



Code du gestionnaire

A.M. du 11 octobre 1976

J. Docteur – Y. Duhot – D. Bouillot (C. Lemense – B. Van Caillie - N. Chevalier) Direction des Déplacements doux et de la Sécurité des aménagements de voiries

Source photographique CRR – séurothèque

PREAMBULE

Pour installer une signalisation coercitive, il est nécessaire d'arrêter une décision.

Plusieurs possibilités existent, selon que la mesure à établir sera :

- prise dans l'urgence (arrêté de police du Bourgmestre)

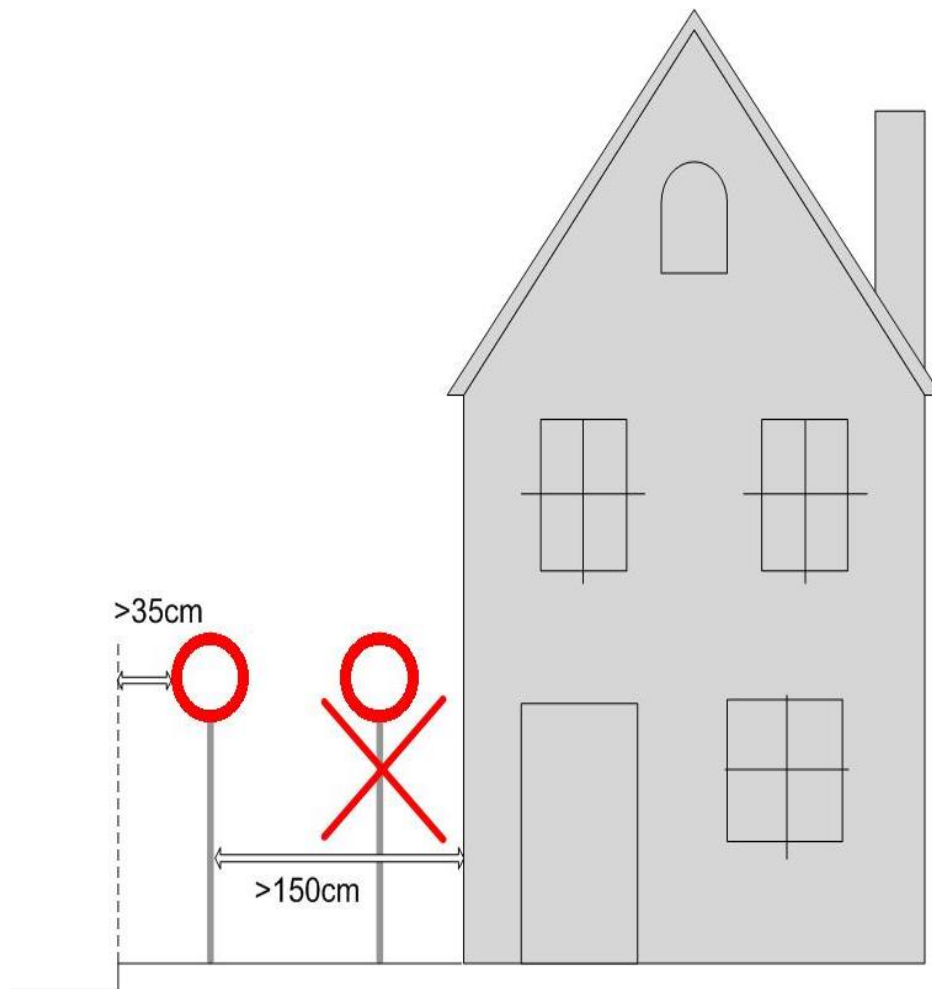


- temporaire (arrêté du Collège Communal)



- à caractère permanent ou périodique (règlement complémentaire du Conseil communal)





Sauf circonstances locales, le bord inférieur des signaux se trouve :

1° à 1,5 m au-dessus du sol sur les autoroutes ;

2° à 1 m au-dessus du sol hors agglomération sur les accotements non empruntés par les piétons et en l'absence de stationnement ;

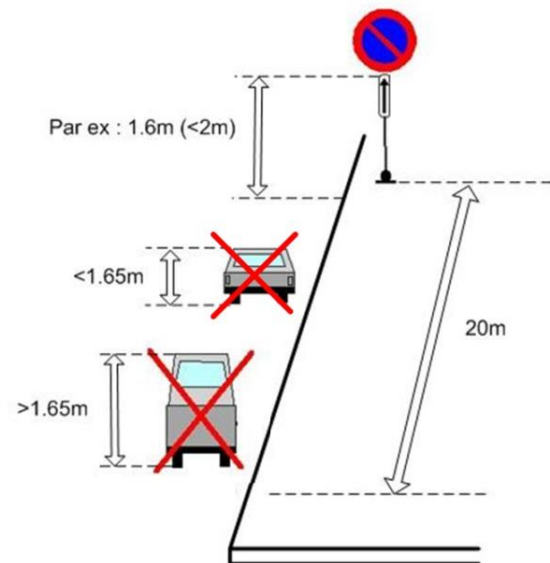
3° à 1 m au-dessus du sol lorsque les signaux s'adressent uniquement aux cyclistes ;

4° à 0,5 m au-dessus du sol sur les îlots directionnels et les dispositifs centraux des ronds-points ;

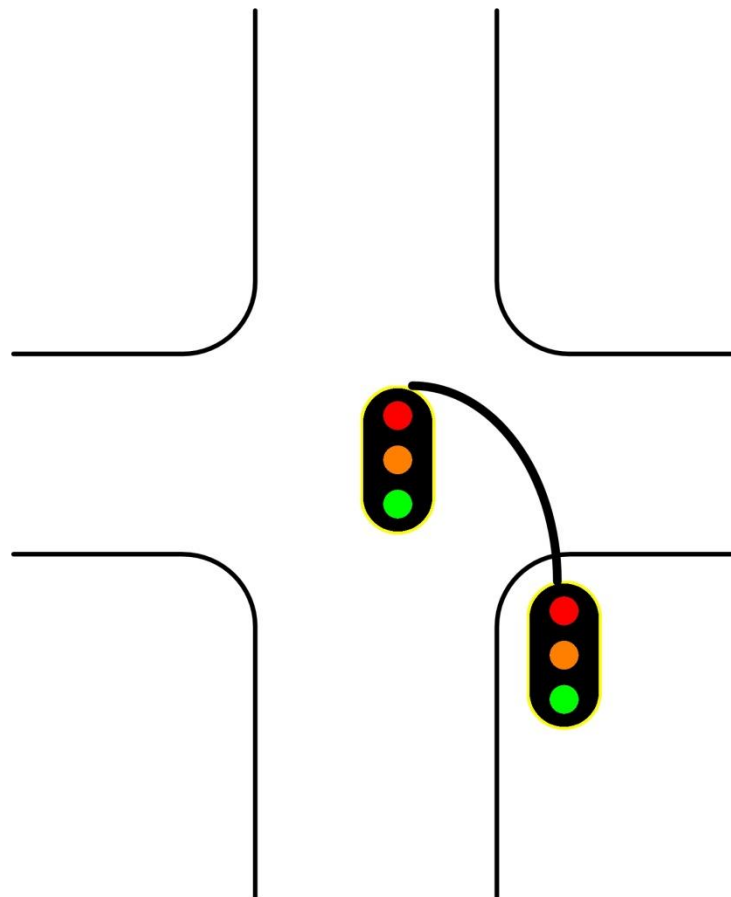
5° à au moins 4,6 m au-dessus du sol lorsque les signaux sont suspendus au-dessus de la chaussée ;

6° à au moins 2,5 m au-dessus du sol lorsque les signaux sont suspendus au-dessus d'une voie publique ou d'une partie de la voie publique empruntée par les cyclistes ;

7° à au moins 2,2 m au-dessus du sol dans les autres cas.



LES SIGNAUX LUMINEUX



Feux répétitifs



Feux orange



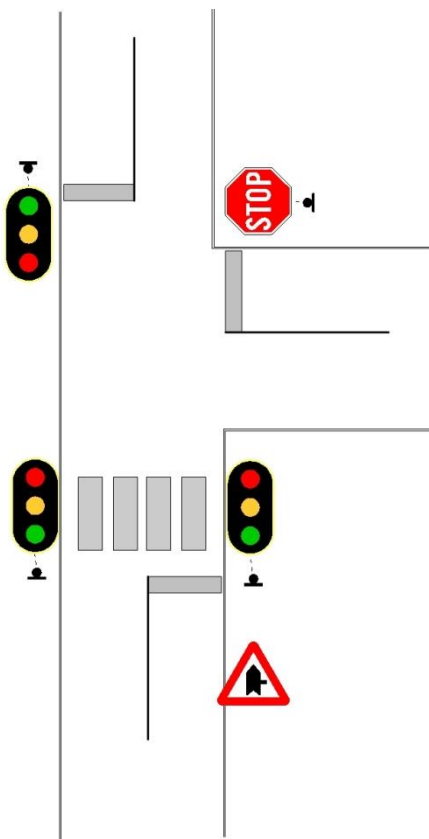
Détection



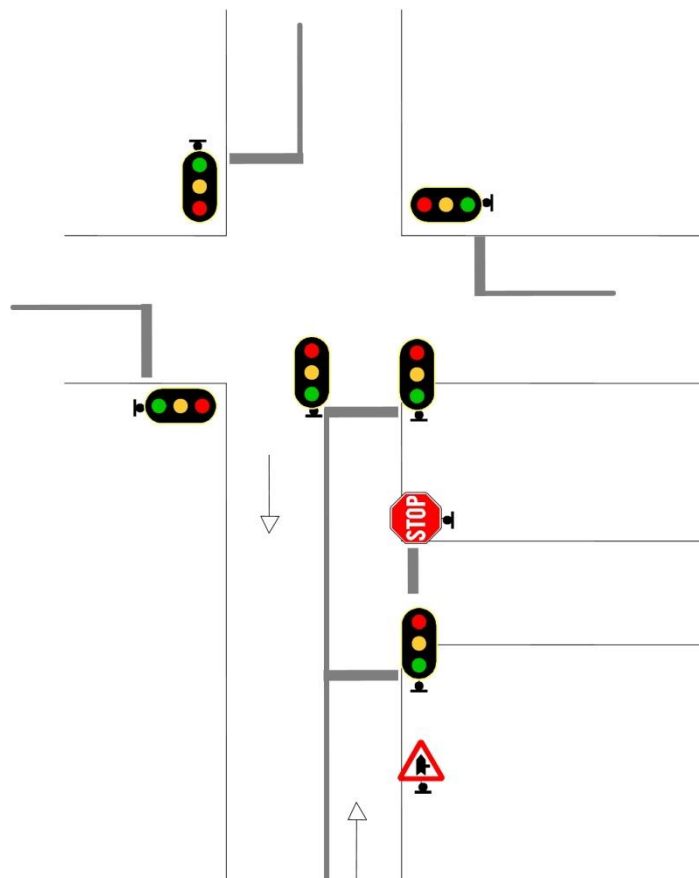
Gestion avec bandes de circulation



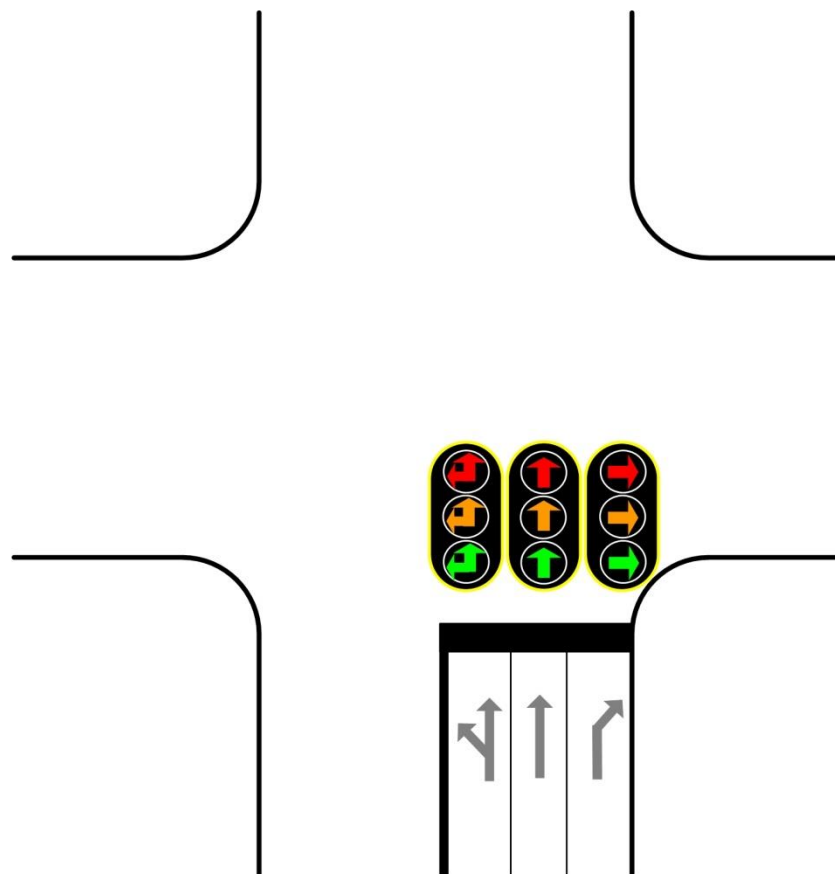
Feux piétons avec B5



Carrefours successifs



Flèches remplaçant les feux du système tricolore



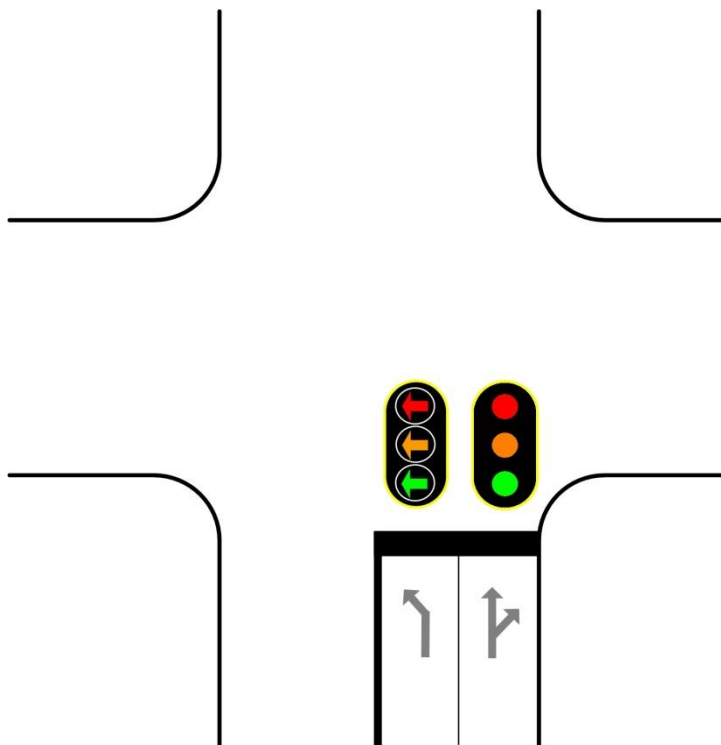
Feux à flèches : exemple de groupement



Feux à flèches : exemple sur portique



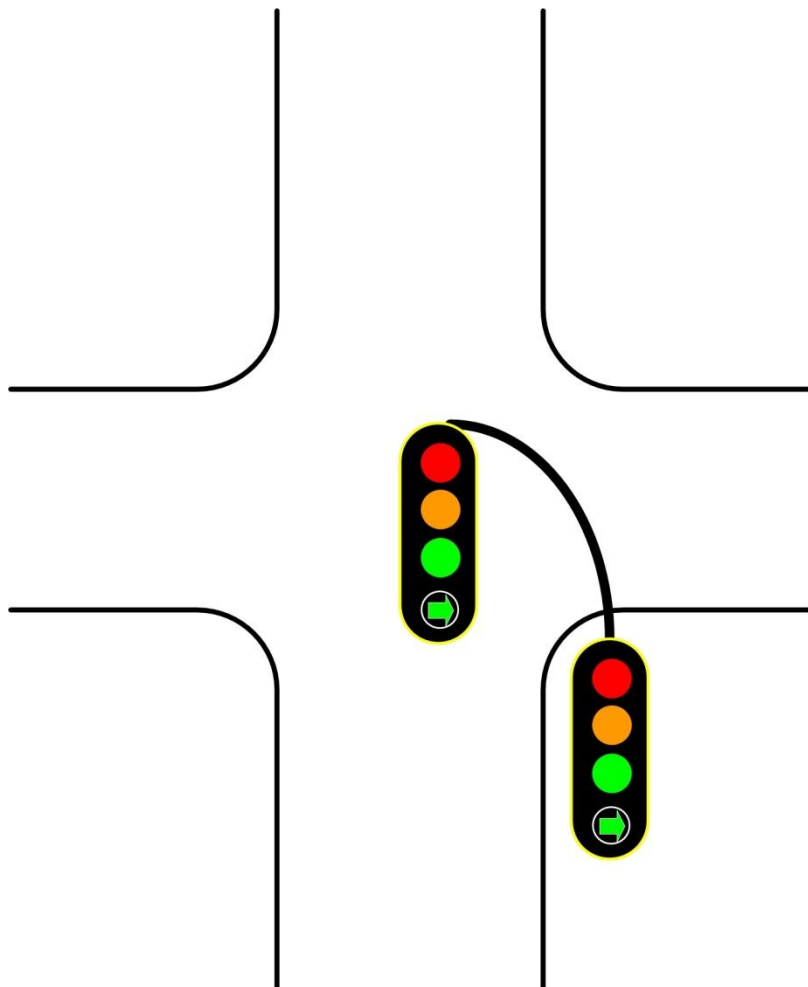
Feux à flèches combinés avec feux tricolores



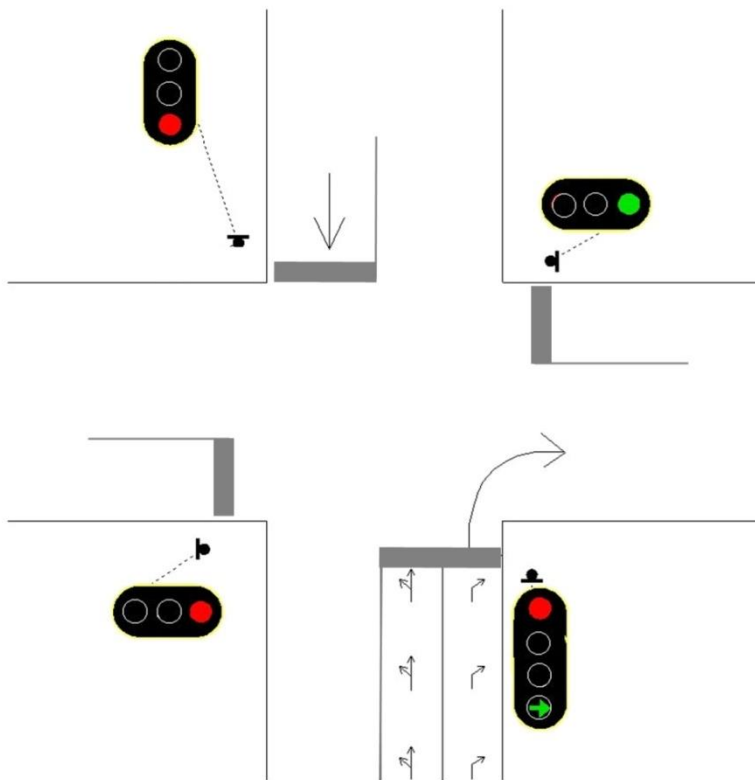
Flèche d'évacuation à gauche



Flèche verte supplémentaire



Exemple en carrefour



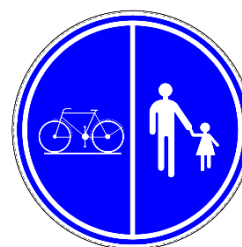
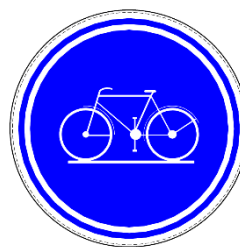
Croix répétant le feu placé à son verso



Feux pour cyclistes



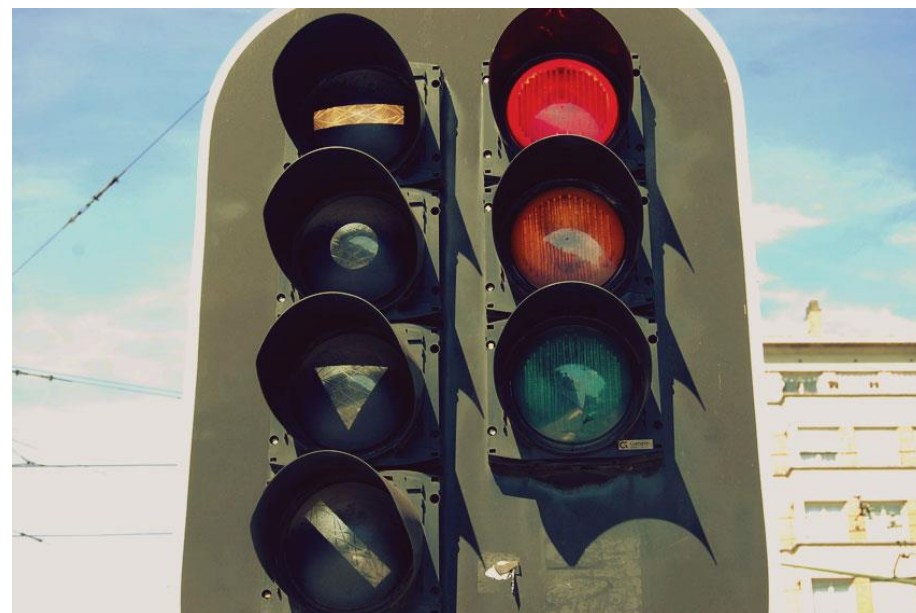
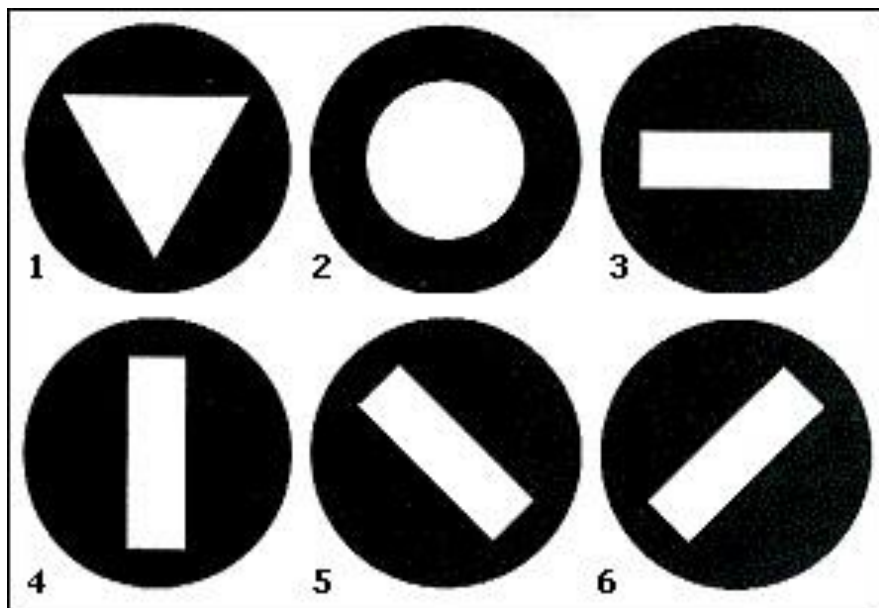
Uniquement avec:



Feux placés au-dessus des bandes de circulation



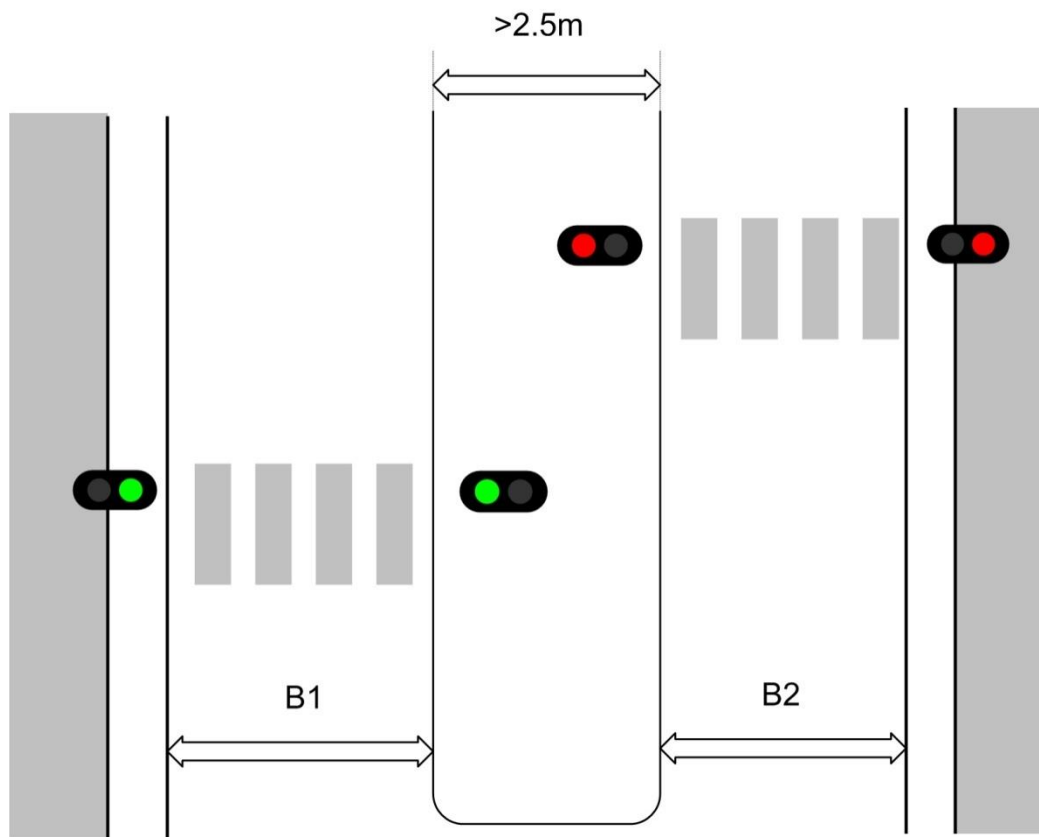
Feux spéciaux



Feux bicolores

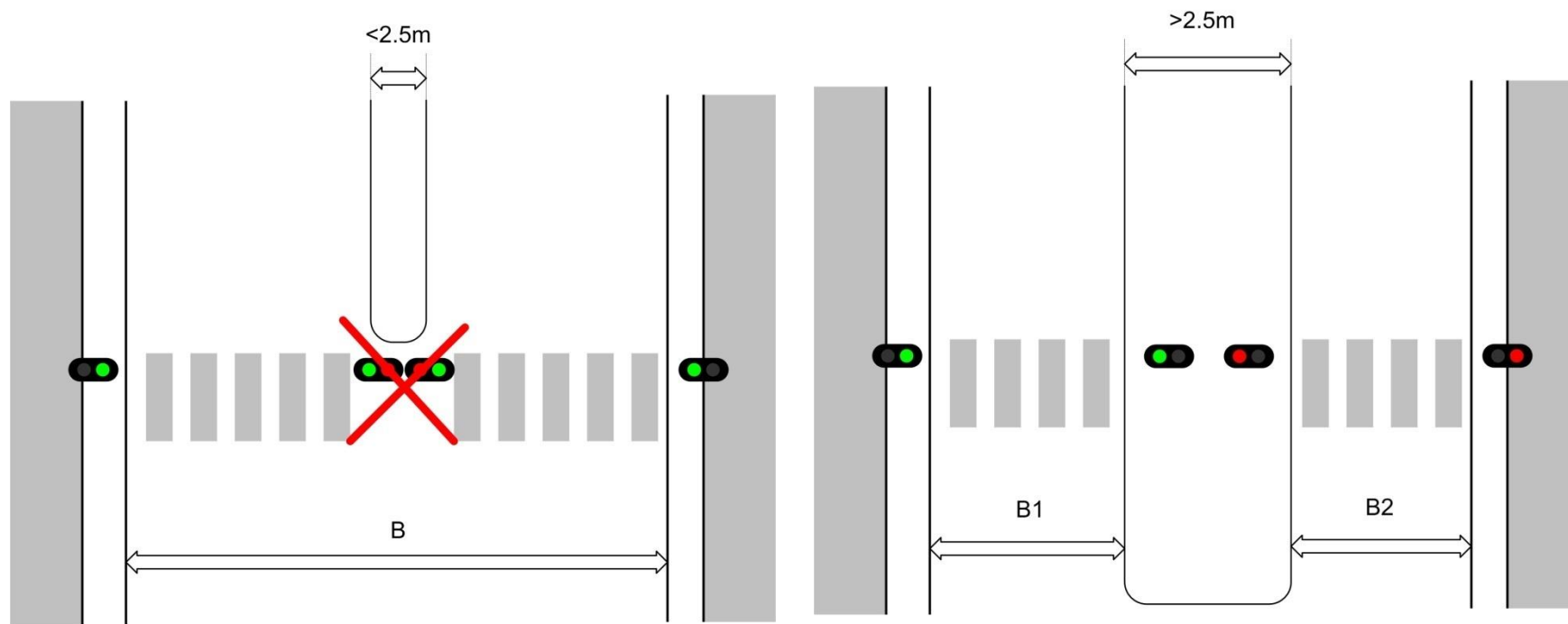


Feux bicolores avec berme centrale

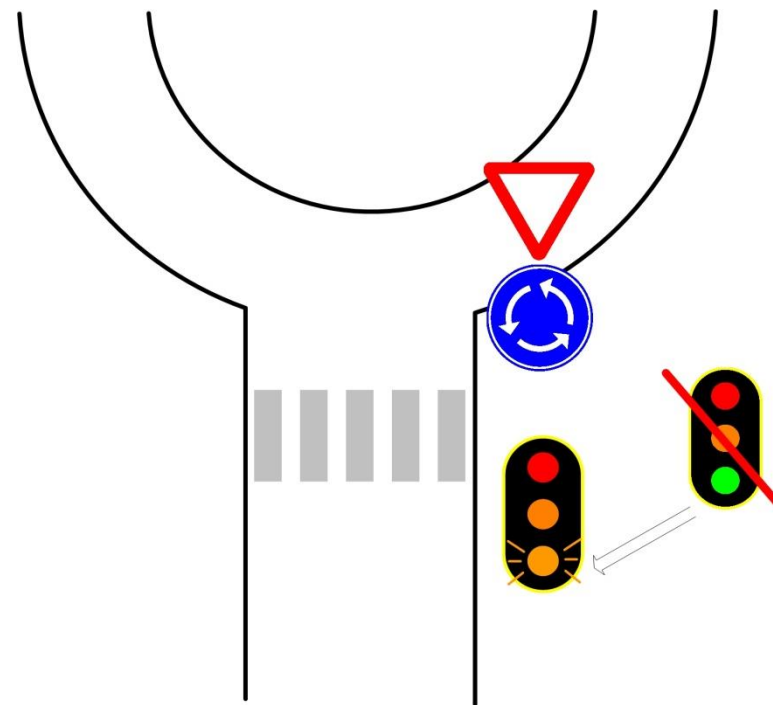
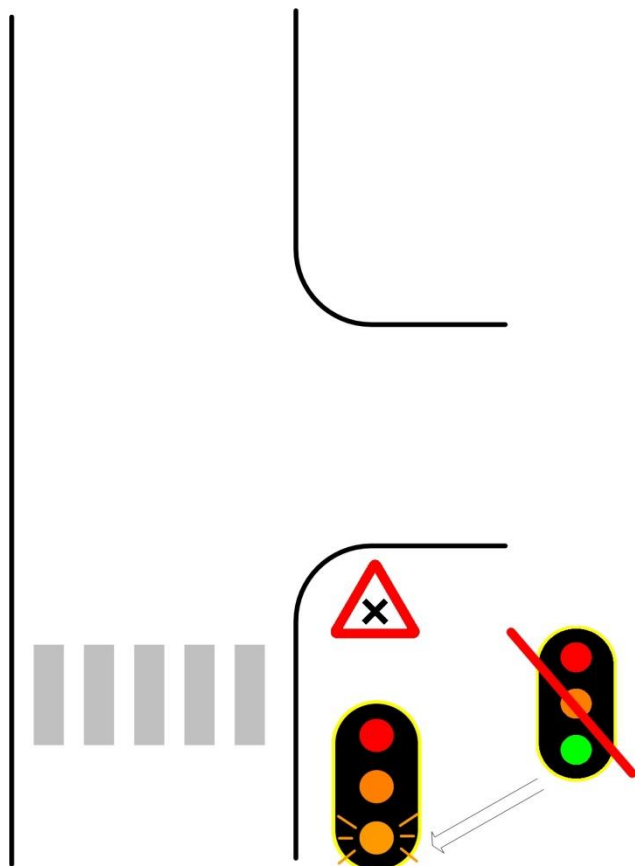


Feux bicolores avec berme centrale

La répétition de ces feux sera fonction de la largeur de ladite berme.



Feu orange clignotant



Feux de chantier



Nouveautés:

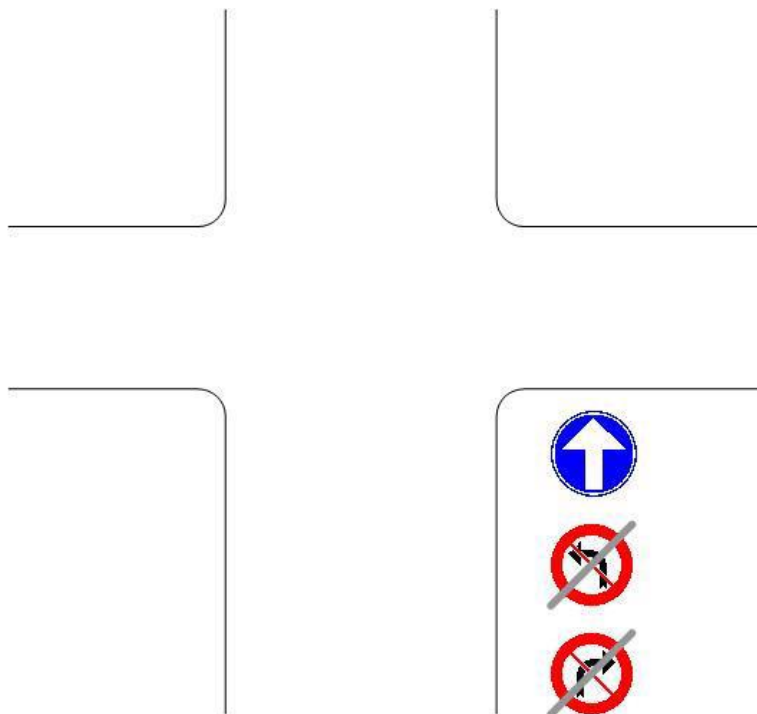


SIGNAUX ROUTIERS

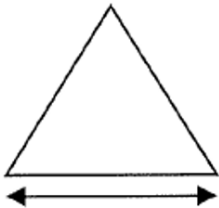
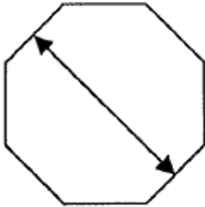
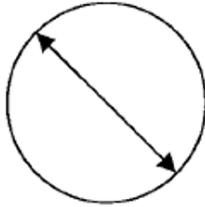
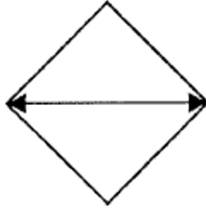

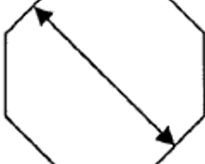
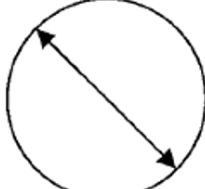





Ils doivent être réfléchissants ou à éclairage propre.




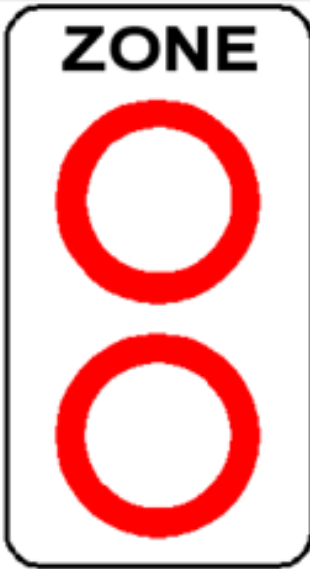
Deux signalisations ne peuvent donner à un même endroit une même information aux conducteurs.



Les signaux routiers ayant les formes dessinées ci-dessous ont les dimensions minimales suivantes:

Forme du signal				
Limitation de vitesse				
Plus de 90 km/h	1,10 m	0,90 m	0,90 m	0,90 m
Supérieure à 50 km/h et inférieure ou égale à 90 km/h	0,90 m	0,90 m	0,70 m	0,40 m 0,90 m pour les signaux B11  et B13  <small>250m</small>
Supérieure à 30 km/h et inférieure ou égale à 50 km/h	0,70 m	0,90 m	0,60 m	0,40 m 0,90 m pour les signaux B11  et B13  <small>250m</small>
Inférieure ou égale à 30 km/h	0,40 m	0,40 m	0,40 m	0,40 m

Les signaux routiers à validité zonale repris ci-dessous ont les dimensions minimales suivantes:

		
	0,60 m x 0,90 m	0,60 m x 1,60 m
Exceptions dues à des circonstances locales	0,40 m x 0,60 m	0,40 m x 1,00 m

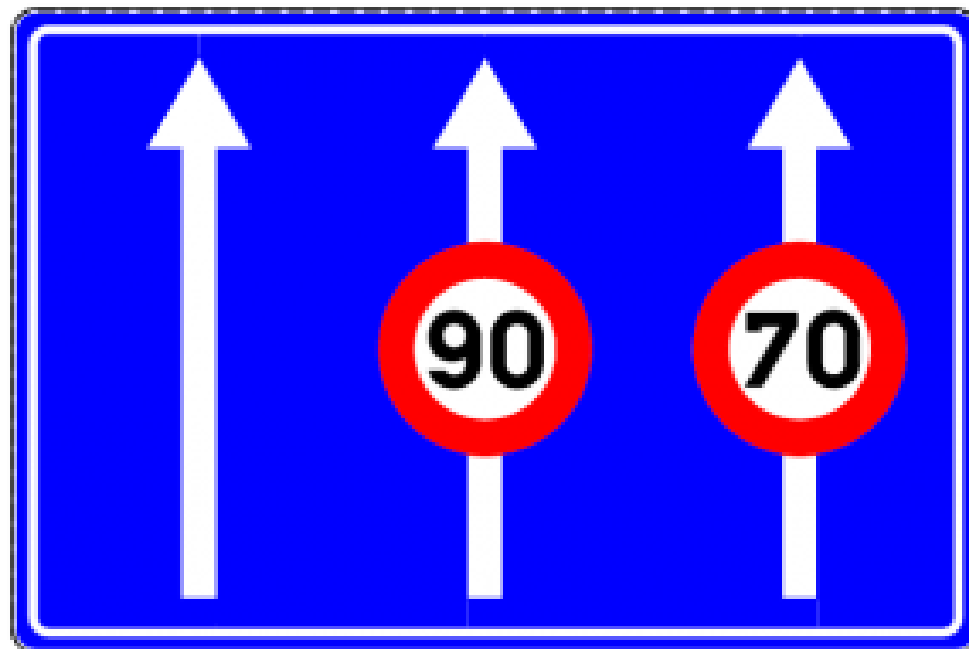
Signaux de dimensions réduites à destination des cyclistes



Signalisation à message variable



Signalisation par bandes de circulation (F91)



Signalisation zonale

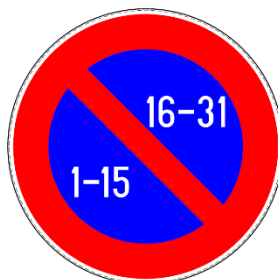


Exemple de zone 30 abords d'école



Remarque: ici un petit format !!!

Signaux auxquels on ne peut conférer la validité zonale



Placement des signaux de danger

Alors qu'avant les signaux de danger devaient être placés à 150m du lieu de danger ou être complétés par une mention de distance.

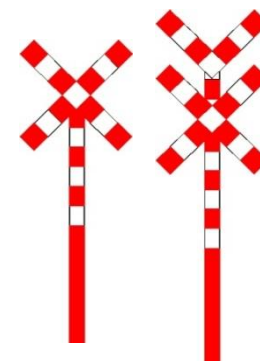
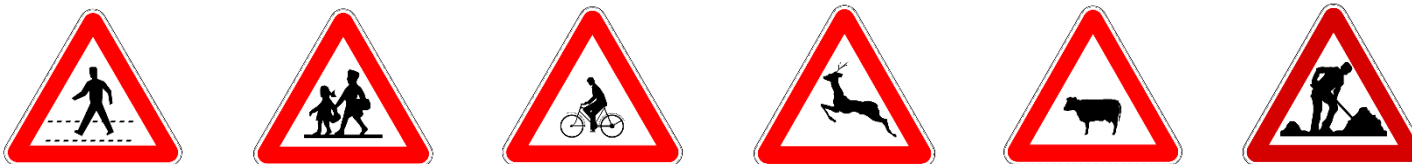
Les autorités régionales ont décidé de supprimer ces notions de distance.

A l'heure actuelle, il n'y pas d'indication de comment placer ces signaux de danger.

Excès de précision



LES SIGNAUX DE DANGER





Signal A1 Virage dangereux

Vérifier que le sens de la courbe corresponde bien à la réalité du terrain.

NE PAS TROMPER L'USAGER !

Dans le cas de virages successifs, on place le signal avant le 1^{er} virage.

Vérifier encore une fois que le sens de la première courbe figurant sur le signal corresponde bien à la réalité du terrain !



Signaux A3 (Descente dangereuse) et A5 (montée à forte inclinaison)

Le signal se lit de gauche vers la droite pour savoir si c'est celui de la descente ou celui de la montée.

On ne signale que les chaussées qui présentent une descente ou une montée d'au moins 7%.



A3



A5

Signal A7 Rétrécissement de la chaussée.

Le signal doit correspondre à la forme du rétrécissement : rétrécissement central ? gauche ? droit ?

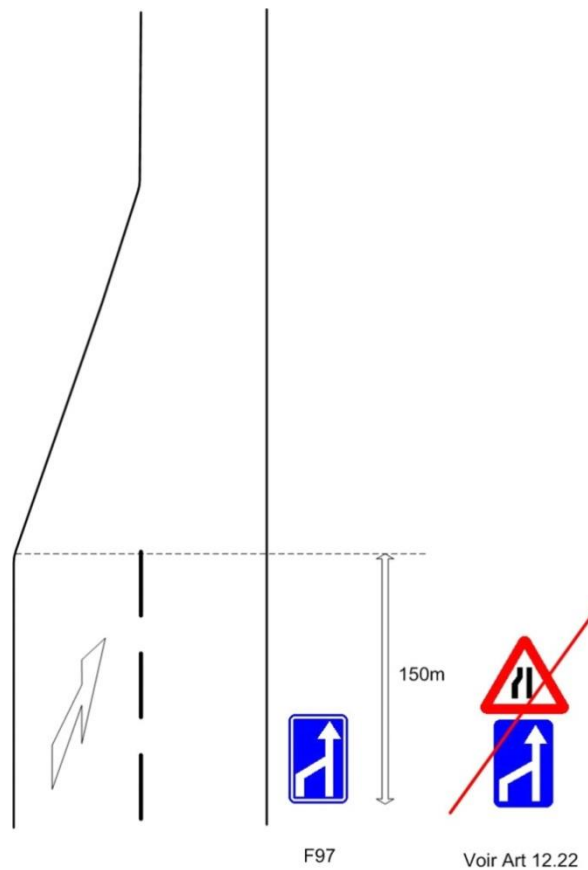


Pour ne pas multiplier la signalisation, on ne peut signaler les rétrécissements qu'à partir d'un mètre.

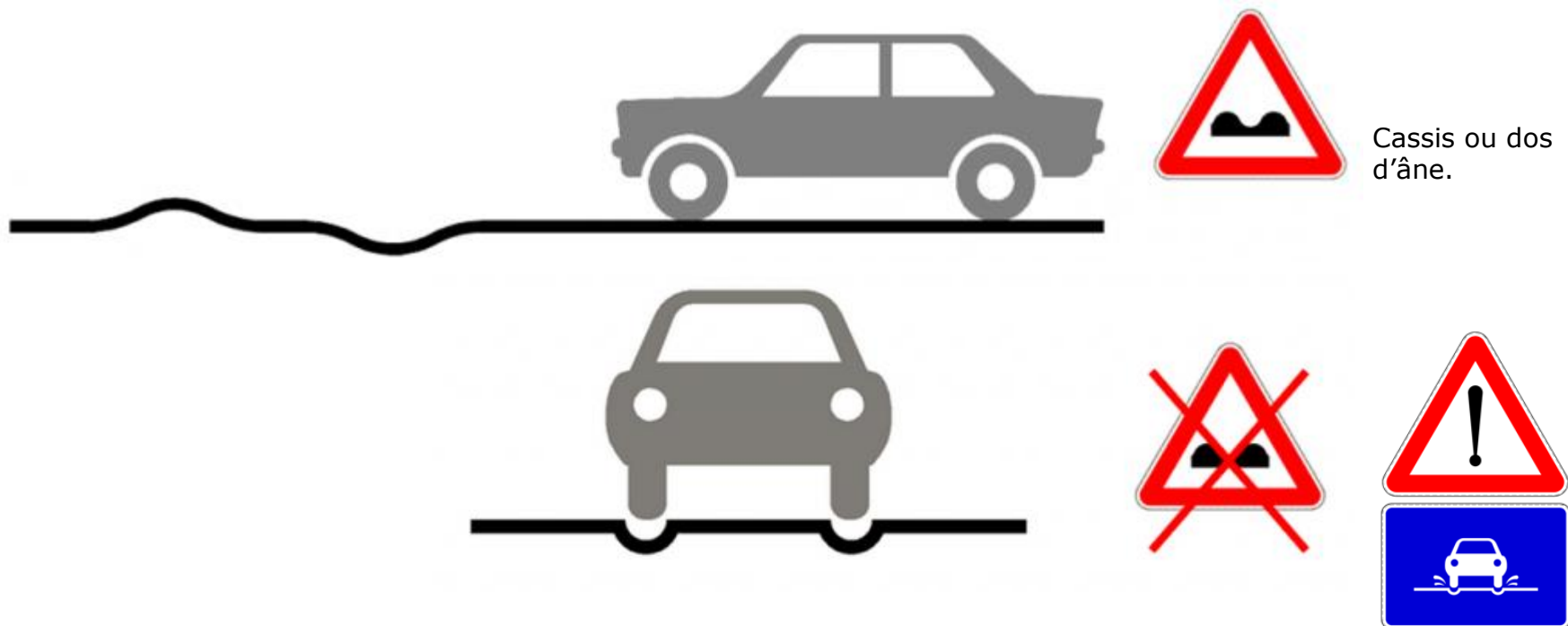
Par contre, on doit signaler les rétrécissements qui ont l'importance d'une bande de circulation, sauf dans les zones 30, résidentielles et de rencontre.



Usage du A7 avec additionnel type IX ou du F97 : options pour la simplicité



Signal A13 : pas pour toutes les déformations



Signal A14 : A ne pas confondre avec le A13



A14

Signal A15. Chaussée glissante

Il va de soi que des réparations doivent être envisagées à de tels endroits, quand c'est possible, pour ne pas maintenir un tel danger.

En d'autres termes si un 5 juillet, par beau temps, la route demeure glissante, il est temps de procéder au remplacement de son revêtement....

Si la glissance se produit en situation particulière, il faut l'indiquer.

Si la glissance est saisonnière, on utilisera plutôt des signaux amovibles.



Signal A17 Projection de gravillons

C'est souvent un **tronçon** de voirie qui est couvert de gravillons.

Il y aura donc souvent nécessité de placer le panneau additionnel avec les deux flèches blanches de part et d'autre.



Signal A19 Chute de pierres



Signal A21 Passage pour piétons

Signal obligatoire sur les chaussées où l'on roule à plus de 70 km/h.
On ne les place pas si on a placé le signal A23 ou si le passage est protégé par des feux.



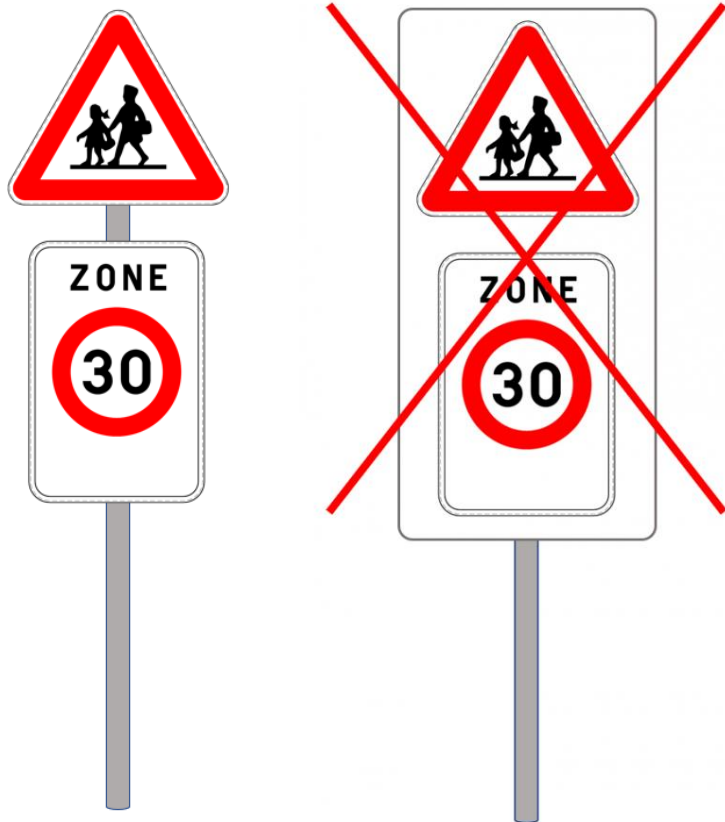
Signal A23 Endroit spécialement fréquenté par des enfants

Avec ce signal, on signale aussi bien les écoles que les plaines de jeux, par exemple.

Ce signal est adjoint au signal de « Zone 30 » aux abords des écoles.



Utilisation particulière du signal A23



Signal A25

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



Signal A27 Traversée de gros gibier

Il s'agira souvent d'un danger présent sur plusieurs kilomètres, d'où l'utilisation d'un panneau additionnel de type II.



Signal A29 Traversée de bétail

On ne signalera que les endroits où les traversées sont fréquentes pour ne pas dévaloriser la signalisation.



Signal A31 Travaux

Ce signal ne peut être placé que dans le cadre de la réglementation relative aux chantiers et obstacles.



Signal A33 Signaux lumineux de circulation

Ce signal ne sera pas placé en agglomération mais il sera parfois utile, hors agglomération, à distance des feux, lorsque ceux-ci ne sont pas visibles à distance (ex : courbe, brouillard).



Signal A35 Survol d'avions à basse altitude

Si ce signal est placé à l'approche de gros aéroports, on peut imaginer qu'il le soit également à l'approche de terrains d'avions de tourisme ou d'ULM où les décollages et atterrissages peuvent être surprenants pour les conducteurs.



Signal A37 Vent latéral

Ce signal doit être combiné à une manche à air. En effet, savoir qu'il y a beaucoup de vent est une chose, savoir d'où il vient est tout aussi important. Ce signal est obligatoire aux endroits où souffle un fort vent latéral. Toutefois, on peut constater que les manches à air ne résistent pas longtemps aux intempéries et on ne retrouve bien souvent que juste le cerceau. Il est donc important de veiller au bon entretien de ces dispositifs.



Signal A39 Circulation admise dans les deux sens après une chaussée à sens unique.

On ne placera ce signal que si le rétablissement à double sens apparaît au sein d'un même tronçon.

S'il y a un carrefour entre le sens interdit et le tronçon à double sens, ce signal ne se place pas.

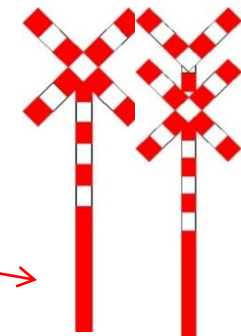


ATTENTION

Ce signal (qui, rappelons-le, est un signal de danger) doit être placé à distance et non pas à l'endroit où la voirie redevient à double sens.

Signal A41 Passage à niveau avec barrières

Les signaux à l'approche du passage à niveau sont du ressort de la commune ou de la Région, alors que les signaux **A45 et A47** sont du ressort de la SNCB.

**A41****A45 A47**

Signal A43 Passage à niveau sans barrières

Même remarque que pour le signal A41



Signal A49 Croisement de la voie publique par une ou plusieurs voies ferrées établies sur la chaussée

Il ne s'agit pas d'un passage à niveau, mais plutôt d'un endroit où les rails du tram recoupent la chaussée.



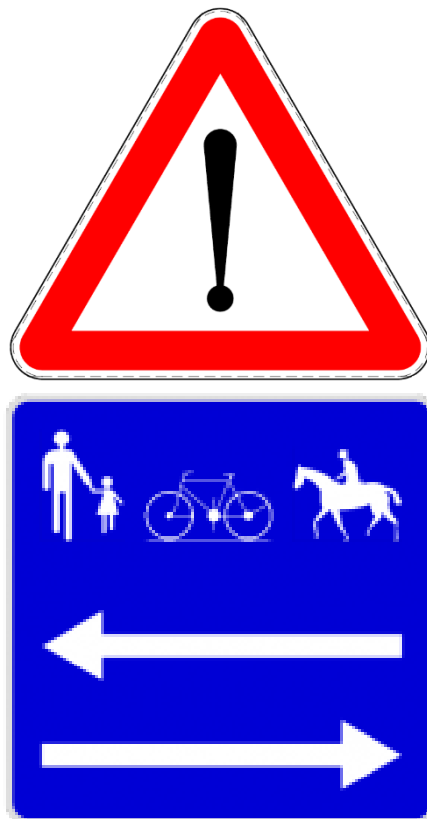
Signal A51 Danger non défini par un symbole spécial



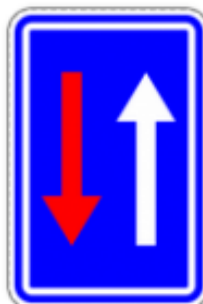
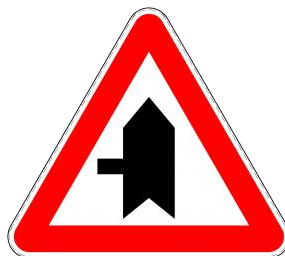
Il doit toujours être complété, mais parfois ça dérape...



Une des applications du A51 : les traversées du Ravel



LES SIGNAUX RELATIFS À LA PRIORITÉ



Il va de soi que des signaux B1 ou B5 doivent être placés dans les voiries latérales lorsqu'un signal B9 ou B15 est placé sur la voirie prioritaire.

Le signal B5 n'est placé que si la visibilité est réduite car il oblige les usagers à s'immobiliser systématiquement.

Les signaux B1 ou B5 sont placés à proximité de l'endroit où les conducteurs doivent céder le passage (ni trop loin, ni trop près...).



B1: Céder le passage



B3: Signal annonçant le signal B



B5: Marquer l'arrêt et céder le passage



B7: Signal annonçant le signal B5



Utilisation du signal B9 pour les grands itinéraires prioritaires.

On commence par placer un signal B9 au début de l'itinéraire et on le répète **après** chaque carrefour.

Quand la priorité s'arrête, on place alors un signal B13, puis un signal B11, pour avertir les conducteurs du changement de priorité.

Pour les signaux B1 et B5 évidemment obligatoires avec ce signal on procédera de la même façon qu'à la diapositive précédente.



B9: Voie prioritaire

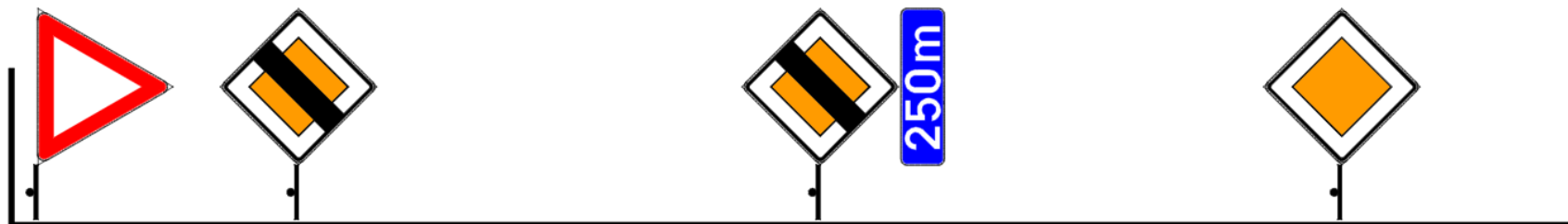


B11: Fin de voie prioritaire



B13: Signal annonçant le signal B11





Signal B15 Priorité de passage

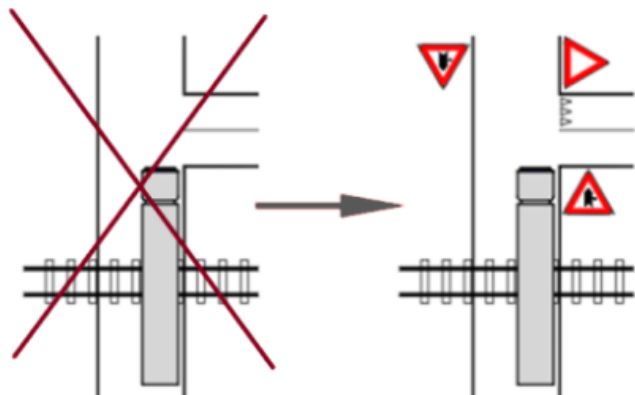
DEUX POSSIBILITES :

Utilisation du signal B15 pour les itinéraires courts ou les carrefours isolés

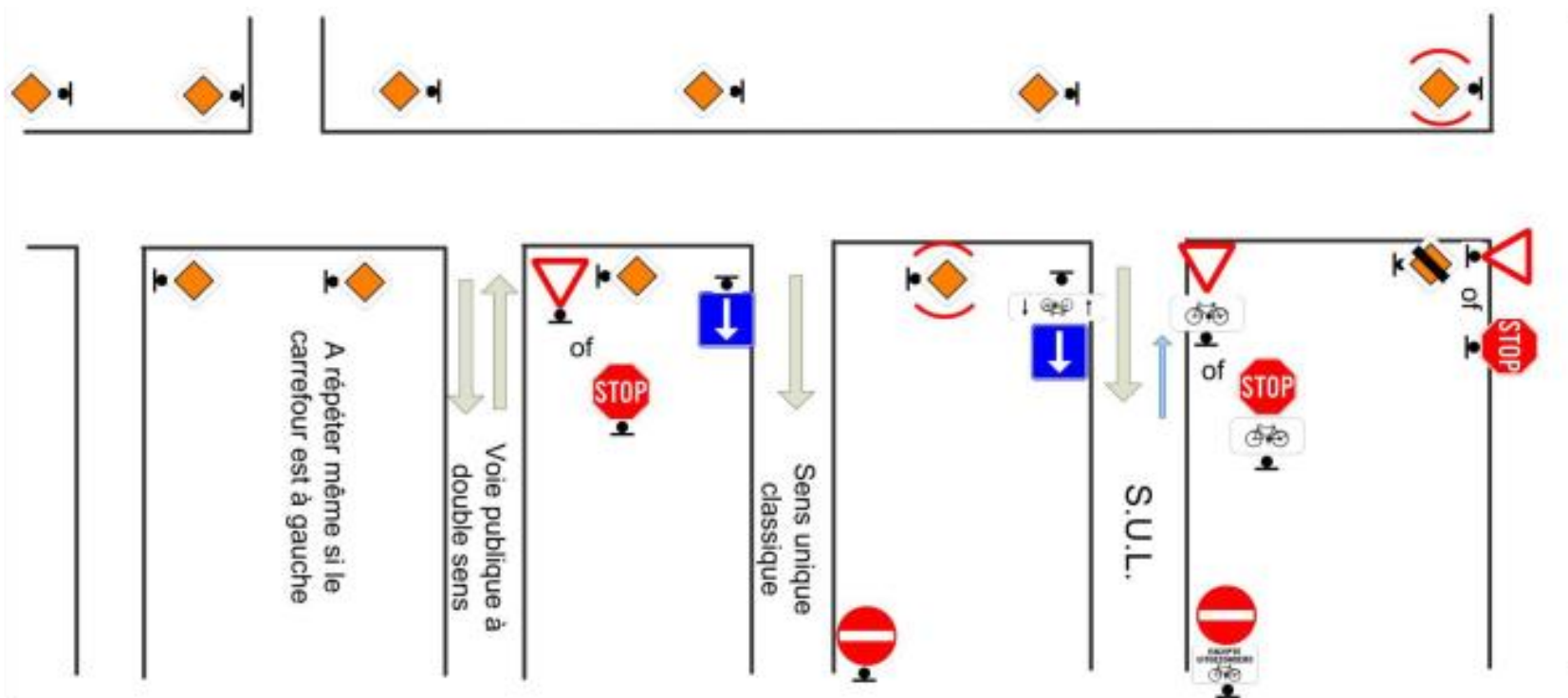
Le signal B15 est placé **à proximité immédiate** du carrefour que l'on veut rendre prioritaire **et des deux côtés du carrefour**.

De part et d'autre de la flèche centrale, ce signal porte une ou plusieurs bandes latérales qui symbolisent les branches du carrefour que l'on va rencontrer.

Alors qu'on préconise généralement de maintenir le même régime de priorité sur un même axe, dans certains cas on dérogera :



Usage du B9

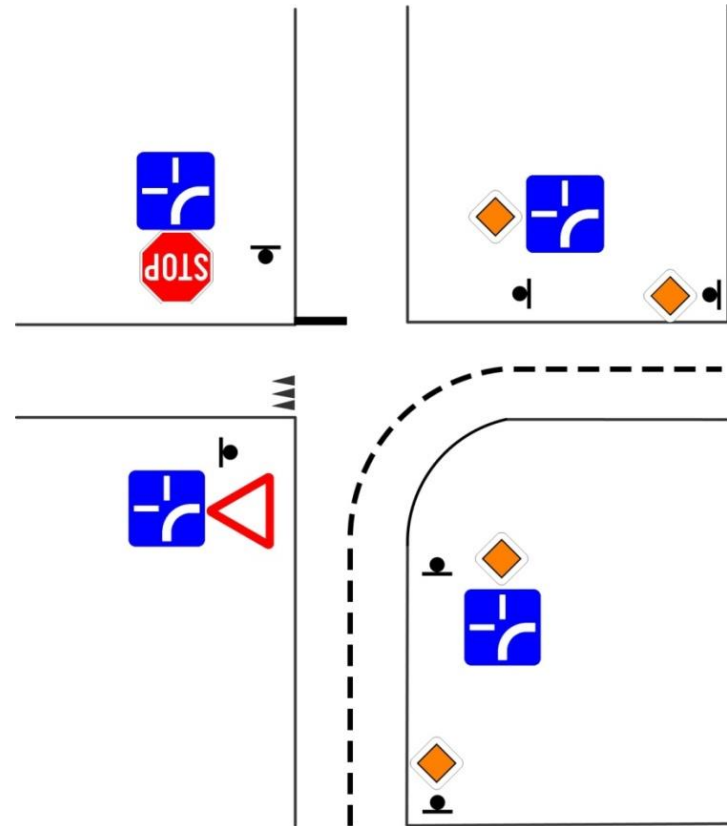


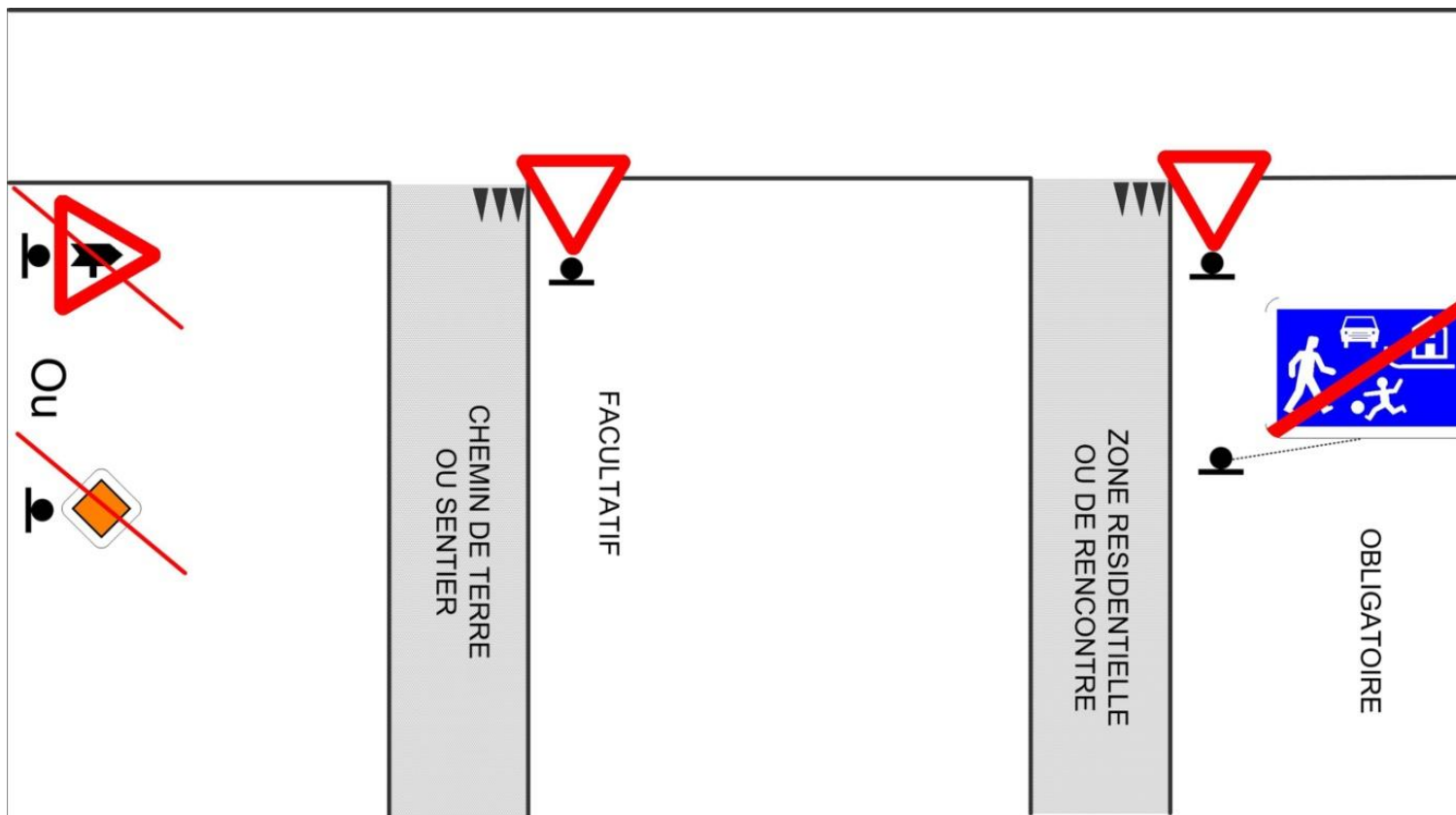
Cas particuliers

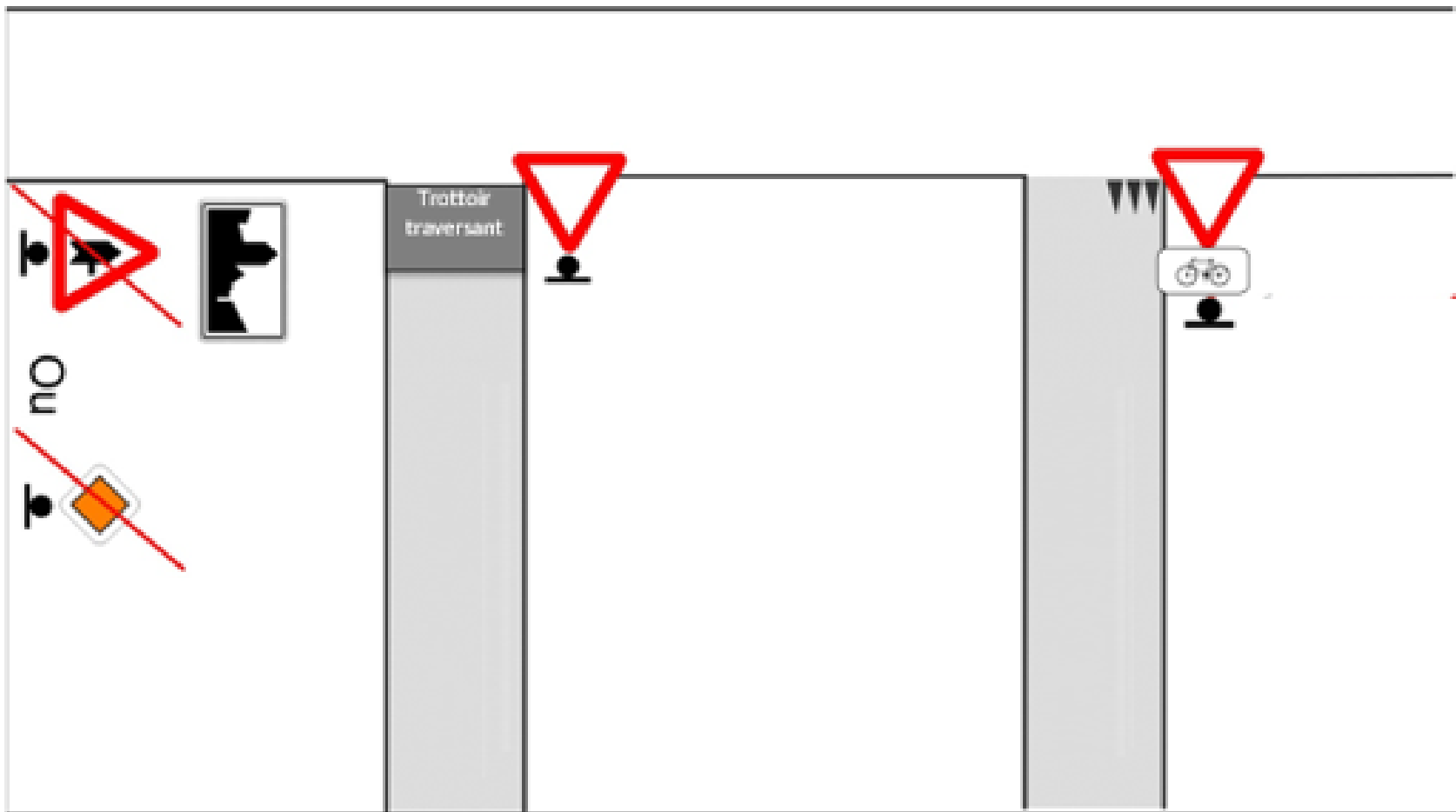
Usage de l'additionnel de type VIII

Lorsqu'une voirie prioritaire s'infléchit dans un carrefour et que sa continuité n'apparaît pas nettement, son tracé dans le carrefour doit être indiqué par un panneau additionnel de type VIII tant sous les signaux B9 et B15 que sous les signaux B1 ou B5.

Notez que les signaux B1 et B5 sont également complétés par le panneau additionnel les gestionnaires ne le font pas toujours.



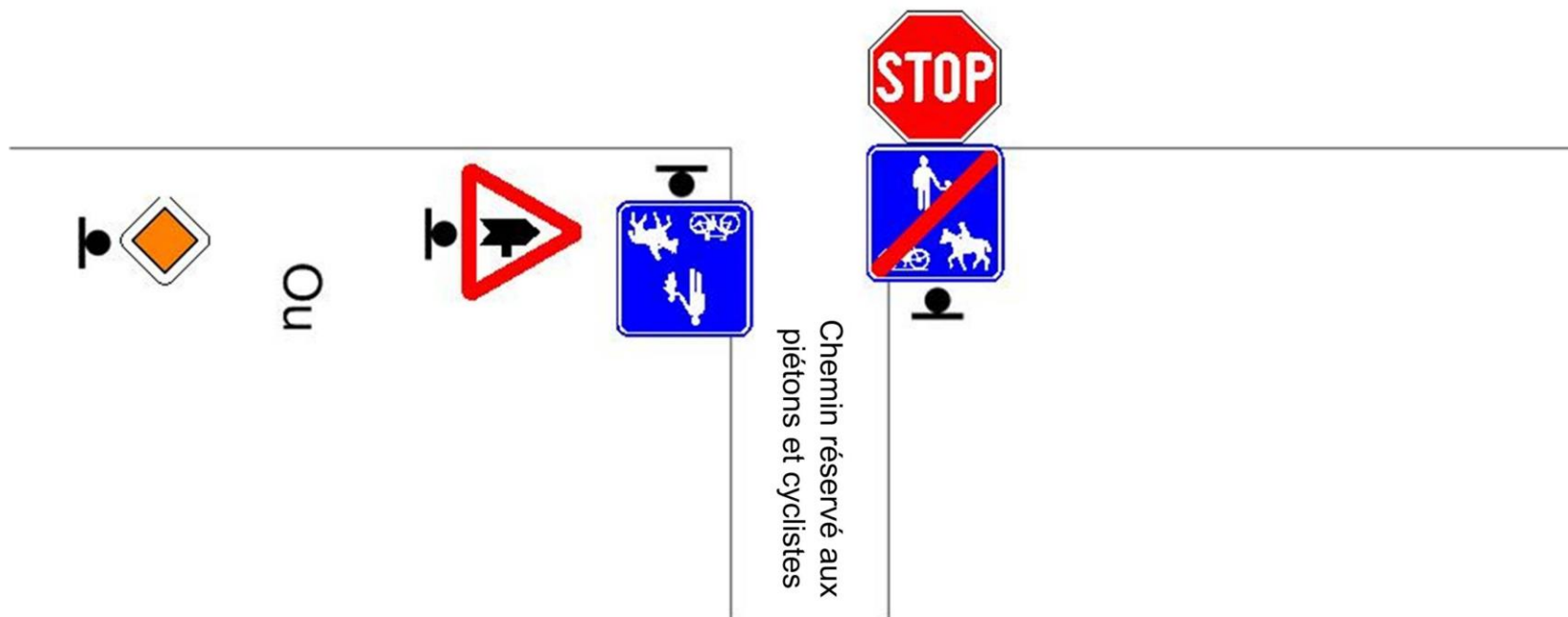




Exemple d'entrée dans un rond-point



Pourquoi le B15 est-il obligatoire dans ce cas ?



Signal B17: Priorité de droite

Le régime général, surtout sur le réseau secondaire, est la priorité de droite.

Un carrefour est à priorité de droite quand il n'y a pas de signaux ou quand un signal B17 est placé immédiatement avant le carrefour.

Ce signal peut être placé d'initiative par la commune mais il ne doit certainement pas être placé systématiquement à tous les carrefours..



B17

Le signal B17 devra être placé à l'approche des carrefours peu visibles ou présentant certaines problématiques particulières (trottoir traversant,..)

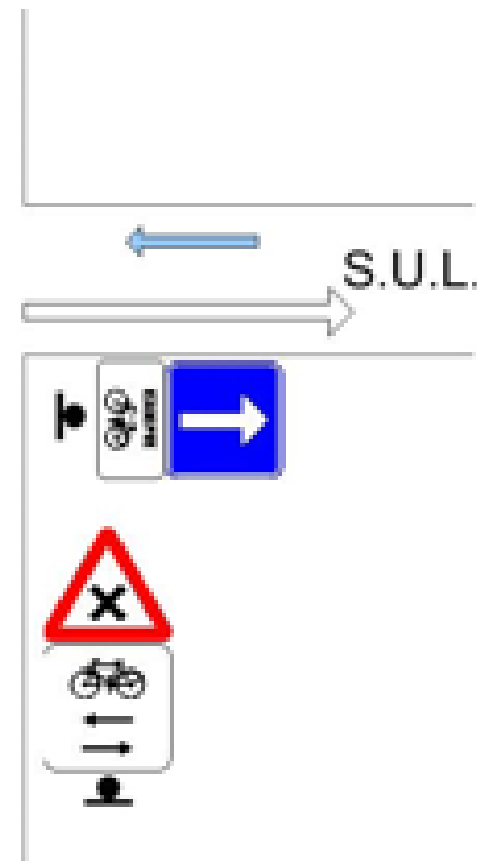
On ne place le signal que pour le conducteur qui rencontre la branche du carrefour à sa droite.

Le signal B17 peut éventuellement être rappelé au sol.

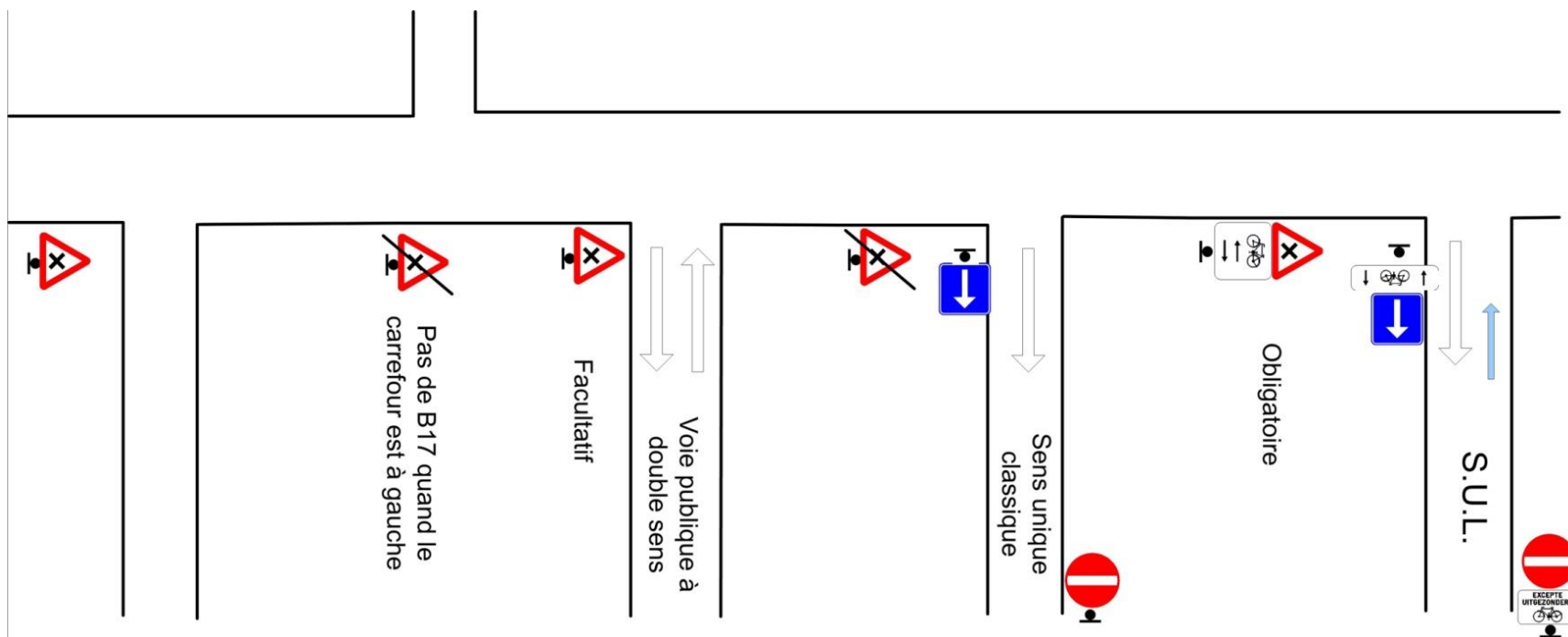
NB : Il doit s'agir d'un triangle allongé pour qu'il soit bien visible.



Signal B17 obligatoire en cas de SUL



Usage du B17



Signaux B19 et B21 Priorité de passage

Ces signaux doivent toujours être placés
SIMULTANEMENT.

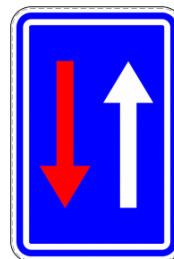
Ils visent à organiser le passage dans les zones rétrécies (ponts, tunnels, chicanes...).

On placera généralement le signal B21 pour le conducteur qui a le moins de visibilité.

Si une priorité de passage doit être instaurée pour un aménagement situé en entrée d'agglomération (dans le but de ralentir le trafic), on fera céder le passage au conducteur qui **entre** dans l'agglomération.



B19: passage étroit, obligation de céder le passage aux conducteurs venant en sens opposé



B21: Passage étroit, priorité de passage par rapport aux conducteurs venant en sens opposé



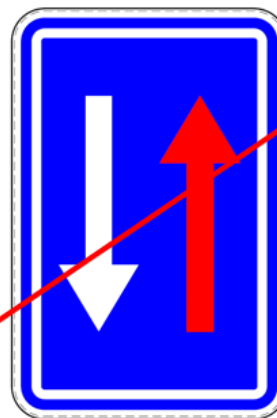
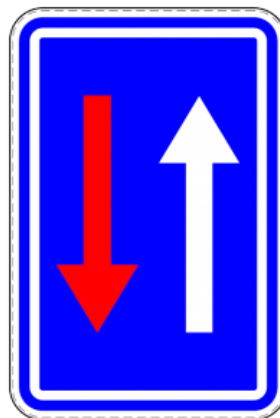
Si d'autres rétrécissements se situent dans la continuité de la rue, on alternera alors les priorités pour un meilleur ralentissement du trafic.

Ces signaux ne peuvent pas être placés dans des tronçons étroits qui sont trop longs et où les conducteurs doivent s'apercevoir d'une extrémité à l'autre du passage afin d'être engagé sans pouvoir réagir

De la même façon, ces signaux ne seront pas placés si le code de la route règle la priorité, notamment si un conducteur est confronté à un obstacle uniquement de son côté.



Ce qu'il ne faut pas faire avec la priorité de passage



Signaux B22 et B23



B22



B23



LES SIGNAUX D'INTERDICTION



Signal C1

Ce signal doit toujours être placé en combinaison avec le signal F19.



C1: Sens interdit pour tout conducteur



F19: Voie publique à sens unique

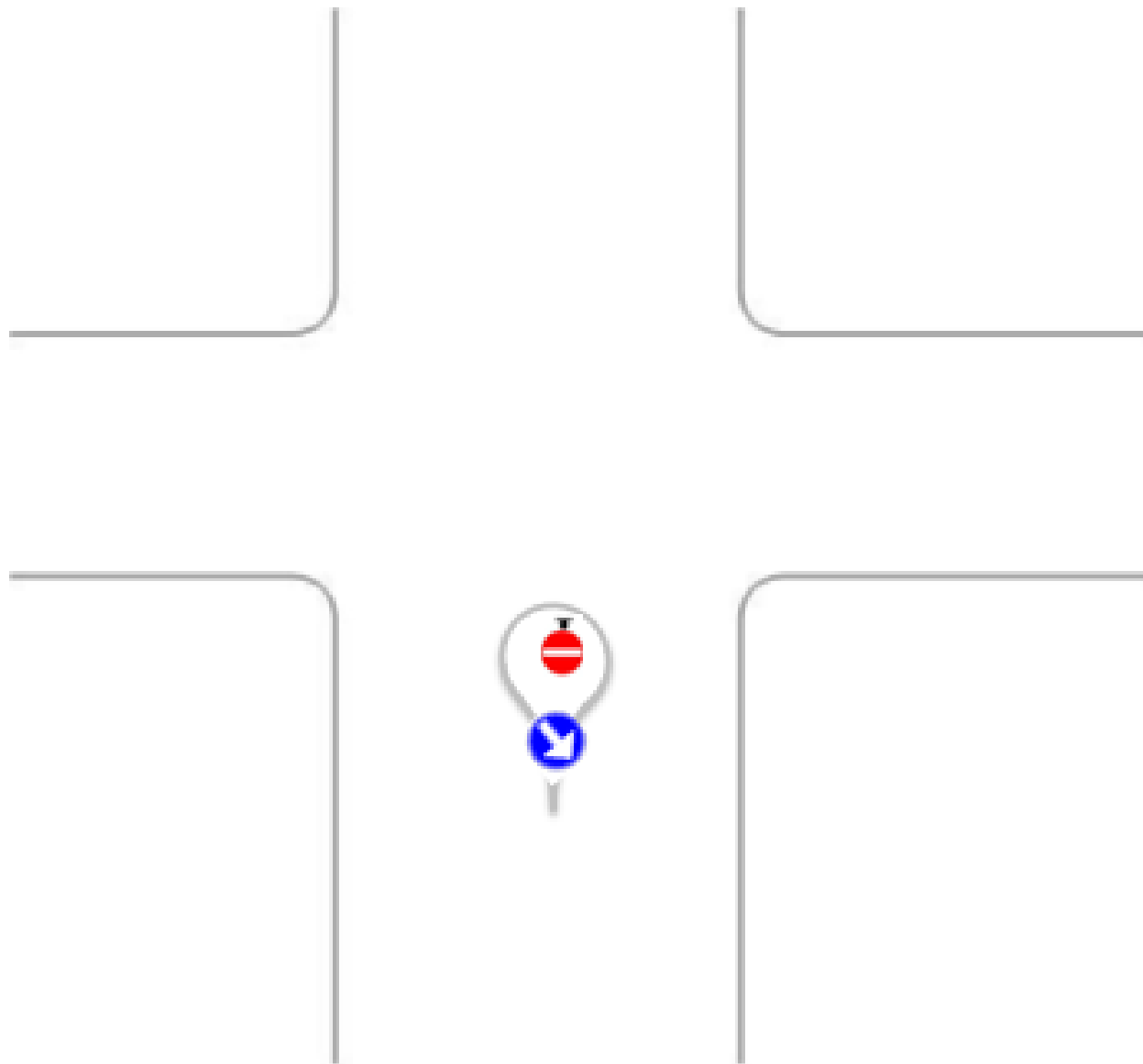
***N.B.** Le placement de signaux D1 ou C31 n'est pas obligatoire et systématique. Ils ne seront pas placés si le signal C1 est visible suffisamment tôt et le plus souvent pour avertir les vireurs à droite.*



D1



C31

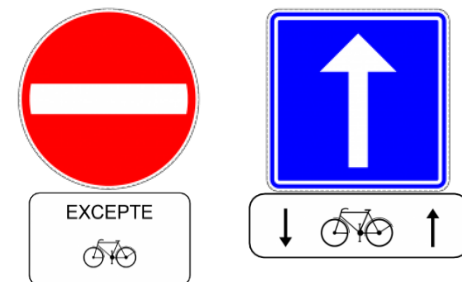


Sens unique limité (SUL) « Autorisé aux cyclistes »

Dans ce cas, les signaux C1 ou D1 sont complétés par des panneaux M2 et les signaux F19 avec les panneaux M4.

Les éventuels signaux C31 sont également complétés par des panneaux M2.

Attention lorsque le SUL débouche sur un carrefour régi par la priorité de droite, un signal B17 complété par un panneau additionnel M9 doit être placé pour les conducteurs débiteurs de priorité.



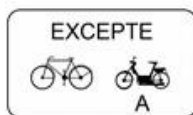
Les panneaux additionnels relatifs aux bicyclettes, cyclomoteurs à deux roues et speed pedelecs



M1



M2



M3



M4



M5



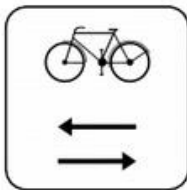
M6



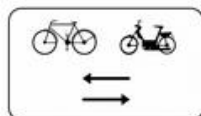
M7



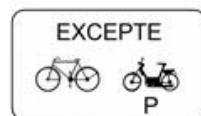
M8



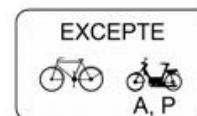
M9



M10



M11



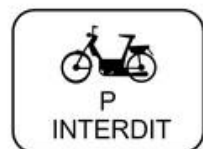
M12



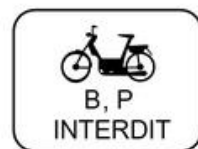
M13



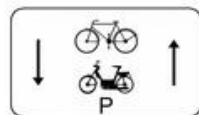
M14



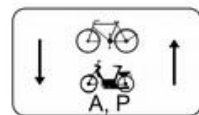
M15



M16



M17



M18



M19



M20

Pour éviter les conflits aux carrefours entre les automobilistes et les cyclistes, des marquages pourront être réalisés pour maintenir les automobilistes sur leur droite.

Pour ce faire, si la voirie est suffisamment large, on pourra tracer un marquage de piste cyclable en entrée et sortie de rue.

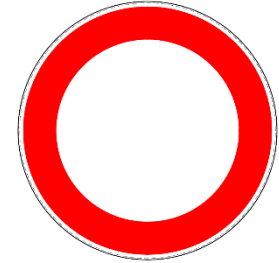
Dans ce cadre, il doit subsister 3 mètres de passage libre à côté de ce marquage sur lequel les voitures ne peuvent pas rouler.

Si la voirie n'est pas suffisamment large, on pourra tracer des logos « vélos » et des chevrons en blanc.



Signal C3: Accès interdit, dans les deux sens à tout conducteur

Comme ce signal interdit l'accès dans les deux sens, il doit être placé aux deux extrémités de la rue.



S'il est complété par un panneau additionnel, l'interdiction est alors limitée au sens où le signal est placé.



C3 Particularités



C3 rue réservée au jeu : difficile de mettre en œuvre (barrières, règlement, passage des riverains qui ne remettent pas la barrière, bruit le soir etc..). Mauvaises habitudes données aux enfants.

Conditions préalables pour instaurer une rue scolaire :

- L'école et les riverains doivent marquer leurs engagements dans le projet ;
- La rue est à caractère résidentiel avec un trafic essentiellement local ;
- L'entrée principale de l'école se trouve dans la rue ;
- Aucune ligne régulière de transports en commun ne doit emprunter la rue ;
- La fermeture de la rue n'entraîne pas de nuisances dans les rues avoisinantes ;
- Il doit y avoir des possibilités de stationnement réglementaire dans le quartier à une distance raisonnable ;
- Un nombre suffisant de surveillants habilités doit être prévu pour garantir la pose, la surveillance et l'enlèvement des barrières.

Cette mesure pourrait être mise à l'essai pour une période de trois mois (évidemment durant la période scolaire) avant l'adoption du RC afin de valider l'implication des acteurs, de recevoir les réactions des riverains, des parents et du personnel de l'école et d'évaluer les impacts sur la circulation et le stationnement dans le quartier.



Signal C5: Accès interdit aux conducteurs de véhicules à plus de deux roues et de motocyclettes et de side-cars



Bien que la silhouette du signal montre une voiture, les camions ou les tracteurs, ne peuvent pas passer non plus.

Par contre, les 2 roues peuvent passer.

Cas particulier :



Ceci limite le trafic aux véhicules avec au moins deux personnes à bord et les services publics réguliers de transport en commun

Signaux C6 - C7 - C9 - C11 - C15



C6

Accès interdit aux conducteurs de véhicules à moteur à quatre roues, construits pour terrain non praticable, avec une carrosserie ouverte, un guidon comme sur une motocyclette et une selle



C7

Accès interdit aux conducteurs de motocyclettes



C9

Accès interdit aux conducteurs de cyclomoteurs



C11

Accès interdit aux conducteurs de cycles



C15

Accès interdit aux cavaliers

Si l'on veut interdire ces catégories, il faut alors placer les signaux adéquats.

A noter qu'un signal **c11** permet malgré tout le passage des cyclomoteurs et des motocyclettes.

Signal C19: Accès interdit aux piétons

Comme ce signal est installé à droite, il faut être attentif à son placement car il peut, par exemple, avoir pour effet d'interdire le passage des piétons sur toute la largeur d'une rue, alors qu'initialement on ne voulait interdire que le trottoir situé de ce côté.



C19

Plutôt que de superposer plusieurs signaux, on pourra faire figurer plusieurs silhouettes au sein du signal C3, avec superposition :



En agglomération



Hors agglomération

Signal C21: accès interdit aux conducteurs de véhicules dont la masse en charge dépasse la masse indiquée

Ce signal interdit le passage d'un véhicule dont la masse en charge dépasse celle indiquée au moment où il franchit le signal et non pas la masse maximale autorisée fixée par le constructeur.

Il doit être placé à un endroit où le conducteur de poids lourd peut encore modifier son itinéraire par une route adaptée ou alors il faut l'avertir par un signal de préavis.



Il y aura souvent lieu de placer des signaux d'interdiction de virer à gauche ou à droite pour avertir les conducteurs de poids lourds désireux de virer dans la rue limitée au tonnage.



Généralement, il faudra y ajouter une mention comme : « EXCEPTÉ DESSERTE LOCALE » pour permettre l'approvisionnement des quartiers.



Signal C22

Ce signal permet le passage des bus scolaires qui ne sont pas considérés comme autocars, donc ne pas ajouter de mention « EXCEPTÉ BUS SCOLAIRES OU BUS ».



Accès interdit aux conducteurs d'autocars.

Il doit être placé à un endroit où le conducteur du véhicule concerné peut encore modifier son itinéraire par une route adaptée ou alors il faut l'avertir par un signal de préavis.



Signal C23

Ce signal interdit également le passage des petites camionnettes. Il sera surtout utile si on veut permettre le passage des cars mais pas celui des camions.



Accès interdit aux conducteurs de véhicules destinés ou utilisés au transport de choses. Une inscription sur un panneau additionnel limite l'interdiction aux conducteurs de véhicules dont la masse en charge dépasse la masse indiquée.

Généralement, il faudra y ajouter une mention comme : « EXCEPTÉ DESSERTE LOCALE » pour permettre l'approvisionnement des quartiers.

On peut ajouter un panneau additionnel limitant le tonnage, par exemple, + X tonnes



Il doit être placé à un endroit où le conducteur de poids lourd peut encore modifier son itinéraire par une route adaptée ou alors il faut l'avertir par un signal de préavis.

Signal C24a

Le placement de ce signal doit être étudié avec le plus grand soin car si son placement interdit, par exemple, le passage d'un véhicule chargé d'acide, il interdit aussi celui d'un simple camion de mazout...ce qui pourrait poser des problèmes d'approvisionnement aux habitations.

Remarque: L'article 48bis1 du Code de la route prévoit pour les véhicules transportant des marchandises dangereuses l'obligation d'emprunter les autoroutes sauf en cas de nécessité.

Il doit être placé à un endroit où le conducteur du véhicule concerné peut encore modifier son itinéraire par une route adaptée ou alors il faut l'avertir par un signal de préavis.



Accès interdit aux conducteurs de véhicules transportant les marchandises dangereuses déterminées par les Ministres compétents en matière de transport des marchandises dangereuses.



Signal C24b

Ce signal est placé rarement car il vise des matières peu utilisées. On le place, par exemple, dans des passages souterrains, des tunnels...



Accès interdit aux conducteurs de véhicules transportant les marchandises dangereuses inflammables ou explosibles déterminées par les Ministres compétents en matière de transport des marchandises dangereuses.

Il doit être placé à un endroit où le conducteur du véhicule concerné peut encore modifier son itinéraire par une route adaptée ou alors il faut l'avertir par un signal de préavis.



Signal C24c

Ce signal sera utilisé, par exemple, pour empêcher, le passage de véhicules chargés de mazout, d'engrais...vers des sites de captage d'eau.



Accès interdit aux conducteurs de véhicules transportant les marchandises dangereuses de nature à polluer les eaux déterminées par les Ministres compétents en matière de transport des marchandises dangereuses.

Il doit être placé à un endroit où le conducteur du véhicule concerné peut encore modifier son itinéraire par une route adaptée ou alors il faut l'avertir par un signal de préavis.



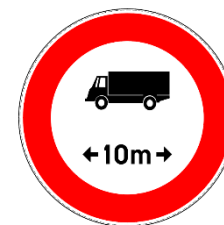
Signal C25

Ce signal sera utilisé pour interdire le passage de véhicules qui, **par leur longueur** et non par leur poids, risquent de se voir bloqués dans la rue, en raison par exemple, de la présence d'un virage en épingle à cheveu.

On est de plus en plus amené à devoir le placer dans des voiries inadaptées, utilisées, en transit, par des poids lourds suivant aveuglément leur GPS.

On ne prévoira jamais de mention : « EXCEPTÉ DESSERTE LOCALE », sous peine de voir des véhicules trop longs affectés à la desserte locale s'engager dans la rue.

Il doit être placé à un endroit où le conducteur du véhicule concerné peut encore modifier son itinéraire par une route adaptée ou alors il faut l'avertir par un signal de préavis.



Accès interdit aux conducteurs de véhicules ou trains de véhicules ayant, chargement compris, une longueur supérieure à celle indiquée.



Signal C27

Ce signal sera placé en cas de passage étroit (pont, tunnel...).

Il ne sera jamais complété par la mention : « EXCEPTÉ DESSERTE LOCALE », sous peine de voir des véhicules trop larges affectés à la desserte locale s'engager dans la rue.

Il doit être placé à un endroit où le conducteur du véhicule concerné peut encore modifier son itinéraire par une route adaptée ou alors il faut l'avertir par un signal de préavis.



Accès interdit aux conducteurs de véhicules ayant, chargement compris, une largeur supérieure à celle indiquée.



Signal C29

Ce signal sera placé lorsque le passage a une hauteur libre inférieure à 4m30 comme un pont, un tunnel, une canalisation d'usine....

Dans certains cas, pour veiller au respect de la signalisation et à la sauvegarde de certains sites ou bâtiments, il sera utile de renforcer la signalisation par un portique empêchant physiquement le passage des véhicules.

Le signal C29 doit être placé à un endroit où le conducteur du véhicule concerné peut encore modifier son itinéraire par une route adaptée ou alors il faut l'avertir par un signal de préavis.



Accès interdit aux conducteurs de véhicules ayant, chargement compris, une hauteur supérieure à celle indiquée.



Signal C31

Ces signaux sont placés à proximité des carrefours et à une distance permettant au conducteur de prendre ses dispositions pour aborder l'intersection.



Au prochain carrefour, interdiction de tourner dans le sens indiqué par la flèche.

Signal C33

Ce signal ne doit pas être installé à la place du F19 (*qui, rappelons-le va toujours de pair avec le signal C1*).



A partir du signal jusqu'au prochain carrefour inclus, interdiction de faire demi-tour.



Signal C35

Ce signal ne sera pas placé si le dépassement est déjà interdit par une ligne blanche continue.

Il permet le dépassement des véhicules « étroits » comme les deux-roues.



A partir du signal jusqu'au prochain carrefour inclus, interdiction de dépasser par la gauche un véhicule attelé ou un véhicule à plus de deux roues.

Signal C37

Ce signal n'est **pas nécessaire** si l'interdiction de dépassement s'arrête à un carrefour puisque ce dernier met fin à la mesure.



Fin de l'interdiction prévue par le signal C35.

Signal C39

Ce signal ne concerne que les camions de plus de 3,5 tonnes.



A partir du signal jusqu'au prochain carrefour inclus, interdiction aux conducteurs de véhicules ou trains de véhicules affectés au transport de choses, dont la masse maximale autorisée dépasse 3.500 kg, de dépasser par la gauche un véhicule attelé ou un véhicule à plus de deux roues.

Signal C41

Ce signal n'est **pas nécessaire si** l'interdiction de dépassement s'arrête à un carrefour puisque ce dernier met fin à la mesure.



Fin de l'interdiction prévue par le signal C39.

Signal C43



A partir du signal jusqu'au prochain carrefour inclus ou un signal impliquant une autre limitation de vitesse, interdiction de circuler à une vitesse supérieure à celle qui est indiquée.

Le signal « 50 km/h » ne peut pas être placé au sein des agglomérations définies par les signaux F1a, puisque la vitesse y est déjà limitée à 50 km/h. On peut toutefois rappeler le 50km/h au sein d'une agglomération si la disposition particulière des lieux le justifie mais alors le C43 (50km/h) doit être complété par la mention « RAPPEL ».



On peut, par contre, placer des signaux C43 « 70 km/h » dans une agglomération quand on estime que la vitesse de 50 km/h est trop peu élevée mais, quand on revient à la limitation à 50 km/h, il faut placer à nouveau un signal C43 « **50 km/h + RAPPEL** ».

Remarque importante

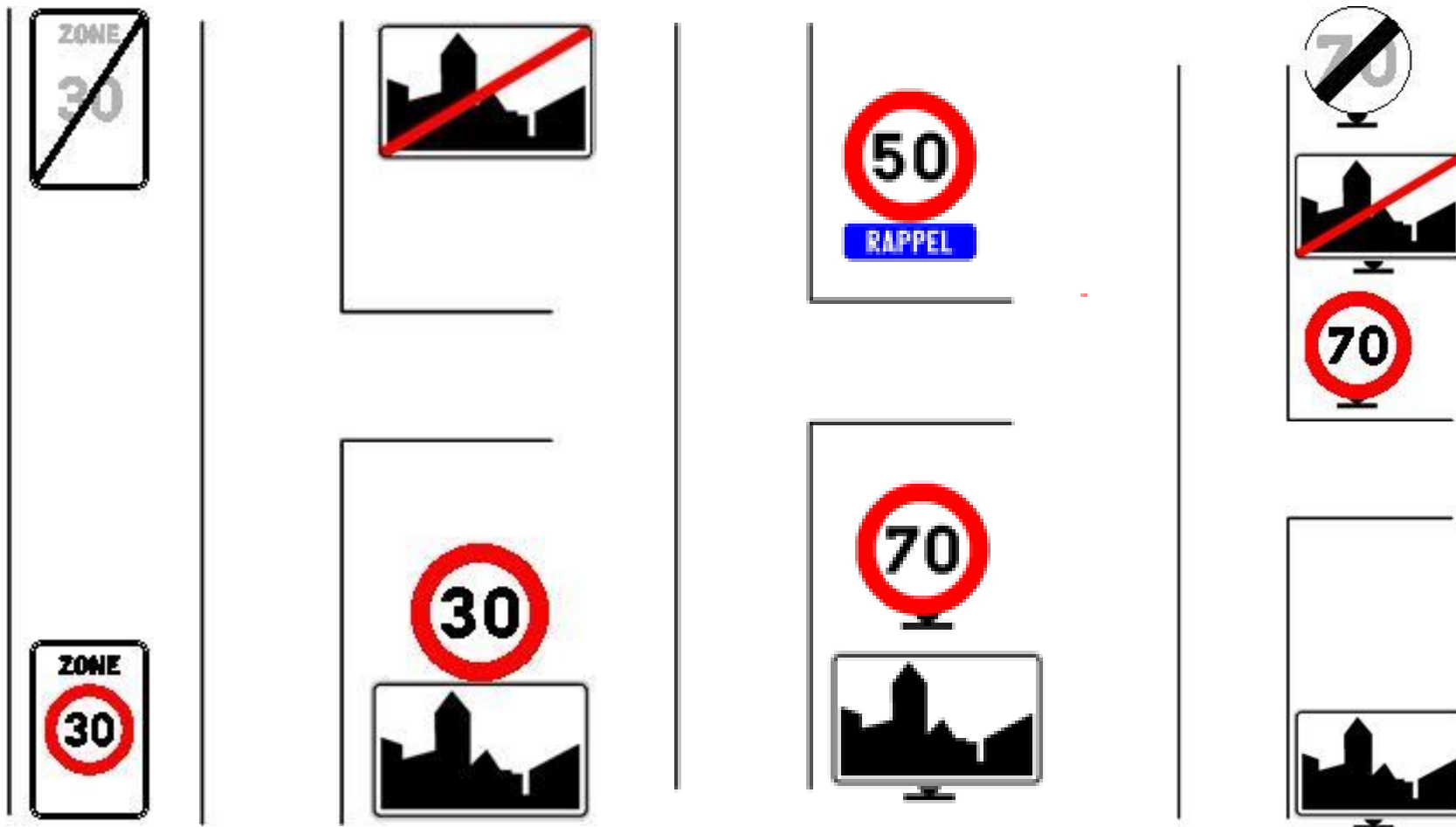
Mis à part pour les chantiers ou associée à une limitation de tonnage, une limitation de vitesse à 30 km/h doit passer par la création d'une ZONE 30 et non pas par le placement d'un signal C43 « 30 km/h »



La vitesse est limitée à 30km/h pour les véhicules dont la masse dépasse le tonnage repris sur le panneau additionnel

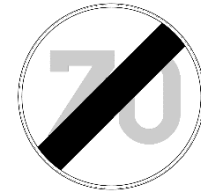


Différentes utilisations du C43



Signal C45

Ce signal n'est pas nécessaire si la limitation de vitesse s'arrête à un carrefour puisque ce dernier met fin à la mesure.



Fin de la limitation de vitesse imposée par le signal C 43.

Signal C46

Ce signal met fin aux interdictions s'appliquant aux véhicules en mouvement (vitesse, interdiction de dépassement...) mais n'annule pas les signaux de stationnement qui ne concernent pas les véhicules en mouvement (arrêt et stationnement).



Fin de toutes les interdictions locales imposées aux véhicules en mouvement.

C47

Poste de péage.
Interdiction de passer sans s'arrêter.
L'inscription peut être remplacée par le mot «Taxes».

C48

A partir de ce signal routier jusqu'au prochain carrefour, interdiction d'utiliser le cruise control ou régulateur de vitesse de croisière.

C49

Fin de l'interdiction prévue par le signal routier C 48.

LES SIGNAUX D'OBLIGATION



Ces signaux qui sont de forme ronde sont **placés à l'endroit où leur visibilité est la mieux assurée**, comme, par exemple, sur des îlots directionnels, au bord des pistes cyclables... Ils devront également être adaptés en fonction de la configuration des lieux.

Exceptions : uniquement pour les bus et celles prévues pour les SUL.

Signaux D1



Obligation de suivre la direction indiquée par la flèche.

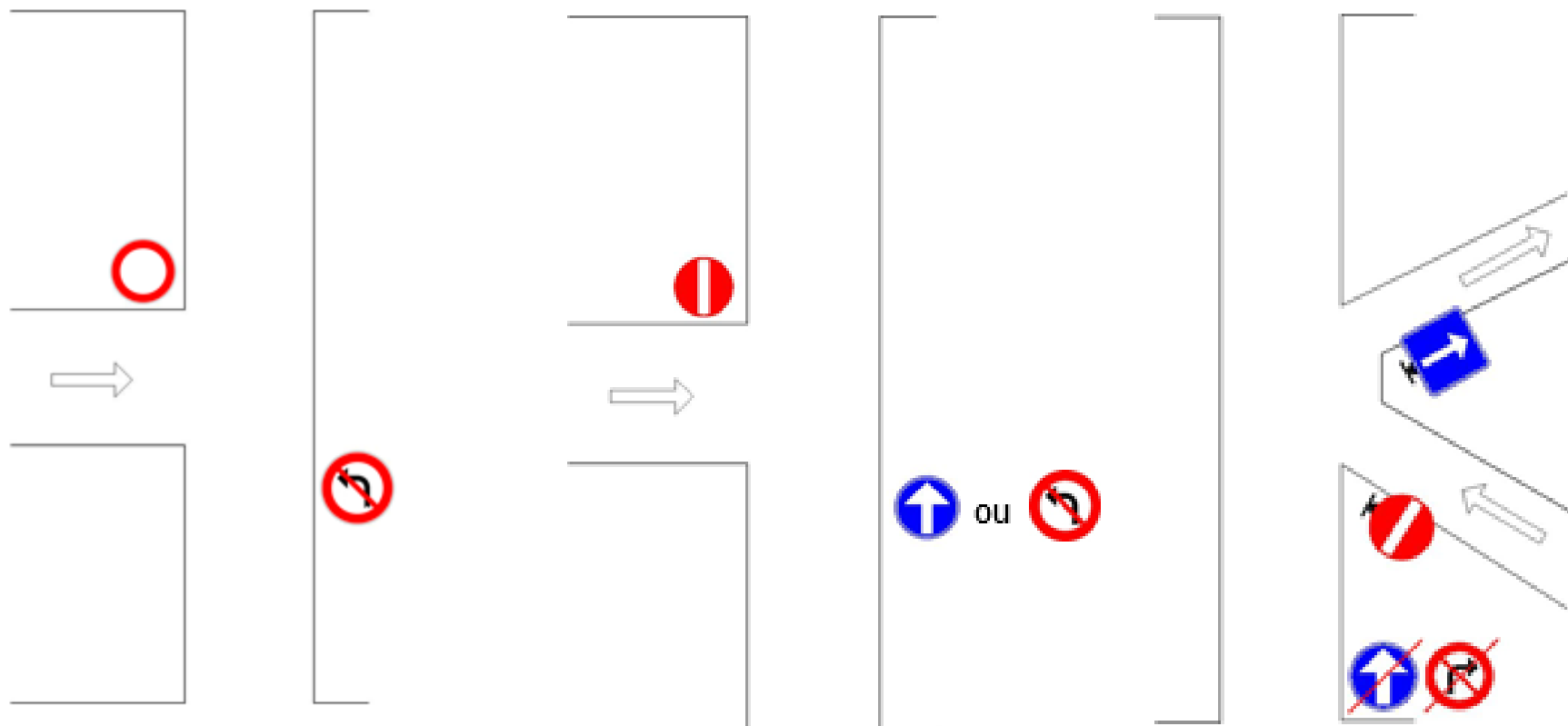
Signal D3



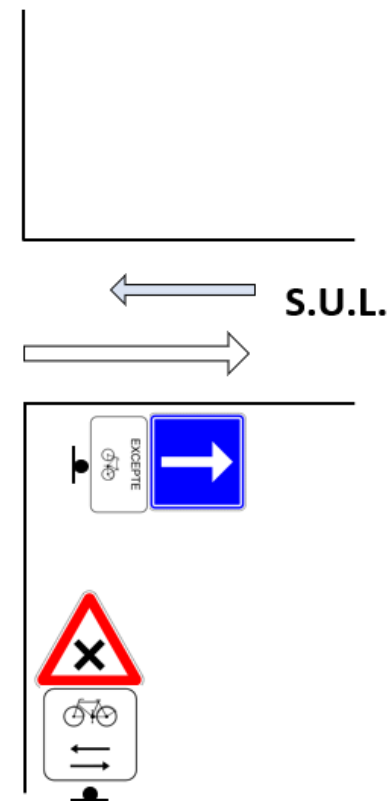
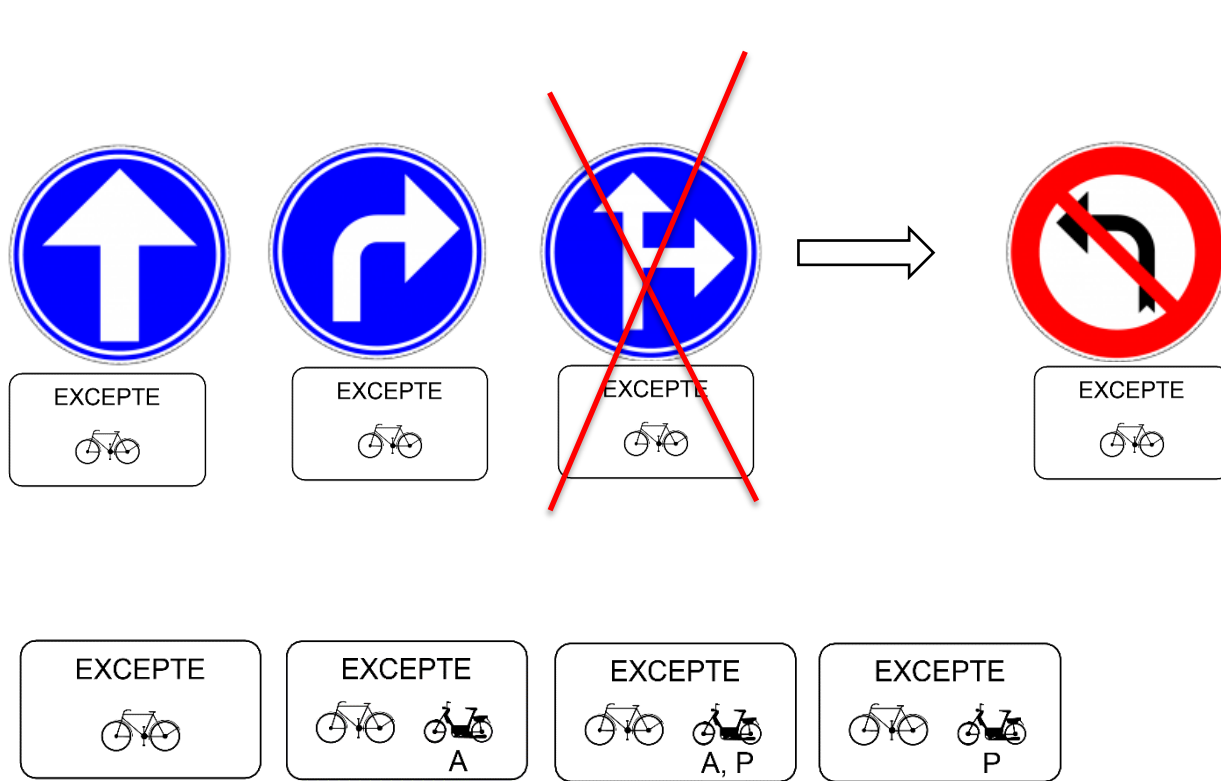
Obligation de suivre une des directions indiquées par les flèches.

D1? C31?

En fonction de la disposition des lieux



C31 – D1 – D3 en cas de SUL



Signal D5



Sens giratoire obligatoire

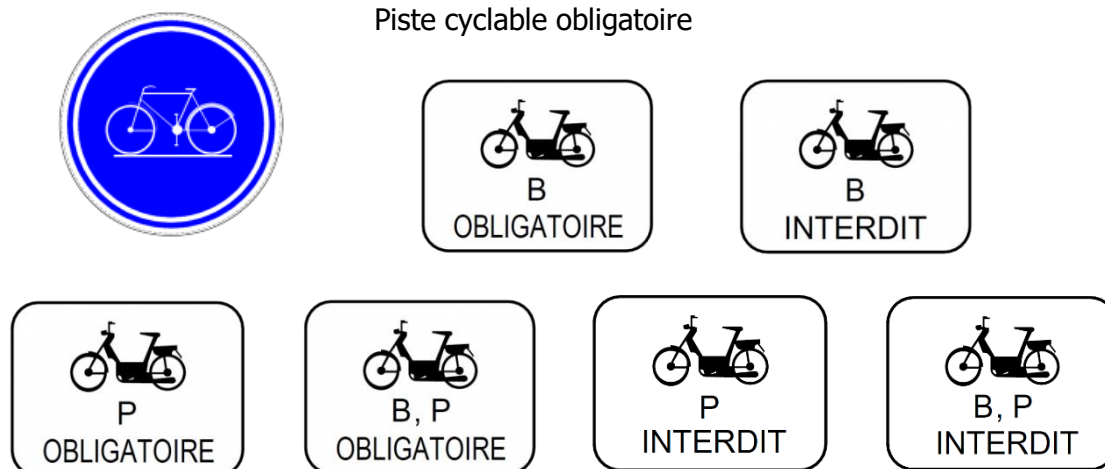
Ce signal, qui organise la circulation en sens giratoire, doit être placé à tous les accès. Il peut être placé **sur l'îlot central** ou **à l'entrée du carrefour** avec le signal B1 qui est obligatoire dès que l'on place un signal D5.



Signal D7

Ce signal sera placé de la manière la plus adéquate pour qu'il soit bien perçu par les usagers.

Quand la piste cyclable est à double sens, de l'autre côté de la voirie, le signal pourra être placé face à l'utilisateur qui débouche dans le carrefour.



Signal D9

Ce signal ne pourra être placé que si la partie de la voie publique concernée est suffisamment large pour faire circuler les deux catégories d'usagers (cyclistes et piétons).

En outre sur cette partie de la voie publique une séparation doit être marquée entre l'espace réservé aux différents usagers (une ligne blanche continue de 0,1 m, une différence de revêtement, une séparation physique quelconque ou une combinaison de ces moyens).

Son placement sera similaire à celui du signal D7.



Partie de la voie publique réservée à la circulation des piétons, des bicyclettes et des cyclomoteurs à deux roues classe A.

Signal D10

Ce signal sera placé sur une partie de la voie publique ne permettant pas de séparer les catégories d'usagers comme dans le cas du signal D9.

Il ne pourra toutefois pas être placé à gauche empêchant par là d'avoir un site bi-directionnel.



Partie de la voie publique réservée à la circulation des piétons et des cyclistes.

Tableau de synthèse des largeurs recommandées:

	Type d'aménagement cyclable	Largeur utile standard (m)	Largeur utile minimale (m)
	F99a unidirectionnel		2,00 ****
	F99a bidirectionnel	3,00 ****	2,00 ****
	F99b unidirectionnel		2,30 (soit 1,10 + 1,20)
	F99b bidirectionnel	3,50 (soit 2,00 + 1,50)	En-dessous de 3,50 m la signalisation F99a est préférable !
	Bande cyclable suggérée (BCS)	0,90	0,70





* 1,50 m minimum, en l'absence de trottoir et en cas de très faible fréquentation piétonne

** Partie cyclable + partie piétonne

*** Partie cyclable + partie piétonne dans le cas où il n'y a pas de différence de niveau entre ces deux parties et avec une très faible circulation piétonne

**** Prévoir une surlargeur d'1m minimum pour le passage de cavaliers

Tableau de synthèse des largeurs recommandées:

	Type d'aménagement cyclable	Largeur utile standard (m)	Largeur utile minimale (m)
	Piste cyclable marquée (PCM)	1,30	1,10
	D7 unidirectionnel	1,75	1,30*
	D7 bidirectionnel	2,50	2,00
	D9 unidirectionnel	2,80 (1,30 + 1,50) **	2,30 (1,10 + 1,20) ***
	D9 bidirectionnel	4,00 (2,50 + 1,50) **	3,20 (2,00 + 1,20) ***
	D10 unidirectionnel	2,50	2,00

* 1,50 m minimum, en l'absence de trottoir et en cas de très faible fréquentation piétonne

** Partie cyclable + partie piétonne

*** Partie cyclable + partie piétonne dans le cas où il n'y a pas de différence de niveau entre ces deux parties et avec une très faible circulation piétonne

**** Prévoir une surlargeur d'1m minimum pour le passage de cavaliers

Signal D11

Ce signal sera souvent utilisé dans le cadre de chantiers pour obliger les piétons à utiliser des « couloirs » qui leur sont destinés.



Chemin obligatoire pour les piétons.

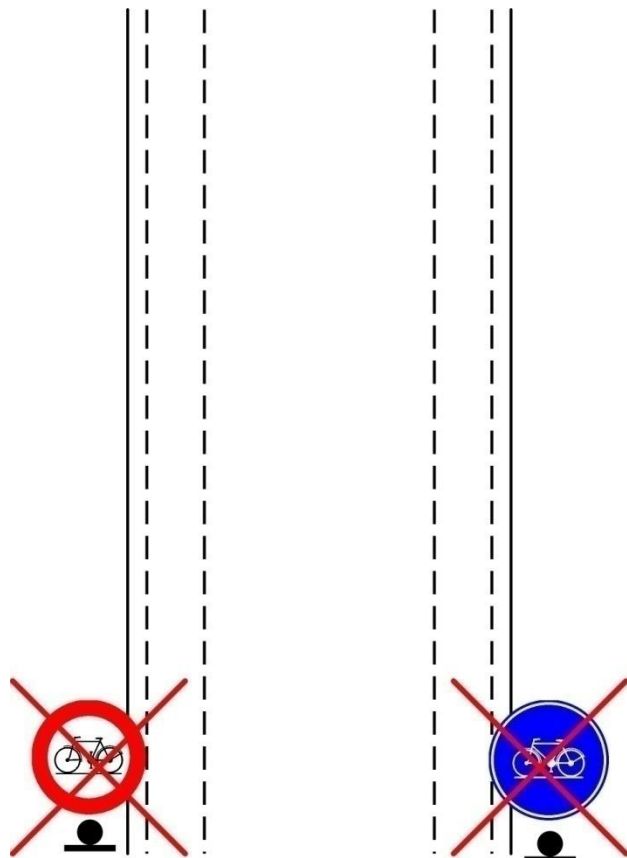
Signal D13

Ce signal obligera les cavaliers à emprunter un site mieux adapté.



Chemin obligatoire pour les cavaliers.

Mauvaise utilisation des signaux C11 et D7

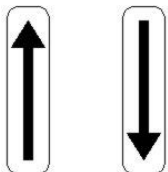
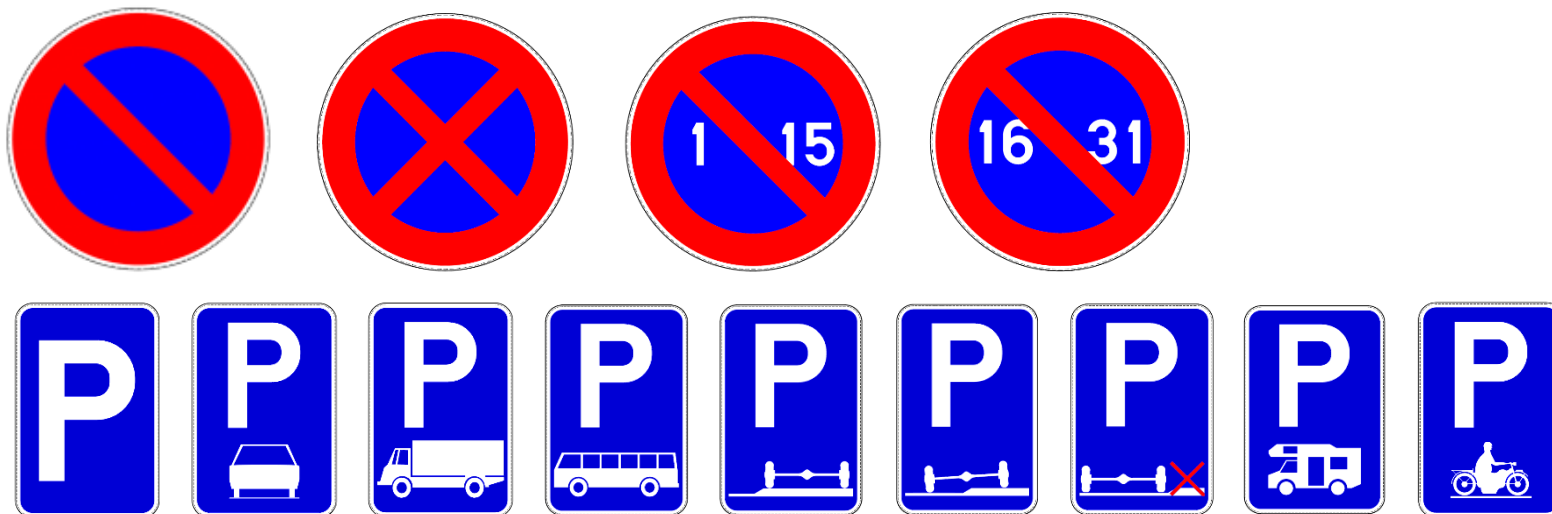


Remarque :

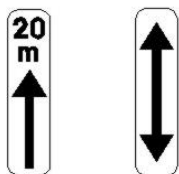
Le cycliste est prioritaire sur ce marquage.

Attention on n'utilise pas un signal C11 pour mettre fin à une piste cyclable *ni un signal B 1*.

LES SIGNAUX RELATIFS AU STATIONNEMENT



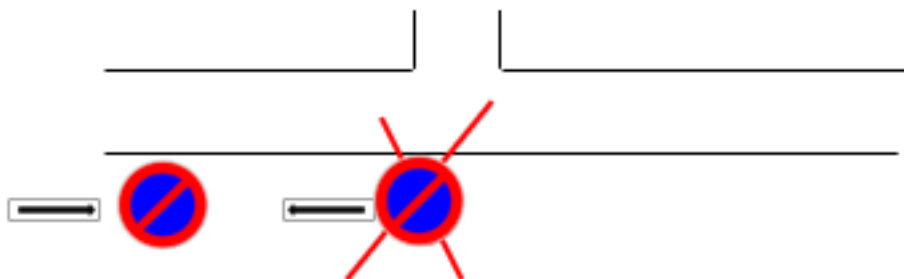
Les signaux de E1 à E9i **doivent être complétés** par des flèches s'ils sont placés le long de la chaussée.



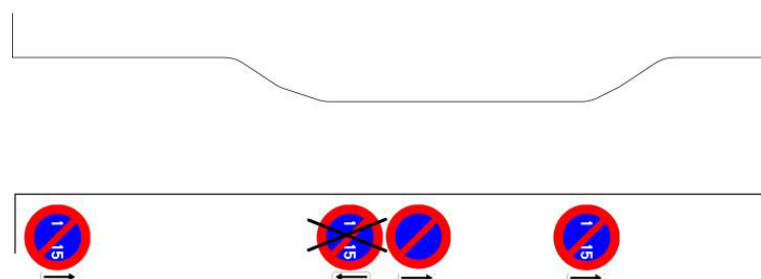
Le signal E11 est placé sur les signaux d'agglomération.

REMARQUE IMPORTANTE – EVITONS L'INSTALLATION DE SIGNAUX INUTILES.

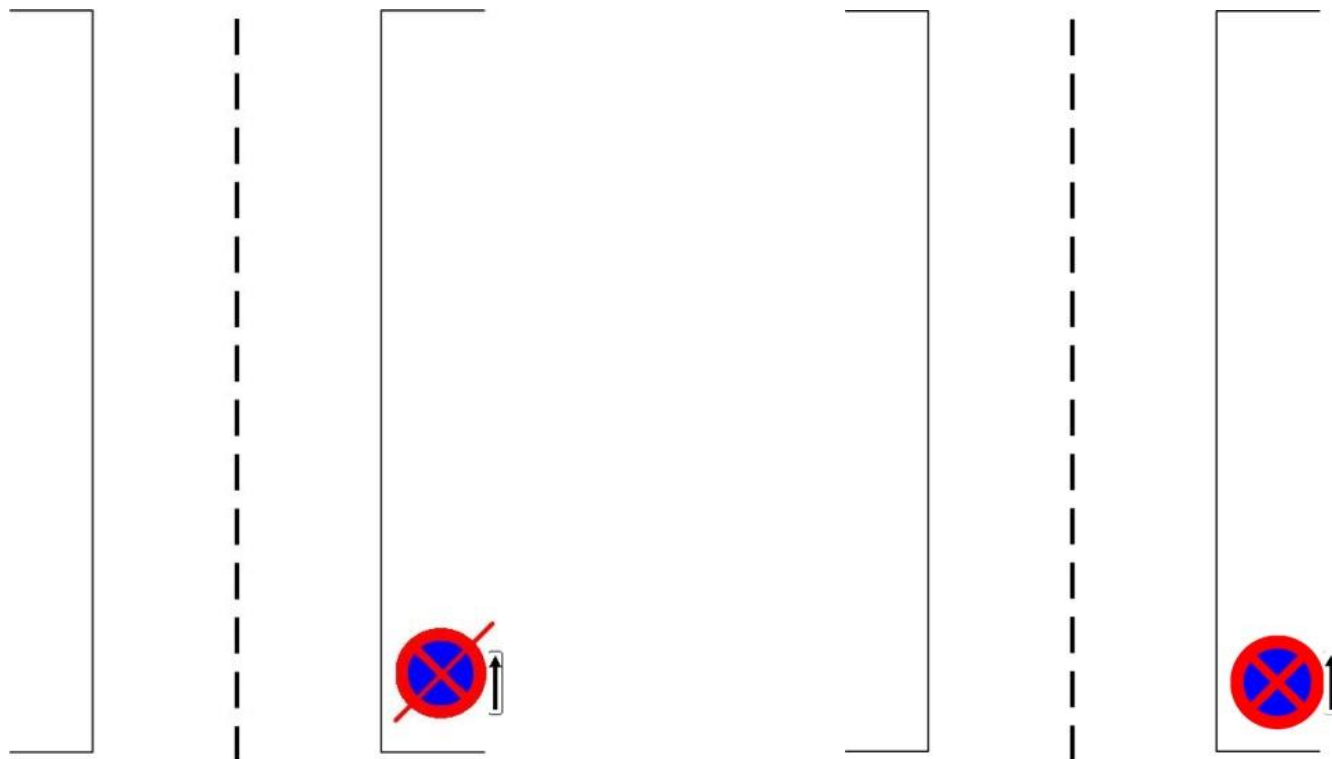
Une réglementation du stationnement peut se terminer avec la flèche noire vers le bas mais aussi avec un carrefour (même situé à gauche) ou une autre réglementation du stationnement.



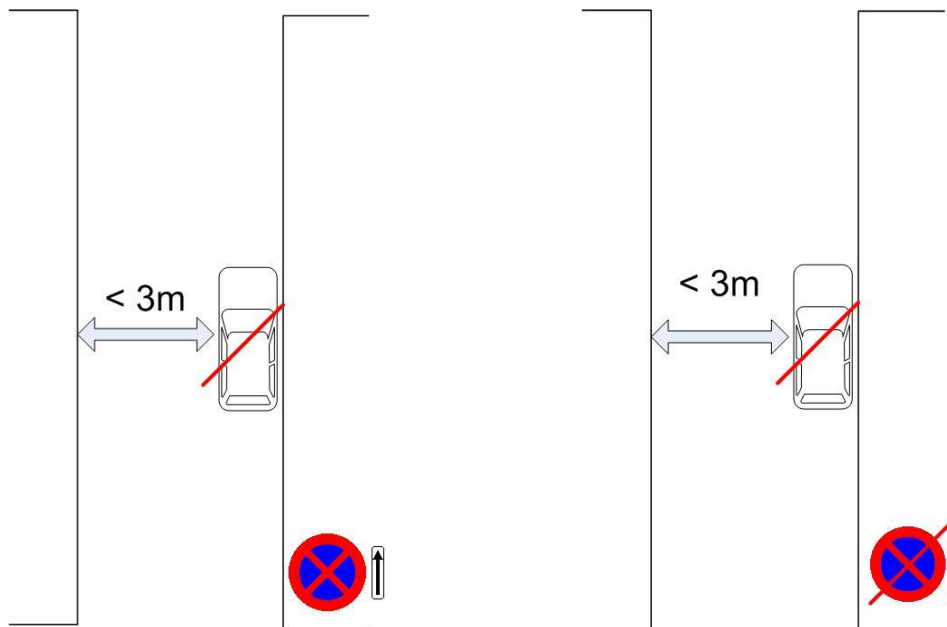
Surenchère de signalisation, Le signal E9b mettant fin au E5, celui-ci avec flèche descendante n'est pas utile.



Ne pas confirmer une règle existante.



Ne pas confirmer une règle existante



Signal E1

Ce signal permet l'arrêt pour charger et décharger.



Stationnement interdit.

ATTENTION !

Si des panneaux additionnels sont placés en dessous de ce signal E1, ce ne peut être que des panneaux limitant la durée du stationnement comme des jours, des heures ou encore la catégorie du véhicule visé par l'interdiction. On ne peut donc créer une réservation de stationnement avec ce signal.

Cas particuliers :

Zone « Dépose-minute » devant les écoles

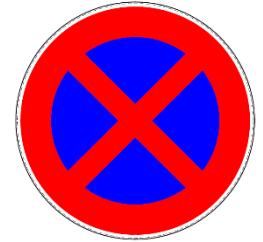
Zone de livraisons



Signal E3

ATTENTION: Ce signal ne permet même pas l'arrêt des véhicules pour charger ou décharger.

Si des panneaux additionnels sont placés en dessous de ce signal E3 ce ne peut être que des panneaux limitant la durée du stationnement comme des jours, des heures ou encore la catégorie de véhicule visé par l'interdiction. On ne peut donc créer une réservation de stationnement avec ce signal.



Arrêt et stationnement interdits

Il est possible de limiter la portée de ce signal, avec l'additionnel « STATIONNEMENT INTERDIT EN PERMANENCE ET ARRET INTERDIT DE 7H00 A 18H00 »

Signaux E5 et E7



Stationnement interdit
du 1er au 15 du mois.



Stationnement interdit
du 16 à la fin du mois.

Ces signaux doivent être placés **OBLIGATOIREMENT** avec des flèches noires et blanches.

Les signaux **E5** doivent être placés du côté des n° **pairs**.

Les signaux **E7** doivent être placés du côté des n° **impairs**.

Les seules mentions additionnelles que l'on peut retrouver sous ces signaux sont le sigle du disque de stationnement ou la mention « payant ».

Signal E9a



Stationnement autorisé



CARTE DE
STATIONNEMENT



SAUF LE LUNDI
DE 6H A 13H



VOITURE PARTAGEE

Divers usages du E9a

Réserver le stationnement à certaines catégories d'usagers : véhicules de police, pompiers, riverains, bus scolaires, 3,5 T MAX, handicapés.

Dans ce dernier cas, le sigle « handicapés » peut se trouver dans le signal ou en dessous.



Réserver le stationnement aux véhicules électriques.

Il sera, la plupart du temps, nécessaire de limiter la durée du stationnement dans ces réservations afin d'éviter la présence de véhicules électriques « ventouses ».

Cela n'est pas prévu pour les réservations à titre individuel.



Interdire le stationnement sur les places, dans les parkings, par exemple, pour les marchés hebdomadaires.



Limiter la durée du stationnement : 15, 30 minutes...
PAYANT ou disque de stationnement.

Remarque :

Dans ce dernier cas, le sigle du disque peut se trouver dans le signal ou en dessous.

*L'usage du disque est obligatoire du lundi au samedi (sauf
fériés) de 9h00 à 18h00 pour une durée maximale de 2h
mais tout peut être adapté avec un panneau additionnel.*



RAPPEL VIA ÉTIQUETTE OU MARQUE AU SOL DE LA ZONE BLEUE.



Signal E9b

Ce signal vise généralement à empêcher le stationnement des poids lourds dans certains quartiers. On tâchera alors de réserver des emplacements destinés aux véhicules lourds à d'autres endroits.



Stationnement réservé aux motocyclettes, voitures, voitures mixtes et minibus.

Signal E9c



Stationnement réservé aux camionnettes et camions.

Signal E9d



Stationnement réservé aux autocars.

Si de tels signaux sont placés, il y a lieu de veiller s'il s'agit d'accotements à ce qu'ils soient suffisamment larges pour accueillir les poids lourds sans qu'ils ne débordent sur la chaussée.

Par ailleurs, le revêtement devra être suffisamment solide pour recevoir les véhicules lourds.

Signal E9e



Stationnement obligatoire sur l'accotement ou sur le trottoir.

Signal E9f



Stationnement obligatoire en partie sur l'accotement ou le trottoir.

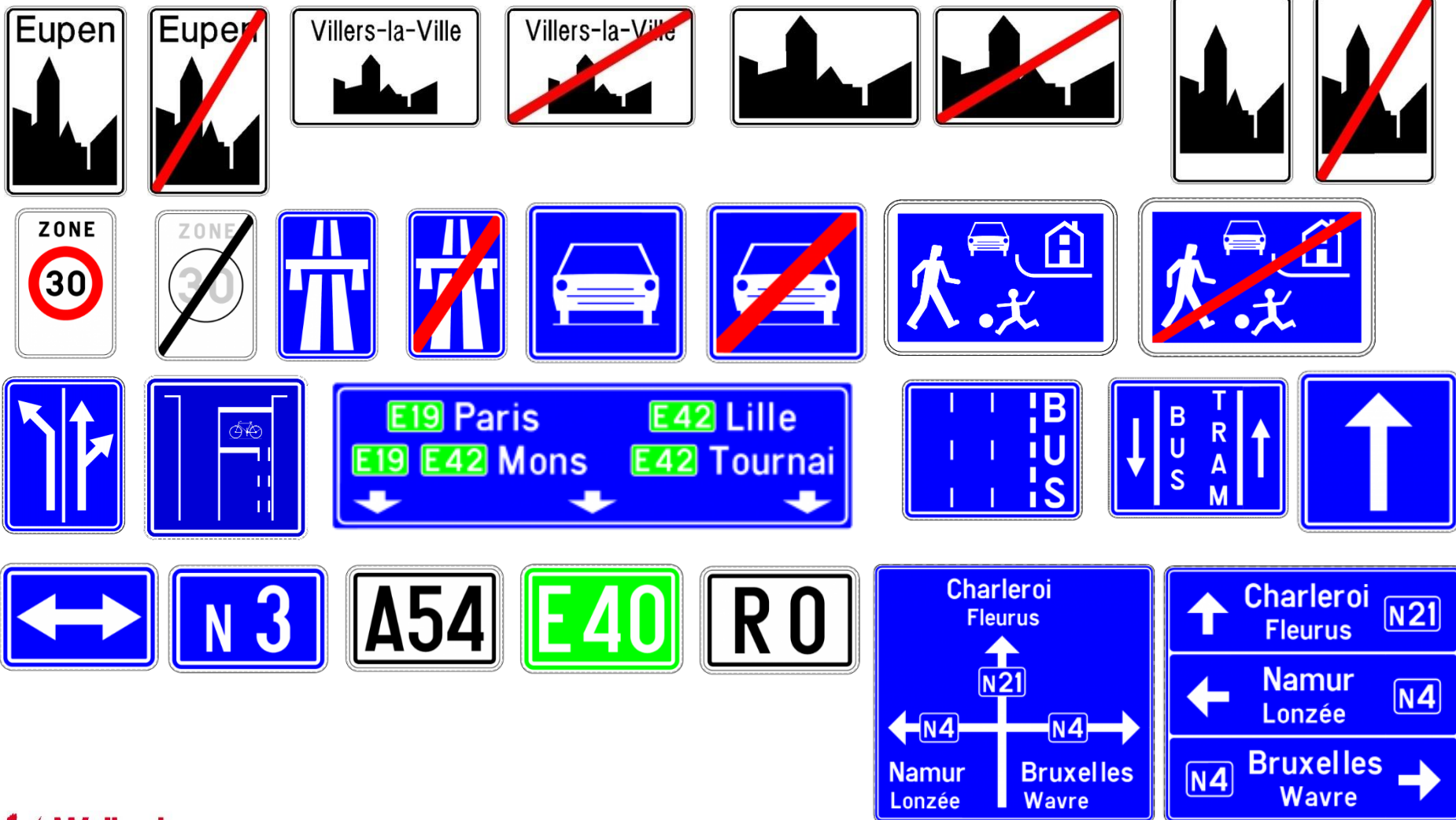
Ces signaux ne peuvent être placés que si, sur le trottoir ou l'accotement, subsiste 1,50 m de passage pour les piétons. Si le trottoir a une largeur variable, il faudra interrompre la mesure puis peut être la reprendre.

Signalisation obsolète mais encore existante



LES SIGNAUX D'INDICATION

1ère partie

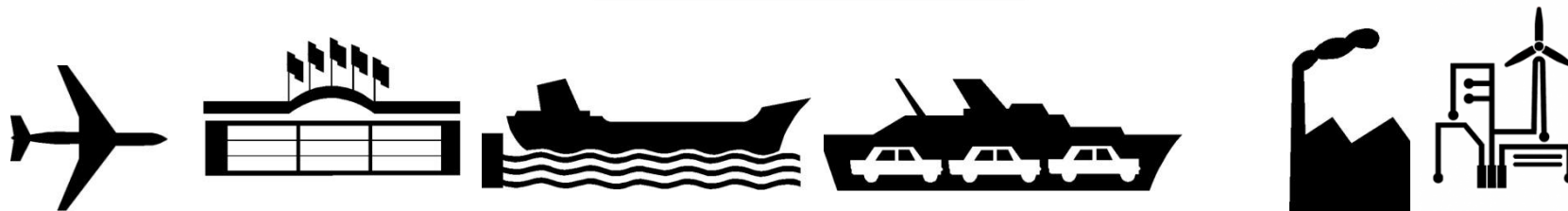


La suite...

Nivelles 12

Charleroi

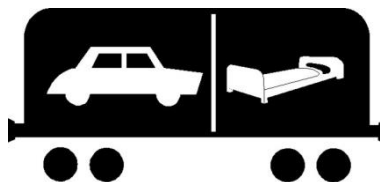
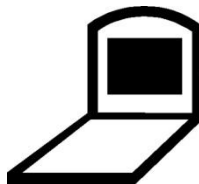
Centre



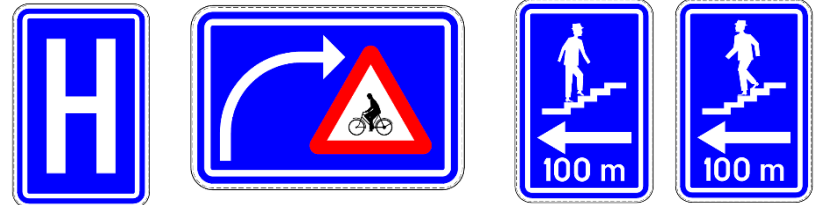
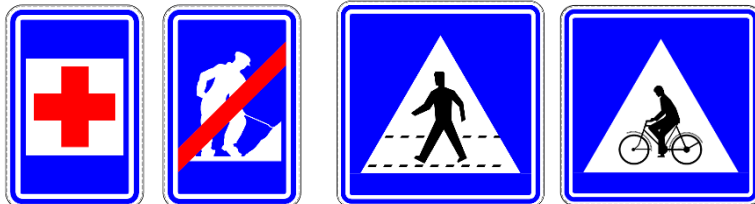
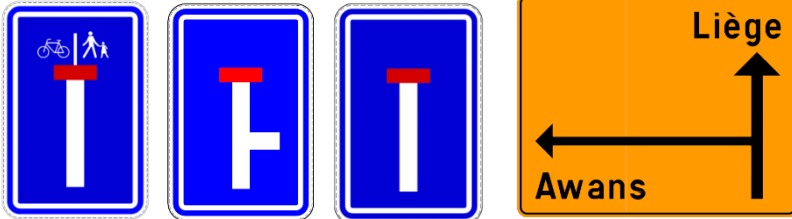
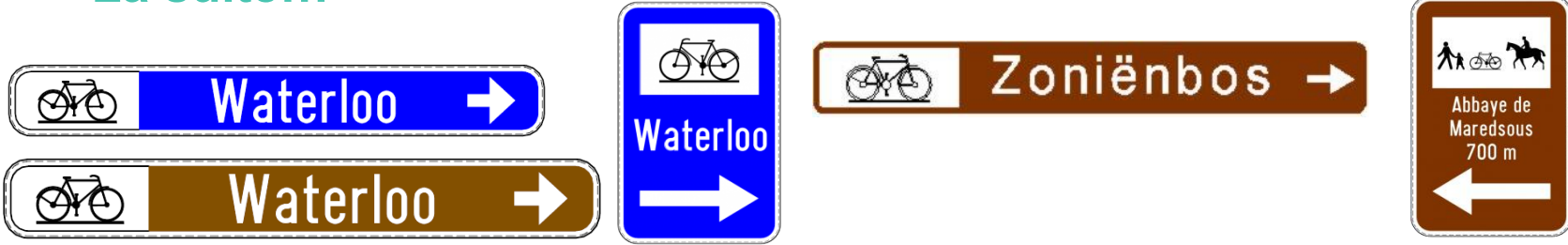
La Meuse

Waterloo

Gembloux

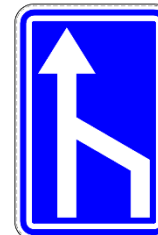
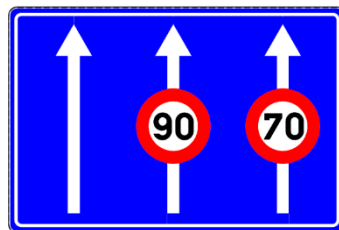
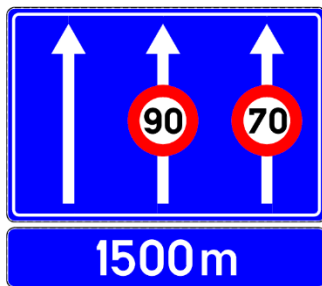
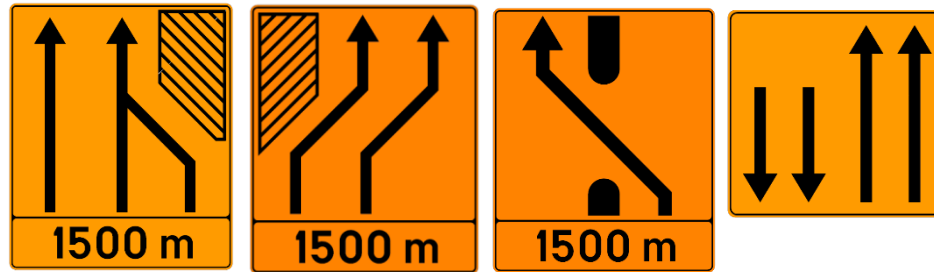
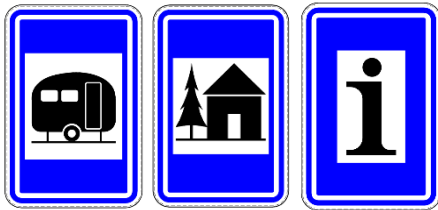
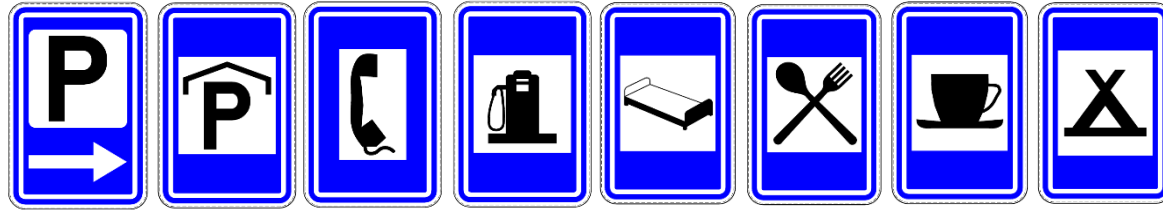


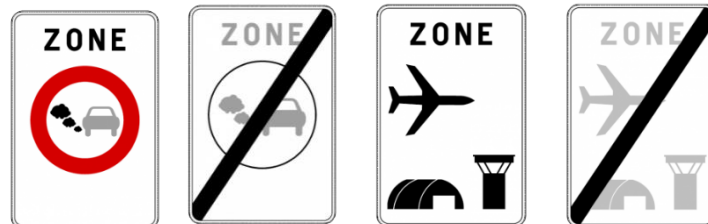
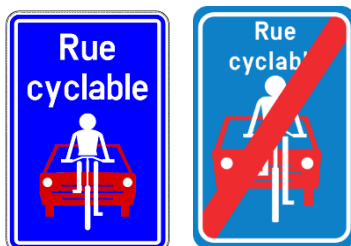
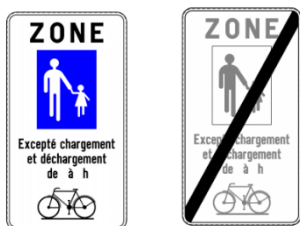
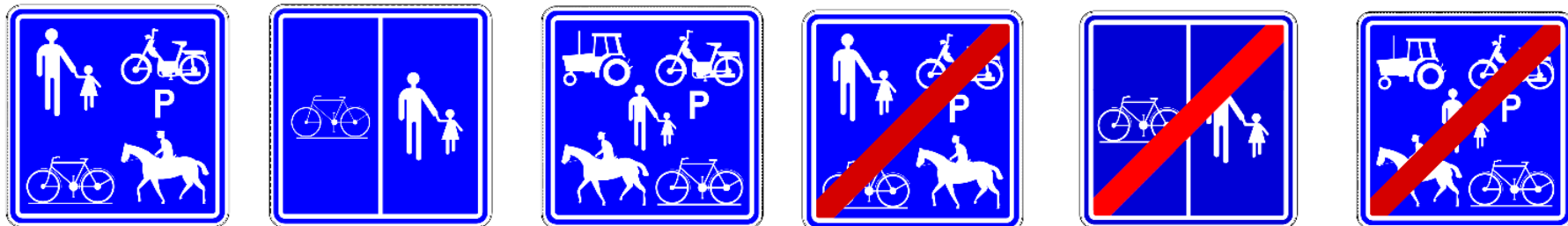
La suite...



La suite...

 **La Meuse**





Signaux F1 et F3



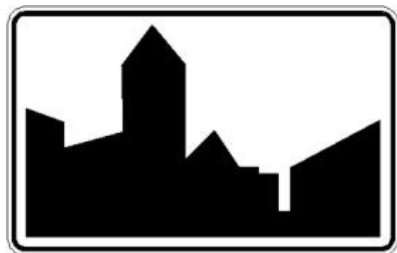
Ils sont placés aux endroits les plus appropriés.

Tous les accès à l'agglomération doivent être « bouclés » par ces signaux et uniquement aux endroits où la voirie prend l'aspect d'une rue, donc pas en pleine nature...

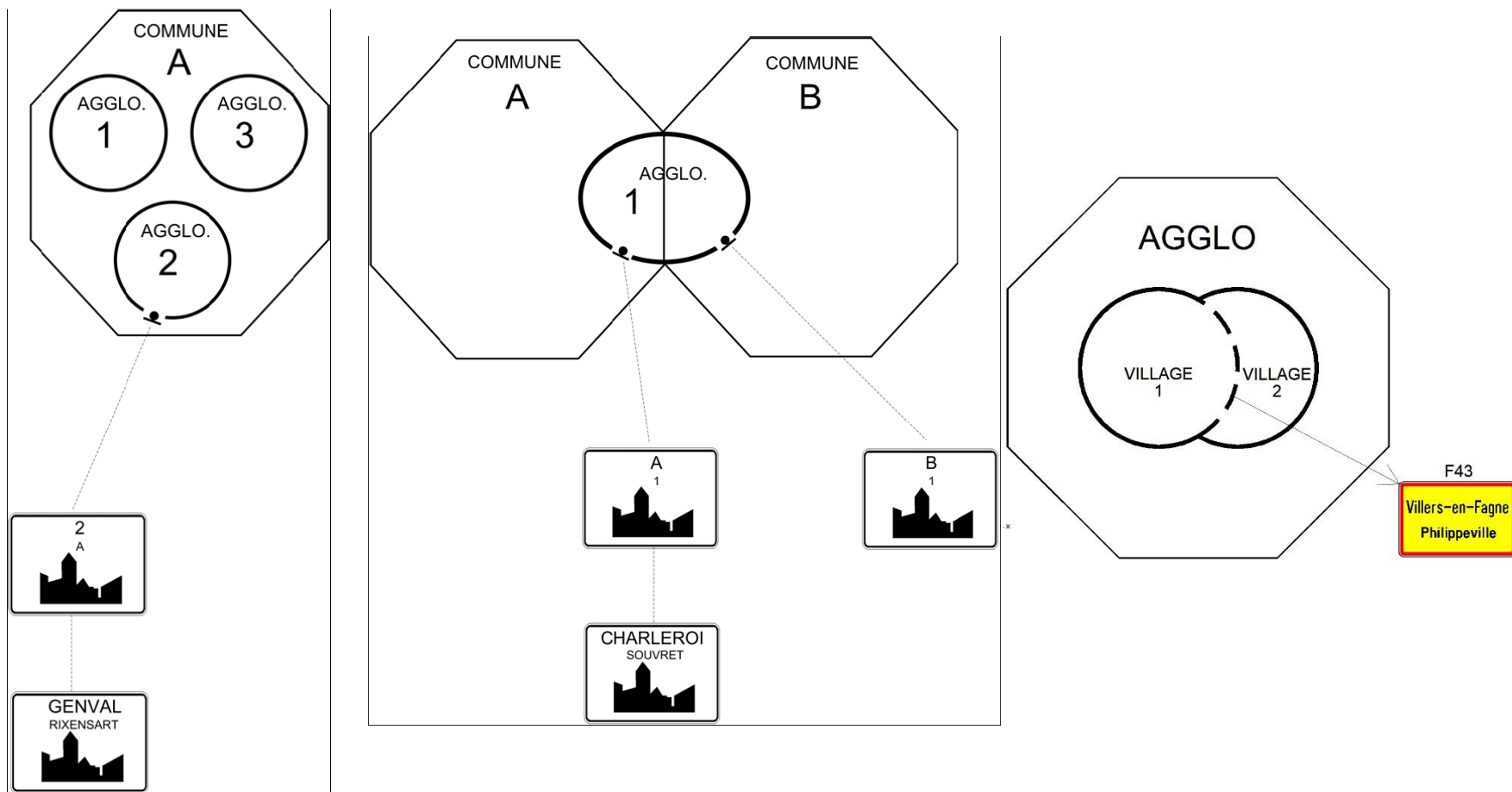


Même, les sorties des chemins « RAVeL » (F99) doivent être pourvues de ces signaux.

Quand la frontière entre deux communes se trouve au milieu d'une rue, on placera les signaux F1 et F3 sans dénomination aucune.



Une agglomération Une seule commune - Plusieurs communes



Signaux F4a et F4b

Il faut distinguer deux types de zones 30 :

La zone 30 « Abords d'école »



La zone 30 de quartier

Pour ce type de zone, il convient de prévoir au minimum un aménagement de ses entrées.

L'ensemble de la zone comportera des aménagements complémentaires qui rendront cohérents la limitation de vitesse en vigueur.



Ces signaux doivent être distincts des autres signaux à validité zonale. Et peuvent être placé sur le même poteau.

Attention ! S'il est possible d'avoir deux réglementations zonales sur un seul signal, ce n'est pas le cas pour la zone 30 qui doit être seule.



Signaux F12a et F12b

Ces signaux ne peuvent pas être placés dans de simples rues ou quartiers résidentiels. Ils ne peuvent être placés que dans des rues ayant fait l'objet d'aménagements spécifiques (surélévations aux entrées, emplacements de stationnement tracés...).

L'ensemble de la zone comportera des aménagements complémentaires qui rendront cohérents la limitation de vitesse en vigueur. Et l'usage de la voie publique par les piétons

Tous les accès à la zone doivent être pourvus de signalisation.

Alors qu'auparavant à la sortie d'une zone résidentielle débouchant hors zone 30 il était imposé au gestionnaire de faire céder le passage cela ne constitue plus une obligation.

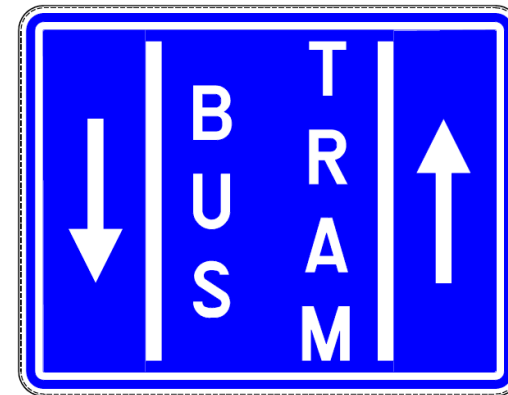
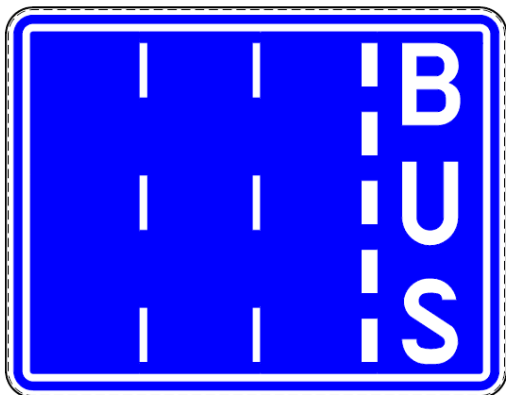


Début de zone de rencontre ou résidentielle

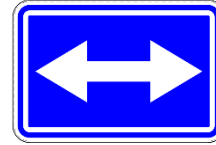


Fin de zone de rencontre ou résidentielle

Signaux F17, F18 et leur additionnel particulier



Signal F21



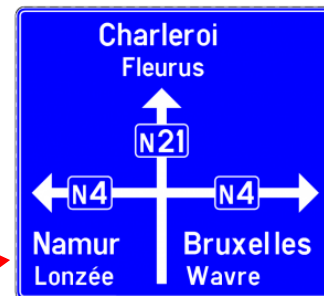
Passage autorisé à droite ou à gauche.

Ce signal vise généralement à permettre le contournement d'un îlot directionnel (ou d'un terre-plein) par les deux côtés. Et déroge à l'obligation de laisser l'îlot à sa gauche.

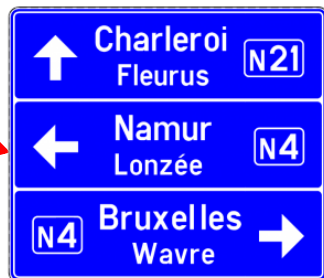


Signaux F25 et F27 (signaux de préavis)

Ces signaux doivent être placés suffisamment tôt avant le carrefour, pour que le conducteur puisse prendre ses dispositions.

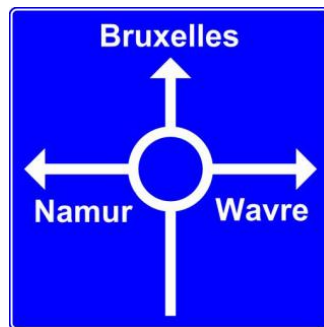


En général, le signal **F25** sera préféré au signal **F27**, dont on a parfois du mal à retenir les informations préalables.



En tout état de cause, il faudra veiller à indiquer les destinations de la plus lointaine à la plus proche, en partant du haut vers le bas.

Si un rond-point est aménagé à un carrefour, on dessinera la forme du rond-point pour mieux avertir les conducteurs de la forme de l'intersection.



Signaux F33a et F34a

Les signaux en forme de flèche comme le F33a sont placés à **distance** de l'endroit signalé et la distance en kilomètres peut être indiquée sur le signal tandis que les signaux avec la flèche incorporée comme le F34a sont placés à **proximité immédiate** de l'endroit signalé. Cette remarque est valable pour tous les signaux directionnels.



Signal de direction à distance: aéroport, centre universitaire, clinique et hôpital, hall de foire ou d'exposition, port, quartier, ring, entreprise.



Signal de direction à proximité des équipements et établissements publics ou d'intérêt général.

Quelques règles à respecter pour le placement de la signalisation directionnelle des lieux d'intérêt général et touristique

Le nombre de signaux sur un même support ne peut excéder 8 :

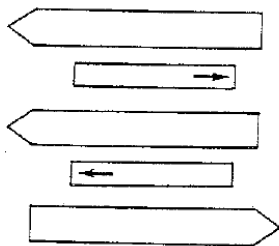
maximum 5 signaux de proximité et maximum 3 signaux à distance.

Sinon, comme illustré ci-joint, cela devient rapidement compliqué pour le conducteur qui a très peu de temps pour effectuer son choix (ici à une sortie d'autoroute).

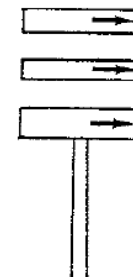
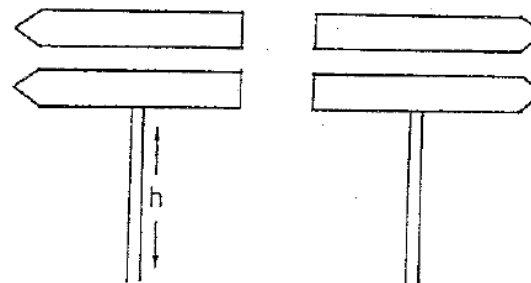
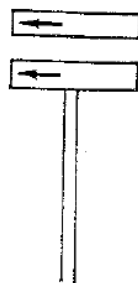


La disposition est également importante :

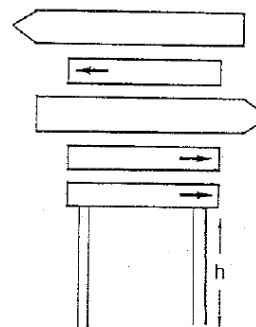
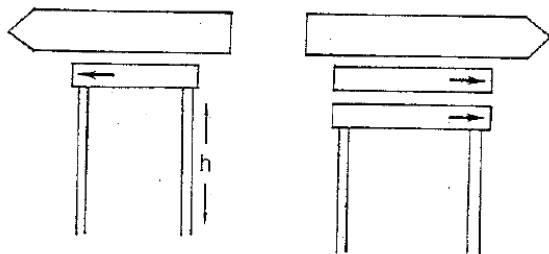
À proscrire



À conseiller



Exceptionnellement



À titre tout à fait exceptionnel

Signaux F34b1



Signal de direction: itinéraire conseillé à des catégories déterminées d'usagers

Il est possible d'adapter les signaux en les destinant à certaines catégories d'usagers (cyclistes ou piétons , le cas échéant).

On les placera de manière à ce qu'ils n'entrent pas en conflit avec les signaux destinés aux automobilistes.

REMARQUE:

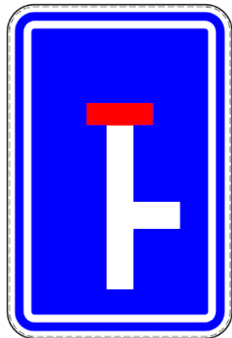
Bien que le code de la route prévoit la couleur fond bleu, la région wallonne préconise la couleur verte.

Signal F43 Signal de localité



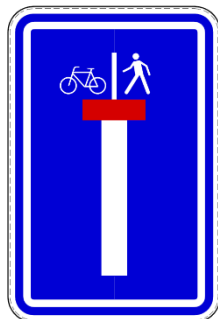
Ce signal indique une simple limite administrative de village ou de commune. **Contrairement** aux signaux F1 et F3 (signaux d'agglomération), il n'entraîne aucune règle sur le plan du Code de la route.

Signal F45



Voie sans issue

Signal F45b



Voie sans issue excepté pour les piétons et les cyclistes



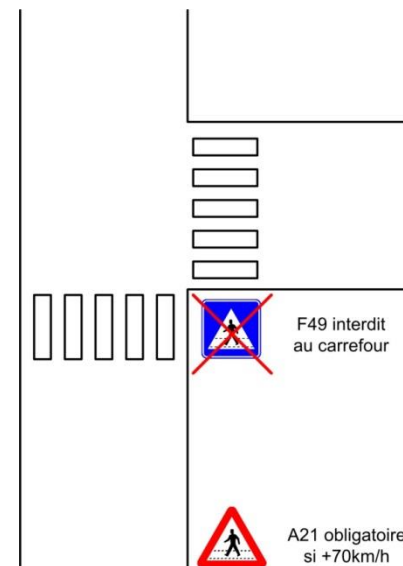
Signal F49 Passage pour piétons et F50



En carrefour, ce signal ne pourra pas être placé que sur les axes prioritaires (carrefour sans feu)

Il sera toujours facultatif et ne sera conseillé que lorsque le passage pour piétons délimité au sol n'est pas très perceptible par les conducteurs.

Il est évident qu'il convient alors de se poser la question tracé d'un tel passage à un endroit où on ne le voit pas.



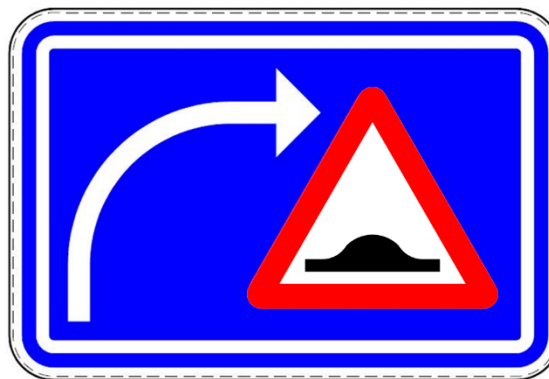
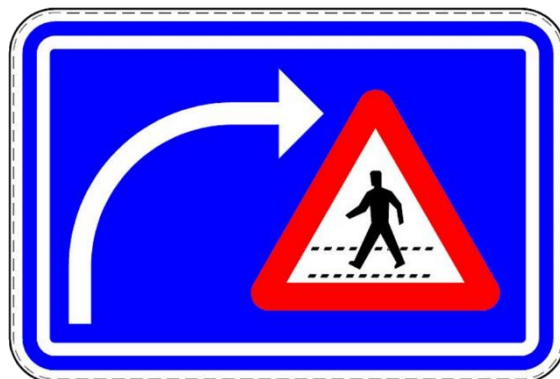
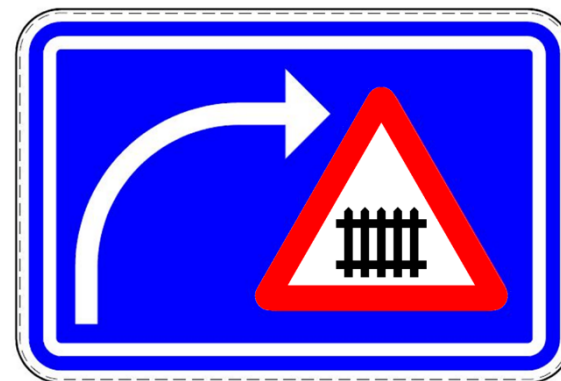
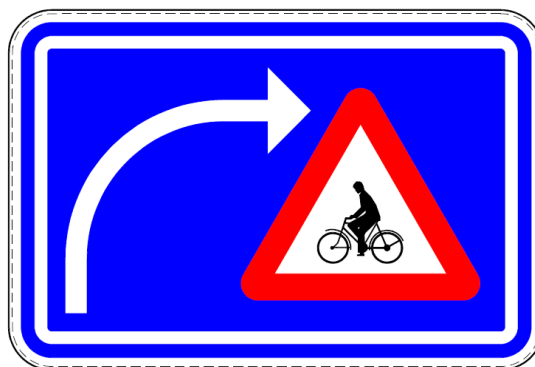
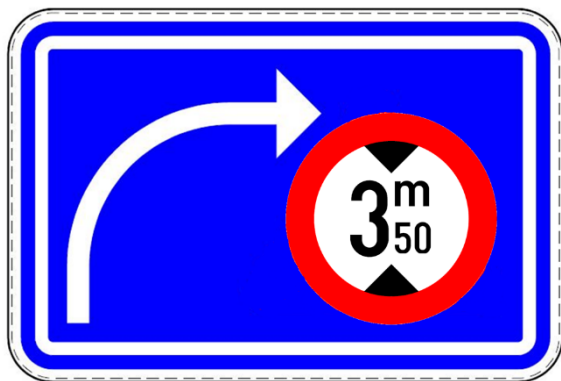
Signal F50 Passage pour cyclistes et cyclomoteur à deux roues



Le signal F50 pourra être placé à hauteur des passages pour cyclistes et conducteurs à deux roues.

Il ne peut toutefois pas être placé si cette traversée est régulée par une signalisation lumineuse tricolore ou s'il est à proximité d'un passage pour piétons signalé par un F49.

Signaux adaptés F...bis



Exemple

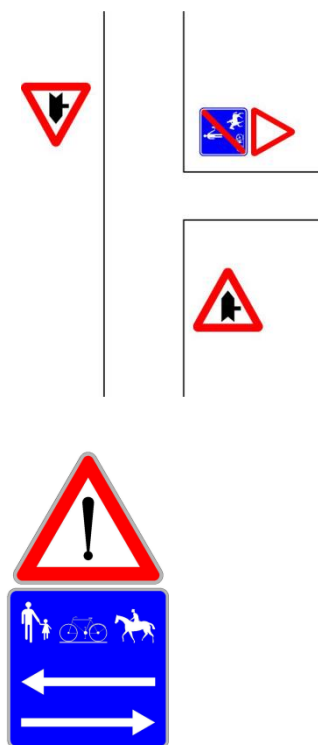


Signaux F99a et F101a

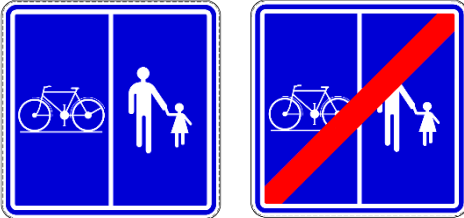


Début et fin de chemin ou partie de la voie publique réservé à la circulation des piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pedelecs.

- Ces signaux peuvent concerner un chemin ou une partie de la voie publique.
- Le signal F101a peut être placé au dos du signal F99a et donc à gauche.
- S'il s'agit d'un chemin, pour ne pas maintenir la priorité de droite aux carrefours dans lesquels il débouche, on placera généralement des signaux « Céder le passage » ou « Stop » aux débouchés.
- Pour signaler la traversée d'un tel chemin, dans la voirie qu'il croise on placera, à distance des signaux A51 complétés par un panneau additionnel.



Signaux F99 b et F101b



Début et fin de chemin ou partie de la voie publique réservé à la circulation des piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pedelecs., avec l'indication de la partie du chemin qui est affectée aux différentes catégories d'usagers.

- Ces signaux peuvent concerner un chemin ou une partie de la voie publique.
- Un marquage (ou une différence de revêtement) doit être réalisé pour matérialiser clairement la séparation entre les usagers.
- Le signal F101a peut être placé au dos du signal F99a et donc à gauche.
- S'il s'agit d'un chemin, pour ne pas maintenir la priorité de droite aux carrefours dans lesquels il débouche, on placera généralement des signaux « Céder le passage » ou « Stop » aux débouchés.
- Pour signaler la traversée d'un tel chemin, dans la voirie qu'il croise on placera, à distance des signaux A51 complétés par un panneau additionnel.

Signaux F99c et F101c



Début et fin de chemin réservé aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes, cavaliers et speed pedelecs.

Ces signaux sont placés à tous les accès à ces chemins.

Le signal de sortie F101c peut être placé au dos du signal F99c (à gauche)

Par rapport aux signaux précédents, on permet, en plus, le passage des véhicules agricoles. On ne les placera que dans des chemins donnant accès à des terres agricoles et non pas à des habitations.

Signaux F103 et F105



Commencement
d'une zone
piétonne.



Fin d'une zone
piétonne.

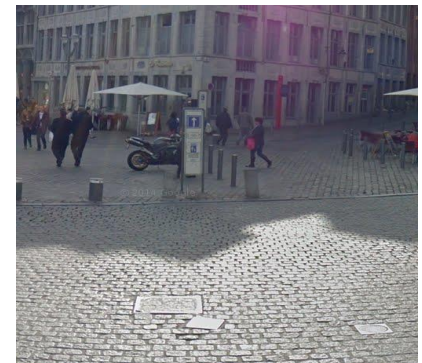
Ces signaux sont placés à tous les accès de la rue piétonne. Ils sont placés à droite et peuvent être répétés à gauche.

Les usagers qui ont accès à la zone piétonne sont indiqués en noir sur la partie inférieure du signal et dans l'ordre suivant:

- les véhicules d'approvisionnement
- les taxis
- les cyclistes

Avec pour chacun l'indication des heures d'accès et éventuellement les jours.

La signalisation est parfois « renforcée » par des bornes amovibles.



Signaux F111

Début d'une rue cyclable



Il convient de rendre ce type de rue clairement identifiable par le revêtement, des aménagements réducteurs de vitesse, le logo F111 au sol (min 1,20 m/1,80 m) et le logo vélo.

On peut conférer la validité zonale à ce signal toutefois, il conviendra alors d'être attentif aux sections à sens uniques avec contre sens pour les cyclistes, lesquels pourraient utiliser la moitié de la chaussée.



Signaux F117 et F118



F117



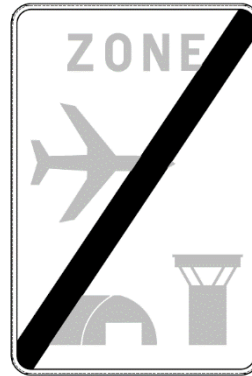
F118

« **Zone de basses émissions** », une zone dont l'accès aux véhicules motorisés fait l'objet d'une politique d'accès sélective justifiée par des motifs liés à la qualité de vie, en particulier à cause des nuisances provoquées par ces véhicules motorisés sur l'environnement et la santé par la mauvaise qualité de l'air; le début de la zone est signalé par le signal F117 et la fin par le signal F118.

Signaux F119 et F120



F119



F120

Le terme “**zone aéroportuaire**” désigne une zone située autour ou à proximité d’un aéroport dans laquelle les dispositions du présent règlement général ne peuvent s’appliquer ou sont modifiées pour un certain trafic ; le début de la zone est signalé par le signal F119 et la fin par le signal F120

LES MARQUAGES ROUTIERS

Bandes de circulation

On ne peut créer des bandes de circulation que si ces bandes ont **au moins 2,75 m de large** (exceptionnellement 2,50 m à l'approche des carrefours).

Pour la largeur des bandes, ne pas tenir compte du filet d'eau car ils ne sont pas conçus pour la circulation.

Largeur du marquage :

- environ 0,15 m sur routes ordinaires
- environ 0,20 m sur autoroutes

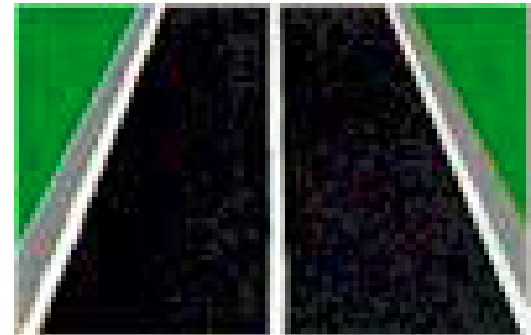


Ligne discontinue

Les traits ont une longueur d'environ 2,50 m et sont espacés d'environ 10 m.

Ligne continue

Ne pas oublier de l'interrompre dans les carrefours ou au droit des accès carrossables (uniquement en dehors des courbes)



Marque d'approche

C'est une ligne discontinue constituée de traits d'une longueur d'environ 1m et espacée d'environ 1.5m tracée à l'approche d'une ligne continue.



Ligne continue et ligne discontinue juxtaposées

Largeur des marques :

- environ 0,15 m sur route ordinaire, avec un écart d'environ 0,10 m entre elles
- environ 0,20 m sur autoroute, avec un écart de 0,20 m entre elles



Remarque: la division de la chaussée en bande de circulation doit être interrompue au niveau des carrefour à priorité de droite.

Bande pour bus

24/03/2022

181

Il s'agit d'une bande d'environ 3m de largeur délimitée de traits discontinues d'une largeur de 0.3m, environ d'une longueur d'environ 2.5m, espacés d'environ 1m et signalée par le signal F17 et dans laquelle le mot BUS est répété après chaque carrefour.



Site spécial franchissable

Ce site doit être suffisamment large (environ 3m)

La largeur de la ligne blanche continue délimitant le site est d'environ 0.2m.

Elle est tracée sur toute la longueur du site sauf aux endroits où il est fait usage des marquages en damier, qui sont constitués de carrés d'environ 0.50 m de côté.



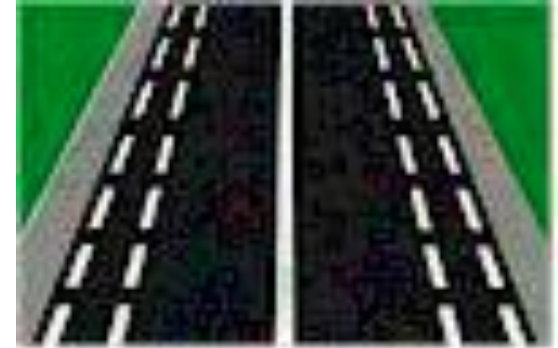
Piste cyclable marquée

Marquage :

- Largeur des traits: environ 0,15 m
- Longueur d'environ 1,25 m, espacés d'environ 1,25 m
- Largeur minimale recommandée → 1m30

Ce type de marquage ne peut être tracé sur une chaussée à double sens que si le croisement des véhicules reste possible sans rouler dessus, ce qui revient à dire qu'il faudrait une largeur de chaussée restante d'au moins 4,80 m.

Si on est dans une rue à sens interdit, il doit subsister 3 m.



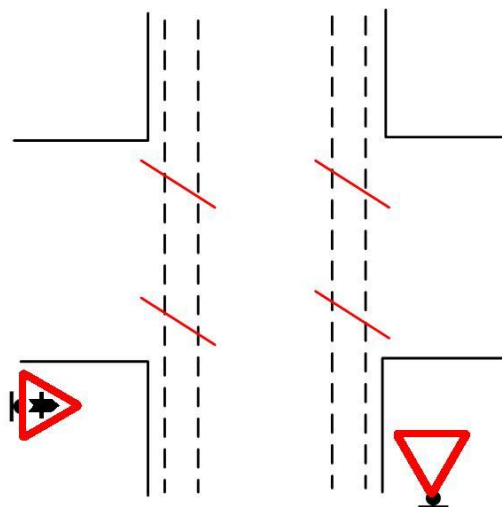
Piste cyclable avec bord réel



Piste cyclable dans un carrefour



A proscrire !



Ceci n'est pas une piste cyclable...



Ceci en est une, quoi qu'on en dise...

Bord réel de chaussée

Ce marquage sert uniquement à rendre le bord des voiries plus visible. Il permet aussi de marquer l'espace entre la chaussée et la piste cyclable.

Il aide les conducteurs à circuler la nuit ou par temps de brouillard, par exemple.

Largeur du marquage :

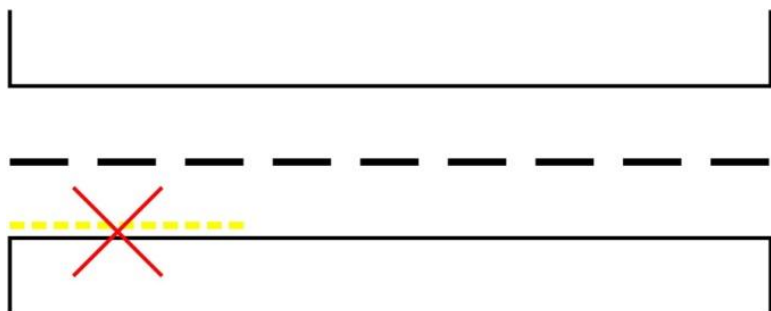
- environ 0,15 m sur routes ordinaires
- environ 0,30 m sur autoroute



Ligne jaune discontinue

Longueur des traits : entre 0,50 m et 1,25 m, avec le même espace entre les traits

Elle sera utilisée pour interdire le stationnement sur la chaussée sur de courtes distances.



Bord fictif de chaussée

Largeur du marquage de la ligne continue de couleur blanche :

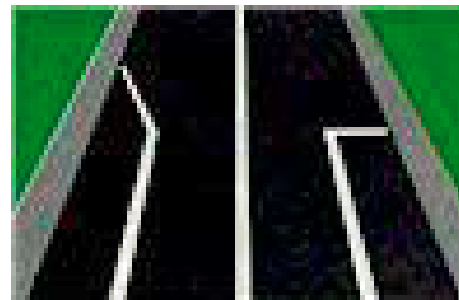
- environ 0,20 m sur les routes sans bande de circulation
- environ 0,25 m sur les routes avec bandes de circulation.
- environ 0,30 m sur les autoroutes (B.A.U.).

Sauf pour les autoroutes, la partie de la voie publique située au-delà de cette ligne est réservée à l'arrêt et au stationnement.

L'espace disponible pour la bande de stationnement doit avoir une largeur minimale de 2 m.

Si la bande est destinée aux poids lourds, elle devra avoir une largeur minimale de 2,80 m.

Pour la largeur des bandes, on peut tenir compte des filets d'eau car les véhicules stationnent dans ceux-ci le long de la bordure du trottoir ou de l'accotement.



Marques transversales

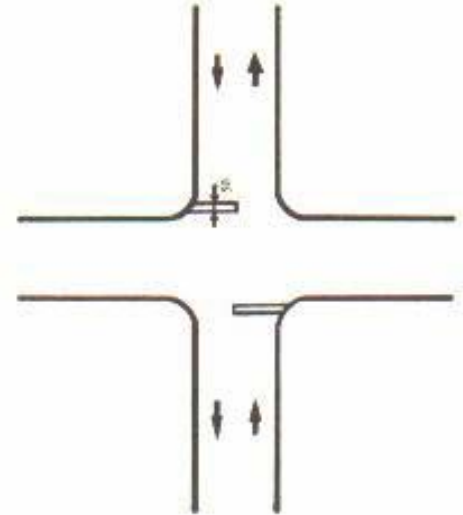
Ligne d'arrêt

Largeur de ce marquage : environ 0,50 m

On la trace uniquement sur la largeur de la chaussée normalement utilisée par les conducteurs qui doivent marquer l'arrêt.

Pour une sortie de sens unique, on la tracera sur toute la largeur du débouché, sauf si c'est un SUL . Dans ce cas, on laissera un espace libre pour le passage des cyclistes à l'entrée de la rue.

Ce marquage sert à la fois pour le STOP (B5) et pour la signalisation lumineuse tricolore.

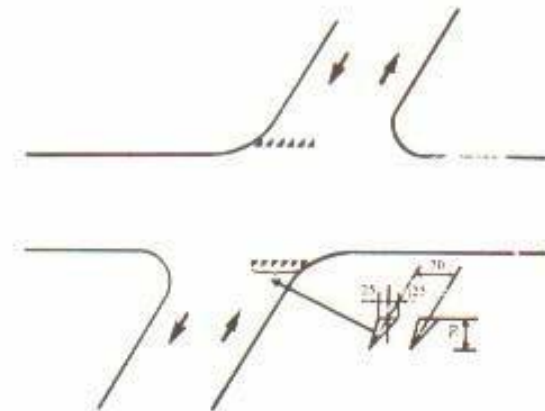


Ligne constituée de triangles blancs.

Cette ligne est tracée à l'endroit où les conducteurs doivent, s'il y a lieu, s'arrêter pour céder le passage.

Ces triangles ont une hauteur d'environ 0,70 m et une base d'environ 0,50 m.

Il faut bien choisir l'endroit où la ligne « Céder le passage » est tracée, pour que le conducteur arrêté ait une bonne visibilité sur les conducteurs prioritaires.



Passage pour piétons

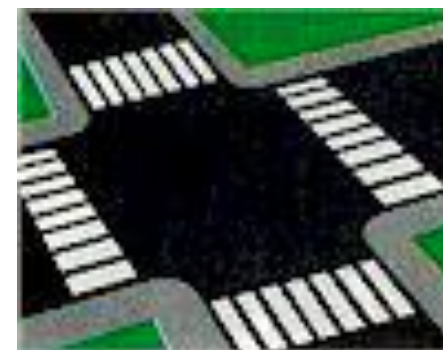
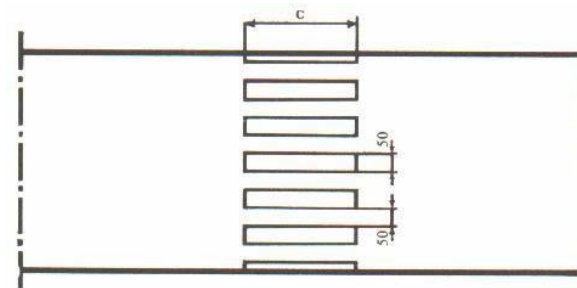
Largeur et écartement des bandes : environ 0,50 m

Longueur : 3 m au moins

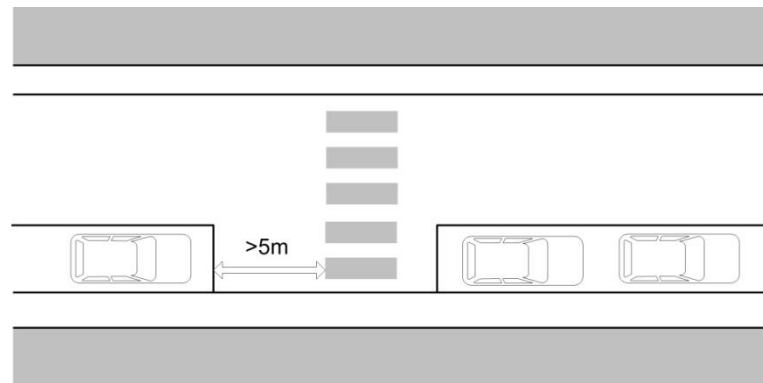
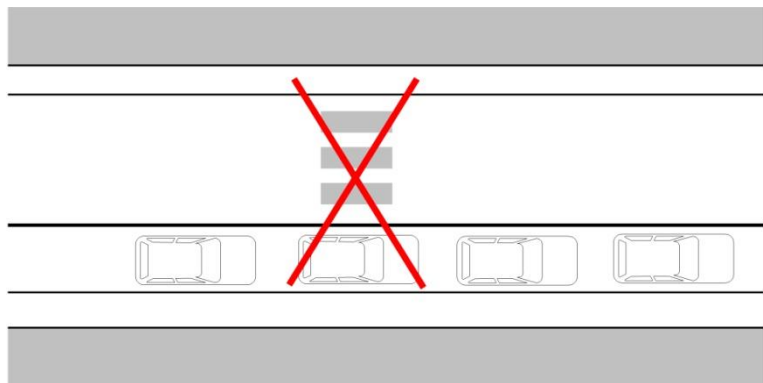
Ces bandes de couleur blanche doivent être parallèles à l'axe de la chaussée.

Ce marquage sera tracé là où la vitesse est limitée à 50km/h. Selon certains aménagement et/ou circonstance il pourra être envisagé là où la vitesse est limitée à 70km/h.

Ce type de marquage ne peut être tracé que si la visibilité est bonne (**tant pour les conducteurs que pour les piétons**) et pour autant qu'un trottoir ou un accotement praticable soit aménagé pour les piétons de part et d'autre de la chaussée.



Comment procéder en cas de stationnement hors chaussée ?



EMPÊCHEMENT PHYSIQUE POUR LE DÉGAGEMENT DU PASSAGE POUR PIÉTONS



Passage pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteur

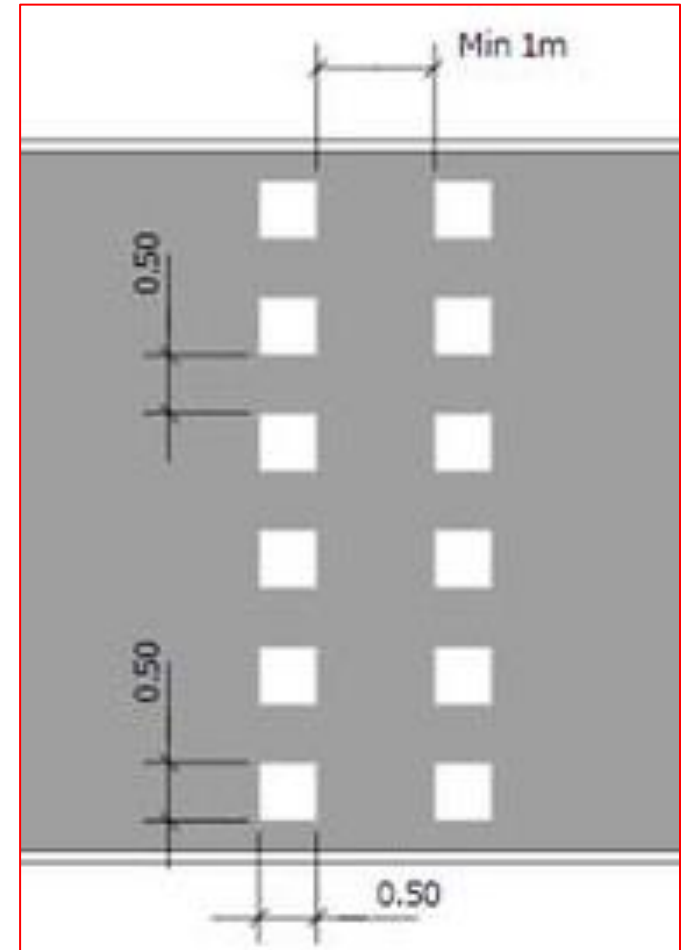
Ces lignes sont constituées de carrés ou de parallélogrammes d'environ 0,50 m de côté et espacés de 0,50 m.

L'écartement entre les deux lignes discontinues est d'au moins 1 mètre.(2m pour le double sens)

Ce type de marquage ne peut être établi que pour relier deux sites cyclables.

Ce marquage nécessite le signal A25 (à distance et F50 (à hauteur).

Contrairement à ce qui se passe sur la piste cyclable, le cycliste n'est pas prioritaire sur ce marquage.



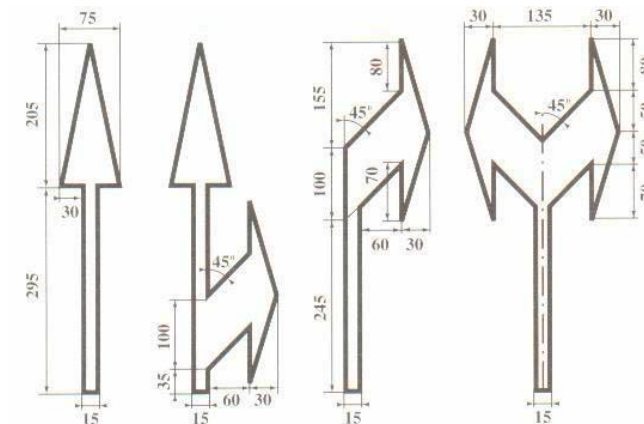
Flèches et autres marques diverses

Flèches de sélection

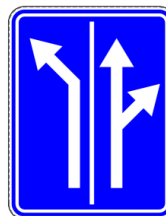
Longueur des flèches :

- environ 5 m si vitesse égale ou inférieure à 70 km/h
- environ 7,50 m si vitesse supérieure à 70 km

Quand c'est possible, il faut en tracer 3 successives au moins.



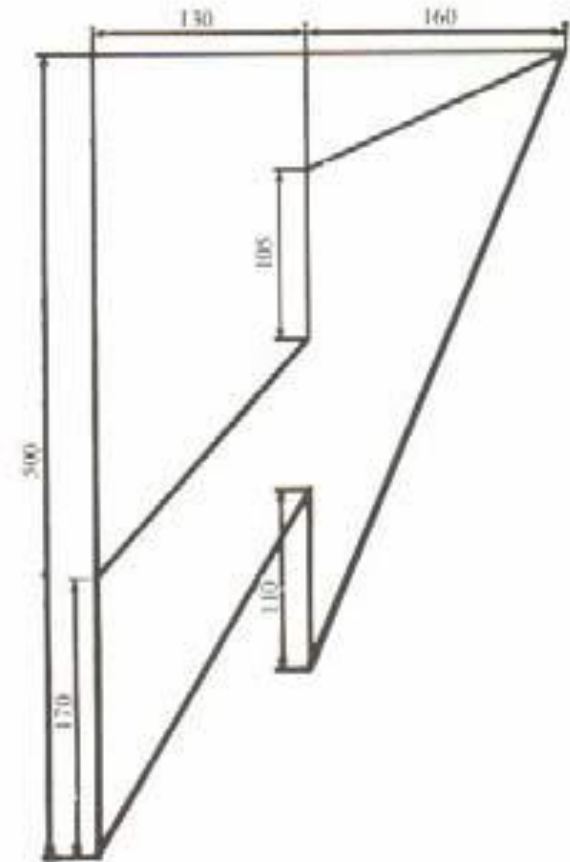
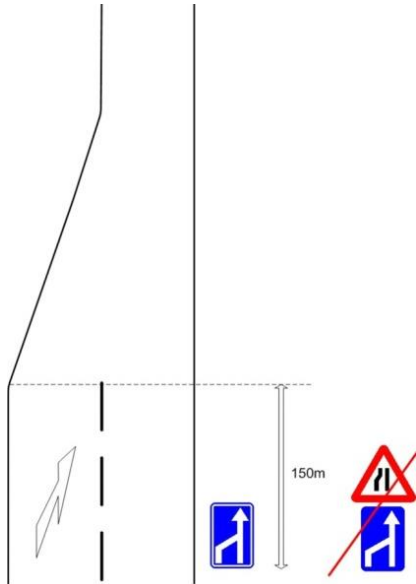
Elles seront associées au signal F13.



Flèches de rabattement

Elles ont une longueur d'environ 5 m. On en trace au minimum 4.

Elles sont établies sur les bandes de circulation qui disparaissent et sont espacées d'environ 10 m.



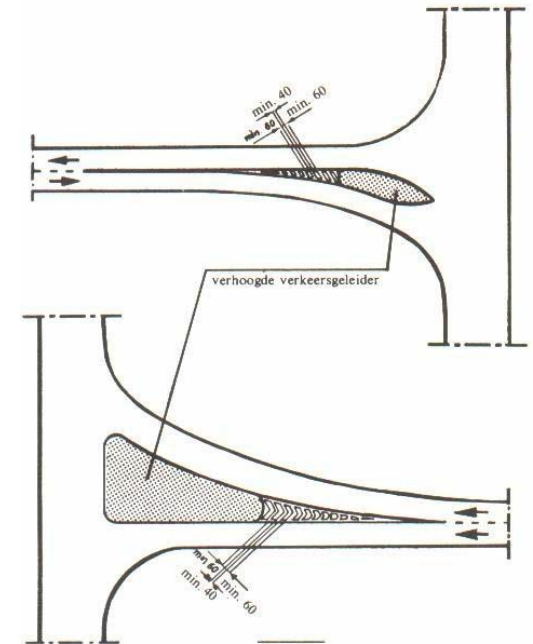
Le marquage des îlots directionnels et des zones d'évitement

Ces marquages sont délimités par une ligne continue d'une largeur :

- d'environ 0,15 m sur routes ordinaires
- d'environ 0,30 m sur autoroutes

A l'intérieur des îlots ou zones d'évitement, les lignes parallèles ont une largeur d'environ 0,40 m.

Elles sont espacées d'environ 0,60 m et forment un angle d'environ 45° avec l'axe de la chaussée.



Analyse de cas

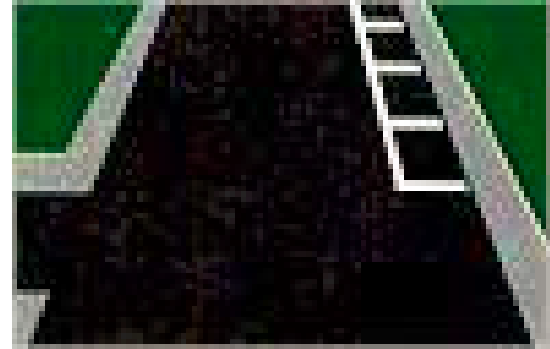
Petite remarque concernant les zones d'évitement : il ne faudra pas les tracer devant des accès carrossables !

En effet elles interdisent l'arrêt et le stationnement mais également la circulation.



Emplacements de stationnement

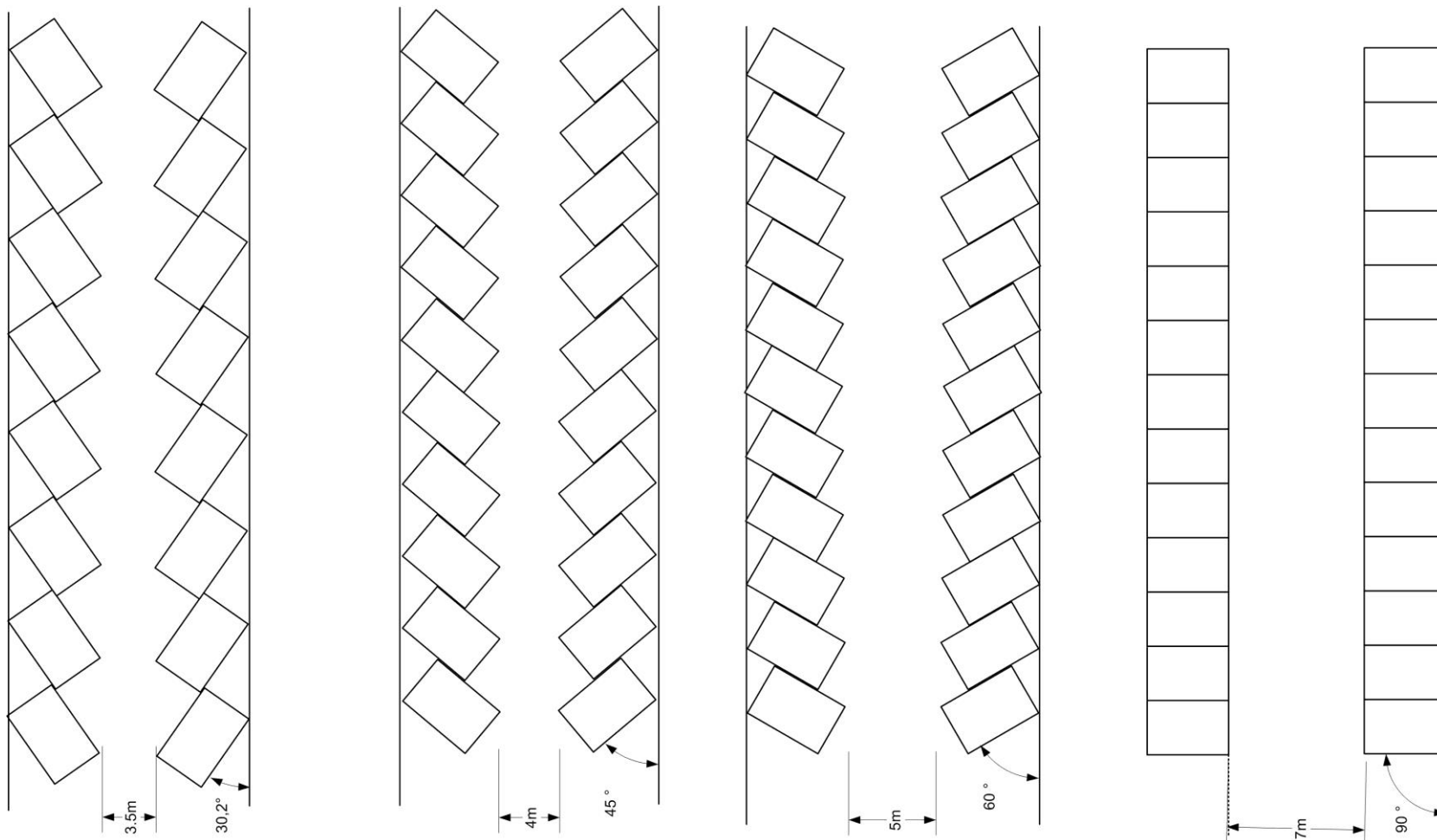
Largeur des traits : environ 0,10 m



Au lieu de délimiter tout le cadre, on peut se contenter de tracer les angles.



Stationnement perpendiculaire ou en épi



Zone avancée pour cyclistes

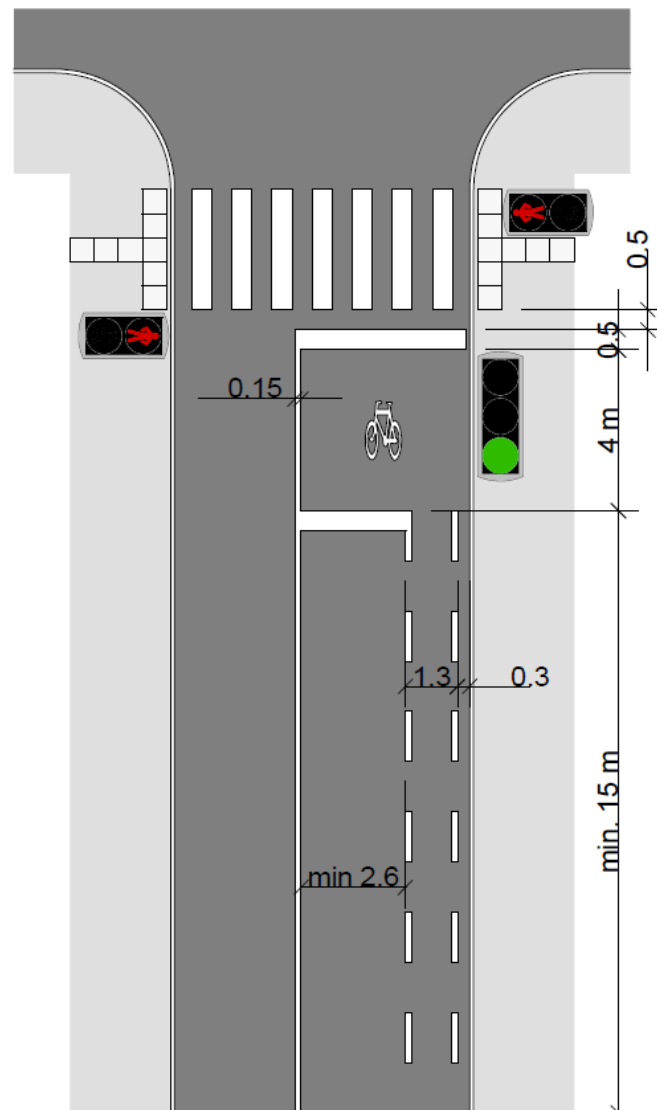
La longueur de la zone avancée doit être de 4 m au minimum.

A côté de la bande de circulation des voitures, une piste cyclable de guidage d'environ 1 m de large est tracée, sauf lorsque la largeur de la bande serait réduite à moins de 2,50 m.

Donc il faut au moins 3,50 m de bande de circulation pour tracer cette piste.

La piste cyclable de guidage doit avoir une longueur minimale de 15 m.

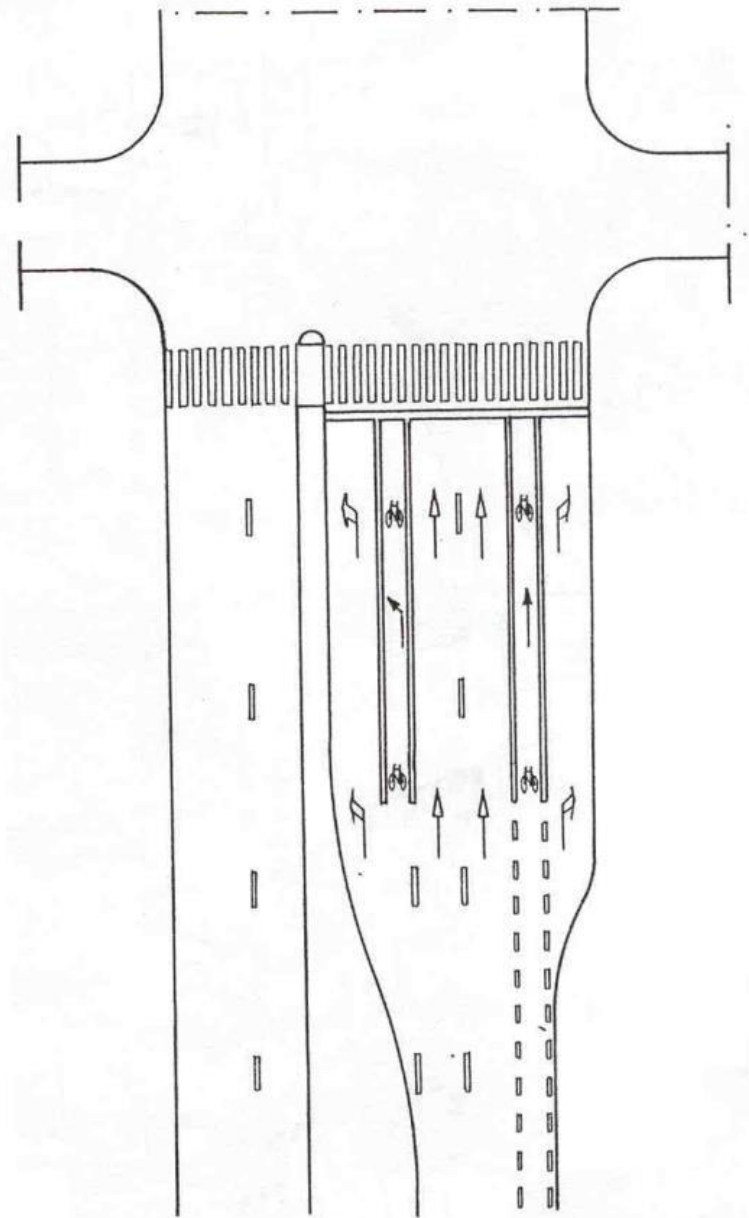
Ces zones seront associées au signal F14.



Bandes de sélection pour cyclistes

Les bandes doivent avoir une largeur d'au moins 1 m.

Les dimensions des flèches et leur espacement sont adaptés à la disposition des lieux.



LES DISPOSITIFS RALENTISSEURS

Dispositifs ralentisseurs

1) Dispositifs surélevés:

- Les ralentisseurs de trafic
- Les plateaux
- Les coussins

2) Dispositifs modifiant le tracé de la route:

- Dévoiements
- Rétrécissements
- Ilots centraux

1) Les Dispositifs surélevés.

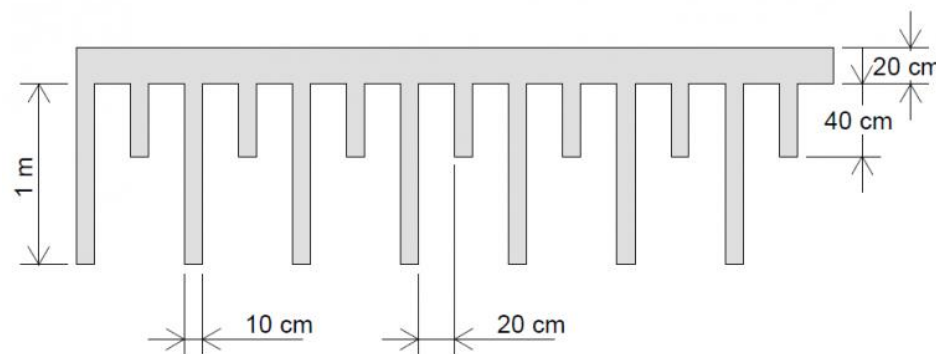
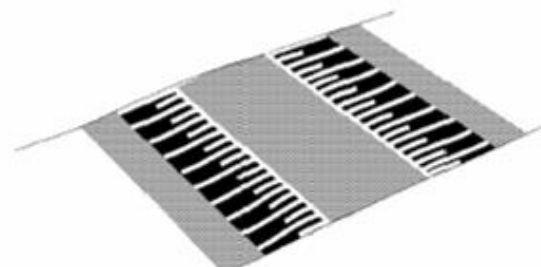
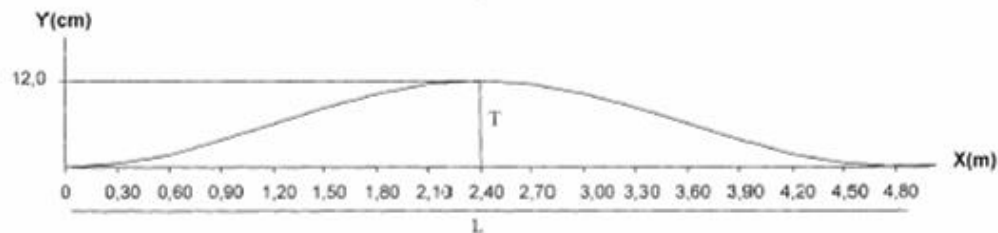
!!!! « Ils ne peuvent être établis que là où la vitesse est limitée à maximum 50 km/h » !!!!

Il en existe 3 familles:

- Les ralentisseurs de trafic.
- Les plateaux.
- Les coussins.

Les ralentisseurs de trafic.

AR du 9.10.1998 modifié par l'AR du 3.05.2002



- Leur forme est sinusoïdale avec un sommet d'une hauteur de 12 centimètres pour une longueur totale de 4,8 mètres.
- Ils **doivent** être signalés par le placement de signaux A14, F87 et d'un marquage au sol (peigne).
- Leur vitesse de franchissement est de 30 km/h.



A14



F87

- ne peuvent être installés:
 - sur les voiries empruntées par un service régulier de transport en commun et/ou étant un itinéraire privilégié pour les véhicules de secours ;
 - dans les virages ;

- doivent être placés:
 - à au moins 75 m d'un autre dispositif surélevé (sauf circonstances particulières) ;
 - en dehors des carrefours et à au moins 15 mètres de ceux-ci ;
 - perpendiculairement à l'axe de la chaussée et sur toute la largeur de celle-ci (sauf en cas de berme centrale qui permet l'installation du ralentisseur sur une seule bande de circulation);

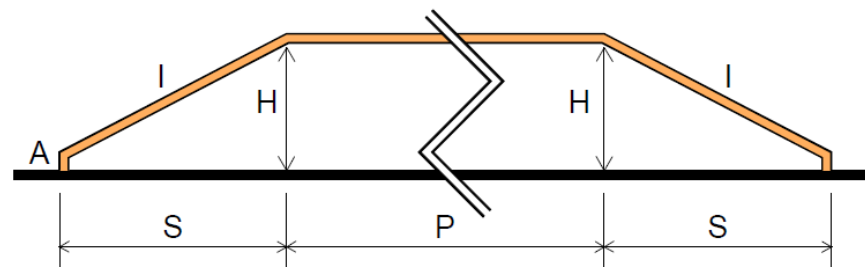
- le pourcentage cumulé de la pente de la voirie avec celui de la rampe du dispositif ne peut excéder 15% (pente moyenne d'un ralentisseur de trafic = 5%) ;

Appréciation:

Ce type de dispositif est le plus ancien qui ait été réglementé (1983) et demeure l'un des plus efficace, tant au niveau des nuisances sonores limitées (quand il est bien réalisé) que pour son efficacité à limiter la vitesse des véhicules. Toutefois, il ne peut être placé sur les lignes régulières de bus et ne peut accueillir de passage pour piétons.

Les plateaux.

AR du 9.10.1998 modifié par l'AR du 3.05.2002



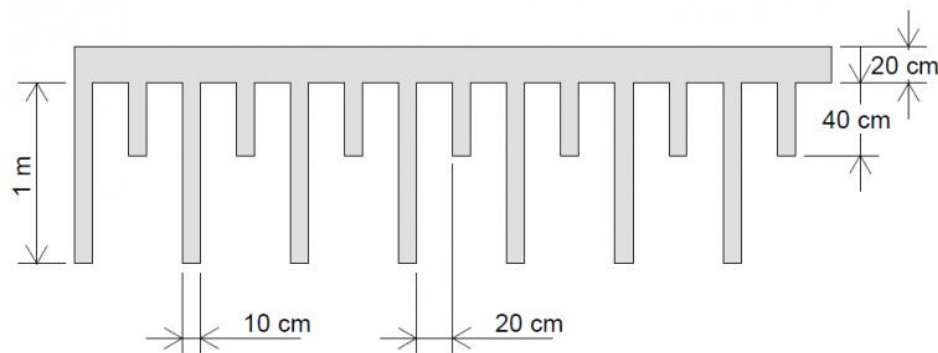
S = longueur de la rampe d'accès (m)

P = longueur de la partie plane (m)

H = hauteur (cm)

I = pente d'accès (%)

A = saillie d'attaque (cm)



- Ceux-ci sont répartis en deux groupes et deux formes:
 - les plateaux type « **Bus admis** »;
 - à rampes trapézoïdales;
 - à rampes sinusoïdales;
 - les plateaux type « **Voitures** »;
 - à rampes trapézoïdales;
 - à rampes sinusoïdales;

- Par type « **Bus admis** », il faut entendre :
' Sur des voiries fréquentées par des autobus y compris des autobus articulés et/ ou de nombreux véhicules lourds';

- Par type « **Voitures** », il faut entendre :
'Sur des voiries **NON** fréquentées par des autobus et/ ou de nombreux véhicules lourds' .

- Leur vitesse de franchissement est de 30 km/h.

Les plateaux type «*Bus admis*» à rampes trapézoïdales :

Ceux-ci seront composés de rampes rectilignes d'un maximum de **4%** de pente avec une partie plane:

- de minimum 8 m si les bus qui y passent ne sont pas de type articulé;
 - de minimum 15 m si les bus qui y passent sont de type articulé;
- La hauteur de ces dispositifs sera, de préférence, comprise entre 10 et 12 centimètres, avec selon les circonstances locales, un maximum de 15 cm pour un minimum de 8 cm.
- Ils **doivent** être signalés par le placement de signaux A14, F87 (sauf dans les carrefours où le F87 ne peut être placé) et d'un marquage au sol (peigne).



A14



F87

Le plateau type «*Bus admis*» à rampes **sinusoïdales** :

- Il n'en existe plus qu'un composé de rampes sinusoïdales d'une longueur de 3,8 mètres pour une hauteur de 15 cm avec une pente moyenne d'accès de **4%** et une partie plane:
 - de minimum 8 m si les bus qui y passent ne sont pas de type articulé;
 - de minimum 15 m si les bus qui y passent sont de type articulé;
- Ils **doivent** être signalés par le placement de signaux A14, F87 (sauf dans les carrefours où le F87 ne peut être placé) et d'un marquage au sol (peigne).



A14



F87

Les plateaux type « *Voitures* » à rampes trapézoïdales :

- Ceux-ci seront composés de rampes rectilignes de
 - 0,7 m pour une hauteur de 10 cm (14%) !!!!!!!;
 - 1,0 m pour une hauteur de 12 cm (12%);
 - 1,5 m pour une hauteur de 15 cm (10%);
- Leur partie plane devra être de minimum 5 mètres.
- Ils **doivent** être signalés par le placement de signaux A14, F87 (sauf dans les carrefours ou le F87 ne peut être placé) et d'un marquage au sol (peigne).



A14



F87

Les plateaux type « *Voitures* » à rampes **sinusoïdales** :

- Ceux-ci seront composés de rampes sinusoïdales de
 - 0,85 m pour une hauteur de 10 cm (12%);
 - 1,2 m pour une hauteur de 12 cm (10%);
 - 1,9 m pour une hauteur de 15 cm (8%);
- Leur partie plane devra être de minimum 5 mètres.
- Ils **doivent** être signalés par le placement de signaux A14, F87 (sauf dans les carrefours ou le F87 ne peut être placé) et d'un marquage au sol (peigne).



A14



F87

- ne peuvent être installés:
 - dans les virages sauf si les rampes commencent en dehors de celui-ci ;
 - à moins 75 m d'un autre dispositif surélevé (sauf s'ils sont placés dans des carrefours ou dans des circonstances particulières) ;
- doivent être placés:
 - perpendiculairement à l'axe de la chaussée et sur toute la largeur de celle-ci (sauf en cas de berme centrale qui permet l'installation du plateau sur une seule bande de circulation);
- le pourcentage cumulé de la pente de la voirie avec celui de la rampe du dispositif ne peut excéder 15%;
- Lorsqu' un plateau ne comporte pas de rampes à toutes ses extrémités. Il doit être délimité fictivement par du marquage au sol prévu (peigne) là où il n'y a pas de rampes.

Appréciations:

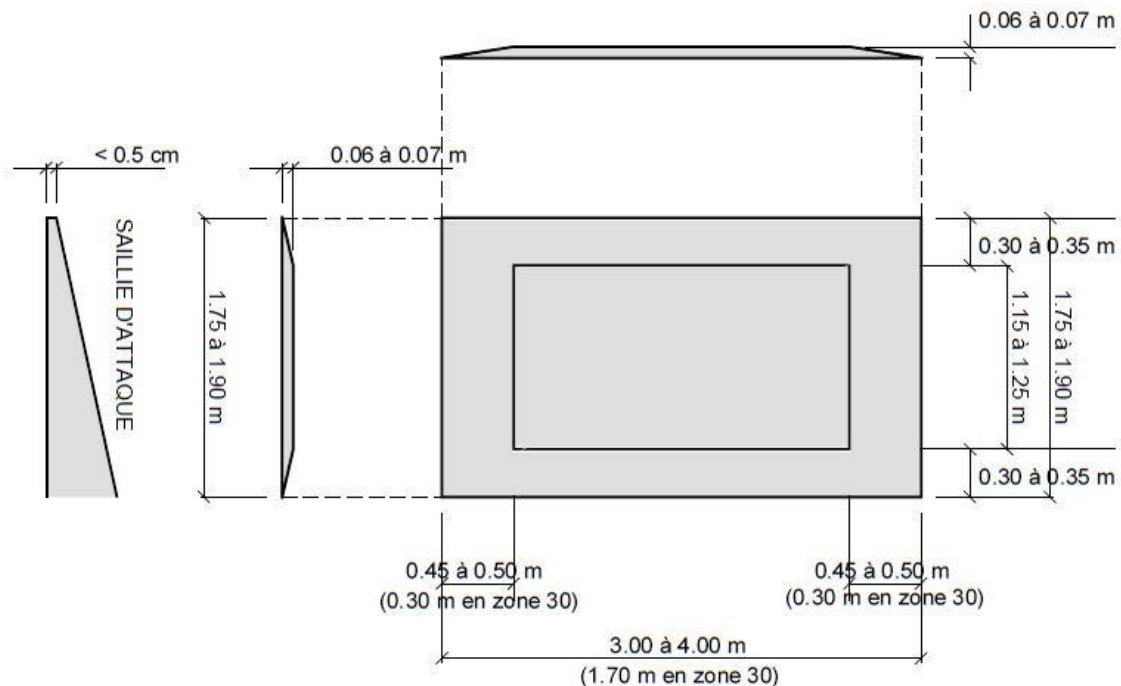
- Les plateaux à rampes trapézoïdales sont sans doute plus faciles à réaliser mais entraîne des nuisances sonores plus importantes que les plateaux à rampes sinusoïdales.
- D'autre part, les plateaux type « **Bus admis** » s'avèrent, la plupart du temps, peu efficaces pour les voitures compte tenu du faible pourcentage de leurs rampes.
- Les plateaux type « **Voitures** » sont, par contre, parfois trop rudes et parfois même impossibles à établir compte tenu du pourcentage trop important de leur rampes (de 10 à 14 %) qui cumulé à la pente de la voirie dépasse les 15% maximum autorisés.
- Ils offrent par contre l'avantage de permettre l'établissement d'un passage pour piétons sur leur partie plane.

Les coussins.

24/03/2022

217

Circulaire Ministérielle du 3.05.2002



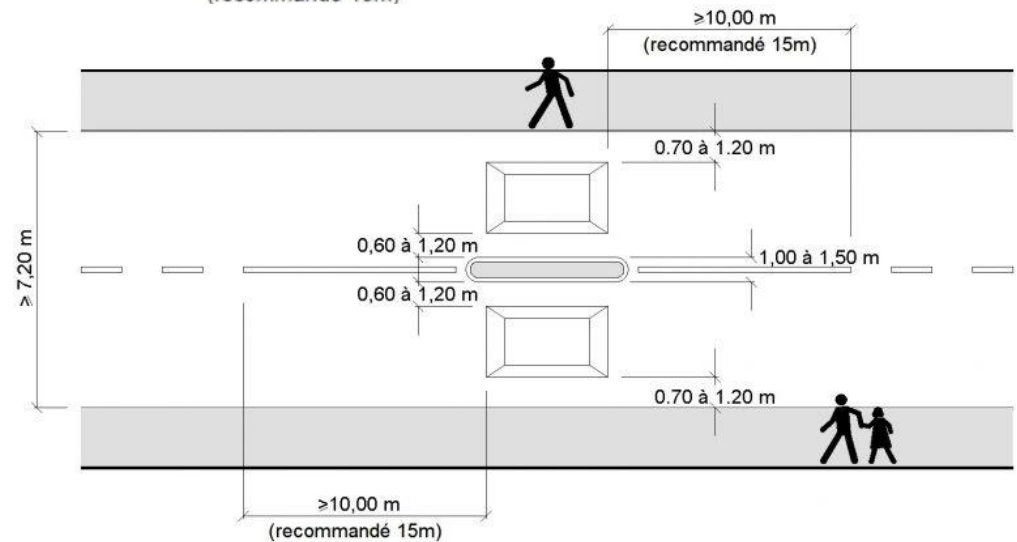
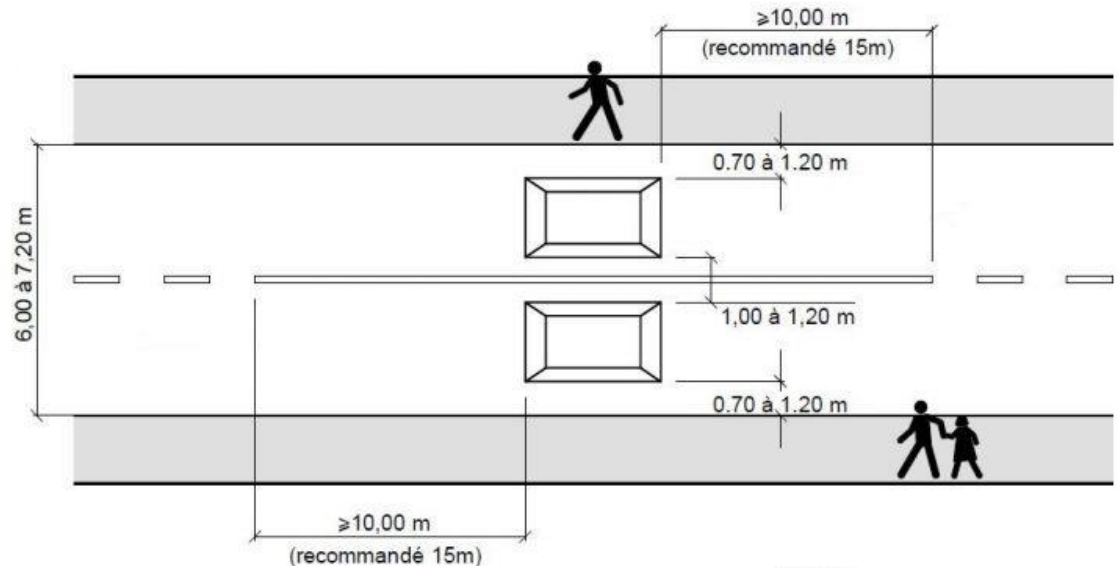
Ces dispositifs qui ne sont pas établis sur toute la largeur de la chaussée facilitent le passages des véhicules de plus gros gabarit et notamment les bus de ligne régulière ainsi que les deux-roues.

Afin de contraindre le conducteur à rouler sur le dispositif, il conviendra de respecter certaines règles d'implantation:

24/03/2022

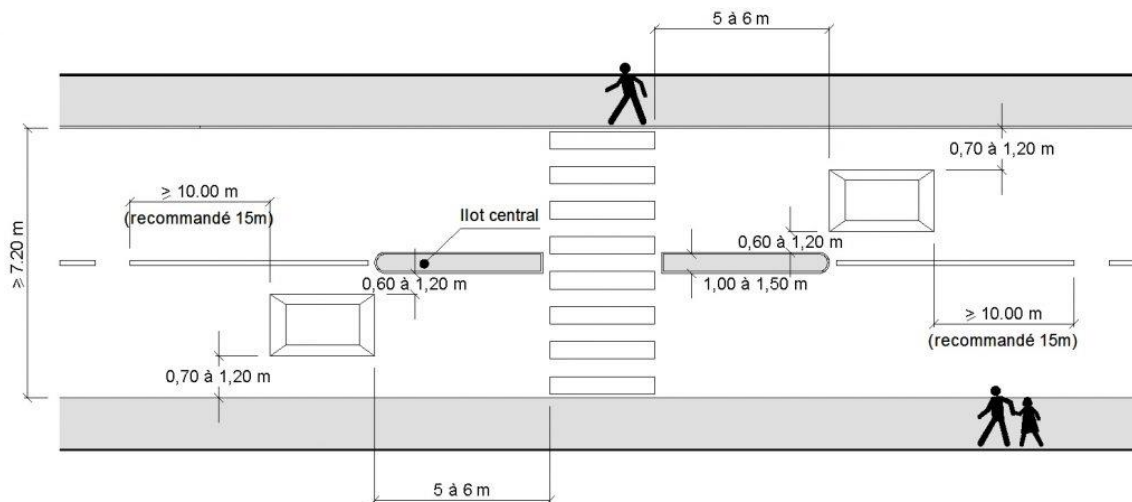
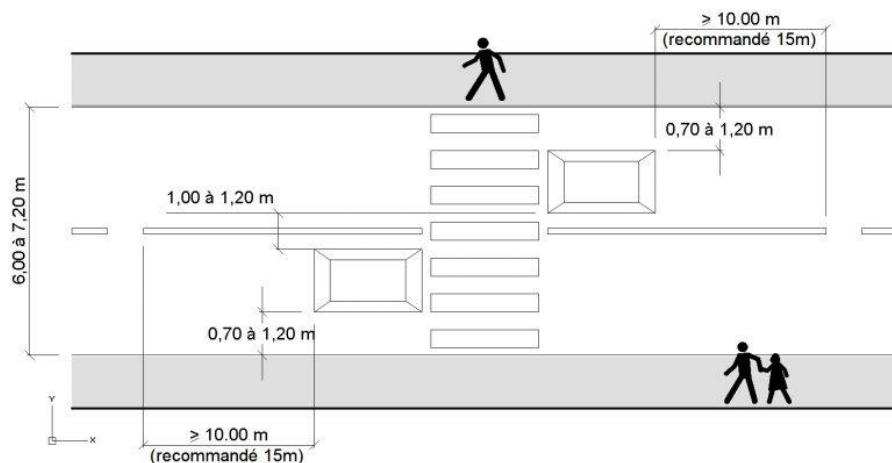
218

- sur les voiries de 6 mètres et plus, il pourront être placés côte à côte;
- Sur les voiries plus larges, ils peuvent être combinés avec des îlots centraux,

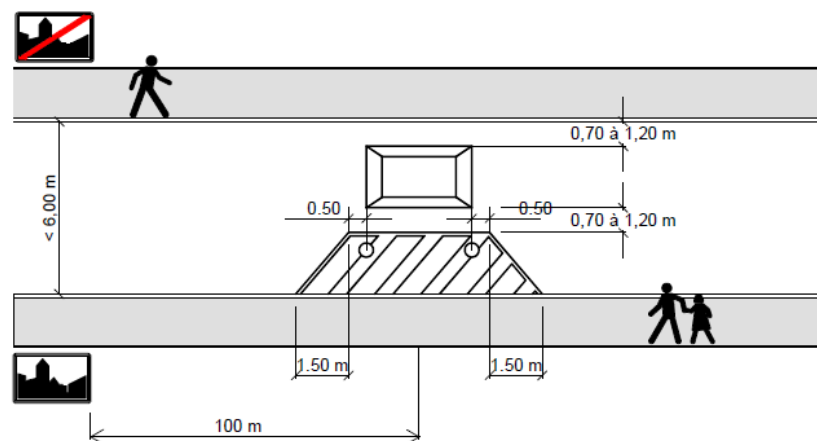
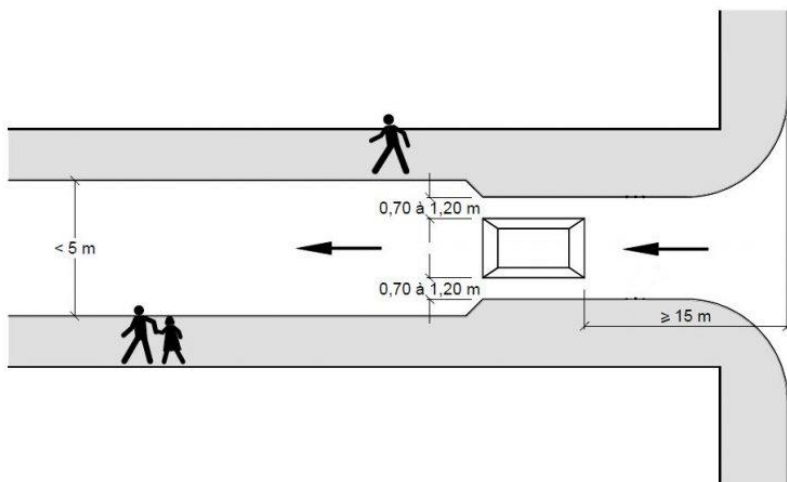


Service public de Wallonie [mobilité infrastructures](#)

- Ils ne peuvent être traversés par un passage pour piétons mais peuvent l'encadrer (disposition en chicane).



- Sur les voiries d'une largeur inférieure, il n'en sera installé qu'un seul mais alors combiné avec un rétrécissement (si la circulaire donne en exemple un rétrécissement central, un rétrécissement latéral peut également être envisagé avec l'avantage de ne pas devoir prévoir de priorité de passage et de ralentir la circulation de manière plus importante dans un sens choisi



- Il existe également des coussins de type zone 30.
- Leurs dimensions sont alors revues à la baisse avec :
 - leur longueur qui peut être diminuée à 1,7 m;
 - la largeur des pentes avant et arrière qui peut être ramenée à 30 cm.



Ils **peuvent** être signalés de la façon suivante.



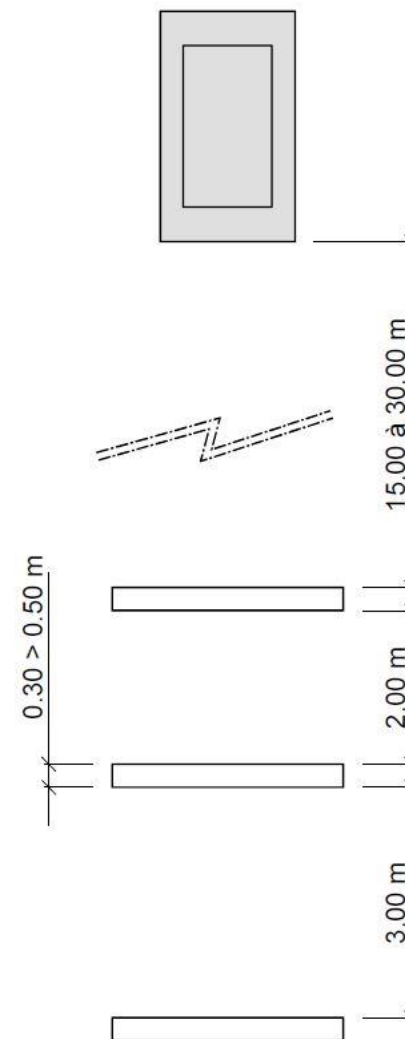
A51



A7

Quand le coussin sera installé dans un rétrécissement on aura recours à un signal A7 avec panneau additionnel « dispositif ralentisseur ».

D'autre part des marques transversales blanches peuvent venir renforcer l'attention des conducteurs.



ne peuvent être implantés :

- que sur des voies publiques où la vitesse maximale autorisée est de 50 km/h à au moins 100 m du début de la limitation ;
- dans et à moins 15 m d'un carrefour;
- dans les virages et dans des voiries à plus de 6% de déclivité;
- à moins de 75 mètres d'un autre dispositif surélevé, (sauf circonstances particulières).

Appréciation:

- Il est souvent difficile de les utiliser comme effet de porte d'entrée dans les agglomérations ou les zones 50 à cause de la distance de 100 mètres qu'il convient de respecter par rapport au début de la limitation. Ceci est d'autant plus illogique que les autres dispositifs surélevés (qui imposent le 30 km/h) peuvent être installés dès le 50 km/h.
- Les problèmes liés aux nuisances sonores et aux vibrations sont très fréquents et imposent parfois le démontage de ces dispositifs lorsqu'ils sont installés à proximité des habitations. Cela étant sans doute dû à la succession de chocs rapprochés pour les franchir.
- Si les bus et camions peuvent les franchir sans les toucher, c'est à condition qu'ils ne soient pas équipés de roues jumelées;
- Nonobstant ce qui précède, ils sont moins coûteux, n'entravent pas le passage des cyclistes et ne nécessitent pas de modifier la disposition des avaloirs.

2) Dispositifs modifiant la trajectoire des conducteurs :

- Les dévoiements;
- Les rétrécissements;
- Les îlots centraux;

Les dévoiements, rétrécissements et les îlots centraux.

24/03/2022

226

- Avec ce type d'aménagement, il n'existe pas à proprement parler de règles bien précises sauf celle de laisser un minimum de 3 mètres de passage pour la circulation de tous les types de véhicules.
- Toutefois, il conviendra de tenir compte du type de trafic et notamment du gabarit des véhicules amenés à circuler sur la voirie visée (exemple véhicules agricoles, transports exceptionnels, etc...).
- L'aménagement physique pourra également influencer la largeur de passage (exemple: on pourra créer des rétrécissements plus importants si on travaille avec des bordures basses, voire des éléments franchissables plutôt qu'avec des bornes et/ou des bacs à plantations).
- D'autre part, il est souhaitable de tenir compte des cyclistes et, en fonction des largeurs disponibles, leur créer un passage propre, sur le côté. Il convient d'insister sur la manière avec laquelle sera réalisé ce passage, il doit être conçu de manière à être bien perçu tant par le conducteur que par le cycliste et ne pas réduire de manière trop importante la largeur de l'îlot;

Les dévoiements

- Dévoiement simple.
- Exemple et signalisation

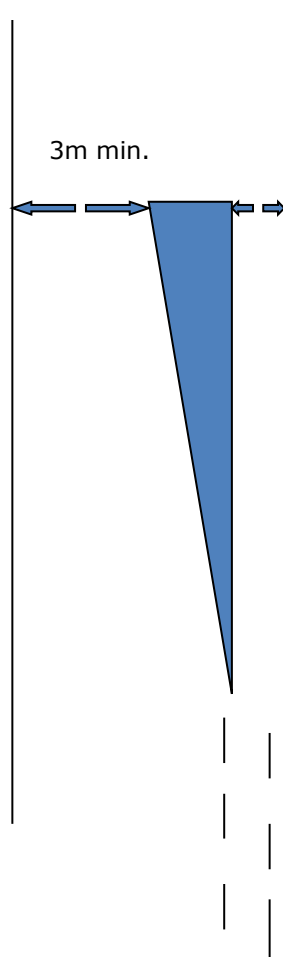


D1



A7

Dévoisement simple excepté pour les cyclistes. Exemple et signalisation



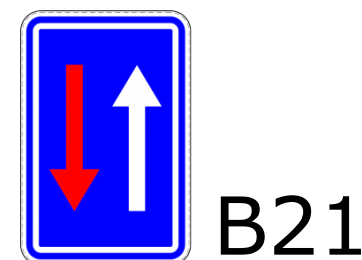
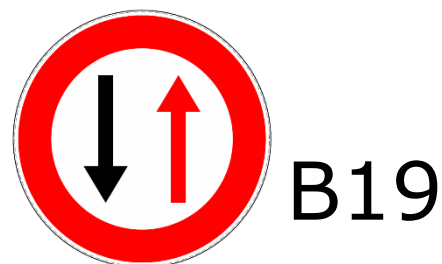
D1+M2



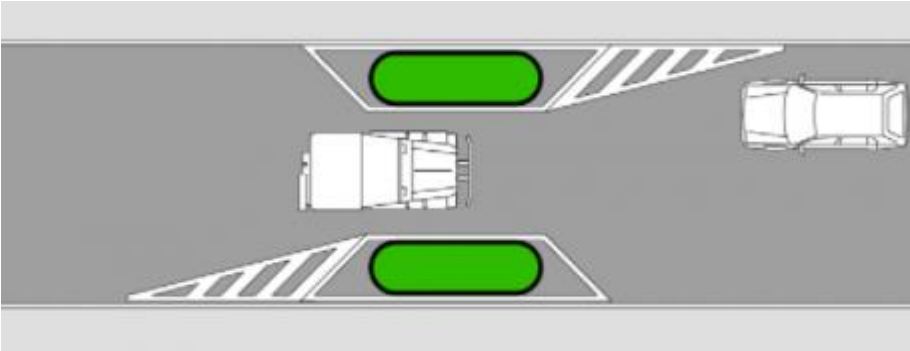
A7

Les dévoiements

- Chicane.
- Exemples et signalisation.



Les rétrécissements bilatéraux

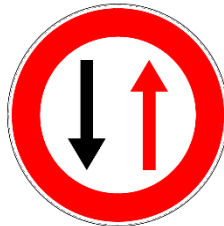


Remarque: il est conseillé de placer une zone d'évitement en amont de l'aménagement.

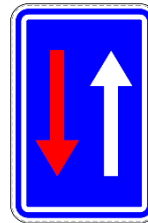
- Ils peuvent être signalés de la façon suivante:



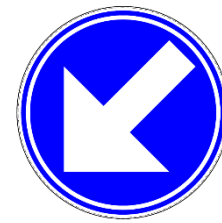
A7



B19



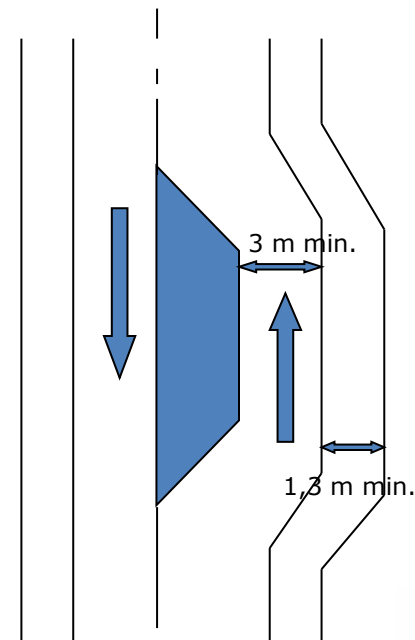
B21



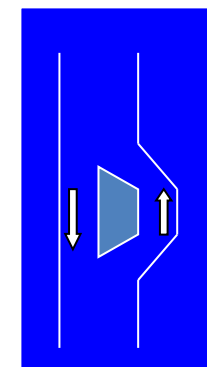
D1

Les îlots centraux.

- Îlots centraux.
- Exemple et signalisation



D1



Les dévoiements, rétrécissements et les îlots centraux.

Appréciation:

- Ces aménagements offrent l'avantage de minimiser les nuisances sonores (hormis les décélérations et accélérations des véhicules).
- Ils s'avèrent parfois mieux adaptés et moins coûteux que les dispositifs surélevés et apparaissent moins agressifs aux yeux des conducteurs.
- Ils peuvent être installés sur des lignes régulières de transports en commun
- Dans des endroits où les largeurs disponibles sont restreintes, leur efficacité peut être diminuée voire nulle.
- Les aménagements réalisés à petit prix avec juste du marquage et des bornes et/ou bacs à plantations sont régulièrement détruits et sont souvent peu esthétiques;
- Pour ce type de dispositif, il ne sera pas possible de dégager des dimensions et normes « type ».



Wallonie
mobilité infrastructures
SPW

**MERCI DE VOTRE
ATTENTION**