

CONSEILS POUR EVITER LA MULTIPLICATION DU NOMBRE DE SIGNAUX ROUTIERS

JEAN-PIERRE VAN DE WINCKEL

Centre de Recherches Routières

Résumé

L'abondance de signaux routiers entraîne une perte de valeur de ceux-ci et de ce fait, nuit à la sécurité des usagers.

L'objectif de l'article n'a pas pour unique but d'exploiter le principe du Shared Space (espace partagé) qui vise la réduction des signaux routiers en privilégiant la responsabilisation des usagers de la route pour les rendre acteurs de leur propre sécurité. Précisons également que, suite à une enquête menée dans plusieurs pays européens, il apparaît que dans notre pays la moitié des conducteurs estiment que certains signaux routiers sont inutiles. Ce que nous souhaitons faire apparaître plus spécifiquement dans notre article, ce sont les dispositions légales permettant de réduire le nombre de signaux (et de ce fait de poteaux) tout en conservant l'application des règlements relatifs au placement de la signalisation routière.

Cette réflexion émane en fait des différents travaux d'expertises que le CRR a pu effectuer dans le cadre de ses missions de consultance auprès des Villes et Communes dans le but de les aider en leur conseillant les différentes mesures à appliquer pour établir la signalisation routière.

L'idée est donc de pouvoir faire apparaître de la législation routière, les possibilités qui sont offertes aux gestionnaires de la voirie pour réduire le nombre de signaux et distinguer ce qu'on « peut » placer par rapport à l'ensemble des signaux qui « doivent » être placés.

Samenvatting

Door overvloed verliezen verkeerstekens hun waarde, wat nadelig is voor de veiligheid van de weggebruikers.

Dit artikel heeft niet alleen tot doel gebruik te maken van het Shared Space-principe (gedeelde ruimte), dat de verantwoordelijkheidzin van de weggebruikers wil stimuleren om voor hun eigen veiligheid te zorgen. Volgens een enquête in verschillende Europese landen vindt de helft van de automobilisten in ons land sommige verkeersborden overbodig.

Wat wij in deze bijdrage naar voren willen brengen, zijn de wettelijke bepalingen die het mogelijk maken het aantal tekens (en bijgevolg het aantal palen) te verminderen en toch de reglementen voor het aanbrengen van wegbebakening te blijven toepassen.

Deze denkoefening vloeit eigenlijk voort uit de expertises die het OCW heeft kunnen verrichten bij consultancy-opdrachten voor steden en gemeenten, waarbij hulp werd geboden bij en raad werd gegeven voor het uitwerken van verschillende maatregelen in verband met wegbebakening.

Het is dus de bedoeling te verduidelijken welke mogelijkheden de wegen- en verkeerswetgeving de wegbeheerders biedt om het aantal verkeerstekens te verminderen en een onderscheid te maken tussen wat "mag" worden geplaatst en het geheel van verkeerstekens dat "moet" worden geplaatst.

Uit een enquête in verscheidene Europese landen blijkt overigens dat de helft van de bestuurders in ons land bepaalde verkeerstekens nutteloos vinden.

Les automobilistes ont continuellement leur attention attirée non seulement par la position des autres véhicules et acteurs de la voie publique, mais surtout par les signaux routiers. L'abondance des signaux routiers entraîne une perte de valeur de ceux-ci. Ils n'attirent en fait plus l'attention des automobilistes ce qui peut nuire à la sécurité des usagers.

L'objectif de cet article n'a pas pour unique but d'exploiter le principe du Shared Space (*espace partagé*). Pour rappel, cette mesure vise la réduction des signaux routiers en privilégiant la responsabilisation des usagers de la route pour les rendre acteurs de leur propre sécurité. Précisons également que, suite à une enquête menée dans plusieurs pays européens, il apparaît que dans notre pays, la moitié des conducteurs estiment que certains signaux routiers sont inutiles.

Nous allons dès lors évoquer, les principales possibilités légales qui, par leurs applications, permettent de réduire judicieusement le nombre de signaux routiers de police (et donc de poteaux) tout en conservant l'application des règlements relatifs au placement de la signalisation routière. Nous ferons abstraction des signaux directionnels.

Nous débuterons d'abord notre travail en précisant que les possibilités qui sont offertes par le législateur pour appliquer une signalisation à validité zonale, permettent de réduire considérablement le nombre de signaux (voir art. 6.7. de l'A.M. du 11 octobre 1976).

Il faut cependant bien préciser que cette mesure doit être judicieusement mise en place et cela à l'aide de plans préalablement établis.

1. Signalisation relative aux ralentisseurs de trafic

Les articles 7.4.bis. et 12.18 de l'A.M. du 11 octobre 1976 précisent, l'un et l'autre, la signalisation verticale qu'il y a lieu d'établir UNIQUEMENT pour ce qui concerne les dispositifs surélevés CONFORMES à la réglementation :

« Art. : 7.4.bis. Signal A14. Dispositif surélevé sur la voie publique.



Doivent être signalés les dispositifs surélevés sur la voie publique, établis conformément à l'arrêté royal du 9 octobre 1998 fixant les conditions d'implantation des dispositifs surélevés sur la voie publique et les prescriptions techniques auxquelles ceux-ci doivent satisfaire.

.....

Toutefois les dispositifs surélevés sur la voie publique établis dans les zones délimitées par les signaux routiers F4a et F4b, ne doivent pas être signalés. »

« Art. : 12.18. Signal F87. Dispositif surélevé sur la voie publique.



Ce signal aura au moins 0,40 m de côté. Il doit être placé à hauteur de chaque dispositif surélevé sur la voie publique, établi conformément à l'arrêté royal du 9 octobre 1998 fixant les conditions l'implantation des dispositifs surélevés sur la voie publique et les prescriptions techniques auxquelles ceux-ci doivent satisfaire, situé en dehors des carrefours.

Toutefois les ralentisseurs de trafic établis dans les zones délimitées par les signaux routiers F4a et F4b, ne doivent pas être signalés. »

Précisons que sur base des derniers éléments du premier paragraphe de cet article, l'obligation de placer le signal F 87 ne concerne que les dispositifs surélevés placés EN DEHORS des carrefours.

De plus, le signal F 87 ne doit pas être placé dans les zones 30 et donc y compris les « Abords d'école ».

Pour être complets, nous mentionnons ci-dessous l'article 6 de l'A.R. du 9/10/1998 relatif aux conditions d'implantation des dispositifs surélevés :

« Art. 6. Les prescriptions du présent arrêté ne sont pas d'application pour les dispositifs surélevés établis dans les zones résidentielles au sens de l'article 2.32 du règlement général sur la police de la circulation routière. »

2. Signalisation relative aux passages pour piétons

L'article 12.13 de l'A.M. du 11 octobre 1976 stipule :

« Art. : 12.13. Signal F49. Passage pour piétons.



Ce signal ne peut être placé qu'à hauteur d'un passage pour piétons. Il ne l'est pas aux passages pour piétons situés aux carrefours ou protégés par une signalisation lumineuse du système tricolore.

Le signal F49 a pour dimensions minimales 0,60 m x 0,60 m. »

Soulignons par le biais de cette réglementation, que le signal F49 peut mais ne doit pas être systématiquement placé à hauteur des passages pour piétons situés en dehors des carrefours.

D'autre part, concernant le signal A21 « Passage pour piétons », celui-ci n'est pas placé systématiquement en amont des lignes parallèles formant le passage et cela sur base de l'article 7.6 de l'A.M. du 11 octobre 1976.

« Art. : 7.6. Signal A21. Passage pour piétons.



A21

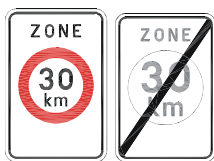
Doivent être signalés les passages pour piétons situés sur les chaussées où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 70 km/h.

Ce signal n'est pas placé lorsqu'il existe un signal A23 ou un passage pour piétons protégé par des signaux lumineux de circulation du système tricolore. »



A23

3. Zone 30 - Signaux F4a et F4b



F4a F4b

Pour rappel d'information, nous reprenons ci-dessous l'ensemble de l'article 12.1.bis. de l'A.M. du 11 octobre 1976 :

« Art. : 12.1.bis. Signal F4a. Commencement d'une zone dans laquelle la vitesse est limitée à 30 km à l'heure.

Signal F4b. Fin d'une zone dans laquelle la vitesse est limitée à 30 km à l'heure.

1° Ces signaux ont pour dimensions minimales 0,60 m x 0,90 m. Ces dimensions peuvent être réduites à 0,40 m x 0,60 m compte tenu de circonstances locales.

Ces signaux doivent être distincts des autres signaux à validité zonale. Ils peuvent toutefois être fixés sur le même poteau.

2° Ces signaux doivent être placés en même temps à tous les accès et à toutes les sorties des zones dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km/h.

3° A l'aide de ces signaux, sont délimitées une ou plusieurs rues dans lesquelles la fonction de séjour prime ou, dans lesquelles la fonction de circulation est subordonnée à la fonction de séjour et ce, en raison de la politique menée par le gestionnaire de voirie.

4° L'accès à la zone 30, qui est indiqué avec ce signal, doit être clairement reconnaissable par l'état des lieux, par un aménagement ou par les deux.

5° S'il existe près d'un abord d'école, tel que défini à l'article 2.37 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, la possibilité de délimiter une zone 30 plus importante, parce qu'une ou plusieurs rues annexes sont considérées comme ayant une fonction de séjour, de telle manière que l'abord d'école peut être inclus dans cette zone, on peut immédiatement délimiter cette zone 30 étendue plutôt que d'interpréter de manière stricte la notion d'abords d'école. »

Nous documentons ces 3 premiers points de notre texte, par un exemple concret repris en photo ci-dessous.



Il serait envisageable d'établir à l'entrée de cette rue une zone 30 dans la mesure où s'applique « la fonction de séjour » comme repris au point 3° de l'article 12.1.bis. de l'A.M. du 11 octobre 1976 repris ci-dessus.

De plus, le plateau établi à l'entrée correspond à un « aménagement » comme prévu au point 4° du même article ci-dessus.

Ainsi, les signaux F49 et F 87 seront remplacés par un signal F4a « début de zone 30 ». Ajoutons que les aménagements surélevés conformes à l'A.R. du 9 octobre 1998 situés dans cette zone ne doivent pas être accompagnés du signal F87.

D'autre part, comme mentionne le point 5° de cet article 12.1.bis, on ne placera pas les signaux F4a et F4b à l'approche des écoles qui se situeraient au sein d'une grande zone 30.



Dans ce cas concret, le signal A23 se situe déjà dans une zone 30.

4. Signal C1



L'article 9.1. de l'A.M. du 11 octobre 1976 stipule :

« Art. : 9.1. Signal C1. Sens interdit pour tout conducteur.

1° A chaque signal C1 placé au début d'un tronçon de voie à sens interdit doit correspondre à l'autre extrémité un signal F19 placé à droite dans le sens de la circulation.

Toutefois, le signal F19 ne peut être placé si l'interdiction imposée par le signal C1 ne s'étend pas à l'ensemble de la voie publique.

Aucun signal n'est placé en fin de tronçon ou de section de voie publique à sens unique sauf s'il est prévu par le présent règlement.

2°... »

Le dernier chapitre de ce point 1° abroge l'ancienne mesure imposant la présence du signal C1 à l'extrémité des rues comme les photos ci-dessous le font apparaître.



5. Fin d'un stationnement interdit.

L'article 70.2.2 du code de la route stipule :

« Effet des signaux E1, E3, E5, E7 et E9a à E9g.

1° Les signaux E1, E3, E5, E7 et E9a à E9g ont effet du côté de la voie publique où ils sont placés et à partir du signal jusqu'au prochain carrefour.

Les signaux E1 et E3 ont effet sur la chaussée et sur l'accotement.

Les signaux E5 et E7 ont effet sur la chaussée.

Les signaux E1, E3, E5, E7 et E9a à E9g sont complétés par les panneaux ci-après:



a) début de la réglementation.



b) fin de la réglementation.

Lorsque l'interdiction ou l'autorisation cesse avant le prochain carrefour, l'endroit où la réglementation prend fin est indiqué par un signal identique à celui indiquant le début et qui est complété par le panneau ci-dessus.

..... »

Dans le cas ci-dessous, la fin de l'interdiction de stationner coïncide avec un carrefour. Il est donc inutile d'établir un signal de stationnement accompagné d'une flèche Xb dirigée vers le bas.



Si nous poursuivons le même article 70.2.2., on peut lire :

« ... La fin de la réglementation n'est cependant pas signalée:

- dans le cas prévu au c) ci-après;
- lorsqu'elle coïncide avec le début d'une autre réglementation de l'arrêt ou du stationnement.

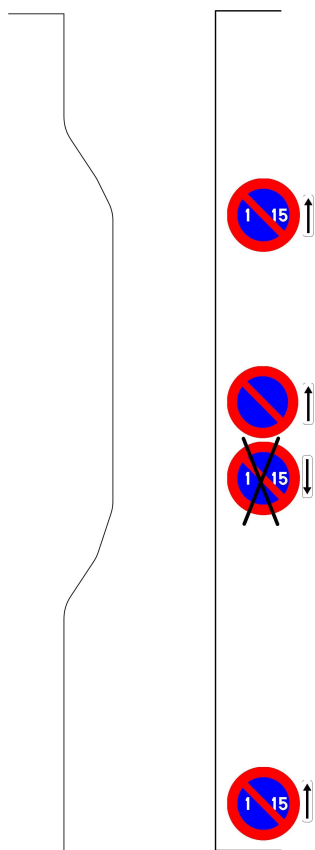


c) réglementation sur une courte distance.

Le panneau ci-dessus complète le signal indiquant le début de la réglementation et mentionne la distance sur laquelle l'interdiction ou l'autorisation est applicable;

.... »

Dans le cas dessiné ci-dessous, le signal E5 ne peut être maintenu.



6. Usage des signaux prioritaires

L'article 8.5 de l'A.M. du 11 octobre 1976 stipule :

« **Art. : 8.5.** Signal B9. Voie prioritaire.



B9

1° Ce signal est placé au commencement de la voie prioritaire et est répété après chaque carrefour.

.....

4° Les signaux B9 ne sont placés que sur des voies qui sont intégrées dans un long itinéraire prioritaire.

..... »

Cette mesure est généralement bien utilisée le long des grands axes. Cependant avec la prolifération des ronds-points le long des axes, le nombre de signaux à placer

obligatoirement avant un signal B1 ou B5, est important comme il apparaît sur le schéma ci-dessous.

L'usage exclusif de signaux B15 sur l'ensemble de l'axe réduit le nombre de panneaux.

Le mélange de ces 2 types de signaux ne peut être envisagé par application de l'article 8.8.4°

« Art. : 8.8. Signal B15. Priorité de passage.



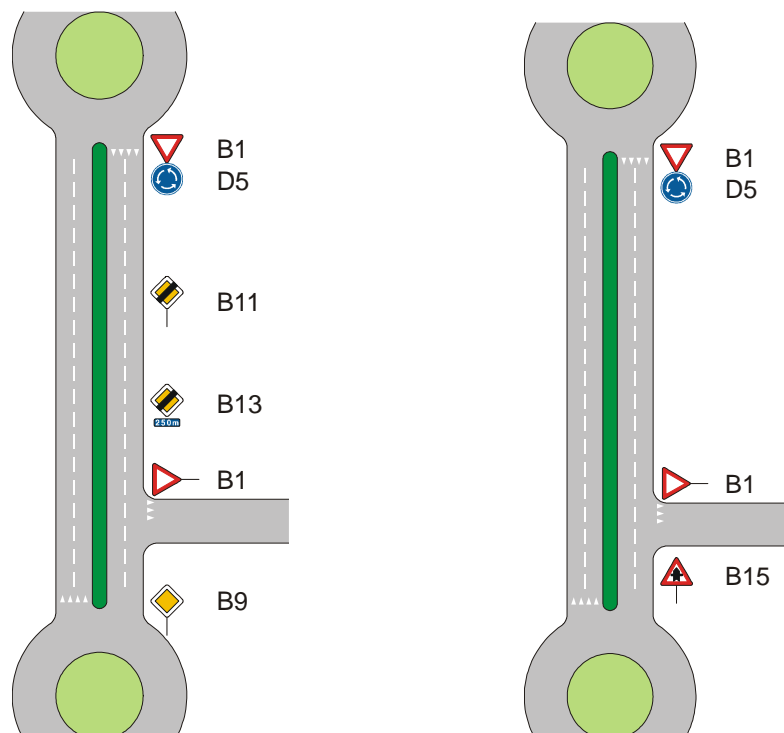
B15

1° Ce signal est placé à proximité immédiate de l'endroit où les conducteurs bénéficient de la priorité de passage.

.....

4° Il est interdit de placer des signaux B15 sur une voie publique pourvue de signaux B9.

.....»



Précisons que le signal B13 ne doit pas être systématiquement placé comme le précise l'article 8.7. de l'A.M. du 11 octobre 1976

7. Signal de danger A1

L'article 8.5 de l'A.M. du 11 octobre 1976 stipule :

« Art. : 7.1. Signal A1. Virage dangereux.



Le choix du symbole est dicté par la disposition des lieux.

Ne peuvent être signalés que les virages qui se présentent d'une façon imprévue ou ceux qui doivent être abordés après une réduction sensible de la vitesse.

..... »

Dans la majorité des cas, Il n'y a pas lieu d'accompagner ce signal A1 d'une limitation de vitesse. En effet, l'automobiliste doit adapter sa vitesse à la vue de ce signal de danger.

8. Art. 68.4.2. du Code de la route :



C35 C39

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

Ce type de signal ne sera pas placé lorsque le marquage routier ou la configuration des lieux interdit déjà le dépassement.