



Wallonie mobilité infrastructures SPW

Code du gestionnaire

A.M. du 11 octobre 1976

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

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)

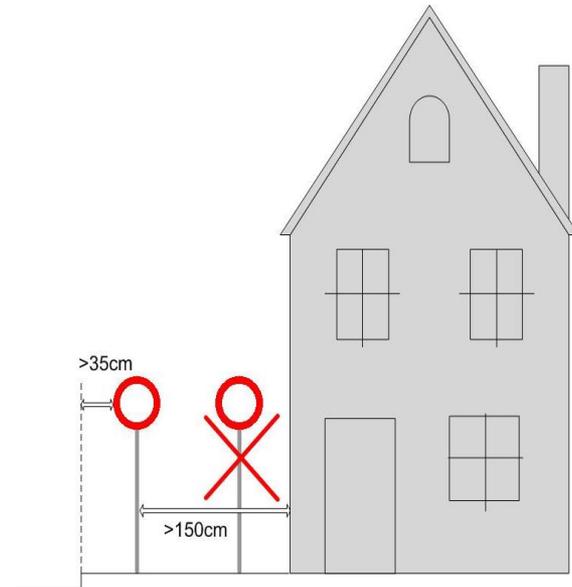
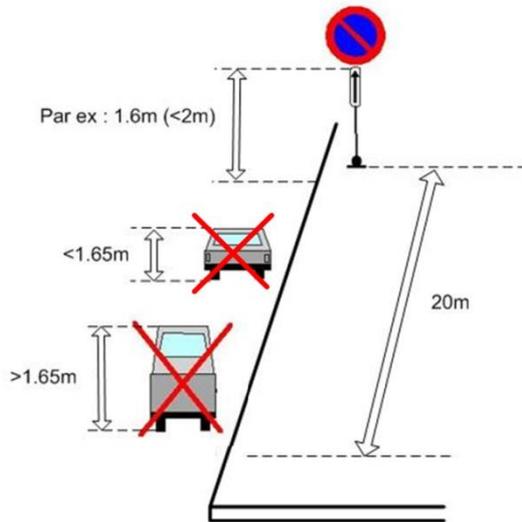


- à caractère permanent ou périodique (règlement complémentaire du Conseil communal)

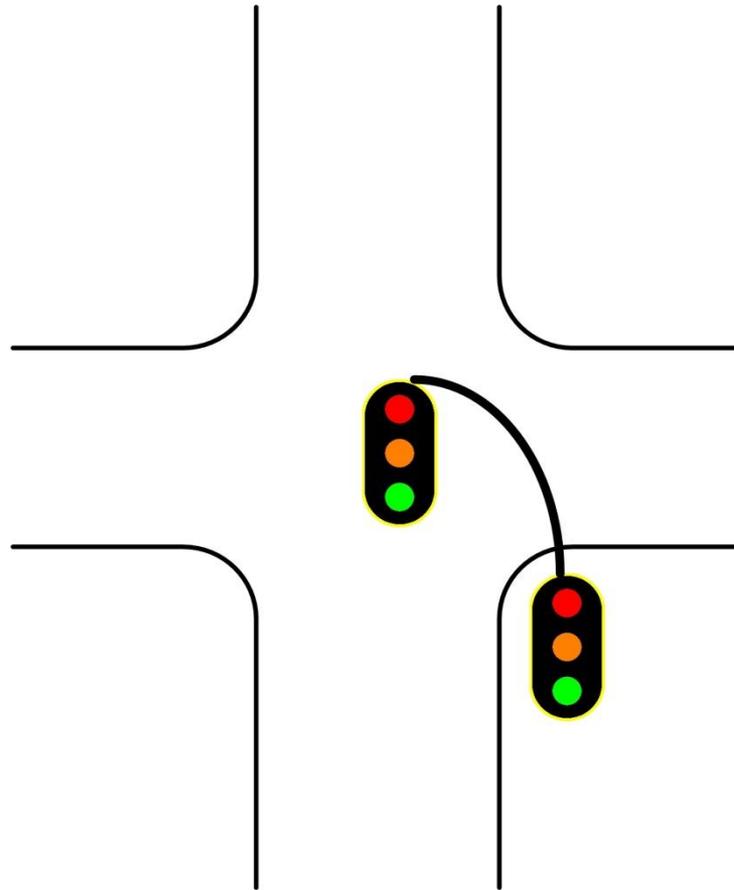




Rupelmonde



LES SIGNAUX LUMINEUX



Feux répétitifs



Feux orange clignotants



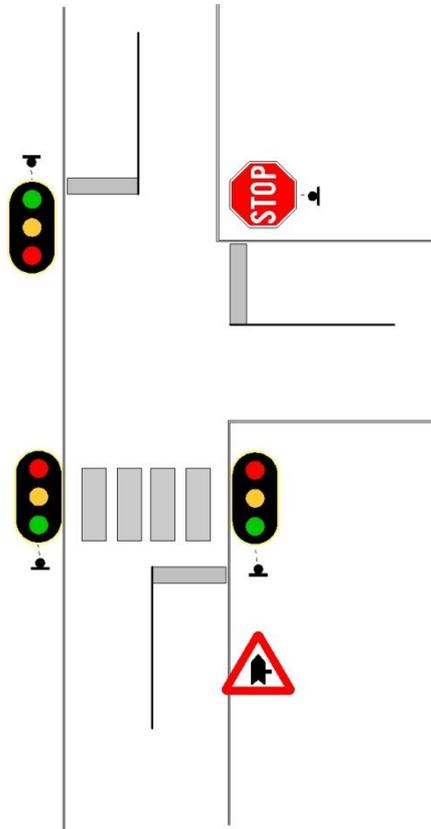
Détection



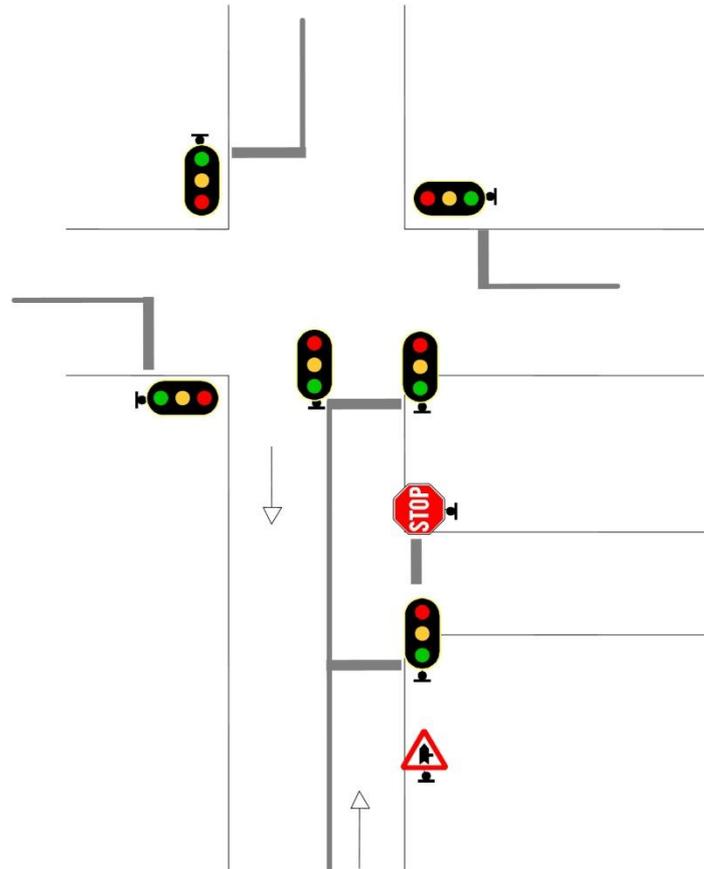
Gestion avec bandes de circulation



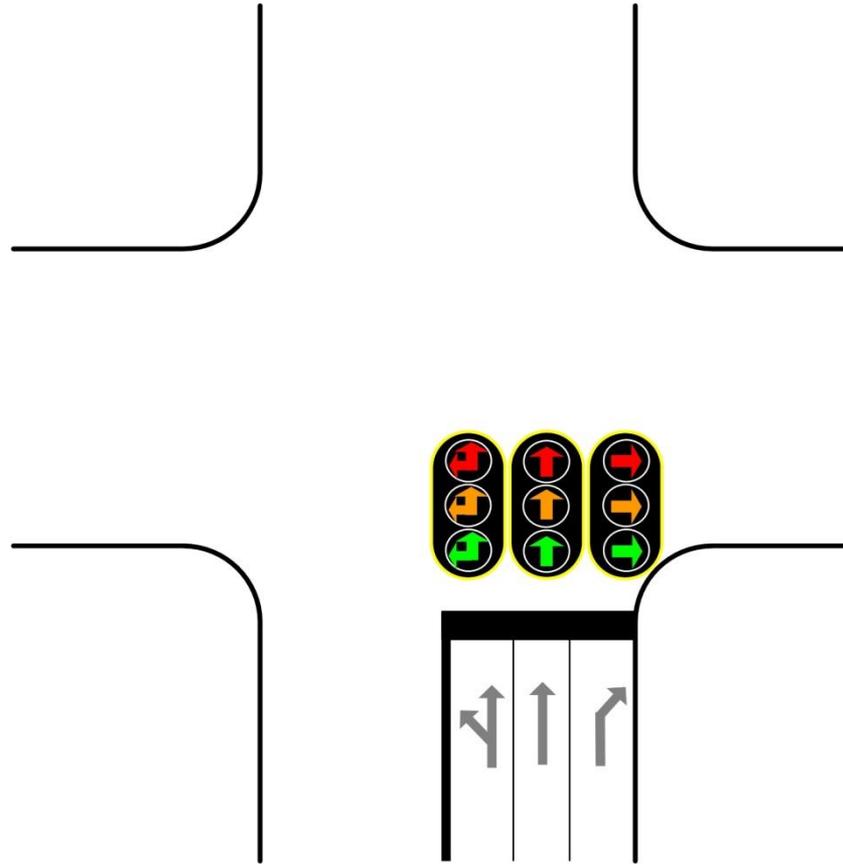
Feux piétons avec B5



Carrefours successifs



Flèches remplaçant les feux du système tricolore



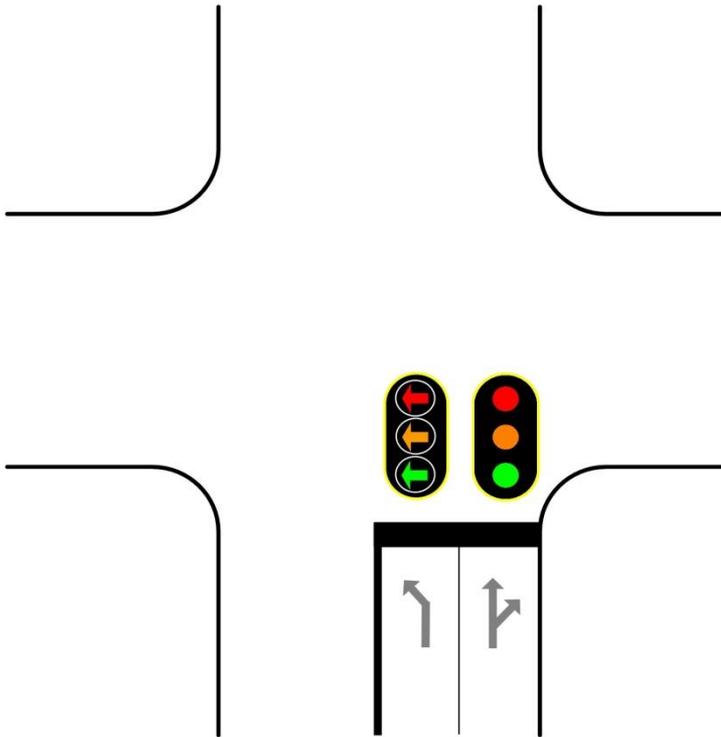
Feux à flèches : exemple de groupement



Feux à flèches : exemple sur portique



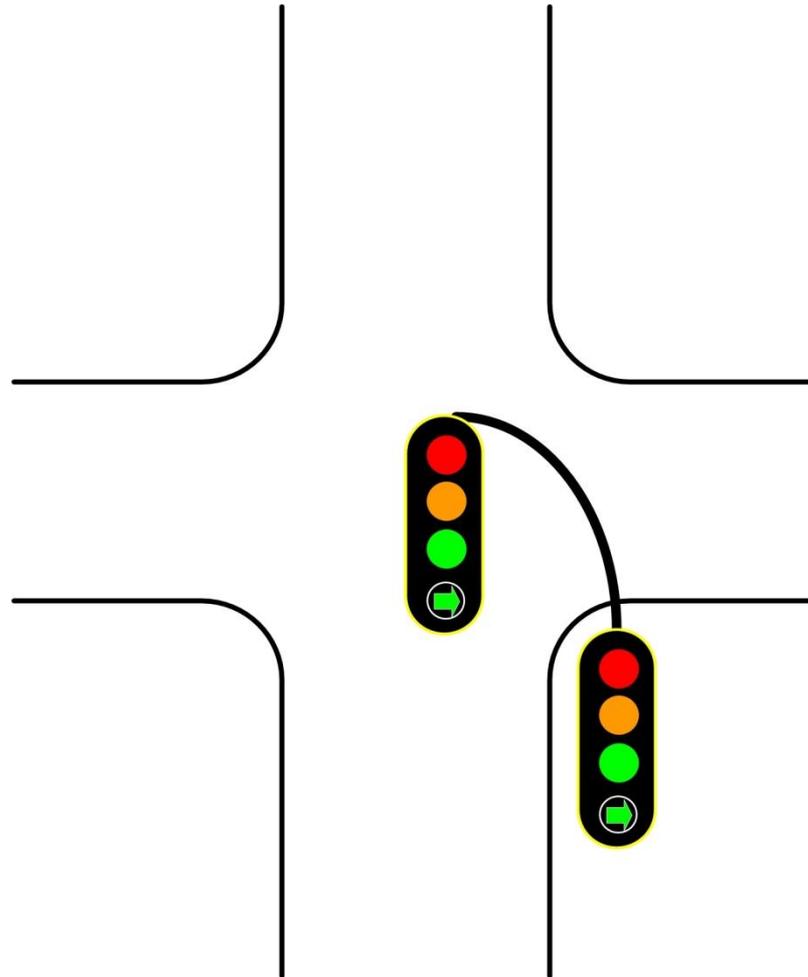
Feux à flèches combinés avec feux tricolores



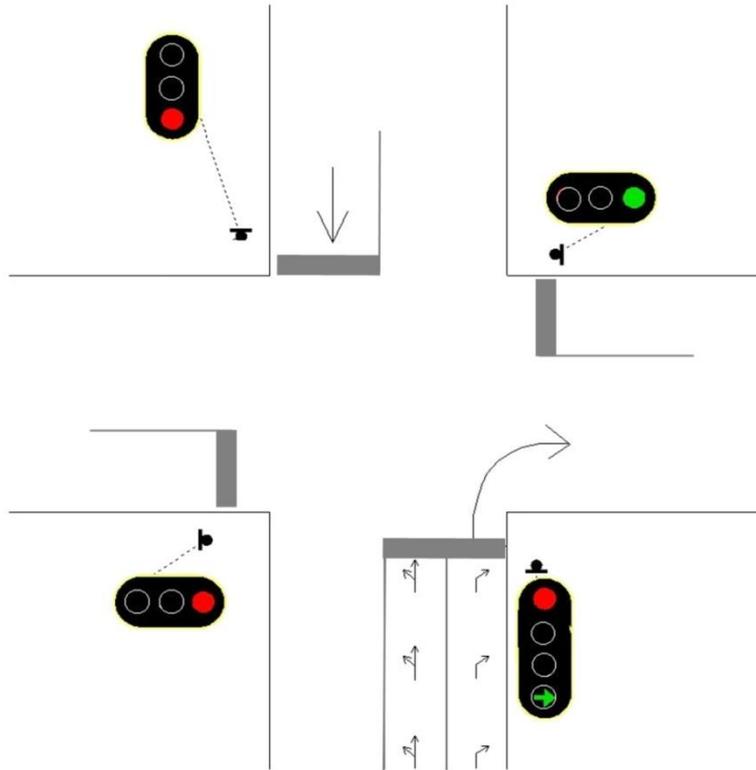
Flèche d'évacuation à gauche



Flèche verte supplémentaire



Exemple en carrefour



Croix répétant le feu placé à son verso



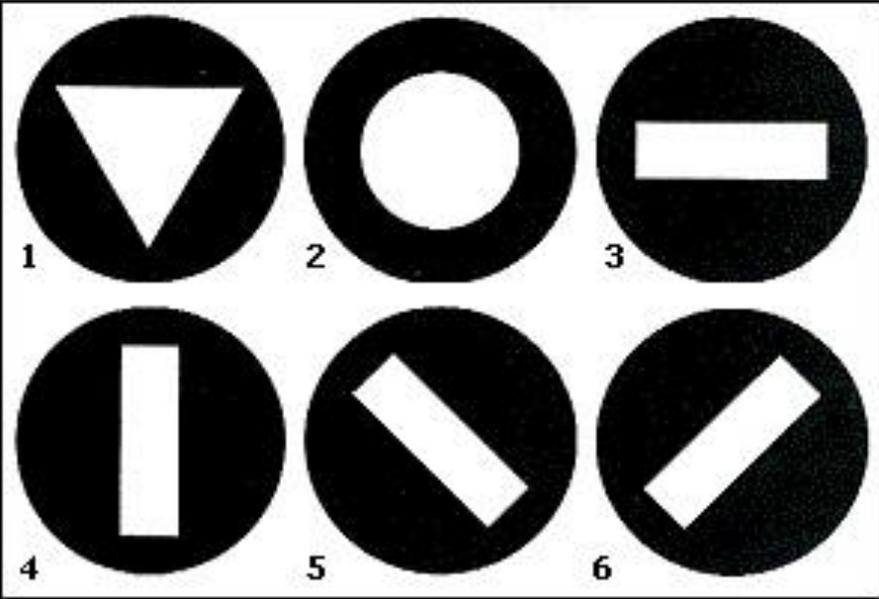
Feux pour cyclistes



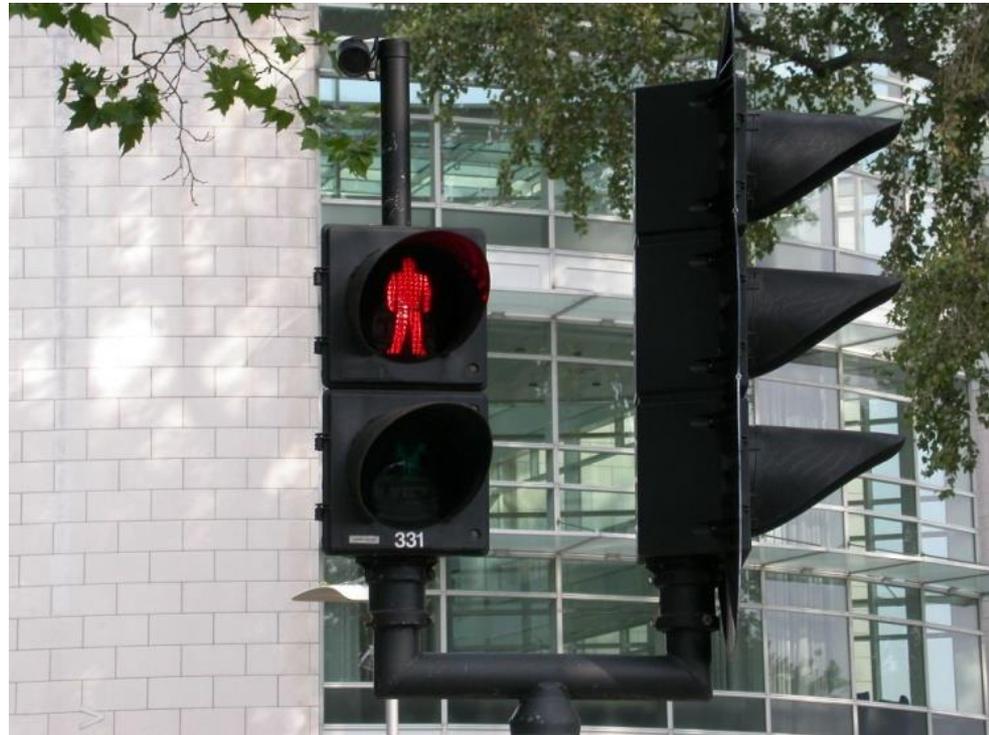
Feux placés au-dessus des bandes de circulation



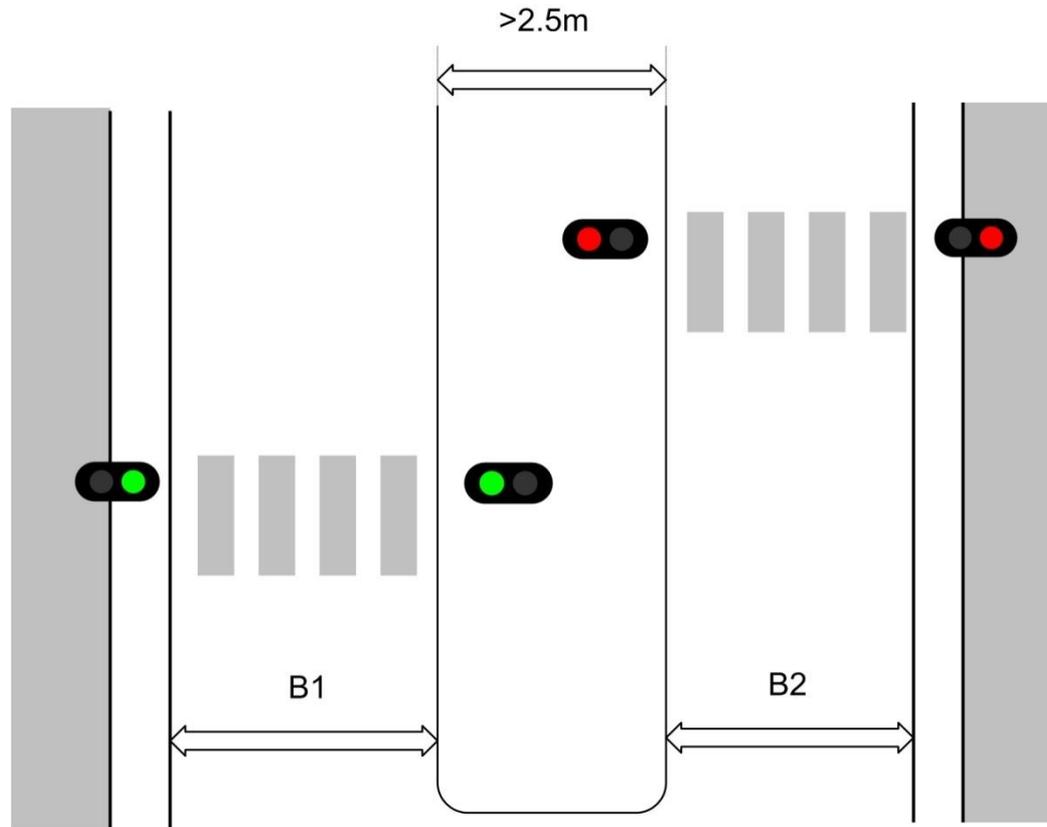
Feux spéciaux



Feux bicolores

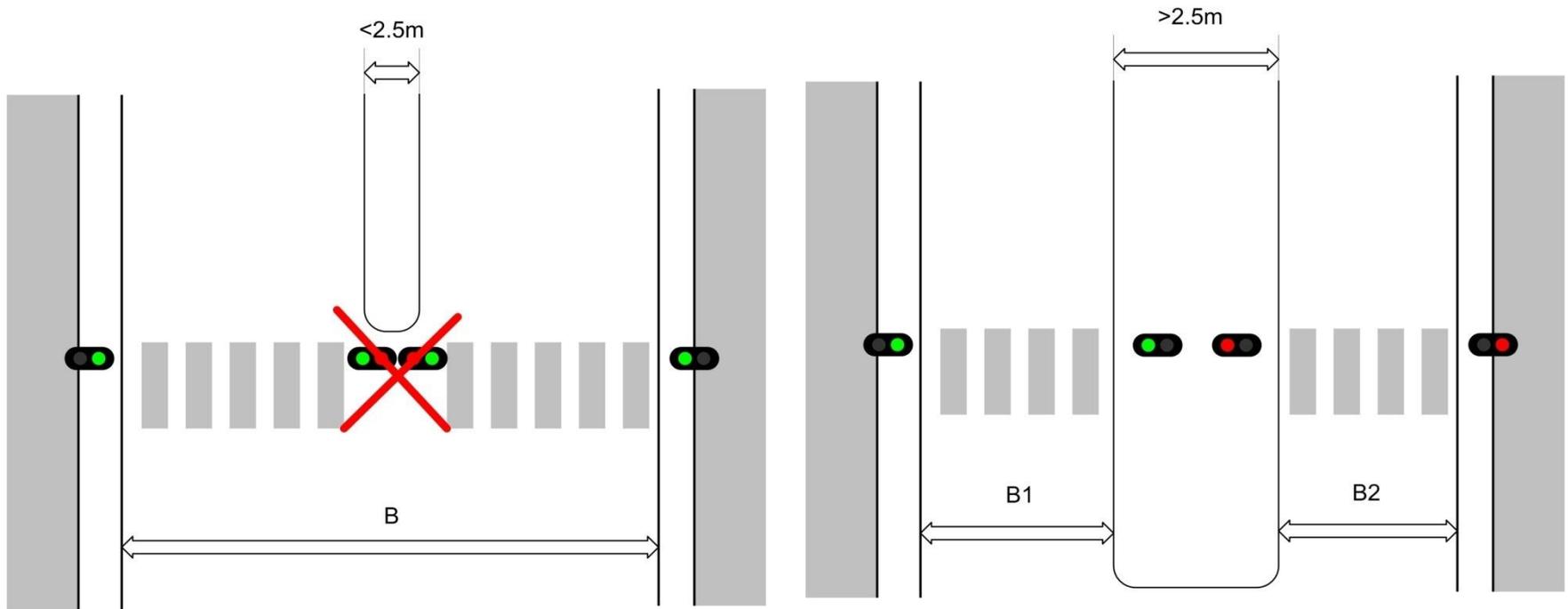


Feux bicolores avec berme centrale

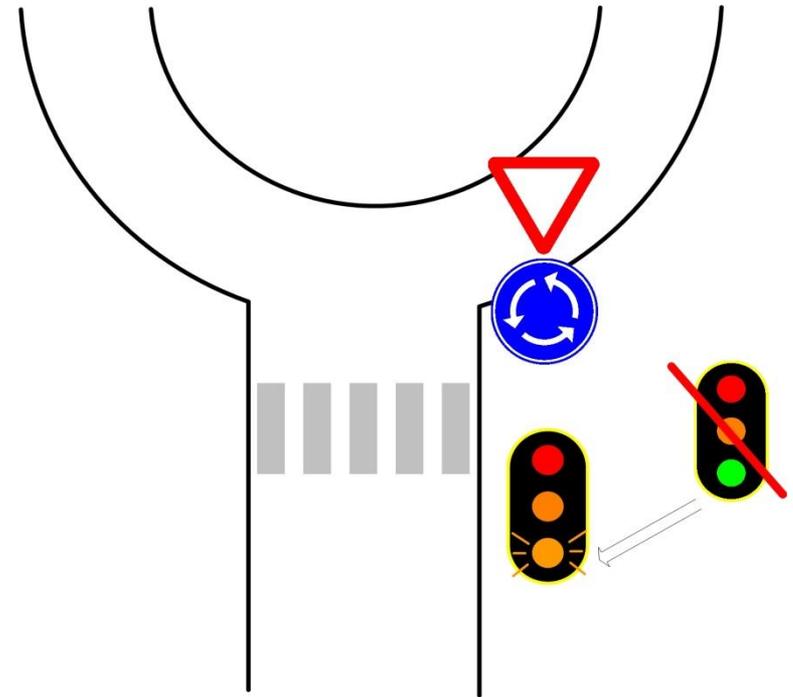
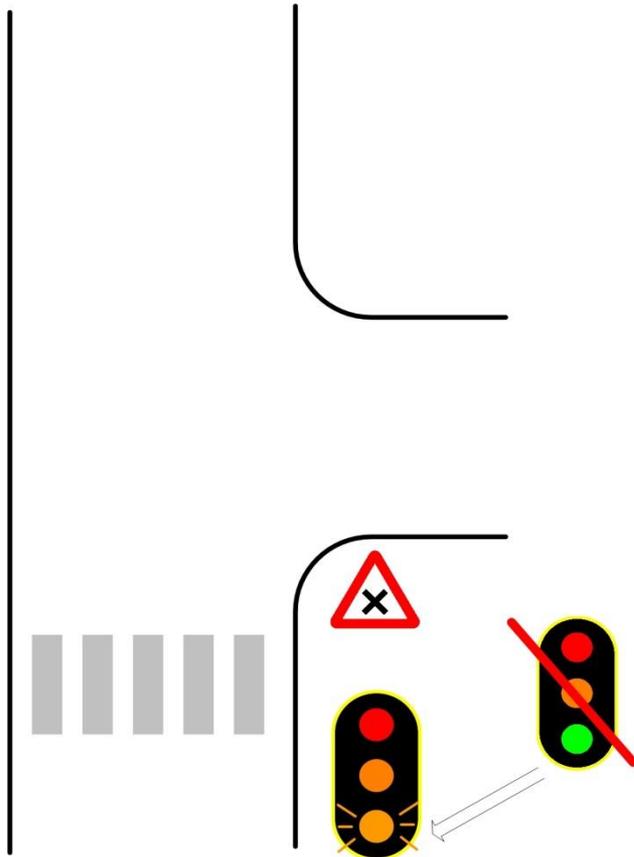


Feux bicolores avec berme centrale

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



Feu orange clignotant



Feux de chantier

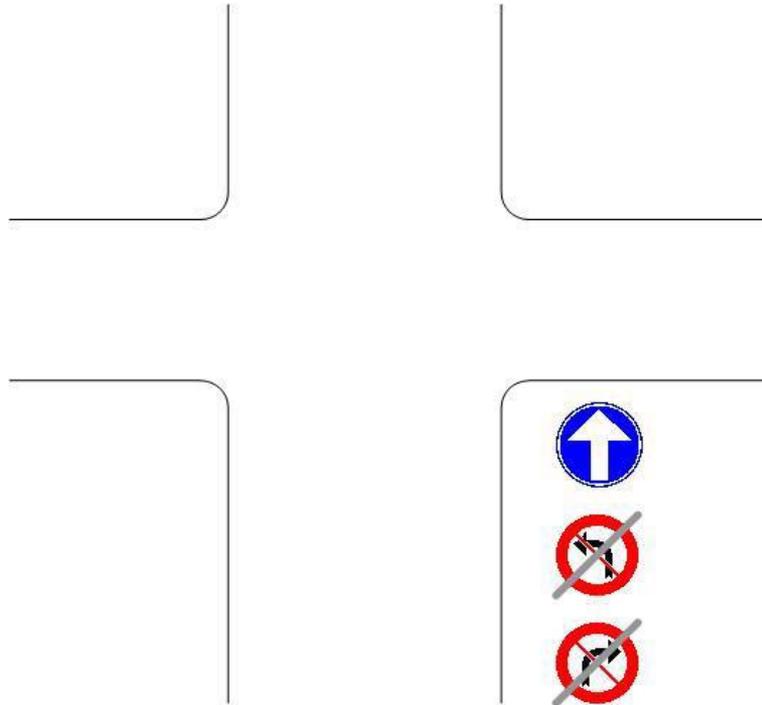


SIGNAUX ROUTIERS

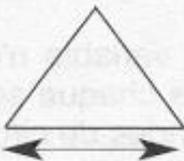
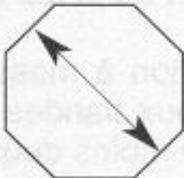
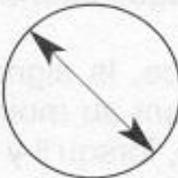
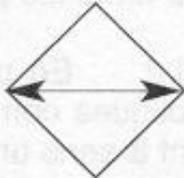
Ils doivent être réfléchissants ou à éclairage propre.



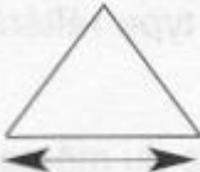
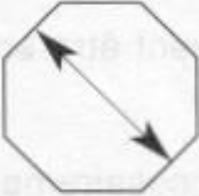
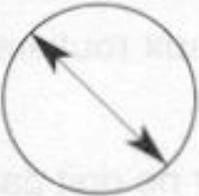
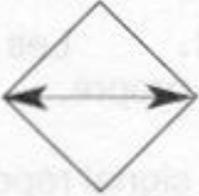
Deux signalisations ne peuvent donner à un même endroit une même information aux conducteurs.



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

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

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

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

Signaux à destination des cyclistes de dimensions réduites



Signalisation à message variable



Signalisation par bandes de circulation (F91)



Signalisation zonale

ZONE
de 9 à 12h

ZONE

ZONE

ZONE
5^t
5
EXCEPTE CHARGEMENT
ET DECHARGEMENT

ZONE
5^t
5
EXCEPTE CHARGEMENT
DECHARGEMENT

ZONE
5^t
5

ZONE
5^t
5

ZONE
P
Excepté riverains

ZONE
P
Excepté riverains

ZONE
P
Rappel

ZONE
P
Payant

2 mesures peuvent être appliquées sur un seul signal. Excepté la Zone 30

ZONE
5^t
5

ZONE
5^t
5

ZONE
5^t
5

ZONE
5^t
5

Exemple de zone 30 abords d'école



Remarque: ici un petit format !!!

Signaux auxquels on ne peut conférer la validité zonale



C1



C31a



C31b



C33



C47



E5

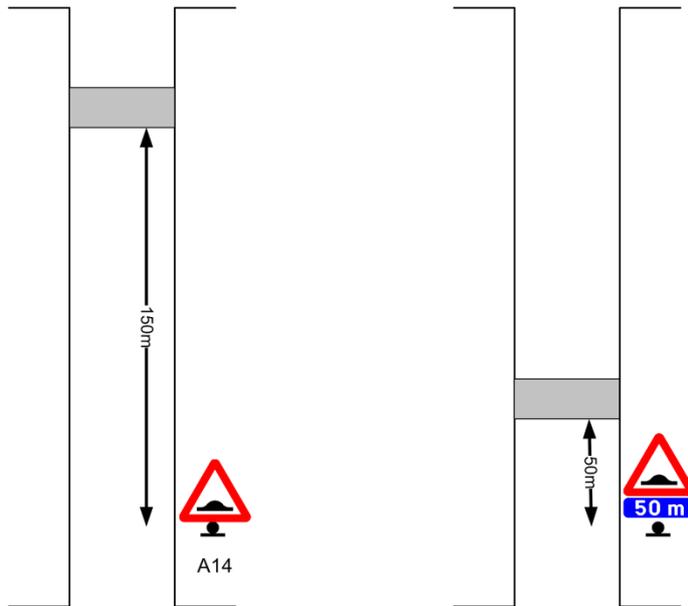


E7



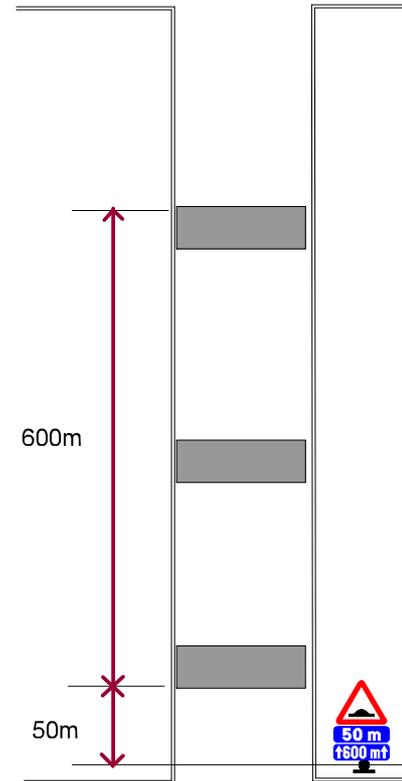
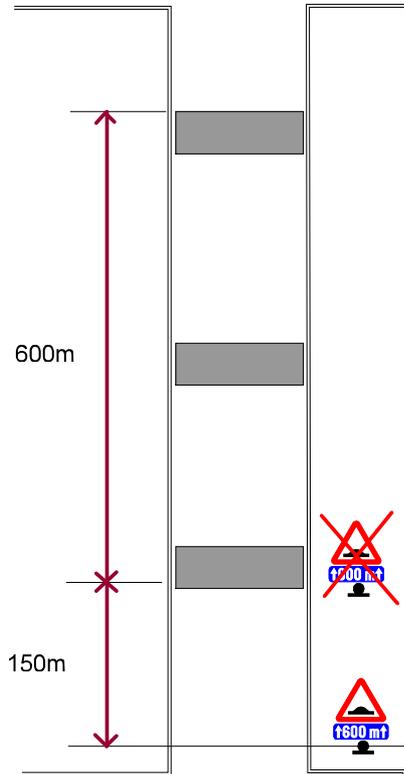
E11

Placement des signaux de danger



Ce qu'il ne faut pas faire

Comment éviter la répétition des signaux de danger ?



Excès de précision



Enfin de bons exemples !



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)

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 ?

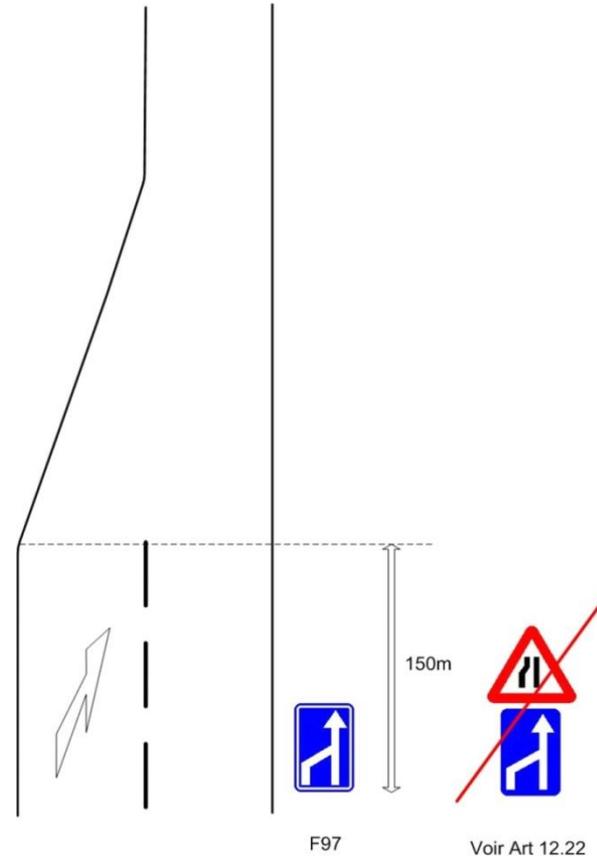


Pour ne pas multiplier la signalisation, on ne peut signaler les rétrécissements qu'à partir d'un mètre.

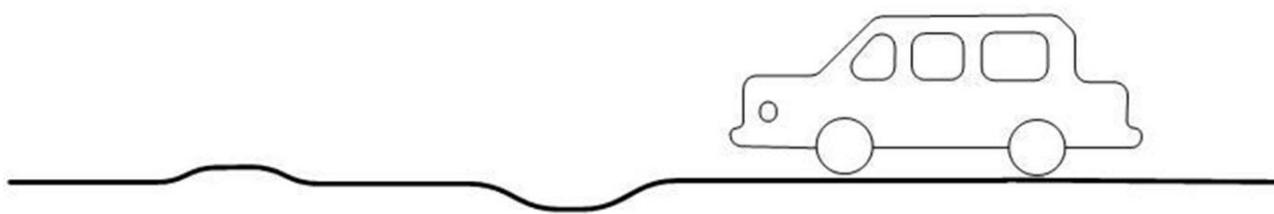
Par contre, on doit signaler les rétrécissements qui ont l'importance d'une bande de circulation, sauf dans les zones 30, résidentielles et de rencontre.



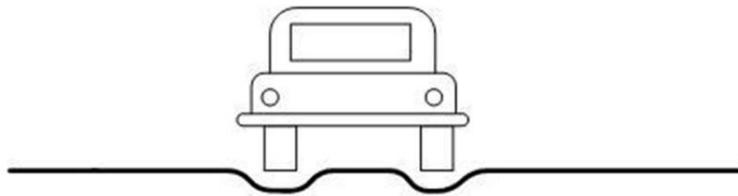
Usage du A7 avec additionnel type IX ou du F97 : options pour la simplicité



Signal A13 : pas pour toutes les déformations



Cassis ou dos d'âne.



Signal A14 : A ne pas confondre avec le A13



Dispositif surélevé

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.

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 faut 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 mis le signal A23 ou si le passage est protégé par des feux.



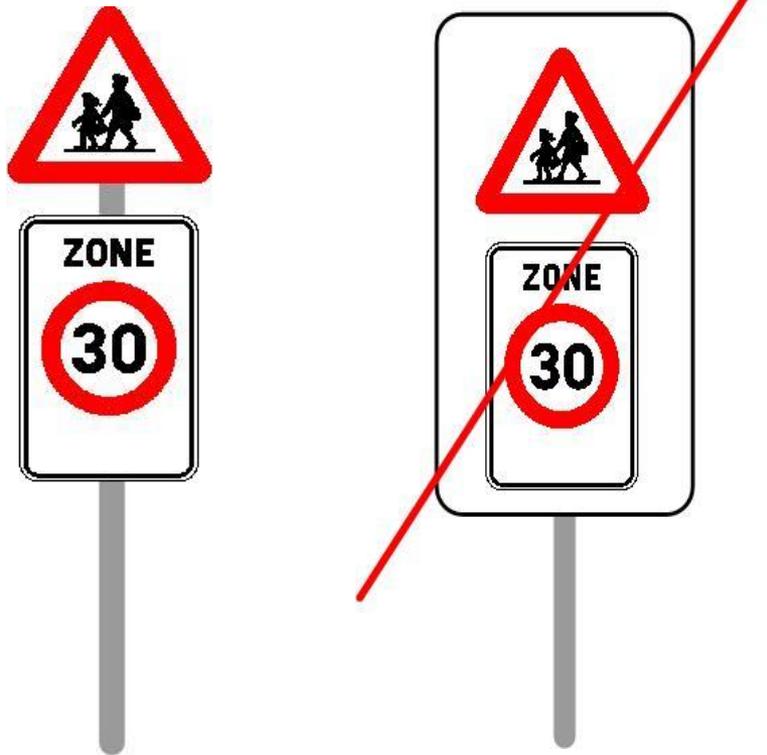
Signal A23 Endroit spécialement fréquenté par des enfants

Avec un A23, 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, lorsque les signaux lumineux de circulation ne sont pas visibles à distance.



Signal A35 Survol d'avions à basse altitude

Si ce signal est placé à l'approche de gros aérodromes, 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

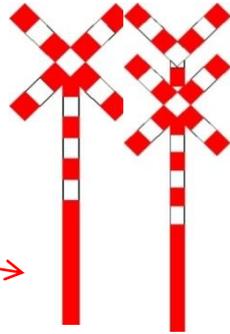
Ce signal (qui, rappelons-le, est un signal de danger) doit être placé à distance et non pas à l'endroit où la voirie redevient à double sens.

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 : le RAVeL



LES SIGNAUX RELATIFS À LA PRIORITÉ

B15



B1



B3



B5



B7



B9



B11



B13



a



b



c



d



e



f



g



B17



B19



B21



B22



B23

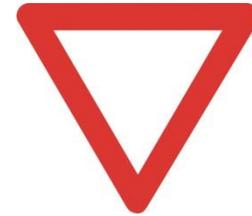
Les indices sont donnés à titre indicatif, ils ne sont pas repris dans le code de la route.

Signaux B1 B5 B3 et B7: Carrefours prioritaires

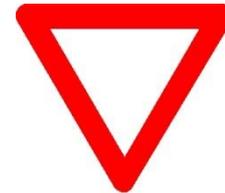
Il va de soi que, si un signal B15 est placé, des signaux B1 ou B5 doivent être placés dans les voiries latérales.

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

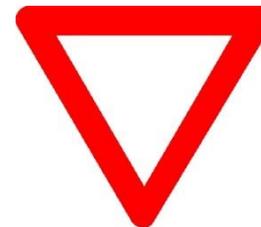


B3: Signal annonçant le signal B

200 m



B5: Marquer l'arrêt et céder le passage



B7: Signal annonçant le signal B5

STOP 150m

Utilisation du signal B9 pour les grands itinéraires

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

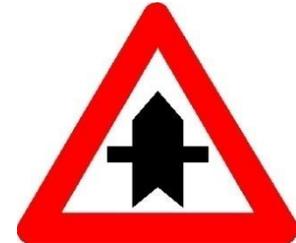
Signal B15 Priorité de passage

DEUX POSSIBILITES :

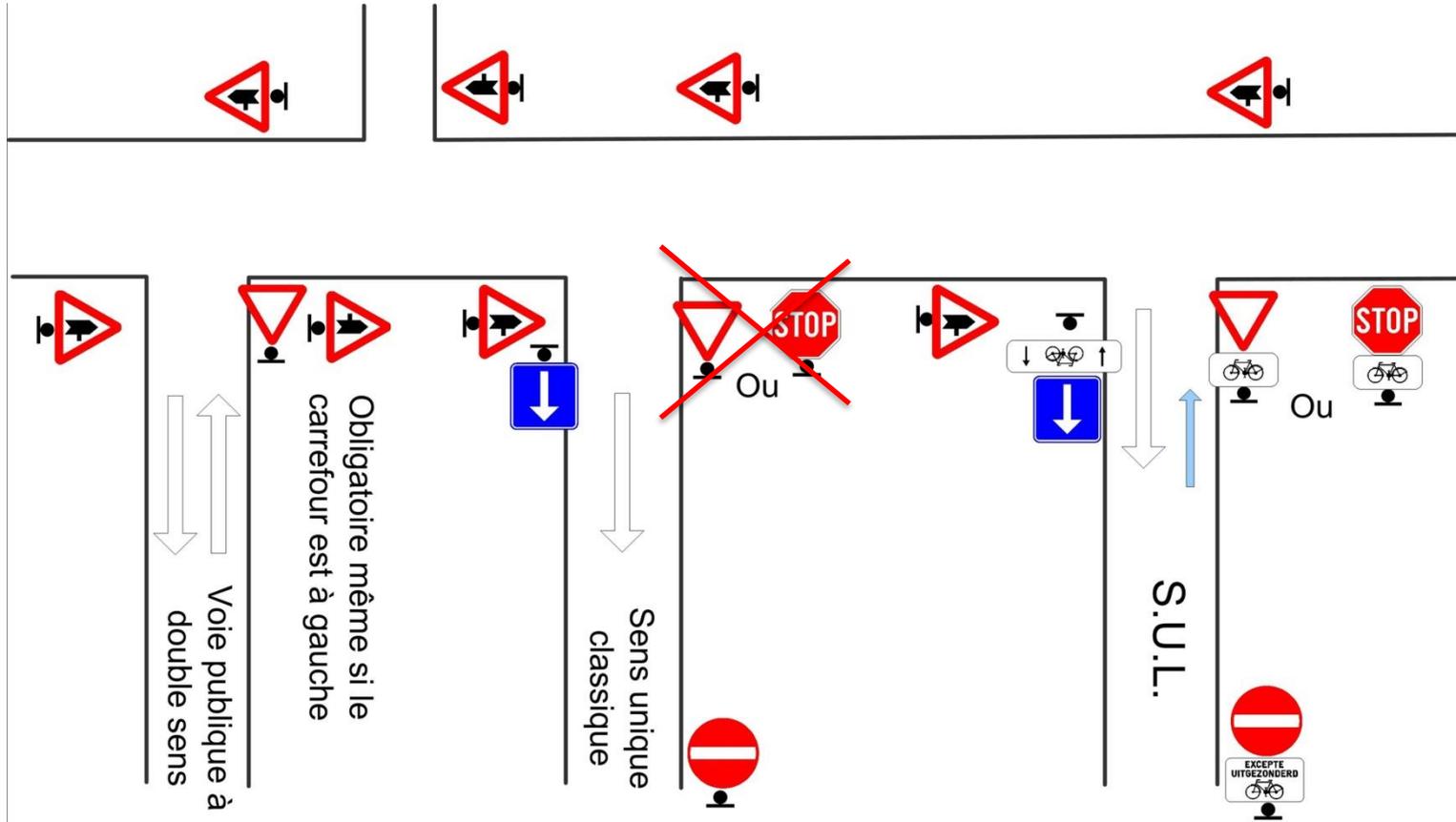
Utilisation du signal B15 pour les petits itinéraires ou les carrefours isolés

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

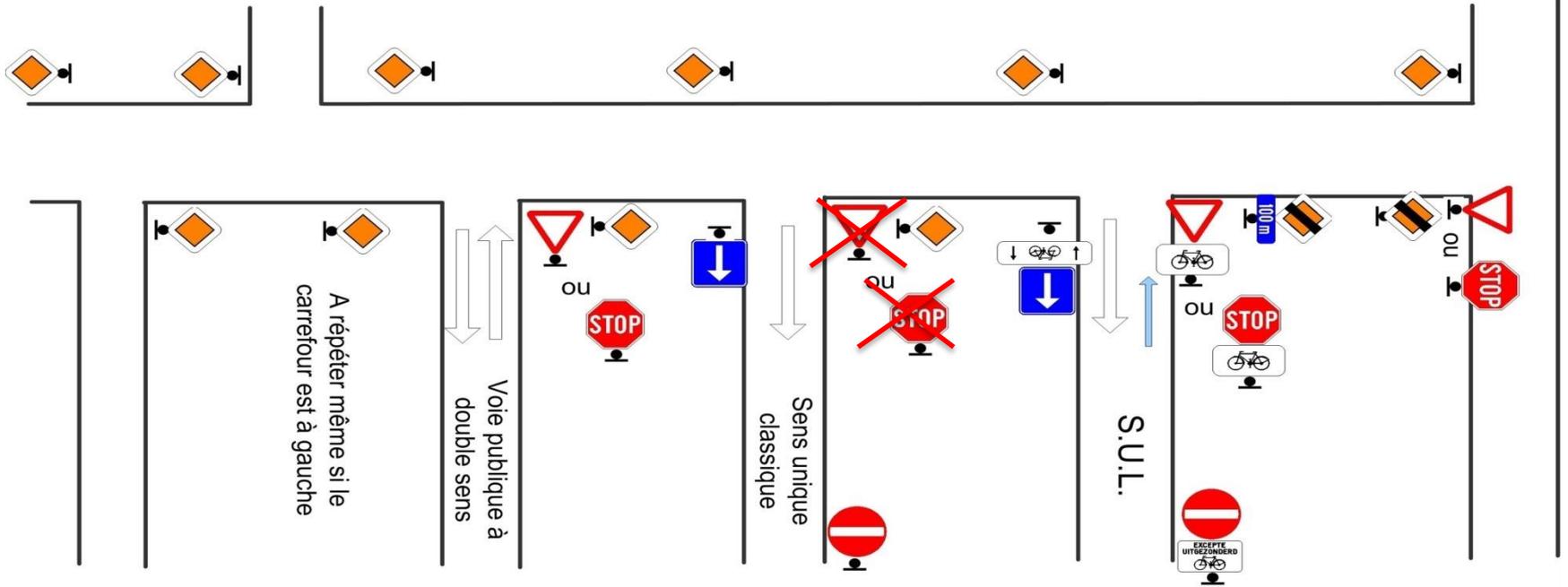
De part et d'autre de la flèche centrale, ce signal porte une ou plusieurs bandes latérales qui symbolisent les branches du carrefour que l'on va rencontrer.



Usage du B15



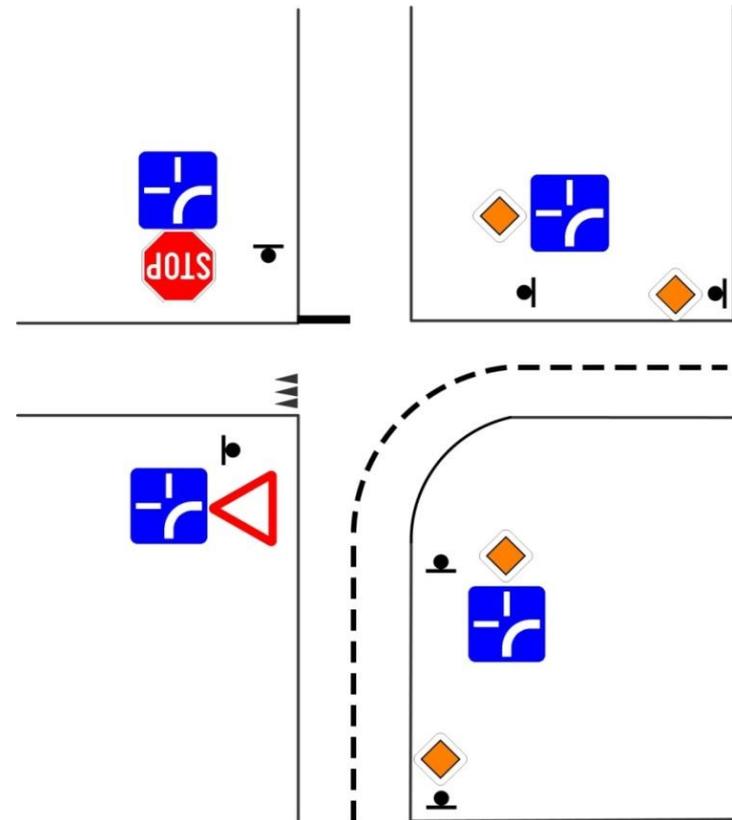
Usage du B9

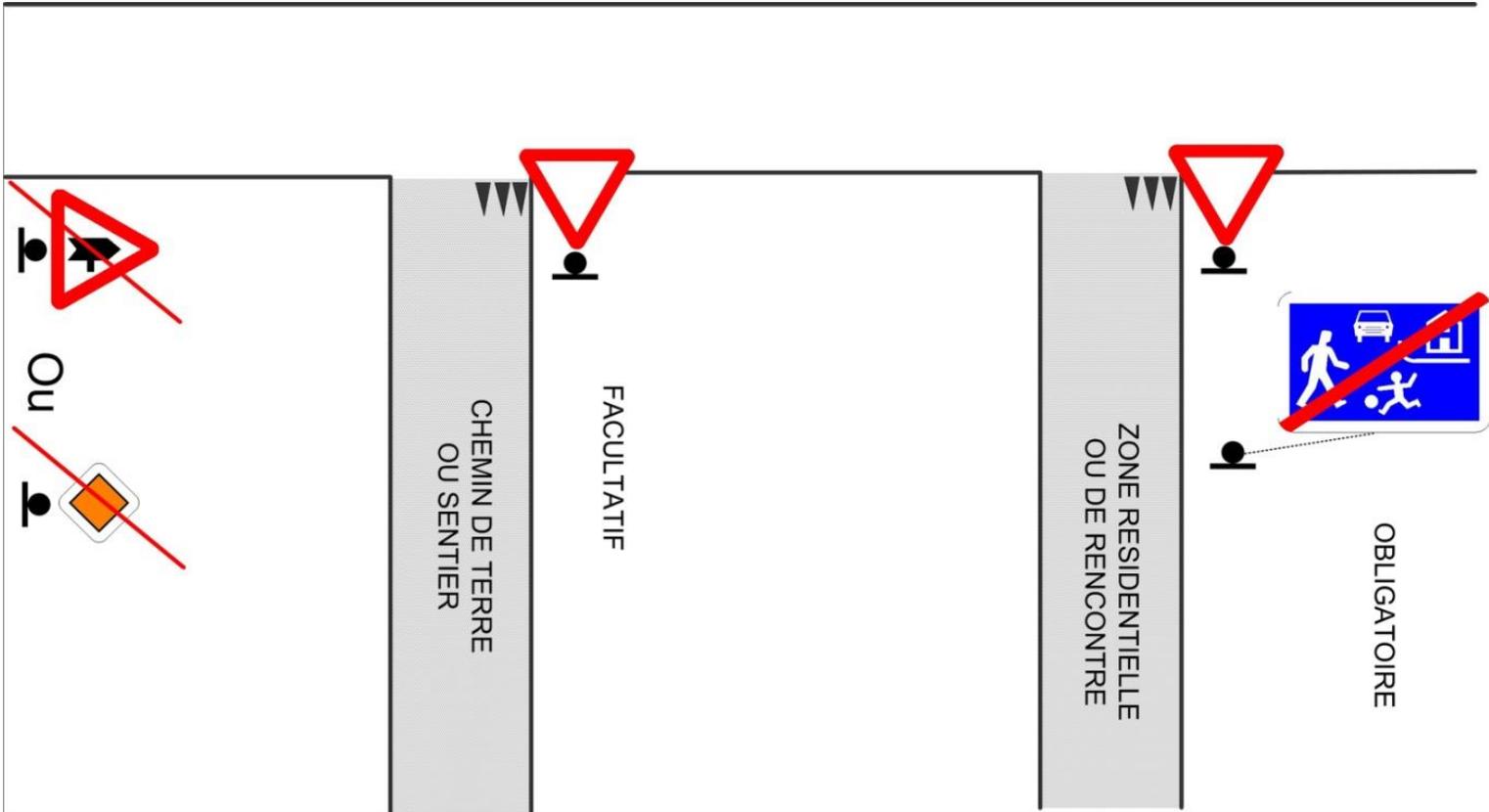


Cas particuliers

Usage de l'additionnel de type VIII

Pour faciliter l'écoulement du trafic dans certains carrefours, il est parfois nécessaire de rendre « une courbe » prioritaire car l'essentiel du trafic tourne à gauche ou à droite.

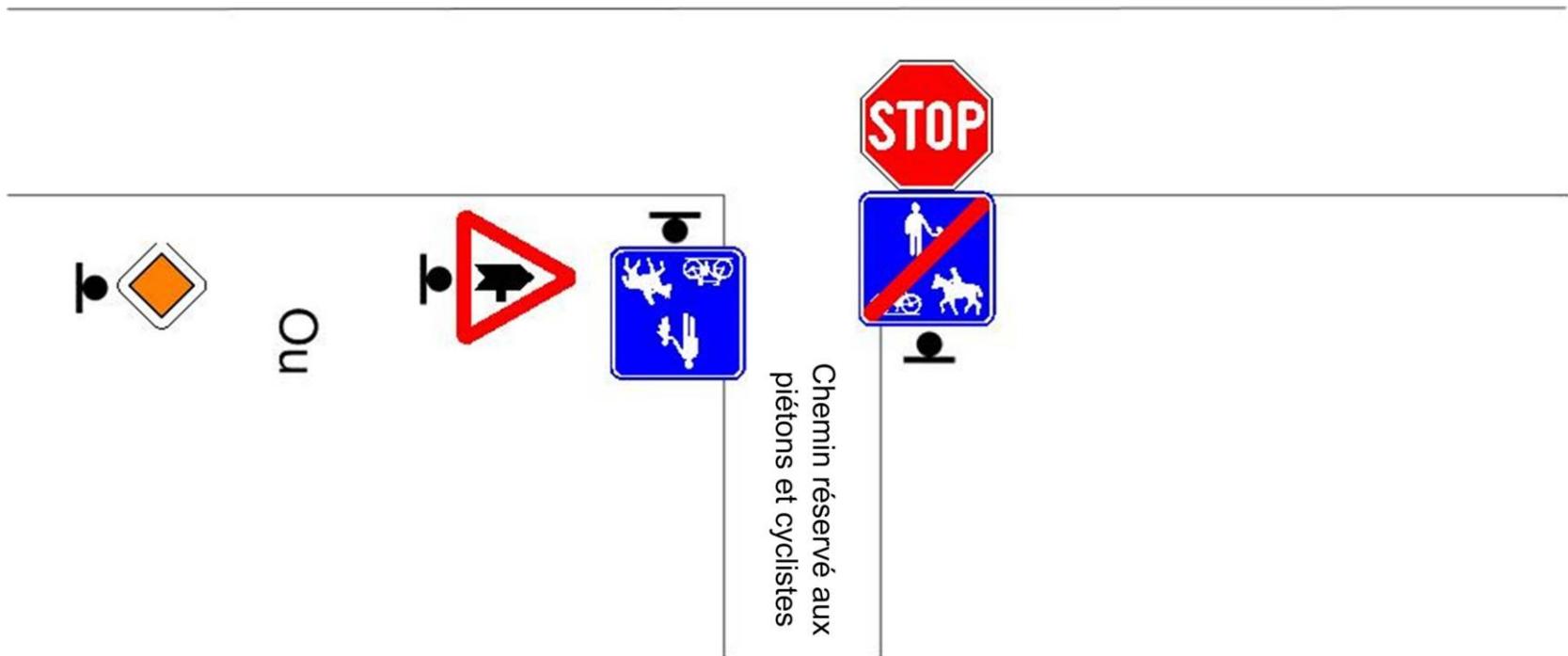




Exemple d'entrée dans un rond-point



Pourquoi le B15 est-il obligatoire dans ce cas ?

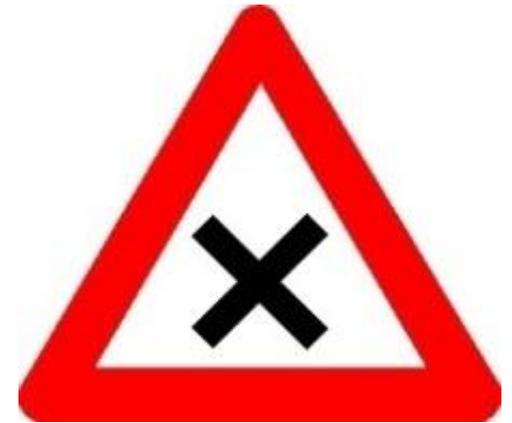


Signal B17: Priorité de droite

Le régime général, surtout sur les voiries communales, 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 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 certains problèmes particuliers.

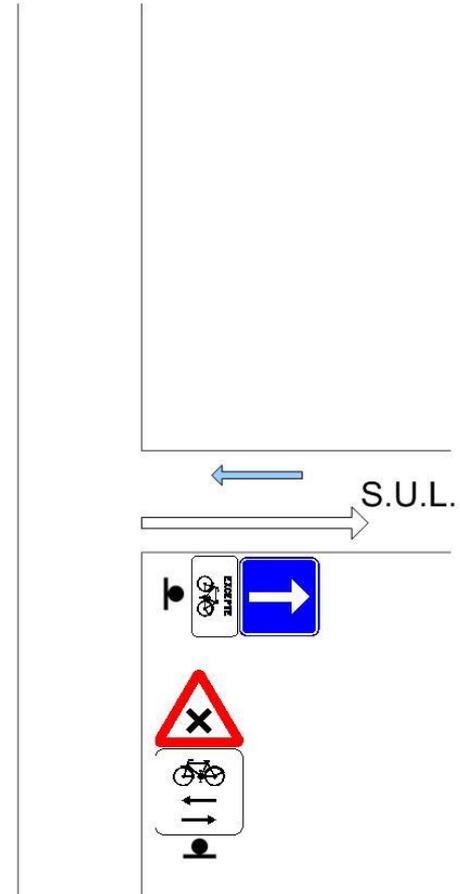
On ne place le signal que pour le conducteur qui rencontre la branche du carrefour à sa droite.

Le signal B17 peut éventuellement être rappelé au sol.

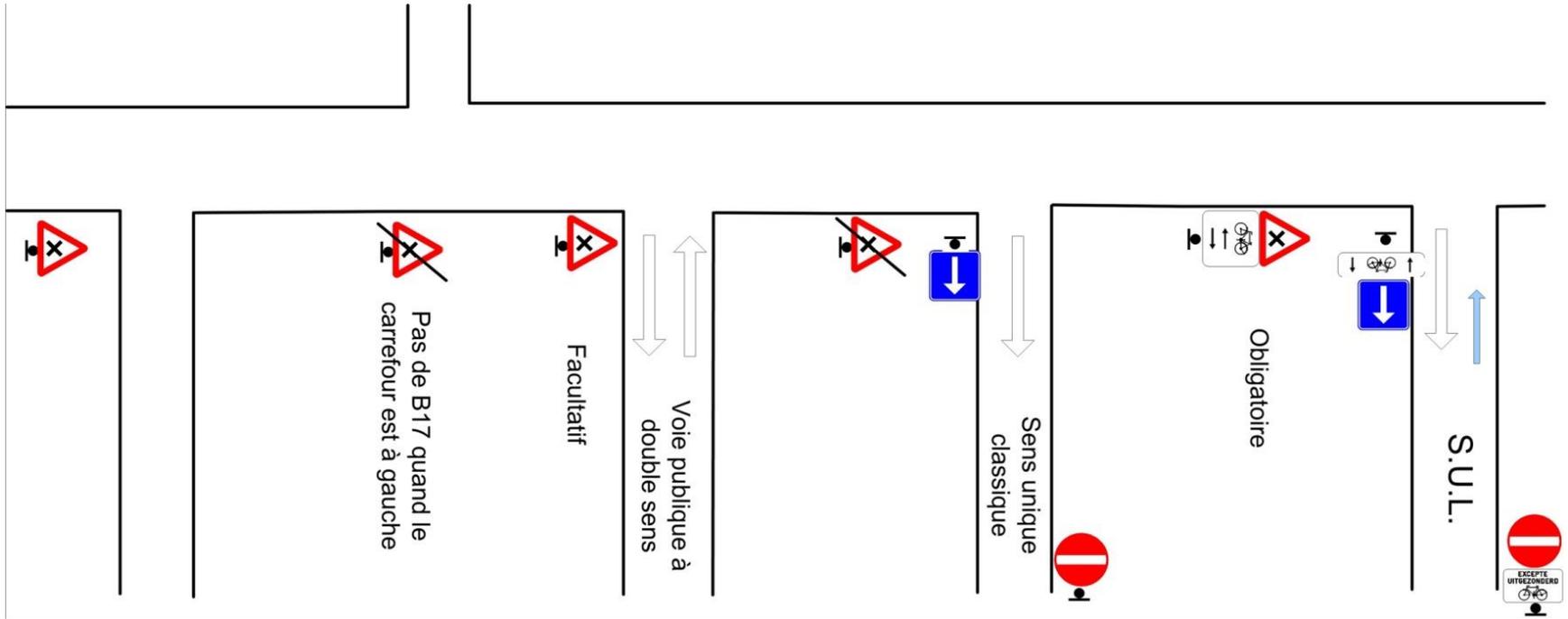
NB : Il doit s'agir d'un triangle **allongé** pour qu'il soit bien visible.



Signal B17 obligatoire en cas de SUL



Usage du B17



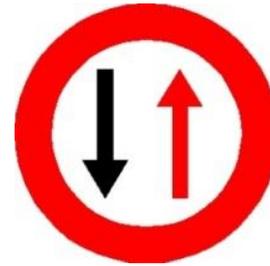
Signaux B19 et B21 Priorité de passage

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



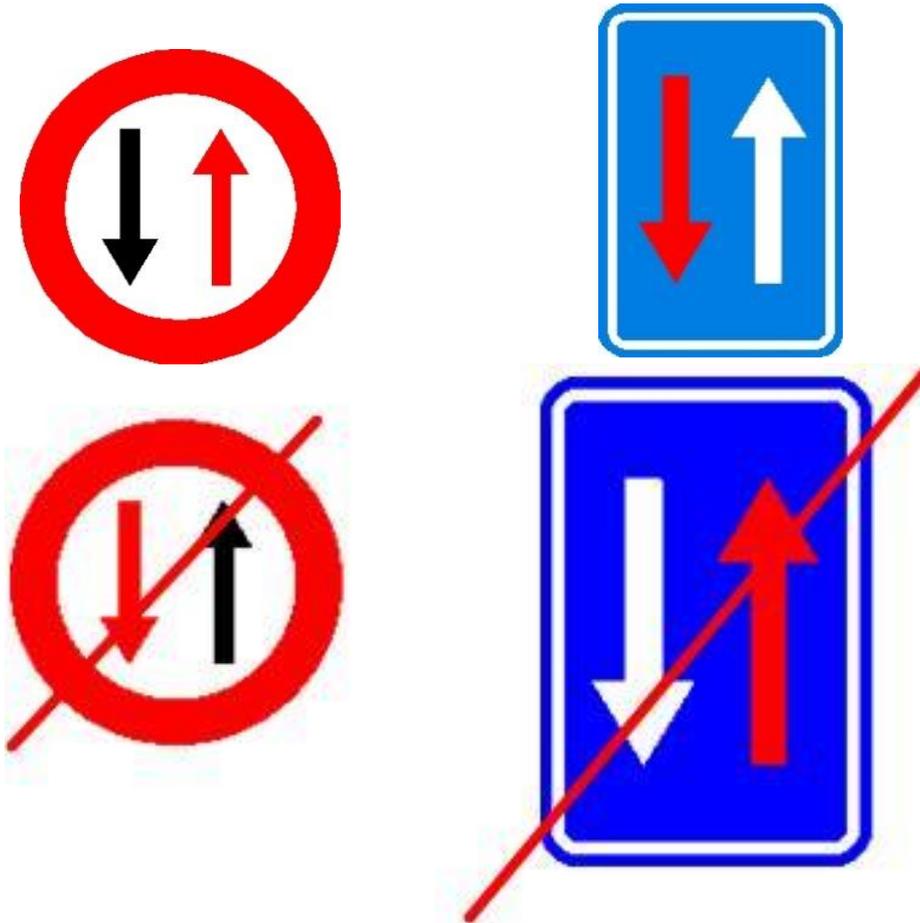
Si d'autres rétrécissements se situent dans la continuité de la rue, on alternera alors les priorités pour un meilleur ralentissement du trafic.

Il ne sert à rien d'utiliser ces signaux dans des tronçons étroits qui sont trop longs car les conducteurs ne s'aperçoivent pas suffisamment tôt ou alors sont engagés sans pouvoir réagir.

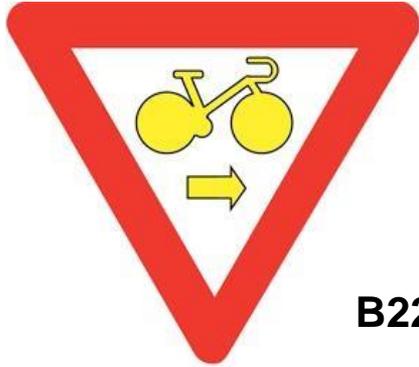
De la même façon, ces signaux ne seront pas placés si le code de la route règle la priorité, notamment si un conducteur est confronté à un obstacle de son côté.



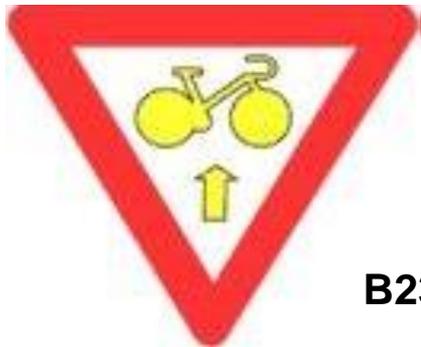
Ce qu'il ne faut pas faire avec la priorité de passage



Signaux B22 et B23



B22



B23

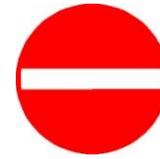


LES SIGNAUX D'INTERDICTION



Signal C1

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



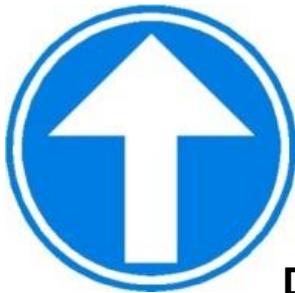
C1: Sens interdit pour tous conducteurs



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



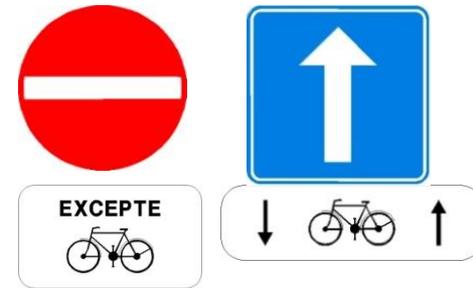
C31

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 et cyclomoteurs à deux roues



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.

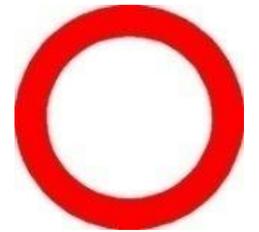
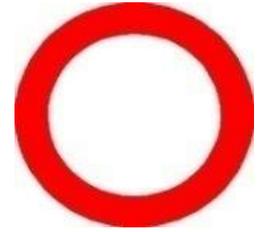
Si la voirie n'est pas suffisamment large, on pourra tracer des logos « vélos » et des chevrons en blanc.



Signal C3: Accès interdit, dans les deux sens à tous conducteurs

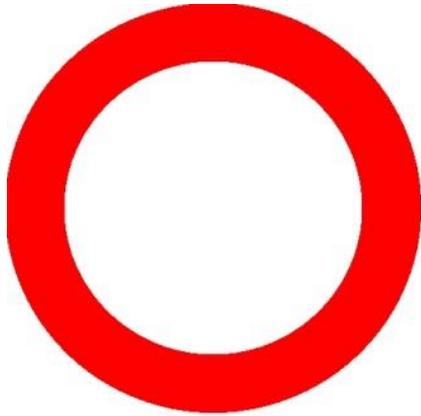
Comme ce signal interdit l'accès dans les deux sens, il doit être placé aux deux extrémités de la rue.

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

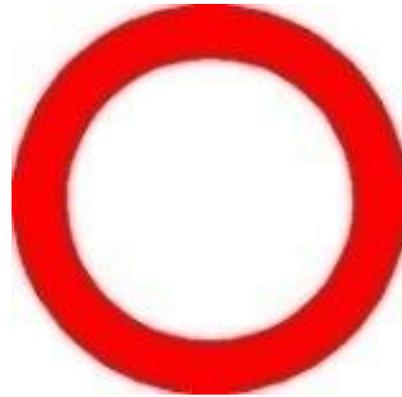


EXCEPTE
DESSERTE LOCALE

C3 Particularités



Rue réservé au jeu



RUE SCOLAIRE

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 aux TEC

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

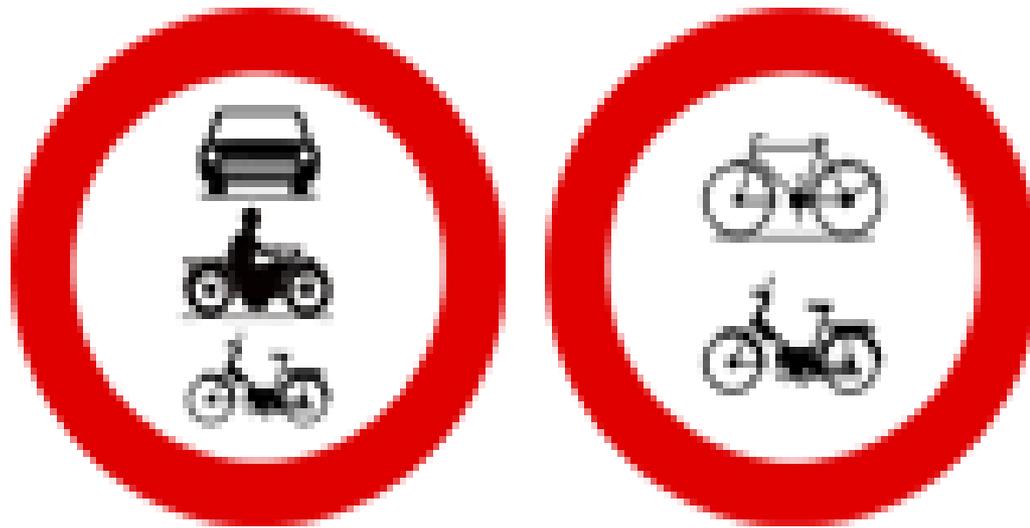
**C15**

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.

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



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 qu'un côté.



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.

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...

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 inflammables ou explosibles déterminées par les Ministres compétents en matière de transport des marchandises dangereuses.



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.

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 de nature à polluer les eaux déterminées par les Ministres compétents en matière de transport des marchandises dangereuses.



200m

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.



200m

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.



200 m

Signal C31

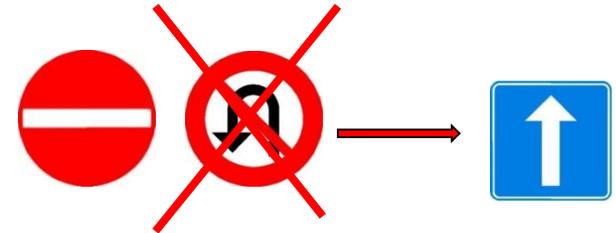
Ces signaux sont placés à proximité des carrefours et à une distance permettant au conducteur de prendre ses dispositions pour aborder l'intersection.



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 ne peut placer de tels signaux qu'avec 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

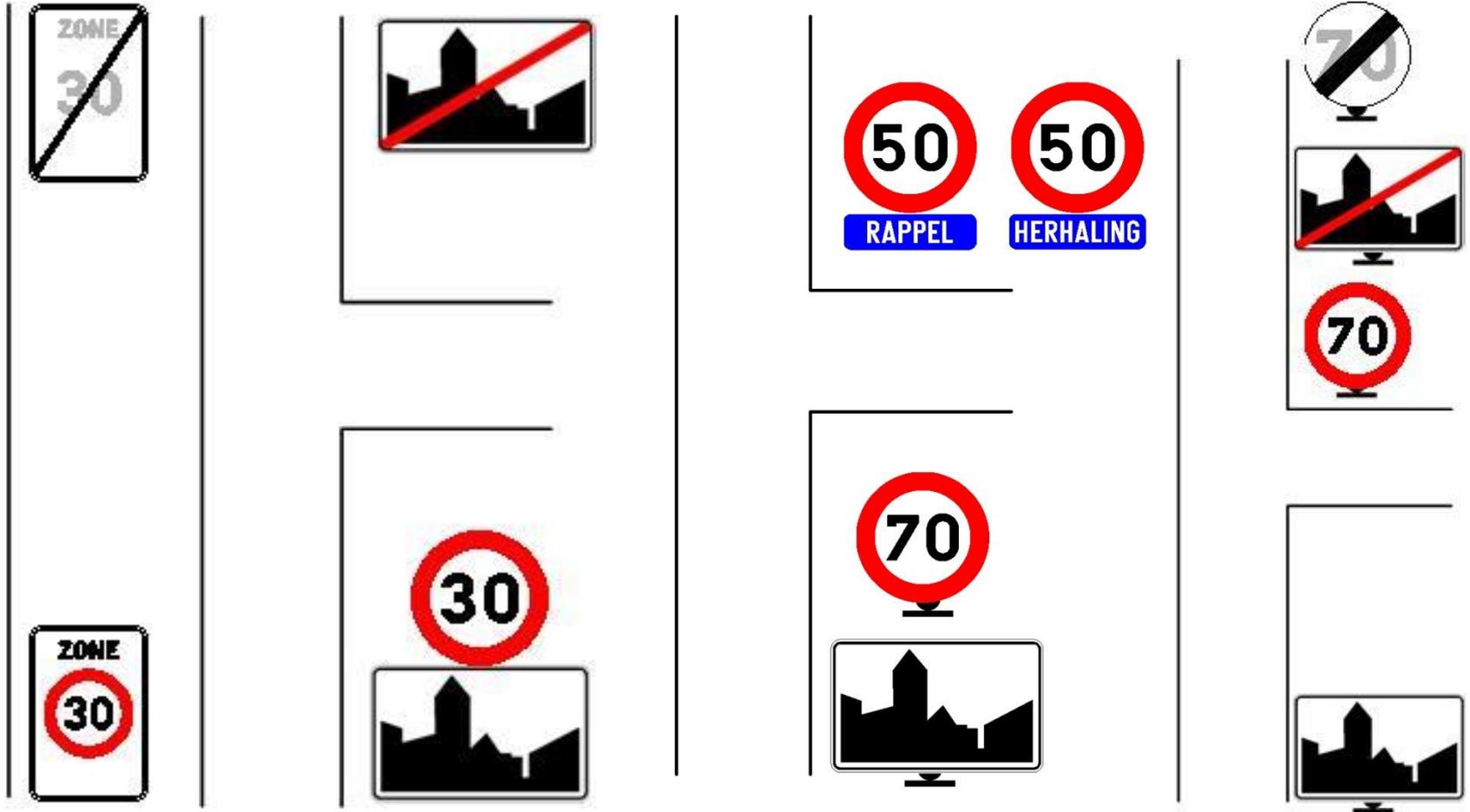
Mis à part pour les chantiers ou associé à une limitation de tonnage, une limitation de vitesse à 30 km/h doit passer par la création d'une ZONE 30 et non pas par le placement d'un signal C43 « 30 km/h »



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



Différentes applications du C43



Signal C45

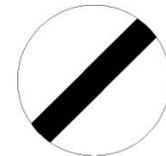
Ce signal n'est pas nécessaire si la limitation de vitesse s'arrête à un carrefour puisque ce dernier met fin à la mesure.



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

D1



a



ba



c



d



e



f

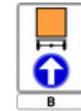
D3



a



b



D4



D5



D7

D9



a



b



D10



D11



D13

Les indices sont donnés à titre indicatif, ils ne sont pas repris dans le code de la route.

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.

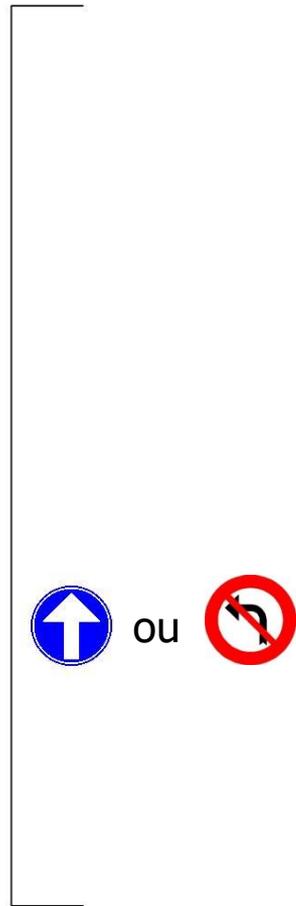
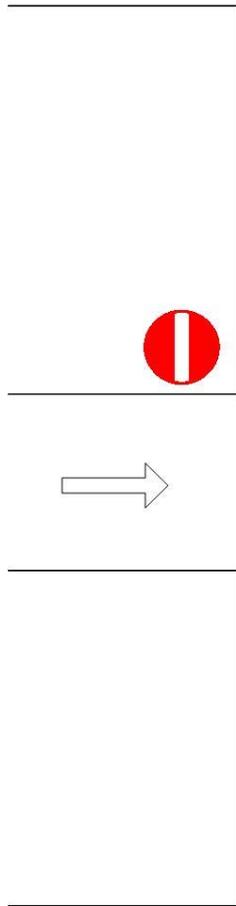
Signal D3



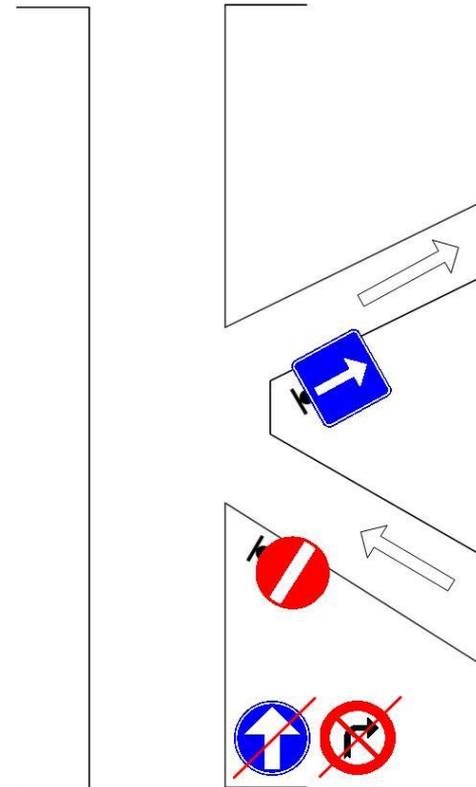
Obligation de suivre une des directions indiquées par les flèches.

D1? C31?

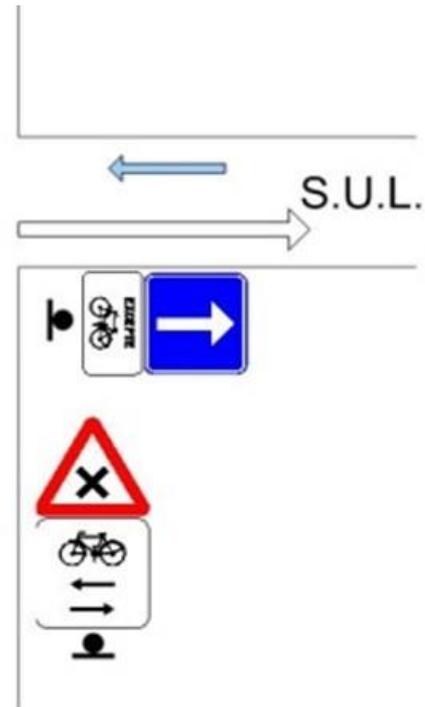
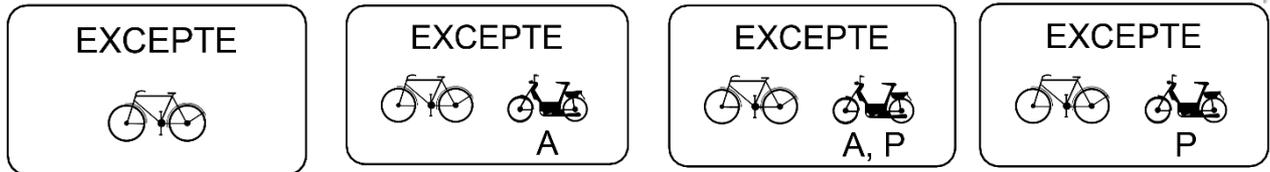
En fonction de la disposition des lieux



Cas particulier où il vaut mieux ne rien mettre



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.



Piste cyclable obligatoire



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 cet accotement une séparation doit être marquée entre les usagers (une ligne blanche continue de 0,1 m, une différence de revêtements, une séparation physique quelconque ou une combinaison).

Il sera placé comme le 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.

Son placement sera identique à celui du signal D7.

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



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

Tableau de synthèse

Type d'aménagement cyclable	Largeur utile standard (m)	Largeur utile minimale
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
F99a	3,00 m + 1,00 si piste cavalière	2,50 + 1,00 si piste cavalière
F99b	3,50m soit 2m pour les cyclistes et 1,50m pour les piétons + 1,00 si piste cavalière	En-dessous de 3,50m la signalisation F99a est préférable
BCS	0,90	0,70

(*) : 1.5m min. en agglomération en l'absence de trottoir et en cas de très faible fréquentation piétonne

(**) : partie cyclable + partie piétonne

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.

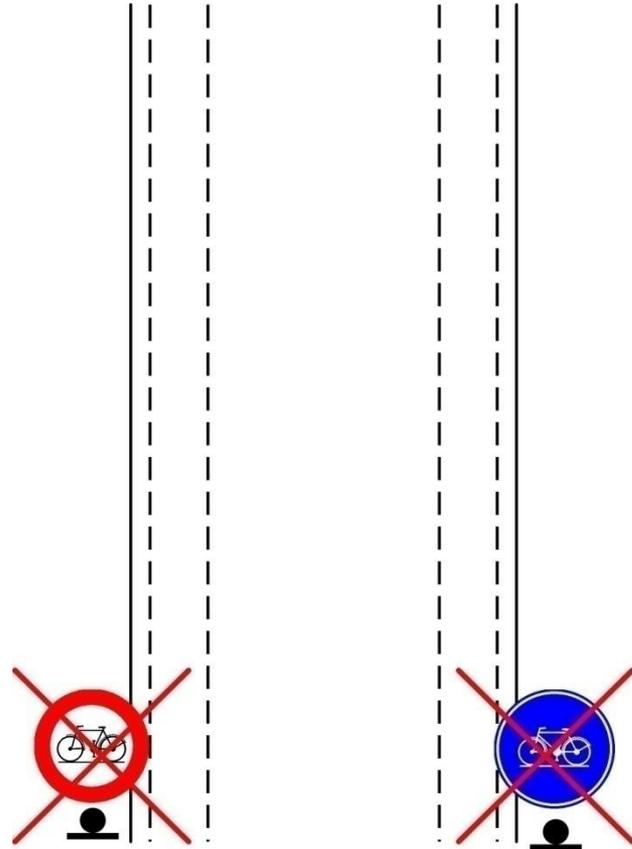
Signal D13

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

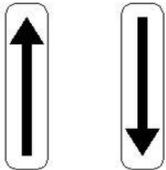


Chemin obligatoire pour les cavaliers.

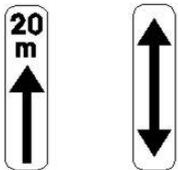
Mauvaise utilisation des signaux C11 et D7



LES SIGNAUX RELATIFS AU STATIONNEMENT



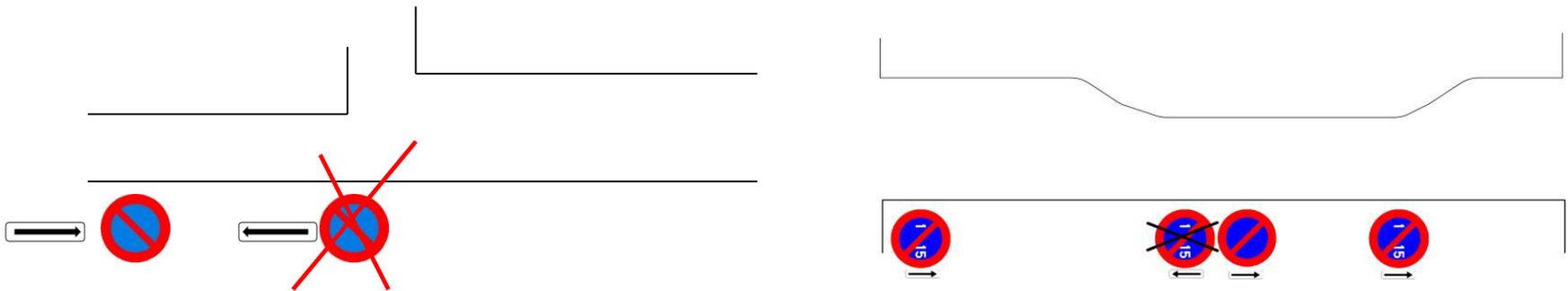
Les signaux de E1 à E9i **doivent être complétés** par des flèches s'ils sont placés le long de la chaussée.



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

REMARQUE IMPORTANTE

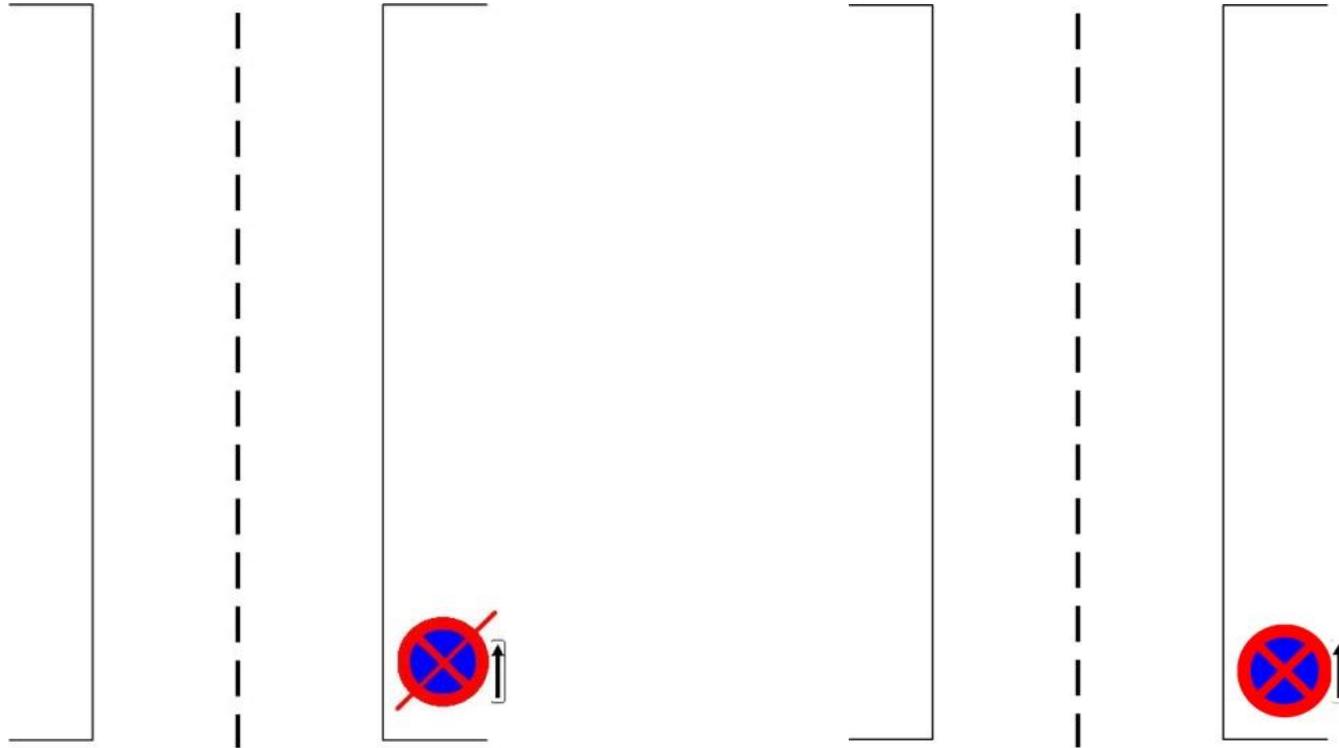
Une réglementation du stationnement peut se terminer avec la flèche noire vers le bas mais aussi avec un carrefour (même situé à gauche) ou une autre réglementation du stationnement.



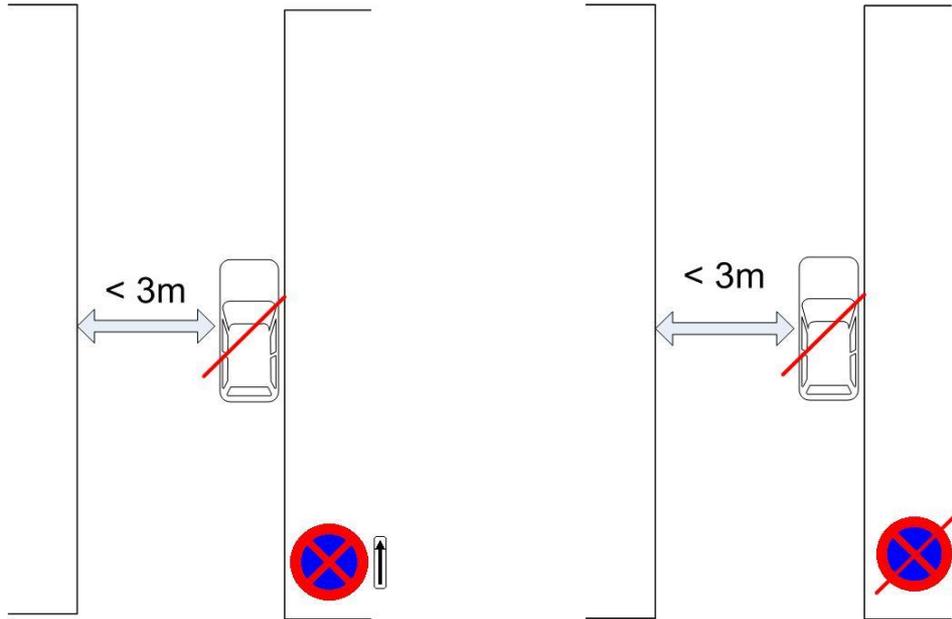
SURENCHÈRE DE SIGNALISATION →



Evitons l'installation de signaux inutiles !



Ne pas confirmer une règle existante



Signal E1

Ce signal permet l'arrêt pour charger et décharger.



Stationnement interdit.

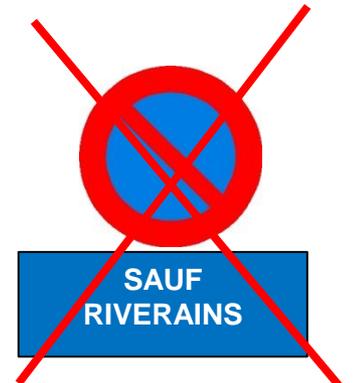
ATTENTION !

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.

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



Arrêt et stationnement interdits

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 « payant ».

Signal E9a



Stationnement autorisé

Divers usages du E9a

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



VEHICULES DE
POLICE

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 véhicule électrique « ventouse ».



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 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



La suite...



F50bis

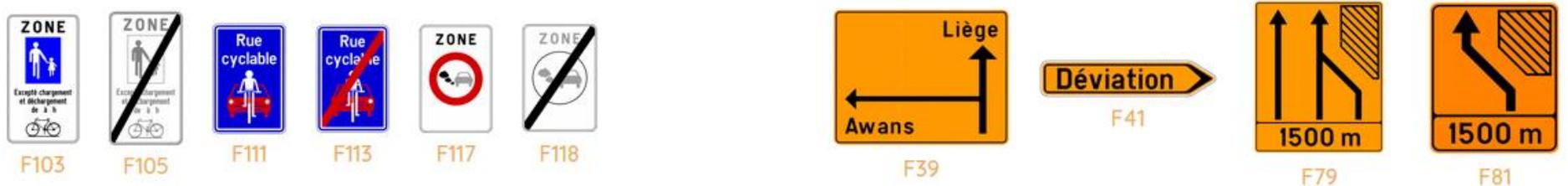
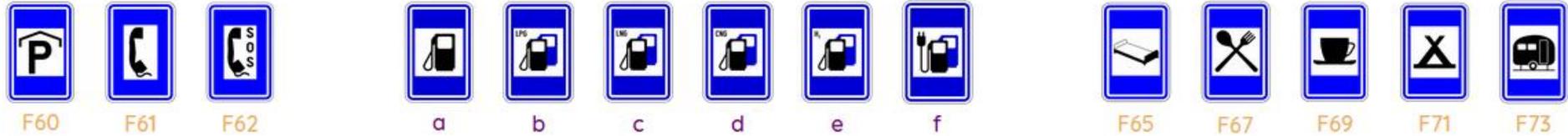


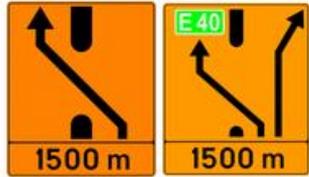
F51

F59

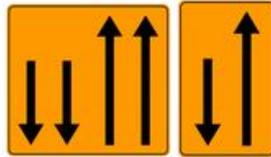


F63





F83



F85

Signaux d'indication spéciaux



Type Ia



Type Ib



Type Ic



Type IIa et IIb



Type IIc



Type IIId



Type III



Type V



X1



X2

Les indices sont donnés à titre indicatif, ils ne sont pas repris dans le code de la route.

Signaux F1 et F3



Ils sont placés aux endroits les plus appropriés.

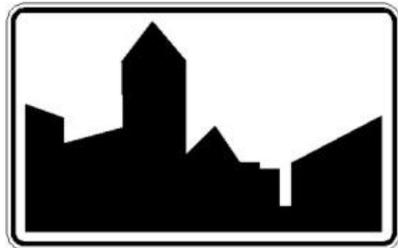
Tous les accès à l'agglomération doivent être « bouclés » par ces signaux et uniquement aux endroits où la voirie prend l'aspect d'une rue, donc pas en pleine nature...



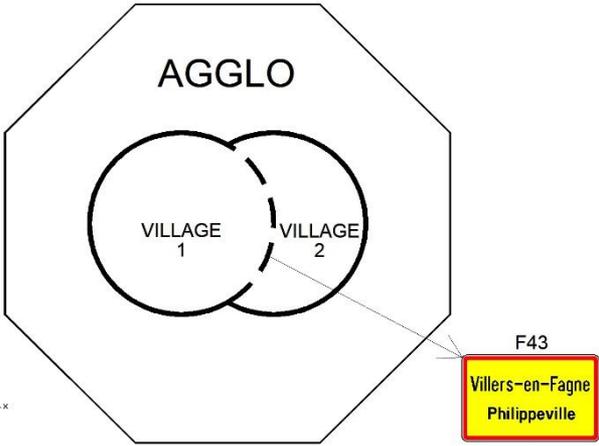
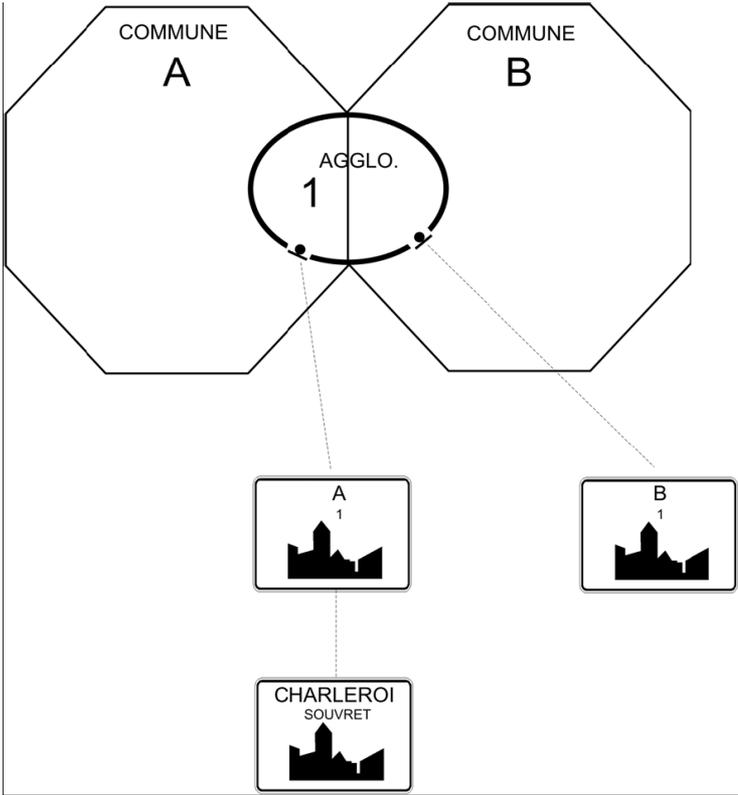
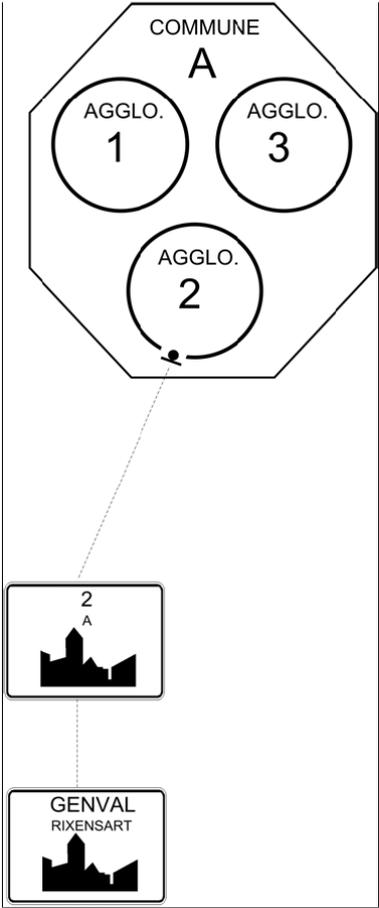
De même, les sorties des chemins « RAVeL » (F99) doivent être pourvues de ces signaux.



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

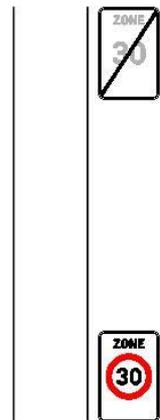
Il faut distinguer deux types de zones 30 :

La zone 30 « Abords d'écoles »



La zone 30 de quartier

Pour ce type de zone, il convient de prévoir au minimum un aménagement d'entrée.



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 être placés dans de simples rues ou quartiers résidentiels car ils doivent être réservés à des rues ayant fait l'objet d'aménagements spéciaux (pas de trottoirs, surélévations aux entrées, emplacements de stationnement tracés...).

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

ATTENTION

La sortie de la zone résidentielle ou de rencontre doit toujours être pourvue d'un signal B1 ou B5 combiné au signal F12b. Sauf si elle débouche dans une zone 30.

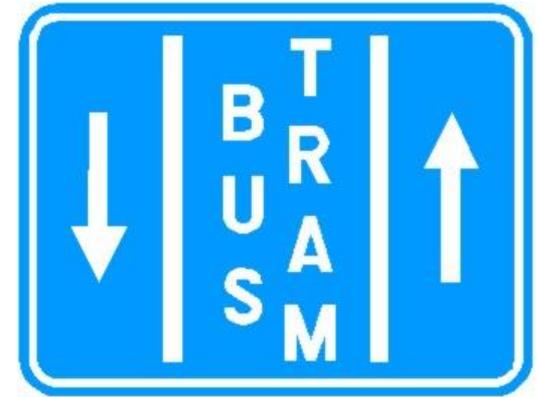
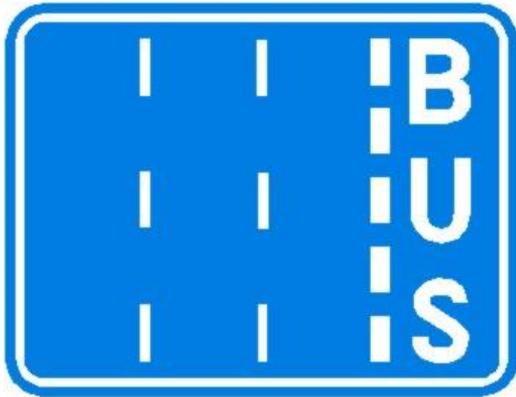


Début de zone de rencontre ou résidentielle



Fin de zone de rencontre ou résidentielle

Signaux F17, F18 et leur additionnel particulier



Signal F21



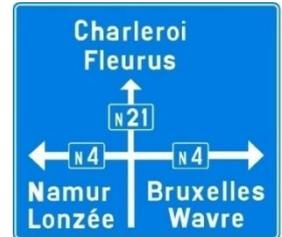
Passage autorisé à droite ou à gauche.

Ce signal vise généralement à permettre le contournement d'un îlot directionnel (ou d'un terre-plein) par les deux côtés.



Signaux F25 et F27 (signaux de préavis)

Ces signaux doivent être placés suffisamment tôt avant le carrefour, pour que l'utilisateur 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



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

Les signaux en forme de flèche comme le F33a sont placés à **distance** de l'endroit signalé 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 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 :

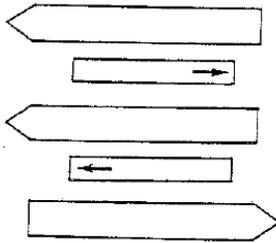
maximum 5 signaux de proximité et maximum 3 signaux à distance.

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

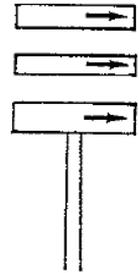
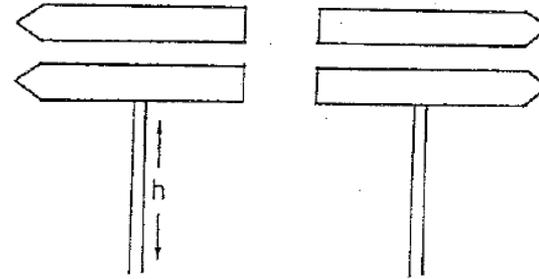
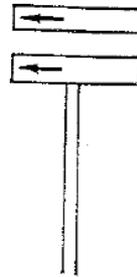


La disposition est également importante :

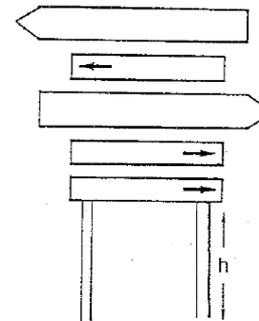
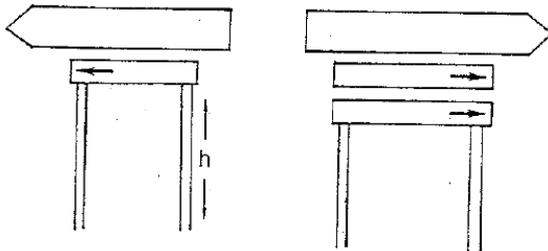
À proscrire



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.

Signal F43 Signal de localité



Braine L'Alleud

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

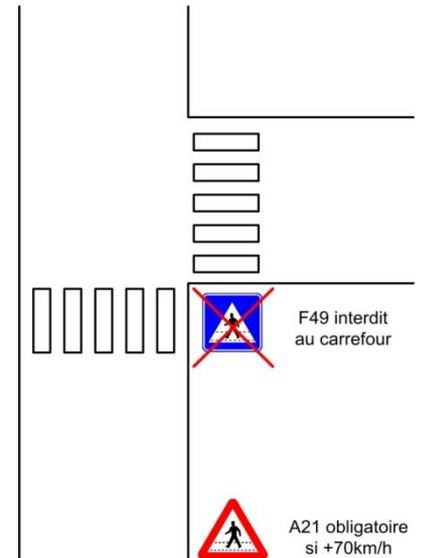
Signal F49 Passage pour piétons



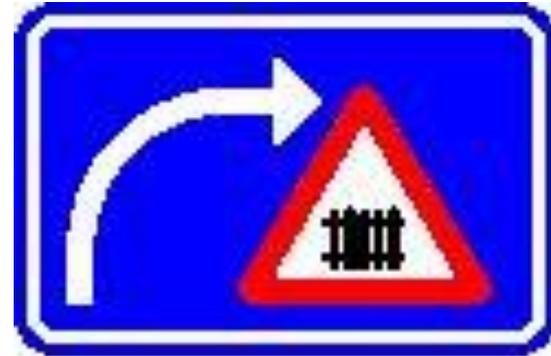
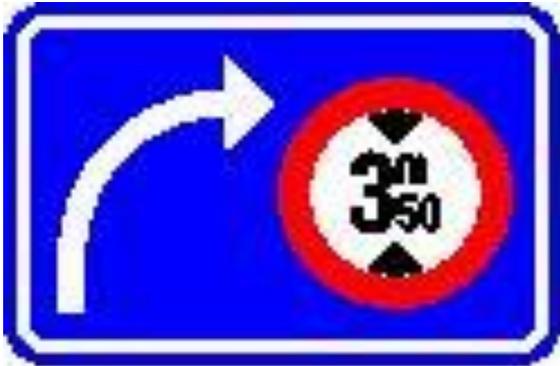
Ce signal ne peut être placé pour les passages situés dans les carrefours.

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 sur l'opportunité d'un tel passage à un endroit où on ne le voit pas.



Signaux adaptés F...bis



Exemple

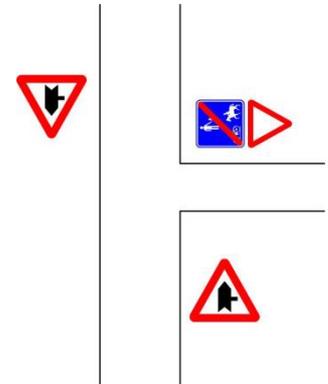


Signaux F99a et F101a



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

Le signal peut être adaptée en fonction de la ou des catégories d'usagers admises à y circuler. Ces signaux sont placés à tous les accès à ces chemins. Pour ne pas maintenir la priorité de droite aux carrefours dans lesquels ils débouchent, on placera généralement des signaux « Stop » ou « Céder le passage » à leurs sorties.



Pour signaler une traversée de « RAVeL » à distance, on placera des signaux A51 complétés par un additionnel.



Signaux F99 b et F101b



Chemin réservé à la circulation des piétons, cyclistes et cavaliers, avec l'indication de la partie du chemin qui est affectée aux différentes catégories d'utilisateurs.

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

Un marquage (ou une différence de revêtement) doit être réalisé pour matérialiser clairement la séparation entre les usagers.

Signaux F99c et F101c



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

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

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.

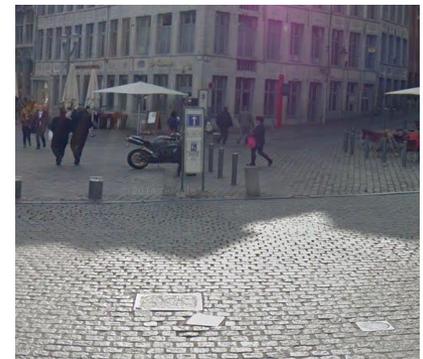
Ces signaux sont placés à tous les accès de la rue piétonne. Ils sont placés à droite et peuvent être répétés à gauche.

Les usagers qui ont accès à la zone piétonne sont indiquées 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 – F113

Début d'une rue cyclable



Fin d'une rue cyclable



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



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 ce n'est pas la chaussée.

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)



Ligne 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



Bande pour bus

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



Site spécial franchissable

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.

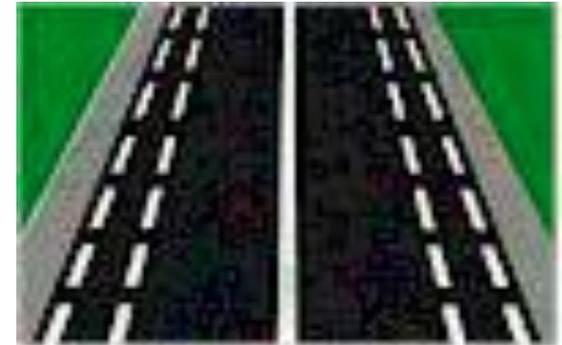


Piste cyclable marquée

Marquage :

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

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.

Remarques :

Le cycliste est prioritaire sur ce marquage.

Attention ! On n'utilise pas un signal C11 pour mettre fin à une piste cyclable.

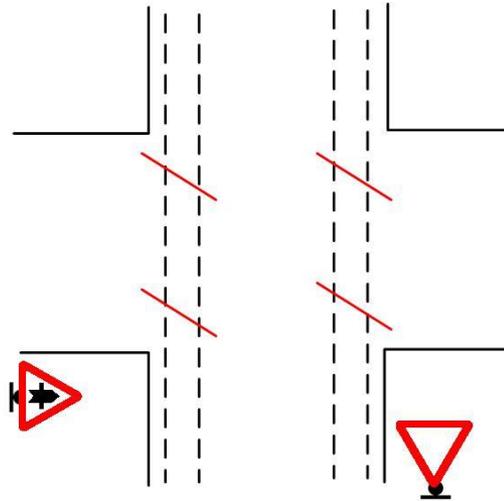
Piste cyclable avec bord réel



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

Largeur du marquage :

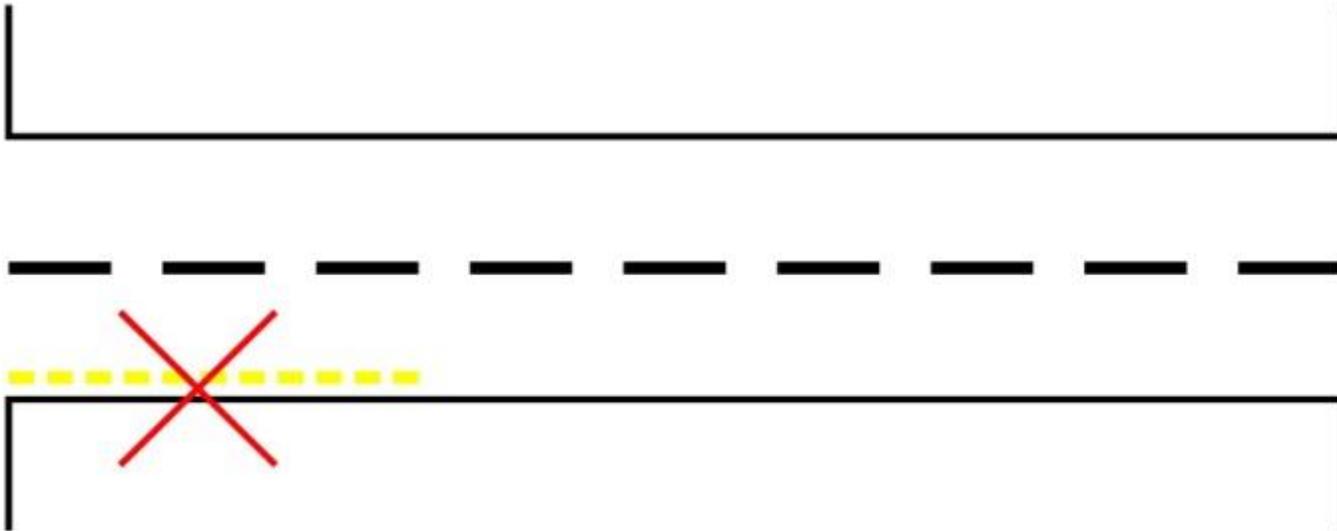
- environ 0,15 m sur routes ordinaires
- environ 0,30 m sur autoroute



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 :

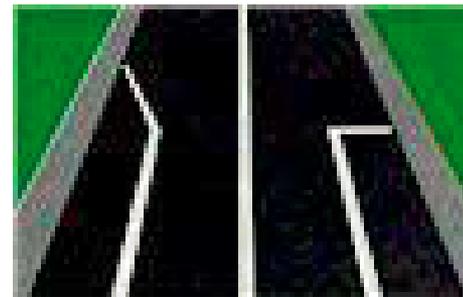
- environ 0,20 m sur les routes sans bande de circulation
- environ 0,25 m sur les routes avec bandes de circulation.
- environ 0,30 m sur les autoroutes.

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

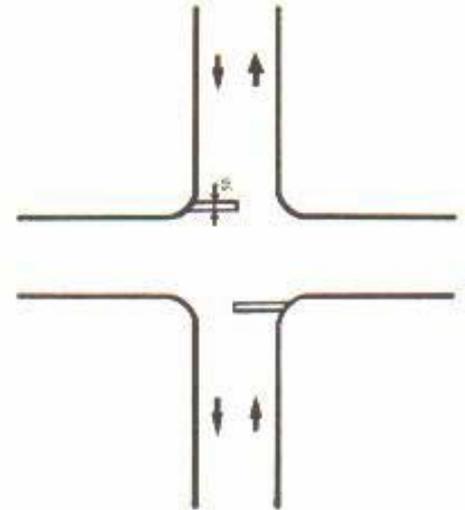
Ligne d'arrêt

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.

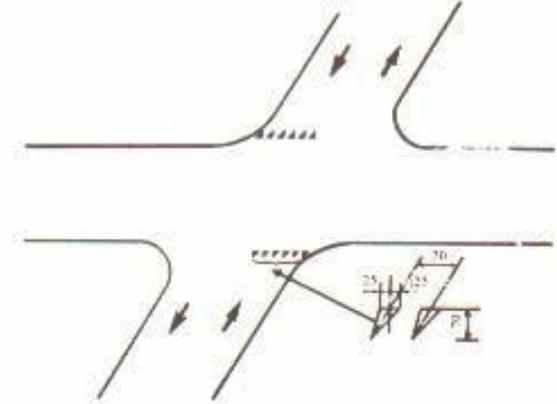


Ligne constituée de triangles blancs.

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.

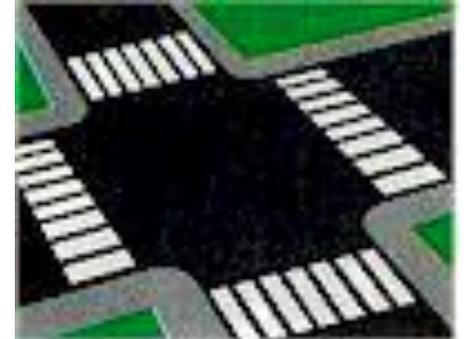
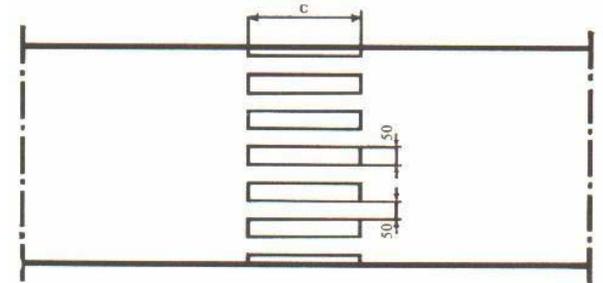


Passage pour piétons

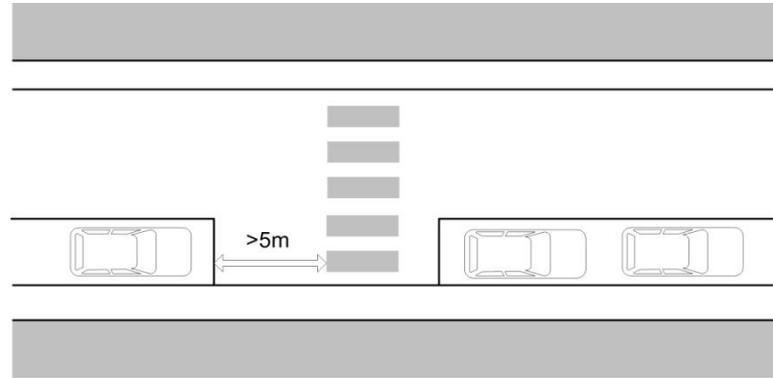
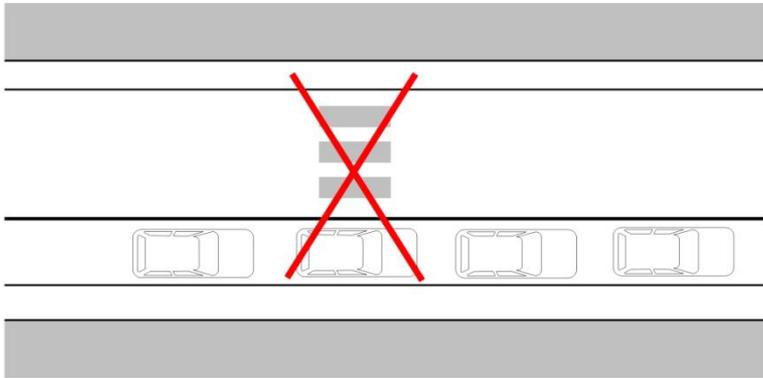
Largeur et écartement des bandes : environ 0,50 m

Longueur : 3 m au moins

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



Comment procéder en cas de stationnement hors chaussée ?



EMPÊCHEMENT PHYSIQUE POUR LE DÉGAGEMENT DU PASSAGE POUR PIÉTONS



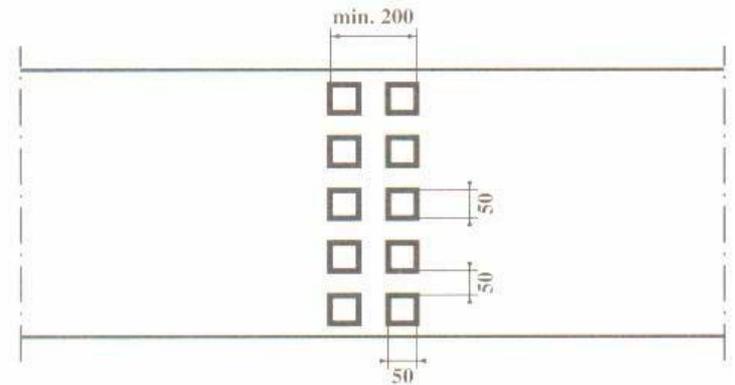
Passage pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteur

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

L'écartement entre les deux lignes discontinues est d'au moins 1 mètre.

Ce type de marquage ne peut être tracé qu'en dehors des carrefours et pour servir de liaison entre deux pistes cyclables ou à la fin d'une piste cyclable bidirectionnelle.

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



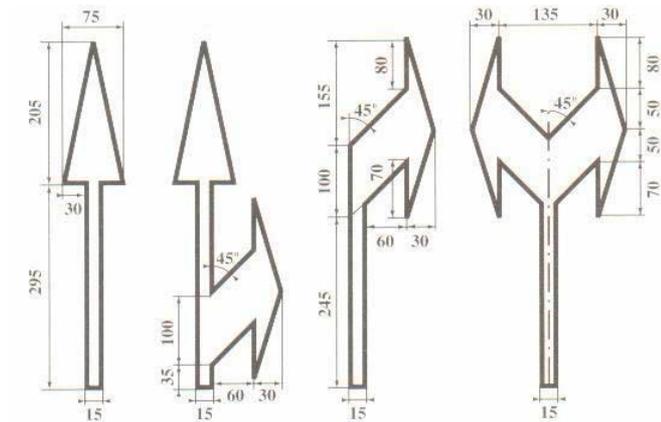
Flèches et autres marques diverses

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.

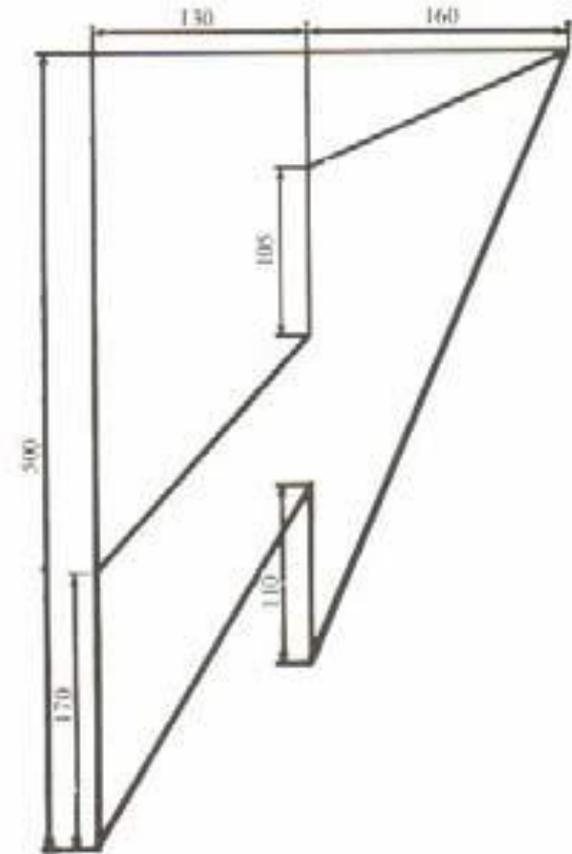
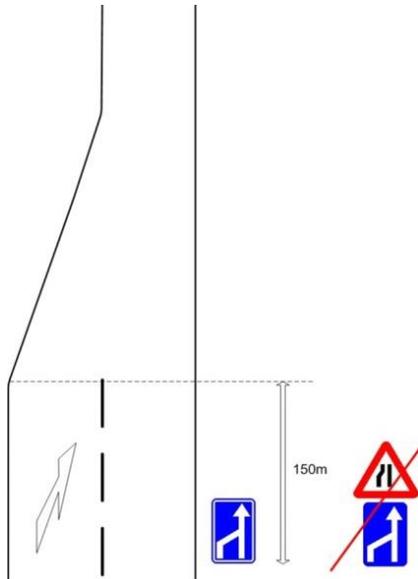


Elles seront associées au signal F13.

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

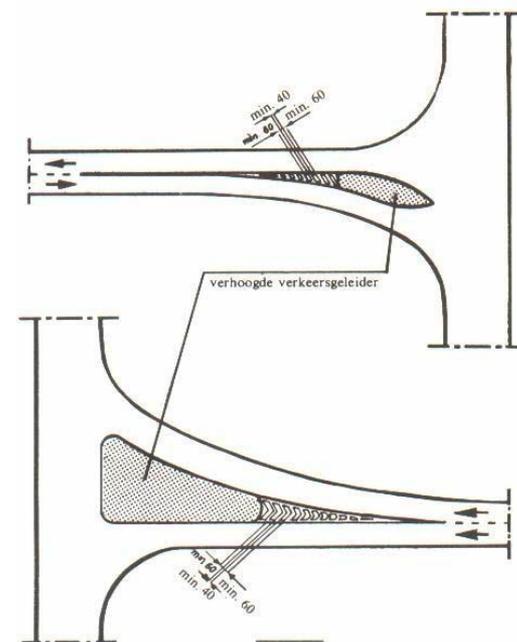
Ces marquages sont délimités par une ligne continue d'une largeur :

- 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 afin qu'elles poussent les conducteurs vers le sens de circulation.

Dans le cas d'un îlot de grande étendue (min 50m), les lignes parallèles peuvent avoir une largeur d'environ 1m et être espacées d'environ 2m.



Analyse de cas

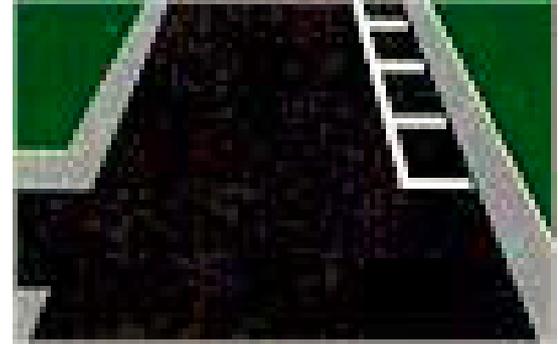
Petite remarque concernant les zones d'évitement striées : il ne faudra pas les tracer à hauteur des accès carrossables !

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



Emplacements de stationnement

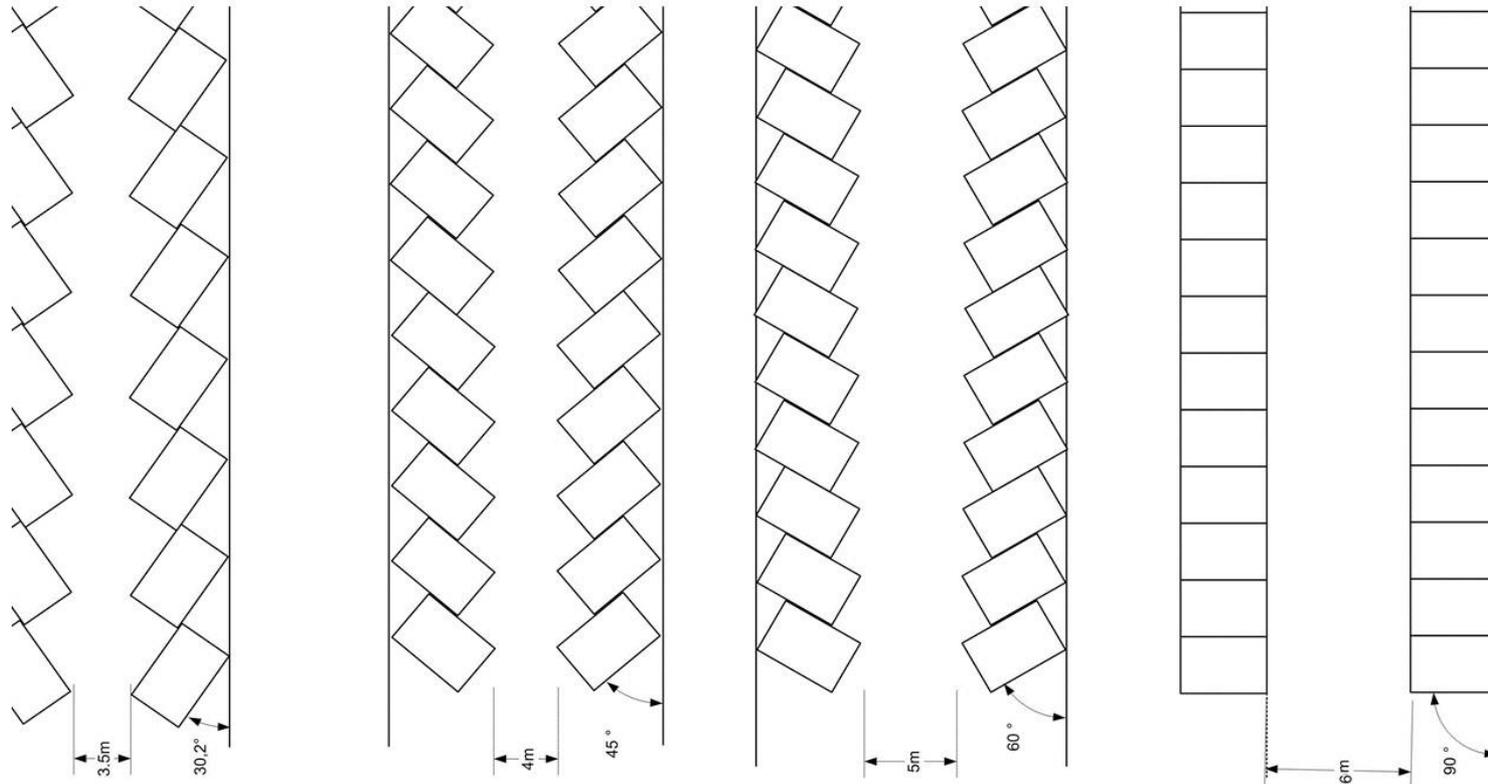
Largeur des traits : environ 0,10 m



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.**

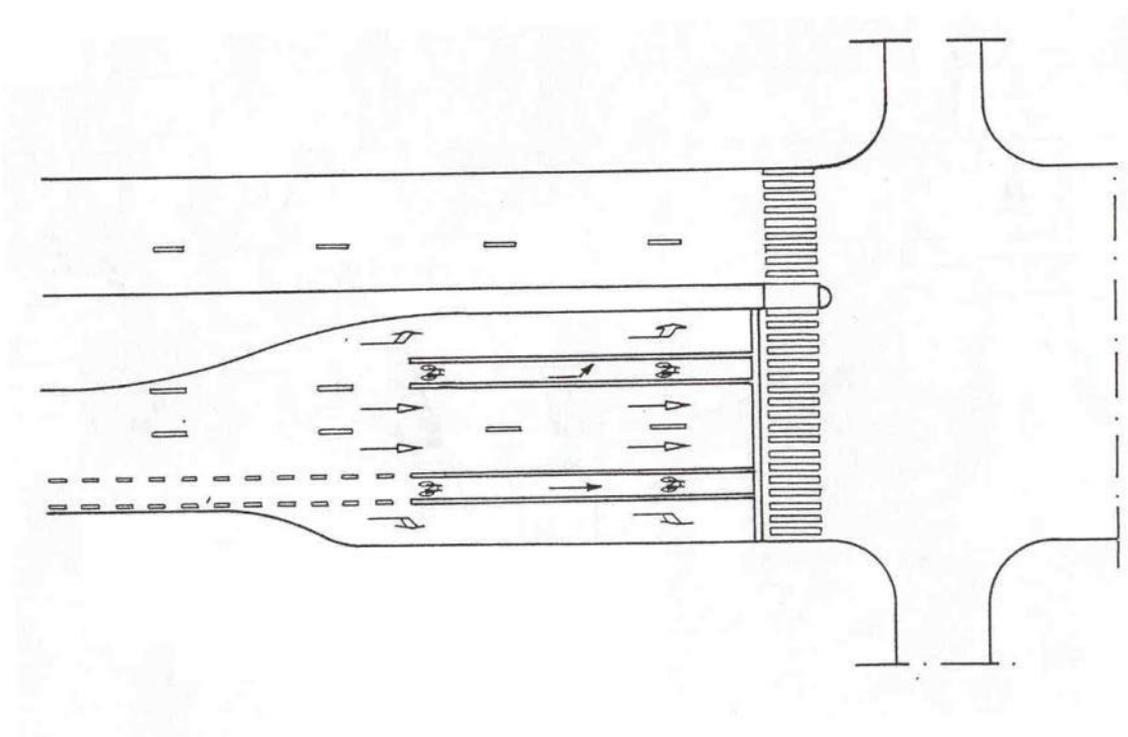
La piste cyclable de guidage doit avoir une longueur minimale de 15 m.



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 SURÉLEVÉS

« Ils ne peuvent être établis que là où la vitesse est limitée à 50 km/h ou moins. »

Il en existe 3 familles :

**Les ralentisseurs de
trafic (ou dos d'âne)**



Les plateaux



Les coussins

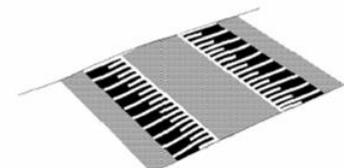
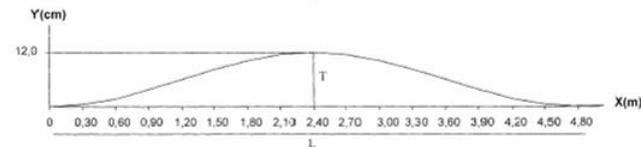


Les ralentisseurs de trafic

Leur forme est sinusoïdale, avec un sommet d'une hauteur de 0,12 m, pour une longueur totale de 4,8 m.

Ils doivent être signalés par le placement de signaux A14 et F87.

Leur vitesse de franchissement est de 30 km/h.



A14



F87

Les plateaux

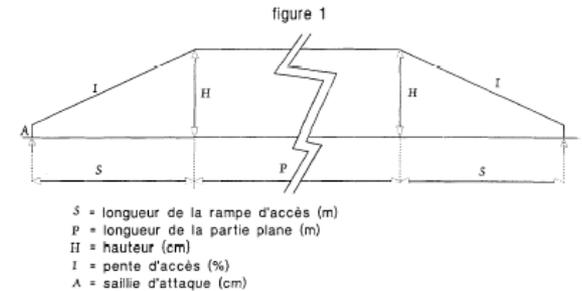
Ceux-ci sont répartis en fonction du type de trafic et de type de rampe:

- les plateaux type « Bus admis » (4% maximum)
 - à rampes trapézoïdales
 - à rampes sinusoïdales
- les plateaux type « Voitures » (14% maximum)
 - à rampes trapézoïdales;
 - à rampes sinusoïdales;

(Attention dans le cas des 14%, la voirie doit quasiment être plane!)

Ils doivent être signalés par le placement de signaux A14 et F87
Toutefois, ce dernier ne doit pas être placé si le plateau est en carrefour.

Leur vitesse de franchissement est de 30 km/h.



A14

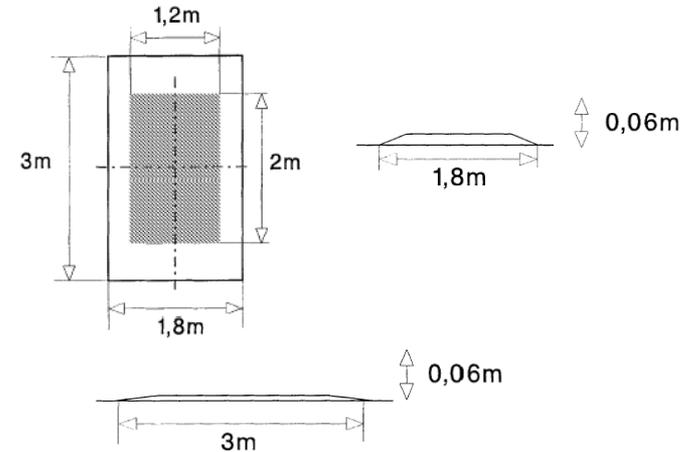


F87

Les coussins

Du point de vue des caractéristiques géométriques, on distingue :

- Les coussins « 50 km/h »
(rectangulaires de 3 à 4 m x 1,80 m)
- Les coussins « 30 km/h » (presque carrés de 1,70 m x 1,80m)



Notez que si la largeur de la chaussée est suffisante, on pourra les placer côte à côte ou encore avec un îlot central séparateur.



Ils peuvent être signalés par le placement de signaux A51, avec panneau additionnel reprenant la mention « DISPOSITIF RALENTISSEUR ».

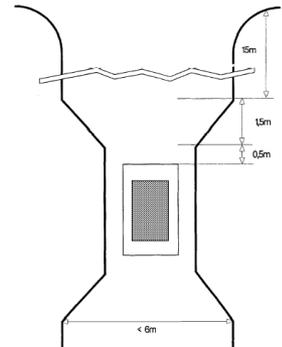


Dispositif ralentisseur

Le cas échéant, quand le coussin est combiné avec un rétrécissement, il peut être signalé par le placement d'un signal A7, avec panneau additionnel reprenant la mention « DISPOSITIF RALENTISSEUR ».



Dispositif ralentisseur



Leur vitesse de franchissement est de, logiquement, 50 km/h ou 30 km/h, selon le statut vitesse existant à l'endroit où on les place.



Wallonie
mobilité infrastructures
SPW

**MERCI DE VOTRE
ATTENTION**