Téléchargé à partir de https://wc2026-fr.preview3.sanmaxprojects.be/fr/reglementation/2021040366~aoqhbnooya

Date de publication : 11 février 2021 - **Date de téléchargement** 5 novembre 2026

ARRÊTÉ DU GOUVERNEMENT WALLON DU 16 DÉCEMBRE 2020 RELATIF À LA SIGNALISATION DES CHANTIERS, DES CONTENEURS ET DES OBSTACLES PLACÉS SUR LA VOIE PUBLIQUE CONTENU

Contenu

- CHAPITRE Ier. Dispositions générales
- CHAPITRE II. Chantier de 1re catégorie sur autoroute gênant fortement la circulation
  - Section 1re. Signalisation en amont du chantier
  - Section 2. Signalisation au début du chantier
  - Section 3. Signalisation latérale
  - Section 4. Signalisation de fin de chantier
  - Section 5. Applications courantes
- CHAPITRE III. Chantier de 1re catégorie sur les autres voies publiques gênant fortement la circulation
  - Section 1re. Signalisation en amont du chantier
  - Section 2. Signalisation au début du chantier
  - Section 3. Signalisation latérale, signalisation de fin de chantier et applications courantes
- CHAPITRE IV. Chantier de 1re catégorie sur autoroute gênant peu la circulation
  - Section 1re. Signalisation en amont du chantier
  - Section 2. Signalisation au début du chantier
  - Section 3. Signalisation latérale
  - Section 4. Signalisation de fin de chantier
- CHAPITRE V. Chantier de 1re catégorie sur les autres voies publiques gênant peu la circulation
  - Section 1re. Signalisation en amont du chantier
  - Section 2. Signalisation au début du chantier
  - Section 3. Signalisation latérale
  - Section 4. Signalisation de fin de chantier
- CHAPITRE VI. Chantiers de 2e catégorie gênant fortement la circulation
  - Section 1re. Signalisation en amont du chantier
  - Section 2. Signalisation au début du chantier
  - Section 3. Signalisation latérale
  - Section 4. Signalisation de fin de chantier
- CHAPITRE VII. Chantier de 2e catégorie gênant peu la circulation
  - Section 1re. Signalisation en amont du chantier
  - Section 2. Signalisation au début du chantier
  - Section 3. Signalisation latérale

    - Section 4. Signalisation de fin de chantier
- CHAPITRE VIII. Chantier de 3e catégorie gênant fortement la circulation
    - Section 1re. Signalisation en amont du chantier
    - Section 2. Signalisation au début du chantier
    - Section 3. Signalisation latérale
    - Section 4. Signalisation de fin de chantier
- CHAPITRE IX. Chantier de 3e catégorie gênant peu la circulation
    - Section 1re. Signalisation en amont du chantier
    - Section 2. Signalisation au début du chantier
    - Section 3. Signalisation latérale
    - Section 4. Signalisation de fin de chantier
- CHAPITRE X. Chantier de 4e 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 1re. Signalisation en amont du chantier
    - Section 2. Signalisation au début du chantier
    - Section 3. Signalisation latérale
    - Section 4. Signalisation de fin de chantier
- CHAPITRE XI. Chantier de 4e catégorie n’obligeant pas les piétons, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de quitter le trottoir ou la piste cyclable
- CHAPITRE XII. Chantier de 4e catégorie établi sur les accotements sur lesquels les piétons circulent à défaut de trottoirs ou de pistes cyclables
- CHAPITRE XIII. Chantier de 5e 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
- CHAPITRE XIV. Chantier de 5e 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
- CHAPITRE XV. Chantier de 5e catégorie de jour uniquement sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 50 km/h et inférieure ou égale à 90 km/h
- CHAPITRE XVI. Chantier de 5e catégorie de jour uniquement sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est égale ou inférieure à 50 km/h
- CHAPITRE XVII. Chantier de 5ème catégorie de nuit
- CHAPITRE XVIII. Chantier de 6e catégorie
    - Section 1re. Dispositions générales
    - Section 2. Chantier de 6e 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
    - Section 3. Chantier de 6e catégorie réalisé en dehors de la chaussée à au moins de 0,50 m du bord de celle-ci
- CHAPITRE XIX. Signalisation des conteneurs et des obstacles placés sur la voie publique
- CHAPITRE XX. Dispositions finales
- Annexes
    - Annexe 1re. Les signaux
    - Annexe 2. Les balises et cônes
    - Annexe 3. Les dispositifs de type cadre
    - Annexe 4. Les barrières

CHAPITRE I^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 ;

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, 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 ;

6° clignoter en enfilade : des lampes qui s'allument et s'éteignent les unes à la suite des autres ce qui forment un effet de défilement.

Art. 2. § 1^er^. En vue de garantir la sécurité de la circulation, l'autorisation prévue à l'article 10, § 2, alinéa 2, du décret du 19 décembre 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 du moment, de la position et 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.

§ 2. 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. 3. § 1^er^. Les travaux peuvent commencer uniquement lorsque la signalisation est entièrement placée.

§ 2. La signalisation de chantier 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.

§ 3. 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 décembre 2007.

Art. 4. 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 quotidienne de l'état et du placement de la signalisation est réalisée ainsi qu'après chaque épisode météorologique pouvant perturber ou endommager la signalisation (tempête, orages, neige, ...).

Art. 5. § 1^er^. Le point de référence (0 m) pour le placement de la signalisation prévue dans le présent arrêté est situé au début du dévoiement, de la réduction ou de la suppression de bande de circulation s'il y en a ou à hauteur du début du chantier physique.

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

Art. 6. § 1^er^. La signalisation de déviation est placée au début de l'itinéraire dévié ainsi que tout le long de la déviation aux changements de direction, à tous les carrefours importants ou ambigus et au moins tous les 5 km.

La signalisation de déviation doit être assurée jusqu'au retour sur l'itinéraire normal ou en un point où la signalisation en place indique les destinations reprises sur les signaux temporaires. Dans ce cas, il est judicieux de placer un signal indiquant la fin de déviation.

§ 2. 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.

Art. 7. 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. § 1er. Les signaux routiers et balises sont de type rétroréfléchissant.

Les films rétroréfléchissants utilisés pour les signaux des chantiers et obstacles sont de type 3 du PTV 662 ou équivalent. Les valeurs minimales de rétroréflexion de ces films sont conformes au tableau 2-3A du PTV 662 ou équivalent. Toutefois, les valeurs minimales de rétroréflexion des films fluorescents sont conformes au tableau 2-3C du PTV 662 ou équivalent.

Les valeurs minimales de rétroréflexion des balises et des cônes sont conformes à la classe R2A selon la norme NBN EN 13422 ou équivalent.

Les panneaux peuvent être de type à messages variables (PMV). Dans ce cas, sur autoroutes, les propriétés visuelles minimales, spécifiées selon la norme NBN EN 12966 ou équivalent, sont :

1° la couleur (C) : classe C2 ;

2° la luminance (La) : classe L3 ;

3° le rapport de luminance (LR) : classe R3 ;

4° la largeur de faisceau (B) : classe B6 ;

5° la dimension minimum des caractères (C) : 240 mm.

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

Leur rétroréflexion est au minimum de classe R3 selon la NBN EN 1436 ou équivalent.

§ 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. Les lampes utilisées sur un chantier ou pour délimiter un obstacle fonctionnent 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. Ces lampes sont de couleur jaune C1 et au minimum de type L6 ou L7 selon la NBN EN 12352 ou équivalent. Ces lampes clignotent 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.

La mention ?déviation? est utilisée uniquement si un seul itinéraire est mis en place pour tous les types d'usagers.

Dans le cas contraire, toutes les destinations reprises sur la signalisation définitive sont indiquées ainsi que, le cas échéant, le type d'usager auquel la signalisation est destinée.

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.

Sur autoroutes et voies publiques où la vitesse maximale autorisée est égale ou supérieure à 90 km/h, ces absorbeurs de chocs mobiles sont conformes à la classe ?Speed Class 100? selon la spécification CEN/TS 16786 (tableau 5) ou équivalent.

Ce véhicule ne peut pas contenir du matériel de chantier ou tout élément susceptible d'être projeté en cas de choc.

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 connaitre la durée restante de la phase ?arrêt? en cours.

Art. 16. § 1er. (Abrogé)

§ 2. Sur les chantiers dont la longueur est supérieure à 2 km, une signalisation d'indication de la longueur du chantier restant à parcourir de type IL visée à l'annexe 1re est placée le long du chantier selon la séquence suivante :

1° Pour les chantiers d'une longueur comprise entre 2 et 6 km, à environ 200 m après le début du chantier, entre la moitié et les trois quarts de la longueur du chantier, à 1 km de la fin de chantier et à proximité de la signalisation de fin de chantier ;

2° Pour les chantiers d'une longueur supérieure à 6 km, à environ 200 m après le début du chantier, à la moitié de la longueur du chantier, aux trois quarts de la longueur du chantier, à 1 km de la fin de chantier et à proximité de la signalisation de fin de chantier.

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 1re catégorie : les chantiers établis sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 90 km/h ;

2° la 2e 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 3e catégorie : les chantiers établis sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 50 km/h ;

4° la 4e 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 5e 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 pour une durée maximale de 12 heures, sauf en cas de brouillard ou de fortes averses ;

6° la 6e 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 météorologiques, en l'absence de brouillard ou de fortes averses.

CHAPITRE II. — Chantier de 1re catégorie sur autoroute gênant fortement la circulation

Section 1re. — Signalisation en amont du chantier

Art. 19. § 1er. Tous les signaux visés au présent article, situés en amont d'un chantier de 1re 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 au point de référence visé à l'article 5, 1er dans un dispositif cadre de type I visé à l'annexe 3.

Le rabattement pour la réduction ou la suppression de bande de circulation s'effectue sur une distance d'au moins 150 m.

Le guidage qui commence à cet endroit est réalisé au moyen de dispositifs du type Ia.2 ou Ib.2 visés à l'annexe 2.

Ces balises sont espacées au maximum de 5 m. Une balise sur trois est pourvue d'un feu de type L8L ou L8M et de couleur jaune C1 selon la NBN EN 12352 ou équivalent. Ces feux clignotent en enfilade.

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 et des feux.

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

Le premier signal est surmonté d'une lampe.

§ 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.

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.

Selon la configuration des lieux et en accord avec le gestionnaire de la voirie, une limitation de vitesse peut être modulée selon le moment de la journée et la position le long du chantier via des panneaux à messages variables (PMV).

§ 5. Un signal C39 est placé à 500 m.

§ 6. Un signal A51 complété par un panneau additionnel de 1100 x 900 mm représentant une file de véhicules 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 1re 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 à gauche et à droite pour indiquer chaque bande de circulation lorsqu'au moins une voie de circulation est déviée ou réduite et lorsque la durée du chantier est supérieure à 7 jours.

Concernant l'alinéa 1er, 1°, les bandes dévoyées ne sont pas concernées et le signal D1 n'est pas apposé sur le dispositif.

Concernant l'alinéa 1er, 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.

Concernant l'alinéa 1er, 3°, le marquage temporaire commence 50 m en amont du dévoiement ou de la réduction de bande de circulation.

Section 3. — Signalisation latérale

Art. 21. § 1er. Le balisage latéral d'un chantier de 1re 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.

Concernant l'alinéa 1er, 1°, ces dispositifs de balisage sont espacés au maximum de 30 m. 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 1er, 2°, ces dispositifs sont surmontés de balises du type IIIa ou IIIb visés à l'annexe 2, 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 2-3A du PTV 662. Les dispositifs sont équipés de catadioptres rétroréfléchissants de couleur jaune sur chacune de leurs faces latérales, selon la NBN EN 12899-3 ou équivalent. Ces catadioptres 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.

Les séparateurs temporaires sont des dispositifs de niveau T3 minimum suivant la NBN EN 1317-2 ou équivalent.

Les niveaux de retenue sont fonction de la durée des travaux.

Nombre de jours	Position de la barrière de sécurité	Niveau de retenue	Largeur de fonctionnement	ASI
> 7	X	H2	-	A
	Y	T3 minimum	W5 maximum	A ou B
? 7	X et Y	T3 minimum	W5 maximum	A ou B

X : dispositif situé en amont/aval du chantier. Y : dispositif bordant le chantier.

Les extrémités des dispositifs de retenue exposées face au trafic ne peuvent pas être laissées franches. Pour les zones où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 50 km/h, un dispositif d'extrémité testé selon la NBN ENV 1317-4 ou équivalent est prévu.

Pour les dispositifs de longueur supérieure à un kilomètre, un dispositif anti-renversement est installé tous les kilomètres.

§ 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. Lors d'un chantier dont la durée est supérieure à 7 jours, des marques longitudinales temporaires sont apposées pour indiquer chaque bande de circulation déviée ou réduite lorsque le sens de circulation considéré comporte plusieurs voies de circulation.

Section 4. — Signalisation de fin de chantier

Art. 22. § 1er. Le guidage des dévoiements en fin de chantier est réalisé au moyen de dispositifs du type Ia.2 ou Ib.2 visés à l'annexe 2.

Ces balises sont espacées au maximum de 5 m. Une balise sur trois est pourvue d'un feu de type L8L ou L8M et de couleur jaune C1 selon la NBN EN 12352 ou équivalent. Ces feux clignotent en enfilade.

Lors d'un chantier dont la durée est supérieure à 7 jours, des marques longitudinales temporaires sont apposées pour indiquer chaque bande de circulation déviée ou réduite lorsque le sens de circulation considéré comporte plusieurs voies de circulation.

§ 2. Le signal F47 et les signaux de fin d'interdiction sont placés à 50 m après la fin du chantier de 1re 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. § 1er. En cas de suppression de plusieurs bandes de circulation, chaque rabattement est espacé de minimum 300 m.

Si le chantier occupe la bande de droite, un double rabattement de la circulation est réalisé. Le second rabattement, fermeture de la bande de circulation de droite, débute au minimum 150 m après la fin du premier rabattement, fermeture de la bande de circulation de gauche.

Les dispositions des alinéas 1er et 2 peuvent être adaptées selon la configuration des lieux.

§ 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 C39 et C43, 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, et surmonté d'une lampe.

§ 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 au maximum de 10 m ;

2° un signal d'indication de sortie de type IS visé à l'annexe 1re 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'une lampe ;

5° un second signal d'indication de sortie de type IS visé à l'annexe 1re 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 1re surmonté d'un signal C43 limitant la vitesse à 50 km/h est placé à 100 m avant le début de la bande d'insertion ;

2° un signal F79d visé à l'annexe 1re surmonté d'un signal C43 limitant la vitesse à 50 km/h est placé sur la bretelle d'accès.

CHAPITRE III. — Chantier de 1re catégorie sur les autres voies publiques gênant fortement la circulation

Section 1re. — Signalisation en amont du chantier

Art. 24. La signalisation prévue à l'article 19 est d'application en amont d'un chantier de 1re 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 ;

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 1re 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 cadre de type I visé à l'annexe 3 est complété par un panneau additionnel ?excepté circulation locale?.

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 1re catégorie sur les autres voies publiques gênant fortement la circulation.

CHAPITRE IV. — Chantier de 1re catégorie sur autoroute gênant peu la circulation

Section 1re. — Signalisation en amont du chantier

Art. 27. § 1er. La signalisation en amont d'un chantier de 1re 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 au point de référence visé à l'article 5, 1er 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 1er, 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. Dans ce cas, le guidage commence également à cet endroit. Le guidage est réalisé au moyen de dispositifs du type Ia.2 ou Ib.2 visés à l'annexe 2. Ces balises sont espacées au maximum de 5 m. Une balise sur trois est pourvue d'un feu de type L8L ou L8M et de couleur jaune C1 selon la NBN EN 12352 ou équivalent. Ces feux clignotent en enfilade.

Concernant l'alinéa 1er, 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. 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 1er, 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.

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 1re 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.

Lors d'un chantier dont la durée est supérieure à 7 jours, des marques longitudinales temporaires sont apposées pour indiquer chaque bande de circulation déviée ou réduite lorsque le sens de circulation considéré comporte plusieurs voies de circulation.

Section 3. — Signalisation latérale

Art. 29. Le balisage latéral d'un chantier de 1re catégorie sur autoroute gênant peu la circulation est réalisé au moyen de dispositifs du type IIc visés à l'annexe 2.

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

Lors d'un chantier dont la durée est supérieure à 7 jours, des marques longitudinales temporaires sont apposées pour indiquer chaque bande de circulation déviée ou réduite lorsque le sens de circulation considéré comporte plusieurs voies de circulation.

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 1re 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 V. — Chantier de 1re catégorie sur les autres voies publiques gênant peu la circulation

Section 1re. — Signalisation en amont du chantier

Art. 31. La signalisation prévue à l'article 27 est d'application en amont du chantier de 1re 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.

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

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 au début du chantier de 1re catégorie sur les autres voies publiques gênant peu la circulation.

Section 3. — Signalisation latérale

Art. 33. La signalisation latérale prévue à l'article 29 est d'application au chantier de 1re 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, § 1er, 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 conformément aux dispositions de l'article 29 et surmonté de manière adéquate au moyen de lampes ;

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 surmonté de manière adéquate au moyen de lampes.

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 1re catégorie sur les autres voies publiques gênant peu la circulation.

CHAPITRE VI. — Chantiers de 2e catégorie gênant fortement la circulation

Section 1re. — Signalisation en amont du chantier

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

1° un signal A31 surmonté d'une lampe est placé à 400 m et complété par un panneau additionnel de distance ;

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

3° 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 1er, 2°, un signal C43 limitant la vitesse à 70 km/h est placé au-dessous du signal de danger à moins que la disposition des lieux n'impose déjà avant une limitation de vitesse de 70 km/h ou 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. Le signal C43 limitant la vitesse à 70 km/h est annoncé à 200 m par un signal identique complété par un panneau additionnel de distance.

Concernant l'alinéa 1er, 3°, dans ce cas, un guidage est réalisé à partir de 50 m en amont du début du chantier. Le balisage est réalisé au moyen d'un des dispositifs du type I à l'annexe 2. Les balises sont espacées au maximum de 5 m. Une balise sur trois est pourvue d'un feu de type L8L ou L8M et de couleur jaune C1 selon la NBN EN 12352 ou équivalent. Ces feux clignotent en enfilade.

Section 2. — Signalisation au début du chantier

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

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. Une lampe est placée au-dessus de ce signal.

Sur toute la largeur de la barrière, des lampes sont fixées à une distance maximale de 1 m l'une de l'autre. Le nombre de lampes ne peut pas être inférieur à trois.

L'ensemble de 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 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 IId visés 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.

Une lampe est placée 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 ?excepté circulation locale?; le bord inférieur de ce signal se trouve au moins à 1,50 m du sol. Une lampe est placée au-dessus de ce signal.

Section 3. — Signalisation latérale

Art. 37. Le balisage latéral d'un chantier de 2e catégorie gênant fortement la circulation est réalisé au moyen de dispositifs du type IIc visés à l'annexe 2.

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

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 conformément aux dispositions de l'alinéa 1er et surmonté de manière adéquate au moyen de lampes ;

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 surmonté de manière adéquate au moyen de lampes.

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 2e 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 VII. — Chantier de 2e catégorie gênant peu la circulation

Section 1re. — Signalisation en amont du chantier

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

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

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

Concernant l'alinéa 1er, 2°, un signal C43 limitant la vitesse à 70 km/h est placé au-dessous du signal de danger à moins que la disposition des lieux n'impose déjà avant une limitation de vitesse de 70 km/h ou 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. Le signal C43 limitant la vitesse à 70 km/h est annoncé à 200 m par un signal identique complété par un panneau additionnel de distance.

Section 2. — Signalisation au début du chantier

Art. 40. Au début d'un chantier de 2e catégorie gênant peu la circulation, un dispositif visé à l'annexe 4 est placé.

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 de la barrière. Son bord inférieur se trouve au moins à 1,50 m du sol. Une lampe est placée au-dessus de ce signal.

Sur toute la largeur de la barrière, des lampes sont fixées à une distance maximale de 1 m l'une de l'autre. Le nombre de lampes ne peut pas être inférieur à trois.

L'ensemble de 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.

Section 3. — Signalisation latérale

Art. 41. La signalisation latérale prévue à l'article 37 est d'application au chantier de 2e catégorie gênant peu la circulation.

Section 4. — Signalisation de fin de chantier

Art. 42. La signalisation de fin de chantier prévue à l'article 38 est d'application au chantier de 2e catégorie gênant peu la circulation.

CHAPITRE VIII. — Chantier de 3e catégorie gênant fortement la circulation

Section 1re. — Signalisation en amont du chantier

Art. 43. Le signal A31 est placé à 150 m du dispositif placé au début du chantier de 3e 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.

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. Un panneau additionnel peut indiquer les heures et les jours pendant lesquels la limitation de vitesse à 30 km/h est applicable.

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 3e catégorie gênant fortement la circulation.

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. Une lampe est placée au-dessus de ce signal.

Sur toute la largeur de la barrière, des lampes sont fixées à une distance maximale de 1 m l'une de l'autre. Le nombre de lampes ne peut pas être inférieur à trois.

L'ensemble de 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 pour une raison quelconque, 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 IId visés 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.

Une lampe est placée 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 ?excepté circulation locale?; le bord inférieur de ce signal se trouve au moins à 1,50 m du sol. Une lampe est placée au-dessus de ce signal.

Section 3. — Signalisation latérale

Art. 45. Le balisage latéral d'un chantier de 3e catégorie gênant fortement la circulation est réalisé au moyen de dispositifs du type IIc visés à l'annexe 2.

Ces dispositifs de balisage sont espacés au maximum de 5 m.

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 conformément aux dispositions des alinéas 1er et 2, et surmonté de manière adéquate au moyen de lampes ;

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 surmonté de manière adéquate au moyen de lampes.

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 3e 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 IX. — Chantier de 3e catégorie gênant peu la circulation

Section 1re. — Signalisation en amont du chantier

Art. 47. Le signal A31 est placé à 150 m du dispositif placé au début du chantier de 3e 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.

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. Un panneau additionnel peut indiquer les heures et les jours pendant lesquels la limitation de vitesse à 30 km/h est applicable.

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 3e catégorie gênant peu la circulation.

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 de la barrière. Son bord inférieur se trouve au moins à 1,50 m du sol. Une lampe est placée au-dessus de ce signal.

Sur toute la largeur de la barrière, des lampes sont fixées à une distance maximale de 1 m l'une de l'autre. Le nombre de lampes ne peut pas être inférieur à trois.

L'ensemble de 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.

Section 3. — Signalisation latérale

Art. 49. La signalisation latérale prévue à l'article 45 est d'application au chantier de 3e catégorie gênant peu la circulation.

Section 4. — Signalisation de fin de chantier

Art. 50. La signalisation de fin de chantier prévue à l'article 46 est d'application au chantier de 3e catégorie gênant peu la circulation.

CHAPITRE X. — Chantier de 4e 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 1re. — Signalisation en amont du chantier

Art. 51. Un signal A31 complété par un panneau additionnel de distance est placé à 50 m du début du chantier de 4e 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 sur toute la largeur du chantier de 4e 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 une lampe est placée sur ce dispositif.

Section 3. — Signalisation latérale

Art. 53. Le long d'un chantier de 4e 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 de même largeur que le cheminement interrompu.

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 au moyen d'un des dispositifs du type II visés à l'annexe 2 et surmonté de manière adéquate au moyen de lampes.

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 visés à l'annexe 2. Ils sont espacés

au maximum de 5 m.

La signalisation latérale est surmontée de manière adéquate au moyen de lampes.

Section 4. — Signalisation de fin de chantier

Art. 54. Le signal F47 est placé à 25 m après la fin du chantier de 4e 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 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 XI. — Chantier de 4e 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 4e 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 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 une lampe est placée sur ce 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 visés à l'annexe 2. Ils sont espacés au maximum de 5 m ;

b) la signalisation latérale est surmontée de manière adéquate au moyen de lampes ;

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 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.

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 surmonté de manière adéquate au moyen de lampes.

CHAPITRE XII. — Chantier de 4e catégorie établi sur les accotements sur lesquels les piétons circulent à défaut de trottoirs ou de pistes cyclables

Art. 56. Le chantier de 4e catégorie établi sur les accotements sur lesquels les piétons circulent à défaut de trottoirs ou de pistes cyclables est délimité soit par un dispositif visé à l'annexe 4, soit au moyen d'un des dispositifs du type II visés à l'annexe 2, soit par un filet de protection, et surmonté de manière adéquate au moyen de lampes.

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

CHAPITRE XIII. — Chantier de 5e 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 5e 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 du double rabattement visé à l'article 23, § 1er, alinéa 2.

Toutefois, seule la signalisation à distance est répétée à gauche si le chantier occupe la voie de gauche ou centrale dans le sens concerné par le chantier.

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 100 m du chantier ;

2° le guidage est réalisé au moyen d'un des dispositifs du type I visé à l'annexe 2 ;

3° sur les autoroutes, les signaux F79 à F85 sont placés à 1 500 m et répétés à 750 m ;

4° 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, 2°, ces balises sont espacées au maximum de 5 m et équipées d'au moins un signal D1.

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

Pour la signalisation latérale, l'usage de cônes du type IId visés à l'annexe 2 est autorisé. Un éclairage et des marques longitudinales temporaires ne sont pas nécessaires.

CHAPITRE XIV. — Chantier de 5e 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 5e 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 fonctionnant 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 ;

3° l'usage de cônes du type IId visés à l'annexe 2 est autorisé pour la signalisation latérale ;

4° les marques longitudinales temporaires ne sont pas nécessaires.

CHAPITRE XV. — Chantier de 5e catégorie de jour uniquement 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 5e catégorie de jour uniquement 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 placée ;

3° la signalisation n'est pas répétée à gauche ;

4° l'usage de cônes du type IId visés à l'annexe 2 est autorisé pour la signalisation latérale ;

5° le dispositif visé à l'annexe 4 peut être remplacé par un véhicule équipé conformément à l'article 68, § 1er.

CHAPITRE XVI. — Chantier de 5e catégorie de jour uniquement 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 5e catégorie de jour uniquement 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, § 1er ;

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 ;

4° l'usage de cônes du type IId visés à l'annexe 2 est autorisé pour la signalisation latérale ;

5° le dispositif visé à l'annexe 4 peut être remplacé par un véhicule équipé conformément à l'article 68, § 1er.

Art. 61. La signalisation prévue aux chapitres 10 à 12 est d'application pour un chantier de 5e catégorie de jour uniquement 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. 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 5e catégorie de jour uniquement 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 lampes.

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 XVII. — Chantier de 5ème catégorie de nuit

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

De plus, la signalisation établie en amont et au début du chantier est munie de lampes.

Dans la zone d'approche du chantier, les balises de guidage sont espacées au maximum de 5 m. Une balise sur trois est pourvue d'un feu de type L8L ou L8M et de couleur jaune C1 selon la NBN EN 12352 ou équivalent. Ces feux clignotent en enfilade.

CHAPITRE XVIII. — Chantier de 6e catégorie

Section 1re. — Dispositions générales

Art. 64. Pour l'application du présent chapitre, l'on entend par :

1° le véhicule : le véhicule de signalisation, de présignalisation ou de chantier ;

2° le véhicule de signalisation : le véhicule spécifiquement équipé pour la signalisation d'un chantier de 6e catégorie et utilisé uniquement à cet usage ;

3° le véhicule de présignalisation : le véhicule spécifiquement équipé pour l'annonce d'un chantier de 6e catégorie et utilisé uniquement à cet usage ;

4° le véhicule de chantier : le véhicule utilisé en lien direct avec un chantier de 6e catégorie.

Les véhicules utilisés pour un chantier de 6e catégorie sont équipés d'au moins deux feux jaune-orange clignotants placés au-dessus du véhicule. Ces feux clignotent indépendamment, simultanément ou en cadence et sont visibles à 360°.

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

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

La longueur de la zone tampon varie selon les dispositions suivantes :

1° la longueur de la zone tampon est comprise entre 100 m et 150 m sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 90 km/h ;

2° la longueur de la zone tampon est au minimum de 10 m 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 longueur de la zone tampon est au minimum de 3 m sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 50 km/h.

Par dérogation à l'alinéa 1er, sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 90 km/h, la zone tampon est facultative si la zone d'intervention du chantier comporte uniquement du personnel dans des véhicules.

Art. 66. En cas d'une intervention stationnaire sur un chantier de 6e catégorie, des cônes de trafic du type IId visés 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 6e 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 6e 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. § 1er. Lors d'un chantier de 6e 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/h, les véhicules sont, 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.

Le véhicule de signalisation équipé des feux prévus à l'article 64 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.

Le véhicule de signalisation est muni d'un dispositif FLR de type III visé à l'annexe 3 équipé du signal A31. Un écran LED selon la NBN EN 12966 ou équivalent peut être utilisé, les dispositions de l'article 8, § 1er, du présent arrêté et celles de l'article 65.3. du Code de la Route sont d'application.

Ce dispositif FLR peut être remplacé par un dispositif FLR de type IV visé à l'annexe 3 installé sur le véhicule lui-même. Dans ce cas, le signal A31 sur le véhicule peut être de dimension réduite à 0,40 m. Un écran LED selon la NBN EN 12966 ou équivalent peut être utilisé, les dispositions de l'article 8, § 1er, du présent arrêté et celles de l'article 65.3. du Code de la Route sont d'application.

Sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 50 km/h, ce dispositif FLR peut être remplacé par un signal D1 d'un diamètre minimal de 0,40 m dont la flèche est inclinée à 45° vers le sol indiquant la direction obligatoire. Dans ce cas, sur le véhicule, le signal A31 peut être de dimension réduite à 0,40 m.

Si un dispositif FLR ou un écran LED est utilisé, les feux jaunes-orange clignotants prévus sur le véhicule à l'article 64 ne sont pas obligatoires.

Sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 50 km/h, le véhicule de signalisation peut être remplacé par un dispositif visé à l'annexe 4.

§ 2. Lors d'un chantier de 6e 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/h, les véhicules sont, sur la partie 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. À partir du 1er janvier 2026, 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.

Le véhicule de signalisation équipé des feux prévus à l'article 64 est également équipé d'un dispositif FLR de type III visé à l'annexe 3 équipé du signal A31. 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, § 1er, et celles de l'article 65.3. du Code de la Route sont d'application. Un absorbeur de choc mobile conforme aux dispositions de l'article 14 est installé sur ce véhicule.

Ce véhicule de signalisation est annoncé à minimum 500 m par un véhicule de présignalisation muni d'un dispositif cadre de type II visé à l'annexe 3 sur lequel les signaux A31, C43, complété d'un panneau additionnel de distance ?500 m?, et F79 sont apposés. Le bord supérieur de ce dispositif se trouve à minimum 4,00 m du sol pour les chantiers de 6e 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 6e 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 6e catégorie réalisé 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. Dans ce cas, le véhicule de signalisation n'est pas équipé d'un signal C43 limitant la vitesse à 90 km/h.

CHAPITRE XIX. — Signalisation des conteneurs et des obstacles placés sur la voie publique

Art. 70. Les conteneurs et les obstacles placés sur la voie publique sont signalés conformément à la signalisation de chantier de 1re à 5e catégorie applicable.

Art. 71. Les conteneurs et les obstacles 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.

Si le conteneur ou l'obstacle 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 ou obstacle.

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. Une lampe est placée au-dessus du signal D1.

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

L'article 45 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 alinéas 1er 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.

Lorsqu'il n'est plus possible de voir distinctement jusqu'à une distance d'environ 200 m, les conteneurs et les obstacles sont signalés par des lampes.

CHAPITRE XX. — 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 1er mars 2021.

A titre transitoire, pour les autorisations délivrées conformément à l'article 78.1.1. du Code de la route ou à l'article 10, § 2, du décret du 19 décembre 2007, avant l'entrée en vigueur du présent arrêté, la signalisation de chantier, à l'exception des chantiers de 1re 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.

Annexes

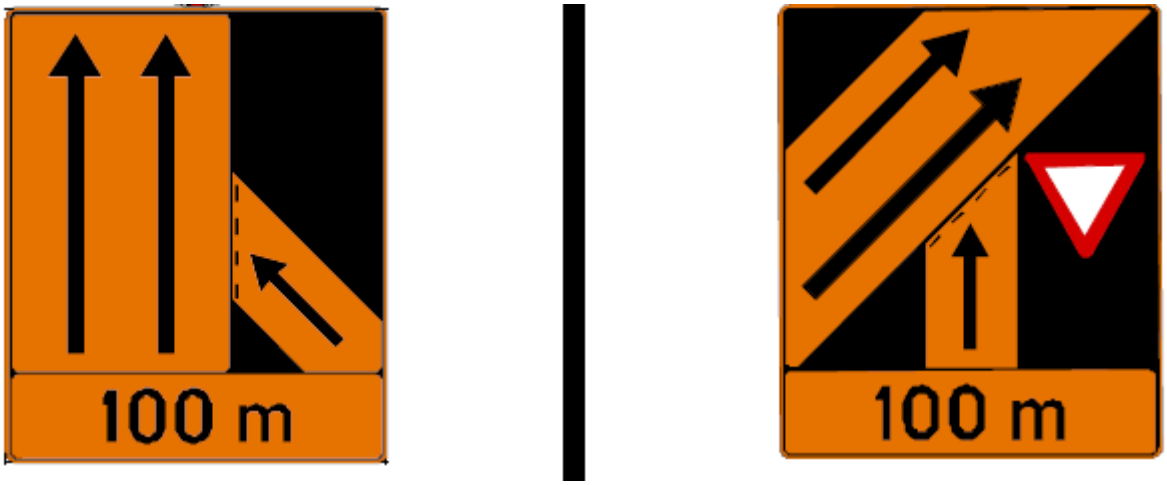
Annexe 1re. Les signaux



IL. Indication de longueur de chantier



IS. Indication de sortie



F79c et F79d : insertion courte

Annexe 2. Les balises et cônes

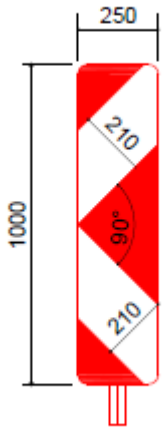
Pour les types Ia.2, Ib.2 et IIc (balises), la rétroréflexion des bandes alternées de couleur rouge et blanche répond à la classe RA2 de la norme NBN EN 12899-1 ou équivalent.

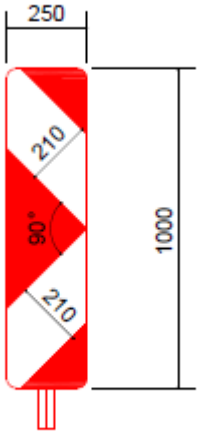
Pour le type IId (cônes), la rétroréflexion des bandes alternées de couleur rouge et blanche répond à la classe RA2 de la norme NBN EN 13422 ou équivalent.

Les dimensions sont en millimètres. Pour les types Ia.2 et Ib.2, les balises mesurent au minimum 1000 mm (hauteur) x 250 mm (largeur).

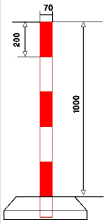
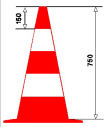
TYPE I. Balises pour la signalisation en amont du chantier

Type Ia.2. A droite du conducteur	**Type Ib.2.** A gauche du conducteur





TYPE II. Balises pour la signalisation latérale

Type IIc	**Type IId.** Cônes
	

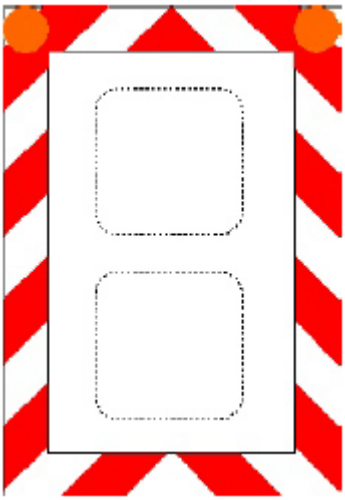
TYPE III. Balises ou dispositif de retenue pour séparation physique

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 2-3A du PTV 662.

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 2-3A du PTV 662.

Les deux feux flashs placés sur ce cadre sont du type L8L ou L8M 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.

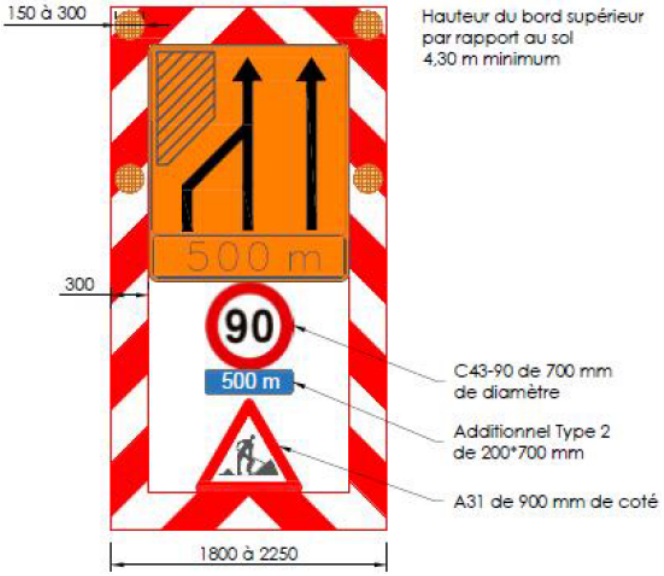
Durant la nuit et selon les conditions environnementales, une diminution de l'intensité d'éclairement de ces feux permet une meilleure adaptation aux conditions de visibilité nocturnes. Les feux flashs présents sur le véhicule tractant sont alors éteints.

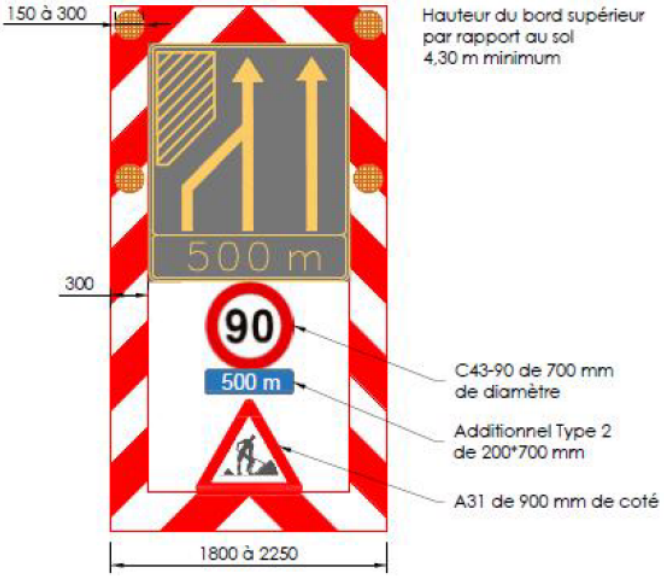
A l'intérieur du cadre, un écran LED selon la NBN EN 12966 ou équivalent peut également être utilisé. Les dispositions de l'article 8, § 1er, et celles de l'article 65.3. du Code de la Route s'appliquent.

TYPE II. Dispositif de présignalisation


500 m
90
500 m


500 m
90
500 m

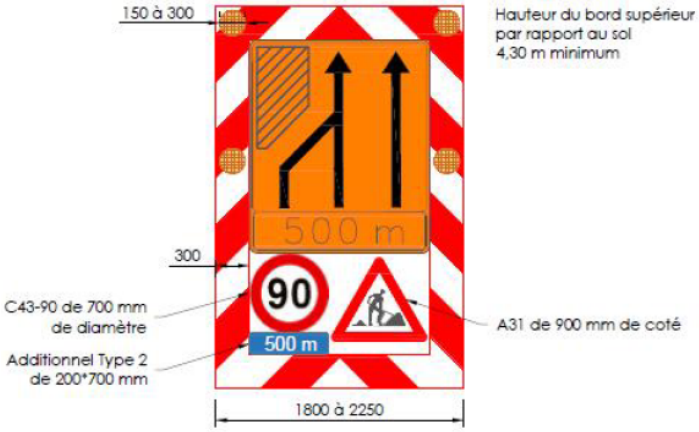

150 à 300
Hauteur du bord supérieur
par rapport au sol
4,30 m minimum
500 m
300
90
500 m
C43-90 de 700 mm
de diamètre
Additionnel Type 2
de 200*700 mm
A31 de 900 mm de coté
1800 à 2250

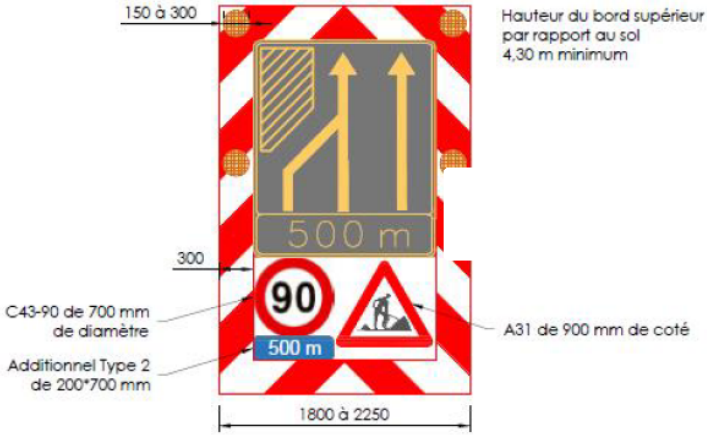

150 à 300
Hauteur du bord supérieur
par rapport au sol
4,30 m minimum
500 m
300
90
500 m
C43-90 de 700 mm
de diamètre
Additionnel Type 2
de 200*700 mm
A31 de 900 mm de coté
1800 à 2250

ou









Les dimensions sont en millimètres. Le signal C43 peut avoir un diamètre de 900 mm ; dans ce cas, le panneau additionel mesure 300 mm (hauteur) x 900 mm (largeur).

Les bandes du cadre du dispositif sont alternativement de couleur rouge et blanche. La rétroréflexion de ces bandes répond au tableau 2-3A du PTV 662.

Le bord supérieur de ce dispositif se trouve à minimum :

1° 4,70 m du sol pour les chantiers de 1e catégorie ;

2° 3,50 m du sol pour les chantiers de 2e à 5e catégorie ;

3° 4,00 m du sol pour les chantiers de 6e catégorie.

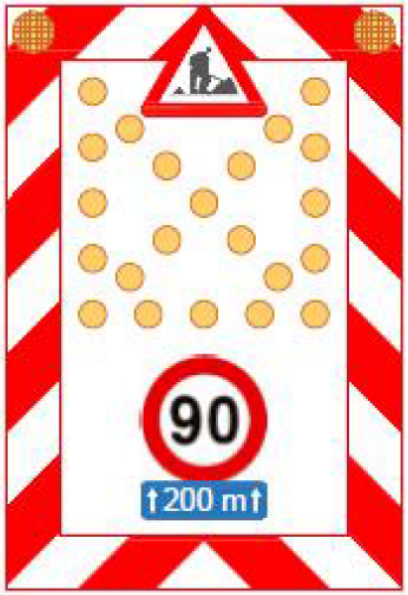
Les quatre feux flashs placés sur ces cadres sont du type L8L ou L8M et de couleur jaune C1 selon la NBN EN 12352 ou équivalent et clignotent alternativement gauche-droite. Ils s'allument et s'éteignent quatre fois de suite à courts intervalles, puis s'éteignent durant l'allumage de la FLR. La séquence complète dure environ 1,5 seconde.

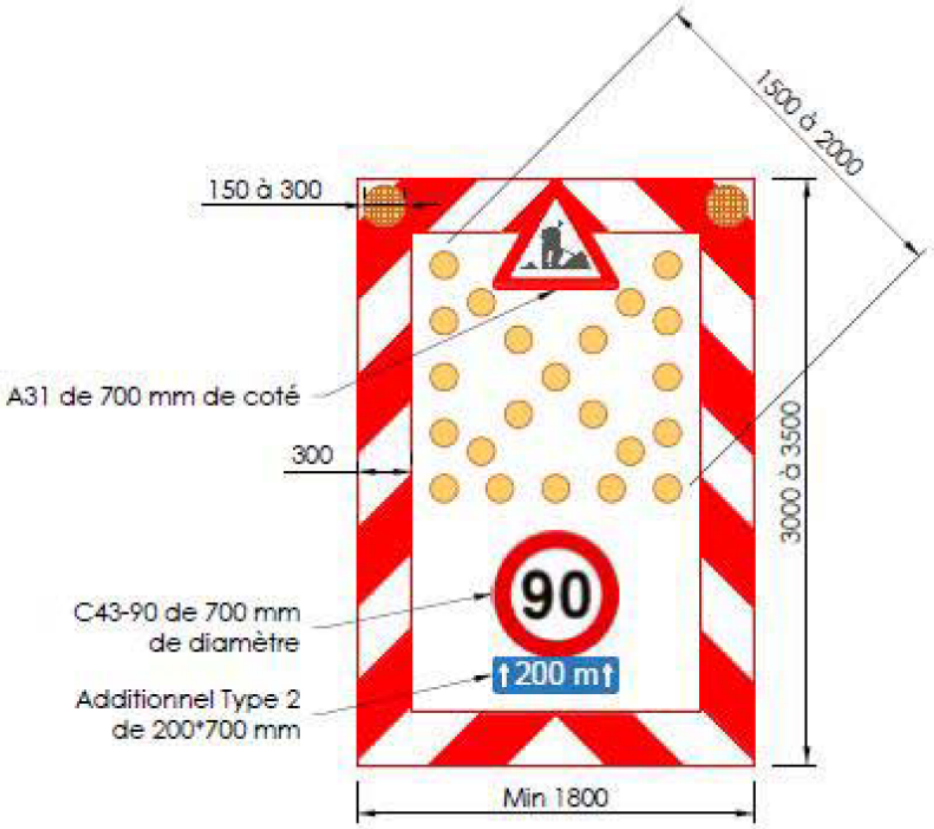
Durant la nuit et selon les conditions environnementales, une diminution de l'intensité d'éclairement de ces feux permet une meilleure adaptation aux conditions de visibilité nocturnes. Les feux flashs présents sur le véhicule tractant sont alors éteints.

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, § 1er, et celles de l'article 65.3. du Code de la Route s'appliquent.

TYPE III. FLR – Flèche lumineuse de rabattement

Pour les chantiers de 6e catégorie sur des voiries dont la vitesse maximale est de 120 km/h



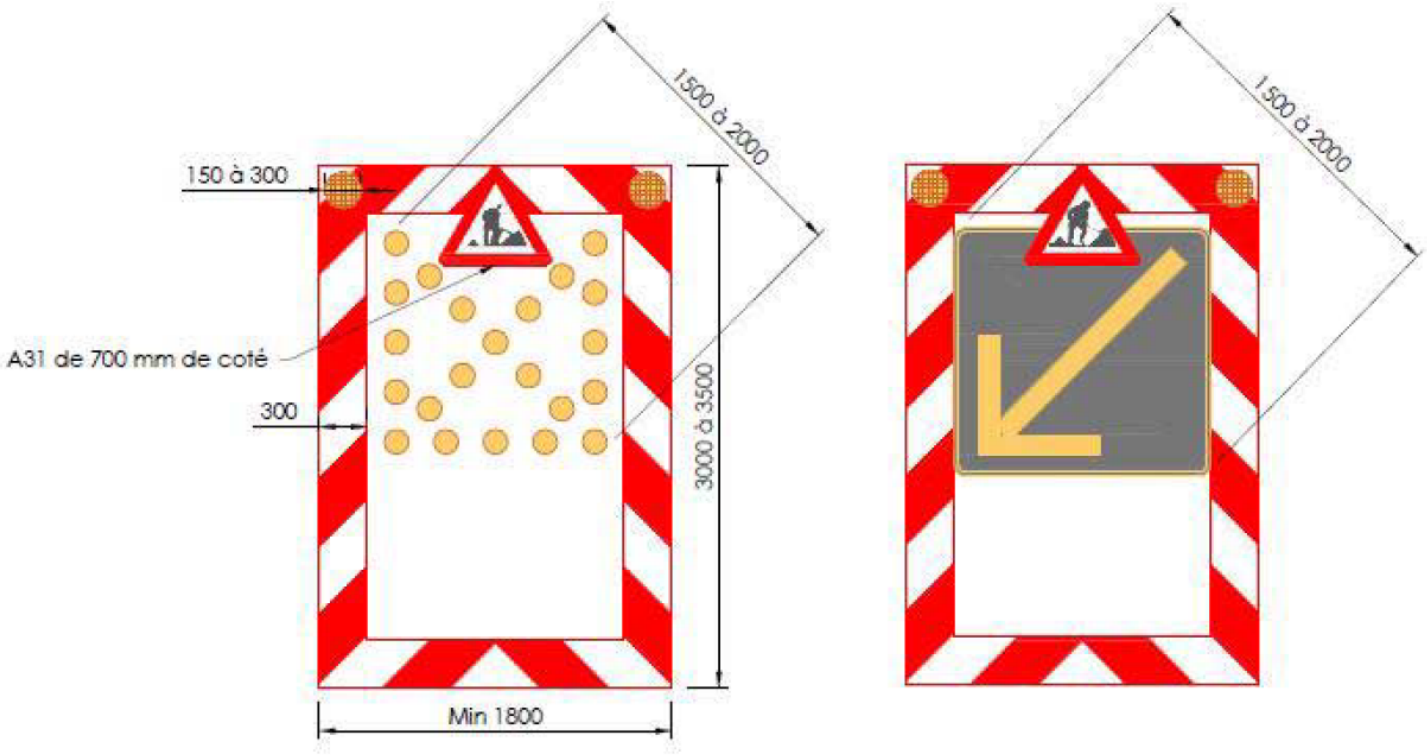






Le signal C43 peut avoir un diamètre de 900 mm ; dans ce cas, le panneau additionel mesure 300 mm (hauteur) x 900 mm (largeur).

Pour les chantiers de catégorie 1, 2, 3 et 5 et pour le chantiers de 6^{e} catégorie dont la vitesse maximale est inférieure ou égale à 90 km/h



Les dimensions sont en millimètres. Pour le panneau A31, ces dimensions sont des valeurs minimales.

Les bandes du cadre du dispositif sont alternativement de couleur rouge et blanche. La rétroréflexion de ces bandes répond au tableau 2-3A du PTV 662.

Le bord supérieur de ce dispositif se trouve à minimum :

1° 4,70 m du sol pour les chantiers de 1e catégorie ;

2° 3,50 m du sol pour les chantiers de 2e à 5e catégorie ;

3° 4,00 m du sol pour les chantiers de 6e catégorie.

Les deux feux flashs placés sur ces cadres sont du type L8L ou L8M 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.

La FLR en feux flash comporte au minimum 21 feux de type L8L ou L8M et de couleur jaune C1 selon la NBN EN 12352 ou équivalent.

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 flashs 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, § 1er, et celles de l'article 65.3. du Code de la Route sont d'application.

TYPE IV. FLR à feux flashs ou à LED sur véhicules pour chantiers de 6e catégorie sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 90 km/h





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

La FLR en feux flash comporte au minimum 21 feux de type L2H, L8L ou L8M et de couleur jaune C1 selon la NBN EN 12352 ou équivalent.

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

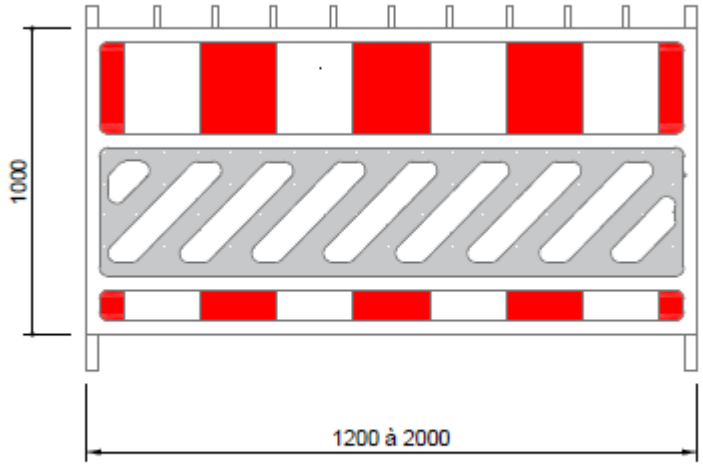
La rétroréflexion de ces bandes répond au tableau 2-3A du PTV 662.

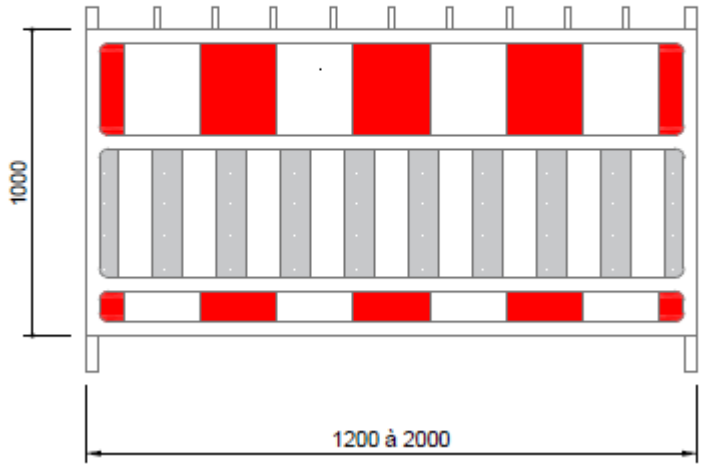
Annexe 4. Les barrières

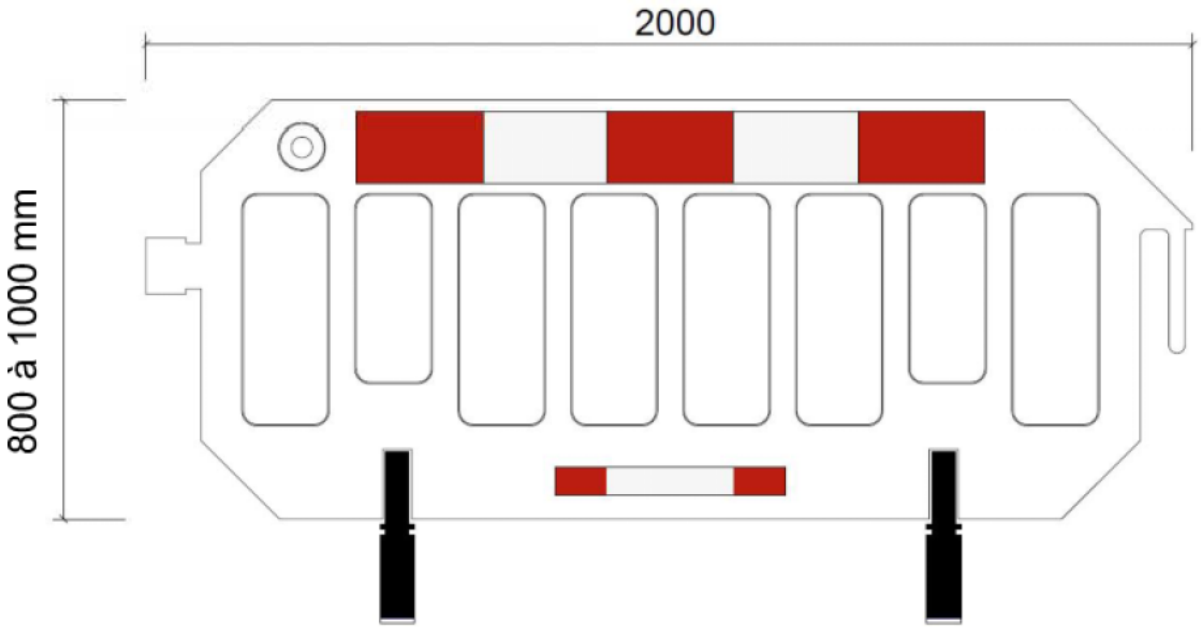
Les bandes des barrières sont alternativement de couleur rouge et blanche.

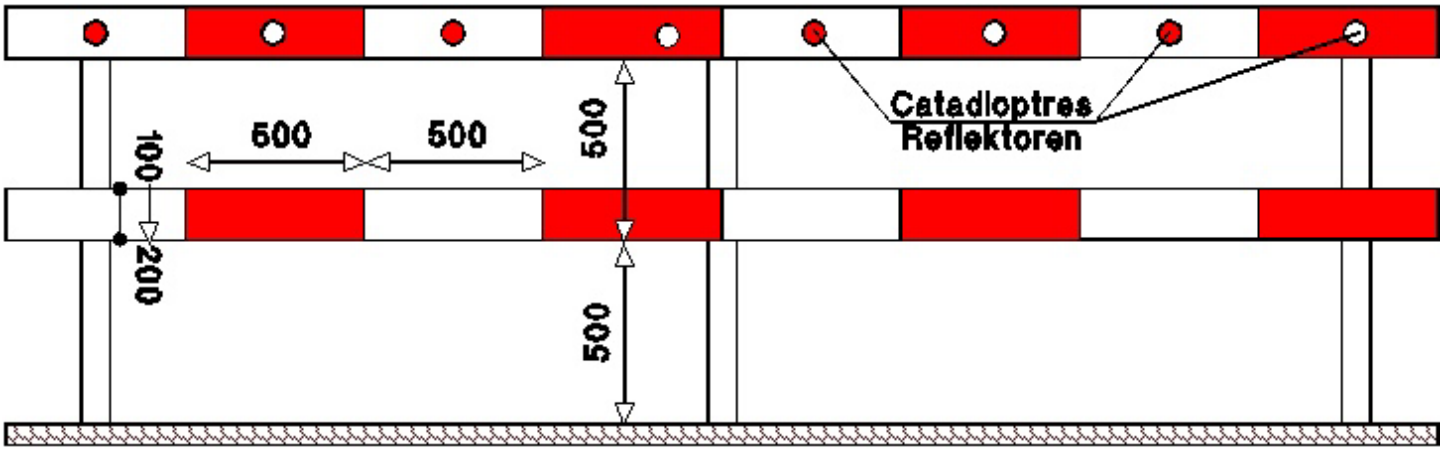
La rétroréflexion de ces bandes répond au minimum à la classe RA2 de la norme NBN EN 12899-1 ou équivalent.

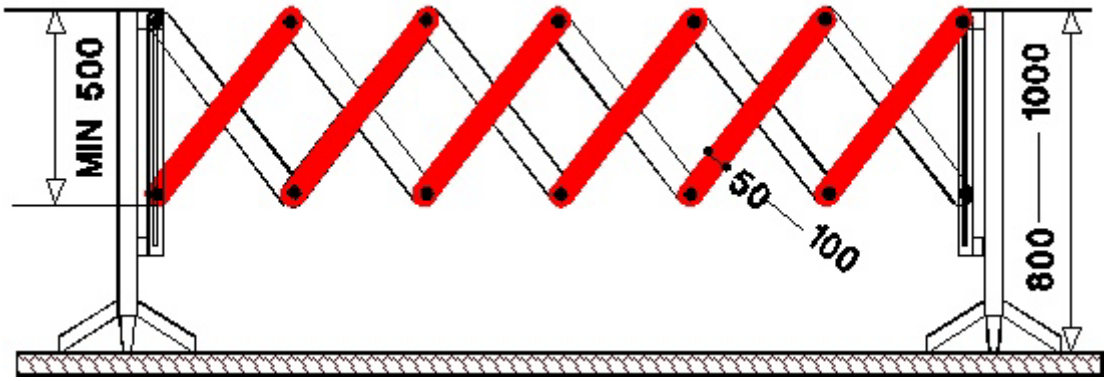
Les dimensions sont en millimètres.


1000
1200 à 2000


1000
1200 à 2000


2000
800 à 1000 mm


Catadioptres
Reflektoren
500
500
500
500
100
200


MIN 500
1000
800
50
100