

Projet d'arrêté du Gouvernement wallon du ... (date) relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique

Le Gouvernement wallon,

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, l'article 10, § 4, remplacé par le décret-programme du 17 juillet 2018 ;

Vu l'arrêté ministériel du 7 mai 1999 relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique ;

Vu le rapport du 25 mars 2019 établi conformément à l'article 3, 2°, du décret du 11 avril 2014 visant à la mise en œuvre des résolutions de la Conférence des Nations Unies sur les femmes à Pékin de septembre 1995 et intégrant la dimension du genre dans l'ensemble des politiques régionales ;

Vu l'avis n° XXXX/XX du Conseil d'Etat, donné le XX/XX/2019, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

Sur proposition du Ministre des Travaux publics,

Après délibération,

ARRÊTE :

Chapitre 1^{er}. Dispositions générales

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

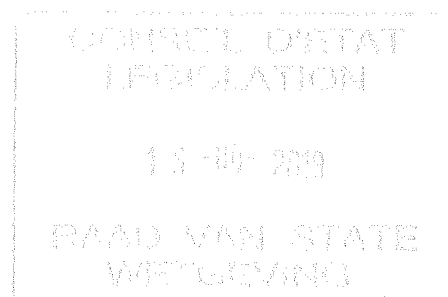
1° le chantier gênant fortement la circulation : un chantier, qui à un endroit quelconque, a une largeur telle qu'au moins une bande ou la largeur d'une bande de circulation est soustraite au trafic sur la chaussée ;

2° le chantier gênant peu la circulation : un chantier, qui a un endroit quelconque, a une largeur telle que moins d'une bande ou moins de la largeur d'une bande de circulation est soustraite au trafic sur la chaussée, ainsi que celui qui est établi en dehors de la chaussée mais qui influence la circulation sur celle-ci ;

3° le Code de la route : l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique ;

4° le décret du 19 décembre 2007 : le décret du 19 décembre 2007 relatif à la tutelle d'approbation de la Région wallonne sur les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques et à la circulation des transports en commun ;

5° les signaux : les signaux routiers visés au Code de la route.



Art. 2. En vue de garantir la sécurité de la circulation, l'autorisation prévue à l'article 10, § 2, alinéa 2, du décret du 19 septembre 2007 peut, outre les mesures imposées par le présent arrêté, prévoir une signalisation routière complémentaire.

L'autorisation peut prévoir une modulation de la limitation de la vitesse en fonction des périodes d'activité et de repos du chantier. L'autorisation peut prévoir une modulation de la signalisation en fonction de l'évolution du chantier de façon programmée ou prévisible.

L'autorisation est présentée à toute réquisition de l'autorité compétente.

Art. 3. Les dispositions relatives aux dimensions et au placement des signaux routiers et des panneaux additionnels, prévues par l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière, sont d'application.

Art. 4. Les travaux peuvent commencer uniquement si la signalisation est placée.

Art. 5. § 1^{er}. La signalisation routière est, conformément aux dispositions de l'article 10, § 2, alinéa 4, du décret du 19 décembre 2007, enlevée dès que les travaux sont terminés. Il en est de même du matériel de signalisation et des panneaux indiquant en jaune sur fond noir, le nom du responsable de la signalisation et son numéro de téléphone.

§ 2. En dehors des heures de travail, notamment le soir ainsi que pendant les week-ends et chaque fois que les travaux sont interrompus pour une période déterminée, les signaux qui ne sont plus nécessaires sont masqués sur toute leur superficie ou sont enlevés.

La signalisation est également adaptée selon l'évolution du chantier et les prescriptions de l'autorisation prévue à l'article 10, § 2, alinéa 2, du décret du 19 septembre 2007.

Art. 6. La signalisation des chantiers est assurée avec le plus grand soin et est maintenue pendant toute la durée des travaux dans un état de propreté tel qu'elle reste aisément identifiable et lisible par les usagers.

Les signaux ne peuvent pas être dégradés ou endommagés.

Une inspection régulière de la signalisation est réalisée ainsi qu'après chaque épisode météorologique pouvant perturber ou endommager la signalisation (tempête, orages, neige, ...).

Art. 7. § 1^{er}. En fonction de l'implantation et de la configuration du chantier, il peut s'avérer nécessaire de guider, voire de dévier localement la circulation des piétons et, le cas échéant, la circulation des cyclistes.

Le réaménagement de la circulation des piétons et des cyclistes doit être conçu en ayant soin :

- 1° d'en assurer le confort d'utilisation ;
- 2° de réduire la longueur du parcours de déviation au minimum ;
- 3° de l'adapter aux personnes handicapées ou malvoyantes ;

4° de sécuriser le parcours par rapport à la circulation automobile et les mouvements sur le chantier.

§ 2. Sur autoroutes, la largeur des voies de circulation indiquées par les marquages est de minimum 3,25 m pour la voie de droite et minimum 2,50 m pour les autres voies. Les rétrécissements de la chaussée à une seule voie de circulation ont une largeur minimum de 3,25 m.

Hors autoroute, la largeur des voies de circulation indiquées par les marquages est de minimum 2,75 m.

Les marquages indiquant les bandes de circulation sont inclus dans les largeurs de voies de circulation. Les marquages de bord de chaussée ne sont pas inclus dans les largeurs de voies de circulation.

Art. 8. § 1^{er}. Les signaux routiers et balises sont de type rétroréfléchissant.

Les valeurs minimales de rétroréflexion des panneaux (type 3) sont conformes au tableau 3-3A du PTV 662 (2017), les films rétroréfléchissants sont conformes au tableau 3-3C et les balises et les cônes sont conformes à la classe R2A selon la norme NBN EN 13422 ou équivalent.

Les panneaux peuvent être de type à message variable. Dans ce cas, les propriétés visuelles minimales, spécifiées selon la norme NBN EN 12966 ou équivalent, sont :

- 1° la couleur (C) : C2 ;
- 2° la luminance (La) : L3 ;
- 3° le rapport de luminance (LR) : R3 ;
- 4° la largeur de faisceau (B) : B6 ;
- 5° la dimension minimum des caractères (C) : 240 mm.

§ 2. Les marques jaunes temporaires sont de couleur jaune Y2 selon la NBN EN 1436 ou équivalent et ont une largeur de minimum 0,15 m.

Dans une signalisation de chantier sur autoroutes, les marquages blancs existants ne peuvent pas servir de guidage au schéma temporaire de la circulation. Celui-ci est indiqué par des marquages jaunes temporaires.

§ 3. Les bandes alternées de couleur rouge et blanche, prévues aux articles 68 et 70 ainsi qu'aux annexes, sont munies de produits rétroréfléchissants.

Les valeurs minimales de rétroréflexion des bandes sont déterminées selon le type du produit et de voirie.

Art. 9. Lorsqu'un chantier est exécuté sur la voie publique, l'éclairage public reste allumé durant la nuit à hauteur de la zone où la signalisation est placée.

Lorsqu'un dispositif d'éclairage est prévu, il fonctionne entre la tombée et le lever du jour ainsi qu'en toute circonstance où il n'est plus possible de voir distinctement jusqu'à une distance d'environ 200 m.

Par atmosphère limpide, l'éclairage rend la signalisation visible à 150 m au moins.

Lorsqu'un éclairage est utilisé sur un chantier ou pour délimiter un obstacle, les lampes sont de couleur Jaune C1 et de type L6 ou L7 selon la NBN EN 12352 ou équivalent.

Les feux peuvent clignoter, selon les cas, indépendamment, simultanément ou en cadence.

Art. 10. Si une barrière est placée au début du chantier, elle occupe une largeur au moins égale à celle qui est nécessaire pour exécuter les travaux en toute sécurité.

Art. 11. Si l'emplacement du chantier entraîne une déviation de la circulation, un itinéraire complet de cette déviation est signalé.

Si le début de la déviation ne coïncide pas avec celui du chantier, la signalisation est placée à l'endroit où cette déviation débute.

Art. 12. Sauf cas exceptionnels, les signaux C43 indiquent uniquement les limitations de vitesse prévues par le présent arrêté.

Art. 13. La signalisation en amont du chantier est placée uniquement sur la voie publique où les travaux sont effectués.

Toutefois, elle peut également être placée sur d'autres voies publiques quand la disposition des lieux le justifie.

Art. 14. Il peut être fait usage de dispositifs mobiles montés ou non sur véhicules et destinés à absorber les chocs. Ces absorbeurs de chocs mobiles sont conformes à classe Speed Class 100 selon la spécification CEN/TS 16786 (tableau 5) ou équivalent.

Ce véhicule ne peut pas contenir du matériel de chantier.

Art. 15. Lorsque des feux de régulation du trafic sont placés sur la voirie pour mettre en place une circulation alternée, ces feux sont munis d'un dispositif permettant aux usagers de connaître la durée de la phase en cours (durée de la phase "circulation" ou "arrêt").

Art. 16. Sans préjudice de l'article 19, les signaux peuvent être répétés à gauche.

Sur les chantiers de grande étendue, le panneau indiquant en jaune sur fond noir le nom du responsable de la signalisation et son numéro de téléphone peut être répété le long du chantier même.

Art. 17. La vitesse maximale autorisée sur la voirie concernée est utilisée pour fixer la catégorie du chantier. Lorsque, sur une voie publique, différentes limitations de vitesse sont instaurées, la vitesse maximale autorisée la plus élevée est prise en compte pour fixer la catégorie du chantier.

Art. 18. Les chantiers sont classés en 6 catégories définies comme suit :

- 1° la 1^{re} catégorie : les chantiers établis sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 90 km/h ;
- 2° la 2^e catégorie : les chantiers établis sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 50 km/h, et inférieure ou égale à 90 km/h ;
- 3° la 3^e catégorie : les chantiers établis sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 50 km/h ;
- 4° la 4^e catégorie : les chantiers établis en dehors de la chaussée, qui représentent un danger pour les piétons, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues ;
- 5° la 5^e catégorie : les chantiers exécutés uniquement :
 - a) entre le lever et la tombée du jour lorsqu'il est possible de voir distinctement jusqu'à une distance d'environ 200 m ;
 - b) durant la nuit, sauf en cas de brouillard ou de fortes averses, et si la voirie est occupée pour une durée maximale de 12 heures ;
- 6° la 6^e catégorie : les chantiers gênants la circulation durant une durée limitée, à cause de leur vitesse de déplacement faible ou d'arrêts fréquents, dus à l'exécution de travaux, et ce dans de bonnes conditions climatiques, en l'absence de brouillard ou de fortes averses.

Chapitre 2. Chantier de 1^{re} catégorie sur autoroute gênant fortement la circulation

Section 1^{re}. Signalisation en amont du chantier

Art. 19. § 1^{er}. Tous les signaux visés au présent article, situés en amont d'un chantier de 1^{re} catégorie sur autoroute gênant fortement la circulation, sont placés tant à gauche qu'à droite de la chaussée.

§ 2. Les signaux A31 et D1 sont placés à moins de 150 m du début du chantier dans un dispositif cadre de type I visé à l'annexe 3.

Si le signal A31 est placé à un endroit plus éloigné que la distance visée à l'alinéa 1^{er}, la distance approximative à laquelle le chantier est établi est mentionnée sur un panneau additionnel de distance, type I.

Dans le cas visé à l'alinéa 2, le guidage commence à cet endroit. Le guidage est réalisé par les dispositifs du type Ia.2 et type Ib.2 visés à l'annexe 2.

Ces balises sont distantes entre elles de 5 m au maximum. Elles sont pourvues d'un éclairage réalisé au moyen de lampes de couleur jaune C1, coordonnées chromatiques x, y selon le tableau 4 de la NBN EN 12352 ou équivalent, et sont de type L8L ou L8H. Un effet de défilement dans le sens de la circulation est réalisé.

Deux signaux D1 au moins, espacés de 50 m et dont la flèche est inclinée vers le sol sous un angle de 45°, sont placés au-dessus des balises.

§ 3. Les signaux F79 à F85 sont placés à 1 500 m et répétés à 1 000 m et 250 m.

Sur le premier signal, un feu jaune clignotant est installé.

§ 4. Un signal C43 limitant la vitesse à 90 km/h est placé à 1.100 m; il est annoncé à 300 m par un signal identique complété par un panneau additionnel de distance, type I.

Un signal C43 limitant la vitesse à 70 km/h est placé à 500 m, et répété à 150 m.

Toutefois, si la disposition des lieux l'exige, un signal C43 limitant la vitesse à 50 km/h est placé à 150 m.

§ 5. Un signal C39 est placé à 500 m.

§ 6. Un signal A32 ou un signal A51 complété par un panneau additionnel représentant une file de véhicules de 1100 x 900 mm est placé dans un dispositif cadre de type I à l'annexe 3 entre 3 000 et 1 500 m.

Section 2. Signalisation au début du chantier

Art. 20. Au début d'un chantier 1^{re} catégorie sur autoroute gênant fortement la circulation :

1° un dispositif FLR de type III visé à l'annexe 3 est placé sur chaque bande de circulation qui est fermée à la circulation ;

2° pour la sécurité, une zone d'une longueur minimale de 100 m est aménagée en amont de la zone d'intervention du chantier dénommée zone tampon ;

3° des marques longitudinales temporaires sont réalisées, même si la durée du chantier est inférieure à 7 jours, lorsqu'au moins une voie de circulation est déviée.

Concernant l'alinéa 1^{er}, 1°, le signal D1 n'est pas apposé sur le dispositif.

Concernant l'alinéa 1^{er}, 2°, l'accès de la zone tampon est interdit à tout personnel et la zone ne peut pas être utilisée pour le dépôt de matériel ou de matériaux.

Section 3. Signalisation latérale

Art. 21. § 1^{er}. Le balisage latéral d'un chantier de 1^{re} catégorie sur autoroute gênant fortement la circulation, est réalisé soit :

1° par des dispositifs du type Ia.2, Ib.2 ou IIc visés à l'annexe 2 ;

2° par un dispositif de retenue pour une séparation physique sur lequel des dispositifs du type III a ou b visés à l'annexe 2.

Concernant l'alinéa 1^{er}, 1°, ces dispositifs de balisage sont espacés au maximum de 30 m. Dans la zone d'approche, ils sont pourvus d'un éclairage réalisé au moyen de lampes L8H ou L8L de couleur jaune C1. Un effet de défilement de ces lampes dans le sens de la circulation est réalisé. Les dispositifs de balisage sont placés à une distance minimale de 0,50 m au moins de la zone des travaux pour constituer une zone de sécurité.

Concernant l'alinéa 1^{er}, 2°, ces dispositifs sont surmontés de balises espacées au maximum de 30 m. Ces balises présentent une taille minimale de 400 cm² sur cette longueur de 30 m. Elles sont composées de bandes alternées de couleur

rouge et blanche. La rétroréflexion de ces bandes répond au tableau 3-3A du PTV 662. Les dispositifs sont équipés de catadioptrés rétroréfléchissants de couleur jaune sur chacune de leurs faces latérales, selon la NBN EN 12899-3 ou équivalent. Ces catadioptrés mesurent au minimum 40 cm² et sont espacés au maximum de 10 m.

Lorsqu'une chaussée d'autoroute est mise à double sens de circulation, le dispositif de retenue pour une séparation physique est obligatoire à hauteur de la traversée du terre-plein central et sur une distance de 100 m de part et d'autre. Il est également obligatoire sur l'ensemble de la mise à double sens si la circulation est maintenue sur au moins 2 bandes dans chaque sens de circulation.

§ 2. Lorsque la largeur de chaussée libre dans le sens de la circulation considéré est égale ou supérieure à 3,5 m et la circulation est séparée de la zone de chantier par un dispositif de retenue, la limite de vitesse est ramenée à 90 km/h.

Les signaux C39 et C43 sont répétés tous les 500 m si la longueur de ce tronçon de chaussée est inférieure ou égale à 2 km, ou tous les 1 000 m si la longueur est supérieure à 2 km.

§ 3. Si la circulation est canalisée lors d'un chantier dont la durée est supérieure à 7 jours, des marques longitudinales temporaires sont alors apposées pour indiquer les bandes de circulation.

Des marques longitudinales temporaires sont réalisées, même si la durée du chantier est inférieure à 7 jours, lorsqu'au moins une voie de circulation est déviée.

Section 4. Signalisation de fin de chantier

Art. 22. Le signal F47 et les signaux de fin d'interdiction sont placés à 50 m après la fin du chantier de 1^{re} catégorie sur autoroute gênant fortement la circulation, ou après le dernier dispositif de balisage.

Un panneau indiquant en jaune sur fond noir le nom du responsable de la signalisation et son numéro de téléphone est placé à 150 m après la fin du chantier. La hauteur des lettres et des chiffres apposés sur ce panneau est d'au moins 0,15 m.

Section 5. Applications courantes

Art. 23. § 1^{er}. En cas de suppression de plusieurs bandes de circulation, chaque rabattement est espacé de minimum 350 m après la fermeture de la bande de circulation de gauche.

Si le chantier occupe la bande de droite, un double rabattement de la circulation est réalisé. Le second rabattement débute au minimum 350 m après la fin du premier rabattement.

§ 2. En cas de basculement de la circulation, si le nombre de bandes de circulation désiré ne peut pas être mis en service sur la chaussée empruntée à double sens, une partie de la circulation peut être dirigée par la traversée du terre-plein central et l'autre le long du chantier, pour autant que les travaux sur cette chaussée le permettent et que la sécurité du personnel de chantier soit assurée :

1° dans le sens concerné par le chantier :

a) le trafic est ramené sur la bande de droite environ 350 m avant la traversée du terre-plein central à une vitesse de 70 km/h, cette vitesse est rappelée à 250 m avant la courbe de transition de la traversée du terre-plein central (courbe côté droit) ;

b) à 150 m avant le début de la courbe de transition de la traversée du terre-plein central, un signal de préavis F83 est placé pour annoncer la traversée du terre-plein central (courbe côté droit) ;

c) pour faciliter les entrées et sorties dans les courbes de transition, la largeur de la voie de circulation est augmentée légèrement en décalant les courbes de transition gauche et droite d'environ 50 m ;

d) une traversée du terre-plein central est aménagée ou, si nécessaire, adaptée de façon qu'elle puisse être franchie en toute sécurité à une vitesse de 70 km/h ;

2° dans le sens non concerné par le chantier :

a) les voies de circulation sont déviées sur la bande de droite et sur la bande d'arrêt d'urgence à une distance d'au moins 300 m de l'endroit où la circulation est mise à double sens ;

b) le rétablissement du trafic sur les voies normalement réservées à la circulation débute au moins 300 m après la section où la circulation s'est effectuée à double sens ;

3° sur le tronçon de chaussée emprunté dans les deux sens :

a) le nombre de bandes disponibles est indiqué par un signal F85, ce signal, ainsi que les signaux C43 et C39, si nécessaire, sont répétés tous les 500 m si la longueur de ce tronçon de chaussée est inférieure ou égale à 2 km, ou tous les 1 000 m si sa longueur est supérieure à 2 km ;

b) si le tronçon où la circulation est admise dans les deux sens est inférieur ou égale à 500 m, la vitesse maximale est maintenue à 70 km/h suivant le sens dévié ;

c) à 50 m de la traversée du terre-plein central rejoignant la chaussée normale, une limitation de vitesse à 70 km/h est installée et un signal F83 est placé à 200 m avant la traversée du terre-plein central ;

d) le signal D1 dont la flèche est inclinée vers le sol sous un angle de 45° est installé à l'endroit du changement de direction, un feu jaune clignotant est placé au-dessus de ce signal.

§ 3. En cas de chantier occupant la bande de droite au droit d'une sortie maintenue en service :

1° au minimum 100 m avant la sortie, les balises sont espacées de maximum 10 m ;

2° un signal d'indication de sortie de type F40 visé à l'annexe 1^{re} est placé au début de la bande de décélération en reprenant le numéro de sortie et éventuellement la principale destination desservie ;

3° la bande de décélération a une longueur de minimum 70 m.

4° la pointe du divergent est équipé de balises Ia.2 et Ib.2 visées à l'annexe 2, placées côte à côte et surmontées d'un feu jaune clignotant ;
5° un signal d'indication de sortie de type F40 visé à l'annexe 1^{re} est placé au divergent en reprenant le numéro de sortie et éventuellement la principale destination desservie.

§ 4. En cas de chantier occupant la bande de droite au droit d'une entrée maintenue en service, la signalisation est réalisée conformément aux paragraphes 5 et 6 :

§ 5. Si la bande d'accélération ou d'intégration a une longueur de minimum 50 m,
1° un signal C43 limitant la vitesse à 70 km/h est placé à 200 m avant le début de la bande d'insertion ;
2° un signal C43 limitant la vitesse à 70 km/h est placé sur la bretelle d'accès.

§ 6. Si la bande d'accélération ou d'intégration n'a pas une longueur de minimum 50 m,
1° un signal F79c visé à l'annexe 1^{re} surmonté d'un signal C43 limitant la vitesse à 50 km/h est placé à 200 m avant le début de la bande d'insertion ;
2° un signal F79d visé à l'annexe 1^{re} surmonté d'un signal C43 limitant la vitesse à 50 km/h est placé sur la bretelle d'accès.

Chapitre 3. Chantier de 1^{re} catégorie sur les autres voies publiques gênant fortement la circulation

Section 1^{re}. Signalisation en amont du chantier

Art. 24. La signalisation prévue à l'article 19 est d'application en amont d'un chantier de 1^{re} catégorie sur les autres voies publiques gênant fortement la circulation.

Toutefois :

- 1° les signaux F79 à F85 sont placés à une distance de 1 000 m à 800 m et répétés à 250 m ;
- 2° le signal C43 limitant la vitesse à 90 km/h est placé entre 750 m et 550 m ; il est annoncé à 200 m par un signal identique complété par un panneau additionnel de distance, type I ;
- 3° le signal C43 limitant la vitesse à 70 km/h est placé entre 550 m et 350 m ;
- 4° la distance qui sépare les signaux C43 limitant la vitesse à 90 km/h et à 70 km/h ne peut pas être inférieure à 200 m ;
- 5° les signaux C43 sont distants de 50 m au moins des signaux F79 à F85.

Section 2. Signalisation au début du chantier

Art. 25. La signalisation prévue à l'article 20 est d'application au début d'un chantier de 1^{re} catégorie sur les autres voies publiques gênant fortement la circulation.

Lorsque sur la partie de la chaussée qui est fermée à la circulation, la circulation locale est autorisée, le dispositif de type I visé à l'annexe 4 est complété par un panneau additionnel "EXCEPTE CIRCULATION LOCALE" du type IV.

Section 3. Signalisation latérale, signalisation de fin de chantier et applications courantes

Art. 26. La signalisation latérale, de fin de chantier et applications courantes prévue aux articles 21 à 23 est d'application au chantier de 1^{re} catégorie sur les autres voies publiques gênant fortement la circulation.

Chapitre 4. Chantier de 1^{re} catégorie sur autoroute gênant peu la circulation

Section 1^{re}. Signalisation en amont du chantier

Art. 27. § 1^{er}. La signalisation en amont d'un chantier de 1^{re} catégorie sur autoroute gênant peu la circulation est réalisée conformément aux paragraphes 2 et 3.

§ 2. Si l'aménagement du chantier entraîne un rétrécissement de la chaussée :

1° les signaux A31 et D1 sont placés à moins de 150 m du chantier dans un dispositif cadre de type I visé à l'annexe 3 ;

2° un signal C43 limitant la vitesse à 90 km/h est placé à 400 m ;

3° des signaux A7 et C43 sont placés à 150 m du signal A31 dans un dispositif cadre de type I visé à l'annexe 3 ;

4° un signal C39 est placé à 500 m.

Concernant l'alinéa 1^{er}, 1°, si la disposition des lieux le permet, un guidage est aménagé à partir de ce signal. Si le signal A31 est placé à un endroit plus éloigné, la distance approximative à laquelle le chantier est établi est mentionnée sur un panneau additionnel de distance, type I. Dans ce cas, le guidage commence également à cet endroit. Le guidage est réalisé au moyen des dispositifs du type Ia.2 ou Ib.2 visés à l'annexe 2. Ces balises sont espacées de 5 m au maximum. Alternativement, au moins une balise sur deux est pourvue d'un éclairage réalisé au moyen de lampes L8H ou L8L de couleur jaune C1.

Concernant l'alinéa 1^{er}, 2°, le signal limitant la vitesse à 90 km/h est annoncé à 300 m par un signal identique complété par un panneau additionnel de distance, type I. Il est répété à 150 m. Toutefois, si la disposition des lieux l'exige, un signal C43 limitant la vitesse à 70 km/h est placé à 150 m.

Concernant l'alinéa 1^{er}, 3°, le signal A7 est annoncé à 1 000 m par un signal identique placé dans un dispositif cadre de type I visé à l'annexe 3 complété par un signal F81.

§ 3. Si l'aménagement du chantier n'entraîne pas un rétrécissement de la chaussée, le signal A31 est placé à 300 m du début du chantier et est complété par un panneau additionnel de distance, type I.

Section 2. Signalisation au début du chantier

Art. 28. Pour la sécurité, une zone d'une longueur minimale de 100 m, dénommée zone tampon, est aménagée en amont de la zone d'intervention du chantier de 1^{re} catégorie sur autoroute gênant peu la circulation.

Son accès est interdit à tout personnel et elle ne peut pas être utilisée pour le dépôt de matériel ou de matériaux.

Section 3. Signalisation latérale

Art. 29. Le balisage latéral d'un chantier de 1^{re} catégorie sur autoroute gênant peu la circulation est réalisé au moyen des dispositifs du type II visé à l'annexe 2, à l'exception des cônes du type IIId.

Ces dispositifs de balisage sont espacés au maximum de 30 m.

Des marques longitudinales temporaires sont réalisées, même si la durée du chantier est inférieure à 7 jours, lorsqu'au moins une voie de circulation est déviée.

Section 4. Signalisation de fin de chantier

Art. 30. Le signal F47 et les signaux de fin d'interdiction sont placés à 50 m après la fin du chantier de 1^{re} catégorie sur autoroute gênant peu la circulation ou après le dernier dispositif de balisage.

Un panneau indiquant en jaune sur fond noir le nom du responsable de la signalisation et son numéro de téléphone est placé à 150 m après la fin du chantier. La hauteur des lettres et des chiffres apposés sur ce panneau est d'au moins 0,15 m.

Chapitre 5. Chantier de 1^{ère} catégorie sur les autres voies publiques gênant peu la circulation

Section 1^{re}. Signalisation en amont du chantier

Art. 31. La signalisation prévue à l'article 27 est d'application en amont du chantier de 1^{re} catégorie sur les autres voies publiques gênant peu la circulation.

Toutefois, le signal C43 limitant la vitesse à 90 km/h est placé à 350 m; il est annoncé à 200 m par un signal identique complété par un panneau additionnel de distance, type I.

Le signal A7 est annoncé à 700 m par un signal identique complété par un panneau additionnel de distance, type I.

Le dispositif cadre de type I visé à l'annexe 3 peut être placé. Dans ce cas, les signaux C43 et A7 placés à 150 m du chantier et les signaux A31 et D1 sont également incorporés dans un dispositif cadre de même type.

Section 2. Signalisation au début du chantier

Art. 32. La signalisation prévue à l'article 28 est d'application.

Section 3. Signalisation latérale

Art. 33. La signalisation latérale prévue à l'article 29 est d'application au chantier de 1^{re} catégorie sur les autres voies publiques gênant peu la circulation.

Si l'emplacement du chantier oblige les piétons, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de quitter le trottoir ou la piste cyclable et de circuler sur la chaussée, un couloir d'au moins 1 m de largeur est aménagé le long du chantier.

Dans ce cas, la zone de sécurité prévue à l'article 21, § 1^{er}, alinéa 2, n'est pas obligatoire.

Dans ce cas :

1° le balisage qui sépare la circulation des piétons, des cyclistes et des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de celle des autres usagers est réalisé et éclairé conformément aux dispositions de l'article 29 ;

2° le balisage qui sépare la circulation des piétons, des cyclistes et des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues du chantier est réalisé, sur toute la longueur, soit par un dispositif rigide, soit par un filet de protection, et éclairé de manière adéquate.

Section 4. Signalisation de fin de chantier

Art. 34. La signalisation de fin de chantier prévue à l'article 30 est d'application au chantier de 1^{re} catégorie sur les autres voies publiques gênant peu la circulation.

Chapitre 6. Chantiers de 2^e catégorie gênant fortement la circulation

Section 1^{re}. Signalisation en amont du chantier

Art. 35. En amont d'un chantier de 2^e catégorie gênant fortement la circulation :

1° un signal A31 surmonté d'un feu jaune clignotant est placé à 400 m et complété par un panneau additionnel de distance, type I ;

2° un second signal A31 est placé à 150 m ;

3° le signal C43 du point 2° limitant la vitesse à 50 km/h est annoncé à 200 m par un signal identique complété par un panneau additionnel de distance, type I ;

4° lorsque le nombre de bandes de circulation diminue ou lorsque les bandes de circulation se déportent, un signal F79 à F85 est placé, sauf si une seule bande de circulation reste disponible pour la circulation dans les deux directions et que la circulation est réglée par les signaux B19 et B21 ou par des signaux lumineux de circulation, ce signal est placé à 500 m avant le signal A31 prévu au 1°.

Concernant l'alinéa 1^{er}, 2^o, un signal C43 limitant la vitesse à 50 km/h est placé au-dessous du signal de danger à moins que la disposition des lieux n'impose déjà avant une vitesse inférieure. Le dispositif cadre de type I visé à l'annexe 3 peut être placé. Dans ce cas, les signaux A31 et C43 sont incorporés dans ce dispositif.

Concernant l'alinéa 1^{er}, 4^o, dans ce cas, un guidage est réalisé à partir de 50 m en amont du début du chantier. Le balisage est réalisé par un des dispositifs du type I à l'annexe 2. Les balises sont espacées de 10 m au maximum. Alternativement, au moins une balise sur deux est pourvue d'un éclairage réalisé au moyen de lampes L6 de couleur jaune C1. Un effet de défilement dans le sens de la circulation est réalisé.

Section 2. Signalisation au début du chantier

Art. 36. Au début d'un chantier de 2^e catégorie gênant fortement la circulation, un dispositif visé à l'annexe 4 est placé.

Ce dispositif peut être remplacé ou complété par le dispositif FLR de type III visé à l'annexe 3.

Un signal D1 dont la flèche est inclinée à 45° vers le sol est placé au-dessus de la barrière, son bord inférieur se trouve au moins à 1,50 m du sol.

Un feu jaune clignotant est placé au-dessus du signal D1.

Sur toute la largeur de la barrière, des feux jaunes clignotants sont fixés à une distance maximale d'un mètre l'un de l'autre. Le nombre de feux ne peut pas être inférieur à trois.

Si pour une raison quelconque, la barrière n'empêche pas entièrement l'accès à la chaussée ou à la partie de la chaussée soustraite à la circulation, des cônes de trafic du type II_d visé à l'annexe 2 sont placés pendant le jour dans le prolongement de la barrière afin d'indiquer toute la partie de la voie publique rendue inaccessible aux usagers.

Si la circulation est autorisée uniquement dans un seul sens sur la partie de la chaussée encore accessible à la circulation, la barrière placée à l'extrémité opposée du chantier et qui interdit la circulation sur cette même partie de la chaussée, est surmontée en son milieu par un signal C1 dont le bord inférieur se trouve au moins à 1,50 m du sol. Un feu jaune clignotant est placé au-dessus de ce signal.

Si l'emplacement du chantier est tel que la circulation est interdite dans les deux sens sur la chaussée, la barrière placée à chacune des extrémités du chantier est surmontée en son milieu par un signal C3 complété, éventuellement, par le panneau additionnel "EXCEPTE CIRCULATION LOCALE" du type IV; le bord inférieur de ce signal se trouve au moins à 1,50 m du sol. Un feu jaune clignotant est placé au-dessus du signal.

Section 3. Signalisation latérale

Art. 37. Le balisage latéral d'un chantier de 2^e catégorie gênant fortement la circulation est réalisé par un des dispositifs du type II visé à l'annexe 2, à l'exception des cônes du type IIId.

Section 4. Signalisation de fin de chantier

Art. 38. Le signal F47 et les signaux de fin d'interdiction sont placés à 25 m après la fin du chantier de 2^e catégorie gênant fortement la circulation ou après le dernier dispositif de balisage.

Un panneau indiquant en jaune sur fond noir le nom du responsable de la signalisation et son numéro de téléphone est placé entre 50 m et 100 m après la fin du chantier.

La hauteur des lettres et des chiffres apposés sur ce panneau est d'au moins 0,12 m.

Chapitre 7. Chantier de 2^e catégorie gênant peu la circulation

Section 1^{re}. Signalisation en amont du chantier

Art. 39. En amont d'un chantier de 2^e catégorie gênant peu la circulation :

1° un signal A31 est placé à 300 m et complété par un panneau additionnel de distance, type I ;

2° un second signal A31 est placé à 150 m ;

3° le signal C43 du point 2° limitant la vitesse à 50 km/h est annoncé à 200 m par un signal identique complété par un panneau additionnel de distance, type I.

Concernant l'alinéa 1^{er}, 2°, un signal C43 limitant la vitesse à 50 km/h est placé au-dessous du signal de danger à moins que la disposition des lieux n'impose déjà avant une vitesse inférieure. Le dispositif cadre de type I visé à l'annexe 3 peut être placé. Dans ce cas, les signaux A31 et C43 sont incorporés dans ce dispositif.

Section 2. Signalisation au début du chantier

Art. 40. Un dispositif visé à l'annexe 4 est placé au début d'un chantier de 2^e catégorie gênant peu la circulation. Ce dispositif peut être remplacé ou complété par le dispositif FLR de type III visé à l'annexe 3.

Si une partie du chantier au moins est aménagée sur la chaussée, un signal D1 dont la flèche est inclinée à 45° vers le sol est placé au-dessus du dispositif; son bord inférieur se trouve au moins à 1,50 m du sol. Un feu jaune clignotant est placé au-dessus de ce signal.

Sur toute la largeur de la barrière, des feux jaunes clignotants sont fixés à une distance maximale de 1 m l'un de l'autre. Le nombre de feux ne peut pas être inférieur à trois.

Section 3. Signalisation latérale

Art. 41. Le balisage latéral d'un chantier de 2^e catégorie gênant peu la circulation est réalisé par un des dispositifs du type II visé à l'annexe 2, à l'exception des cônes du type IIId.

Ces dispositifs de balisage sont espacés au maximum de 30 m; ils sont pourvus d'un éclairage réalisé au moyen de lampes de couleur jaune.

Si l'emplacement du chantier oblige les piétons, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de quitter le trottoir ou la piste cyclable et de circuler sur la chaussée, un couloir est aménagé le long du chantier d'au moins :

1° 1,50 m lorsqu'une seule de ces catégories d'usagers l'emprunte ;

2° 2 m lorsque tant les piétons que les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues l'empruntent.

Lorsqu'en raison de la configuration des lieux, cela n'est pas possible, la largeur du couloir peut être réduite à 1 m.

Dans ce cas :

1° le balisage qui sépare la circulation des piétons, des cyclistes et des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de celle des autres usagers, est réalisé et éclairé conformément aux dispositions de l'alinéa 1^{er} ;

2° le balisage qui sépare la circulation des piétons, des cyclistes et des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues du chantier lui-même est réalisé, sur toute sa longueur, soit par un dispositif suffisamment rigide, soit par un filet de protection, et éclairé de manière adéquate.

Section 4. Signalisation de fin de chantier

Art. 42. Le signal F47 et les signaux de fin d'interdiction sont placés à 25 m après la fin d'un chantier de 2^e catégorie gênant peu la circulation, ou après le dernier dispositif de balisage.

Un panneau indiquant en jaune sur fond noir le nom du responsable de la signalisation et son numéro de téléphone est placé entre 50 m et 100 m après la fin du chantier.

La hauteur des lettres et des chiffres apposés sur ce panneau est d'au moins 0,12 m.

Chapitre 8. Chantier de 3^e catégorie gênant fortement la circulation

Section 1^{re}. Signalisation en amont du chantier

Art.43. Le signal A31 est placé à 150 m du dispositif placé au début du chantier de 3^e catégorie gênant fortement la circulation.

Cette distance peut être adaptée à la disposition des lieux; dans ce cas, ce signal est complété par un panneau additionnel de distance, type I.

Il peut être fait usage des signaux F79 à F85.

Si la disposition des lieux l'exige, un signal C43 limitant la vitesse à 30 km/h peut être placé.

Le dispositif cadre de type I visé à l'annexe 3 peut être placé. Dans ce cas, les signaux A31 et C43 sont incorporés dans ce dispositif.

Section 2. Signalisation au début du chantier

Art. 44. Un dispositif visé à l'annexe 4 est placé au début du chantier de 3^e catégorie gênant fortement la circulation. Ce dispositif peut être remplacé ou complété par le dispositif FLR de type III visé à l'annexe 3 sur lequel le signal D1 est apposé.

Un signal D1 dont la flèche est inclinée à 45° vers le sol est placé au-dessus de la barrière; son bord inférieur se trouve au moins à 1,50 m du sol. Un feu jaune clignotant est placé au-dessus de ce signal.

Sur toute la largeur de la barrière, des feux jaunes clignotants sont fixés à une distance maximale d'un mètre l'un de l'autre. Le nombre de feux ne peut pas être inférieur à trois.

Si pour une raison quelconque et de courte durée, la barrière n'empêche pas entièrement d'avoir accès à la chaussée ou à la partie de la chaussée soustraite à la circulation, des cônes de trafic du type IIId visé à l'annexe 2 sont placés temporairement pendant le jour dans le prolongement de la barrière afin d'indiquer efficacement toute la partie de la voie publique rendue inaccessible aux usagers.

Si la circulation est autorisée uniquement dans un seul sens sur la partie de la chaussée encore accessible à la circulation, la barrière placée à l'extrémité opposée du chantier et qui interdit la circulation sur cette même partie de la chaussée, est surmontée en son milieu par un signal C1 dont le bord inférieur se trouve au moins à 1,50 m du sol. Un feu jaune clignotant est placé au-dessus de ce signal.

Si l'emplacement du chantier est tel que la circulation est interdite dans les deux sens sur la chaussée, la barrière placée à chacune des extrémités du chantier est surmontée en son milieu par un signal C3 complété, éventuellement, par le panneau additionnel "EXCEPTE CIRCULATION LOCALE" du type IV; le bord inférieur de ce signal se trouve au moins à 1,50 m du sol. Un feu jaune clignotant est placé au-dessus du signal.

Section 3. Signalisation latérale

Art. 45. Le balisage latéral d'un chantier de 3^e catégorie gênant fortement la circulation est réalisé par un des dispositifs du type II visé à l'annexe 2, à l'exception des cônes du type IIId.

Ces dispositifs de balisage sont espacés au maximum de 5 m; ils sont pourvus d'un éclairage réalisé au moyen de lampes de couleur jaune C1.

Section 4. Signalisation de fin de chantier

Art. 46. Le signal F47 et les signaux de fin d'interdiction sont placés à 25 m au maximum après la fin d'un chantier de 3^e catégorie gênant fortement la circulation, ou après le dernier dispositif de balisage.

Un panneau indiquant en jaune sur fond noir le nom du responsable de la signalisation et son numéro de téléphone est placé à 50 m au maximum après la fin du chantier.

La hauteur des lettres et des chiffres apposés sur ce panneau est d'au moins 0,06 m.

Chapitre 9. Chantier de 3^e catégorie gênant peu la circulation

Section 1^{re}. Signalisation en amont du chantier

Art. 47. Le signal A31 est placé à 150 m du dispositif placé au début du chantier de 3^e catégorie gênant peu la circulation.

Cette distance peut être adaptée à la disposition des lieux; dans ce cas, ce signal est complété par un panneau additionnel de distance, type I.

Il peut être fait usage de signaux F79 à F85.

Si la disposition des lieux l'exige, un signal C43 limitant la vitesse à 30 km/h peut être placé.

Le dispositif cadre de type I visé à l'annexe 3 peut être placé. Dans ce cas, les signaux A31 et C43 sont incorporés dans ce dispositif.

Section 2. Signalisation au début du chantier

Art. 48. Un dispositif visé à l'annexe 4 est placé au début du chantier de 3^e catégorie gênant peu la circulation. Ce dispositif peut être remplacé ou complété par un dispositif FLR de type III visé à l'annexe 3 sur lequel le signal D1 est apposé.

Si une partie du chantier au moins est aménagée sur la chaussée, un signal D1 dont la flèche est inclinée à 45° vers le sol est placé au-dessus du dispositif; son bord inférieur se trouve au moins à 1,50 m du sol. Un feu jaune-orange clignotant est placé au-dessus de ce signal.

Sur toute la largeur de la barrière, des feux jaune-orange clignotants sont fixés à une distance maximale de 1 m l'un de l'autre. Le nombre de feux ne peut pas être inférieur à trois.

Section 3. Signalisation latérale

Art. 49. Le balisage latéral d'un chantier de 3^e catégorie gênant peu la circulation est réalisé par un des dispositifs du type II visé à l'annexe 2, à l'exception des cônes du type IIId.

Ces dispositifs de balisage sont espacés au maximum de 5 m; ils sont pourvus d'un éclairage réalisé au moyen de lampes de couleur jaune.

Si l'emplacement du chantier oblige les piétons et les conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs à deux roues de quitter le trottoir ou la piste cyclable et de circuler sur la chaussée, un couloir est aménagé le long du chantier d'au moins :

1° 1,50 m lorsqu'une seule de ces catégories d'usagers l'emprunte ;

2° 2 m lorsque tant les piétons que les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues l'empruntent.

Lorsqu'en raison de la configuration des lieux, cela n'est pas possible, la largeur du couloir peut être réduite à 1 m.

Dans ce cas :

1° le balisage qui sépare la circulation des piétons, des cyclistes et des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de celle des autres usagers, est réalisé et éclairé conformément aux dispositions de l'alinéa 1^{er} ;

2° le balisage qui sépare la circulation des piétons, des cyclistes et des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues du chantier lui-même, est réalisé sur toute la longueur, soit par un dispositif suffisamment rigide, soit par un filet de protection, et éclairé de manière adéquate.

Section 4. Signalisation de fin de chantier

Art. 50. Le signal F47 et les signaux de fin d'interdiction sont placés à 25 m au maximum après la fin du chantier de 3^e catégorie gênant peu la circulation ou après le dernier dispositif de balisage.

Un panneau indiquant en jaune sur fond noir le nom du responsable de la signalisation et son numéro de téléphone est placé à 30 m au maximum après la fin du chantier.

La hauteur des lettres et des chiffres apposés sur ce panneau est d'au moins 0,06 m.

Chapitre 10. Chantier de 4^e catégorie obligeant les piétons, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de quitter le trottoir ou la piste cyclable, sans emprunter la chaussée

Section 1^{re}. Signalisation en amont du chantier

Art. 51. Un signal A31 complété par un panneau additionnel de distance, type I, est placé à 50 m du début du chantier de 4^e catégorie obligeant les piétons, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de quitter le trottoir ou la piste cyclable, sans emprunter la chaussée.

Section 2. Signalisation au début du chantier

Art. 52. Un dispositif visé à l'annexe 4 est placé au début du chantier de 4^e catégorie obligeant les piétons, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de quitter le trottoir ou la piste cyclable, sans emprunter la chaussée. Au moins un feu jaune-clignotant est placé sur le dispositif.

Section 3. Signalisation latérale

Art. 53. Le long d'un chantier de 4^e catégorie obligeant les piétons, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de quitter le trottoir ou la piste cyclable, sans emprunter la chaussée un couloir est aménagé d'au moins :

1° 1,50 m lorsqu'une seule de ces catégories d'usagers l'emprunte ;

2° 2 m lorsque tant les piétons que les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues l'empruntent.

Lorsqu'en raison de la configuration des lieux, cela n'est pas possible, la largeur du couloir peut être réduite à 1 m.

Le balisage latéral qui sépare la circulation des piétons, des cyclistes et des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de celle des autres usagers, est réalisé par un des dispositifs du type II visé à l'annexe 2 et éclairé de manière adéquate.

Lorsque la différence de niveau entre le chantier et l'endroit où les piétons, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues se trouvent, est de plus de 0,20 m, soit un dispositif suffisamment solide, soit un filet de protection est placé sur toute la longueur.

Si cette différence de niveau est inférieure à 0,20 m, il est fait usage de cônes de trafic du type II d visé à l'annexe 2.

Ils sont espacés au maximum de 5 m.

La signalisation latérale est éclairée de manière adéquate au moyen de lampes de couleur jaune C1.

Section 4. Signalisation de fin de chantier

Art. 54. Le signal F47 est placé à 25 m après la fin du chantier de 4^e catégorie obligeant les piétons, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de quitter le trottoir ou la piste cyclable, sans emprunter la chaussée ou après le dernier dispositif de balisage.

Un panneau indiquant en jaune sur fond noir le nom du responsable de la signalisation et son numéro de téléphone est placé à 30 m après la fin du chantier. La hauteur des lettres et des chiffres apposés sur ce panneau est d'au moins 0,06 m.

Chapitre 11. Chantier de 4^e catégorie n'obligeant pas les piétons, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de quitter le trottoir ou la piste cyclable

Art. 55. La signalisation d'un chantier de 4^e catégorie n'obligeant pas les piétons, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de quitter le trottoir ou la piste cyclable mentionnée ci-après est placée pour autant que les piétons, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues disposent d'un couloir d'au moins 1 m.

Si ce n'est pas le cas, le chantier est signalé conformément au chapitre 10.

Dans les chantiers établis sur une distance de plus de 20 m, la signalisation est la suivante :

1° le signal A31, complété par un panneau additionnel de distance, type I, est placé à 50 m en amont du chantier ;

2° un dispositif visé à l'annexe 4 est placé au début du chantier sur toute la largeur du chantier ; au moins un feu jaune clignotant est placé sur le dispositif ;

3° la signalisation latérale est organisée comme suit :

a) lorsque la différence de niveau entre le chantier et l'endroit où les piétons, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues se trouvent, est de plus de 0,20 m, soit un dispositif suffisamment solide, soit un filet de protection est placé sur toute la longueur ; si cette différence de niveau est inférieure à 0,20 m, il est fait usage de cônes de trafic du type IId visé à l'annexe 2. Ils sont espacés au maximum de 5 m ;

b) la signalisation latérale est éclairée de manière adéquate au moyen de lampes de couleur blanche ou jaunâtre ;

c) le signal F47 est placé à 25 m après la fin du chantier ou après le dernier dispositif de balisage ;

d) un panneau indiquant en jaune sur fond noir le nom du responsable de la signalisation et son numéro de téléphone est placé à 30 m après la fin du chantier ; la hauteur des lettres et des chiffres apposés sur ce panneau est d'au moins 0,06 m.

Dans les chantiers qui sont établis sur une distance de moins de 20 m, tout le chantier est balisé soit par un dispositif suffisamment rigide, soit par un filet de protection, et éclairé de manière adéquate au moyen de lampes de couleur jaune C1.

Chapitre 12. Chantier de 4^e catégorie établis sur les accotements sur lesquels les piétons circulent à défaut de trottoirs

Art. 56. Le chantier de 4^e catégorie n'obligeant pas les piétons, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de quitter le trottoir ou la piste cyclable est délimité soit par un dispositif visé à l'annexe 4, soit par un des dispositifs du type II visé à l'annexe 2, soit par un filet de protection.

Le chantier est éclairé de manière adéquate au moyen de lampes de couleur jaune.

Un couloir d'au moins 1 m de largeur reste disponible pour les piétons.

Chapitre 13. Chantier de 5^e catégorie de jour uniquement sur les autoroutes et sur les autres voies publiques où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 90 km/h gênant fortement la circulation

Art. 57. La signalisation prévue aux chapitres 2 et 3 est d'application pour un chantier de 5^e catégorie de jour uniquement sur les autoroutes et sur les autres voies publiques où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 90 km/h gênant fortement la circulation, à l'exception de la répétition à gauche des signaux et du double rabattement.

Les signaux F79, à 1500 m et 750 m, sont placés dans un dispositif cadre de type II visé à l'annexe 3.

Toutefois, pour la signalisation en amont du chantier :

- 1° un dispositif FLR de type III visé à l'annexe 3 équipé du signal A31 est placé à 150 m du chantier ;
- 2° le guidage est réalisé par un des dispositifs du type II visé à l'annexe 2, ils sont placés à une distance maximale de 10 m et équipés d'au moins un signal D1 ;
- 3° le signal A7 est surmonté d'une lampe clignotante orange visible de jour ;
- 4° sur les autoroutes, les signaux F79 à F85 sont placés à 1 500 m et répétés à 750 m ;
- 5° sur les autoroutes, le signal C43 limitant la vitesse à 70 km/h est placé à 250 m, il n'est pas répété.

Concernant l'alinéa 3, 4°, ces signaux sont incorporés dans le dispositif cadre de type II visé à l'annexe 3. Ils ne sont pas répétés à gauche de la chaussée et peuvent être de dimension réduite (1100 mm x 1300 mm).

Pour la signalisation latérale, un éclairage n'est pas nécessaire et l'usage de cônes du type II d visé à l'annexe 2 est autorisé.

Chapitre 14. Chantier de 5^e catégorie de jour uniquement sur les autoroutes et sur les autres voies publiques où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 90 km/h gênant peu la circulation

Art. 58. La signalisation prévue aux chapitres 4 et 5 est d'application pour un chantier de 5^e catégorie de jour uniquement sur les autoroutes et sur les autres voies publiques où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 90 km/h gênant peu la circulation.

Toutefois :

- 1° le signal A31 est surmonté d'une lampe clignotante orange visible de jour ;
- 2° le guidage à distance, la signalisation latérale et la séparation de la circulation des piétons, des cyclistes et des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues des autres usagers et du chantier lui-même ne sont pas éclairés.

Chapitre 15. Chantier de 5^e catégorie sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 50 km/h et inférieure ou égale à 90 km/h

Art. 59. La signalisation prévue aux chapitres 6 et 7 est d'application pour un chantier de 5^e catégorie sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 50 km/h et inférieure ou égale à 90 km/h.

Toutefois :

1° la signalisation latérale et la séparation de la circulation des piétons, des cyclistes et des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de la circulation des autres usagers et du chantier lui-même ne sont pas éclairées ;

2° lorsqu'au début du chantier, un dispositif FLR de type III visé à l'annexe 3 est placé, aucun signal F79 à F85 ni aucune signalisation latérale n'est placé.

Chapitre 16. Chantier de 5^e catégorie sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est égale ou inférieure à 50 km/h

Art. 60. La signalisation prévue aux chapitres 8 et 9 est d'application pour un chantier de 5^e catégorie sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est égale ou inférieure à 50 km/h.

Toutefois :

1° la signalisation latérale et la séparation de la circulation des piétons, des cyclistes et des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de la circulation des autres usagers et du chantier lui-même ne sont pas éclairées ;

2° le dispositif visé à l'annexe 4 peut être remplacé par un véhicule équipé conformément à l'article 68, § 1^{er} ;

3° si une partie au moins du chantier se trouve sur la chaussée, un signal D1, dont la flèche est inclinée à 45° vers le sol, est placé pour indiquer la direction obligatoire.

Art. 61. Pour le chantier, de 5^e catégorie sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est égale ou inférieure à 50 km/h, qui est implanté en dehors de la chaussée et qui constitue un danger pour les piétons, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues, la signalisation prévue aux chapitres 10 à 12 est d'application. Toutefois, l'éclairage n'est pas obligatoire.

Art. 62. Pendant le jour, lorsqu'il n'est plus possible de voir distinctement jusqu'à une distance d'environ 200 m les travaux sont arrêtés et la circulation normale est rétablie.

Si, pour des raisons fortuites, la circulation normale ne peut pas être rétablie, la signalisation du chantier, de 5^e catégorie sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est égale ou inférieure à 50 km/h, est maintenue et complétée, s'agissant de la signalisation de guidage et latérale, par des feux jaunes clignotants.

Le signal F47 et le panneau indiquant en jaune sur fond noir le nom du responsable de la signalisation et son numéro de téléphone, sont placés conformément aux dispositions qui sont d'application pour chaque catégorie de chantier.

Chapitre 17. Chantier de 5^{ème} catégorie de nuit et de jour

Art. 63. La signalisation prévue aux chapitres 13 à 16 est d'application pour un chantier de 5^e catégorie de nuit et de jour.

De plus, la signalisation établie dans la zone de signalisation en amont du chantier du chantier est munie d'un éclairage rendant, par atmosphère limpide, la signalisation visible à 150 m au moins.

Dans la zone d'approche du chantier, un effet de défilement dans le sens de la circulation des lampes sur balises est réalisé.

Chapitre 18. Chantier de 6^e catégorie

Section 1^{re}. Dispositions générales

Art. 64. Les véhicules utilisés pour un chantier de 6^e catégorie sont équipés d'au moins deux feux orange clignotants placés au-dessus du véhicule. Ces feux peuvent clignoter indépendamment, simultanément ou en cadence.

Art. 65. Pour la sécurité, une zone est aménagée entre la zone d'intervention du chantier de 6^e catégorie et le véhicule de signalisation dénommée zone tampon.

Son accès est interdit à tout personnel et elle ne peut pas être utilisée pour le dépôt de matériel ou de matériaux.

Art. 66. En cas d'une intervention stationnaire sur un chantier de 6^e catégorie, des cônes de trafic du type IId visé à l'annexe 2 sont placés entre le véhicule de signalisation et le véhicule de chantier, ainsi qu'au droit de la zone de chantier pour assurer une protection latérale et délimiter cette zone tant longitudinalement que transversalement.

L'intervalle entre les cônes placés longitudinalement est de maximum 12,50 m hors agglomération et 5 m en agglomération.

En cas d'intervention stationnaire, les conducteurs des véhicules de signalisation et de présignalisation ne peuvent pas se trouver dans leur véhicule durant l'intervention.

En cas d'intervention mobile, les cônes sont interdits.

Art. 67. Les intervenants présents sur un chantier de 6^e catégorie dans les véhicules de chantier, de signalisation et de présignalisation sont équipés d'un dispositif leur permettant une communication verbale et simultanée entre eux.

Section 2. Chantier de 6^e catégorie réalisé totalement ou en partie sur la chaussée ou sur la piste cyclable et à moins de 0,50 m du bord de celle-ci

Art. 68. § 1^{er}. Lors d'un chantier de 6^e catégorie réalisé totalement ou en partie sur la chaussée ou sur la piste cyclable et à moins de 0,50 m du bord de celle-ci, sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 90 km à l'heure, le véhicule utilisé pour la signalisation du chantier est, sur les parties avant et arrière, pourvu de bandes alternées de couleur rouge et blanche

de 0,10 m de largeur au minimum et inclinées à 45° par rapport à la verticale du véhicule.

La rétroréflexion de ces bandes répond au minimum à la classe RA1 de la norme NBN EN 12899-1 ou équivalent.

Si la structure de ce véhicule ne permet pas d'avoir une surface d'au moins 1 m² divisée en bandes ou si la hauteur de ces bandes est inférieure à 0,50 m, un panneau d'au moins 0,50 m de hauteur et d'une largeur approximativement égale à celle du véhicule, revêtu des mêmes bandes alternées, est fixé au véhicule.

Ce véhicule est également équipé d'au moins deux feux orange clignotants, placés au-dessus du véhicule. Ces feux peuvent clignoter indépendamment, simultanément ou en cadence.

Ce véhicule est également équipé d'un signal A31 dirigé vers le trafic concerné. Le côté de ce signal ne peut être inférieur à 0,70 m et son bord inférieur, dans la mesure du possible, ne peut pas se trouver à moins de 1,50 m du sol.

Ce véhicule est également équipé d'un dispositif FLR de type IV visé à l'annexe 3 installé sur le véhicule lui-même, avec un cadre présentant des bandes alternées rouges et blanches et un minimum de 21 feux. Un écran LED selon la NBN EN 12966 ou équivalent peut être utilisé, les dispositions de l'article 8, § 1^{er}, du présent arrêté et celles de l'article 65.3 du Code de la Route sont d'application, Ce dispositif peut être remplacé par un signal D1 d'un diamètre minimal de 0,70 m dont la flèche est inclinée à 45° vers le sol indiquant la direction obligatoire.

§ 2. Lors d'un chantier de 6^e catégorie réalisé totalement ou en partie sur la chaussée ou sur la piste cyclable et à moins de 0,50 m du bord de celle-ci, sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 90 km à l'heure, le véhicule utilisé pour la signalisation du chantier est, sur les parties avant et arrière, pourvu de bandes alternées de couleur rouge et blanche de 0,10 m de largeur au minimum et inclinées à 45° par rapport à la verticale du véhicule.

La rétroréflexion de ces bandes répond au minimum à la classe RA2 de la norme NBN EN 12899-1 ou équivalent.

Si la structure de ce véhicule ne permet pas d'avoir une surface d'au moins 1 m² divisée en bandes ou si la hauteur de ces bandes est inférieure à 0,50 m, un panneau d'au moins 0,50 m de hauteur et d'une largeur approximativement égale à celle du véhicule, revêtu des mêmes bandes alternées, est fixé au véhicule.

Ce véhicule est également équipé d'au moins deux feux orange clignotants, placés au-dessus du véhicule. Ces feux peuvent clignoter indépendamment, simultanément ou en cadence.

Ce véhicule est également équipé d'un dispositif FLR de type IV visé à l'annexe 3. Un signal C43 limitant la vitesse à 90 km/h complété d'un panneau additionnel de longueur est placé sur le dispositif FLR. La longueur indiquée correspond à la longueur du chantier avec un minimum de 200 m. Les signaux du dispositif FLR peuvent être indiqués sur un panneau à messages variables. Dans ce cas, un écran

LED selon la NBN EN 12966 ou équivalent est utilisé. Les dispositions de l'article 8, § 1^{er}, et celles de l'article 65.3 du Code de la Route sont d'application.

Ce véhicule est annoncé à minimum 500 m par un véhicule de présignalisation équipé d'un le dispositif cadre de type II visé à l'annexe 3 sur lequel les signaux A31, C43 et F79 sont apposés. Le bord supérieur de ce dispositif se trouve à minimum 4,30 m du sol pour les chantiers de 6^e catégorie.

Les distances peuvent ne pas être respectées lors de la pose et de la dépose de la signalisation.

Le véhicule de présignalisation n'est pas placé lorsqu'un carrefour à perte de priorité se trouve dans la zone des 500 m.

Section 3. Chantier de 6^e catégorie réalisé en dehors de la chaussée à au moins de 0,50 m du bord de celle-ci

Art. 69. Les véhicules utilisés pour la signalisation du chantier de 6^e catégorie réalisés en dehors de la chaussée à au moins de 0,50 m du bord de celle-ci sont équipés conformément aux dispositions prévues à l'article 68, selon la vitesse maximale autorisée.

Toutefois, le véhicule de présignalisation, prévu à l'article 68, § 2, reprenant le dispositif cadre de type II visé à l'annexe 3, n'est pas requis.

Chapitre 19. Signalisation des conteneurs et des obstacles

Art. 70. Les conteneurs placés sur la voie publique sont pourvus sur les parties avant et arrière de bandes alternées de couleur rouge et blanche de 0,10 m de largeur au minimum et inclinées à 45° par rapport à la verticale du véhicule.

Si le conteneur n'offre pas une surface d'au moins 1 m² divisée en bandes ou si la hauteur de ces bandes est inférieure à 0,50 m, un panneau d'au moins 0,50 m de hauteur et d'une largeur approximativement égale à celle du conteneur, revêtu des mêmes bandes alternées, est fixé audit conteneur.

La rétroréflexion de ces bandes répond à la classe RA1 de la norme NBN EN 12899-1 ou équivalent.

Un signal D1 d'un diamètre minimal de 0,70 m, dont la flèche est inclinée à 45° vers le sol, est placé du côté où la circulation est autorisée.

Un feu jaune clignotant est placé au-dessus du signal D1.

Le conteneur est disposé de manière à autoriser la circulation uniquement d'un côté.

L'article 49 est applicable lorsque le conteneur oblige les piétons, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues à circuler sur la chaussée.

Une inscription ou un panneau indiquant en jaune sur fond noir le nom du responsable de la signalisation et son numéro de téléphone est apposé sur une des parois latérales du conteneur.

Les dispositions des paragraphes 1^{er} à 3 ne sont pas d'application aux conteneurs placés sur des aires de stationnement qui ne sont pas situées le long de la chaussée et sur des emplacements lorsqu'ils ne gênent pas la circulation des conducteurs ni des piétons.

Art. 71. Sans préjudice de l'article 51 du Code de la route et de l'article 10, § 1^{er}, du décret du 19 septembre 2007, les mesures les plus appropriées sont prises pour garantir la sécurité de la circulation.

De plus, entre la tombée et le lever du jour ainsi qu'en toute circonstance où il n'est plus possible de voir distinctement jusqu'à une distance d'environ 200 m, les obstacles sont signalés par des feux d'intensité lumineuse suffisante.

Chapitre 20. Dispositions finales

Art. 72. L'arrêté ministériel du 7 mai 1999 relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique est abrogé.

Art. 73. Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} janvier 2020.

A titre transitoire, pour les autorisations délivrées conformément à l'article 78.1.1. du Code de la route, avant l'entrée en vigueur du présent arrêté, la signalisation de chantier, à l'exception des chantiers de 1^{re} catégorie, peut être placée conformément à l'arrêté ministériel du 7 mai 1999 relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique.

Art. 74. Le ministre qui a la sécurité routière dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Namur, le

Pour le Gouvernement :

Le Ministre-Président,

Willy BORSUS

Le Ministre des Travaux publics,

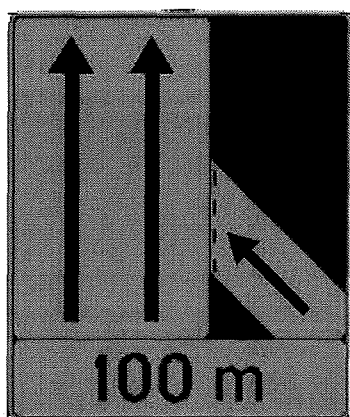


Carlo DI ANTONIO

Annexe 1^{re}. Les panneaux additionnels



F40. Indication de sortie



F79c et F79d : 1100 mm x 1500 mm

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du xx/xx/xx relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique

Namur, le

Pour le Gouvernement :

Le Ministre-Président,

Willy BORSUS

Le Ministre des Travaux publics,



Carlo DI ANTONIO

Annexe 2. Les balises et cônes

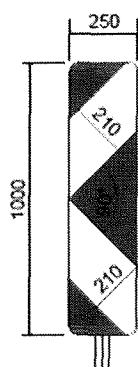
Pour les types Ia.2, Ib.2 et IIc (balises), la rétroréflexion des bandes alternées de couleur rouge et blanche répond à la classe RA2 de la norme NBN EN 12899-1 ou équivalent.

Pour le type IIId (cônes), la rétroréflexion des bandes alternées de couleur rouge et blanche répond à la classe R2A de la norme NBN EN 13422 ou équivalent.

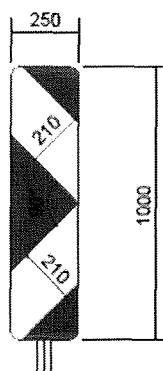
Les dimensions sont en millimètres.

TYPE I. Balises pour la signalisation en amont du chantier

Type Ia.2. A droite du conducteur

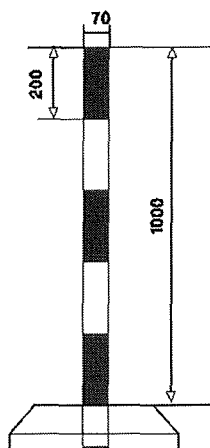


Type Ib.2. A gauche du conducteur

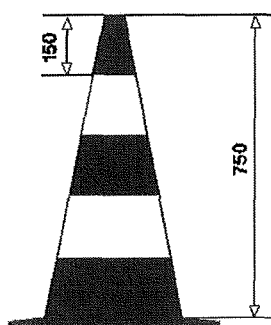


TYPE II. Balises pour la signalisation latérale

Type IIc



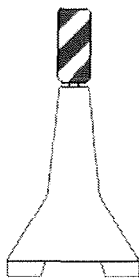
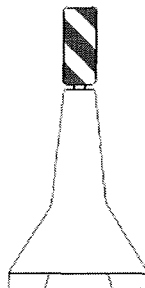
Type IIId. Cônes



TYPE III. Balises ou dispositif de retenue pour séparation physique

Type IIIa. A gauche du conducteur

Type IIIb. A droite du conducteur



Les balises placées au-dessus du séparateur physique sont espacées au maximum de 30 m. Celles-ci présentent une taille minimale de 400 cm² sur cette longueur de 30 m. Elles sont composées de bandes alternées de couleur rouge et blanche. La rétroréflexion de ces bandes répond au tableau 3-3A du PTV 662.

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du xx/xx/xx relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique

Namur, le

Pour le Gouvernement :

Le Ministre-Président,

Willy BORSUS

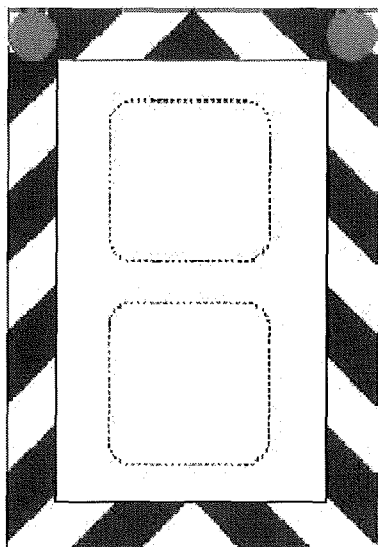
Le Ministre des Travaux publics,

A handwritten signature in black ink, consisting of a horizontal line with a vertical stroke crossing it, and a small loop at the top of the vertical stroke.

Carlo DI ANTONIO

Annexe 3. Les dispositifs de type cadre

TYPE I.



Le dispositif cadre mesure de 3000 à 3500 mm de hauteur et à une largeur de minimum 1800 mm. La largeur du cadre supportant les bandes alternées rouges et blanches est de 300 mm.

Les bandes du cadre du dispositif sont alternativement de couleur rouge et blanche.

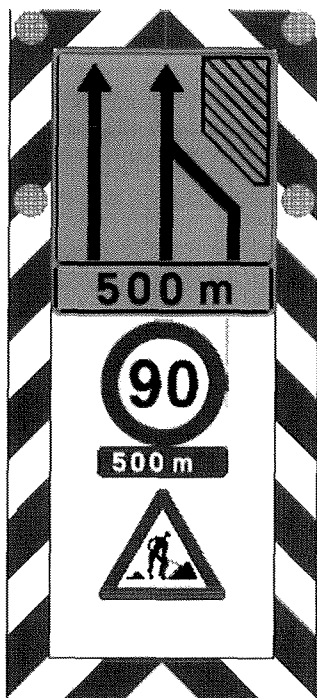
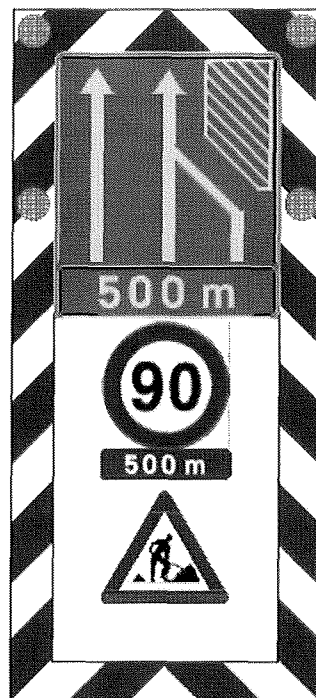
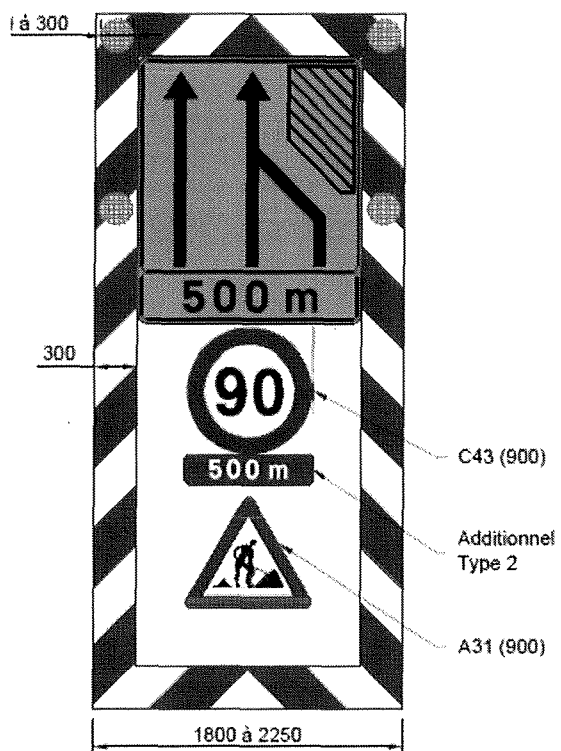
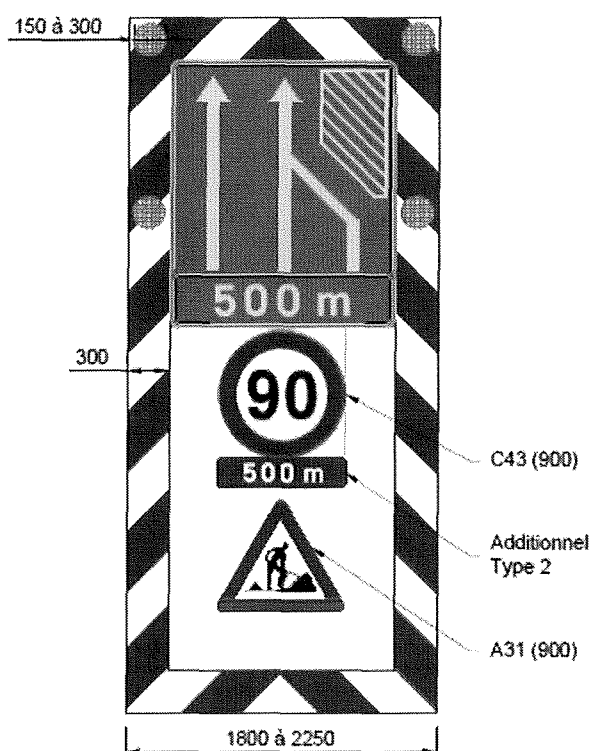
La rétroréflexion de ces bandes répond au tableau 3-3A du PTV 662.

Les deux feux flashes placés sur ce cadre sont du type L9H et de couleur "Jaune C1" selon la NBN EN 12352 ou équivalent et clignotent alternativement gauche-droite. Ils s'allument et s'éteignent quatre fois de suite à courts intervalles, puis selon une période plus longue. La séquence complète dure environ 1,5 seconde. Durant la nuit et selon les conditions environnementales, une diminution de l'intensité d'éclairement de ces feux permet une meilleure adaptation aux conditions de visibilité nocturnes. Les feux flashes présents sur le véhicule tractant sont alors éteints.

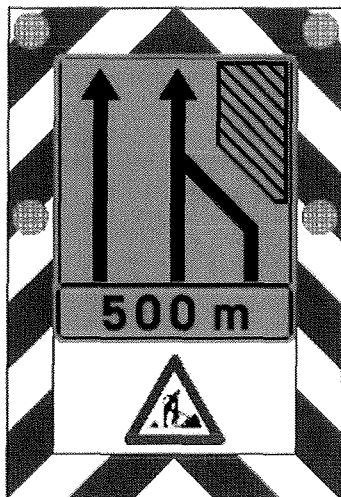
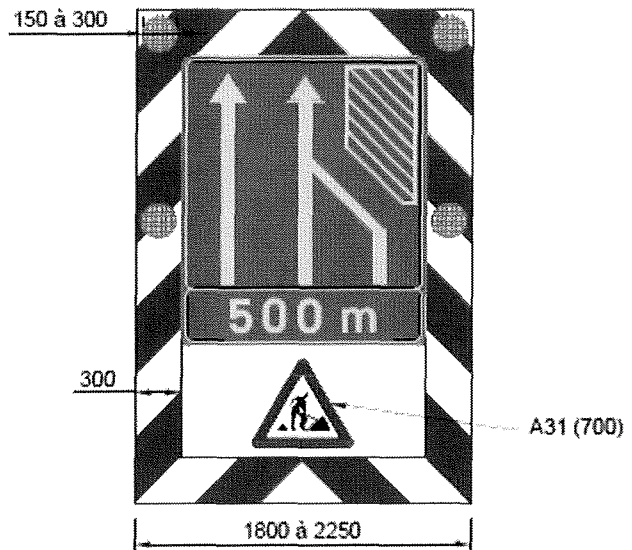
A l'intérieur du cadre, un écran LED selon la NBN EN 12966 ou équivalent peut également être utilisé. Les dispositions de l'article 8, § 1^{er}, du présent arrêté et celles de l'article 65.3 du Code de la Route sont d'application.

TYPE II.

1° Sur voiries dont la vitesse maximale est supérieure à 90 km/h ($v > 90$ km/h)



2° Sur les autres voiries ($v \leq 90$ km/h)



Les dimensions sont en millimètres. Les tolérances sur ces dimensions sont de maximum $\pm 10\%$.

Les bandes du cadre du dispositif sont alternativement de couleur rouge et blanche.

La rétroréflexion de ces bandes répond au tableau 3-3A du PTV 662.

Le bord supérieur de ce dispositif se trouve à minimum:

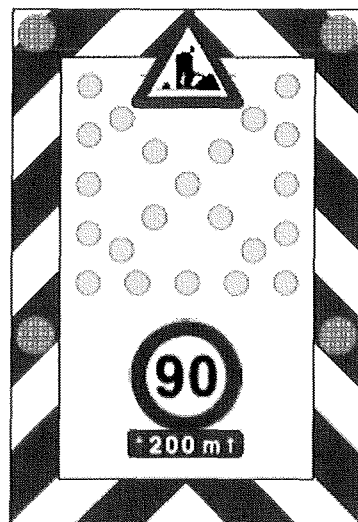
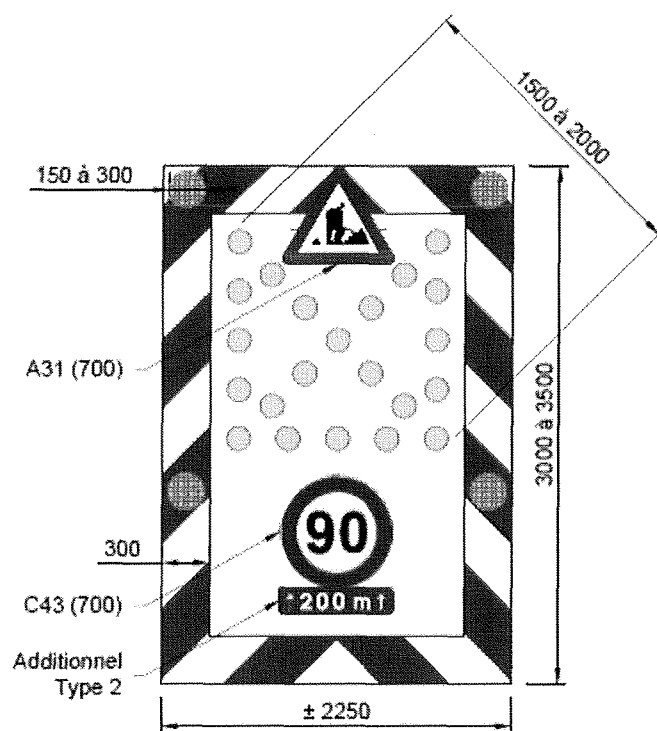
- 4,70 m du sol pour les chantiers de 1^e catégorie
- 3,50 m du sol pour les chantiers de 2^e à 5^e catégorie
- 4,30 m du sol pour les chantiers de 6^e catégorie

Les quatre feux flashes placés sur ces cadres sont du type L9H et de couleur "Jaune C1" selon la NBN EN 12352 ou équivalent et clignotent alternativement gauche-droite. Ils s'allument et s'éteignent quatre fois de suite à courts intervalles, puis selon une période plus longue. La séquence complète dure environ 1,5 seconde. Durant la nuit et selon les conditions environnementales, une diminution de l'intensité d'éclairement de ces feux permet une meilleure adaptation aux conditions de visibilité nocturnes. Les feux flashes présents sur le véhicule tractant sont alors éteints.

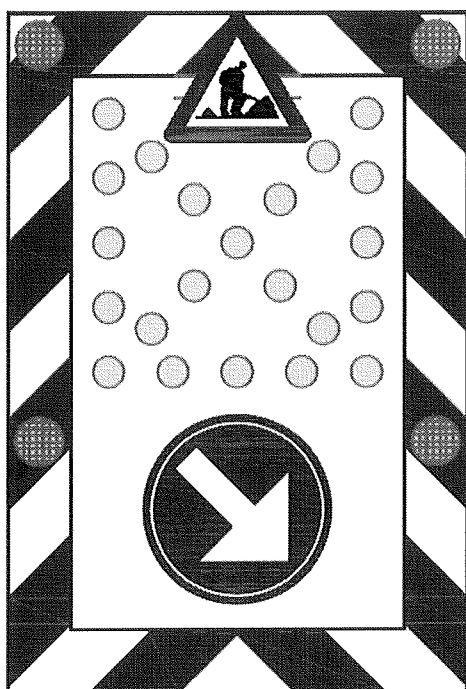
A l'intérieur du cadre, un écran LED selon la NBN EN 12966 ou équivalent peut également être utilisé. Les dispositions de l'article 8, § 1^{er}, du présent arrêté et celles de l'article 65.3 du Code de la Route sont d'application.

TYPE III. FLR – Flèche lumineuse de rabattement

1° Sur voiries dont la vitesse maximale est de 120 km/h



2° Sur autres voiries



Les dimensions sont en millimètres. Les tolérances sur ces dimensions sont de maximum +/- 10 %.

Les bandes du cadre du dispositif sont alternativement de couleur rouge et blanche.

La rétroréflexion de ces bandes répond au tableau 3-3A du PTV 662.

Les bords supérieurs des dispositifs de la présente annexe se trouvent à :

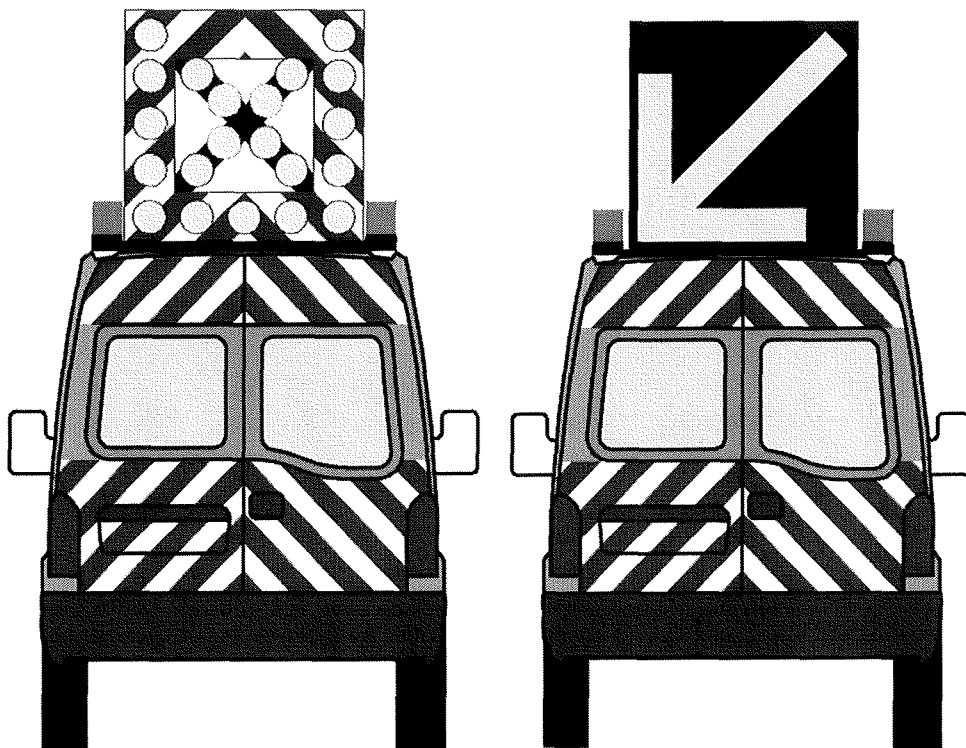
- 4,70 m du sol pour les chantiers de 1^{re} catégorie ;
- entre 3,50 m et 4,0 m du sol pour les chantiers des autres catégories.

Les quatre feux flashes placés sur ces cadres sont du type L9H et de couleur "Jaune C1" selon la NBN EN 12352 ou équivalent et clignotent alternativement gauche-droite. Ils s'allument et s'éteignent quatre fois de suite à courts intervalles, puis s'éteignent durant l'allumage de la FLR. La séquence complète dure environ 1,5 seconde.

Durant la nuit et selon les conditions environnementales, une diminution de l'intensité d'éclairage de ces feux permet une meilleure adaptation aux conditions de visibilité nocturnes. Les feux flashes présents sur le véhicule tractant sont alors éteints.

A l'intérieur du cadre, un écran LED selon la NBN EN 12966 ou équivalent peut également être utilisé. Les dispositions de l'article 8, § 1^{er}, du présent arrêté et celles de l'article 65.3 du Code de la Route sont d'application.

TYPE IV. FLR (à feux flashes ou à LED) sur véhicules pour chantiers de 6^e catégorie sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 90 km à l'heure



Le cadre comportant la flèche lumineuse à feux flashes ou à LED présente des dimensions minimales de 1300 mm (largeur) x 1400 mm (hauteur).

Les tolérances sur ces dimensions sont de maximum +/- 10 %.

La FLR en feux flash comporte au minimum 21 feux.

Les bandes du cadre du dispositif sont alternativement de couleur rouge et blanche.

La rétroréflexion de ces bandes répond au tableau 3-3A du PTV 662.

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du xx/xx/xx relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique

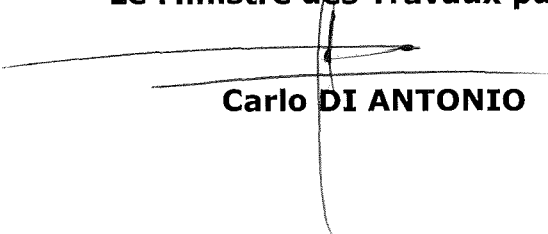
Namur, le

Pour le Gouvernement :

Le Ministre-Président,

Willy BORSUS

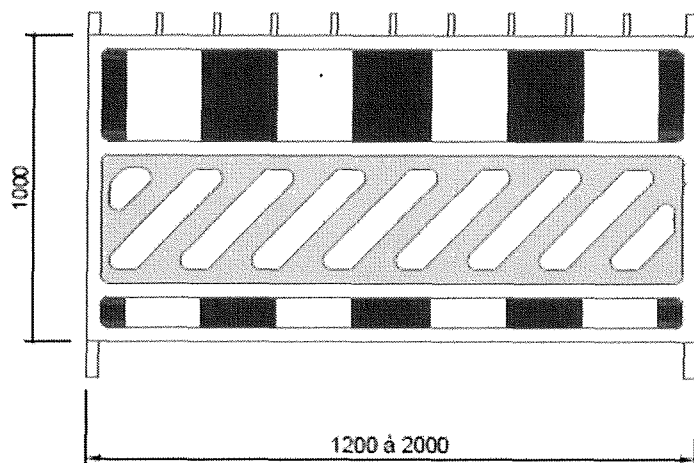
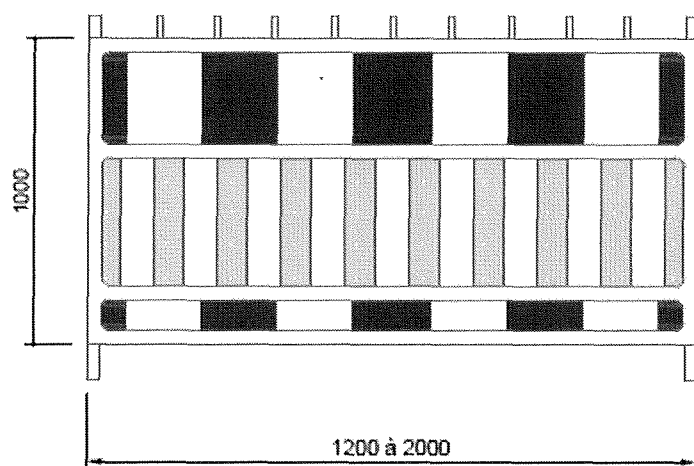
Le Ministre des Travaux publics,

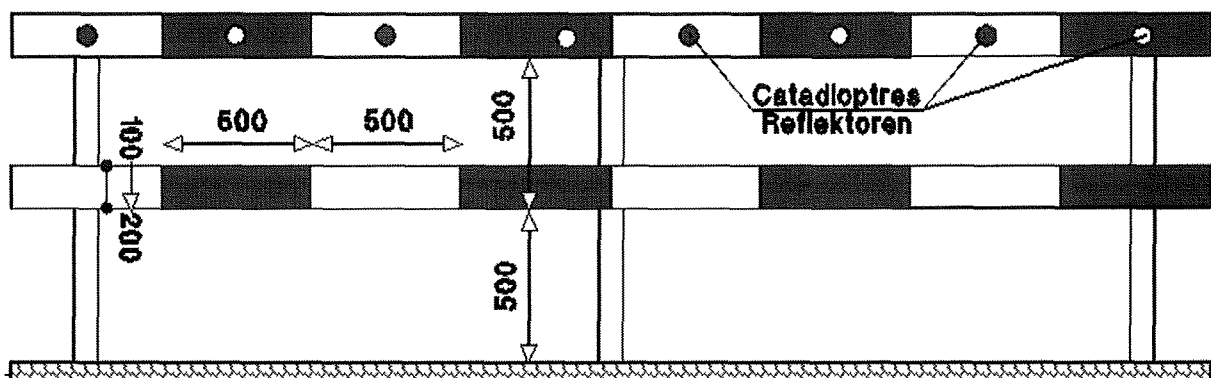
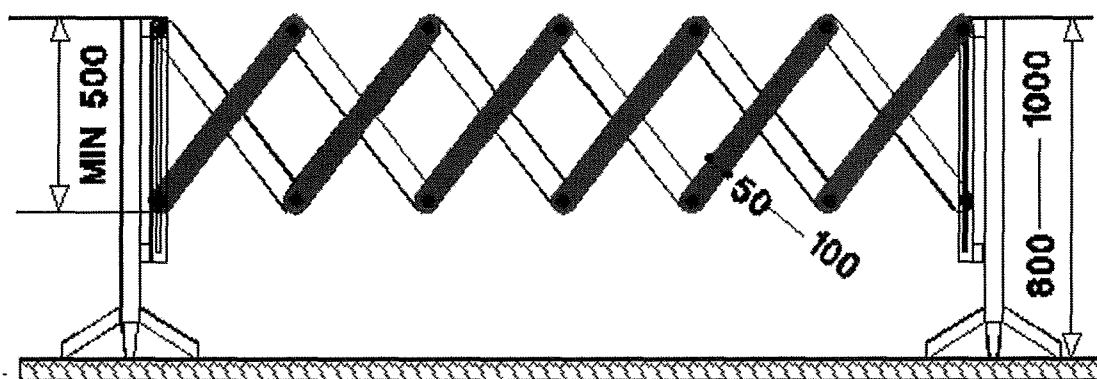

Carlo DI ANTONIO

Annexe 4. Les barrières

Les bandes des barrières sont alternativement de couleur rouge et blanche.
La rétroréflexion de ces bandes répond au tableau 3-3A du PTV 662.

Les dimensions en millimètres.





Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du xx/xx/xx relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique

Namur, le

Pour le Gouvernement :

Le Ministre-Président,

Willy BORSUS

Le Ministre des Travaux publics,


Carlo DI ANTONIO