

la CeMathèque

dossier thématique

> Un règlement complémentaire de circulation routière. Quand ? Comment ?

- > La police de la voirie : une compétence communale
- > Le cadre légal
- > Elaboration du règlement complémentaire
- > Annexe 1 – Modèle de règlement complémentaire communal
- > Annexe 2 - Modèle de schéma général de règlement complémentaire communal
- > Annexe 3 – Principaux textes réglementaires

SPW | Éditions

Mobilité



Wallonie



> Préambule

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

Il s'agit d'une procédure fréquente puisqu'on estime que, chaque année, environ 2 000 règlements complémentaires communaux sont soumis par les communes à la tutelle, la Région wallonne en l'occurrence, pour approbation.

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

TABLE DES MATIÈRES

1.	La police de la voirie : une compétence communale	4
2.	Le cadre légal	7
3.	Elaboration du règlement complémentaire	13
4.	Conclusion	15
	Annexe 1 – Modèle de règlement complémentaire communal	16
	Annexe 2 – Modèle de schéma général de règlement complémentaire communal	17
	Annexe 3 – Principaux textes réglementaires	29
	Documents de référence	32
	Adresses utiles	33



> 1. La police de la voirie : une compétence communale



Sources : PORTAL, parlement.wallonie.be.



Les communes disposent d'un pouvoir de police administrative générale qui, conformément à la Nouvelle loi communale (NLC)¹, vise entre autres l'obligation d'assurer la sécurité et la commodité de passage pour tous les usagers des voiries qui traversent leur territoire. Selon les cas, elles sont amenées à prendre une « ordonnance de police temporaire relative à la circulation routière », un « arrêté de police » ou une « ordonnance de police vu l'urgence et le risque de grave danger ». Ces actes ne sont pas soumis à une tutelle d'approbation.

Les communes disposent également, en vertu des lois coordonnées du 16 mars 1968², d'un pouvoir de police complémentaire³ en matière de circulation routière qui leur permet de prendre des mesures à caractère permanent ou périodique sur toutes les routes traversant leur territoire, excepté sur les autoroutes.

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

2 Article 2. « Sous réserve de l'article 3 des présentes lois coordonnées et des articles 2 et 3 de la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes, les conseils communaux arrêtent les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques situées sur le territoire de leur commune. »

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

Dans ce cas, elles adoptent des « règlements complémentaires de circulation routière », qui sont soumis à une tutelle d'approbation.

Les réglementations en vigueur permettent donc de faire face à différentes situations en fonction de divers critères. Selon les cas, les décisions relèvent de la compétence du conseil communal, du collège communal ou du bourgmestre. Ces différentes possibilités réglementaires sont brièvement présentées ci-après afin de donner un aperçu complet de la question⁴.

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

4 A., Ponchaut, « les compétences des organes communaux en matière de circulation routière », 2010, <http://www.uvcw.be/articles/33,101,37,37,3247.htm> ; M., Lambert, Les compétences de police des autorités communales en matière de circulation routière », 2007, <http://www.uvcw.be/impressions/toPdf.cfm?urlToPdf=/articles/0,0,0,0,1662.htm>.

Pouvoir de police administrative générale

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

L'ordonnance de police temporaire relative à la circulation routière

« Le collège des bourgmestre et échevins est compétent pour les ordonnances de police temporaires relatives à la circulation routière. »¹ indique la Nouvelle loi communale. Il s'agit de mesures de police administrative générales prises dans le cadre de circonstances de caractère momentané, ou d'une situation transitoire, ayant une portée générale.

Cela concerne par exemple une interdiction de circulation dans un quartier à l'occasion de l'organisation d'un événement : braderie, fête, par exemple, en interdisant la circulation, le stationnement ... Les mesures de circulation routière à l'essai sont également visées : création d'un giratoire, modification de sens de circulation ...

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

Le caractère temporaire des mesures de circulation routière à l'essai pose parfois question également dans la mesure où, si le caractère « léger » ou « mobile » de certains équipements (potelets et plots en plastiques par exemple) placés en voirie laisse croire qu'il s'agit d'une situation provisoire, il arrive que ceux-ci restent là de nombreux mois, voire davantage, ce qui conduit à s'interroger sur la durée recouverte par le terme « temporaire ». Le délai de la période d'essai pourrait utilement être mentionné dans l'ordonnance. Celui-ci doit être établi en cohérence avec la situation à tester. Si l'essai devait être prolongé, une nouvelle ordonnance devrait être adoptée.

Signalons l'exemple de l'instauration d'une « rue réservée au jeu » pendant les vacances d'été². Si la mesure est temporaire, elle peut aussi avoir un caractère périodique dès le moment où la situation à régler, donnant lieu à l'adoption de mesures, se répète chaque année. Dans ce cas, elle nécessite l'adoption d'un règlement complémentaire de circulation routière. Si elle ne se produit qu'une fois, le collège communal arrêtera une ordonnance de police temporaire.

¹ Article 130 bis de la NLC.

² Cfr à cet égard les questions parlementaires : http://parlement.wallonie.be/content/default.php?m=04&p=04-03-02&id_doc=20955&type=28 et http://parlement.wallonie.be/content/default.php?m=04&p=04-03-02&id_doc=23512&type=28.

L'arrêté de police

« Il (le bourgmestre) est spécialement chargé de l'exécution des lois, décrets, ordonnances, règlements et arrêtés de police »³. Il est donc compétent pour prendre des arrêtés de police, en matière de circulation routière, dans le cadre de situations ponctuelles, particulières, individualisées, spéciales et temporaires (pour une durée déterminée).

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

Cette définition peut parfois porter à discussion, comparée aux situations temporaires qui ont une portée générale, comme expliqué ci-dessus. Lorsque la mesure concerne deux ou trois rues, voire une seule rue ou une place très fréquentées, est-elle de portée particulière ou générale ? Chaque cas doit donc être examiné afin de déterminer si la mesure à prendre est de la compétence du collège communal ou bien du bourgmestre. Elle ne fait pas l'objet d'une ratification ou confirmation par le conseil communal.

³ Article 133, al.2 de la NLC.



Source : Réseau CeM.



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

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

Le bourgmestre est compétent pour prendre une ordonnance de police face à des situations exceptionnelles nécessitant des décisions et des mesures immédiates, « en cas d'émeutes, d'attroupements hostiles ou d'autres événements imprévus, lorsque le moindre retard pourrait occasionner des dangers ou des dommages pour les habitants »¹.

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

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

¹ Article 134 de la NLC.

Pouvoir de police en matière de circulation routière : le règlement complémentaire de circulation routière

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

Cette règle est précisée dans les lois coordonnées du 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière².

Ce dernier cas de figure fait l'objet de cette publication et est décrit dans les détails dans les chapitres suivants.

Lorsque les mesures concernent des routes communales, le règlement complémentaire de circulation routière doit être adopté par le conseil communal et ensuite soumis, pour approbation, à la tutelle, en l'occurrence le Gouvernement wallon, ayant délégué la signature de ces actes au Ministre régional compétent en matière de sécurité routière³. Dans la suite du texte, nous nous référerons à ce dernier.

Le Ministre régional en charge des Travaux publics adopte les règlements complémentaires relatifs aux mesures qui concernent les voiries régionales en prenant un arrêté ministériel. En l'absence de décision du Ministre, la commune a la possibilité de le faire. Ces règles sont expliquées plus loin.

² Chapitre II des lois coordonnées du 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière.

³ Arrêté du Gouvernement wallon du 17 juillet 2009 fixant la répartition des compétences entre les Ministres et la signature des actes du Gouvernement.



> 2. Le cadre légal

La circulation routière est organisée à partir de règlements généraux et de règlements complémentaires. Les lois coordonnées du 16 mars 1968, relatives à la police de la circulation routière, constituent la référence en la matière.

Les règlements généraux

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

Les règlements complémentaires

Corrélativement à ces règlements généraux, la loi prévoit la possibilité d'adopter des règlements complémentaires de circulation routière. Ils sont applicables dans un domaine spécifique en fonction de circonstances locales ou spéciales.

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

Dans quels cas doit-on adopter un règlement complémentaire ?

Il concerne l'organisation de la circulation sur la voie publique en y déterminant des conditions spécifiques. Il aura pour effet d'instaurer ou de supprimer une ou des obligations ou interdictions.

Concrètement, les mesures prévues viseront le placement de la majorité de la signalisation routière, en l'occurrence :

- les signaux lumineux autres que ceux prévus à l'article 64.1.1°, 64.2 et 64.3 ;
- les signaux prioritaires (signaux « B »), sauf le B17 (croix de Saint-André) ;
- les signaux d'interdiction (signaux « C ») ;
- les signaux d'obligation (signaux « D ») ;
- les signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement (signaux « E ») ;
- les signaux d'indication qui entraînent des obligations ou des interdictions (certains signaux « F » : agglomération, zone 30, zone résidentielle ...) ;
- les marquages routiers qui indiquent ou impliquent

des obligations ou des interdictions (marquage d'une piste cyclable, marquage axial de la chaussée, passage piéton ...).

Ne sont donc pas inclus : la signalisation de danger, la signalisation directionnelle et certains marquages comme par exemple la ligne blanche qui indique le bord réel de la chaussée.

Ainsi, l'adoption d'un règlement complémentaire est obligatoire pour la mise à sens interdit d'une voirie, pour interdire la circulation des véhicules de plus de 3,5 tonnes de rouler à plus de 30 km/h ou de stationner ...

La réalisation d'un dispositif ralentisseur ou d'un plateau impose l'adoption d'un règlement complémentaire en raison des règles que ceux-ci impliquent : interdiction de stationner, de dépasser, obligation de respecter le 30 km/h ...

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

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

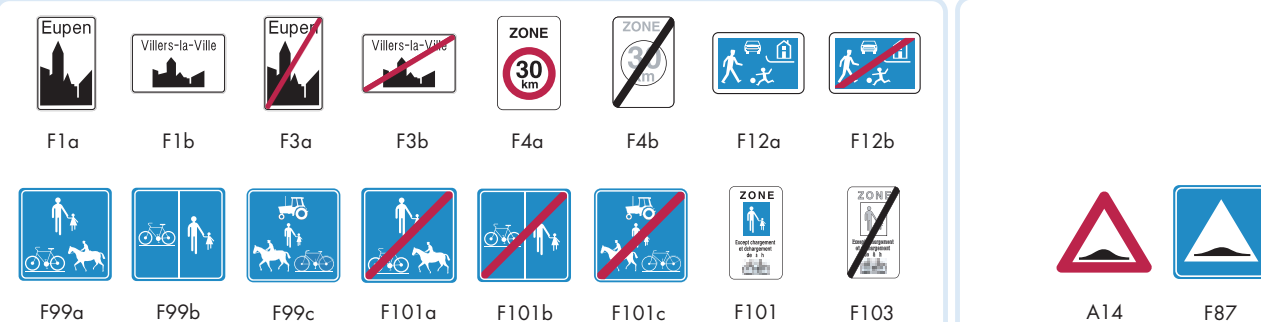
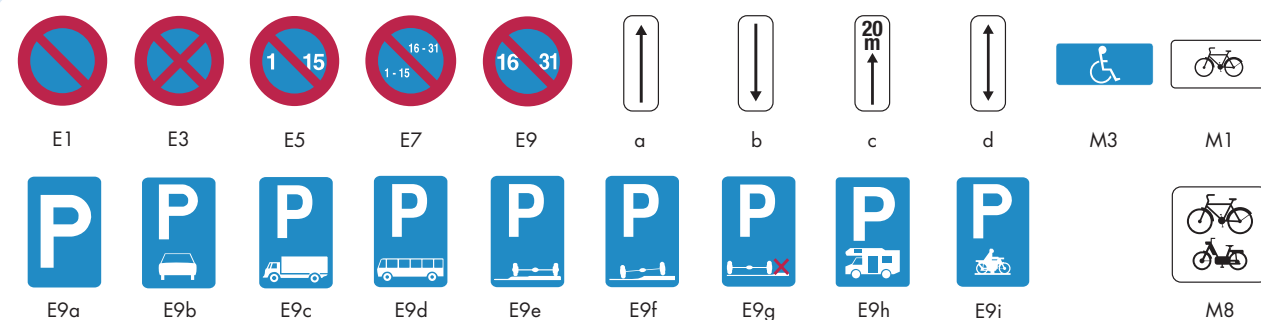
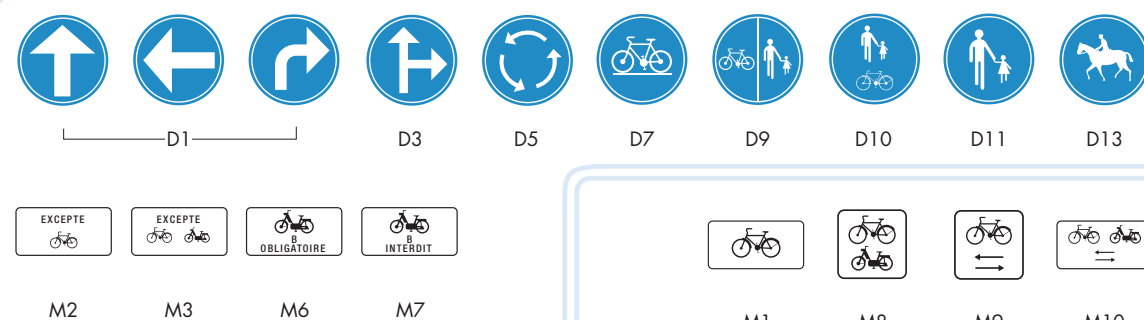
Le règlement complémentaire peut reprendre une mesure unique, s'appliquant à un cas précis, aussi bien qu'un ensemble de mesures de natures différentes, qui concernent divers lieux du territoire communal.



Source : focusophasselt.jpg.

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





Qui établit le règlement complémentaire? quelle est la procédure ?

Sauf en ce qui concerne les autoroutes, les communes bénéficient de certaines compétences pour organiser la circulation routière sur toutes les routes traversant leur territoire.

Cependant les règles d'approbation ainsi que la procédure sont différentes selon que le règlement complémentaire concerne une voie publique communale, provinciale, régionale, voire fédérale. En fonction du gestionnaire de voirie, différents cas de figure peuvent être rencontrés. Ils sont précisés dans l'article 3 des lois coordonnées du 16 mars 1968 et dans le décret du 19 décembre 2007.

Règlements complémentaires sur voiries communales et provinciales

Le conseil communal adopte, d'initiative, les règlements complémentaires relatifs aux voiries communales et provinciales situées sur le territoire de la commune. Ils sont ensuite soumis à l'approbation de la tutelle, à savoir le Ministre régional compétent en matière de Sécurité routière. Initialement, l'autorité de tutelle était l'Etat fédéral mais le 1^{er} janvier 2008¹ cette compétence a été transférée aux Régions.

Pratiquement, la commune doit envoyer le dossier à la Direction de la Réglementation et des Droits des Usagers du Service public de Wallonie qui leur adressera un accusé de réception.

Ce document fixe le délai de 45 jours endéans lequel le Ministre doit se prononcer via un Arrêté ministériel².

La Direction de la Réglementation et des Droits des Usagers notifie la décision ministérielle à la commune.

Si le Ministre ne s'est pas prononcé endéans le délai de 45 jours prescrit, le règlement complémentaire peut être mis en vigueur.

Comme la décision ministérielle peut intervenir juste avant l'expiration du délai légal, il convient toutefois d'ajouter une dizaine de jours à la date fixée par l'accusé de réception avant de passer à la matérialisation de la mesure prévue par le règlement complémentaire.

Le délai de 45 jours concerne en effet le prononcé de la décision et non sa notification à la commune.

Si la notification de la décision du Ministre n'est pas parvenue à la commune dans le délai de 45 jours et que celle-ci souhaite mettre en œuvre la mesure dès que possible, elle est invitée à contacter la Direction

¹ La loi du 20 juillet 2005 attribue la tutelle sur les règlements complémentaires aux Régions. Le décret du 19 décembre 2007 relatif à la tutelle d'approbation de la Région wallonne sur les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques et à la circulation des transports en commun (Moniteur belge du 14 janvier 2008) lui a donné une base légale.

² Article 2 du décret du Gouvernement wallon du 19 décembre 2007.

de la Réglementation et des Droits des Usagers du Service Public de Wallonie pour s'enquérir du suivi du dossier.

Règlements complémentaires sur voiries régionales et fédérales

Sur les voiries régionales, c'est le Ministre régional en charge des Travaux publics qui adopte les règlements complémentaires.

Sauf si la mesure concerne une autoroute, le Ministre doit interroger le conseil communal concerné qui rendra un avis endéans un délai 60 jours.

Le Ministre fédéral en charge de la Défense nationale et le Ministre régional en charge de l'Agriculture adoptent respectivement les règlements complémentaires sur les voiries militaires et sur les chemins forestiers après avoir demandé l'avis des conseils communaux concernés qui disposent également d'un délai de 60 jours pour se prononcer.

Règlements complémentaires communaux par substitution sur voiries régionales ou fédérales

Le conseil communal peut également voter des règlements complémentaires sur les voiries qui traversent son territoire mais dont il n'est pas le gestionnaire lorsque le Ministre compétent s'est abstenu de le faire, et moyennant approbation par celui-ci.

Pratiquement, si la mesure concerne une voirie régionale, le collège communal interpelle le Ministre régional en charge des Travaux publics afin de s'assurer qu'il ne compte pas réglementer, avant de présenter le règlement complémentaire au conseil communal.

Après adoption, il est transmis à la Direction des Routes du Service public de Wallonie concernée qui soumet le dossier à la signature ministérielle.

Le Ministre compétent dispose alors de soixante jours pour se prononcer, à partir de la réception du règlement complémentaire par l'Administration qui se charge par la suite de notifier la décision du Ministre à la commune.

Cette démarche peut nécessiter jusqu'à une dizaine de jours, qui doivent être ajoutés au délai ministériel. En effet, le délai de 60 jours concerne le prononcé de la décision et non sa notification à la commune.

Si la notification de la décision du Ministre n'est pas parvenue à la commune dans le délai de 60 jours et que celle-ci souhaite mettre en œuvre la mesure dès que possible, elle est invitée à contacter la Direction de la Sécurité des Infrastructures routières du Service public de Wallonie pour s'enquérir du suivi du dossier.

Si la notification de l'arrêté ministériel ne parvient pas à la commune dans un délai de dix jours à dater de l'envoi du recommandé, le règlement peut être mis en vigueur.





Cette procédure est identique pour les voiries militaires et pour les routes et chemins forestiers ouverts à la circulation publique.

Règlements complémentaires communaux créant des mesures s’appliquant à la fois sur des voiries régionales, communales et/ou provinciales (signaux à validité zonale)

Les règlements complémentaires qui impliquent le placement de signaux à validité zonale peuvent être pris par les communes quels que soient les gestionnaires de voirie concernés.

Cette situation vise les signaux d’interdiction (excepté les signaux C1, C31, C33 et C47) et les signaux relatifs à l’arrêt et au stationnement (excepté les signaux E5, E7, E11). Il s’agit par exemple de la création d’une zone bleue, d’une zone 30, d’une zone à tonnage limité ...).

Le règlement est transmis à la tutelle (Direction de la Réglementation et des Droits des Usagers du SPW) accompagnés de l’avis de la Direction des routes concernée du SPW lorsque la mesure concerne également une voirie régionale.

Règlements complémentaires visant la délimitation d’une zone d’agglomération, englobant des voiries régionales, communales, voire provinciales

Ces règlements, qui impliquent le placement de signaux F1 et F3, peuvent être pris par la commune.

Ils sont transmis à la tutelle (Direction de la Réglementation et des Droits des Usagers du SPW) accompagnés de l’avis de la Direction des Routes concernée du SPW si la mesure concerne également une voirie régionale.

Règlements complémentaires visant la délimitation d’une zone d’agglomération englobant plusieurs communes

Ce type de règlement concerne la délimitation des grandes agglomérations, telles que Mons-Borinage par exemple.

Jusqu’à présent, le Ministre fédéral ayant la circulation routière dans ses attributions adoptait ce type de mesure en fonction de ce prévoit la Loi sur la Police de la circulation routière qui n’a pas subi de modification particulière en la matière. Il semble que la dernière interprétation donnée par le SPF Mobilité et Transports, à ce sujet, veuille que cette matière soit remise aux Régions tenant compte de la jurisprudence de la Cour constitutionnelle¹.

Il convient donc de contacter le service d’inspection de la Direction de la Réglementation et des Droits des Usagers du SPW.

Règlements complémentaires visant à faciliter la circulation des transports en commun

Signalons aussi cette mesure prise par le décret du 19 décembre 2007 qui prévoit que le Gouvernement wallon peut « en vue de maîtriser les coûts d’exploitation des sociétés de transport en commun, inviter les conseils communaux à délibérer sur les mesures qu’il propose pour faciliter la circulation des transports en commun sur le territoire de la commune. Les règlements complémentaires arrêtés sur invitation du Gouvernement wallon sont soumis à l’approbation de celui-ci. Si les conseils communaux n’ont pas donné suite à l’invitation du Gouvernement wallon dans le délai qu’il a fixé, celui-ci peut arrêter le règlement complémentaire². »

¹ CC, n°1741/2004.
² Article 3 du décret du 19 décembre 2007.

TYPE DE VOIRIE	ADOPTION	DÉLAIS
Voie publique communale ou provinciale	Conseil communal	Approbation par le Ministre (régional) en charge de la sécurité routière : 45 jours
Voie publique régionale ou carrefour impliquant une voirie régionale	Ministre (régional) en charge des Travaux publics	Avis du conseil communal : 60 jours
Voie publique régionale ou carrefour impliquant une voirie régionale	Conseil communal - si le Ministre (régional) des Travaux publics s’est abstenu de le faire	Approbation par le Ministre (régional) des Travaux publics : 60 jours
Voies publiques régionales, communales et provinciales concernées par une signalisation zonale	Conseil communal	Avis de la Direction des routes et autoroutes Approbation par le Ministre (régional) en charge de la sécurité routière : 45 jours
Délimitation d’une zone d’agglomération regroupant des voiries régionales, communales et/ou provinciales	Conseil communal	Avis de la Direction des routes et autoroutes Approbation par le Ministre (régional) en charge de la sécurité routière : 45 jours
Délimitation d’une zone d’agglomération lorsque plusieurs communes sont concernées	Ministre (fédéral) en charge de la Circulation routière ¹	Avis des conseils communaux : 60 jours



Commune de Gerpinnes : mesure de publicité au règlement de police Source : ICEDD.

Quelle publicité des nouvelles mesures de circulation routière ?

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

Ainsi, les lois coordonnées du 16 mars 1968 prévoient que, pour être obligatoires, les mesures doivent « être portées à la connaissance des intéressés par des agents portant les insignes de leurs fonctions et postés sur place ou par une signalisation appropriée »¹. Cette règle s'applique à tous les actes quel que soit leur auteur et pour toutes les catégories de voiries.

En vertu du Code de la démocratie locale et de la décentralisation, des règles précises de publicité doivent être appliquées². Elles varient en fonction du type d'acte. Un règlement communal n'est obligatoire qu'à partir du cinquième jour qui suit son affichage aux valves de la commune. L'affiche mentionne l'objet, la date de décision arrêtant le règlement et la décision de l'autorité de tutelle. Elle indique également l'endroit ou les endroits où le texte du règlement ou de l'ordonnance peut être consulté par le public.

Si le placement de la signalisation qui découle du règlement complémentaire peut paraître, a priori, approprié et suffisant, le Conseil d'Etat a conclu que

cela ne dispense pas des autres mesures prévues par la loi³.

Ainsi, il convient de mettre en œuvre le règlement complémentaire approuvé, cinq jours après son affichage aux valves communales.

Lorsque cette formalité est oubliée, et même si le règlement a été parfaitement mis en place, il est donc toujours à craindre que le caractère obligatoire de la mesure puisse être sujet à caution. Cependant, le code de la route précise que « Les usagers doivent se conformer aux signaux lumineux de circulation, aux signaux routiers et aux marques routières, lorsque ceux-ci sont réguliers en la forme, suffisamment visibles et placés conformément aux prescriptions du présent règlement »⁴. Et la jurisprudence en déduit que « L'obligation de se conformer aux signaux visibles et réguliers en la forme n'est pas subordonnée à la condition que ces signaux routiers aient été placés par les autorités habilitées. »⁵. A l'heure de la rédaction de ce dossier, il n'y a pas de jurisprudence en la matière. En revanche, on pourrait considérer, comme le fait le Conseil d'Etat, qu'en l'absence de publication, le délai de recours contre le règlement n'a pas commencé à courir. Néanmoins, il semble que le non-affichage aux valves communales n'ait pas d'incidence sur les mesures que le règlement comporte dès lors que la signalisation a été correctement apposée.

¹ Article 12 des lois coordonnées du 16 mars 1968.

² Articles L1133-1, L1133-2, L122-32, du Code de la démocratie locale et de la décentralisation en Wallonie

³ Conseil d'Etat, 7 juin 2000, n°87.889.

⁴ Article 5 du code de la route.

⁵ Cassation 26.09.1978 et Cassation 18.10.1978.





Source : ICEDD..

■ Prochainement, une base de données des règlements complémentaires de circulation routière pour les communes

L'ensemble des Règlements complémentaires de police adoptés par les communes et la Région ne fait à ce jour l'objet d'aucune base de données structurée et liée à un système d'informations géographiques à l'échelle de la Wallonie. Or, la mise à disposition de ces informations constituerait une ressource très intéressante à divers égards : d'abord pour le gestionnaire de voiries, ensuite pour les fournisseurs de bases de données qui alimentent les sociétés commercialisant les GPS. Plus largement ce type d'outil permettrait par exemple d'estimer des coûts de mise en œuvre de modifications de signalisation à grande, à moyenne ou à petite échelle, voire d'apporter des informations très intéressantes dans le cadre d'études diverses.

C'est pourquoi la Région wallonne a lancé le projet OPPSARCOW (pour Outil de Positionnement des Panneaux de Signalisation et Aménagements Routiers des Communes de Wallonie).

Celui-ci a essentiellement pour objectif l'informatisation et la gestion du processus en matière de signalisation et de sécurité routière communale et la mise à disposition des communes d'une application web sécurisée pour l'ajout géoréférencé de panneaux de signalisation et d'aménagements de voiries. Ainsi, les communes seront amenées à positionner elles-mêmes ces différents éléments. Certains d'entre-eux, faisant l'objet d'un règlement approuvé et autorisé par le Ministre de tutelle, intégreraient ainsi une nouvelle couche cartographique reprenant tous les éléments de signalisation et de sécurité routière communale.

> 3. Elaboration du règlement complémentaire

Quelles sont les étapes de la constitution du dossier ?

Quel est le problème rencontré sur le terrain ? Quel objectif veut-on atteindre ? Quelles mesures envisager pour le satisfaire ? Différentes étapes doivent être effectuées afin de constituer le dossier.

- demande émanant de la police, du collège, des riverains, d'une école ...
- analyse de la situation sur site, observations ;
- recueil d'informations complémentaires. En fonction des besoins, il peut s'agir de :
 - o comptages de trafic, mesures de la vitesse ;
 - o caractéristiques géométriques du carrefour, du profil en travers de la voirie ;
 - o enquête de stationnement ;
 - o analyse des statistiques d'accidents ;
 - o consultation des riverains ...
- élaboration d'une proposition. Celle-ci peut nécessiter la réalisation d'un croquis, d'un plan, si les mesures concernent des aménagements physiques du type ralentisseur, coussin, îlot directionnel ... ou la

création de zones 30, zones de rencontre ou résidentielle ;

- concertation avec les différents acteurs concernés (autres services communaux, zone de police, TEC, SPW – DGO1 ...) et la tutelle régionale wallonne (Direction de la Réglementation et du Droit des usagers – SPW – DG02) ;
- établissement du projet de règlement complémentaire :
 - o élaboration du dossier technique : définition de la signalisation nécessaire, réalisation des croquis et plans définitifs et des photos le cas échéant ;
 - o rédaction du projet de règlement complémentaire proprement dit (voir modèle en annexe).

Quelles sont les phases d'approbation et de mise en œuvre ?

- proposition de règlement complémentaire du collège communal ;
- délibération du conseil communal ;
- envoi de la délibération du conseil communal à l'autorité de tutelle (en trois exemplaires), le cas échéant accompagnée des documents complémentaires nécessaires ;
- décision de la tutelle de la Région wallonne dans le délai prescrit par le décret ;
- si la décision est positive, ou à défaut de décision dans le délai prescrit (délai légal plus une dizaine de jours nécessaires à la notification de la décision ministérielle – voir chapitre précédent), l'information est transmise aux services concernés par le règlement et qui varient selon les cas : voirie, TEC, DGO1, services d'urgence ...
- mise en œuvre des mesures inscrites dans le règlement complémentaire au moment jugé opportun par la commune (travaux préalables éventuels à réaliser ...). En effet, la validité de l'approbation de la tutelle n'est pas limitée dans le temps ;
- le règlement est publié aux valves communales¹. Pour rappel, cette démarche doit être effectuée cinq jours avant le placement de la signalisation ;
- le service voirie informe les autres services concernés que le travail est réalisé (signalisation, marquages, aménagements, selon les cas) ;
- après publication, le règlement est inscrit dans le registre des règlements de la commune. Il est aussi envoyé au Mémorial administratif de la Province accompagné du certificat de publicité établi par le Bourgmestre.

■ Signaler moins ... mais mieux

Rappelons que les panneaux de signalisation ne doivent pas avoir pour objet de répéter les règles de circulation, que le placement de signaux et la réalisation de marquages doivent être argumentés et que les panneaux superflus doivent disparaître.

Cfr. Sur ce sujet les fiches de l'IBSR, Bruxelles, 2007.



¹ Cfr. le Code de la démocratie locale et de la décentralisation.

Que doit contenir le dossier communal à adresser à l'autorité de tutelle ?

Plusieurs cas de figures doivent être distingués.

En règle générale, pour toute voirie communale ou provinciale

Le dossier comportera la délibération du conseil communal en trois exemplaires.

Création de zones 30, de zones résidentielles ou de rencontre, réalisation de dispositifs surélevés (plateaux, ralentisseur)

Outre la délibération du conseil communal en trois exemplaires, le dossier comportera les plans et/ou croquis des lieux concernés par les mesures et des dispositifs envisagés.

Rappelons que l'adoption d'un règlement complémentaire pour le placement d'un coussin ne doit être prévue que lorsque des mesures créant des obligations ou des interdictions accompagnent le placement de ce dispositif.

Modification de la délimitation d'une zone d'agglomération

Le dossier comportera la délibération du conseil communal en trois exemplaires.

Adoption d'un règlement complémentaire communal sur une voirie régionale

Ce règlement complémentaire, qualifié « d'arrêté de suppléance » comportera, outre la délibération du conseil communal en trois exemplaires, différentes informations qui seront fonction de la nature de la mesure prévue.

Par exemple, si le règlement complémentaire concerne un passage piéton, la commune transmettra un relevé précis localisant l'endroit, le n° de la route et la borne hectométrique, une vue aérienne ou une carte IGN, des photos ainsi que la fiche relative aux passages piétons publiée par la Direction de la Sécurité des Infrastructures routières du SPW¹, dûment remplie.

S'il concerne des limitations de vitesse, le dossier comportera une vue aérienne ou une carte IGN localisant les endroits concernés, des photos, un relevé précis et l'organigramme relatif à l'instauration des vitesses publié par la Direction de la Sécurité des Infrastructures routières du SPW.²

Délimitation des limites d'agglomération sur des voiries régionales et communales

Outre la délibération du conseil communal en trois exemplaires ainsi que les plans et documents explicatifs, le dossier devra être accompagné de l'avis de la Direction territoriale des routes et autoroutes concernée.

Qui place, qui paie la signalisation routière ?

Les lois coordonnées du 16 mars 1968 prévoient que « Le placement des signaux imposant une obligation ou marquant une interdiction incombe à l'autorité qui a pris la mesure. Toute autre signalisation sur la voie publique incombe à l'autorité qui a la gestion de cette voie »³.

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

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

En fonction de l'interprétation donnée par le SPF Mobilité et Transports, la signalisation délimitant une zone d'agglomération sur plusieurs communes incombe dorénavant aux Régions.

La signalisation directionnelle est, quant à elle, à charge du gestionnaire de la voirie concernée.

Il est utile de signaler que ce qui précède ne s'applique pas aux mesures temporaires de circulation routière pour lesquelles : « La signalisation des chantiers établis sur la voie publique incombe, dans les conditions qui sont déterminées par le Roi, à celui qui exécute les travaux. »⁴. Les signaux relatifs à la priorité, à l'interdiction, à l'obligation, à l'arrêt et au stationnement, ainsi que les marquages provisoires qui indiquent les bandes de circulation, ne peuvent être placés que moyennant autorisation du bourgmestre sur toutes les voiries (excepté sur les autoroutes).

1 Cfr. le « Guide des traversées piétonnes » Direction de la Sécurité des Infrastructures routières du SPW, Namur, 2009, page 54. Document téléchargeable : routes.wallonie.be/queryPublication.do.

2 Cfr. le « Guide de détermination des vitesses sur le réseau routier », Direction de la Sécurité des Infrastructures routières du SPW, Namur, 2009, pages 16-19. Document téléchargeable : routes.wallonie.be/queryPublication.do.

3 Article 13 des lois coordonnées du 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière.

4 Article 14 des Lois coordonnées du 16 mars 1968. Cfr. aussi l'article 78 du code de la route, qui règle la signalisation des chantiers et des obstacles et l'arrêté ministériel du 7 mai 1999 relatif à la signalisation des chantiers et obstacles sur la voie publique (Moniteur belge du 21 mai 1999).



Signalisation à Hotton. Source : SPW – Direction de l'Édition.

> 4. Conclusion

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

En effet, aborder le règlement complémentaire sous un angle technique nous conduirait assurément à décliner à peu près toutes les thématiques liées à la mobilité : politique de stationnement, gestion des flux de circulation, mobilité douce, abordées par ailleurs dans plusieurs Cemathèques, déclinées dans les Plans communaux de mobilité et traduites ensuite sur le terrain.

Manque encore un maillon essentiel, évoqué dans cet ouvrage, celui de la gestion de cette multitude de règlements en vue d'un accès aisé pour la mise à jour de la hiérarchisation du réseau routier. Celui-ci devrait voir le jour prochainement.



> Annexe 1 – Modèle de règlement complémentaire communal

Le document officiel qui entérine une mesure de circulation routière comporte des mentions précises.

Vu les articles 2, 3 et 12 de la loi coordonnée du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière et ses arrêtés d'application

Vu l'article 119 de la Nouvelle loi communale

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

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

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

Vu la circulaire ministérielle du 14 novembre 1977 relative aux règlements complémentaires et au placement de la signalisation routière

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

Sur proposition du Collège communal,

Le Conseil communal,

Par ... voix pour, ... voix contre, ... abstentions

Adopte :

Article 1er –

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

Article (...) – Le présent règlement est sanctionné des peines portées par l'article 29 de l'arrêté royal du 16 mars 1968 portant coordination des lois relatives à la police de la circulation routière.

Article (...) – Le présent règlement est soumis à l'approbation du Ministre compétent.

> Annexe 2 – Modèle de schéma général de règlement complémentaire communal

Le schéma proposé ci-après peut être utilisé pour établir un règlement complémentaire communal qui reprend l'ensemble des mesures existantes sur le territoire communal. Il peut aussi servir de référence pour chaque nouveau règlement complémentaire adopté¹.

Vu ... (cfr. Annexe 1)

Considérant ...

Sur proposition du Collège communal,

Le Conseil communal

Adopte

...

¹ Schéma proposé par Francis Meunier, Direction du Droit des Usagers et de la Réglementation du Service public de Wallonie, et Erik Caelen, Association de la Ville et des Communes de Bruxelles.



Chapitre I. - Interdictions et restrictions de circulation



M2

M3

Les signaux C1, C3, C31 sont complétés par l'additionnel M2 lorsque l'interdiction n'est pas applicable aux cyclistes ou par l'additionnel M3 lorsqu'elle ne concerne pas non plus les cyclomotoristes classe A. Source : IBSR.

Article 1

a) Il est interdit à tout conducteur de circuler sur les voies ci-après, dans le sens et sur le tronçon indiqués en regard de chacune d'elles :
La mesure est matérialisée par des signaux C1 et F19¹.



b) Il est interdit à tout conducteur de circuler sur les voies ci-après, dans le sens et sur le tronçon indiqués en regard de chacune d'elles, sauf pour les cyclistes et éventuellement les cyclomotoristes (classe A) :
La mesure est matérialisée par le signal C1 complété par le panneau M2 et éventuellement M3 ainsi que le F19 complété par le panneau M4 et éventuellement M5.



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



Article 2

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



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



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



¹ Les considérants de cette mesure doivent détailler les raisons qui empêchent d'autoriser la circulation à double sens.

Article 3

L'accès est interdit aux voies suivantes :

-  a) aux conducteurs de véhicules à moteur à plus de deux roues et de motocyclettes avec side-car :
La mesure est matérialisée par des signaux C5
-  b) aux conducteurs de véhicules à moteur à quatre roues (quads).
La mesure est matérialisée par des signaux C6.
-  c) aux conducteurs de motocyclettes :
La mesure est matérialisée par des signaux C7
-  d) aux conducteurs de cyclomoteurs :
La mesure est matérialisée par des signaux C9
-  e) aux conducteurs de cycles :
La mesure est matérialisée par des signaux C11
-  f) aux conducteurs de véhicules attelés :
La mesure est matérialisée par des signaux C13
-  g) aux cavaliers :
La mesure est matérialisée par des signaux C15
-  h) aux conducteurs de charrettes à bras :
La mesure est matérialisée par des signaux C17
-  i) aux piétons :
La mesure est matérialisée par des signaux C19.

Article 4

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

-  a) dont la masse en charge dépasse la masse indiquée :
La mesure est matérialisée par des signaux C21.
-  b) dont la masse en charge dépasse la masse indiquée, excepté desserte locale :
La mesure est matérialisée par des signaux C21 complétés par un additionnel portant la mention « excepté desserte locale »
-  c) affectés au transport de choses le cas échéant dont la masse en charge dépasse la masse indiquée
La mesure est matérialisée par des signaux C23, complétés le cas échéant par le panneau additionnel portant l'indication de la masse.
-  d) affectés au transport de choses dont la masse en charge dépasse la masse indiquée, excepté desserte locale
La mesure est matérialisée par des signaux C23 complétés par le panneau additionnel portant l'indication de la masse en charge maximale admise et par la mention « excepté desserte locale »

Article 5

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



Article 6



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



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



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

Article 7

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



- a) Longueur :
La mesure est matérialisée par des signaux C 25.



- b) Largeur :
La mesure est matérialisée par des signaux C 27.



- c) Hauteur :
La mesure est matérialisée par des signaux C 29.

Article 8

Il est interdit :



- a) de tourner à gauche de la rue, vers la rue
La mesure est matérialisée au moyen de signaux C 31.



- b) de tourner à droite de la rue, vers la rue
La mesure est matérialisée par des signaux C 31.



- c) de faire demi-tour et, ce, jusqu'au prochain carrefour, dans les voies suivantes :
rue du n°... à la rue
rue
La mesure est matérialisée par des signaux C 33.

Article 9

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



- d) à tout conducteur
rue, de la rue à la rue
rue, du n° ... au n° ...
La mesure est matérialisée par des signaux C 35. Lorsque la fin de l'interdiction ne coïncide pas avec un carrefour, celle-ci est matérialisée par des signaux C 37.



- e) aux conducteurs de véhicules ou trains de véhicules affectés au transport de choses dont la masse maximale autorisée dépasse 3.500 kg
rue, de la rue à la rue
rue, du n° ... au n° ...
La mesure est matérialisée par des signaux C 39. Lorsque la fin de l'interdiction ne coïncide pas avec un carrefour, celle-ci est matérialisée par des signaux C 41.

Article 10

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



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

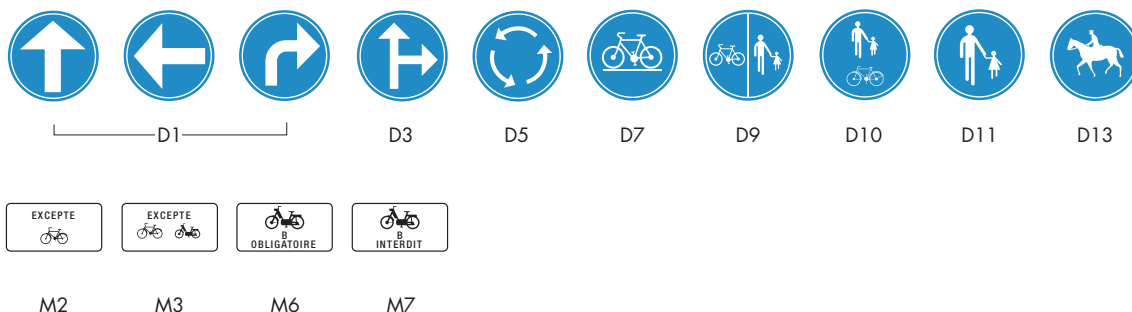
Article 11

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

rue, de la rue à la rue

rue, du n° ... au n° ...

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

Chapitre II. - Obligations de circulation.

Les signaux additionnels M2 et M3 complètent et précisent le champ d'application de l'obligation D1.

Les signaux additionnels M6 et M7 complètent et précisent le champ d'application de l'obligation D7. Source : IBSR.

Article 12

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

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



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

**Article 13**

Un sens giratoire de circulation est instauré aux endroits suivants :

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

**Article 14**

Une piste cyclable obligatoire est établie

a) sans restriction ou obligation particulière sur les voies suivantes :

b) avec obligation pour les cyclomoteurs B sur les voies suivantes :

c) avec interdiction pour les cyclomoteurs B sur les voies suivantes :

La mesure est matérialisée par des signaux D7 éventuellement complétés par les additionnels M6 ou M7.

Article 15



Une partie de la voie publique est réservée à la circulation des piétons, des bicyclettes et des cyclomoteurs à deux roues classe A aux endroits suivants :

La mesure est matérialisée par des signaux D9.

Article 16



Un chemin obligatoire pour les piétons est créé aux endroits suivants :

La mesure est matérialisée par des signaux D11.

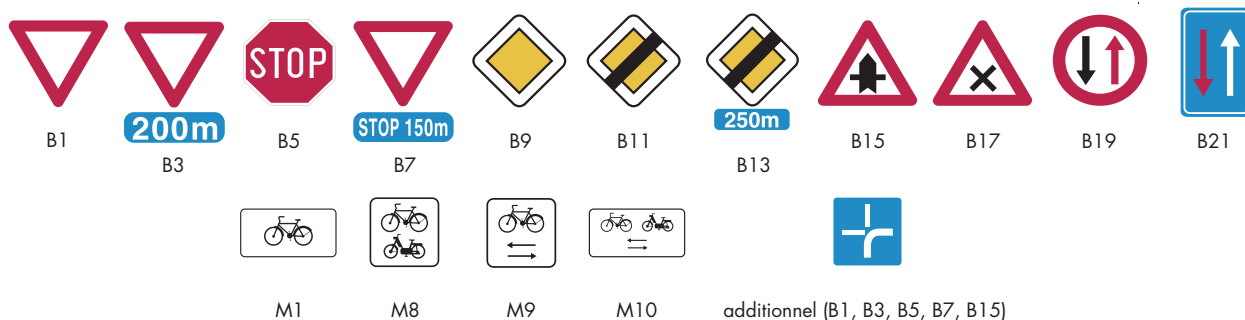
Article 17



Un chemin obligatoire pour les cavaliers est créé aux endroits suivants :

La mesure est matérialisée par des signaux D13.

Chapitre III. - Régime de priorité de circulation



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

Article 18



d) La priorité de passage est conférée aux voies suivantes : par rapport aux voies suivantes :

La mesure est matérialisée par les signaux B9 et par les signaux B1 ou B5 éventuellement précédés de B3 ou B7.

La fin de priorité de passage accordée à ces itinéraires est signalée par un signal B11 précédé d'un signal B13.



e) La priorité de passage est conférée aux voies suivantes : par rapport aux voies suivantes :

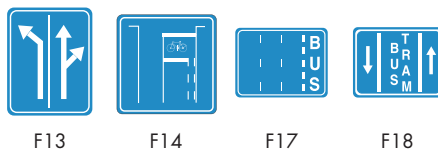
La mesure est matérialisée par les signaux B15 et par les signaux B1 ou B5 éventuellement précédés de B3 ou B7.



f) Une priorité de passage est instaurée aux endroits suivants :

La mesure est matérialisée par les signaux B21 et B19.

Chapitre IV. - Canalisation de la circulation



F13

F14

F17

F18

Source : IBSR.

Article 19



- a) Un îlot directionnel est établi sur les voies suivantes :
La mesure est matérialisée par une construction en saillie ou par les marques de couleur blanche prévues à l'article 77.4. de l'A.R. du 1^{er} décembre 1975¹ ;



- b) Une zone d'évitement est tracée sur les voies suivantes :
La mesure est matérialisée par les marques de couleur blanche prévues à l'article 77.4. de l'A.R.



- c) La chaussée est divisée en bandes de circulation aux endroits suivants :
- 2 bandes : rues
 - 3 bandes : rues
 - 4 bandes : rues
 - 5 bandes : rues
 - 6 bandes : rues

La mesure est matérialisée par le tracé de lignes blanches continues/discontinues.



- d) Des flèches de sélection sont tracées sur les voies ci-après, à l'approche du ou des carrefours mentionnés à la suite de chacune d'elles :
La mesure est matérialisée par des marques de couleur blanche tracées conformément à l'article 77.1. de l'A.R. et présignalée par des signaux F13.



- e) Des marques indiquant des bandes de sélection pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à 2 roues sont tracées aux carrefours suivants :
La mesure est matérialisée par les marques de couleur blanche prévues à l'article 77.7 de l'A.R.



- f) Des passages pour piétons sont délimités aux endroits suivants :
La mesure est matérialisée par des bandes de couleur blanche, parallèles à l'axe de la chaussée, conformément à l'article 76.3. de l'A.R.



- g) Des passages pour les conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs à deux roues sont délimités sur les voies suivantes
La mesure est matérialisée par deux lignes discontinues de couleur blanche conformément à l'article 76.4. de l'A.R.



- h) Des bandes de circulation sont réservées aux BUS dans les voies suivantes :
La mesure est annoncée par un signal F17 et matérialisée par des marquages conformément à l'article 72.5 de l'A.R.

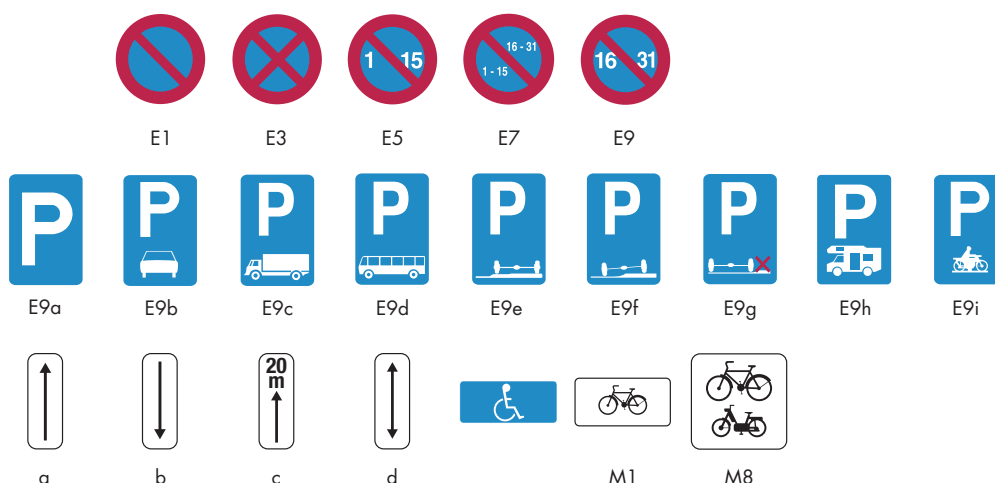
¹ Arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la sécurité routière. – mentionné « A.R. » dans la suite du texte.





- i) Un site spécial franchissable pour les véhicules de transport en commun est délimité dans les voies suivantes :
La mesure est annoncée par un signal F18 et matérialisée par des marquages conformément à l'article 72.6 de l'A.R.
- j) Des espaces reliant les sites spéciaux franchissables et des bandes bus sont définis aux endroits suivants :
La mesure est matérialisée par des marques en damier composées de carrés blancs conformément à l'article 77.8. de l'A.R.
- k) Une piste cyclable est délimitée dans les voies suivantes :
La mesure est matérialisée sur le sol conformément à l'article 74 de l'A.R.
- l) Une zone avancée pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues est délimitée dans les voies suivantes :
La mesure est matérialisée par des marques de couleur blanche tracées conformément à l'article 77.6. de l'A.R. et annoncée par un signal F14.
- m) Le passage est autorisé à gauche ou à droite aux endroits suivants:
La mesure est matérialisée par des signaux F21.

Chapitre V. - Arrêt et stationnement (signaux routiers)



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

Article 20



Le stationnement est interdit sur les voies ou tronçons de voies suivantes :

La mesure est matérialisée par des signaux E1, éventuellement complétés par un panneau additionnel portant la mention limitative prévue dans chaque cas¹.

Article 21



L'arrêt et le stationnement sont interdits sur les voies ou tronçons de voies suivantes

La mesure est matérialisée par des signaux E3, éventuellement complétés par un panneau additionnel portant la mention limitative prévue dans chaque cas¹.

¹ Uniquement des mentions limitant la durée. Exemple : du lundi au vendredi de 07h à 17h.

Article 22



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



- b) Le stationnement alterné est instauré pour les agglomérations suivantes :
La mesure est matérialisée par des signaux E11 placés au dessus des signaux F1



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



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

Article 23



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



- b) Le stationnement est limité dans le temps sur les voies suivantes :
- de 5 à 15 minutes
 - par l'usage du disque de stationnement



La mesure est matérialisée par des signaux E9a portant selon les cas la mention de durée ou le signe du disque de stationnement.

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

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

- d) Le stationnement est réservé



- à certaines catégories de véhicules : rues
La mesure est matérialisée par des signaux E9a complétés par un panneau additionnel mentionnant la catégorie des véhicules.



- aux motocyclettes, voitures, voitures mixtes et minibus : rues :
La mesure est matérialisée par des signaux E9b.



- aux camionnettes et camions : rues
La mesure est matérialisée par des signaux E9c.



- aux autocars : rues
La mesure est matérialisée par des signaux E9d.



- aux véhicules de camping :
La mesure est matérialisée par des signaux E9h.



- aux motocyclettes : rues
La mesure est matérialisée par des signaux E9i.

e) Le stationnement est obligatoire :



– sur le trottoir ou sur l'accotement : rues
La mesure est matérialisée par des signaux E9e.



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



– sur la chaussée :
rues :
rues : : disque obligatoire
rues : x min.

La mesure est matérialisée par des signaux E9g.

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

Article 24

Une zone de stationnement à durée limitée est créée

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



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

Article 25

Une zone de stationnement payant est créée :

- a) pour tous les usagers :
60 min : rues :
120 min : rues
x min : rue s.....
- b) excepté pour les riverains, les titulaires d'une carte communale de stationnement ou d'une carte de stationnement pour voitures partagées :
60 min : rues :
120 min : rues
x min : rues



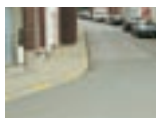
La mesure est matérialisée par des signaux E9a à validité zonale (début et fin de zone) complétés par la mention « PAYANT » et portant éventuellement la mention « Excepté riverains », « Excepté carte communale de stationnement », ou « Excepté voitures partagées » et le placement d'horodateurs indiquant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

Chapitre VI. - Arrêt et stationnement (marques routières)

Article 26

Le stationnement est interdit aux endroits suivants :

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



Article 27

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

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

Article 28

Des emplacements de stationnement sont établis aux endroits suivants :

- Longitudinalement :
- Perpendiculairement :
- En oblique :

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

Chapitre VII. - Voies publiques à statut spécial

F1a



F1b



F3a



F3b



F4a



F4b



F12a



F12b



F99a



F99b



F99c



F101a



F101b



F101c



F101



F103

Article 29

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



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

Article 30

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



- Une zone 30 abords d'école est réalisée dans les rues suivantes, conformément aux plans annexés :
La mesure est matérialisée par les signaux F4a, A23 (éventuellement complété d'un panneau additionnel de distance) et F4b.



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

Article 31



Les chemins suivants sont réservés à la circulation des piétons, cyclistes et cavaliers :

La mesure est matérialisée suivant les cas par des signaux F99a ou F99b – F101a ou F101b.
NB : un choix peut être effectué au sein des catégories d'usagers.

Article 32



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

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

Article 33



Les voies ci-après sont déclarées « zones piétonnes » :

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

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

Chapitre VIII. - Aménagements particuliers.



A14

F87

Article 34

Des dispositifs surélevés sont aménagés dans les endroits suivants conformément aux plans annexés.



- a) Plateau :
La mesure est matérialisée par les signaux A 14 et F 87.
- b) Ralentisseur :
La mesure est matérialisée par les signaux A 14 et F 87.

Chapitre IX. - Signaux lumineux

Article 35



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

- a) aux carrefours :
- b) en dehors des carrefours :

Article 36

Le présent règlement est soumis à l'approbation du Ministre compétent.

> Annexe 3 – Principaux textes réglementaires

Lois coordonnées du 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière

Article 1.

Le Roi arrête les règlements généraux ayant pour objet la police de la circulation routière des piétons, des moyens de transport par terre et des animaux, ainsi que des moyens de transport par fer empruntant la voie publique.

Article 2.

Sous réserve de l'article 3 des présentes lois coordonnées et des articles 2 et 3 de la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes, les conseils communaux arrêtent les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques situées sur le territoire de leur commune.

Article 3.

§1. Le Ministre des Travaux publics, le Ministre ayant la circulation routière dans ses attributions, le Ministre de l'Agriculture et le Ministre de la Défense nationale arrêtent respectivement les règlements complémentaires relatifs :

1° aux voies publiques faisant partie de la grande voirie de l'Etat et aux carrefours dont une de ces voies publiques fait partie ;

2° à la détermination des agglomérations prévues au règlement général sur la police de la sécurité routière ;

3° aux routes et chemins forestiers, ouverts à la circulation publique, situés dans les forêts de l'Etat, les réserves naturelles ou forestières ;

4° aux routes militaires ouvertes à la circulation publique. Ces règlements sont arrêtés après avis des conseils communaux intéressés.

A défaut de réception de cet avis dans un délai de soixante jours à dater de la demande, le Ministre compétent peut arrêter d'office le règlement.

§2. Les conseils communaux arrêtent les règlements complémentaires visés au §1er si le Ministre compétent s'est abstenu de les prendre. Ces règlements sont soumis à son approbation. Si le Ministre ne s'est pas prononcé dans les soixante jours de la réception du règlement complémentaire, le règlement peut être mis en vigueur.

Article 10

En tant qu'elle s'applique à des situations permanentes ou périodiques, la police de la circulation routière est soustraite aux dispositions de la nouvelle loi communale du 26 mai 1989.



Article 12

Les mesures prises pour régler la circulation en vertu des articles 2, 3 et 4 de la présente loi coordonnée (...) doivent pour être obligatoires, être portées à la connaissance des intéressés par des agents portant les insignes de leurs fonctions et postés sur place, ou par une signalisation appropriée.

Il en est de même des mesures prises par les autorités communales pour régler des situations occasionnelles en vertu de la nouvelle loi communale du 26 mai 1989.

Article 13.

Le placement des signaux qui imposent une obligation ou qui marquent une interdiction incombe à l'autorité qui a pris la mesure. Toute autre signalisation sur la voie publique incombe à l'autorité qui a la gestion de cette voie.

Article 14.

Par dérogation à l'article 13, la signalisation des obstacles à la circulation incombe à celui qui a créé l'obstacle. En cas de carence de ce dernier, cette obligation est assumée par l'autorité qui a la gestion de la voie publique.

La signalisation des chantiers établis sur la voie publique incombe, dans les conditions déterminées par le Roi, à celui qui exécute les travaux.

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

Article 2.

2. Sans préjudice de l'article 3 des lois coordonnées du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, les règlements complémentaires sont soumis à l'approbation du Gouvernement (wallon). Le Gouvernement peut, selon le cas, approuver tout ou partie du règlement complémentaire. Si le Gouvernement ne s'est pas prononcé dans les quarante-cinq jours de la réception du règlement complémentaire, le règlement peut être mis en vigueur.

3. Le Gouvernement détermine les règlements complémentaires qui ne sont pas soumis à son approbation.

Article 3.

En vue de maîtriser les coûts d'exploitation des sociétés de transport en commun, le Gouvernement peut inviter les conseils communaux à délibérer sur les mesures qu'il propose pour faciliter la circulation des transports en commun sur le territoire de la commune. Les règlements complémentaires arrêtés sur invitation du Gouvernement sont soumis à l'approbation de celui-ci. Si les conseils communaux n'ont pas donné suite à l'invitation du Gouvernement dans le délai qu'il a fixé, celui-ci peut arrêter le règlement complémentaire.

Nouvelle loi communale

Article 119

Le conseil fait les règlements communaux d'administration intérieure et les ordonnances de police communale, à l'exception des ordonnances de police temporaires visées à l'article 130bis.

Article 130 bis

Le collège des bourgmestre et échevins est compétent pour les ordonnances de police temporaires relatives à la circulation routière.

Article 133 al2

Il (le bourgmestre) est spécialement chargé de l'exécution des lois, décrets, ordonnances, règlements et arrêtés de police. Néanmoins, il peut, sous sa responsabilité, déléguer ses attributions, en tout ou en partie, à l'un des échevins.

Article 134

En cas d'émeutes, d'attroupements hostiles, d'atteintes graves portées à la paix publique ou d'autres événements imprévus, lorsque le moindre retard pourrait occasionner des dangers ou des dommages pour les habitants, le bourgmestre peut faire des ordonnances de police, à charge d'en donner sur le champ communication au conseil (...), en y joignant les motifs pour lesquels il a cru devoir se dispenser de recourir au conseil (...). Ces ordonnances cesseront immédiatement d'avoir effet si elles ne sont confirmées par le conseil à sa plus prochaine réunion.

Article 135.

§2. De même, les communes ont pour mission de faire jouir les habitants des avantages d'une bonne police, notamment de la propreté, de la salubrité, de la sûreté dans les rues, lieux et édifices publics.

Plus particulièrement, et dans la mesure où la matière n'est pas exclue de la compétence des communes, les objets de police confiés à la vigilance et à l'autorité des communes sont :

1° tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques, (...) ; la police de la circulation routière, en tant qu'elle s'applique à des situations permanentes ou périodiques, ne tombe pas sous l'application du présent article.



Règlementation routière

Lois coordonnées du 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière et arrêtés d'application (www.mobilite.fgov.be/data/route/regcir/LPCRF.pdf).

Arrêté royal du 1er décembre 1975, portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique (www.mobilite.fgov.be/data/route/regcir/RRCF.pdf).

Arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière et ses annexes. (208.99.113.123/~wegcode/wet.php?wet=11).

Circulaire ministérielle du 14 novembre 1977 relative aux règlements complémentaires et au placement de la signalisation routière (Moniteur belge du 17 décembre 1977).

Décret du 19 décembre 2007 relatif à la tutelle d'approbation de la Région wallonne sur les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques et à la circulation des transports en commun (Moniteur belge du 14 janvier 2008).

Arrêté du Gouvernement wallon du 17 juillet 2009 fixant la répartition des compétences entre les Ministres et la signature des actes du Gouvernement (Moniteur belge du 5 août 2009).

Règlementation communale

Nouvelle loi communale, codifiée par l'arrêté royal du 24 juin 1988, ratifié par la loi du 26 mai 1989 (wallex.wallonie.be/PdfLoader.php?type=doc&linkpdf=7577-6844-367). (Moniteur belge du 12 août 2004)

Code de la démocratie locale et de la décentralisation (Moniteur belge du 12 août 2004).

Publications officielles

Code de la route, IBSR, Bruxelles, sd, mise à jour annuelle.

Règlement du gestionnaire de la voirie, IBSR, Bruxelles, sd, mise à jour annuelle

Articles

Alexandre Ponchaut, Compétences des organes communaux en matière de circulation routière, février 2010, UVCW, Namur (www.uvcw.be/articles/33,101,37,37,3247.htm).

Mathieu Lambert, Les règlements complémentaires de circulation routière, janvier 2008, UVCW (www.uvcw.be/articles/33,194,37,37,2039.htm).

Signaler moins mais mieux, 5 fiches, IBSR, Bruxelles, 2007.

Erik Caelen, Francis Meunier, Vincent Ramelot, Les règlements complémentaires. Le Cahier du Moniteur de la Mobilité, n°6, Octobre 2007, Bruxelles, AVCB-RBC. (www.avcb-vsgb.be/fr/Publications/documents.html?doc_id=50&vID=120).

Mathieu Lambert, Les compétences de police des autorités communales en matière de circulation routière, janvier 2007, UVCW, Namur (www.uvcw.be/articles/33,194,37,37,1662.htm).

Nathalie Fraselle, Sylvie Smoos, Les compétences des communes en matière de circulation routière, Mouvement communal, UVCW, Namur, mai 2005.

Sites internet

mobilite.wallonie.be : site portail mobilité de Wallonie, Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques du Service public de Wallonie

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

www.avcb.be : site de l'Association de la Ville et des Communes de Bruxelles

routes.wallonie.be : site portail des autoroutes et routes de Wallonie, Direction générale opérationnelle Routes et Bâtiments du Service public de Wallonie

www.ibsr.be: site de l'Institut belge pour la Sécurité Routière

SPW-DGO2 Mobilité et Voies hydrauliques

Direction de la Réglementation et des Droits des usagers
Boulevard du Nord, 8, 5000 – Namur
Tél. : 081 77 31 50

Josette DOCTEUR
Tél. : 0497 08 33 77
josette.docteur@spw.wallonie.be

Yannick DUHOT
Tél. : 0474 92 68 83
yannick.duhot@spw.wallonie.be

Corine LEMENSE
Tél. : 0474 92 68 76
corine.lemense@spw.wallonie.be

Francis MEUNIER
Tél. : 0474 92 68 85
francis.meunier@spw.wallonie.be

SPW-DGO1 Routes et Bâtiments

Direction de la Sécurité des Infrastructures routières
Boulevard du Nord 8, 5000 – Namur
Tél. : 081 77 27 11

Direction des routes du Brabant wallon
Avenue de Vezprem 3, 1340 Ottignies-Louvain-la-Neuve
Tél. : 010 43 06 00

Direction des routes de Charleroi
Rue de l'Ecluse 22, 6000 Charleroi
Tél. : 071 63 12 00

Direction des routes de Liège
Avenue Blondin 12-18, 4000 Liège
Tél. : 04 229 75 75

Direction des routes du Luxembourg
Place Didier 45, 6700 Arlon
Tél. : 063 58 92 11

Direction des routes de Mons
Rue du Joncquois 118, 7000 Mons
Tél. : 065 35 95 11

Directions des routes de Namur
Avenue Gouverneur Bovesse 37, 5100 Jambes
Tél. : 081 32 09 11

Direction des routes de Verviers
Rue Xhavée 62, 4800 Verviers
Tél. : 087 32 31 31





Réalisation

Dossier préparé et mis en forme par
ICEDD asbl
Boulevard Frère Orban 4, B-5000 Namur



Rédaction

Françoise BRADFER – ICEDD asbl
avec la collaboration de

- Ambre VASSART, UVCW
- Francis MEUNIER, SPW-DGO2

Comité de lecture

- Marc BOUHY, SPW-DGO1
- Maria DENIL, commune d'Eghezée
- Bernadette GANY, SPW-DGO2
- Didier HENIN, Ville de Châtelet
- Philippe LEMAIRE, Ville de Namur
- Corine LEMENSE, SPW-DGO2
- Pascale PIROTTE, commune de Lasne
- Dominique VAN DUYSE, SPW-DGO2
- Lionel VOOS, SPW-DGO1

Éditeur responsable

Ir Yvon LOYAERTS
SPW – Direction générale opérationnelle Mobilité et
Voies hydrauliques
Boulevard du Nord 8, B-5000 Namur

Réseau des CeM

Bernadette GANY – Coordinatrice SPW –
Direction de la Planification de la Mobilité
Boulevard du Nord 8, B-5000 NAMUR
Tél. : 081 77 30 99 – Fax : 081 77 38 22
reseau-cem@spw.wallonie.be
<http://cem.mobilite.wallonie.be>

Centre de documentation et de diffusion en mobilité

Brigitte ERNON – Gestionnaire
SPW – Direction de la Planification de la Mobilité
Boulevard du Nord 8, B-5000 NAMUR
Tél. : 081 77 31 32 – Fax : 081 77 38 22
centre-doc-mobilite@spw.wallonie.be
<http://documentation.mobilite.wallonie.be>

Photo de couverture : Gembloux, zone de rencontre.
Source ICEDD.



■ DÉJÀ PARUS DANS CETTE COLLECTION

1. Le conseiller en mobilité : contexte, rôle et outils
2. Les pièges de la mise en œuvre des plans communaux de mobilité
3. La gestion de la demande de mobilité
4. La mobilité et l'aménagement du territoire
5. Mobilité, consommation d'énergie et pollution de l'air : quels enjeux pour demain ?
6. Tous en piste pour le vélo !
7. Une réunion ? Et si on en parlait ...
8. La signalisation, aussi une question de bon sens ...
9. Les CeM à la découverte de La Rochelle
10. Le charroi agricole
11. Le stationnement : encore et toujours au coeur de la mobilité – 1. Problématique générale
12. Le stationnement : encore et toujours au coeur de la mobilité – 2. Applications et effets
13. Mobilité scolaire
14. Mobilité en zone rurale
15. L'intermodalité dans le transport des personnes
16. Mobilité en Suisse romande
17. Le transport en commun
18. Nouvelles implantations commerciales et mobilité
19. Zone 30, zone résidentielle et zone de rencontre
20. L'aménagement du territoire et l'urbanisme face à la mobilité
21. Le stationnement – 3. Besoins spécifiques
22. Mobilité douce et déplacements quotidiens
23. Des comptages. Pourquoi ? Comment ?
24. Mobilité et environnement
25. Le Plan Escargot. Un soutien financier aux communes pour favoriser les modes alternatifs de déplacement
26. Les systèmes de transport collectif structurants
27. Le Plan communal de mobilité : un état des lieux
28. Conseiller en mobilité : une formation, une fonction, un métier
29. Mobilité et déplacements domicile-travail
30. Le stationnement dépenalisé
31. Jeunes et mobilité
32. Déplacements en milieu rural. Quelles alternatives ?
33. Collaborations TEC – gestionnaires de voiries
34. Territoires, mobilité et aménagements en zone rurale.