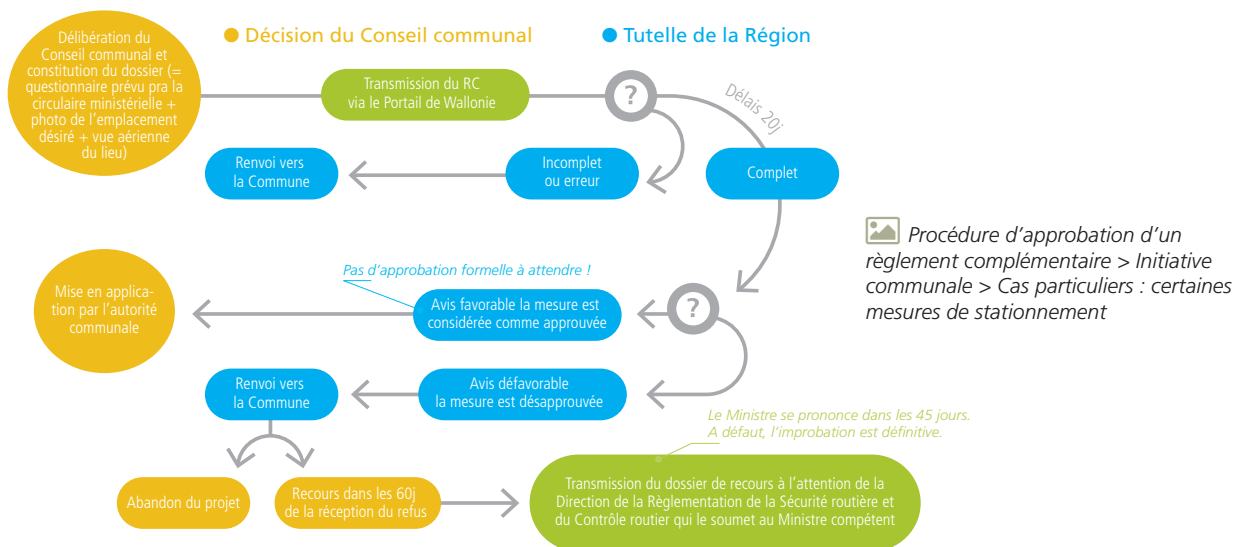
Dans le cas où le RC concerne une mesure zonale portant sur des voiries communales et régionales, l'avis de la Direction territoriale des routes concernée est requis en plus de celui de la DDDSAV.

Lorsque le projet de règlement complémentaire a été soumis au préalable à l'avis technique de la DDDSAV, qui a émis un avis écrit favorable, le délai d'approbation est de 20 jours.

Lorsque le projet de règlement complémentaire n'a pas été soumis au préalable, le délai d'approbation est de 60 jours.

Le délai court à partir du 1^{er} jour ouvrable qui suit la transmission du dossier. Il est suspendu du 16 juillet au 15 août et du 25 au 31 décembre.

Lorsque le dossier est incomplet, ou s'il contient une erreur matérielle, l'administration en informe la commune et, dès réception du dossier complété ou



corrigé, un nouveau délai court. Il est de 20 jours ou de 60 jours.

Le règlement complémentaire ne fait pas l'objet d'une approbation formelle. Seules les improbations font l'objet d'une décision par l'agent d'approbation.

Tout recours de la commune doit être introduit auprès du Ministre compétent dans un délai de 60 jours à dater de la réception de la décision d'improbation. Le Ministre doit se prononcer dans un délai de 45 jours. À défaut, la décision d'improbation est définitive. Le dossier est transmis par courrier auprès du Service public de Wallonie – Mobilité Infrastructures – Direction de la réglementation de la Sécurité routière et du Contrôle routier (DRSRCR).

Cas particuliers

Bien que nécessitant toujours un règlement complémentaire du conseil communal, ne doivent plus être soumises à l'agent d'approbation, les mesures visant :

- le stationnement à durée limitée, à l'exclusion des signaux E5, E7 et E11 ;
- le stationnement payant ;
- le stationnement réservé aux titulaires d'une carte de stationnement communale.

Lorsque le règlement complémentaire porte uniquement sur la réservation d'un emplacement de stationnement en faveur des personnes titulaires de la carte de stationnement pour personne handicapée, le délai d'approbation est de 20 jours, même en l'absence

de consultation préalable. À noter, la commune est tenue de compléter le formulaire-type - Formulaire relatif à une demande de réservation de stationnement pour personnes handicapées à titre individuel - prévu en Annexe 1 de la circulaire ministérielle du 10 avril 2019 (cfr. l'annexe 3).

Règlements complémentaires de suppléance sur voiries régionales

La commune dispose de la faculté d'arrêter des règlements complémentaires sur les voiries régionales, si le Gouvernement wallon s'est abstenu de les prendre, exclusivement pour les mesures de stationnement suivantes :

- stationnement à durée limitée ;
- stationnement payant ;
- stationnement réservé aux titulaires d'une carte communale de stationnement ;
- réservation de stationnement ;
- interdiction de stationnement ou d'arrêt sur des distances inférieures ou égales à trente mètres.

Des mesures non éligibles peuvent toujours être suggérées par les communes.

Les trois premières mesures ne sont pas soumises à l'agent d'approbation. Le passage au conseil communal suffit pour l'adoption définitive de ces mesures. Le placement des signaux sur la voirie régionale reste toutefois soumis à l'avis de la Direction territoriale concernée.

Les quatrième et cinquième mesures ainsi que celles relatives aux signaux E5, E7 et E11 sont soumises à l'agent d'approbation, selon la même procédure et les mêmes délais que dans les cas classiques, c'est-à-dire avec avis technique préalable et un délai raccourci à 20 jours, sans avis technique préalable et un délai de 60 jours. La demande d'obtention d'un avis technique préalable est introduite au moyen d'un mail ou d'un courrier adressé à la Direction des routes compétente du SPW Mobilité et Infrastructures (cfr. l'annexe 5).

Une décision d'improbation peut faire l'objet d'un recours dans les 60 jours de la réception du refus auprès du Ministre compétent. Ce dernier doit se prononcer dans les 45 jours, à défaut, le règlement peut être mis en vigueur.





Approbation des règlements complémentaires d'initiative régionale

Procédure la plus courante

Les règlements sont arrêtés après avis des conseils communaux concernés par le Ministre en charge de la sécurité routière via un arrêté ministériel. Délégation est accordée au directeur général ou à un agent de niveau A désigné à cet effet pour prendre la décision qui fera l'objet de l'arrêté ministériel ¹.

Lorsque l'avis de la commune est défavorable, les arguments sont analysés par la Direction territoriale qui décide ensuite si elle modifie ou non son projet de règlement complémentaire. À défaut de réception de cet avis dans un délai de 60 jours à dater de la demande, le règlement poursuit son parcours d'approbation avant d'être soumis à la signature du Ministre et donc de faire l'objet d'un arrêté ministériel.

¹ Cfr. l'Arrêté du Gouvernement wallon du 23 mai 2019 relatif aux délégations de pouvoirs au service public de Wallonie (M.B. du 17 juillet 2019), chapitre IV, article 78 : « Délégation est accordée au directeur général ou à un agent de niveau A désigné à cet effet par celui-ci pour faire application des articles 2 et 5 du décret du 19 décembre 2007 relatif à la tutelle d'approbation de la Région wallonne sur les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques et à la circulation des transports en commun et faire appliquer les mesures d'office visées à l'article 13 du décret précité. »

Pour favoriser les transports en commun

Ce cas, très spécifique, voire tout à fait exceptionnel, se présente lorsqu'en vue de maîtriser les coûts d'exploitation des sociétés de transport en commun, le Ministre compétent invite les conseils communaux à délibérer sur les mesures qu'il propose pour faciliter la circulation des transports en commun sur le territoire de la commune.

La commune est invitée à se prononcer et le conseil communal à délibérer, dans le délai fixé par le Ministre précise le décret ². Lorsque la commune est favorable au règlement complémentaire, le processus d'approbation est enclenché par la commune, suit la procédure classique avant d'être mis en œuvre. Dans le cas où la commune n'est pas favorable à la mesure, c'est le Ministre qui arrête le règlement complémentaire. Enfin, lorsque le conseil communal n'a pas donné pas suite à l'invitation du Ministre dans le délai qu'il a fixé, c'est également le Ministre qui arrête le règlement complémentaire.

Mesures zonales portant sur plusieurs communes

Le Ministre en charge de la sécurité routière adopte les règlements complémentaires relatifs aux mesures à caractère zonal, lorsque ces dernières s'étendent sur le territoire de plusieurs communes.

Les communes sont invitées à communiquer leur avis dans un délai de 60 jours à la Direction des Déplacements doux et de la Sécurité des aménagements de voiries (DDDSAV). Le règlement complémentaire est adopté via un arrêté ministériel.

² Article 5 du décret du 19 décembre 2007.

TYPE DE VOIRIE	ADOPTION	DELAIS
Voies publiques communales	Conseil communal - RC	Approbation par l'agent d'approbation : 60 jrs 20 jrs si consultation préalable
Voies publiques régionales et communales concernées par une mesure zonale	Conseil communal - RC	Approbation par l'agent d'approbation : 60 jrs 20 jrs si consultation préalable Avis de la DT en sus
Voies publiques communales concernées par des mesures de stationnement : - à durée limitée (sauf E5, E7, E11) - payant - réservé aux titulaires d'une carte de stationnement communale	Conseil communal - RC	Pas d'approbation par l'agent d'approbation
Voies publiques communales concernées par des mesures de stationnement réservé aux personnes handicapées	Conseil communal - RC	Approbation par l'agent d'approbation 20 jrs si le dossier est complet
Voies publiques régionales concernées par des mesures de stationnement : - à durée limitée (sauf E5, E7, E11) - payant - réservé aux titulaires d'une carte de stationnement communale	Conseil communal – RC de suppléance – si le Ministre s'est abstenu de le faire	Pas d'approbation par l'agent d'approbation.
Voies publiques régionales concernées par des mesures de stationnement : - définies par les signaux E5, E7, E11 - réservé - ou d'arrêt interdit sur des distances inférieures à 30 mètres	Conseil communal – RC de suppléance – si le Ministre s'est abstenu de le faire	Approbation par l'agent d'approbation 60 jrs 20 jrs si consultation préalable de la DT
Voie publique régionale ou carrefour impliquant une voirie régionale	Ministre - AM	Avis du conseil communal : 60 jrs
Voies publiques régionales et/ou communales concernées par une mesure zonale couvrant plusieurs communes	Ministre - AM	Avis de chaque conseil communal : 60 jrs

 Modalités d'adoption des règlements complémentaires en fonction du statut de la voirie.





Source : Réseau CeM

Etudier la situation, préparer une proposition, constituer le dossier

Etudier le problème

Quelle est la situation rencontrée sur le terrain ? Quel objectif veut-on atteindre ? Quelle(s) mesure(s) envisager pour le satisfaire ?

Différentes étapes doivent être effectuées avant de constituer le dossier.

- prendre connaissance de la demande. Celle-ci émane de la police, du collègue, de l'administration, des riverains, d'une école... ;
- analyser la situation sur le site, collationner les observations ;
- recueillir des informations complémentaires. En fonction des besoins, il peut s'agir :
 - de comptages de trafic, de mesures de la vitesse ;
 - des caractéristiques géométriques du carrefour, du profil en travers de la voirie ;
 - d'une enquête de stationnement ;
 - de l'analyse des statistiques d'accidents ;
 - de la consultation des riverains...
- élaborer une proposition. Celle-ci peut nécessiter la réalisation d'un croquis ou d'un plan si les mesures concernent des aménagements physiques du type ralentisseur, coussin, îlot directionnel, rond-point... ou la

création de zones 30, zones de rencontre ou résidentielle ;

- se concerter avec les acteurs concernés (autres services communaux, zone de police, TEC, SPW...)
- idéalement, solliciter l'avis technique de la Direction des Déplacements doux et de la Sécurité des Aménagements routiers du SPW – DDDSAV - ou la Direction territoriale des routes concernée ;
- établir le projet de règlement complémentaire :
 - élaboration du dossier technique : définition de la signalisation nécessaire, réalisation des croquis et plans définitifs et des photos le cas échéant ;
 - rédaction du projet de règlement complémentaire proprement dit (voir modèle en annexe 2).

Que faut-il transmettre à l'agent d'approbation ?

Le dossier comporte les pièces suivantes :

- la délibération du conseil communal ;
- les pièces à caractère technique.

Pour la création de zones 30, de zones résidentielles ou de rencontre, réalisation de dispositifs surélevés (plateaux et ralentisseurs), ronds-points... la circulaire

du 10 avril 2019 impose de transmettre des documents techniques spécifiques au dossier, à savoir, les plans et/ou croquis des lieux concernés par les mesures et des dispositifs envisagés. Ceux-ci sont nécessaires pour la compréhension de la pertinence du projet.

Les étapes du dossier après approbation

Les mesures inscrites dans le règlement complémentaire sont mises en œuvre par la commune.

La commune informe les services concernés (service d'urgence, TEC, Sociétés guidage GPS...) lorsque le travail est réalisé (signalisation, marquages, aménagements, selon les cas).

Après publication, le règlement est inscrit dans le registre des règlements de la commune.

Qui place, qui paie, la signalisation routière ?

Le décret du 19 décembre 2007 prévoit que « Le placement des signaux routiers qui imposent une obligation ou qui marquent une interdiction incombe à l'autorité qui a pris la mesure. Toute autre signalisation incombe à l'autorité qui a la gestion de la voirie. Par déro-

gation à l'alinéa 1, le placement des signaux routiers formalisant les règlements complémentaires arrêtés en vertu de l'article 2, 2° et 3°, et de l'article 5, alinéa 3, incombe à l'autorité qui a la gestion de la voirie. »

Ainsi, lorsque la Région instaure la priorité sur une route régionale, elle place et prend également à sa charge les signaux qui doivent être prévus sur les routes communales aboutissant sur la voirie régionale.

Si la commune adopte un règlement complémentaire communal de suppléance sur une route régionale, c'est elle qui supporte les frais de placement de la signalisation.

Signalons toutefois trois situations spécifiques. Le placement de la signalisation incombe au gestionnaire de voirie lorsque celle-ci vise des mesures :

- portant sur des carrefours dont une voirie régionale fait partie ;

- à caractère zonal s'étendant sur plusieurs communes ;
- a pour objectif de favoriser le passage des transports en commun.

Le placement des dispositifs de commande à distance des signaux lumineux de circulation par les véhicules des transports en commun incombe au Gouvernement, les charges résultant de l'entretien et du renouvellement de ces dispositifs incombent à la société de transports en commun qui a été désignée par le Gouvernement.

La signalisation des obstacles, placée par l'autorité qui a la gestion de la voirie en cas de carence de celui qui crée l'obstacle, incombe à ce dernier.

Pour information, la charge de la signalisation directionnelle, bien entendu non concernée par l'adoption de règlements complémentaires, incombe au gestionnaire de la voirie concernée.

Ce qui précède ne s'applique pas aux mesures temporaires de circulation routière. En effet, « La signalisation des chantiers établis sur la voie publique incombe, dans les conditions qui sont déterminées par le Roi, à celui qui exécute les travaux. » .

Contrôle de la signalisation et exécution d'office

Le décret a prévu que lorsque la signalisation n'est pas conforme à la réglementation en matière de placement et d'exigences techniques ou n'est pas entretenue, le Gouvernement peut, après avoir adressé deux avertissements écrits, imposer l'exécution de mesures d'office. Les dépenses seront à charge des gestionnaires défaillants.



Quelle **publicité** des **nouvelles mesures** de circulation routière ?



Q Mehaigne, effet de porte. Source : ICEDD



Les mesures de circulation doivent faire l'objet d'une publicité double : en tant que mesures prises pour régler la circulation et en tant qu'acte communal.

Le décret prévoit que les mesures prises pour régler la circulation sont portées à la connaissance des usagers par des agents portant les insignes de leurs fonctions et qui sont postés sur place ou par une signalisation appropriée. Elles peuvent également l'être au moyen d'autres formes de publicité dont les modalités sont déterminées par le Gouvernement.

En vertu du Code de la démocratie locale et de la décentralisation, des règles précises de publicité doivent être appliquées¹. Elles varient en fonction du type d'acte. Un règlement communal n'est obligatoire qu'à partir du cinquième jour qui suit son affichage aux valves de la commune. L'affiche mentionne l'objet, la date de décision arrêtant le règlement et la décision de l'autorité de tutelle. Elle indique également l'endroit ou les endroits où le texte du règlement ou de l'ordonnance peut être consulté par le public. Ainsi, il convient de mettre en œuvre le règlement complémentaire approuvé, cinq jours après son affichage aux valves communales.

En effet, si le placement de la signalisation qui découle du règlement complémentaire peut paraître, a priori, approprié et suffisant, le Conseil d'Etat a conclu que cela ne dispense pas des autres mesures prévues par la loi².

Lorsque cette formalité est oubliée, et même si le règlement a été parfaitement mis en place, il est donc toujours à craindre que le caractère obligatoire de la mesure puisse être sujet à caution. Cependant, le code de la route précise que « 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 »³. Et la jurisprudence en déduit que « L'obligation de se conformer aux signaux visibles et réguliers en la forme n'est pas subordonnée à la condition que ces signaux routiers aient été placés par les autorités habilitées. »⁴.

Le Conseil d'Etat⁵ considère, qu'en l'absence de publication, le délai de recours contre le règlement n'a pas commencé à courir. Néanmoins, il semble que le non-affichage aux valves communales n'ait pas d'incidence sur les mesures que le règlement comporte dès lors que la signalisation a été correctement apposée.

¹ Articles L1133-1, L1133-2, L1122-32, du Code de la démocratie locale et de la décentralisation en Wallonie.

² Conseil d'Etat, 7 juin 2000, n°87.889.

³ Article 5 du code de la route.

⁴ Cassation 16.01.2001, Cassation 14.11.2017.

⁵ Conseil d'Etat, 13 juillet 1993, n°43.819.

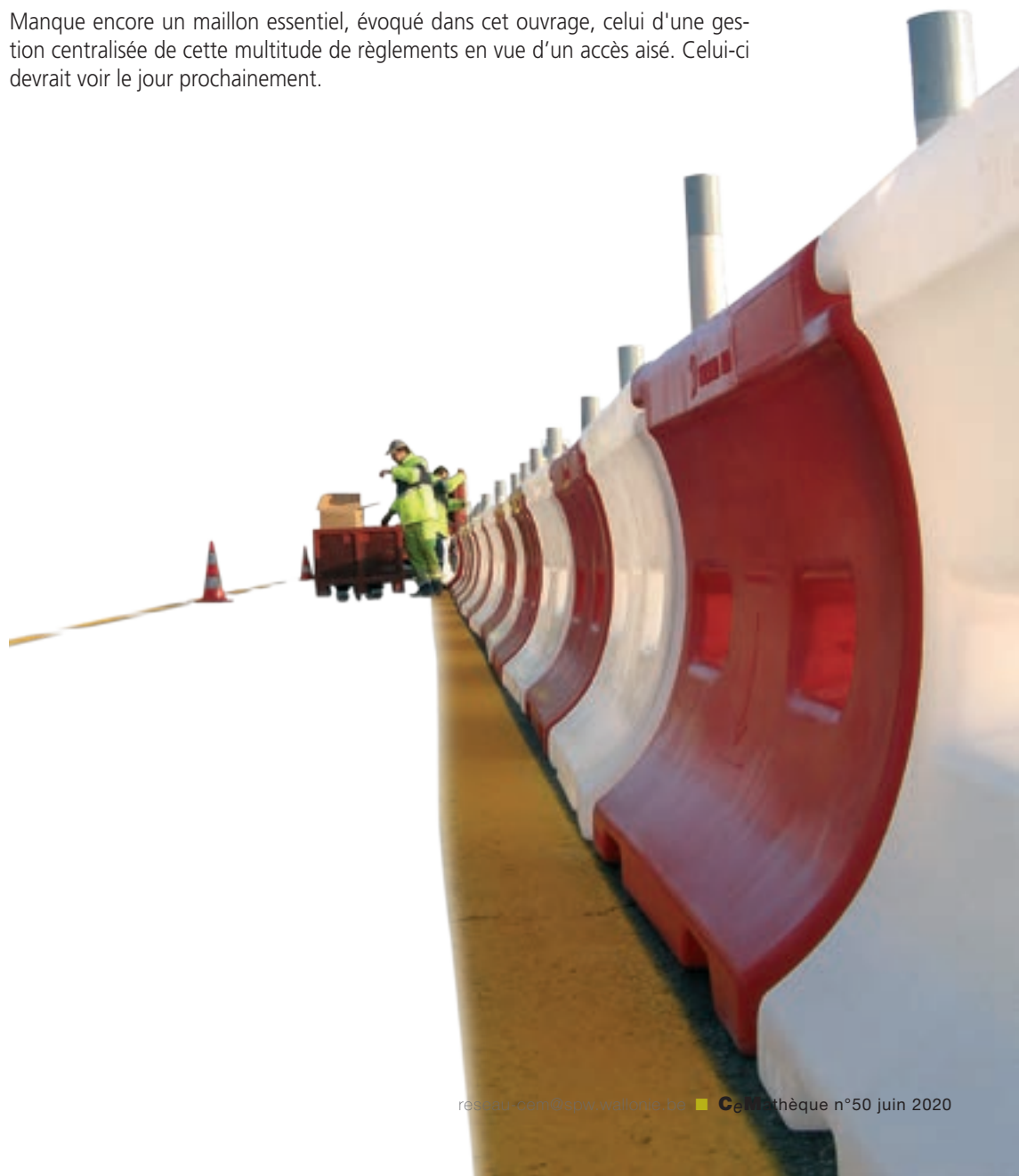


CONCLUSION

Cette publication porte essentiellement sur les aspects administratifs et juridiques de cette matière sans s'attarder sur des clés qui permettraient de juger du bien fondé de chaque mesure prise, de chaque règlement complémentaire adopté.

En effet, aborder le règlement complémentaire sous un angle technique nous conduirait assurément à décliner à peu près toutes les thématiques liées à la mobilité : politique de stationnement, gestion des flux de circulation, mobilité douce. Celles-ci font l'objet de nombreuses Cemathèques, et sont déclinées dans les Plans communaux de mobilité et traduites ensuite sur le terrain.

Manque encore un maillon essentiel, évoqué dans cet ouvrage, celui d'une gestion centralisée de cette multitude de règlements en vue d'un accès aisé. Celui-ci devrait voir le jour prochainement.



Règlementation routière

Lois coordonnées du 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière et arrêtés d'application (M.B. du 27 mars 1968).

Arrêté royal du 1^{er} décembre 1975, portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique. (M.B. du 9 décembre 1975).

Arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière. (M.B. du 14 octobre 1976).

Décret du 19 décembre 2007 relatif à la tutelle d'approbation de la Région wallonne sur les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques et à la circulation des transports en commun (M.B. du 14 janvier 2008) dont les dispositions ont été abrogées et remplacées par le décret programme du 17 juillet 2018 portant des mesures diverses en matière d'emploi, de formation, d'économie, d'industrie, de recherche, d'innovation, de numérique, d'environnement, de transition écologique, d'aménagement du territoire, de travaux publics, de mobilité et de transports, d'énergie, de climat, de politique aéroportuaire, de tourisme, d'agriculture, de nature, de forêt, des pouvoirs locaux et de logement (M.B. du 8 octobre 2018).

Arrêté du Gouvernement wallon du 14 mars 2019 portant exécution du décret du 19 décembre 2007 relatif à la tutelle d'approbation de la Région wallonne sur les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques et à la circulation des transports en commun et modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon du 8 octobre 2009 relatif aux délégations de pouvoirs au Service public de Wallonie. (M.B. du 16 mai 2019).

Circulaire ministérielle du 10 avril 2019 relative aux règlements complémentaires de circulation routière et à la prise en charge de la signalisation. (M.B. du 25 avril 2019).

Arrêté du Gouvernement wallon du 23 mai 2019 relatif aux délégations de pouvoirs au Service public de Wallonie (M.B. du 17 juillet 2019).

Règlementation communale

Nouvelle loi communale, codifiée par l'arrêté royal du 24 juin 1988, ratifiée par la loi du 26 mai 1989 (M.B. du 12 août 2004).

Code de la démocratie locale et de la décentralisation (M.B. du 12 août 2004).

Dossiers / Articles

La police de la circulation routière, Ambre Vassart, UVCW, décembre 2019.

Règlements complémentaires et placement de la signalisation routière, Cahier du Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité routière, Bruxelles Mobilité, septembre 2019.

La police de la circulation routière, D. Missions de la commune – 8. Mobilité – fiche 6. Mise à jour 1^{er} septembre 2019, UVCW.

Règlement complémentaire de circulation : arrêté d'exécution paru suite à la nouvelle réglementation, Ambre Vassart, UVCW, juin 2019.

La compétence des organes communaux en matière de circulation routière ou comment modifier les règles de circulation sur le territoire d'une commune ? Ambre Vassart, UVCW, Le Mouvement communal n°932, novembre 2018.

Sites internet

mobilite.wallonie.be : site portail mobilité de Wallonie, du Service public de Wallonie.

www.uvcw.be : site de l'Union des Villes et des Communes de Wallonie.

infrastructures.wallonie.be : site portail des autoroutes et routes de Wallonie, Mobilité Infrastructures, du Service public de Wallonie.

www.securotheque.be/equipements/principes-generaux-c/generalites-c/reglement-complementaire-de-circulation/ : site du Service public de Wallonie – Mobilité Infrastructures dédié à la réglementation et aux bonnes pratiques en matière d'infrastructures.

www.avcb-vsbg.be – ou – **www.brulocalis.brussels** : site de l'Association de la Ville et des Communes de Bruxelles.

Formulaire d'approbation en ligne du RCCR

MON ESPACE – Portail de Wallonie – **www.wallonie.be** – démarche « demander l'approbation d'un règlement complémentaire de circulation routière par l'autorité de tutelle » ou via l'adresse **https://monespace.wallonie.be**

Le formulaire existe aussi en allemand

Helpdesk : 078 79 01 02 aideenligne@wallonie.be.

Principaux textes réglementaires

Décret du 19 décembre 2007 relatif à la tutelle d'approbation de la Région wallonne sur les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques et à la circulation des transports en commun dont les dispositions ont été abrogées et remplacées par le Décret programme du 17 juillet 2018 portant des mesures diverses en matière d'emploi, de formation, d'économie, d'industrie, de recherche, d'innovation, de numérique, d'environnement, de transition écologique, d'aménagement du territoire, de travaux publics, de mobilité et de transports, d'énergie, de climat, de politique aéroportuaire, de tourisme, d'agriculture, de nature, de forêt, des pouvoirs locaux et de logement.

CHAPITRE V – Mesures en matière de travaux publics, de mobilité et de transports

Section 1^{ère}. – Abrogation du décret du 19 décembre 2007

1. relatif à la tutelle d'approbation de la Région wallonne sur les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques et à la circulation des transports en commun.

Art. 89. Les articles 1^{er} à 4 du décret du 19 décembre 2007 relatif à la tutelle d'approbation de la Région wallonne sur les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques et à la circulation des transports en commun sont abrogés et remplacés par le texte suivant :

CHAPITRE IER – DÉFINITIONS

Article 1^{er}. Au sens du présent décret, l'on entend par :

1° l'agent d'approbation : l'agent désigné par le Gouvernement ;

2° la consultation préalable : la consultation par la commune du service technique compétent désigné par le Gouvernement préalablement à la délibération du conseil communal

relative à un règlement complémentaire, afin d'obtenir un avis technique relatif au placement de la signalisation ainsi qu'à l'opportunité de la mesure ;

3° un règlement complémentaire : un règlement visant à adapter les règlements généraux relatifs à la police de la circulation routière aux circonstances locales ou particulières par des mesures ayant un caractère périodique ou permanent.

CHAPITRE II – LES RÈGLEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR VOIRIE RÉGIONALE OU DÉTERMINANT LES MESURES À CARACTÈRE ZONAL PORTANT SUR PLUSIEURS COMMUNES

Art. 2. Le Gouvernement arrête les règlements complémentaires relatifs :

1° aux voiries régionales ;

2° aux carrefours dont une voirie régionale fait partie ;

3° à la détermination de mesures à caractère zonal lorsque ces dernières s'étendent sur le territoire de plusieurs communes ;

4° aux routes et chemins forestiers, ouverts à la circulation publique dans la forêt domaniale au sens de l'article 3, 11°, du décret du 15 juillet 2008 relatif au Code forestier.

Les règlements complémentaires visés à l'alinéa 1^{er} sont arrêtés après avis des conseils communaux intéressés.

À défaut de réception de l'avis visé à l'alinéa 2 dans les soixante jours à dater de la demande, le Gouvernement arrête d'office le règlement.

Art. 3. § 1^{er}. Les conseils communaux peuvent arrêter les règlements complémentaires relatifs aux voiries régionales, à l'exception des autoroutes, que le Gouvernement s'est abstenu de prendre.

Le Gouvernement peut remplacer le règlement complémentaire visé à l'alinéa 1^{er} par sa propre décision.

§ 2. Les règlements complémentaires visés au paragraphe 1^{er} sont soumis à l'agent d'approbation, sauf exceptions prévues par le Gouvernement.

Le règlement complémentaire visé au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, entre en vigueur, si l'agent d'approbation ne se prononce pas dans :

1° les vingt jours de la réception du règlement complémentaire, en cas de consultation préalable ;

2° les soixante jours de la réception du règlement complémentaire, en l'absence de consultation préalable.

Un recours est ouvert à l'encontre de la décision d'improbation auprès du Gouvernement. Il est introduit dans les soixante jours de la réception de la décision. À défaut de décision dans les quarante-cinq jours de la réception du recours, la décision d'improbation devient définitive.

§ 3. Le Gouvernement peut :

1° limiter les mesures pouvant faire l'objet des règlements complémentaires visés au paragraphe 1^{er} ;

2° réduire les délais visés au paragraphe 2, alinéa 2. Les délais visés au paragraphe 2 ou adoptés en vertu de l'alinéa 1^{er} sont suspendus du 16 juillet au 15 août et du 25 au 31 décembre.

CHAPITRE III – LES RÈGLEMENTS COMPLÉMENTAIRES COMMUNAUX

Art. 4. § 1^{er}. Sans préjudice des articles 2 et 5, alinéa 3, les conseils communaux arrêtent les règlements complémentaires relatifs :

1° aux voiries communales ;

2° à des mesures à caractère zonal visant à la fois des voiries communales et régionales situées sur le territoire de leur commune.

§ 2. Les règlements complémentaires visés au paragraphe 1^{er} et à l'article 12 sont soumis à l'agent d'approbation, qui, selon le cas, approuve tout ou partie du règlement complémentaire ou ne l'approuve pas.

Un règlement complémentaire entre en vigueur si l'agent d'approbation ne se prononce pas dans :

1° les vingt jours de la réception du règlement complémentaire, en cas de consultation préalable ;

2° les soixante jours de la réception du règlement complémentaire, en l'absence de consultation préalable.

Un recours est ouvert à l'encontre de la décision d'improbation ou d'approbation partielle auprès du Gouvernement. Il est introduit dans les soixante jours de la réception de la décision. À défaut de décision dans les quarante-cinq jours de la réception du recours, la décision d'improbation ou d'approbation partielle devient définitive.

§ 3. Le Gouvernement peut :

1° déterminer les règlements complémentaires qui ne sont pas soumis à l'agent d'approbation ;

2° réduire les délais visés au paragraphe 2, alinéa 2. Les délais visés au paragraphe 2 ou adoptés en vertu de l'alinéa 1^{er} sont suspendus du 16 juillet au 15 août et du 25 au 31 décembre.

Art. 5. En vue de maîtriser les coûts d'exploitation des sociétés de transport en commun, le Gouvernement peut inviter les conseils communaux à délibérer sur les mesures qu'il propose pour faciliter la circulation des transports en commun sur le territoire de la commune.

Les règlements complémentaires arrêtés sur invitation du Gouvernement sont soumis à approbation conformément à l'article 4, § 2.

Si les conseils communaux ne donnent pas suite à l'invitation du Gouvernement dans le délai qu'il fixe, ou si le Gouvernement ne marque pas son accord sur le règlement complémentaire arrêté par les conseils communaux, le Gouvernement peut arrêter le règlement complémentaire.

CHAPITRE IV – LES RÉTRIBUTIONS, TAXES OU REDEVANCES DE STATIONNEMENT

Art. 6. Lorsque le Gouvernement ou un conseil communal arrête un règlement complémentaire relatif aux stationnements à durée limitée, aux stationnements payants et aux stationnements sur les emplacements réservés aux titulaires d'une carte de stationnement communale, il peut établir des rétributions ou taxe de stationnement ou déterminer les redevances de stationnement dans le cadre de concessions ou contrats de gestion concernant le stationnement sur la voie publique, applicables aux véhicules à moteur, leurs remorques ou éléments.

La disposition visée à l'alinéa 1^{er} ne s'applique pas au stationnement alterné semi-mensuel et à la limitation du stationnement de longue durée.

Art. 7. En vue de l'encaissement des rétributions, des taxes ou des redevances de stationnement visées à l'article 6, le Gouvernement, les communes et leurs concessionnaires, ou les régies autonomes communales peuvent demander l'identité du titulaire du numéro de la plaque d'immatriculation à l'autorité chargée de l'immatriculation des véhicules et ce, conformément à la législation relative à la protection de la vie privée.

Art. 8. Les rétributions, les taxes ou les redevances de stationnements visées à l'article 6 sont mises à charge du titulaire du numéro de la plaque d'immatriculation.

CHAPITRE V – L'AUTORITÉ EN CHARGE DU PLACEMENT DE LA SIGNALISATION

Art. 9. Le placement des signaux routiers qui imposent une obligation ou qui marquent une interdiction incombe à l'autorité qui a pris la mesure. Toute autre signalisation incombe à l'autorité qui a la gestion de la voirie.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, le placement des signaux routiers formalisant les règlements complémentaires arrêtés en vertu de l'article 2, 2° et 3°, et de l'article 5, alinéa 3, incombe à l'autorité qui a la gestion de la voirie.

CHAPITRE VI – LA SIGNALISATION DES OBSTACLES ET DES CHANTIERS

Art. 10. § 1^{er}. La signalisation des obstacles à la circulation incombe à celui qui crée l'obstacle.

La personne visée à l'alinéa 1^{er} enlève la signalisation routière dès que l'obstacle est évacué.

En cas de carence de la personne visée à l'alinéa 1^{er} ou si l'obstacle n'est pas dû au fait d'un tiers, l'autorité qui a la gestion de la voirie assume cette obligation.

§ 2. La signalisation des chantiers établis sur la voie publique incombe à celui qui exécute les travaux.

S'il est fait usage de signaux lumineux de circulation, de signaux relatifs à la priorité, de signaux d'interdiction, de signaux d'obligation, de signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement, de marques longitudinales provisoires indiquant les bandes de circulation ou de marques transversales, cette signalisation peut être placée uniquement moyennant autorisation donnée :

1° par le Gouvernement, lorsqu'il s'agit d'une autoroute ;

2° par le bourgmestre, lorsqu'il s'agit d'une autre voirie publique, sauf dérogations prévues par le Gouvernement et selon les modalités qu'il détermine. L'autorisation visée à l'alinéa 1^{er} détermine dans chaque cas, la signalisation routière à utiliser.

Celui qui exécute les travaux enlève la signalisation routière dès que ceux-ci sont terminés.

§ 3. En cas d'urgence, les gestionnaires de voirie, les services de police et d'intervention peuvent, sans attendre l'autorisation visée au paragraphe 2, alinéa 2, placer des signaux destinés à interdire ou régler temporairement la circulation. Ces signaux et dispositifs sont enlevés dès que la situation est redevenue normale.

§ 4. Le Gouvernement peut arrêter des règles générales en vue de déterminer la signalisation routière à utiliser pour les chantiers courants et les interventions d'urgence.

CHAPITRE VII – LA PRISE EN CHARGE DES FRAIS LIÉS À LA SIGNALISATION ROUTIÈRE

Art. 11. Les frais liés au placement, à l'entretien et au renouvellement de la signalisation routière sont à charge de l'autorité qui l'a placée.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, les frais :

1° résultant du placement des dispositifs de commande à distance des signaux lumineux de circulation par les véhicules des transports en commun incombent au Gouvernement, les charges résultant de l'entretien et du renouvellement de ces dispositifs incombent à la société de transports en commun désignée par le Gouvernement ;

2° de la signalisation des obstacles, placée par l'autorité qui a la gestion de la voirie en cas de carence de celui qui crée l'obstacle, incombent à ce dernier.

CHAPITRE VIII – LA CIRCULATION DANS LES PORTS

Art. 12. Les conseils communaux peuvent arrêter des règlements complémentaires suspendant ou modifiant l'application des dispositions de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique et de tout règlement déterminé par le Gouvernement pour le trafic s'effectuant entre les quais d'embarquement et de débarquement, les dépôts, les hangars et les magasins établis dans les ports maritimes ou fluviaux.

Le Gouvernement peut soumettre la mise en circulation de véhicules ou combinaisons de véhicules à un régime d'autorisation et imposer des redevances en vue de couvrir, en tout ou en partie, les frais d'administration, de contrôle, de surveillance ou les frais liés à l'utilisation de l'infrastructure.

CHAPITRE IX – LE CONTRÔLE DE LA SIGNALISATION ET L'EXÉCUTION D'OFFICE

Art. 13. Si la signalisation routière établie n'est pas conforme à la réglementation en matière de placement et d'exigences techniques de la signalisation routière, aux conditions fixées par les règlements complémentaires ou n'est pas entretenue, le Gouvernement peut, après avoir adressé deux avertissements écrits consécutifs aux autorités défaillantes d'avoir à assumer leurs obligations, imposer l'exécution de mesure d'office. Toute dépense occasionnée par l'exécution d'office de ces mesures peut être récupérée à charge de l'autorité défaillante.

CHAPITRE X – LA PUBLICITÉ

Art. 14. Les mesures prises pour régler la circulation en vertu du présent décret ou des articles 2 et 3 de la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes, sont portées à la connaissance des usagers par des agents portant les insignes de leurs fonctions et qui sont postés sur place ou par une signalisation appropriée. Elles peuvent également l'être au moyen d'autres formes de publicité dont les modalités sont déterminées par le Gouvernement.

CHAPITRE XI – LA BANQUE DE DONNÉES DE LA SIGNALISATION ROUTIÈRE

Art. 15. Les règlements complémentaires et les emplacements des signaux routiers sont repris dans une banque de données. Le Gouvernement fixe les modalités de la gestion, du fonctionnement et de l'accès à la banque de données.

CHAPITRE XII – LES SANCTIONS

Art. 16. En cas d'infraction à l'article 10, § 1^{er}, du présent décret ou à ses règlements d'application, les sanctions prévues par et en vertu de l'article 29, § 2, de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière sont applicables.

CHAPITRE XIII – LES DISPOSITIONS ABROGATOIRES ET FINALES

Art. 17. Dans la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, les articles suivants sont abrogés :

1^o l'article 2, modifié par le décret du 19 décembre 2007 ;

2^o l'article 3, remplacé par la loi du 12 juillet 1973, à l'exception des voies militaires visées au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, 4^o ;

3^o l'article 12, alinéa 1^{er}, modifié par l'arrêté royal du 30 décembre 1982 et modifié par la loi du 20 juillet 2005 ;

4^o les articles 13 et 14 ;

5^o l'article 17, remplacé par l'arrêté royal du 30 décembre 1982 et modifié par la loi du 20 juillet 2005 ;

6^o les articles 18, 19 et 20.

Art. 18. Les articles 57 et 78 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique sont abrogés.

Art. 19. Les articles 1^{er} à 18 qui précèdent entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2019 à l'exception de l'article 15 qui entre en vigueur le 1^{er} janvier 2023.

Le Gouvernement peut fixer une date d'entrée en vigueur antérieure à celle mentionnée à l'alinéa 1^{er}.

Arrêté du Gouvernement wallon du 14 mars 2019 portant exécution du décret du 19 décembre 2007 relatif à la tutelle d'approbation de la Région wallonne sur les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques et à la circulation des transports en commun et modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon du 8 octobre 2009 relatif aux délégations de pouvoirs au Service public de Wallonie

CHAPITRE IER – DISPOSITIONS AUTONOMES

Article 1^{er}. Au sens du présent arrêté, l'on entend par :

1° le décret du 19 décembre 2007 : le décret du 19 décembre 2007 relatif à la tutelle d'approbation de la Région wallonne sur les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques et à la circulation des transports en commun ;

2° le jour ouvrable : tous les jours de la semaine hormis le samedi, le dimanche et les jours fériés légaux ;

3° l'agent d'approbation : le directeur général de la Direction générale opérationnelle Routes et Bâtiments du Service public de Wallonie ou un agent de niveau A désigné à cet effet par celui-ci.

Art. 2. § 1^{er}. Les règlements complémentaires relatifs aux mesures de stationnement payant, de stationnement réservé aux titulaires de cartes de stationnement communal ou de stationnement à durée limitée hormis celles matérialisées par les signaux E5, E7 et E11, ne sont pas soumis pour approbation à l'agent d'approbation.

Pour les mesures de réservation de stationnement pour personnes handicapées, le délai visé à l'article 4, § 2, alinéa 2, du décret du 19 décembre 2007, est de vingt jours même en l'absence de consultation préalable si le règlement complémentaire porte uniquement sur cette mesure.

§ 2. Le conseil communal mentionne dans sa délibération si la mesure a fait l'objet d'une consultation préalable ou si elle a été établie sur base de l'invitation du Ministre qui a la sécurité routière dans ses attributions, en vertu de l'article 5 du décret du 19 décembre 2007.

xArt. 3. Les conseils communaux peuvent arrêter des règlements complémentaires relatifs aux voiries régionales en vertu de l'article 3, § 1^{er}, du décret du 19 décembre 2007, exclusivement pour les mesures :

1° de stationnement à durée limitée ;

2° de stationnement payant ;

3° de stationnement réservé aux titulaires d'une carte de stationnement communale ;

4° de réservation de stationnement ;

5° d'interdiction de stationnement ou d'arrêt sur des distances inférieures ou égales à trente mètres.

Les règlements complémentaires concernant les mesures relatives aux signaux E5, E7 et E11, et aux mesures visées à l'alinéa 1^{er}, 4° et 5°, sont soumis pour approbation à l'agent d'approbation qui, selon le cas, approuve tout ou partie du règlement complémentaire ou l'improouve.

Les règlements complémentaires concernant les mesures non visées à l'alinéa 2 sont soumis pour approbation à l'agent d'approbation uniquement dans le cas de la création de nouveaux emplacements de stationnement.

Pour les mesures de réservation de stationnement pour personnes handicapées, le délai visé à l'article 3, § 2, alinéa 2, du décret du 19 décembre 2007 est de vingt jours même en l'absence de consultation préalable si le règlement complémentaire porte uniquement sur cette mesure.

Art. 4. Les demandes d'approbation à introduire en vertu des articles 2 et 3 le sont par voie électronique (...).

Art 5. Les délais visés aux articles 3, § 2, alinéa 2, et 4, § 2, alinéa 2, du décret du 19 décembre 2007 sont interrompus si la demande d'approbation est incomplète ou en cas d'erreur formelle manifeste constatée dans la délibération du conseil communal. Un nouveau délai est calculé dès la réception des pièces réclamées auprès de la commune et si la demande est jugée complète par l'agent d'approbation.

CHAPITRE II – DISPOSITIONS MODIFICATIVES

Art. 6. L'article 69/2 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 8 octobre 2009 relatif aux délégations de pouvoirs au Service public de Wallonie, inséré par l'arrêté du Gouvernement wallon du 24 mars 2016, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 69/2. Délégation est accordée au directeur général ou à un agent de niveau A désigné à cet effet par celui-ci pour faire application des articles 2 et 5 du décret du 19 décembre 2007 relatif à la tutelle d'approbation de la Région wallonne sur les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques et à la circulation des transports en commun et faire appliquer les mesures d'office visées à l'article 13 du même décret. ».

Art. 7. Dans l'article 69/5 du même arrêté, inséré par l'arrêté du Gouvernement wallon du 27 avril 2017, les mots « en application de l'article 78.1.1 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière » sont remplacés par les mots « en application de l'article 10, § 2, du décret du 19 décembre 2007 relatif à la tutelle d'approbation de la Région wallonne sur les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques et à la circulation des transports en commun ».

CHAPITRE III – DISPOSITIONS FINALES

Art. 8. Le Ministre qui a la sécurité routière dans ses attributions et le Ministre qui a les pouvoirs locaux dans ses attributions, sont chargés, chacun pour ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Art. 9. Le présent arrêté produit ses effets le 1^{er} janvier 2019.

Circulaire ministérielle du 10 avril 2019 relative aux règlements complémentaires de circulation routière et à la prise en charge de la signalisation

CHAPITRE IER – RÉPARTITION DES COMPÉTENCES EN MATIÈRE DE RÈGLEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Les règlements complémentaires sont arrêtés par :

A. Le Ministre des Travaux publics, s'ils concernent :

- 1° les autoroutes et routes régionales ;
- 2° les carrefours dont une voirie régionale fait partie ;
- 3° la détermination de mesures à caractère zonal quand ces dernières s'étendent sur plusieurs communes (zones bleues, détermination d'agglomération, limitations de tonnages...) ;

B. le Ministre de l'Agriculture, s'ils concernent les routes et chemins forestiers, ouverts à la circulation publique, situés dans la forêt domaniale au sens du décret du 15 juillet 2008 relatif au Code forestier ;

C. le Ministre fédéral de la Défense nationale, s'ils concernent les routes militaires ;

D. le Ministre fédéral ayant l'infrastructure ferroviaire dans ses attributions s'ils concernent les passages à niveau ;

E. les conseils communaux s'ils concernent :

- 1° des voiries communales ;
- 2° des mesures à caractère zonal visant à la fois des voiries communales et régionales situées sur le territoire de leur commune.

CHAPITRE II – L'OBLIGATION D'ADOPTION D'UN RÈGLEMENT COMPLÉMENTAIRE

A. L'adoption d'un règlement complémentaire est nécessaire pour la signalisation destinée à régler une situation permanente (sans limitation de durée) ou périodique répétitive (durant certaines périodes déterminées) et qui fait naître ou cesser une obligation ou une interdiction.

Cette signalisation est la suivante :

1° la signalisation lumineuse sauf celle prévue à l'article 64 1° 1°, 64 2° et 64 3° de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 (Code de la route) ;

2° les signaux de priorité type B (sauf B17 - Croix de St-André) ;

3° les signaux d'interdiction type C ;

4° les signaux d'obligation type D (sauf D1 à 45°) ;

5° les signaux d'arrêt et de stationnement type E ;

6° les signaux d'indication qui entraînent des obligations ou interdictions (F1a et b, F3a et b, F4a, F4b, F5, F7, F9, F11, F12a, F12b, F13, F14, F17, F18, F19, F21, F89, F91, F99 a,b,c, F101 a,b,c, F103, F105, F111, F113) ;

7° les marques routières qui indiquent ou impliquent des obligations ou des interdictions à l'exception du bord réel de la chaussée ;

8° les dispositifs surélevés à l'exception des coussins berlinois.

B. Un règlement complémentaire n'est pas nécessaire pour :

1° la signalisation confirmant une disposition du code de la route (ex : un signal D1d sur un îlot), les signaux de danger et certains signaux d'indication ;

2° le placement de chicanes et écluses sauf les éventuelles mesures d'accompagnement telles que les priorités de passage ou le tracé de zones d'évitement (stries obliques) par exemple ;

3° les terre-pleins.

Il est rappelé que toute signalisation doit être conforme aux dispositions de l'arrêté fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière (arrêté ministériel du 11 octobre 1976), même lorsque son placement découle d'une mesure ne devant pas être soumise à un règlement complémentaire.

CHAPITRE III – PROCÉDURE D'APPROBATION DES RÈGLEMENTS COMPLÉMENTAIRES

A. Voiries communales ou mesures zonales sur voiries communales et régionales sur le territoire d'une commune

1. Initiative communale

1.1. Règle générale

Les règlements complémentaires sont arrêtés par les conseils communaux et doivent, sauf exceptions, être soumis à l'agent d'approbation qui :

- approuve tout ou partie du règlement ;
- impute le règlement.

1.2. Procédure

1.2.1. Consultation préalable de la Direction des Déplacements doux et de la Sécurité des aménagements de voiries

Préalablement à sa délibération, il est fortement conseillé à la commune de consulter le service technique compétent du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures en vue d'obtenir une expertise de légalité et d'opportunité de la mesure envisagée (par ailleurs, dans cette hypothèse, la mesure pourra bénéficier d'un délai d'approbation de 20 jours au lieu de 60 jours).

La demande d'obtention d'un avis technique s'introduit au moyen d'un e-mail adressé à : avis-rc-communes@spw.wallonie.be

1.2.2. Transmission du Règlement complémentaire pour approbation à l'agent d'approbation (un agent de la Direction de la Réglementation de la Sécurité routière et du Contrôle routier).

Une fois la délibération du conseil communal adoptée et le dossier constitué, la commune transmet directement le dossier à l'agent d'approbation attaché au Service Public de Wallonie Mobilité et Infrastructures - Direction de la Réglementation de la Sécurité routière et du Contrôle routier - via le formulaire en ligne accessible à l'adresse suivante : Portail de Wallonie (formulaire d'approbation d'un RC) www.wallonie.be. Le règlement complémentaire ne fera plus l'objet d'une approbation formelle. Seules les imputations feront l'objet d'une décision rendue par l'agent d'approbation.

L'agent d'approbation dispose des délais suivants en vue d'imputer un règlement complémentaire :

- 20 jours en cas de procédure avec consultation préalable ;
- 60 jours en cas de procédure sans consultation préalable.

Ce délai commence à compter du 1^{er} jour ouvrable qui suit la transmission du dossier complet par voie électronique. Ces délais sont suspendus du 16 juillet au 15 août et du 25 au 31 décembre.

En conséquence, après le délai prescrit de 20 jours ou de 60 jours, les mesures prévues par ledit règlement sont considérées comme approuvées et peuvent être mises en application par l'autorité communale. (...).

Il convient d'attirer l'attention sur le fait que faute de disposer de toutes les pièces lors de l'introduction du dossier (cf. chapitre 5) ou si la délibération du conseil communal contient une erreur matérielle, l'administration se verra dans l'obligation de réclamer les pièces ou de signaler l'erreur. Un nouveau délai (de 20 jours ou de 60 jours) sera dès lors calculé dès que toutes les pièces réclamées auront été reçues de la commune et que le dossier sera jugé complet.

1.2.3. Recours contre la décision d'imputation

La décision d'imputation pourra faire l'objet d'un recours dans les 60 jours de la réception du refus auprès du Ministre compétent. Ce dernier devra se prononcer dans les 45 jours, à défaut, la décision d'imputation deviendra définitive.

Le dossier de recours sera constitué de tous les éléments du dossier et en mentionnera les références. Il sera envoyé à l'attention de la Direction de la Réglementation de la Sécurité routière et du Contrôle routier par courrier.

1.3. Règles particulières

1.3.1. Ne sont pas soumis à tutelle, les règlements complémentaires relatifs aux mesures de :

- 1° stationnement à durée limitée à l'exclusion des signaux E5, E7 et E11 ;
- 2° stationnement payant ;
- 3° stationnement réservé aux titulaires d'une carte de stationnement communale.

1.3.2. Mesures de stationnement réservées aux personnes handicapées

Pour ces mesures, le délai d'approbation est de 20 jours même en l'absence de consultation préalable pour autant que le règlement ne porte que sur cette seule mesure.

Les dossiers relatifs aux réservations de stationnement pour les personnes handicapées doivent être complétés d'un questionnaire type dûment rempli (cf. chapitre 5).

2. Initiative ministérielle

En vue de maîtriser les coûts d'exploitation des sociétés de transport en commun, le Ministre peut inviter les conseils communaux à délibérer sur les mesures qu'il propose pour faciliter la circulation des transports en commun sur le territoire de la commune. Les règlements complémentaires arrêtés sur invitation du Ministre sont soumis à l'approbation suivant la procédure visée ci-dessus.

Si les conseils communaux n'ont pas donné suite à l'invitation du Ministre dans le délai qu'il a fixé ou si la délibération communale n'est pas approuvée par le Ministre ou son délégué, celui-ci ou son délégué peut arrêter le règlement complémentaire lui-même.

B. Voiries régionales

1. Initiative ministérielle

Ces règlements sont arrêtés après avis des conseils communaux intéressés. À défaut de réception de cet avis dans un délai de 60 jours à dater de la demande, le ministre arrête le règlement.

2. Initiative communale : règlements complémentaires de suppléance

2.1. Mesures visées

Les autorités communales disposent de la faculté d'arrêter des règlements complémentaires sur les voiries régionales si le Gouvernement wallon s'est abstenu de les prendre. Ces règlements sont limités exclusivement aux mesures :

1° de stationnement à durée limitée ;

2° de stationnement payant ;

3° de stationnement réservé aux titulaires d'une carte de stationnement communale ;

4° de réservation de stationnement ;

5° d'interdiction de stationnement ou d'arrêt sur des distances inférieures ou égales à trente mètres.

Sont soumises à l'agent d'approbation, les mesures relatives aux signaux E5, E7 et E11 ainsi que celles visées sous 4° et 5°.

Les autres mesures ne sont, elles, pas soumises pour approbation.

2.2 Procédure

2.1.1. Consultation préalable

Préalablement à sa délibération, il est fortement conseillé à la commune de consulter le service technique compétent du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (les Directions des routes compétentes) en vue d'obtenir une expertise de légalité et d'opportunité de la mesure envisagée (par ailleurs, dans cette hypothèse, la mesure pourra bénéficier d'une mise application dans les 20 jours et non 60 jours).

La demande d'obtention d'un avis technique peut s'introduire au moyen d'un mail ou d'un courrier adressé à la Direction des routes compétente du SPW Mobilité et Infrastructures dont la liste est jointe à la présente circulaire (annexe 2).

2.1.2. Transmission du RC

Une fois constitué, la commune transmet la délibération du Conseil communal à l'agent d'approbation qui est attaché à la Direction de la Réglementation de la Sécurité routière et du Contrôle routier via le formulaire en ligne accessible à l'adresse suivante : Portail de Wallonie (formulaire d'approbation d'un RC) www.wallonie.be. Si l'agent d'approbation ne s'est pas prononcé dans les 20 jours de la réception du règlement complémentaire, en cas de consultation préalable, et de 60 jours dans le cas contraire, ce dernier peut être mis en vigueur.

Ces délais sont suspendus du 16 juillet au 15 août et du 25 au 31 décembre. (...)

Il convient d'attirer l'attention sur le fait que faute de disposer de toutes les pièces lors de l'introduction du dossier ou si la délibération du conseil communal contient une erreur matérielle, l'administration se verra dans l'obligation de réclamer les pièces ou de signaler l'erreur. Un nouveau délai (de 20 jours ou de 60 jours) sera dès lors calculé dès que toutes les pièces réclamées auront été reçues de la commune et que le dossier sera jugé complet.

2.1.3. Recours

Une décision d'improbation pourra faire l'objet d'un recours dans les 60 jours de la réception du refus auprès du Ministre compétent. Ce dernier devra se prononcer dans les 45 jours, à défaut, le règlement pourra être mis en vigueur.

2.1.4. Mesures non susceptibles de règlement complémentaire de suppléance

Des mesures non éligibles à règlement de suppléance peuvent toujours être suggérées directement auprès des directions des routes.

C. Mesures zonales sur plusieurs communes

Le Ministre adopte les règlements complémentaires relatifs aux mesures à caractère zonal, lorsque ces dernières s'étendent sur le territoire de plusieurs communes.

Les demandes d'avis visant ces mesures peuvent être adressées directement aux inspecteurs de la Direction des Déplacements doux et de la Sécurité des aménagements de voiries. Le règlement complémentaire est, le cas échéant, adopté par arrêté ministériel à la suite d'un avis rendu par les communes concernées (qui doit être rendu dans les 60 jours).

CHAPITRE IV – RÉDACTION DES RÈGLEMENTS COMPLÉMENTAIRES

En ce qui concerne la rédaction des règlements complémentaires, les références aux textes réglementaires sont reprises en introduction.

L'avis préalable sera visé dans la délibération du conseil communal par une mention « Considérant l'avis rendu par l'agent compétent de la Région wallonne ».

Par ailleurs, dans le cadre de la motivation des actes administratifs, il est nécessaire d'indiquer la ou les raisons techniques justifiant la mesure.

Exemple : pour un sens interdit, on évoquera l'étroitesse de la rue ou un débouché dangereux.

Dans les articles reflétant la décision prise on indiquera la mesure avec précision.

Exemple : le stationnement est interdit dans la rue X, du côté des numéros pairs du n°18 au 24.

Pour les voiries régionales, on situera l'endroit en précisant les points kilométriques.

On évoquera ensuite la matérialisation de la mesure par de la signalisation ou un aménagement.

Exemple : la mesure est matérialisée par des signaux E1.

Il est inutile de mentionner les peines sanctionnant les infractions, car ce serait une répétition superflue de l'article 29 de la loi relative à la police de la circulation routière.

Il n'y a pas lieu non plus d'indiquer les autorités judiciaires, de police ou autres auxquelles le règlement sera communiqué pour information.

CHAPITRE V – CONSTITUTION DU DOSSIER

Le dossier envoyé à l'agent d'approbation doit comporter :

- * la délibération du Conseil communal auquel est joint l'avis technique préalable ;
- * le n° de référence de l'avis technique.

Cas particuliers

1° les dossiers relatifs aux dispositifs surélevés (plateaux, ralentisseurs) doivent être complétés par une coupe des dispositifs et un plan terrier ;

2° les dossiers relatifs aux feux de signalisation doivent être complétés par un schéma d'implantation, une matrice des conflits et d'une grille de régulation des feux ;

3° les dossiers relatifs aux réservations de stationnement pour les personnes handicapées doivent être complétés d'un questionnaire, d'une photo de l'endroit avec vue aérienne et une photo avec l'emplacement désiré ;

4° les dossiers relatifs aux ronds-points, zones 30, aux zones résidentielles et aux zones de rencontre doivent être complétés des plans des aménagements prévus ;

5° si le dossier concerne des voiries régionales, le cas échéant, l'avis préalable de la direction des routes concernées.

6° une vue aérienne ou carte routière détaillée sur laquelle figurent les points d'implantation des signaux F1a et F3a pour une délimitation d'agglomération.

* les règlements complémentaires et leurs annexes doivent être introduits via le formulaire en ligne.

CHAPITRE VI – CONSULTATION PRÉALABLE

Cette consultation préalable conditionne le traitement de la demande par la tutelle d'approbation dans un délai de 20 jours (que ce soit pour un règlement complémentaire sur voirie communale ou de suppléance sur voirie régionale).

Les autorités communales sont dès lors invitées à faire appel aux inspecteurs du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures - Direction des Déplacements doux et de la Sécurité des aménagements de voiries pour la préparation du règlement complémentaire (RC sur voirie communale). S'il s'agit d'une voirie régionale (suppléance) de solliciter l'avis de la Direction des routes concernée.

Pour les voiries communales : avis-rc-communes@spw.wallonie.be Pour les voiries régionales : Directions des Routes du Brabant wallon, de Charleroi, Liège, Luxembourg, Mons, Namur et Verviers .

L'avis préalable sera visé dans la délibération du conseil communal par une mention « Considérant l'avis rendu par l'agent compétent de la Région wallonne » et un exemplaire de cet avis sera joint à la délibération.

CHAPITRE VII – RECOURS CONTRE UNE DÉCISION D'IMPROBATION

Les conseils communaux peuvent introduire un recours dans les 60 jours de la réception de la décision d'improbation portant sur des règlements complémentaires sur voirie communale ou régionale (RC de suppléance) auprès du Ministre compétent.

Le dossier complet (Règlement complémentaire concerné, décision d'improbation, documents à joindre en vertu du Chapitre 5) est envoyé par courrier à la Direction de la Réglementation de la Sécurité routière et du Contrôle routier.

CHAPITRE VIII – MESURES D'OFFICE

Si la signalisation routière établie n'est pas :

1° conforme à la réglementation en matière de placement et d'exigences techniques de la signalisation ;

2° conforme aux conditions fixées par le règlement complémentaire ;

3° entretenue ;

des mesures d'office peuvent être imposées après que deux avertissements soient adressés à la commune. Les dépenses occasionnées par ces mesures d'office sont à charge de l'autorité défaillante.

CHAPITRE IX – MISE EN PLACE DE LA SIGNALISATION ET ENCODAGE DE LA SIGNALISATION DANS UNE BANQUE DE DONNÉES AUTHENTIQUES DE LA SIGNALISATION

L'article 15 du décret prévoit les responsabilités en matière de prise en charge du placement et des frais de la signalisation.

Cette disposition entrera en vigueur avant le 1^{er} janvier 2023.

Dès lors qu'une application informatique sera mise à la disposition des communes à cette fin, l'autorité communale communiquera via cet outil la localisation de la signalisation approuvée par règlement complémentaire.

CHAPITRE X – ABROGATION

Les chapitres I à IV de la circulaire ministérielle du 14 novembre 1977 relative aux règlements complémentaires et au placement de la signalisation routière sont abrogés.





ANNEXE 2

Rédaction d'un règlement complémentaire communal

Vu l'article 119 de la Nouvelle loi communale

Vu le décret du 19 décembre 2007 relatif à la tutelle d'approbation de la Région wallonne sur les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques et à la circulation des transports en commun dont les dispositions ont été abrogées et remplacées par le décret-programme du 17 juillet 2018 portant des mesures diverses en matière d'emploi, de formation, d'économie, d'industrie, de recherche, d'innovation, de numérique, d'environnement, de transition écologique, d'aménagement du territoire, de travaux publics, de mobilité et de transports, d'énergie, de climat, de politique aéroportuaire, de tourisme, d'agriculture, de nature, de forêt, des pouvoirs locaux et de logement

Vu l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 14 mars 2019 portant exécution du décret du 19 décembre 2007 relatif à la tutelle d'approbation de la Région wallonne sur les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques et à la circulation des transports en commun et modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon du 8 octobre 2009 relatif aux délégations de pouvoirs au Service public de Wallonie

Vu l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière et ses annexes

Vu la circulaire ministérielle du 10 avril 2019 relative aux règlements complémentaires de circulation routière et à la prise en charge de la signalisation

Considérant qu'il est nécessaire d'assurer la sécurité et la fluidité du trafic (cette formulation générale doit être précisée en regard de l'objectif de la mesure de circulation mise en place : elle évoque les motifs et faits qui justifient la mesure prise)

Considérant l'avis technique préalable de la DDDSAV du Service public de Wallonie (le cas échéant)

Sur proposition du Collège communal,

Le Conseil communal, Par ... voix pour, ... voix contre, ... abstentions

Adopte

Article 1^{er} :

Article (...) – Les dispositions reprises à l'article 1^{er} sont portées à la connaissance des usagers au moyen de la signalisation prévue à cet effet au règlement général sur la police de la circulation routière.

Le présent règlement est soumis à l'approbation de l'agent d'approbation.



ANNEXE 3

Formulaire relatif à une demande de réservation de stationnement pour personnes handicapées à titre individuel

Source : Circulaire ministérielle du 10 avril 2019 relative aux règlements complémentaires de circulation routière et à la prise en charge de la signalisation – Annexe 1.

Province :

Commune de :

Nom et adresse du demandeur :

1. Documents à joindre impérativement (à cocher) :

- a) a. la photocopie de la carte d'identité du demandeur
- b) b. la photocopie de la carte spéciale de stationnement
- c) c. la photocopie du certificat d'immatriculation du véhicule
- d) d. la photocopie du permis de conduire
- e) e. des photos de l'habitation du demandeur et de l'endroit où sera implanté l'emplacement
- f) f. une vue sur carte ou sur plan de l'endroit où sera implanté l'emplacement.

2. Check-list (entourez la mention correcte) :

- g) 1) Un membre du ménage dispose-t-il d'un véhicule ? OUI - NON
- h) 2) Un membre du ménage possède-t-il un permis automobile ? OUI - NON
- i) 3) Le demandeur dispose-t-il d'un emplacement de stationnement privé au domicile ou à proximité (garage - emplacement - allée carrossable...) ? OUI – NON
- j) 4) Quel est le mode de stationnement applicable dans cette voirie ? Interdit - Autorisé - Alterné /15j.
- k) 5) Le stationnement est-il autorisé du côté du domicile du demandeur ? OUI - NON (Si NON, quel est le numéro de l'habitation le long de laquelle l'emplacement pourrait être organisé du côté opposé de la chaussée ?
plus loin ? Explication :
.....
.....

3. Remarques :

.....
.....
.....

Fait à le

Le Directeur Général, La/Le Bourgmestre,

Modèle de schéma général de règlement complémentaire communal

Le schéma proposé ci-après peut être utilisé pour établir un règlement complémentaire communal qui reprend l'ensemble des mesures existantes sur le territoire communal. Il peut aussi servir de référence pour chaque nouveau règlement complémentaire adopté.

Vu ... (cfr. Annexe 2)

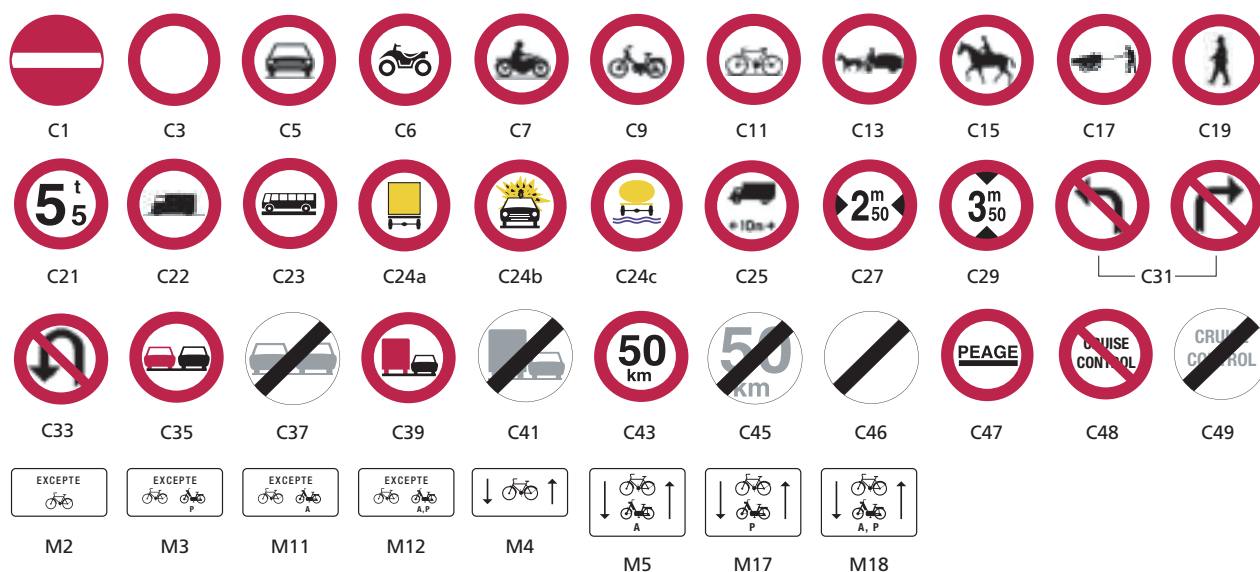
Considérant ... (cfr. Annexe 2)

Sur proposition du Collège communal,

Le Conseil communal

Adopte ...

CHAPITRE I – INTERDICTIONS ET RESTRICTIONS DE CIRCULATION



 Le cas échéant, les signaux additionnels M2, M3, M4, M5, M11, M12, M17 et M18 complètent et précisent le champ d'application des signaux C1, C3 et C31.

Article 1



- a) Il est interdit à tout conducteur de circuler sur les voies ci-après, dans le sens et sur le tronçon indiqués en regard de chacune d'elles :
La mesure est matérialisée par des signaux C1 et F19.



- b) Il est interdit à tout conducteur de circuler sur les voies ci-après, dans le sens et sur le tronçon indiqués en regard de chacune d'elles, sauf pour les cyclistes / les cyclistes et cyclomotoristes de classe A / les cyclistes et speed pedelecs / enfin les cyclistes, les speed pedelecs et les cyclomotoristes de classe A ;

La mesure est matérialisée par le signal C1 complété par le panneau M2 / M3 / M11 / M12 ainsi que le F19 complété par le panneau M4 / M5 / M17 / M18.



- c) Il est interdit à tout conducteur de circuler sur les voies ci-après, dans le sens et sur le tronçon indiqués en regard de chacune d'elles, excepté pour les bus : La mesure est matérialisée par des signaux C1 complétés par la mention excepté BUS et un signal F17 dans le sens autorisé

Article 2



- a) L'accès est interdit, dans les deux sens, à tout conducteur, dans les voies suivantes :
La mesure est matérialisée par des signaux C3.



- b) L'accès est interdit, sauf pour certaines catégories d'utilisateurs, sur les voies suivantes : La mesure est matérialisée par des signaux C3 complétés par un panneau additionnel portant la mention « Excepté circulation locale », « Excepté desserte locale », « Usage agricole », « Usage forestier »



- c) Les endroits ci-après sont réservés aux jeux durant les périodes : La mesure est matérialisée par des signaux C3 complétés par un panneau additionnel portant la mention « rue réservée au jeu » et indiquant les heures pendant lesquelles la rue est instaurée comme rue réservée au jeu, ainsi que la pose de barrières.



- d) Une rue scolaire est instaurée dans la/les rue(s) suivante(s)..... du lundi au vendredi, de.....h.. à ; les lundis, mardis, jeudis et vendredis, deh... àh... et les mercredis deh... àh. en période scolaire.
La mesure est matérialisée par le placement de signaux C3 sur barrière amovible placée et enlevées selon les horaires précisés ci-dessus.

Article 3

L'accès est interdit aux voies suivantes :



- a) aux conducteurs de véhicules à moteur à plus de deux roues et de motocyclettes avec side-car :
La mesure est matérialisée par des signaux C5



- b) aux conducteurs de véhicules à moteur à quatre roues (quads) :
La mesure est matérialisée par des signaux C6



- c) aux conducteurs de motocyclettes :
La mesure est matérialisée par des signaux C7.



- d) aux conducteurs de cyclomoteurs :
La mesure est matérialisée par des signaux C9.



- e) aux conducteurs de cycles :
La mesure est matérialisée par des signaux C11.



- f) aux conducteurs de véhicules attelés :
La mesure est matérialisée par des signaux C13.



- g) aux cavaliers :
La mesure est matérialisée par des signaux C15.



- h) aux conducteurs de charrettes à bras :
La mesure est matérialisée par des signaux C17.



- i) aux piétons :
La mesure est matérialisée par des signaux C19.

Article 3 bis



L'accès à la chaussée ou à la bande de circulation n'est accessible qu'aux conducteurs de véhicules occupés par au moins 2 personnes ainsi qu'aux véhicules réguliers de transports en commun.
La mesure est matérialisée par des signaux C5 avec un panneau additionnel reprenant la mention « Excepté 2+ » ou « Excepté 3+ ».

Article 4

L'accès des voies suivantes est interdit aux conducteurs de véhicules :



- a) dont la masse en charge dépasse la masse indiquée :
La mesure est matérialisée par des signaux C21.



- b) dont la masse en charge dépasse la masse indiquée, excepté desserte locale :
La mesure est matérialisée par des signaux C21 complétés par un additionnel portant la mention « excepté desserte locale ».



- c) affectés au transport de choses le cas échéant dont la masse en charge dépasse la masse indiquée
La mesure est matérialisée par des signaux C23, complétés le cas échéant par le panneau additionnel portant l'indication de la masse.



- d) affectés au transport de choses dont la masse en charge dépasse la masse indiquée, excepté desserte locale
La mesure est matérialisée par des signaux C23 complétés par le panneau additionnel portant l'indication de la masse en charge maximale admise et par la mention « excepté desserte locale ».

Article 5



L'accès aux voies suivantes est interdit aux autocars :
La mesure est matérialisée par des signaux C22.

Article 6



a) L'accès aux voies suivantes est interdit aux véhicules transportant des marchandises dangereuses :
La mesure est matérialisée par des signaux C 24a.



b) L'accès aux voies suivantes est interdit aux véhicules transportant des marchandises dangereuses inflammables ou explosibles :
La mesure est matérialisée par des signaux C 24b.



c) L'accès aux voies suivantes est interdit aux véhicules transportant des marchandises dangereuses de nature à polluer les eaux :
La mesure est matérialisée par des signaux C 24c.

Article 7

L'accès des voies suivantes est interdit aux véhicules dont les dimensions dépassent, chargement compris, le maximum autorisé pour l'une d'elles :



a) Longueur :
La mesure est matérialisée par des signaux C25.



b) Largeur :
La mesure est matérialisée par des signaux C27.



c) Hauteur
La mesure est matérialisée par des signaux C29.

Article 8

Il est interdit :



a) de tourner à gauche de la rue vers la rue
La mesure est matérialisée au moyen de signaux C31.



b) de tourner à droite de la rue vers la rue
La mesure est matérialisée par des signaux C31.



c) de faire demi-tour et, ce, jusqu'au prochain carrefour inclus, dans les voies suivantes :
rue du n° à la rue rue
La mesure est matérialisée par des signaux C33.

Article 9

Il est interdit de dépasser par la gauche un véhicule attelé ou un véhicule à plus de deux roues sur les voies suivantes :



a) à tout conducteur
rue de la rue à la rue
rue du n° au n°
La mesure est matérialisée par des signaux C35. Lorsque la fin de l'interdiction ne coïncide pas avec un carrefour, celle-ci est matérialisée par des signaux C37.



b) aux conducteurs de véhicules ou trains de véhicules affectés au transport de choses dont la masse maximale autorisée dépasse 3.500 kg
rue de la rue à la rue
rue du n° au n°
La mesure est matérialisée par des signaux C39. Lorsque la fin de l'interdiction ne coïncide pas avec un carrefour, celle-ci est matérialisée par des signaux C41.



Article 10

Il est interdit de circuler à une vitesse supérieure à celle indiquée par le signal C43 sur les voies suivantes



Lorsque la fin de la limitation ne coïncide pas avec un carrefour, un signal C45 est placé.

Article 11



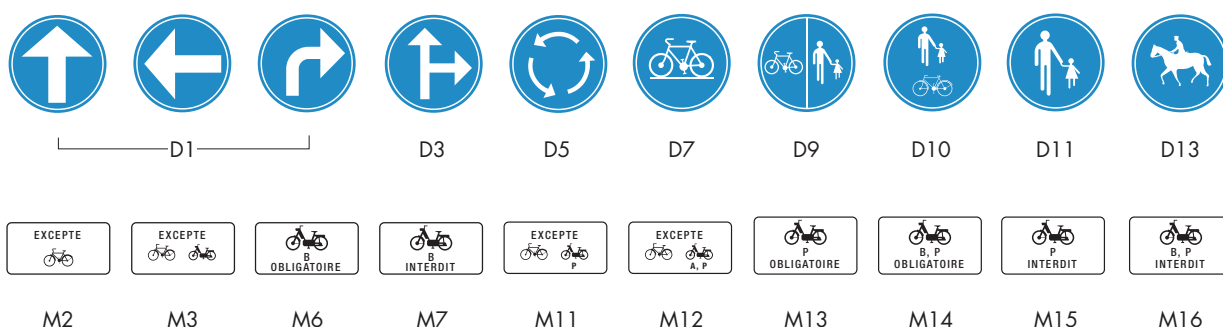
Il est interdit d'utiliser le cruise control ou régulateur de vitesse sur les voies suivantes

rue, de la rue à la rue

rue, du n° au n°

La mesure est matérialisée par des signaux C48. Lorsque la fin de l'interdiction ne coïncide pas avec un carrefour, celle-ci est matérialisée par des signaux C49.

CHAPITRE II – OBLIGATIONS DE CIRCULATION



 Les signaux additionnels M2, M3, M11 et M12 complètent et précisent le champ d'application de l'obligation D1. Les signaux additionnels M6, M7, M13, M14, M15 et M16 complètent et précisent le champ d'application de l'obligation D7.

Article 12

Un sens obligatoire de circulation est instauré sur les voies suivantes :



c) rue vers rue
La mesure est matérialisée par les signaux D1.



d) rue vers rues..... et
La mesure est matérialisée par les signaux D3.

Article 13



Un sens giratoire de circulation est instauré aux endroits suivants :

La mesure est matérialisée par des signaux D5, ainsi que B1 ou B5.

Article 14

Une piste cyclable obligatoire est établie :



- sans restriction ou obligation particulière sur les voies suivantes :
La mesure est matérialisée par des signaux D7
- avec obligation pour les cyclomoteurs B et/ou speed pedelecs sur les voies suivantes :
La mesure est matérialisée par des signaux D7 complétés par les signaux M6, M13 ou M14
- avec interdiction pour les cyclomoteurs B et/ou speed pedelecs sur les voies suivantes :
La mesure est matérialisée par des signaux D7 complétés par les additionnels M7, M15 ou M16.



Article 15

Une partie de la voie publique est réservée à la circulation des piétons, des bicyclettes et des cyclomoteurs à deux roues classe A aux endroits suivants :
La mesure est matérialisée par des signaux D9.



Article 16

Une partie de la voie publique est réservée à la circulation des piétons et des cyclistes aux endroits suivants :
La mesure est matérialisée par des signaux D10.



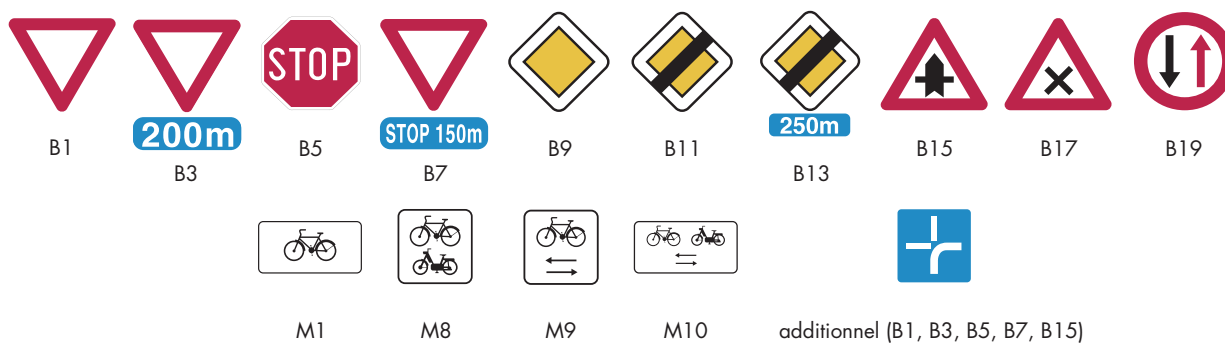
Article 17

Un chemin obligatoire pour les piétons est créé aux endroits suivants :
La mesure est matérialisée par des signaux D11.



Un chemin obligatoire pour les cavaliers est créé aux endroits suivants :
La mesure est matérialisée par des signaux D13.

CHAPITRE III – RÉGIME DE PRIORITÉ DE CIRCULATION



Les signaux additionnels M1, M8 complètent les signaux B1 et B5 pour indiquer qu'ils s'adressent aux cyclistes et cyclomoteurs. Les signaux additionnels M9, M10 complètent les signaux B1, B5 et B17 pour indiquer le sens de circulation des cyclistes et cyclomoteurs.

Article 18



- a) La priorité de passage est conférée aux voies suivantes : par rapport aux voies suivantes :
La mesure est matérialisée par les signaux B9 et par les signaux B1 ou B5 éventuellement précédés de B3 ou B7.
La fin de priorité de passage accordée à ces itinéraires est signalée par un signal B11 précédé d'un signal B13.



- b) La priorité de passage est conférée aux voies suivantes : par rapport aux voies suivantes :
La mesure est matérialisée par les signaux B15 et par les signaux B1 ou B5 éventuellement précédés de B3 ou B7.

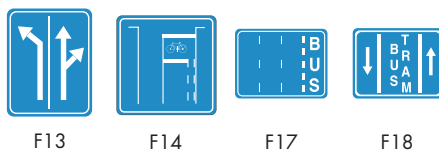


- c) Une priorité de passage est instaurée aux endroits suivants :
La mesure est matérialisée par les signaux B19 pour les conducteurs tenus de céder le passage et B21 pour les conducteurs prioritaires.



- d) Les cyclistes sont autorisés à franchir les feux lumineux tricolores lorsque ceux-ci sont soit rouges, soit jaune-orange, à condition qu'ils cèdent le passage aux autres usagers circulant sur la voie publique
Pour tourner à droite, aux endroits suivants :
La mesure est matérialisée par les signaux B22 ;
Afin de continuer tout droit, aux endroits suivants :
La mesure est matérialisée par les signaux B23.

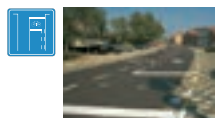
CHAPITRE IV – CANALISATION DE LA CIRCULATION



Article 19



- a) Un îlot directionnel est établi sur les voies suivantes :
La mesure est matérialisée par une construction en saillie ou par des marques parallèles obliques de couleur blanche prévues à l'article 77.4. de l'A.R. du 1^{er} décembre 1975 ;
- b) Une zone d'évitement est tracée sur les voies suivantes :
La mesure est matérialisée par des marques parallèles obliques de couleur blanche prévues à l'article 77.4. du même A.R.
- c) La chaussée est divisée en bandes de circulation aux endroits suivants :
2 bandes : rues
3 bandes : rues
4 bandes : rues
5 bandes : rues
6 bandes : rues
La mesure est matérialisée par le tracé de lignes blanches continues/discontinues.
- d) Des flèches de sélection sont tracées sur les voies ci-après, à l'approche du ou des carrefours mentionnés à la suite de chacune d'elles :
La mesure est matérialisée par des marques de couleur blanche tracées conformément à l'article 77.1. de l'A.R. et présignalée par des signaux F13.
- e) Des marques indiquant des bandes de sélection pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à 2 roues sont tracées aux carrefours suivants :
La mesure est matérialisée par les marques de couleur blanche prévues à l'article 77.7 de l'A.R.
- f) Des passages pour piétons sont délimités aux endroits suivants :
La mesure est matérialisée par des bandes de couleur blanche, parallèles à l'axe de la chaussée, conformément à l'article 76.3. de l'A.R.
- g) Des passages pour les conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs à deux roues sont délimités sur les voies suivantes
La mesure est matérialisée par deux lignes discontinues constituées par des carrés ou des parallélogrammes et de couleur blanche conformément à l'article 76.4. de l'A.R.
- h) Des bandes de circulation sont réservées aux BUS dans les voies suivantes :
La mesure est annoncée par un signal F17 et matérialisée par des marquages conformément à l'article 72.5 de l'A.R.
- i) Un site spécial franchissable pour les véhicules de transport en commun est délimité dans les voies suivantes :
La mesure est annoncée par un signal F18 et matérialisée par des marquages conformément à l'article 72.6 de l'A.R.
- j) Des espaces reliant les sites spéciaux franchissables et des bandes bus sont définis aux endroits suivants :
La mesure est matérialisée par des marques en damier composées de carrés blancs conformément à l'article 77.8. de l'A.R.
- k) Une piste cyclable est délimitée dans les voies suivantes :
La mesure est matérialisée sur le sol par deux lignes discontinues parallèles de couleur blanche conformément à l'article 74 de l'A.R.

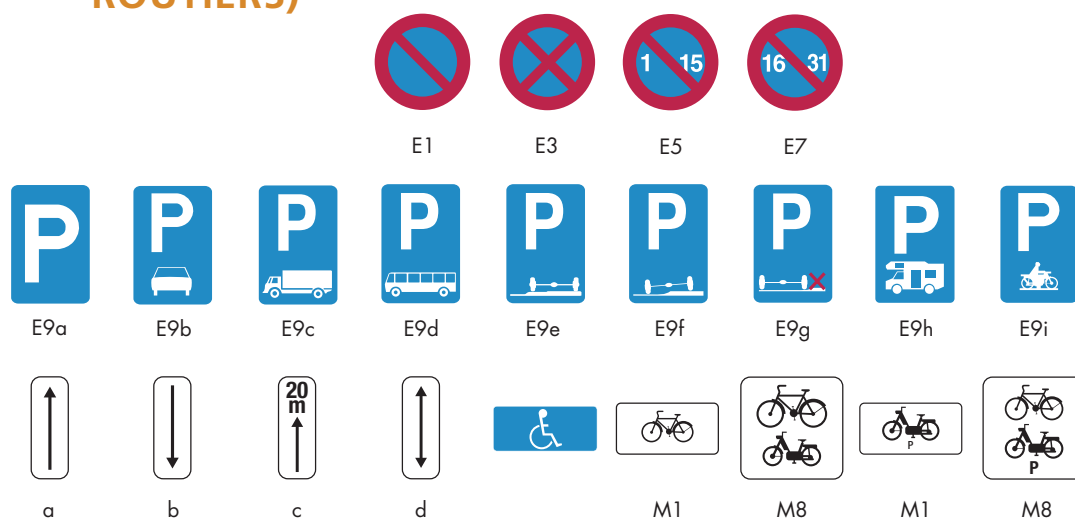


- l) Une zone avancée pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues est délimitée dans les voies suivantes :
La mesure est matérialisée par des marques de couleur blanche tracées conformément à l'article 77.6. de l'A.R. et annoncée par un signal F14.



- m) Le passage est autorisé à gauche ou à droite aux endroits suivants:
La mesure est matérialisée par des signaux F21.

CHAPITRE V – ARRÊT ET STATIONNEMENT (SIGNAUX ROUTIERS)



 Les panneaux additionnels a, b, c, d complètent et précisent les limites de zones réglementées par les panneaux E1 à E9.

Article 20



Le stationnement est interdit sur les voies ou tronçons de voies suivants :
La mesure est matérialisée par des signaux E1, éventuellement complétés par un panneau additionnel portant la mention limitative prévue dans chaque cas où l'inscription ou le symbole indiquant la catégorie de véhicules pour laquelle l'interdiction est applicable .

Article 21



L'arrêt et le stationnement sont interdits sur les voies ou tronçons de voies suivants
La mesure est matérialisée par des signaux E3, éventuellement complétés par un panneau additionnel portant la mention limitative prévue dans chaque cas où l'inscription ou le symbole indiquant la catégorie de véhicules pour laquelle l'interdiction est applicable .

Article 22



- a) Le stationnement alterné est instauré sur les voies suivantes :
La mesure est matérialisée par des signaux E5 placés du côté des immeubles portant des numéros pairs et par des signaux E7 placés du côté des immeubles portant des numéros impairs.



- b) Le stationnement alterné à durée limitée est instauré sur les voies suivantes :
La mesure est matérialisée par des signaux E5 placés du côté des immeubles portant des numéros pairs et par des signaux E7 placés du côté des immeubles portant des numéros impairs, complétés par un panneau additionnel portant le symbole du disque de stationnement.



- c) Le stationnement alterné avec obligation de paiement d'une redevance est instauré sur les voies suivantes :
La mesure est matérialisée par des signaux E5 placés du côté des immeubles portant des numéros pairs et par des signaux E7 placés du côté des immeubles portant des numéros impairs, complétés par un panneau additionnel portant la mention « PAYANT ».

Article 23



- a) Le stationnement est autorisé à tous les véhicules aux endroits suivants :
La mesure est matérialisée par des signaux E9a.



- b) Le stationnement est limité dans le temps sur les voies suivantes :

- de 5 à 30 minutes
- par l'usage du disque de stationnement

La mesure est matérialisée par des signaux E9a portant selon les cas la mention de durée et/ou le sigle du disque de stationnement. (non soumis à l'agent d'approbation).



- c) Le stationnement est payant sur les emplacements de stationnement tracés aux endroits suivants :

La mesure est matérialisée par des signaux E9a portant la mention « PAYANT » éventuellement complétés par la mention « Excepté riverains », « Excepté carte communale de stationnement », « Excepté voitures partagées » et le placement de parcomètres ou d'horodateurs indiquant les modalités d'utilisation. (non soumis à l'agent d'approbation).



- d) Le stationnement est réservé :

- à certaines catégories de véhicules : rues
La mesure est matérialisée par des signaux E9a complétés par un panneau additionnel mentionnant la catégorie des véhicules.
- aux motocyclettes, voitures, voitures mixtes et minibus : rues :.....
La mesure est matérialisée par des signaux E9b.
- aux camionnettes et camions : rues
La mesure est matérialisée par des signaux E9c.
- aux autocars : rues
La mesure est matérialisée par des signaux E9d.
- aux véhicules de camping : rues :
La mesure est matérialisée par des signaux E9h.
- aux motocyclettes : rues.....
La mesure est matérialisée par des signaux E9i.



- e) Le stationnement est obligatoire :

- sur le trottoir ou sur l'accotement : rues.....
La mesure est matérialisée par des signaux E9e.
- en partie sur l'accotement ou sur le trottoir : rues.....
La mesure est matérialisée par des signaux E9f.
- sur la chaussée :

rues :
rues : : disque obligatoire
rues : x min.

La mesure est matérialisée par des signaux E9g.

Les signaux E9a à E9g sont complétés par des panneaux additionnels portant les mentions prévues dans chaque cas. (le cas échéant).

Article 24



Une zone de stationnement à durée limitée est créée :

- a) pour tous les usagers :
rues
- b) excepté pour les riverains :
rues
- c) excepté pour les titulaires d'une carte communale de stationnement
rues :
- d) excepté pour les titulaires d'une carte de stationnement pour voitures partagées :
rues :

La mesure est matérialisée par des signaux E9a à validité zonale (début et fin de zone) complétés par la reproduction du disque de stationnement et portant éventuellement la mention « Excepté riverains », « Excepté carte communale de stationnement », ou « Excepté voitures partagées ».

Article 25



Une zone de stationnement payant est créée :

- e) pour tous les usagers :
 - 60 min : rues :
 - 120 min : rues :
 - x min : rues :
- f) excepté pour les riverains, les titulaires d'une carte communale de stationnement ou d'une carte de stationnement pour voitures partagées :
 - 60 min : rues :
 - 120 min : rues :
 - x min : rues :

La mesure est matérialisée par des signaux E9a à validité zonale (début et fin de zone) complétés par la mention « PAYANT » et portant éventuellement la mention « Excepté riverains », « Excepté carte communale de stationnement », ou « Excepté voitures partagées » et le placement d'horodateurs indiquant les modalités d'utilisation.

CHAPITRE VI – ARRÊT ET STATIONNEMENT (MARQUES ROUTIÈRES)

Article 26



Le stationnement est interdit aux endroits suivants :

La mesure est matérialisée par une ligne discontinue de couleur jaune tracée sur le bord réel de la chaussée ou sur la bordure du trottoir ou d'un accotement en saillie.

Article 27



Une bande de stationnement de 2 mètres au moins de largeur est délimitée sur la chaussée parallèlement au trottoir dans les voies suivantes :

La mesure est matérialisée par une large ligne continue de couleur blanche marquant le bord fictif de la chaussée, conformément à l'article 75.2. de l'A.R.

Article 28



Des emplacements de stationnement sont établis aux endroits suivants :

- a) longitudinalement :
- b) Perpendiculairement :
- c) en oblique :

La mesure est matérialisée par des marquages de couleur blanche, conformément à l'article 7.7.5 de l'A.R.

CHAPITRE VII – VOIES PUBLIQUES À STATUT SPÉCIAL.



 Les panneaux additionnels a, b, c, d complètent et précisent les limites de zones réglementées par les panneaux E1 à E9. Source : IBSR.

Article 29



a) Une zone résidentielle est réalisée dans les rues suivantes, conformément aux plans annexés :
La mesure est matérialisée par les signaux F12a et F12b.



b) Une zone de rencontre est réalisée dans les rues suivantes, conformément aux plans annexés :
La mesure est matérialisée par les signaux F12a et F12b.

Article 30



a) Une zone 30 est réalisée dans les rues suivantes, conformément aux plans annexés :
La mesure est matérialisée par les signaux F4a et F4b.



b) Une zone 30 abords d'école est réalisée dans la(les) rue(s) suivante(s) :
La mesure est matérialisée par les signaux F4a, A23 (éventuellement complété d'un panneau additionnel de distance) et F4b.



c) Une limitation de la vitesse à 30 km/h est instaurée sur l'ensemble de l'agglomération conformément aux plans annexés :
La mesure est matérialisée par les signaux F1, C43 et F3.

Article 31

Les chemins suivants sont réservés à la circulation des piétons, cyclistes, conducteurs de speed pedelecs et cavaliers :

La mesure est matérialisée suivant les cas par des signaux F99a ou F99b - F101a ou F101b.

NB : un choix peut être effectué au sein des catégories d'utilisateurs.



Article 32

Les chemins suivants sont réservés à la circulation des véhicules agricoles, piétons, cyclistes, conducteur de speed pedelecs et cavaliers :

La mesure est matérialisée suivant les cas par des signaux F99c - F101c.



Article 33

Les voies ci-après sont décrétées « zone piétonne » :



- en sens interdit, de la rue vers la rue.....
- dans les deux sens :
(le cas échéant mentionner : les jours et heures des livraisons, limite de tonnage, autorisation de circulation pour les taxis et les cyclistes).

La mesure est matérialisée par des signaux F103 et F105 complétés par les mentions adéquates.

Article 34



Une rue cyclable est réalisée dans la (les) rue(s) suivante(s)

La mesure est matérialisée par les signaux F111 et F113.

Article 35



Une zone de basse émission est créée dans le périmètre constitué des rues suivantes.....

La mesure est matérialisée par les signaux F117 et F118.

Article 36



Une zone aéroportuaire est créée dans le périmètre constitué des rues suivantes

La mesure est matérialisée par les signaux F119 et F120.

CHAPITRE VIII – AMÉNAGEMENTS PARTICULIERS



A14

F87

Source : IBSR.

Article 34

Des dispositifs surélevés sont aménagés dans les endroits suivants conformément aux plan terrier et coupe en long annexés.



- Plateau : La mesure est matérialisée par les signaux A 14 et F 87 si le dispositif n'est pas réalisé dans un carrefour.
- Ralentisseur :
La mesure est matérialisée par les signaux A 14 et F 87.

CHAPITRE IX – SIGNAUX LUMINEUX

Article 35

Une signalisation lumineuse tricolore conforme au plan des lieux et à la grille de fonctionnement des feux ci-joints est installée aux endroits suivants :



- aux carrefours :
- en dehors des carrefours :

CHAPITRE XX – DISPOSITIONS FINALES

Article 36

Le présent règlement est soumis à l'approbation de l'agent d'approbation (exclusivement via l'application "MON ESPACE" Portail de Wallonie – Formulaire d'approbation d'un RC - www.wallonie.be).

ANNEXE 5 **Contacts**

Agent d'approbation : Direction de la Réglementation de la Sécurité routière et du Contrôle routier (DRSRCR) – SPW Mobilité Infrastructures

Boulevard du Nord, 8, 5000 – Namur Tél. : 081 77 24 00
rc@spw.wallonie.be

Avis technique et de conformité : Direction des Déplacements doux et de la Sécurité des Aménagements de voiries (DDDSAV) – SPW Mobilité Infrastructures

Boulevard du Nord, 8, 5000 – Namur Tél. : 081 77 31 50
avis-rc-communes@spw.wallonie.be

Avis technique et de conformité : Directions territoriales (DT) des Routes – SPW Mobilité Infrastructures

Direction des routes du Brabant wallon
Avenue de Veszprem, 3 – 1340 Ottignies-Louvain-la-Neuve
Directeur : Jean-Marc Jadot - +32 (0)10 430 600

Direction des routes de Charleroi
Rue de l'Ecluse, 22 – 6000 Charleroi
Directeur : Jean-Philippe Bille - +32 (0)71 654 880

Direction des routes de Liège
Avenue Blonden, 12-18 – 4000 Liège
Directeur : Abdurrahman Aydogdu - +32 (0)4 229 75 75

Direction des routes du Luxembourg
Place Didier, 45 – 6700 Arlon
Directeur : Pierre-Yves Trillet - +32 (0)63 589 211

Direction des routes de Mons
Rue du Joncquois, 118 – 7000 Mons
Directeur : Yves Fobelets - +32 (0)65 359 503

Direction des routes de Namur
Avenue Gouverneur Bovesse, 37 – 5100 Jambes
Directeur : Didier Masset - +32 (0)81 320 911

Direction des routes de Verviers
Rue Xhavée, 62 – 4800 Verviers
Directeur : Philippe Elsen - +32 (0)87 323 131



 Editeur :

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

Mobilité et Infrastructures

Boulevard du Nord 8, 5000 Namur

www.wallonie.be, mobilite.wallonie.be

Téléphone vert : 1718 (informations générales) – 1719 (allgemeine auskünfte)

Éditeur responsable : Ir Etienne WILLAME

ISSN : 2033-4680

 Contact :

SPW – DIRECTION DE LA PLANIFICATION DE LA MOBILITÉ

Boulevard du Nord, 8, 5000 Namur

Réseau des Conseillers en mobilité (CeM)

reseau-cem@spw.wallonie.be

 Conception, rédaction et coordination :

ICEDD asbl, Institut de Conseil et d'Etude en Développement Durable

Dossier réalisé par : Françoise BRADFER, Icedd

Avec la collaboration de :

Denis BOUILLOT – SPW-MI

Alexia CHARELS – SPW-MI

Josette DOCTEUR – SPW-MI

Yannick DUHOT – SPW-MI

Corine LEMENSE – SPW-MI

Et Ambre VASSART – UVCW

Comité de lecture : Cynthia BRISY – SPW-MI

 Photo de couverture : Jambes, avenue Gouverneur Bovesse. Source : ICEDD.



Déjà parus dans cette collection

1. Le conseiller en mobilité : contexte, rôle et outils
2. Les pièges de la mise en œuvre des plans communaux de mobilité
3. La gestion de la demande de mobilité
4. La mobilité et l'aménagement du territoire
5. Mobilité, consommation d'énergie et pollution de l'air : quels enjeux pour demain ?
6. Tous en piste pour le vélo !
7. Une réunion ? Et si on en parlait ...
8. La signalisation, aussi une question de bon sens ...
9. Les CeM à la découverte de La Rochelle
10. Le charroi agricole
11. Le stationnement : encore et toujours au coeur de la mobilité – 1. Problématique générale
12. Le stationnement : encore et toujours au coeur de la mobilité – 2. Applications et effets
13. Mobilité scolaire
14. Mobilité en zone rurale
15. L'intermodalité dans le transport des personnes
16. Mobilité en Suisse romande
17. Le transport en commun
18. Nouvelles implantations commerciales et mobilité
19. Zone 30, zone résidentielle et zone de rencontre
20. L'aménagement du territoire et l'urbanisme face à la mobilité
21. Le stationnement – 3. Besoins spécifiques
22. Mobilité douce et déplacements quotidiens
23. Des comptages. Pourquoi ? Comment ?
24. Mobilité et environnement
25. Le Plan Escargot. Un soutien financier aux communes pour favoriser les modes alternatifs de déplacement
26. Les systèmes de transport collectif structurants
27. Le Plan communal de mobilité : un état des lieux
28. Conseiller en mobilité : une formation, une fonction, un métier
29. Mobilité et déplacements domicile-travail
30. Le stationnement dépenalisé
31. Jeunes et mobilité
32. Déplacements en milieu rural. Quelles alternatives ?
33. Collaborations TEC – gestionnaires de voiries
34. Territoires, mobilité et aménagements en zone rurale.
35. Un règlement complémentaire de circulation routière. Quand ? Comment ?
36. Des Crédits d'impulsion pour la mise en oeuvre des Plans communaux de mobilité
37. Elaborer un Plan Commune cyclable : comment ?
38. Des indicateurs pour évaluer la mobilité communale
39. La marche, au coeur de la mobilité
40. Grandes villes wallonnes : quelle mobilité aujourd'hui et demain ?
41. Stationnement 4 – Besoins de stationnement de voitures et projets immobiliers : quelle stratégie ?
42. Une circulation apaisée dans les villes et les villages. Quelle stratégie ? Quels outils ?
43. Mobilité des seniors
44. La voiture en partage
45. Quelles motorisations demain ?
46. Stationnement vélo et projet immobilier. Bonnes pratiques
47. Voies lentes et déplacements quotidiens
48. Mobilité scolaire. Quoi de neuf ?
49. Bornes de rechargement de véhicules électriques. Quelle stratégie de déploiement ?

