



**Guide méthodologique à l'attention des gestionnaires**



**La gestion des chantiers**

**Auteurs :**

**E. CAELEN (AVCB) - M. GEREZ (AMT CONCEPT asbl) -  
F. LAMBOTTE (AVCB) - O. VAN CRAENENBROEK (AED)**

**Comité de rédaction :**

P.-J. BERTRAND (AED) - A. BROES (AED) -  
F. MEUNIER (SPF Mobilité et Transport) -  
J.-M. RENIERS (AVCB) - M. THOULEN (AVCB) -  
J. VANDAMME (Cabinet du Ministre Smet)

**Traduction :**

L. VANKELECOM (AVCB)

*Cette publication est le fruit d'une  
collaboration entre la Région de  
Bruxelles-Capitale et l'Association de  
la Ville et des Communes de la Région  
de Bruxelles-Capitale, asbl*



Copyright : Jacques Potvin (Source :  
[http://www.treklens.com/gallery/North\\_America/Canada/photo18213.htm](http://www.treklens.com/gallery/North_America/Canada/photo18213.htm))



## ***Le chantier de l'art... et tout l'art du chantier***

Source : <http://www.parcourscitoyen.be/rubrique27.html>

# Sommaire

<b>1. Introduction</b>	<b>4</b>	<b>3.6. Après les travaux</b>	<b>26</b>
<b>2. La répartition des compétences en matière de chantier par Françoise Lambotte (AVCB)</b>	<b>5</b>	3.6.1. Réception des travaux	26
<b>2.1. Introduction</b>	<b>5</b>	3.6.2. Fiche cadastrale	26
<b>2.2 Les compétences fédérales</b>	<b>6</b>	3.6.3. Début de la garantie de 2 ans	27
<b>2.3. Les compétences régionales</b>	<b>7</b>	3.6.4. Libération du cautionnement	27
<b>2.4. Les compétences communales</b>	<b>8</b>	<b>3.7. Contrôle et sanctions possibles</b>	<b>27</b>
<b>2.5. Tableaux récapitulatifs</b>	<b>10</b>	<b>3.8. Interventions exécutées par des "non-impétrants"</b>	<b>28</b>
<b>3. L'ordonnance relative à la coordination et à l'organisation des chantiers en voie publique en Région de Bruxelles-Capitale par Oliver Van Craenenbroek (AED)</b>	<b>12</b>	<b>4. La signalisation des chantiers par Erik Caelen (AVCB)</b>	<b>29</b>
<b>3.1. Introduction</b>	<b>12</b>	<b>4.1. Introduction</b>	<b>29</b>
<b>3.2. Champ d'application</b>	<b>12</b>	<b>4.2. Qui doit placer la signalisation concernant les obstacles à la circulation et les chantiers ?</b>	<b>29</b>
<b>3.3. Organes et compétences</b>	<b>12</b>	4.2.1. La signalisation des chantiers routiers	29
3.3.1. Les gestionnaires de voiries	12	4.2.2. La signalisation des obstacles à la circulation	29
3.3.2. La Commission de coordination	13	<b>4.3. Comment les obstacles à la circulation doivent-ils être signalés ?</b>	<b>30</b>
3.3.3. La cellule de coordination des chantiers	13	<b>4.4. Comment les conteneurs doivent-ils être signalés ?</b>	<b>30</b>
<b>3.4. Les premières étapes avant le démarrage des travaux</b>	<b>13</b>	<b>4.5. Comment un chantier doit-il être signalé?</b>	<b>30</b>
3.4.1. La coordination	13	4.5.1. Principes généraux	30
3.4.2. La consultation	15	4.5.2. Signalisation à distance	31
3.4.3. L'établissement du dossier	15	4.5.3. Signalisation sur place au début du chantier	33
3.4.4. Les autorisations	17	4.5.4. Signalisation latérale	34
<b>3.5. Début des travaux</b>	<b>20</b>	4.5.5. Signalisation de la fin du chantier	34
3.5.1. Etat des lieux	20	<b>5. La prise en compte des personnes à mobilité réduite par M. GEREZ (AMT CONCEPT asbl)</b>	<b>35</b>
3.5.2. Début de l'exécution des travaux	21	<b>5.1.Recommandations pour permettre l'autonomie et la sécurité des personnes à mobilité réduite</b>	<b>35</b>
3.5.3. Modifications éventuelles	21	<b>6. Annexes</b>	<b>37</b>
3.5.4. Balisage, signalisation, sécurité et propreté du chantier	21	<b>6.1. AM du 7 mai 1999 relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique</b>	<b>37</b>
3.5.5. Traitement des plaintes	26	<b>6.2. Ordonnance relative à la coordination et à l'organisation des chantiers en voie publique en Région de Bruxelles-Capitale (1) - 5 MARS 1998</b>	<b>60</b>
3.5.6. Les personnes à mobilité réduite	27	<b>6.3. Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la coordination et à l'organisation des chantiers en voie publique en Région de Bruxelles-Capitale - 16 JUILLET 1998.</b>	<b>65</b>
		<b>6.4. Extrait de l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 JUIN 1999 arrêtant les Titres I à VII du Règlement régional d'urbanisme applicable à tout le territoire de la Région.</b>	<b>82</b>

# 1. Introduction

---

Les chantiers en voie publique ... tout le monde y est régulièrement confronté ! En tant qu'habitant d'une rue, utilisateur ou gestionnaire de la voirie ... tout un chacun est régulièrement confronté aux problèmes que ces chantiers entraînent.

On ne fait pas d'omelette sans casser des œufs... mais tout l'art consiste à faire la cuisine sans faire trop de gaspillage! Il en va de même pour l'infrastructure routière. Pour rendre nos villes vivables et afin d'augmenter la sécurité, il convient de modifier l'infrastructure routière. Ces travaux s'accompagnent souvent de beaucoup de nuisances pour les usagers et les riverains. Dans le présent numéro du Cahier du Moniteur de la Mobilité, nous donnerons un aperçu des possibilités dont dispose le gestionnaire de la voirie pour remédier à ce problème.

En guise d'entrée, Madame Françoise LAMBOTTE nous guidera à travers le labyrinthe juridique relatif aux compétences des principaux acteurs: l'État fédéral, les Régions, les Communes, la Police, etc. L'auteur est juriste au service d'étude de l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le plat principal est servi par Monsieur Olivier VAN CRAENENBROEK. Son chapitre décrit l'ordonnance relative à la coordination et à l'organisation des chantiers en voie publique en Région de Bruxelles-Capitale. Cet auteur est premier attaché auprès du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale et est responsable du service Coordination des chantiers en voie publique.

La signalisation des chantiers constitue l'entremets. Ce chapitre aborde l'installation des signaux routiers et des marquages aux abords des chantiers. L'arrêté ministériel du 7 mai 1999 en constitue le fil conducteur. Les commentaires et les conseils pratiques sont rédigés par Monsieur Erik CAELEN, expert en mobilité et responsable de la Cellule Mobilité de l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le quatrième plat de notre menu est proposé par Monsieur Miguel GERES, qui aborde les problèmes des personnes à mobilité réduite lors de travaux. Cet auteur travaille à l'asbl **Accès et Mobilité pour Tous** (AMT Concept asbl).

Les annexes composent l'assortiment varié de desserts. Vous y trouverez notamment les textes légaux concernant la coordination des chantiers, l'arrêté ministériel du 7 mai 1999 concernant la signalisation des chantiers et des obstacles et des extraits du règlement régional d'urbanisme.

## 2. La répartition des compétences en matière de chantier par Françoise Lambotte (AVCB)

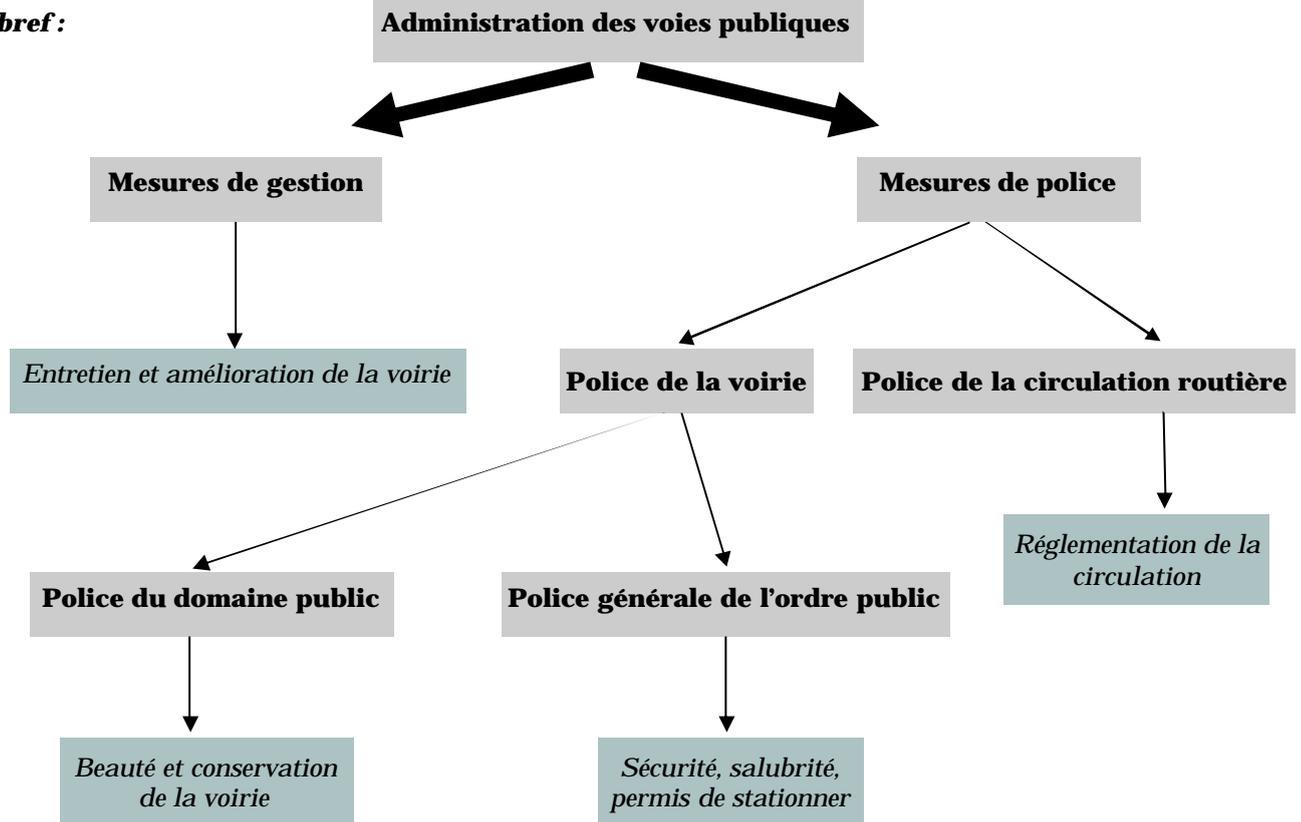
### 2.1. Introduction

Les compétences relatives aux chantiers sont multiples du fait du grand nombre de matières concernées. Un chantier en voirie n'implique pas seulement, en effet, des répercussions sur la voirie et la circulation routière. Ses incidences concernent aussi l'environnement, la sécurité et le bon aménagement du territoire. Ces matières relèvent de la compétence d'autorités différentes : l'État fédéral, la Région, les Communes. Ce chapitre tente de faire le point sur la répartition des compétences entre ces autorités.

Pour bien comprendre la matière, il n'est sans doute pas inutile de rappeler quelques notions de base :

- \* Le terme « **voirie** » désigne l'ensemble des voies de communication affectées à la circulation publique. On distingue la **grande** et la **petite voiries** : la première comprend la voirie des Régions (autoroutes et grandes routes) et des provinces ; la seconde vise la voirie des communes. Ce classement découle d'une décision administrative formelle.
- \* **Administrer une voie publique**, c'est prendre des mesures de gestion et des mesures de police.
- \* Les **mesures de gestion** concernent l'entretien et l'amélioration des voies publiques.
- \* Les **mesures de police** consistent dans la réglementation de l'usage collectif et privé par le public. Parmi ces mesures, il faut distinguer la police de la circulation routière et la police de la voirie.
- \* La **police de la circulation routière** consiste, comme son nom l'indique, dans la réglementation de la circulation sur les voies publiques. Le Code de la route en relève directement.
- \* La **police de la voirie** concerne la police du domaine public et la police générale de l'ordre public.
- \* La **police du domaine public** a trait à la beauté et à la conservation de la voirie. Elle a pour but de protéger l'intégrité matérielle du domaine et revêt un caractère patrimonial. Elle concerne notamment l'alignement, l'aspect des bâtiments qui bordent la voirie, le nettoyage, les clôtures, l'illumination des voies publiques et les travaux sur et dans celles-ci.
- \* La **police générale de l'ordre public** concerne la sécurité, la salubrité et les permis de stationnement. Elle ne se limite pas au domaine public et ne revêt aucun caractère patrimonial.
- \* Le terme « **police** » désigne ici un ensemble de normes distinct. Il ne faut pas le confondre avec le service du même nom, intégré et structuré à deux niveaux : le niveau fédéral et le niveau local, lesquels assurent ensemble la **fonction de police intégrée**. Ces deux niveaux sont autonomes et dépendent d'autorités distinctes<sup>1</sup>.

1. Article 3 de la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégrée, structurée à deux niveaux

**En bref :**

## 2.2. Les compétences fédérales

**2.2.1.** Comme chacun sait, la **police de la circulation routière** relève principalement du fédéral ; les communes ne peuvent qu'adopter des règlements complémentaires.<sup>2</sup> La Région ne peut intervenir dans cette sphère de compétences<sup>3</sup>.

Concernant les chantiers, on se référera notamment à :

1° l'article 78.1.1 du règlement général sur la police de la circulation routière (Code de la route), qui impose une autorisation relative à la signalisation des chantiers situés en voirie ;

2° l'arrêté ministériel du 7 mai 1999 relatif à la signalisation des chantiers et obstacles sur la voie publique<sup>4</sup>, lequel prévoit notamment que :

- \* la signalisation des chantiers doit être assurée avec le plus grand soin et maintenue, pendant toute la durée des travaux dans un état de propreté tel qu'elle reste identifiable par les usagers ;
- \* l'autorisation prévue à l'article 78.1.1 du règlement général sur la police de la circulation routière peut prévoir une signalisation routière complémentaire ;
- \* le chantier ne peut commencer que si la signalisation a été placée ;
- \* les chantiers sont classés en 6 catégories.

**2.2.2.** L'État fédéral dispose, par ailleurs, de compétences en matière de **police générale de l'ordre public**. C'est lui seul qui peut, par exemple, modifier l'article 135 de la Nouvelle loi communale. Nous verrons plus loin que c'est cette disposition qui permet aux communes de veiller au maintien de l'ordre public.

**2.2.3.** Conformément au Titre III de la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structurée à deux niveaux, la **police fédérale** assure sur l'ensemble du territoire, dans le respect des principes de spécialité et de subsidiarité, les missions spécialisées et supralocales de police administrative et judiciaire, ainsi que des missions d'appui aux polices locales et aux autorités de police.

<sup>2</sup> Article 2 de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée par arrêté royal du 16 mars 1968.

<sup>3</sup> Notons toutefois qu'en vertu de l'article 3, § 1er, 1°, de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée par arrêté royal du 16 mars 1968, le Ministre des Travaux publics arrête les règlements complémentaires aux voies publiques régionales et aux carrefours dont une de ces voies publiques fait partie (sur la compétence des Régions relative aux règlements complémentaires, voyez C.A. n° 174/2004 du 3 novembre 2004, M.B., 16 novembre 2004).

<sup>4</sup> M.B., 21 mai 1999 ; en vigueur depuis le 1er juillet et le 1er octobre 1999.

A la tête de la police fédérale, un commissaire général coordonne cinq directions générales, dont la direction générale de la police administrative

La direction générale de la police administrative assure notamment la police de circulation sur les grands axes routiers.

L'article 14 de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police charge plus généralement les services de police (fédéraux et locaux) de veiller « *au maintien de l'ordre public, en ce compris le respect des lois et règlements de police, la prévention des infractions et la protection des personnes et des biens* ».

Il s'ensuit que la police fédérale dispose des compétences nécessaires pour rechercher et verbaliser toutes les infractions commises sur un chantier, que ce soit en violation d'une norme communale, régionale ou fédérale.

**2.2.4.** Enfin, rappelons que l'État fédéral peut imposer des **normes de sécurité** visant à diminuer le nombre et la gravité des accidents de travail dans le secteur de la construction.

On se référera, en la matière, à l'arrêté royal du 25 janvier 2001 concernant les chantiers temporaires ou mobiles <sup>5</sup>.

## 2.3. Les compétences régionales

**2.3.1.** Les **mesures de gestion** et la **police du domaine public** relèvent normalement de la compétence du gestionnaire de la voirie. Il s'ensuit que la Région est en tout cas compétente pour entretenir, améliorer et protéger l'intégrité matérielle de ses propres voiries. La Région peut ainsi réglementer les travaux sur et dans les voiries régionales.

Depuis l'entrée en vigueur de l'article 6, § 1<sup>er</sup>, X, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles tel que modifié par la loi spéciale du 16 juillet 1993 <sup>6</sup>, la compétence des régions a été étendue aux mesures de gestion et à la police du domaine public relatives à l'ensemble des voies publiques, en ce compris la voirie communale. La Région peut ainsi régler le classement et la délimitation des voiries, qu'elles soient régionales ou communales, leur gestion au sens large, la domanialité, les autorisations privatives, les sanctions des empiètements, les droits de la riveraineté, etc.

Si larges que soient ces nouvelles attributions, rappelons qu'elles ne concernent en tout cas pas les mesures de police relatives aux polices générale de l'ordre public et de la circulation routière. Les communes et le fédéral restent seuls compétents pour ces matières.

La Région doit donc se montrer prudente lorsqu'elle légifère en matière de chantiers : elle peut en régler la coordination dans la mesure où celle-ci vise à protéger l'intégrité matérielle de la voirie et à la maintenir en bon état ; elle peut également mettre des obligations à charge des impétrants en matière d'exécution des travaux et de remise en état des lieux. Le but avoué des mesures qu'elle adopte ne peut cependant jamais être la sécurité des usagers ou de la circulation routière, la tranquillité des riverains, la sûreté ou la commodité du passage : ces domaines sont réservés aux communes et au fédéral <sup>7</sup>.

Concernant la coordination et l'organisation des chantiers par la Région, on se référera notamment à :

- 1° l'ordonnance du 5 mars 1998 relative à la coordination et à l'organisation des chantiers en voie publique en Région de Bruxelles-Capitale <sup>8</sup>, applicable aux voiries régionales et à certaines voiries communales ;
- 2° l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 16 juillet 1998 relatif à la coordination et à l'organisation des chantiers en voie publique en Région de Bruxelles-Capitale <sup>9</sup> ;
- 3° l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 20 juillet 2000 relatif aux amendes administratives applicables en matière de coordination et d'organisation des chantiers en voie publique <sup>10</sup>.

5. M.B. du 7 février 2001 ; en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> mai 2001.

6. L'article 6, § 1<sup>er</sup>, X, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, tel que modifié par la loi spéciale du 16 juillet 1993 visant à achever la structure fédérale de l'Etat prévoit ce qui suit :

« Les matières visées à l'article 107quater (lire 39) de la Constitution sont :

X. En ce qui concerne les travaux publics et les transports :

1° les routes et leurs dépendances ;

2° (...)

2°bis le régime juridique de la voirie terrestre (...) quel qu'en soit le gestionnaire, à l'exclusion des voies ferrées gérées par la Société nationale des chemins de fer belges... ».

7. En ce sens, voyez l'avis de la section de législation du Conseil d'Etat sur l'avant-projet d'ordonnance relative à la coordination et à l'organisation des chantiers en voie publique en Région de Bruxelles-Capitale (Doc. Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, session ord. 1997-1998, n° A/216/1, p. 37).

8. M.B., 6 juin 1998 ; en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> septembre 1998. Cette législation est née de la préoccupation des pouvoirs publics d'éviter l'ouverture à répétition des trottoirs. Sauf urgence motivée, aucun travail ne peut être entamé sur, sous ou au-dessus de la voie publique sans coordination préalable dans le temps et l'espace et sans l'autorisation délivrée par le gestionnaire de la voie publique (Commune ou Région). Le gestionnaire de la voirie demande l'avis de la commission de coordination des chantiers. Pour plus de détails, voyez le chapitre suivant.

9. M.B., 28 août 1998 ; en vigueur depuis le 7 septembre 1998. Il s'agit du principal arrêté d'exécution de l'ordonnance du 5 mars 1998 relative à la coordination et à l'organisation des chantiers en voie publique en Région de Bruxelles-Capitale. Pour plus de détails, voyez le chapitre suivant.

10. M.B., 22 septembre 2000 ; en vigueur depuis le 2 octobre 2000.

**2.3.2.** La Région dispose en outre de compétences en matière d'**environnement** et d'**aménagement du territoire/urbanisme** qui peuvent avoir des répercussions sur les chantiers.

En matière d'environnement, on se référera notamment à :

- 1° l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement <sup>11</sup>;
- 2° l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 23 mai 2001 relatif aux conditions applicables aux chantiers de décontamination de bâtiments ou d'ouvrages d'art contenant de l'amiante et aux chantiers d'encapsulation de l'amiante <sup>12</sup>;
- 3° l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 novembre 2002 relatif à la lutte contre le bruit de voisinage <sup>13</sup>.

En matière d'urbanisme, on se référera en outre :

- 1° au Titre III du Règlement régional d'urbanisme (RRU), relatif aux chantiers ;
- 2° à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 12 juin 2003 déterminant les actes et travaux dispensés de permis d'urbanisme, de l'avis du fonctionnaire délégué, de la Commune ou de la Commission Royale des Monuments et des Sites ou de l'intervention d'un architecte <sup>14</sup>.

Concernant le Titre III du RRU, il n'est sans doute pas inutile de préciser que son champ d'application ne recoupe pas celui de l'ordonnance précitée du 5 mars 1998 relative à la coordination et à l'organisation des chantiers en voie publique en Région de Bruxelles-Capitale. Aucune zone d'un chantier n'est à la fois couverte par l'ordonnance du 5 mars 1998 et le RRU ; on applique soit l'une, soit l'autre. Les effets de ces deux textes ne sont jamais cumulatifs.

Il n'en va pas de même pour la législation sur les permis d'environnement : le Titre III du RRU ne porte pas préjudice à l'adoption de mesures distinctes dans les conditions particulières d'exploitation afférentes au permis d'environnement ou aux déclarations prises en vertu de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement.

En d'autres termes, un chantier soumis à permis d'environnement pourrait aussi être soumis au Titre III du RRU alors qu'un chantier déjà visé par l'ordonnance du 5 mars 1998 non.

## 2.4. Les compétences communales

**2.4.1.** Dans son Précis de droit administratif, le professeur M.-A. Flamme rappelle qu'un « *intérêt qui était communal échappe à la compétence du conseil dès qu'il est réglé par une loi ou, en vertu d'une loi, par un arrêté de l'autorité supérieure : la loi imprime en ce cas un caractère général à l'intérêt, qu'elle déclassé pour ainsi dire. Dès ce moment, non seulement le conseil communal ne peut plus décréter des dispositions contraires à la loi ou aux règlements généraux, mais il doit même s'abstenir de s'occuper d'un semblable objet (...)* Souvent cependant, il faut admettre la légalité de règlements communaux complémentaires, destinés à combler les lacunes de la loi ou à tenir compte des particularités locales, soit parce que la loi a expressément prévu ce pouvoir de police complémentaire... soit parce que la réglementation légale ne constitue pas un 'ensemble systématique, complet et détaillé' » <sup>15</sup>.

Suivant le Conseil d'État seule une réglementation fédérale ou régionale formant un régime de police spécial détaillé et complet enlève implicitement tout pouvoir réglementaire aux communes dans le domaine couvert par ce régime spécial <sup>16</sup>. Le Règlement général pour la protection du travail constitue l'exemple parfait de ce type de régime <sup>17</sup>.

Dans la pratique toutefois, il est parfois difficile de déterminer si l'intention du législateur était bien d'exclure toute compétence communale. Dans les cas où la norme supérieure (fédérale ou régionale) ne prévoit pas expressément la possibilité d'intervention complémentaire des autorités communales, il conviendra de s'en référer aux tra-

11. La rubrique 28 de la liste des installations classées (voyez l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 mars 1999 fixant la liste des installations de classe IB, II et III en exécution de l'article 4 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement) stipule que les chantiers de construction, de rénovation ou de démolition mettant en œuvre des installations ayant une force motrice totale de plus de 50 kW, y compris les installations reprises à d'autres rubriques (à l'exception du traitement thermique ou chimique *in situ* des déchets dangereux) sont soumis à un permis d'environnement de classe 3. La procédure de classes 3 est une procédure de déclaration préalable. Cette déclaration se fait au moyen d'un formulaire qui doit être adressé par recommandé à la commune du lieu d'exploitation du chantier. La commune peut, éventuellement, prescrire à l'entreprise des conditions particulières d'exploitation.

12. M.B., 12 juillet 2001 ; en vigueur depuis le 22 juillet 2001.

13. M.B., 21 décembre 2002 ; en vigueur depuis le 31 décembre 2002. Ce arrêté ne vise que les chantiers qui sont relatifs aux travaux réalisés par des particuliers à leur propre habitation ou au terrain qui l'entoure pour autant qu'ils soient exécutés les dimanches et jours fériés ou entre 17 h et 9 h du lundi au samedi. Concernant la puissance sonore des engins de chantier, on se référera à la norme fédérale suivante : l'arrêté royal du 6 mars 2002 relatif à la puissance sonore des matériels destinés à être utilisés à l'extérieur des bâtiments (M.B., 12 mars 2002 ; en vigueur depuis le 12 mars 2002).

14. M.B., 7 juillet 2003 ; en vigueur depuis le 7 juillet 2003. Cet arrêté dispense de permis d'urbanisme toute une série d'actes et de travaux en voirie, pour autant qu'ils n'impliquent aucune dérogation à un plan d'affectation du sol, à un règlement d'urbanisme ou à un permis de lotir, qu'ils ne sont pas relatifs à un bien faisant l'objet d'une mesure de protection, et qu'ils ne constituent pas le complément de travaux soumis à permis d'urbanisme ou qu'ils ne font pas l'objet d'une répétition sur la longueur d'une voirie (articles 3 et 4).

15. M.-A. FLAMME, *Droit administratif*, Bruylant, Bruxelles, 1989, t. I, n° 87, p. 207.

16. Voyez notamment C.E. n° 106.211 du 30 avril 2002, *Algoet*, A.P.M., 2002, p. 106.

17. Dans ce sens, voyez C.E. n° 8.744 du 12 juillet 1961, *Van Bael* ; C.E. n° 14.637 du 30 mars 1971, *Van Limberghen* ; C.E. n° 19.314 du 6 décembre 1978, *Agglomération bruxelloise*.

vaux préparatoires du régime de police spécial pour vérifier la volonté du législateur.

En matière de **circulation routière**, la législation ne pose aucun problème d'interprétation : la possibilité, pour la commune, d'adopter des règlements complémentaires est expressément prévue par la norme fédérale. Cette compétence n'est cependant d'aucune utilité en matière de chantier. Les dispositions prévues par le Code de la route et l'arrêté ministériel du 7 mai 1999 relatif à la signalisation des chantiers et obstacles sur la voie publique sont suffisamment précis <sup>18</sup>.

**2.4.2.** Pour ce qui concerne la **police du domaine public**, on a vu que cette police relève normalement de la compétence du gestionnaire de la voirie mais que depuis l'entrée en vigueur de l'article 6, § 1<sup>er</sup>, X, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles tel que modifié par la loi spéciale du 16 juillet 1993, la compétence des régions a été étendue aux voiries communales. Il s'ensuit que la Région peut adopter des mesures de gestion relatives aux voiries communales, et régler la police du domaine public sur ces voiries. Les communes restent cependant compétentes en la matière, aussi longtemps que la Région n'impose pas de nouvelles réglementations. Si le corps de règles prévues par la Région le permet encore, elles pourraient, ensuite, être chargées d'élaborer des règlements complémentaires.

Pour prendre un exemple concret, si la Région décidait d'étendre le champ d'application de l'ordonnance du 5 mars 1998 relative à la coordination et à l'organisation des chantiers <sup>19</sup> à l'ensemble des voiries communales, les communes ne pourraient plus adopter de règlements similaires sur leur territoire et les règlements communaux traitant du même sujet seraient implicitement abrogés, à moins que l'ordonnance modificative ne prévoit expressément la possibilité pour les communes d'adopter des règlements complémentaires.

**2.4.3.** C'est l'article 135 de la Nouvelle loi communale qui fonde la compétence des communes en matière de **police générale de l'ordre public**. Cet article dispose notamment que :

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

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

*1° tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques ; ce qui comprend le nettoyage, l'illumination, l'enlèvement des encombrements, la démolition, ou la réparation des bâtiments menaçant ruine, l'interdiction de rien exposer aux fenêtres ou autres parties de bâtiments qui puisse nuire par sa chute, et celle de rien jeter qui puisse blesser ou endommager les passants, ou causer des exhalaisons nuisibles ; la police de la circulation routière, en tant qu'elle s'applique à des situations permanentes ou périodiques, ne tombe pas sous l'application du présent article... ».*

C'est sur base de cette disposition qu'ont été adoptés les actuels règlements communaux relatifs à l'organisation et à la coordination des chantiers en voirie (applicables aux voiries communales) et les règlements de police généraux prévoyant des dispositions applicables aux chantiers <sup>20</sup>.

L'article 135 de la Nouvelle loi communale sert également de base légale aux arrêtés de police pris par le bourgmestre pour mettre fin à un trouble ou un risque de trouble de l'ordre public. Un tel arrêté pourrait être pris, par exemple, à l'encontre d'un chantier risquant de provoquer une explosion ou dégageant des poussières nocives pour la santé des habitants.

**2.4.4.** On a vu que l'article 14 de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police charge tous les services de police de veiller « au maintien de l'ordre public, en ce compris le respect des lois et règlements de police, la prévention des infractions et la protection des personnes et des biens ».

Il s'ensuit que la **police locale**, comme la police fédérale, dispose des compétences nécessaires pour rechercher et verbaliser toutes les infractions commises sur un chantier, que ce soit en violation d'une norme communale, régionale ou fédérale <sup>21</sup>.

**2.4.5.** En application des articles 87 et 91 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire (COBAT), les communes peuvent également adopter des **règlements communaux d'urbanisme** (RCU) pour tout ou partie de leur territoire. Ces règlements ont pour vocation de compléter les normes déjà prévues par le RRU. Ils ne peuvent pas en amoindrir la portée mais prévoir des règles complémentaires, plus précises ou plus sévères.

Une commune pourrait ainsi prévoir des normes plus détaillées que celles du Titre III du RRU, concernant la protection des personnes à mobilité réduite, le nettoyage des abords du chantier, l'éclairage de ces abords, les horaires des livraisons de matériaux relatives aux chantiers, la protection des arbres et du mobilier urbain, les dégage-

18. Voyez *supra*.

19. Voyez *supra*.

20. Voyez les modèles de règlements communaux de l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale, disponibles sur le site [www.avcb.be](http://www.avcb.be)

21. S'agissant d'une compétence locale, à l'échelon des communes, nous la mentionnons ici nonobstant le fait que, depuis la réforme des polices, la police locale ne relève plus des communes mais des zones de police.

ments de poussière, la remise en état de la voirie au terme du chantier, l'information des riverains et des usagers de la voie publique, les clôtures, la circulation piétonne aux abords des chantiers, etc.

Relevons à ce sujet que les normes d'urbanisme, qu'elles soient régionales ou communales, l'emportent sur les règlements généraux de police et les règlements de police particuliers tels que les règlements communaux relatifs à la coordination et à l'organisation des chantiers en voie publique.

*Pourquoi ?*

1° les prescriptions des polices spéciales (telles que la police de l'urbanisme) l'emportent sur celles de la police générale de l'ordre public dont se prévalent les règlements de police ;

2° suivant la Nouvelle loi communale, un règlement de police ne peut prévoir de peines que pour les infractions qui ne sont pas déjà punies par une autre norme.

Il s'ensuit, notamment, que si un RCU prévoit la même disposition que le règlement général de police, la disposition du règlement général de police doit être considérée comme implicitement abrogée.

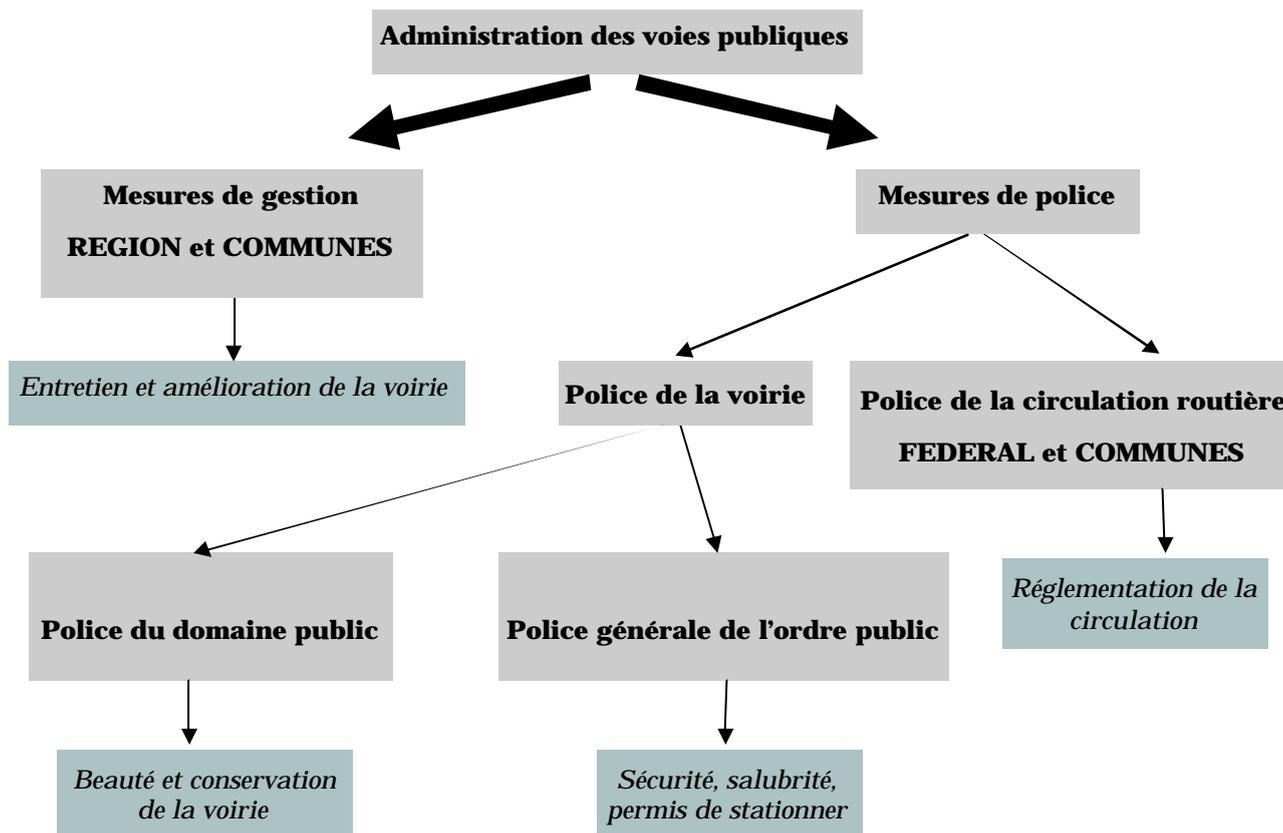
**2.4.6.** On voit donc que la Commune détient **simultanément** des pouvoirs de police générale (sur base de l'article 135 de la Nouvelle loi communale) et des pouvoirs de police spéciale (en matière d'urbanisme, notamment). Elle peut les exercer cumulativement. Ainsi, si la Commune peut, par exemple, sanctionner un chantier sur base du COBAT, elle peut en même temps prendre un arrêté de police pour empêcher le passage à proximité du chantier, au cas où celui-ci menacerait la sécurité des habitants ou des passants.

La commune peut agir sur la base de l'article 135 de la Nouvelle loi communale chaque fois que la situation présente un trouble ou un risque de trouble pour l'ordre public qui n'a pas été prévu dans le cadre d'une réglementation spéciale, et que cette action n'est pas contraire aux règles prévues par cette réglementation.

Les autorités communales ne peuvent en revanche confondre les deux types de polices. Le Conseil d'État veille à ce que la commune se réfère explicitement à la seule Nouvelle loi communale lorsqu'elle adopte une mesure de police et reste dans le cadre de son habilitation quand elle se prévaut d'une police spéciale.

## 2.5. Tableaux récapitulatifs

### 2.5.1. Autorités compétentes pour l'administration des voies publiques



### **2.5.2. Normes de l'État fédéral relatives aux chantiers <sup>22</sup>**

- 1° l'article 78.1.1 du règlement général sur la police de la circulation routière (Code de la route) ;
- 2° l'arrêté ministériel du 7 mai 1999 relatif à la signalisation des chantiers et obstacles sur la voie publique ;
- 3° l'article 14 de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police ;
- 4° l'article 135 de la Nouvelle loi communale ;
- 5° l'arrêté royal du 6 mars 2002 relatif à la puissance sonore des matériels destinés à être utilisés à l'extérieur des bâtiments ;
- 6° l'arrêté royal du 25 janvier 2001 concernant les chantiers temporaires ou mobiles.

### **2.5.3. Normes de la Région relative aux chantiers <sup>23</sup>**

- 1° l'ordonnance du 5 mars 1998 relative à la coordination et à l'organisation des chantiers en voie publique en Région de Bruxelles-Capitale ;
- 2° l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 16 juillet 1998 relatif à la coordination et à l'organisation des chantiers en voie publique en Région de Bruxelles-Capitale ;
- 3° l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 20 juillet 2000 relatif aux amendes administratives applicables en matière de coordination et d'organisation des chantiers en voie publique ;
- 4° l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement ;
- 5° l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 23 mai 2001 relatif aux conditions applicables aux chantiers de décontamination de bâtiments ou d'ouvrages d'art contenant de l'amiante et aux chantiers d'encapsulation de l'amiante ;
- 6° l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 novembre 2002 relatif à la lutte contre le bruit de voisinage ;
- 7° le Titre III du RRU ;
- 8° l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 12 juin 2003 déterminant les actes et travaux dispensés de permis d'urbanisme, de l'avis du fonctionnaire délégué, de la Commune ou de la Commission Royale des Monuments et des Sites ou de l'intervention d'un architecte.

### **2.5.4. Normes des communes relatives aux chantiers <sup>24</sup>**

- 1° les règlements communaux relatifs à l'organisation et à la coordination des chantiers en voirie ;
- 2° certains articles de certains règlements de police généraux ;
- 3° les règlements communaux d'urbanisme.

22. Cette liste n'est pas exhaustive. Elle regroupe les dispositions applicables aux chantiers dont il est fait mention dans la présente contribution.

23. *Idem*

24. *Idem*

## 3. L'ordonnance relative à la coordination et à l'organisation des chantiers en voie publique en Région de Bruxelles-Capitale par Olivier Van Craenenbroek (AED)

### 3.1. Introduction

L'entrée en vigueur de l'ordonnance relative à la coordination et à l'organisation des chantiers en voie publique en Région de Bruxelles-Capitale (MB 5 mars 1998), ci-après dénommée l'ordonnance, et de ses arrêtés d'application, a mis en exergue l'impact réel des chantiers sur les usagers de la voirie.

On peut caricaturer la situation en disant que, globalement, avant cette législation, le chantier primait sur toutes les autres utilisations de la voirie. Les utilisateurs « n'avaient qu'à s'adapter ». Dans cette approche, les mesures généralement prises n'assuraient qu'un minimum de mobilité aux automobilistes et qu'un accès minimal vers les propriétés riveraines.

L'ordonnance a le mérite de préciser que la trame de fond n'est pas constituée par les travaux mais bien par l'utilisation habituelle de la voirie. Dans ce contexte, le chantier devient un invité auquel il convient de réserver un espace mais qui ne peut être considéré comme étant le seul hôte.

Plusieurs utilisateurs ou utilisations de la voirie à prendre en compte sont ainsi réapparus. On peut citer, sans être exhaustif, les piétons, les commerçants et leurs charrois spécifiques, les riverains, les transports en commun, les participants à de grands événements, les cyclistes, les taxis, les transports exceptionnels, les services de secours, les gestionnaires d'installations particulières (plantations, ouvrage d'art, égouts, etc...), les bâtiments particuliers (stades, écoles, ...), les déménagements, les personnes à mobilité réduite, les autres maîtres d'ouvrage....

Actuellement, le Gestionnaire des autorisations d'exécution de chantiers doit s'assurer du fait que non seulement les travaux peuvent être exécutés, mais également que toutes les autres utilisations de la voirie ont été prises en considération.

En 6 ans de temps, le traitement de plus de 20.000 demandes assuré par la Direction des voiries a permis de démontrer le caractère indispensable de ce type de gestion et de développer une méthodologie applicable à des voiries urbaines soumises à des interventions de très nombreux impétrants.

C'est cette philosophie, suivie par la Région de Bruxelles-Capitale dans le cadre particulier de la coordination des chantiers, qui est décrite dans cet article.

**Remarque : L'ordonnance, ses arrêtés, les listes, formulaires et autres outils évoqués dans cet article sont disponibles sur la partie du portail régional ([www.bruxelles.irisnet.be](http://www.bruxelles.irisnet.be)) dédiée à la coordination des chantiers (accessible directement via le surfer : [www.coordi.irisnet.be](http://www.coordi.irisnet.be)). La loi sur la circulation routière, le code de la route et l'AM relatif à la signalisation des chantiers sont téléchargeables sur le site de l'AVCB ([www.avcb.be](http://www.avcb.be)).**

### 3.2. Champ d'application

L'ordonnance et ses arrêtés sont d'application sur toutes les voiries régionales et sur la majeure partie des voiries communales dites inter-quartiers. Ces axes sont listés dans l'arrêté du 16 mars 1998.

### 3.3. Organes et compétences

#### 3.3.1. Les Gestionnaires de voirie

L'ordonnance prévoit que les demandes sont introduites auprès des Gestionnaires de voirie (la Région, si c'est une voirie régionale et l'administration communale si c'est une voirie communale) qui doivent, avant les travaux, en assurer l'analyse généralement qualifiée de "locale". Ils transmettent ensuite le dossier accompagné d'une proposition de décision à la Commission de coordination (cfr point suivant). Cette dernière effectue une analyse « globale et pluridisciplinaire » avant de remettre un avis.

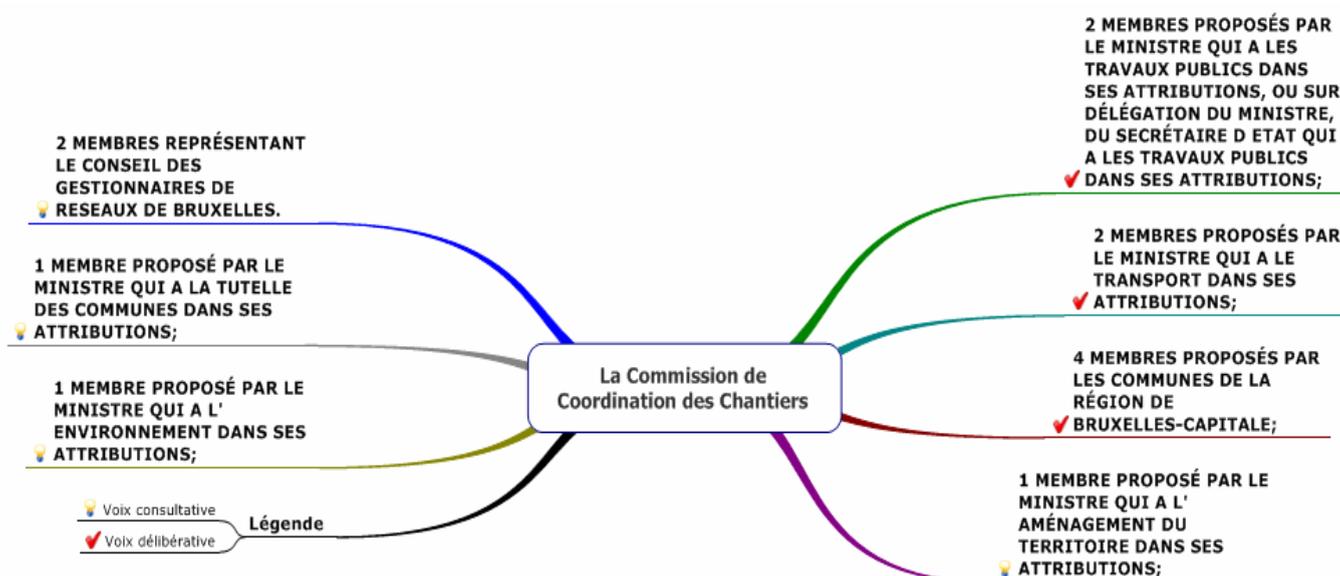
Le Gestionnaire de voirie est tenu d'accorder ou de refuser la demande en tenant compte de cet avis. Le cas échéant, il se doit de motiver sa décision de ne pas le suivre. Il s'assure également de la bonne constitution du cautionnement et surveille l'exécution des travaux (états des lieux, procès-verbaux, clôture, etc...).

### 3.3.2. La Commission de coordination

La Commission de coordination, couramment appelée Commission de coordination des chantiers, est composée de 13 membres représentant divers ministres du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, les communes et le conseil des gestionnaires de réseaux de Bruxelles (C.G.R.B. anciennement appelé conseil des services publics ou C.S.P.), ce dernier regroupant les différents concessionnaires oeuvrant en région bruxelloise. Elle peut inviter des experts (Zones de police,...).

Elle a pour mission de coordonner, dans le temps et dans l'espace, les travaux que les impétrants se proposent d'effectuer sur, sous ou au-dessus de la voie publique. A cet effet, elle fixe leur localisation, leur début et leur durée, et les mesures d'accompagnement nécessaires pour assurer la mobilité de l'ensemble des usagers.

La Commission intègre également les programmes de travaux dans une banque de données centralisée, reçoit les demandes d'autorisation comportant la preuve d'une coordination préalable entre tous les impétrants déclarés, reçoit les déclarations d'achèvement de travaux et constitue progressivement un cadastre documentaire du sous-sol.



### 3.3.3. La cellule de coordination des chantiers

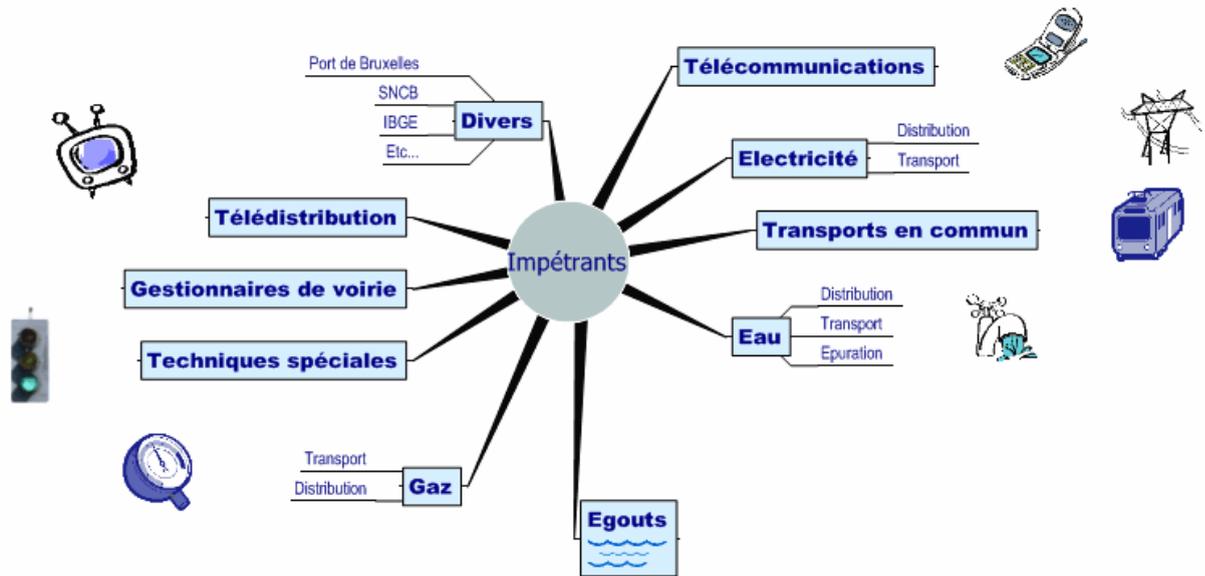
Cette cellule de la Direction des voiries assume le rôle de Gestionnaire de voirie au sens de l'ordonnance pour les voiries régionales ainsi que celui de secrétariat de la Commission de coordination.

## 3.4. Les premières étapes avant le démarrage des travaux

### 3.4.1. La coordination

La législation entérine le principe de coordination systématique pour tous les chantiers. Cela signifie que tous les impétrants (c'est-à-dire les utilisateurs du sol ou du sous-sol de la voie publique et, notamment, les intercommunales de distribution, les administrations publiques, les entreprises publiques autonomes et les sociétés privées) doivent regrouper leurs interventions et les exécuter en même temps de manière à éviter des ré-ouvertures en voirie.

## Les catégories d'impétrants :



Les deux dérogations suivantes ont cependant été prévues : les travaux de minime importance d'une part et les travaux d'urgence d'autre part.

Les « travaux de minime importance » pris en considération concernent :

- \* les ouvertures en zones de trottoirs ou de stationnement nécessaires pour la pose ou l'entretien de branchements aux immeubles riverains ;
- \* les interventions ponctuelles en voirie relatives aux boîtes de jonction, chambres de tirage, vannes, chambres de visite, et avaloirs ;
- \* le placement de câbles dans des gaines existantes.

Le caractère « d'urgence » est apprécié par le Gestionnaire de la voirie concernée. Pour les voiries régionales, l'urgence est en général définie comme étant liée à la sécurité des usagers de la voirie (arbres menaçant de tomber, fuites de gaz, etc...).

Pour effectuer cette coordination, un impétrant initiateur d'un chantier contacte l'ensemble des impétrants, qui se sont déclarés auprès de la Commission de coordination des chantiers, en vue de vérifier si l'un d'entre eux désire effectuer des travaux simultanément et au même endroit.

Cette opération se concrétise au travers de l'envoi d'une attestation de coordination dont un modèle figure dans l'arrêté d'application. On y joint un croquis (format A4) indiquant le lieu du projet de chantier. Habituellement, cet échange se réalise par voie de fax ou par courriel.

Ce document doit permettre :

- 1°) une localisation précise du ou des élément(s) de la voie publique qui serai(en)t compris dans l'emprise du chantier (trottoir pair/impair, chaussée, etc...);
- 2°) de situer clairement le tronçon de voirie concerné (mention des noms de rue, grands carrefours situés de part et d'autre du chantier, points de repère, commune, numéro de police,...)

En l'absence de précision dans l'ordonnance et ses arrêtés, la Commission a décidé d'agréer le système suivant :

- \* les impétrants doivent répondre dans les 15 jours calendrier (comprenant au minimum 10 jours ouvrables) qui suivent la réception de l'attestation de coordination.
- \* passé ce délai, le demandeur doit envoyer un recommandé mettant en demeure l'impétrant qui n'a pas donné de suite à la première demande, de répondre dans les 5 jours ouvrables. En l'absence de réponse dans ce délai, on considère que l'impétrant ne désire pas participer à la coordination et qu'il n'exécutera aucun travail dans le tronçon concerné durant une période de 2 ans à dater de la fin des travaux.

L'impétrant qui démarre la procédure est considéré comme étant l'impétrant-pilote, sauf décision contraire (qui doit être mentionnée dans le dossier), des impétrants concernés par le chantier.

A ce titre, il sera chargé de collecter l'ensemble des informations, introduire le dossier et d'être l'interlocuteur représentant les impétrants auprès du Gestionnaire de voirie et de la Commission. En cas de chantier mixte réalisé d'une part par des impétrants poseurs d'installations (eau, gaz, électricité, télécommunication, télédistribution,...) et par d'autres impétrants (voirie, métro,...), un coordinateur est en général désigné pour représenter sa catégorie auprès de l'impétrant-pilote.

### 3.4.2. La consultation

Le Gestionnaire de voirie régional demande que des prises de contact préalables avec les gestionnaires d'installations particulières telles que les égouts (en cas de forage dirigé), le métro, les plantations,... aient lieu dès l'élaboration du projet.

Cette demande vise à rendre compatible la méthodologie prévue dans le cadre du chantier faisant l'objet de la demande, avec la protection de ces éléments particuliers présents sur le site. De plus en plus fréquemment, ces gestionnaires d'infrastructures particulières reprennent leurs conditions sur l'attestation de coordination dont il est question au point précédent.

### 3.4.3. L'établissement du dossier

Un dossier (habituellement dénommé "Dossier du pilote") doit comprendre, outre le **formulaire n°1** disponible sur Internet, des plans dont le contenu est précisé dans l'Arrêté du 16 juillet 1998.

#### Formulaire n°1 :

<b><u>DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION POUR L'EXECUTION D'UN CHANTIER</u></b>	
<b><u>Direction des Voiries – CCN – Rue du Progrès 80 bte 1 – 1035 Bruxelles</u></b>	
	<b>FORMULAIRE N°1</b>
Date de la demande :	Références du demandeur :
<hr/>	
Nom du chantier :	Voirie(s) régionale(s) concernée(s) :
Nature :	Chantiers perturbants pour la mobilité <input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non
Emprise : (m) x (m) = (m <sup>2</sup> ) Techniques proposées pour la réalisation des travaux.	<u>Remarque :</u>
Début :	Fin :
	Durée :
<hr/>	
<u>Maitre de l'ouvrage</u>	<u>Autorisation(s)</u>
Impétrant (Société) :	Autres autorisations sollicitées et conditions imposées :
Nom du demandeur :	
Adresse :	
Tél. :	
GSM :	
Fax :	Code BI attribué précédemment
E-mail :	
<hr/>	
<b><u>Un croquis ou un plan reprenant la situation des travaux, leur emprise et les déviations éventuelles (cheminements piétons, pistes cyclables, automobiles, etc...) doit être joint en 4 exemplaires en annexe.</u></b>	
<b><u>En cas d'envoi par e-mail, il doit être constitué d'un format tif ou JPG</u></b>	

### Autres éléments à joindre au dossier:

- 1°) un plan de situation au 1/10.000<sup>ème</sup>.
- 2°) une vue en plan des travaux, établie à une échelle minimale de 1/500<sup>ème</sup>.

Ce plan doit :

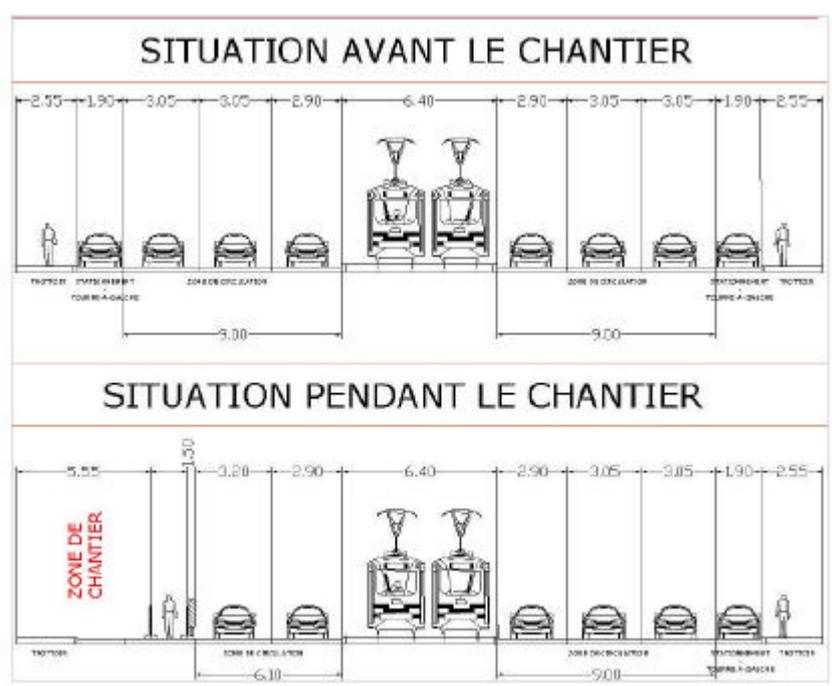
- a) être accompagné d'une légende claire ;
- b) mentionner, au moins, les éléments suivants :
  - \* le nom des voies publiques ;
  - \* les numéros de police ;
  - \* la délimitation des trottoirs, des parkings, des bermes, des îlots et des pistes ou bandes cyclables ;
  - \* les installations des transports en commun.
- c) mentionner, en outre, s'ils sont dans l'emprise ou s'ils peuvent être affectés par les travaux :
  - \* la signalisation tricolore ;
  - \* les arbres ;
  - \* les ouvrages d'art en sous-sol (métro, égouts,...) ;
  - \* l'éclairage public ;
  - \* le mobilier urbain.
- d) reprendre l'implantation exacte des travaux.

Le demandeur doit faire figurer sur la vue en plan ainsi que sur les coupes, l'emprise du chantier. On entend par « implantation exacte des travaux » ou emprise, toute la superficie de la voirie qui est soustraite à son utilisation habituelle, en ce compris les zones de travail, les emplacements réservés au stockage, etc..... Les passages piétons doivent également figurer sur les plans. Un exemple de plan est joint en annexe 1.

- 3°) Des coupes transversales permettant de repérer l'implantation des ouvrages à réaliser et notamment des câbles et des canalisations en section courante, au droit des arbres, des voies de la S.T.I.B. et à proximité des ouvrages d'art et établies à une échelle minimale de 1/100<sup>ème</sup>.

La Commission de coordination des chantiers demande à pouvoir disposer de **coupes-mobilité** établies à une échelle minimale de 1/100<sup>ème</sup>. Elles reprennent les cheminements réservés à la circulation de chaque type d'usagers. Des coupes-types sont disponibles sur le site de la coordination.

Exemple de coupe « mobilité »



4°) Concernant les câbles et canalisations, une note descriptive indiquant :

- la nature des câbles et canalisations, ainsi que leurs dimensions ;
- la composition et les dimensions des gaines et autres dispositifs de protection ;
- les ouvrages locaux à réaliser (chambre de visite, etc....)
- le démontage ou non des installations existantes désaffectées et les raisons d'un non-démontage éventuel ;
- les techniques proposées pour la réalisation des travaux.

Pour les voiries régionales, il est demandé de joindre, le cas échéant, les accords et prescriptions des gestionnaires d'infrastructures particulières qui se trouvent à l'intérieur de l'emprise ou qui pourraient subir des dégradations suite à l'exécution des travaux (métro, tunnel routier, plantations, égouts, etc....) ainsi que les plans éventuels de déviations (nombre de bandes de circulation ainsi que les sens).

Dans le but d'éviter l'introduction d'un dossier complet conforme à l'arrêté par chaque impétrant travaillant en coordination, la Commission de coordination accepte que les impétrants-coordonnés n'introduisent qu'un dossier simplifié. L'impétrant-pilote est chargé de récolter les dossiers simplifiés de tous les impétrants qui désirent se coordonner.

Le dossier simplifié se compose des éléments suivants :

#### **Contenu du dossier simplifié**

- \* Description des travaux exécutés et/ou des éléments posés par le coordonné.
- \* Accord sur les plans du pilote.
- \* Accord sur l'emprise du pilote (ou indication de l'emprise concernée si celle-ci est inférieure à celle du pilote).
- \* Engagement à respecter les conditions qui seront imposées au pilote par le Gestionnaire de voirie.
- \* Croquis (feuille A4) reprenant l'implantation des travaux et/ou l'emplacement des installations du coordonné.
- \* Le système des dossiers simplifiés n'est accepté que pour des chantiers qui se réalisent dans l'emprise du chantier pilote, en même temps et sans occasionner de gêne complémentaire.

Si un impétrant-coordonné souhaite prolonger les travaux en dehors de l'emprise du pilote, il doit introduire le document adéquat (dossier complet ou demande de dérogation) pour ce tronçon.

### **3.4.4. Les autorisations**

#### *3.4.4.1. Introduction de la demande*

Une fois son dossier établi, l'impétrant-pilote doit l'envoyer ou le déposer, en 4 exemplaires, auprès du Gestionnaire de voirie.

A partir de la date de l'envoi ou de l'attestation de dépôt, le Gestionnaire de voirie dispose de 30 jours calendrier pour vérifier la conformité du dossier avec l'arrêté.

⇒ Deux cas sont alors possibles :

#### **A) Le dossier est incomplet.**

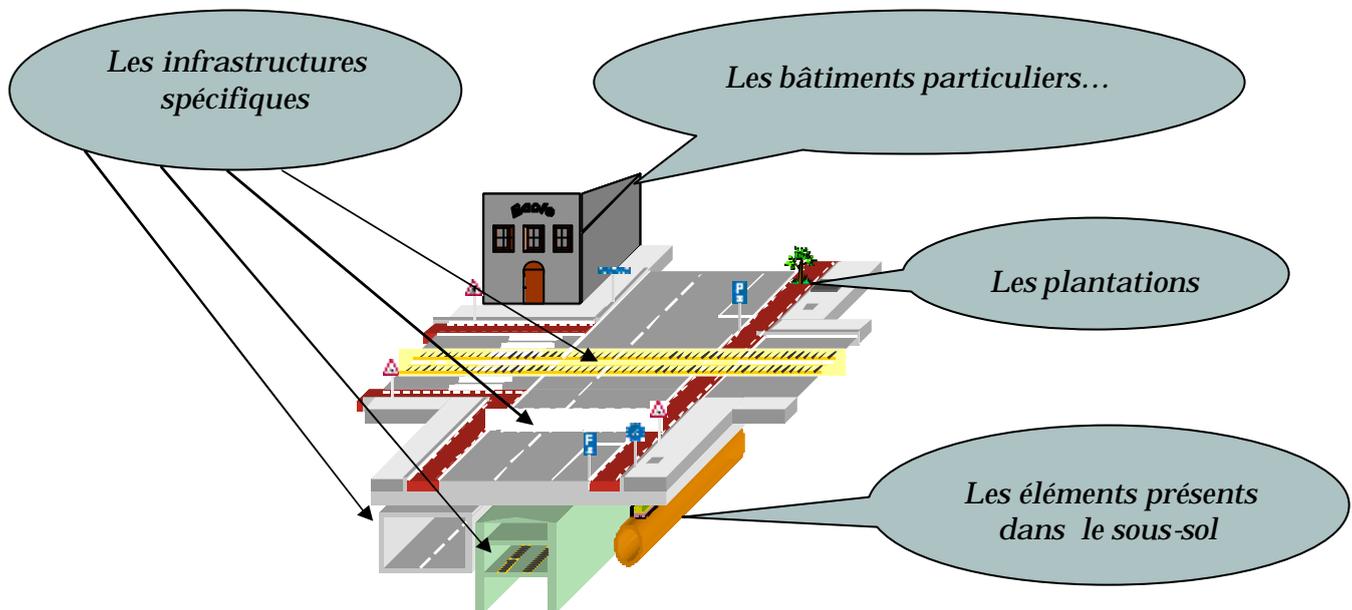
L'impétrant-pilote reçoit un document précisant les éléments qui font défaut.

#### **B) Le dossier est complet.**

Lorsque le dossier est d'emblée complet ou a été complété par la suite, l'impétrant-pilote reçoit, dans les 15 jours calendrier, un « accusé de réception ». Ce document est l'acte qui précise que le Gestionnaire de voirie considère que le dossier est complet.

Le Gestionnaire de voirie transmet alors le dossier à la Commission en émettant une proposition de décision qui tient compte des éléments présents sur son territoire. C'est en effet le Gestionnaire de voirie qui connaît le mieux le site proprement dit.

*Quelques éléments à prendre en considération :*



#### 3.4.4.2. Le passage en Commission

Le dossier est présenté à la Commission de coordination qui se réunit en général chaque mercredi. Durant les mois de juillet et d'août, les séances sont plus espacées. La Commission vérifie les diverses facettes du dossier conformément à sa mission (l'existence d'une coordination préalable, la planification proposée, les interférences par rapport à d'autres chantiers autorisés, la mobilité des différents usagers de la voirie, les déviations, les zones de stockage, les règles générales de bonne tenue du chantier, etc...). Elle prend également en considération les événements, manifestations particulières qui influencent la mobilité. Statuant à la majorité absolue, la commission remet son avis au Gestionnaire de la voirie dans les 45 jours de la demande.

**Cet avis est aussitôt transmis au Gestionnaire de voirie qui peut soit le suivre, soit y déroger moyennant motivation.**

#### 3.4.4.3. Les accord, refus et cautionnement

Le Gestionnaire de voirie fait parvenir, dans les 15 jours qui suivent la réception de l'avis de la Commission, sa décision à l'impétrant-pilote. En cas d'autorisation, une demande de cautionnement égale à 3,10€/m<sup>2</sup> d'emprise est transmise au demandeur. Lors de la réception du document ad hoc établi par la caisse des dépôts et consignations, le Gestionnaire de voirie délivre l'autorisation. Le montant total des cautionnements constitués est plafonné à 125.000€ par impétrant.

#### 3.4.4.4. La diffusion des informations vers les utilisateurs de la voirie

Après réception de l'autorisation, l'impétrant-pilote se doit d'informer les riverains et le grand public de l'exécution du chantier, de l'intérêt et de la nature de celui-ci, de sa durée, du nom et de l'adresse des responsables.

Cette publicité se fait obligatoirement :

- A) par toutes-boîtes à l'attention des riverains
- B) via des affiches et panneaux informatifs placés au périmètre du chantier si la durée de celui-ci dépasse les 15 jours.

*Exemple de toutes-boîtes utilisé par la Direction des voiries*

<p>MINISTÈRE DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE ADMINISTRATION DE L'ÉQUIPEMENT ET DES DÉPLACEMENTS Direction des Voiries</p>  <p>Info-chantier : 0800 - 94001</p>	 <p>... Entrepreneur - Aannemer ... Tel: .....</p>	<p>MINISTERIE VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST BESTUUR UITRUSTING EN VERVOER Directie Wegen</p>  <p>Info-werf : 0800 - 94001</p>
<p>Réaménagement de..... sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale</p>	<p>Aanleg van..... op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest</p>	
<p><b>Information aux riverains</b></p> <p>Nous vous informons que le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale entreprendra les travaux de .....</p> <p>.....</p> <p>Début des travaux : Fin des travaux : Délai d'exécution : Maître de l'ouvrage : A.E.D. Direction des Voiries</p> <p>Entrepreneur : Délégué de l'entrepreneur : Tél. : GSM : Fax :</p> <p>Pour des renseignements plus spécifiques vous pouvez vous adresser au délégué de l'entrepreneur.</p> <p>Nous vous prions d'être compréhensif pour les désagréments que ces travaux pourraient occasionner et vous remercions d'avance de votre bonne collaboration.</p>	<p><b>Informatie aan de aangelanden</b></p> <p>Wij brengen U ter kennis dat het Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de werken zal aanvatten voor.....</p> <p>.....</p> <p>Begin der werken : Einde der werken : Uitvoeringstermijn : Bouwheer : B.U.V. Directie Wegen</p> <p>Aannemer : Afgesvaardigde van de aannemer : Tél. : GSM : Fax :</p> <p>Voor meer specifieke inlichtingen kunt U zich richten tot de afgevaardigde van de aannemer.</p> <p>Wij vragen dat U begrip zou willen opbrengen voor de eventuele hinder voortvloeiend uit deze werken en danken U bij voorbaat voor Uw medewerking.</p>	



*Exemple de panneaux informatifs utilisés par la Direction des voiries*

#### 3.4.4.5. Dépliants, réunions d'information, Ombudsman

Des mesures complémentaires, non prévues dans la législation, destinées à informer au mieux les usagers de la voirie ont été mises en œuvre par certains maîtres de l'ouvrage dans le cadre de chantiers particulièrement perturbants. On peut citer, entre autres :

- ✘ Distribution de feuillets d'information aux carrefours quelques jours avant le chantier (IBGE : passerelle avenue de Tervuren)
- ✘ Création d'un site Internet, spot radio (SPF-Région : réaménagement de la rue de la Loi)
- ✘ Ombudsman (SPF-SNCB, rue Belliard).

L'impact de ces mesures sur le « taux d'acceptation » du chantier n'a pas été mesuré mais le nombre de plaintes et de demandes d'informations adressées au Gestionnaire de voirie est resté relativement faible en regard de l'ampleur de ces travaux.

### 3.5. Début des travaux

L'exécution des travaux doit se faire dans le respect des différents points suivants :

#### 3.5.1. État des lieux

Un état des lieux peut être réalisé en présence du Gestionnaire de voirie. En l'absence de cet état des lieux, le site est réputé être en état impeccable avant travaux.

#### 3.5.2. Début de l'exécution des travaux

Trois jours avant le début des travaux, l'impétrant-pilote doit envoyer l'avis de démarrage au Gestionnaire de voirie. Le chantier, qui peut alors réellement débuter, devra en permanence être balisé à l'aide de barrières (cfr point D ci-après) tout en maintenant de bonnes conditions de visibilité. La description complète de ces barrières est reprise dans l'annexe 3 de l'Arrêté d'application de l'Ordonnance.

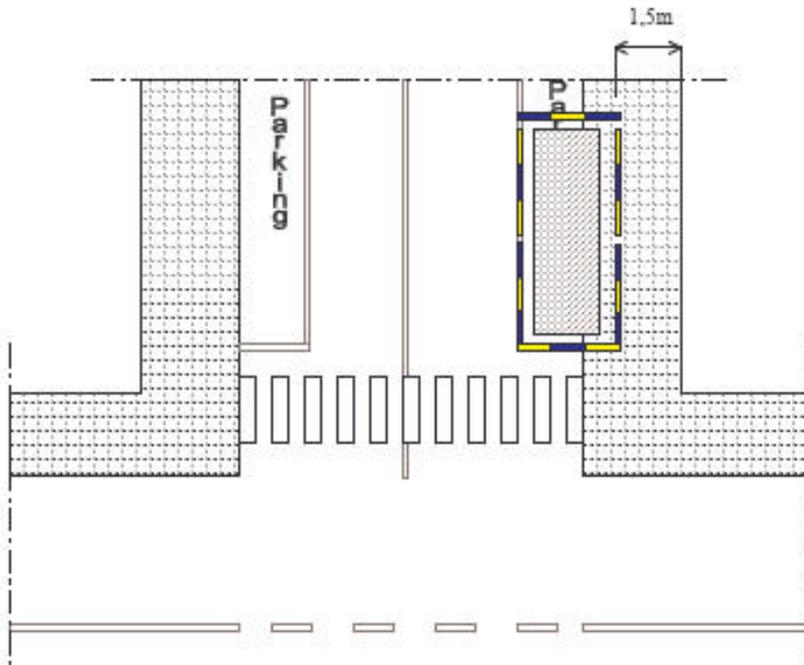
#### 3.5.3. Modifications éventuelles: prolongement des délais, modifications des phases du chantier

S'il s'avère impossible de respecter le contenu des impositions, l'impétrant-pilote doit en informer le Gestionnaire de voirie à l'aide du formulaire « Avis de modification ». Le cas échéant, le Gestionnaire de voirie modifiera alors l'autorisation après un éventuel passage en Commission de coordination.

#### 3.5.4. Balisage, signalisation, sécurité et propreté du chantier

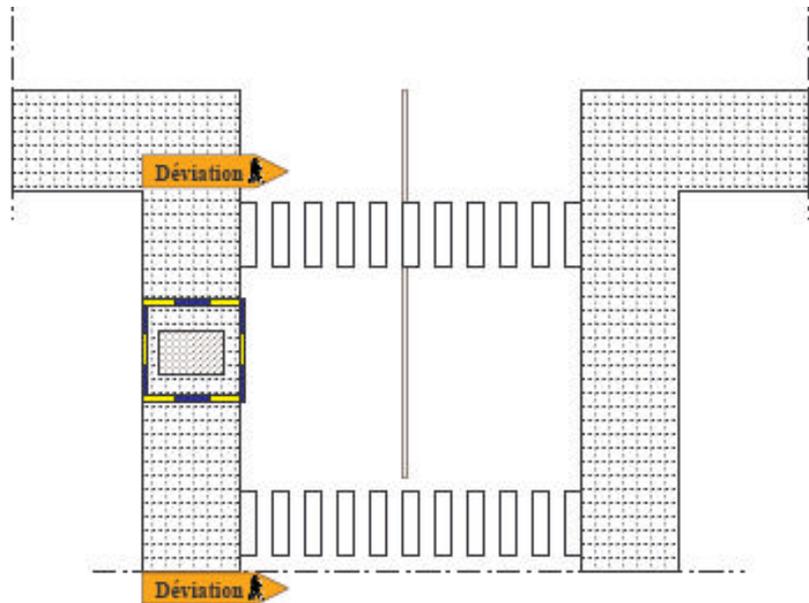
1° le chantier est tenu en état d'ordre et de propreté, tant en ce qui concerne ses abords, clôtures et palissades que le chantier lui-même et les véhicules et engins qui y sont employés;





2° le chantier, en ce compris les installations annexes, les terres et produits divers, doit être isolé en permanence des espaces réservés à la circulation des personnes et des véhicules. La Commission de coordination des chantiers et la Direction des voiries imposent systématiquement le maintien d'un cheminement sécurisé de 1,50m de largeur utile pour la circulation des piétons. Il doit être balisé de part et d'autre par des clôtures, dont les caractéristiques sont reprises dans l'arrêté, en tenant compte des impératifs de visibilité.

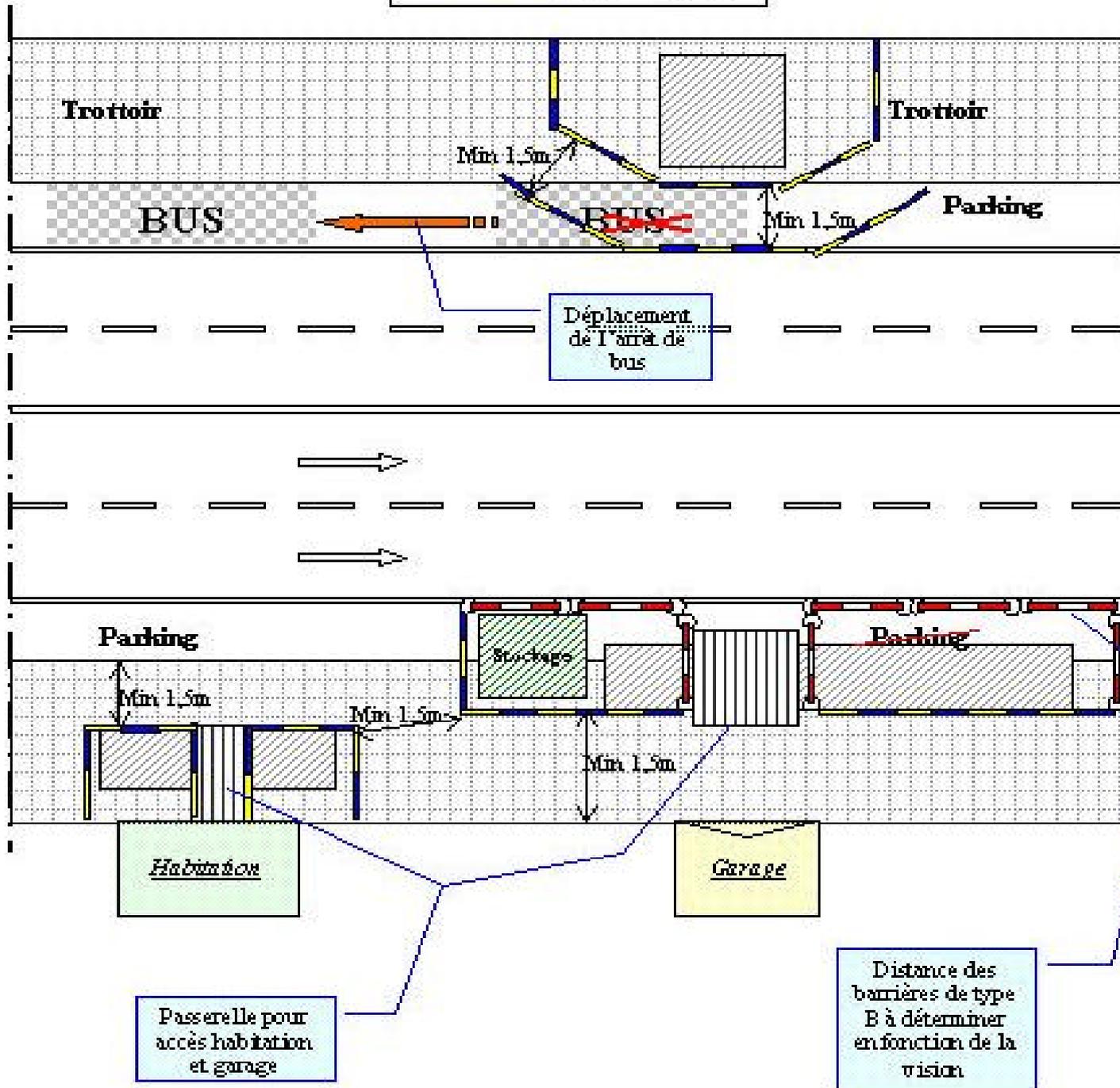
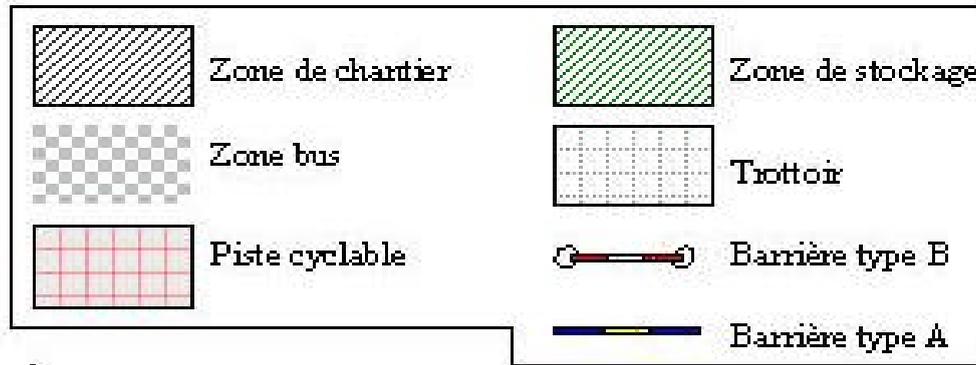
Ce cheminement doit être maintenu du côté des façades de manière à permettre aux riverains d'accéder aux bâtiments. Le recours à des déviations piétonnes n'est toléré que dans des circonstances particulières. Dans ce cas, elles doivent être matérialisées par le biais de passages clairement identifiés et approuvés par la zone de police concernée.

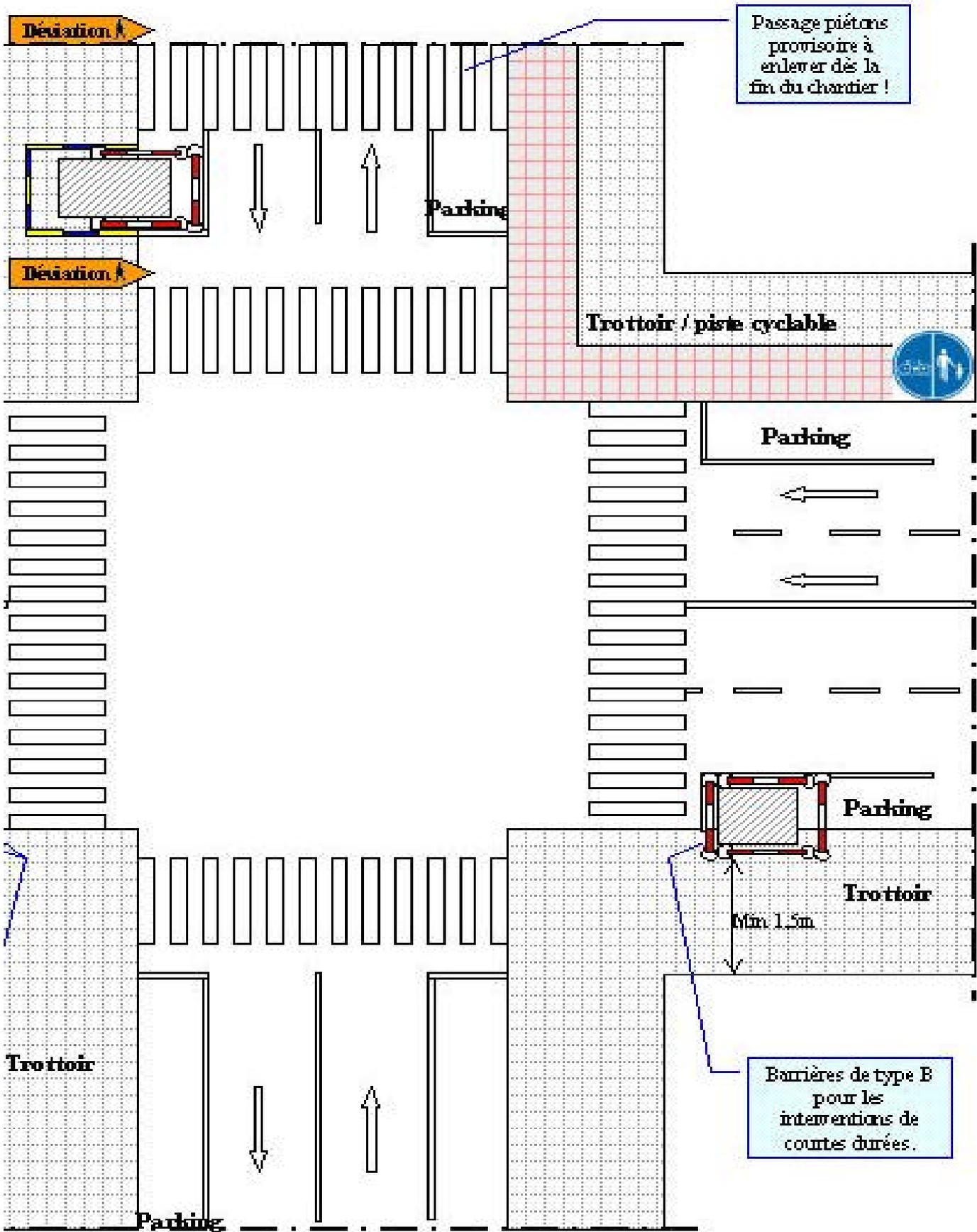


Les cheminements piétons doivent, bien entendu, être raccordés aux différentes propriétés riveraines.



Exemples de dispositions





3° des stationnements sont prévus pour les véhicules du chantier dans le périmètre de celui-ci; aucun stationnement n'est autorisé en dehors de ce périmètre;

4° aucun dépôt de matériaux, de déblais, de remblais ou de détritrus n'est autorisé en dehors du chantier, à l'exception des livraisons de matériaux;



5° le chantier doit être protégé contre les dégradations possibles et être délimité par une clôture dont le gouvernement a arrêté les caractéristiques;

6° le chantier est signalé en permanence conformément aux règles relatives à la circulation routière;



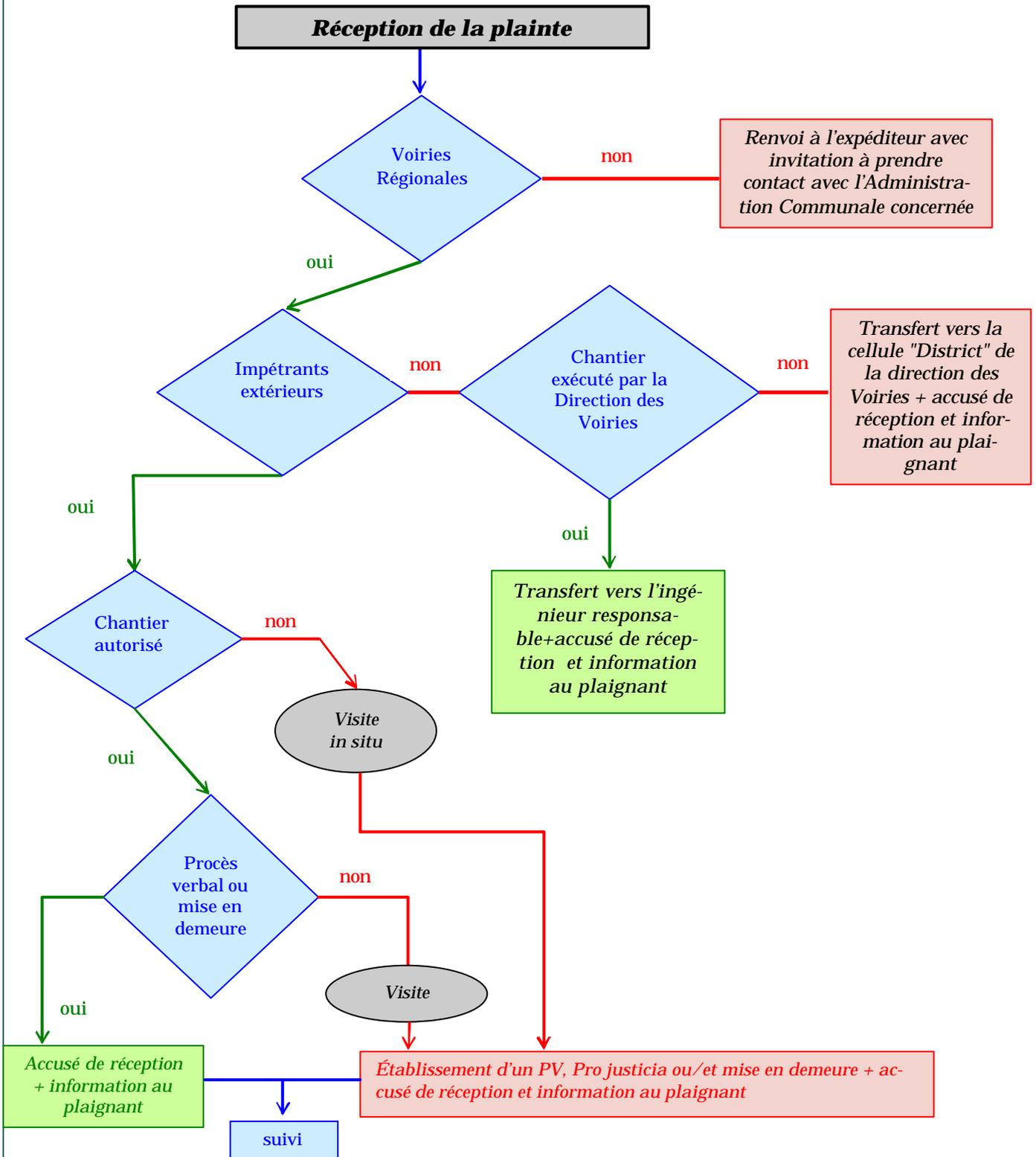
7° le chantier qui peut être exécuté en phases doit être conçu et organisé afin de permettre une telle exécution et une remise en état des lieux à l'issue de chaque phase;

8° les plantations et le mobilier urbain situés dans le périmètre et aux abords du chantier reçoivent une protection adéquate.



### 3.5.5. Traitement des plaintes

La gestion des plaintes suit la procédure suivante :



La cellule de coordination tente d'informer le plaignant le plus rapidement possible des suites données à sa demande en précisant, le cas échéant, les coordonnées de la personne vers qui elle fait suivre la plainte.

En règle générale, cette information est envoyée dans les 2 jours ouvrables qui suivent la réception. Dans les cas plus complexes, l'envoi se fait dans les 5 jours ouvrables. En 1998, le nombre de plaintes hebdomadaires s'élevait à 40. A l'heure actuelle, ce nombre est inférieur à 3, sans doute grâce aux procédures en cours qui tentent de prévenir plutôt que de guérir.

### 3.5.6. Les personnes à mobilité réduite

Depuis quelques années, la prise en considération des personnes à mobilité réduite (au sens large du terme) fait l'objet d'une analyse dont le résultat devrait être finalisé dans le cadre de la rédaction de l'arrêté d'application du nouveau texte d'ordonnance qui est en cours de discussion au niveau politique.

Les pistes qui ont été envisagées sont, entre autres, les suivantes :

- \* Disposition en « entonnoir » des clôtures pour amener progressivement les mal-voyants vers le cheminement.
- \* Mise en place de lisses inférieures continues sur les socles des supports barrières.
- \* Éclairage positionné à l'intérieur des clôtures de manière à créer un guide lumineux sans perturber les riverains.
- \* Mise en place de « rampes » au niveau des bordures.
- \* Revêtement continu permettant une circulation aisée.
- \* Pictogrammes compréhensibles pour les personnes présentant de faibles capacités intellectuelles.
- \* Continuité des cheminements dans le respect du principe de la pelote de fil (on doit pouvoir dérouler un fil du début jusqu'à la fin sans jamais devoir l'interrompre).
- \* En cas de nécessité de suppression temporaire d'infrastructures particulières (emplacement de parking...), obligation de mettre en place une alternative.

Toutes ces pistes doivent encore être testées et validées.

## 3.6. Après les travaux

### 3.6.1. Réception des travaux

A l'issue des travaux, un état des lieux doit être réalisé en présence du Gestionnaire de voirie.

### 3.6.2. Fiche cadastrale

Le dossier doit être complété par une fiche cadastrale avant que ne s'ouvre la période de garantie et de "statage" dont question au point C ci-après. La composition de la fiche est définie comme suit :

<i>Composition de la fiche Cadastrale</i>	
	⇒ Voiries concernées (en précisant si elles sont régionales ou communales)
	⇒ Date et références de l'autorisation (code B1)
	⇒ Identité, adresse et téléphone de l'impétrant-pilote
	⇒ Nom et coordonnées du responsable du chantier
	⇒ Date d'achèvement des travaux
	⇒ Liste des concessionnaires coordonnés :
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nom</li> <li>• Adresse</li> <li>• Références autorisation (code B1)</li> </ul>
	⇒ Plans
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Code B1 à faire figurer sur le cartouche</li> <li>• Plan de situation (Ech. : 1/10000 ou 1/5000) à faire figurer sur le cartouche</li> </ul>

- Plan “ as built ” reprenant la position des gaines posées et câbles, canalisations, gaines et autres ouvrages rencontrés (Echelle minimale 1/200).
- L'emplacement des installations (du pilote et des coordonnées) doit être décrit avec précision et cela en fonction d'éléments fixes tels que bâtiments, bordures, ...
- De même, la position des chambres de visites et autres accessoires (du pilote et des coordonnées) devra aussi être indiquée.
- Description des éléments posés (Diamètre des gaines, nombre,...)
- Coupes (Echelles : 1/100 – 1/50 – 1/20). Ces coupes doivent être réalisées selon la même légende que la vue en plan.
- Des photos digitalisées (format Jpeg) des éléments rencontrés en cours de chantier doivent être jointes aux dossiers.
- Une légende claire doit figurer sur les documents.
- Les dossiers introduits doivent permettre un traitement informatisé.

### *Composition de la fiche Cadastrale (suite)*

#### **3.6.3. Début de la garantie de 2 ans**

Lorsque le chantier est considéré comme complètement achevé (travaux terminés, engins, matériaux et signalisation évacués, état(s) des lieux réalisé(s), réparations éventuelles exécutées et fiche cadastrale acceptée), une déclaration d'achèvement est établie par le Gestionnaire de voirie.

Le document comprend une date qui précise le début du délai de garantie de deux ans prévu dans l'ordonnance. Cette période doit permettre au Gestionnaire de voirie de vérifier la tenue dans le temps de la remise en état du site qui a été réalisée. Durant cette période, aucun chantier ne pourra être exécuté sur le tronçon. A la fin de cette période, un troisième et dernier état des lieux pourra être dressé de manière contradictoire.

#### **3.6.4. Libération du cautionnement**

A l'issue des deux ans de garantie, le cautionnement pourra être libéré par le Gestionnaire de voirie pour autant que les éventuelles réparations définitives aient été réalisées de manière satisfaisante et que l'ensemble des obligations administratives aient été exécutées.

### **3.7. Contrôle et sanctions possibles**

L'exécution de certains chapitres de l'ordonnance (chapitre II. (Obligation de coordination et d'autorisation préalable), chapitre IV. (Contenu de l'autorisation préalable) et chapitre V (Portée et mise en oeuvre de l'autorisation)) et des arrêtés est contrôlée par des agents ayant la qualité d'officier de police judiciaire. Ceux-ci sont placés sous la surveillance du procureur général près la Cour d'appel sans préjudice de leur subordination à l'égard de leurs supérieurs dans l'administration.

Ces fonctionnaires et agents peuvent, dans l'exercice de leur mission :

- pénétrer à toute heure du jour ou de la nuit dans le périmètre des chantiers;
- procéder à tous examens, contrôles et enquêtes et recueillir toutes informations qu'ils estiment nécessaires pour s'assurer que les dispositions de l'ordonnance et des arrêtés d'exécution sont effectivement observées, et notamment :
  - a) interroger toute personne sur tout fait dont la connaissance est utile à l'exercice de la surveillance;
  - b) se faire produire sans déplacement ou rechercher tout document, pièce pouvant être utile à l'accomplissement de leur mission, en prendre copie photographique ou autre, ou l'emporter contre récépissé;

- en cas d'infraction, mettre sous scellés un chantier, dresser rapport à la Commission ainsi qu' au Gestionnaire de la voie publique et dresser procès-verbal faisant foi jusqu'à preuve du contraire; une copie du procès-verbal doit, à peine de nullité, être notifiée au contrevenant dans les quatorze jours de la constatation de l'infraction;
- requérir l'assistance des services de police dans les limites de leur fonction.

L'action de ces agents peut déboucher sur l'application d'amendes administratives.

Bien que la législation relative à la coordination ne précise rien en la matière, les officiers de police judiciaire désignés n'interviennent que sur le territoire relevant de leur administration. Les fonctionnaires et agents de la Région qui ont été désignés pour recevoir cette qualité ont suivi une formation dispensée par l'école des sous-officiers d'élite de la gendarmerie.

### **3.8. Interventions exécutées par des "non-impétrants"**

La délivrance d'autorisation pour la mise en place de grues ou d'échafaudages, les déménagements de grandes amplesurs qui débordent en voirie est gérée, au niveau régional, par une entité dénommée district. Ce type d'interventions n'est pas soumis à l'ordonnance. Pour assurer la viabilité de la voirie, il s'est néanmoins révélé important de les prendre en considération dans le cadre de la coordination. Une grue mobile qui se déploie sur une partie de l'espace public est en effet susceptible de perturber les déviations mises en place pour des chantiers exécutés en voirie. Des travaux de bâtiments qui occupent l'espace public pour l'amenée et le stockage des matériaux, l'évacuation des gravats peuvent également être très perturbants.

Suite à divers "conflits" générés par ces interventions, il a été convenu que toutes les demandes qui occasionnent une emprise en voirie régionale doivent être soumises, pour avis relatif à la viabilité, au secrétariat de la Commission. Au besoin, le secrétariat fait passer la demande en séance pour obtenir un avis global. Le suivi sur le terrain reste une compétence du district. La ville de Bruxelles a emboîté le pas et soumet régulièrement des demandes perturbantes à la Commission.

Dans le même ordre d'idées, les manifestations et autres événements sont pris en compte dans les analyses. Toutes les informations transmises au secrétariat sont encodées et servent lors des analyses préalables. La police, qui est quasiment omniprésente au titre d'expert lors des séances de la Commission est également une source importante d'informations. De plus, le know-how de ces représentants est très apprécié lors de la remise d'avis de la Commission.

Une description complète de cette procédure parallèle est disponible sur le site de la coordination.

## 4. La signalisation des chantiers *par Erik Caelen (AVCB)*

### 4.1 Introduction

Les travaux routiers peuvent engendrer des situations dangereuses tant pour les automobilistes que pour les cantonniers. Les conditions météorologiques, l'obscurité ainsi que la durée des travaux semblent, selon une étude du SWOV<sup>23</sup>, ne pas avoir une incidence directe sur le nombre d'accidents lors de travaux routiers. Le problème réside plutôt dans le fait que bon nombre de conducteurs ne comprennent pas bien les signaux routiers et qu'ils ne changent pas de bande de circulation à temps. La vitesse constitue également un problème: la majorité des conducteurs s'approche des travaux à trop vive allure. Selon le SWOV, les conducteurs réduisent seulement leur vitesse lorsque la situation routière directement perceptible l'exige et freinent ensuite trop brusquement. Par conséquent, un bon balisage et une bonne signalisation sont indispensables. Ce chapitre aborde ce sujet. Il va de soi que cette contribution ne traite pas de façon exhaustive le placement des signaux routiers. En effet, chaque situation est différente et exige de ce fait une approche particulière et spécifique. Par souci d'exhaustivité, nous renvoyons à la réglementation en la matière, reprise en annexe.

### 4.2. Qui doit placer la signalisation concernant les obstacles à la circulation et les chantiers ?

L'article 14 de la Loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée par l'arrêté royal du 16 mars 1968 (Loi de base) indique que la signalisation des obstacles à la circulation incombe à celui qui a créé l'obstacle. En cas de carence de ce dernier, cette obligation est assumée par l'autorité qui a la gestion de la voie publique. La signalisation des chantiers établis sur la voie publique incombe, dans les conditions déterminées par le Roi, à celui qui exécute les travaux.

Ces conditions sont énumérées dans l'article 78 de l'Arrêté Royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique (le Code de la route).

L'article concerné fait une distinction entre la signalisation des chantiers et la signalisation des obstacles.

#### 4.2.1. La signalisation des chantiers routiers

La signalisation des chantiers établis sur la voie publique incombe à celui qui exécute les travaux.

S'il doit être fait usage de signaux relatifs à la priorité, de signaux d'interdiction, de signaux d'obligation, de signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement ou de marques longitudinales provisoires indiquant les bandes de circulation, cette signalisation ne peut être placée que moyennant **autorisation** donnée:

- par le **Ministre** qui a la gestion des **autoroutes** dans ses attributions, ou par son délégué, lorsqu'il s'agit d'une autoroute;
- par le **Bourgmestre** ou par son délégué lorsqu'il s'agit d'une **autre voie publique**.

L'autorisation détermine dans chaque cas la signalisation routière qui sera utilisée.

L'autorisation doit se trouver sur le chantier et être produite à chaque demande de l'autorité compétente.

La signalisation routière doit être enlevée par celui qui exécute les travaux dès que ceux-ci sont terminés.

#### 4.2.2. La signalisation des obstacles à la circulation

La signalisation des obstacles incombe :

- soit à l'autorité qui a la gestion de la voie publique s'il s'agit d'un obstacle qui n'est pas dû au fait d'un tiers ;
- soit à celui qui a créé l'obstacle.

En cas de carence de ce dernier, cette obligation est assumée par l'autorité qui a la gestion de la voie publique; les frais qui en résultent peuvent être récupérés par cette autorité à charge de la personne défaillante.

En présence d'obstacles à la circulation, les services de police peuvent, dans des cas urgents, installer des signaux routiers afin de dévier ou de canaliser la circulation temporairement. Dans ce dernier cas, la signalisation routière devra être enlevée dès que la circulation normale sera rétablie.

Cependant, pour la signalisation d'obstacles sur les voies régionales, la responsabilité de la commune pourra également être engagée en cas de négligence. En effet, la commune est tenue à un devoir de sécurité concernant la voie régionale : L'article 135 de la Nouvelle loi communale stipule que les communes doivent pourvoir à une bonne police sur les voies et places publiques. Les communes sont donc tenues d'assurer une circulation fluide sur les voies, les places et les rues publiques, y compris l'enlèvement des obstacles.

### 4.3. Comment les obstacles à la circulation doivent-ils être signalés ?

L'arrêté ministériel du 7 mai 1999 nous apprend qu'en vue d'assurer la sécurité routière, les mesures les plus adéquates doivent être prises pour signaler les obstacles sur la voie publique.

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

### 4.4. Comment les conteneurs doivent-ils être signalés ?

Selon l'arrêté ministériel du 7 mai 1999, les conteneurs placés sur la voie publique doivent être 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 d'environ 45° par rapport à la verticale du véhicule.

Si le conteneur n'offre pas une surface d'au moins 1,00 m<sup>2</sup> 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.

Un signal D1 (obligation de suivre la direction indiquée par la flèche. La disposition détermine la position de la flèche) d'un diamètre minimal de 0,70 m, dont la flèche est inclinée à environ 45° vers le sol, est placé du côté où la circulation est autorisée.



Signal D1

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

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

Lorsque le conteneur oblige les piétons à circuler sur la chaussée, un couloir d'au moins 1,50 m doit être aménagé le long du chantier. Lorsque les conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs à deux roues doivent emprunter le même espace que les piétons, un couloir de 2 m est à prévoir.



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.

### 4.5. Comment un chantier doit-il être signalé?

#### 4.5.1. Principes généraux

L'Arrêté ministériel du 7 mai 1999 rappelle que la signalisation des chantiers doit être assurée avec le plus grand soin et maintenue, pendant toute la durée des travaux dans un état de propreté tel qu'elle reste identifiable par les usagers.

Les dispositions relatives aux dimensions et au placement de la signalisation des chantiers doivent répondre aux critères imposés par l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière.

Les signaux routiers doivent être rangés dès que les travaux sont achevés.

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 efficacement ou enlevés.

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

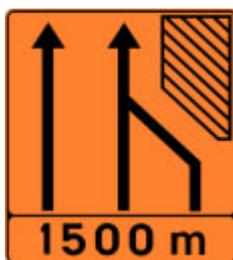
Si le début de la déviation ne coïncide pas avec celui du chantier, la signalisation doit être placée à l'endroit où cette déviation débute.

L'Arrêté ministériel du 7 mai 1999 prévoit un classement des chantiers en six catégories :

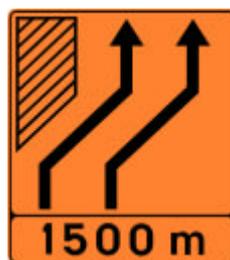
- 1ère catégorie: les chantiers établis sur autoroutes et sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 90 km/h;
- 2ème catégorie: les chantiers établis sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 50 km/h, et inférieure ou égale à 90 km/h;
- 3ème catégorie: les chantiers établis sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 50 km/h;
- 4ème catégorie: les chantiers établis en dehors de la chaussée, mais qui représentent un danger pour les piétons, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues;
- 5ème catégorie: les chantiers exécutés entre le lever et la tombée du jour et lorsqu'il est possible de voir distinctement jusqu'à une distance d'environ 200 m;
- 6ème catégorie: les chantiers mobiles qui gênent momentanément la circulation à cause de leur vitesse de déplacement faible ou d'arrêts fréquents, dus à l'exécution de travaux.

#### 4.5.2. Signalisation à distance

- A) Signaux de préavis F79 à F85. Suivant la catégorie de travaux (1ère, 2ème, 3ème ou 4ème catégorie) ces signaux sont placés entre 800 et 1500 mètres avant le début du chantier. Pour des travaux occupant moins d'une bande de circulation, le signal A7 est de préférence utilisé.



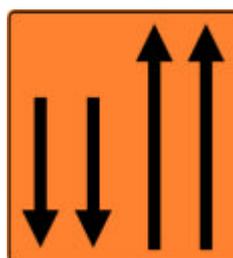
**F79**



**F81**



**F83**



**F85**



**A7**

- B) Un signal C43 (à partir du signal jusqu'au carrefour suivant, interdiction de circuler à une vitesse supérieure à celle indiquée) est éventuellement placé à une distance suffisante afin de limiter la vitesse des conducteurs (à environ 150 m avant le début du chantier). En fonction de la vitesse autorisée sur cette route, la vitesse doit parfois être limitée graduellement. Sur une route permettant de rouler à 120 km/h, la vitesse doit donc d'abord être ramenée à 90 km/h et ensuite à 70 km/h. En fonction de la catégorie de chantier, de l'emplacement de celui-ci, la vitesse doit éventuellement être réduite encore davantage à 50 km/h voire même à 30 km/h dans certains cas.



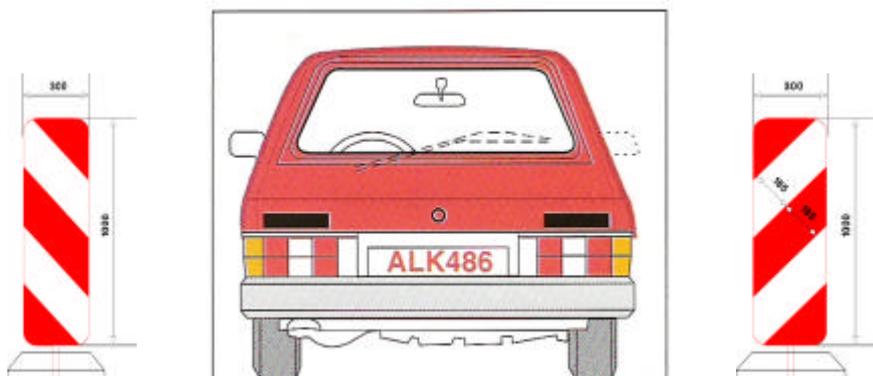
- C) Éventuellement, une interdiction de dépasser peut être instaurée en plaçant un signal C35 (à partir du signal jusqu'au carrefour suivant, interdiction de dépasser par la gauche un attelage ou un véhicule à plus de deux roues).



- D) Le signal A31 (chantier) est placé à 150 m du début du chantier. En fonction de la catégorie du chantier ou de la disposition des lieux, ce signal peut être annoncé par un signal semblable, complété par un panneau bleu additionnel indiquant la distance en lettres blanches.



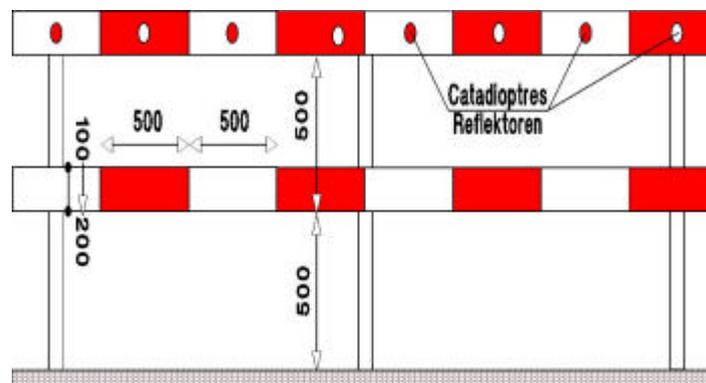
- E) Le guidage des conducteurs s'effectue au moyen de balises parfois appelées sergents. Les lignes rouges obliques indiquent le long de quel côté des balises la circulation doit passer:



- F) Éventuellement, il peut également être fait usage des marquages temporaires prévus à l'article 73 du Code la route (obligatoires pour les chantiers d'une durée supérieure à 7 jours calendrier). Ces marquages provisoires destinés à canaliser la circulation sont constitués soit de lignes oranges continues ou discontinues, ou bien de clous orange.
- G) Lorsque des clous sont utilisés, les marquages peuvent se composer d'une ligne continue ou discontinue. Une ligne continue est constituée de clous orange placés à des intervalles rapprochés et réguliers. Une ligne discontinue est formée de clous orange placés en groupes. A l'intérieur de chaque groupe, les clous sont placés à des intervalles rapprochés et réguliers. Un intervalle sensiblement plus grand sépare les groupes qui se succèdent. Les marquages provisoires annulent la validité des autres marques longitudinales blanches apposées au même endroit.

#### 4.5.3. Signalisation sur place au début du chantier

- A. Une barrière doit être placée au début du chantier. Au moins un feu jaune-orange clignotant doit être installé sur la barrière.



- B. En fonction de la catégorie de chantier ou de la disposition des lieux, un signal C1 (sens interdit pour tout conducteur), C3 (accès interdit, dans les deux sens, à tout conducteur) ou D1 (obligation de suivre la direction indiquée par la flèche; la disposition des lieux détermine la position de la flèche) est placé au-dessus de la barrière.

**C1****C3****D1**

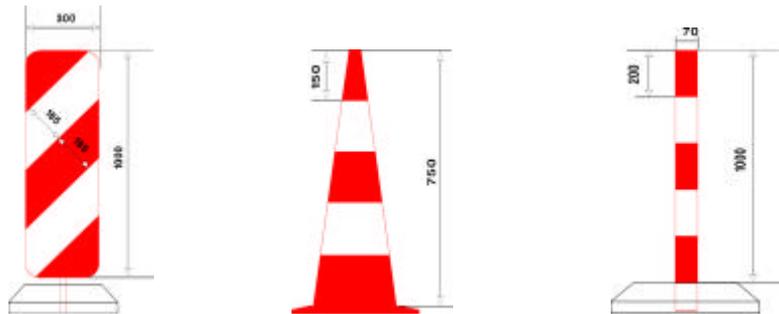
- C. Si les travaux s'étendent sur une courte distance, une règle de priorité peut éventuellement être appliquée, de manière à ce que la circulation venant en sens opposé puisse emprunter en alternance le passage étroit. A cet effet sont placés les signaux B19 (passage étroit. Obligation de céder le passage aux conducteurs venant en sens opposé) **ET** B21 (Passage étroit. Priorité de passage par rapport aux conducteurs venant en sens opposé).

**B19****B21**

- D. Éventuellement, une signalisation lumineuse peut être utilisée au lieu des signaux B19 et B21 afin de régler la circulation, lorsque les travaux s'étendent sur une plus longue distance.
- E. Des surveillants de chantier peuvent également arrêter la circulation afin d'assurer la sécurité du personnel de chantier sur la voie publique. Dans ce cas, ils devront faire usage d'un disque représentant le signal C3.

#### 4.5.4. Signalisation latérale

- A) Le long du chantier, la circulation est guidée au moyen de fûts, de cônes ou de balises. Ces balises sont placées tous les 30 m et doivent être munies d'un éclairage.



- B) Parfois, il s'avère nécessaire de réaliser une séparation physique de la circulation. Des balises peuvent dans ce cas délimiter les sens de circulation.



- C) 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 1,50 m est aménagé le long du chantier. Si les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues doivent emprunter le même espace que les piétons, un couloir de 2 m doit être prévu. Le chapitre 5 contient des recommandations plus spécifiquement destinées aux personnes à mobilité réduite.

#### 4.5.5. Signalisation de la fin du chantier

- A) En fonction de la catégorie de chantier, le signal F47 (fin du chantier) doit être placé entre 25 et 50 m au-delà de la fin du chantier ou après le dernier dispositif de balisage.



**F47**



**C46**

- B) Si une interdiction de dépassement et/ou une limitation de vitesse est imposée, un signal C46 (fin de toutes interdictions locales imposées aux véhicules en mouvement) doit être placé à la même hauteur que le signal indiquant la fin des travaux (signal F47).

- C) En fonction de la catégorie de chantier, un panneau indiquant en jaune sur fond noir le nom du responsable de la signalisation et son numéro de téléphone est placé entre 30 et 150 m au-delà de la fin du chantier.



## 5. La prise en compte des personnes à mobilité réduite *par Miguel Gerez (AMT CONCEPT asbl)*

Lors de travaux, le non-respect du maintien d'un cheminement piéton, conforme à la réglementation, rend dangereux, sinon impossible, les déplacements des personnes à mobilité réduite. Ces négligences sont désagréables pour le piéton ordinaire et sont accentuées pour les personnes à mobilité réduite. Celles-ci se déplacent encombrées par des valises, colis, caddies, landaus, etc. Ou à l'aide de cannes, béquilles ou chaises roulantes.

Ce problème n'est pas vécu seulement lors de travaux importantes mais également lors de la pose d'obstacles temporaires tels que containers, barrières, échafaudages, déménagements, poses de panneaux de signalisation, ragréages de petites sur faces de trottoirs, etc.

Il est évident que l'emploi généralisé de rubans plastifiés colorés est cause d'accident pour les personnes à mobilité réduite et plus particulièrement pour les personnes malvoyantes et non-voyantes. Il est d'ailleurs incompréhensible que les règles imposées par la réglementation de protection du travail ne soient pas utilisées par les entreprises pour la signalisation des travaux sur la voie publique. Par ailleurs, tout chantier doit être encadré de barrières solides guidant progressivement les piétons à l'extérieur des travaux vers un endroit protégé de tous les dangers implicites à la circulation routière.

En plus des règles de protection des piétons, il est donc nécessaire d'organiser un contournement du chantier permettant le maintien d'un cheminement «piétons» conforme au titre VII du règlement régional d'urbanisme, en le complétant par une signalisation adéquate aux personnes malvoyantes et non-voyantes. Ce contournement doit donc être de plain pied, d'une largeur minimale de 1,50 m, sans ressaut ni bordure, sans dévers et respectant une pente de 5%. Il doit être réalisé en matériaux antidérapants.

Pour la sécurité des personnes à mobilité réduite, on devrait interdire l'utilisation de rubans plastifiés colorés, car ceux-ci n'offrent aucune protection contre les chutes, sont peu repérables par les personnes malvoyantes et sont de véritables pièges pour les personnes non-voyantes.

Pour permettre aux personnes circulant en chaise roulante de poursuivre leur déplacement lors de chantier, il faut mettre en place un contournement, si nécessaire sur la voirie.

Les travaux doivent être signalés par des barrières de protection de couleurs contrastées (jaune-bleu) respectant les hauteurs imposées par le règlement général de la protection du travail et offrant une visibilité à hauteur des yeux située à 1,60 m. Ce même type de barrière doit être placée à la limite du contournement et de la voirie pour protéger les piétons de tout accès de véhicules.

Aux abords extrêmes des contournements, il faut prévoir une aire de rotation de 1,50 m de diamètre pour permettre aux chaises roulantes d'effectuer le virage sans marquer d'arrêt.

Le raccord du contournement avec le trottoir existant doit se réaliser à 30° pour faciliter l'accès sans créer de goulot pour les piétons.

Lorsqu'il est obligatoire de rejoindre le trottoir situé de l'autre côté de la voirie, la traversée doit être organisée conformément au règlement régional d'urbanisme - titre VII soit rehaussée ou avec abaissement des bordures et signalisation pour les personnes malvoyantes et non-voyantes.

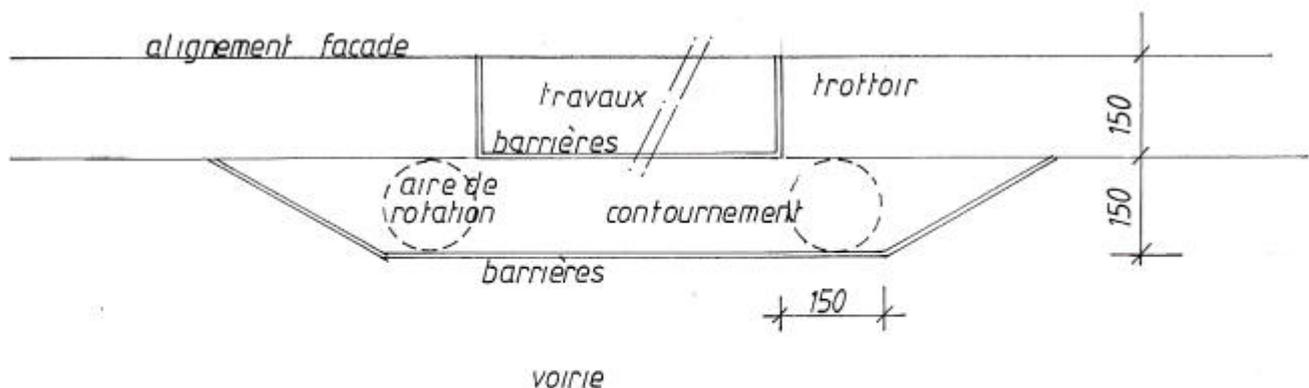
## 5.1. Recommandations pour permettre l'autonomie et la sécurité des personnes à mobilité réduite

- interdire l'utilisation des rubans plastifiés colorés pour la signalisation des chantiers,
- éviter une signalisation composée de 2 planches reliées entre elles par un treillis plastifié,
- n'utiliser pour la signalisation de chantier que les barrières de tons contrastés (jaune-bleu) de 1,60 m de haut,
- mettre en place des aménagements permettant la continuité d'un cheminement piétons de 1,50 m de large et d'une hauteur libre minimale de 2,20 m,
- permettre l'accès à toutes les activités aux P.M.R. par une aire d'approche de 1,50 m de rayon,
- maintenir le cheminement de plain pied, en interdisant la nécessité de descendre une bordure et éviter les ressauts de 2 cm de haut,
- éviter les pentes de plus de 5% et les dévers de plus de 1 %,
- éviter la création de traversée temporaire de la voie,
- en cas de nécessité de création de traversée temporaire, utiliser les normes du règlement régional d'urbanisme,
- prévoir un contrôle actif des chantiers avec des règles un peu plus contraignantes,
- entourer les chantiers de barrières solides disposées à distance suffisante et détectables par la canne blanche,
- les ouvertures non balisées réalisées sur les trottoirs peuvent être recouvertes d'une plaque métallique en acier d'1 cm d'épaisseur (gaufrage en losange),
- l'utilisation de grosses planches, contre-plaqué ou matières pliantes est à proscrire.

Et si on se penche plus spécifiquement sur la visibilité pour les personnes circulant en chaise, les personnes de petite taille et les enfants (Titre VII - article 6):

- utiliser des pentes à 5% avec aux extrémités de celles-ci des aires d'approches horizontales de 1,50 m de longueur,
- créer une signalisation au sol pour les personnes malvoyantes et non-voyantes en plaçant des dalles de repérage adhésives.

### Schématiquement...



CONTOURNEMENT DE CHANTIER ADAPTE AUX P.M.R.

## 6. Annexes

### 6.1. Arrêté ministériel du 7 mai 1999 relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique (Dernière modification: AM 7 mai 1999, MB 21 mai 1999)

#### SOMMAIRE

CHAPITRE I. - Signalisation des chantiers.....	p.38
Article 1. Dispositions générales.....	p.38
Article 2. Chantiers de 1 catégorie. ....	p.39
2.1. Chantiers gênant fortement la circulation.....	p.39
2.2. Chantiers gênant peu la circulation. ....	p.41
Article 3. Chantiers de 2ème catégorie. ....	p.43
3.1. Chantiers gênant fortement la circulation.....	p.43
3.2. Chantiers gênant peu la circulation. ....	p.45
Article 4. Chantiers de 3ème catégorie. ....	p.46
4.1. Chantiers gênant fortement la circulation.....	p.46
4.2. Chantiers gênant peu la circulation. ....	p.47
Article 5. Chantiers de 4ème catégorie. ....	p.48
5.1. L'emplacement du chantier oblige les piétons, les conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs à deux roues de quitter le trottoir ou la piste cyclable, sans emprunter la chaussée.....	p.48
5.2. L'emplacement du chantier n'oblige pas les piétons, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de quitter le trottoir ou la piste cyclable : .....	p.49
5.3. Chantiers établis sur les accotements sur lesquels les piétons doivent circuler à défaut de trottoirs. ....	p.50
Article 6. Chantiers de 5ème catégorie. ....	p.50
6.1. Sur les autoroutes et sur les autres voies publiques où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 90 km/h.....	p.50
6.2. Sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 50 km/h et inférieure ou égale à 90 km/h, la signalisation prévue à l'article 3 du présent arrêté est applicable. ....	p.51
6.3. Sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est égale ou inférieure à 50 km/h, la signalisation prévue à l'article 4 du présent arrêté est applicable. ....	p.51
Article 7. Chantiers de 6ème catégorie. ....	p.51
7.1. Chantiers réalisés totalement ou en partie sur la chaussée et/ou sur la piste cyclable et à moins de 0,50 m du bord de celle-ci.....	p.51
Article 8. Signalisation des conteneurs.....	p.52
Article 9. Dispositions particulières. ....	p.53
CHAPITRE II. - Obstacles.....	p.53
CHAPITRE III. - Disposition finale.....	p.53
CHAPITRE IV. - Disposition transitoire. ....	p.53
CHAPITRE V. - Entrée en vigueur.....	p.53
ANNEXES I, II, III et IV.....	
ANNEXE 1.....	p.54
ANNEXE 2.....	p.55
ANNEXE 3.....	p.58
ANNEXE 4.....	p.59

## CHAPITRE I. Signalisation des chantiers.

### Article 1. Dispositions générales.

**1.1** La signalisation des chantiers doit être assurée avec le plus grand soin et maintenue, pendant toute la durée des travaux dans un état de propreté tel qu'elle reste identifiable par les usagers.

**1.2.1.** En vue de garantir la sécurité de la circulation, l'autorisation prévue à l'article 78.1.1. du règlement général sur la police de la circulation routière peut, outre les mesures imposées par le présent arrêté, prévoir une signalisation routière complémentaire.

L'autorisation doit se trouver sur le chantier, et doit être présentée à toute réquisition de l'autorité compétente.

**1.2.2.** Les travaux ne peuvent commencer que si la signalisation a été placée.

**1.3.1.** Tous les signaux routiers doivent être soit du type rétro-réfléchissant soit du type à éclairage propre.

Les bandes alternées de couleur rouge et blanche, prévues aux articles 7.1.1° et 8.1. et aux annexes au présent arrêté, sont munies de produits rétro réfléchissants.

**1.3.2.** 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 applicables.

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

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

Lorsqu'un éclairage est prévu pour signaler le chantier ou délimiter un obstacle, les lampes de couleur blanche ou jaunâtre peuvent être remplacées par des feux jaune-orange clignotants. Les feux peuvent clignoter indépendamment, simultanément ou en cadence.

**1.5.1.** La signalisation routière est, conformément aux dispositions de l'article 78.1.2. du règlement général sur la police de la circulation routière, 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.

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

**1.6.** 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.

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

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

**1.8.** Sauf dans des cas exceptionnels, les signaux C43 ne peuvent indiquer des limitations de vitesse autres que celles prévues par le présent arrêté.



**1.9.** En principe, la signalisation à distance n'est placée que sur la voie publique où les travaux sont effectués. Elle peut également être placée sur d'autres voies publiques quand la disposition des lieux le justifie.

**1.10.** Il peut être fait usage de dispositifs montés ou non sur véhicules et destinés à absorber les chocs.

**1.11.** 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.

Les chantiers sont classés en six catégories

Appartiennent :

- ⇒ à la 1<sup>ère</sup> catégorie, les chantiers établis sur autoroutes et sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 90 km/h;
- ⇒ à la 2<sup>ème</sup> 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;

- ⇒ à la 3ème catégorie, les chantiers établis sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 50 km/h;
- ⇒ à la 4ème catégorie, les chantiers établis en dehors de la chaussée, mais qui représentent un danger pour les piétons, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues;
- ⇒ à la 5ème catégorie, les chantiers exécutés entre le lever et la tombée du jour et lorsqu'il est possible de voir distinctement jusqu'à une distance d'environ 200 m;
- ⇒ à la 6ème catégorie, les chantiers mobiles qui gênent momentanément la circulation à cause de leur vitesse de déplacement faible ou d'arrêts fréquents, dus à l'exécution de travaux.

## Article 2. Chantiers de 1 catégorie

### 2.1. Chantiers gênant fortement la circulation

Il s'agit de chantiers, qui à un endroit quelconque, ont une largeur telle qu'au moins une bande, ou la largeur d'une bande de circulation est soustraite au trafic sur la chaussée.

#### 2.1.1. Sur les autoroutes

##### 2.1.1.1° Signalisation à distance :

a) Les distances mentionnées ci-après sont approximatives et mesurées à partir du signal A31; elles peuvent être adaptées à la disposition des lieux.



b) Le signal A31 est placé à 150 m au moins du chantier. 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, doit être mentionnée sur un panneau additionnel du type I de l'annexe 1 au présent arrêté.

Dans ce cas, le guidage commence également à cet endroit.

Le guidage est réalisé par les dispositifs du type I de l'annexe 2 au présent arrêté.

Ces balises sont distantes entre elles de 5 m au maximum.

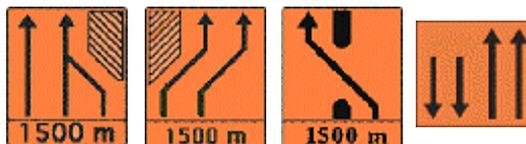


Deux signaux D1 au moins, espacés d'environ 50 m et dont la flèche est inclinée vers le sol sous un angle d'environ 45°, sont placés au-dessus des balises.

Alternativement au moins une balise sur deux est pourvue d'un éclairage réalisé au moyen de lampes de couleur blanche ou jaunâtre.

Le dispositif du type I de l'annexe 3 au présent arrêté peut être placé. Dans ce cas, les signaux A31 et D1 sont incorporés dans ce dispositif.

c) Les signaux du modèle F79 à F85 sont placés à 1.500 m et répétés à 1.000 m et 250 m.



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

d) 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 du type I de l'annexe 1 au présent arrêté.

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 sera placé à 150 m.



En outre, l'autorisation dont il est question à l'article 1.2.1. du présent arrêté peut prévoir une limitation de vitesse à 30 km/h après le signal A31.



e) Un signal A51 complété par un panneau additionnel portant la mention " FILE POSSIBLE " est placé entre 3.000 et 1.500 m avant le début du chantier. Le signal A51 est complété par un feu jaune-orange clignotant. Il peut être répété avant. Ce signal peut être incorporé dans le dispositif du type I de l'annexe 3 au présent arrêté.

f) Tous les signaux sont placés tant à gauche qu'à droite de la chaussée.

#### 2.1.1.2° Signalisation sur place au début du chantier :

Au début du chantier et sur chaque bande de circulation qui est fermée à la circulation, le dispositif du type II de l'annexe 3 au présent arrêté est placé.

Le signal A31 n'est pas apposé sur le dispositif.

#### 2.1.1.3° Signalisation latérale :

Le balisage latéral est réalisé :

- soit par des dispositifs du type II de l'annexe 2 au présent arrêté. Ces dispositifs de balisage sont espacés au maximum de 30 m; ils sont pourvus d'un éclairage réalisé au moyen de lampes de couleur blanche ou jaunâtre et placés à une distance minimale de 0,50 m au moins de la zone des travaux pour constituer une zone de sécurité;
- soit par une séparation physique alternativement de couleur rouge et blanche ou sur laquelle des dispositifs du type III de l'annexe 2 au présent arrêté sont apposés.

#### 2.1.1.4° Signalisation de fin de chantier :



- Le signal F47 et les signaux de fin d'interdiction sont placés à 50 m environ au-delà de la fin du chantier ou après le dernier dispositif de balisage.
- L'entrepreneur place à 150 m environ au-delà de la fin du chantier, un panneau indiquant en jaune sur fond noir le nom du responsable de la signalisation et son numéro de téléphone.

La hauteur des lettres et des chiffres apposés sur ce panneau est d'au moins 0,15 m.

#### 2.1.1.5° Marques longitudinales provisoires indiquant les bandes de circulation :

Si la circulation doit être canalisée lors de chantiers dont la durée est supérieure à 7 jours calendrier, des marques longitudinales sont alors apposées pour indiquer les bandes de circulation.

### 2.1.2. Sur les autres voies publiques :

#### 2.1.2.1° Signalisation à distance :

La signalisation prévue à l'article 2.1.1. 1° pour les autoroutes est applicable.

Toutefois :

- Les signaux du modèle F79 à F85 sont placés à une distance de 1.000 m à 800 m et répétés à 250 m.
- 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 du type I de l'annexe 1 au présent arrêté.

Le signal C43 limitant la vitesse à 70 km/h, est placé entre 550 m et 350 m.

La distance qui sépare les signaux C43 limitant la vitesse à 90 km/h et à 70 km/h ne peut être inférieure à 200 m.

Les signaux C43 sont toujours distants de 50 m au moins des signaux du modèle F79 à F85.

#### 2.1.2.2° Signalisation sur place au début du chantier :

a) Lorsque sur les bandes de circulation ou la partie de la chaussée toute circulation est interdite, le dispositif du type II de l'annexe 3 au présent arrêté est placé.

Le signal routier A31 n'est pas apposé sur le dispositif.



Le dispositif est placé sur chaque bande de circulation qui est fermée à la circulation.

b) Lorsque sur la partie de la chaussée qui est fermée à la circulation, la circulation locale est autorisée, un dispositif de l'annexe 4 au présent arrêté est placé.



Au-dessus de la barrière, en son milieu, un signal C3 est apposé, complété par un panneau additionnel " EXCEPTE CIRCULATION LOCALE " du type II de l'annexe 1 au présent arrêté; le bord inférieur de ce signal se trouve au moins à 1,50 m du sol.

Un feu jaune-orange clignotant est placé au-dessus de ce signal.

#### 2.1.2.3° Signalisation latérale :

La signalisation prévue à l'article 2.1.1. 3° pour les autoroutes est applicable.

#### 2.1.2.4° Signalisation de fin de chantier :

La signalisation prévue à l'article 2.1.1. 4° pour les autoroutes est applicable.

## 2.2. Chantiers gênant peu la circulation

Il s'agit de chantiers qui à un endroit quelconque ont une largeur telle que moins d'une bande ou moins de la largeur d'une bande de circulation est soustraite au trafic sur la chaussée, ainsi que ceux qui sont établis en dehors de la chaussée mais qui influencent la circulation sur celle-ci.

### 2.2.1. Sur les autoroutes

#### 2.2.1.1° Signalisation à distance :

A. L'aménagement du chantier entraîne un rétrécissement de la chaussée.

a) Les distances mentionnées ci-après sont approximatives et mesurées à partir du signal A31; elles peuvent être adaptées à la disposition des lieux.b)



b) Le signal A31 est placé à 150 m au moins du chantier. 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 du type I de l'annexe 1 au présent arrêté. Dans ce cas, le guidage commence également à cet endroit.

Le guidage est réalisé au moyen des dispositifs du type I de l'annexe 2 au présent arrêté.

Ces balises sont espacées de 5 m au maximum. Alternativement, au moins une balise sur deux est pourvue d'un éclairage réalisé au moyen de lampes de couleur blanche ou jaunâtre.

c) Un signal C43 limitant la vitesse à 90 km/h est placé à 400 m; il est annoncé à 300 m par un signal identique complété par un panneau additionnel du type I de l'annexe 1 au présent arrêté.

Le signal limitant la vitesse à 90 km/h est répété à 150 m. Toutefois, si la disposition des lieux l'exige, un signal C43 limitant la vitesse à 70 km/h sera placé à 150 m.

d) Un signal A7 est placé à 150 m, au même endroit que le signal C43 précité.



A7a

A7b

A7c

Le signal A7 est annoncé à 1.000 m par un signal identique complété par un panneau additionnel du type I de l'annexe 1 au présent arrêté.

e) Le dispositif du type I de l'annexe 3 au présent arrêté peut être placé. Dans ce cas, les signaux A7 et C43 sont incorporés dans ce dispositif.

B. L'aménagement du chantier n'entraîne pas un rétrécissement de la chaussée.



Le signal A31 est placé à 300 m environ du début du chantier et complété par un panneau additionnel du type I de l'annexe 1 au présent arrêté.

2.2.1.2° Signalisation sur place au début du chantier :

a) Si la disposition des lieux ne permet pas d'aménager le guidage prévu à l'article 2.2. 1° A. du présent arrêté et qu'il y ait ou non un rétrécissement de la chaussée, un dispositif de l'annexe 4 au présent arrêté est placé au début du chantier.

b) Si une partie du chantier au moins est aménagée sur la chaussée, un signal



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

Sur toute la largeur de la barrière, des feux jaune-orange clignotants sont fixés à une distance maximale de 1,00 m l'un de l'autre. Le nombre de feux ne peut être inférieur à trois.

d) Le dispositif visé sous a) peut être remplacé ou complété par le dispositif du type I de l'annexe 3 au présent arrêté.

2.2.1.3° Signalisation latérale :

Le balisage latéral est réalisé au moyen des dispositifs du type II de l'annexe 2 au présent arrêté.

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

2.2.1.4° Signalisation de fin de chantier :



a) Le signal F47 et les signaux de fin d'interdiction sont placés à 50 m environ au-delà de la fin du chantier ou après le dernier dispositif de balisage.

b) L'entrepreneur place à 150 m environ au-delà de la fin du chantier, un panneau indiquant en jaune sur fond noir le nom du responsable de la signalisation et son numéro de téléphone.

La hauteur des lettres et des chiffres apposés sur ce panneau est d'au moins 0,15 m.

### **2.2.2. Sur les autres voies publiques.**

#### *2.2.2.1° Signalisation à distance :*

La signalisation prévue à l'article 2.2.1.1° pour les autoroutes est applicable.

Toutefois :

- a) 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 du type I de l'annexe 1 au présent arrêté.
- b) Le signal A7 est annoncé à 700 m par un signal identique complété par un panneau additionnel du type I de l'annexe 1 au présent arrêté.
- c) Le dispositif du type I de l'annexe 3 au présent arrêté peut être placé.  
Dans ce cas, les signaux C43 et A7 placés à 150 m du chantier et les signaux A31



et D1



sont incorporés dans le dispositif.

#### *2.2.2.2° Signalisation sur place au début du chantier :*

La signalisation prévue à l'article 2.2.1. 2° pour les autoroutes est applicable.

#### *2.2.2.3° Signalisation latérale :*

- a) La signalisation prévue à l'article 2.2.1.3° pour les autoroutes est applicable.
- b) 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 1,00 m de largeur est aménagé le long du chantier. Dans ce cas, la zone de sécurité prévue à l'article 2.1.1.3° n'est pas obligatoire.

Dans ce cas :

le balisage qui sépare la circulation des piétons, des cyclistes et des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de celle des autres usagers, est réalisé et éclairé conformément aux dispositions de l'article 2.2.1.3°;

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

#### *2.2.2.4° Signalisation de fin de chantier :*

La signalisation prévue à l'article 2.2.1.4° pour les autoroutes est applicable.

## **Article 3. Chantiers de 2ème catégorie**

### **3.1. Chantiers gênant fortement la circulation**

Il s'agit de chantiers qui, à un endroit quelconque, ont une largeur telle qu'au moins une bande ou la largeur d'une bande de circulation est soustraite au trafic sur la chaussée.

#### **3.1.1° Signalisation à distance :**

- a) Les distances mentionnées ci-après sont approximatives et mesurées à partir du dispositif placé à l'endroit où commence le chantier; elles peuvent être adaptées à la disposition des lieux.



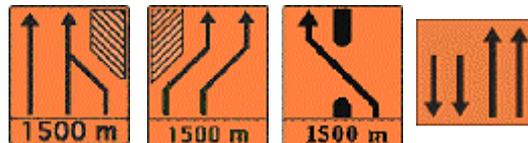
- b) Le signal A31 est placé à 400 m et complété par un panneau additionnel du type I de l'annexe 1 au présent arrêté.

- c) Le signal A31 ou un signal de danger plus approprié est placé à 150 m.

d) Un signal C43 limitant la vitesse à 50 km/h est placé au-dessous du signal de danger à moins que la disposition des lieux n'impose déjà avant une vitesse inférieure. Ce signal C43 limitant la vitesse à 50 km/h est annoncé à 200 m par un signal identique complété par un panneau additionnel du type I de l'annexe 1 au présent arrêté.

e) Le dispositif du type I de l'annexe 3 au présent arrêté peut être placé. Dans ce cas, les signaux A31 ou des signaux de danger plus appropriés et C43 sont incorporés dans ce dispositif.

f) Lorsque le nombre de bandes de circulation diminue ou lorsque les bandes de circulation se déportent, un signal du type 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 b).

Dans ce cas, un guidage est réalisé à 50 m à partir de l'endroit où commence le chantier.

Le balisage est réalisé par un des dispositifs du type I de l'annexe 2 au présent arrêté.

Les balises sont espacées de 10 m au maximum.

Alternativement, au moins une balise sur deux est pourvue d'un éclairage réalisé au moyen de lampes de couleur blanche ou jaunâtre.

### **3.1.2° Signalisation sur place au début du chantier :**

a) Un dispositif de l'annexe 4 au présent arrêté est placé au début du chantier.

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

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

b) 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 sont placés pendant le jour dans le prolongement de la barrière afin d'indiquer efficacement toute la partie de la voie publique rendue inaccessible aux usagers.

c) Si la circulation n'est autorisée que dans un seul sens sur la partie de la chaussée encore accessible à la circulation, la barrière placée à l'extrémité opposée du chantier et qui interdit la circulation sur cette même partie



de la chaussée, est surmontée en son milieu par un signal C1  dont le bord inférieur se trouve au moins à 1,50 m du sol. Un feu jaune-orange clignotant est placé au-dessus de ce signal.

d) 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 sera surmontée en son milieu par un signal C3



complété, éventuellement, par le panneau additionnel "EXCEPTE CIRCULATION LOCALE" du type II de l'annexe 1 au présent arrêté; le bord inférieur de ce signal se trouve au moins à 1,50 m du sol. Un feu jaune-orange clignotant est placé au-dessus du signal.

e) Le dispositif visé au a) peut être remplacé ou complété par le dispositif du type II de l'annexe 3 au présent arrêté.

### **3.1.3° Signalisation latérale :**

Le balisage latéral est réalisé par un des dispositifs du type II de l'annexe 2 au présent arrêté.

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

### 3.1.4° Signalisation de fin de chantier :



- a) Le signal F47 et les signaux de fin d'interdiction sont placés à 25 m environ au-delà de la fin du chantier ou après le dernier dispositif de balisage.
- b) L'entrepreneur place entre 50 m et 100 m au-delà de la fin du chantier, un panneau indiquant en jaune sur fond noir le nom du responsable de la signalisation et son numéro de téléphone.

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

## 3.2. Chantiers gênant peu la circulation.

Il s'agit de chantiers qui, à un endroit quelconque, ont une largeur telle que moins d'une bande ou moins de la largeur d'une bande de circulation est soustraite au trafic sur la chaussée, ainsi que ceux qui sont établis en dehors de la chaussée mais qui influencent la circulation sur celle-ci.

### 3.2.1° Signalisation à distance :

- a) Les distances mentionnées ci-après sont approximatives et mesurées à partir du dispositif placé à l'endroit où commence le chantier. Elles peuvent être adaptées à la disposition des lieux.



- b) Le signal A31 est placé à 300 m et complété par un panneau additionnel du type I de l'annexe 1 au présent arrêté.
- c) Le signal A31 ou un signal de danger plus approprié est placé à 150 m. Un signal C43 limitant la vitesse à 50 km/h peut être placé au-dessous du signal de danger, à moins que la disposition des lieux n'impose déjà avant une vitesse inférieure.

Ce signal C43 limitant la vitesse à 50 km/h est annoncé à 200 m par un signal identique complété par un panneau additionnel du type I de l'annexe 1 au présent arrêté.

- d) Le dispositif du type I de l'annexe 3 au présent arrêté peut être placé. Dans ce cas, les signaux A31 ou



un signal de danger plus approprié et C43 sont incorporés dans le dispositif.

### 3.2.2° Signalisation sur place au début du chantier :

Un dispositif de l'annexe 4 au présent arrêté est placé au début du chantier.



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

Sur toute la largeur de la barrière, des feux jaune-orange clignotants sont fixés à une distance maximale de 1,00 m l'un de l'autre. Le nombre de feux ne peut être inférieur à trois.

Ce dispositif peut être remplacé ou complété par le dispositif du type II de l'annexe 3 au présent arrêté.

### 3.2.3° Signalisation latérale :

- a) Le balisage latéral est réalisé par un des dispositifs du type II de l'annexe 2 au présent arrêté.

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

- b) 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 1,50 m lorsqu'une seule de ces catégories d'usagers doit l'emprunter;
- d'au moins 2 m lorsque tant les piétons que les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues doivent l'emprunter. Lorsque dans des circonstances exceptionnelles des lieux, cela n'est pas possible, la largeur du couloir peut être réduite à 1 m.

Dans ce cas :

le balisage qui sépare la circulation des piétons, des cyclistes et des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de celle des autres usagers, est réalisé et éclairé conformément aux dispositions du a) ci-dessus;

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

### **3.2.4° Signalisation de fin de chantier :**

- Le signal F47 et les signaux de fin d'interdiction sont placés à 25 m environ au-delà de la fin du chantier, ou après le dernier dispositif de balisage.
- L'entrepreneur place entre 50 m et 100 m au-delà de la fin du chantier, un panneau indiquant en jaune sur fond noir le nom du responsable de la signalisation et son numéro de téléphone.

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

## **Article 4. Chantiers de 3ème catégorie.**

### **4.1. Chantiers gênant fortement la circulation.**

Il s'agit de chantiers qui, à un endroit quelconque, ont une largeur telle qu'au moins une bande ou la largeur d'une bande de circulation est soustraite au trafic sur la chaussée.

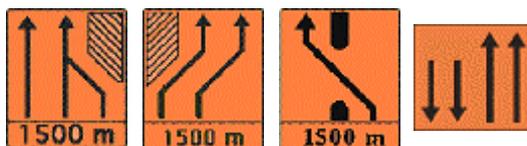
#### **4.1.1° Signalisation à distance :**



- Le signal A31 est placé à environ 150 m du dispositif placé à l'endroit où commence le chantier.

Cette distance peut être adaptée à la disposition des lieux; dans ce cas, ce signal est complété par un panneau additionnel du type I de l'annexe 1 au présent arrêté.

- Il peut être fait usage des signaux du modèle F79 à F85.



- Si la disposition des lieux l'exige, un signal C43 limitant la vitesse à 30 km/h peut être placé.
- Le dispositif du type I de l'annexe 3 au présent arrêté peut être placé. Dans ce cas, les signaux A31 et C43 sont incorporés dans ce dispositif.

#### **4.1.2° Signalisation sur place au début du chantier.**

- Un dispositif de l'annexe 4 au présent arrêté est placé au début du chantier.

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

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

- 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 sont placés pendant le jour dans le pro-

longement de la barrière afin d'indiquer efficacement toute la partie de la voie publique rendue inaccessible aux usagers.

- c) Si la circulation n'est autorisée que dans un seul sens sur la partie de la chaussée encore accessible à la circulation, la barrière placée à l'extrémité opposée du chantier et qui interdit la circulation sur cette même



partie de la chaussée, est surmontée en son milieu par un signal C1 dont le bord inférieur se trouve au moins à 1,50 m du sol. Un feu jaune-orange clignotant est placé au-dessus de ce signal.

- d) 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 sera surmonté en son milieu par un signal C3



complété, éventuellement, par le panneau additionnel "EXCEPTE CIRCULATION LOCALE" du type II de l'annexe 1 au présent arrêté; le bord inférieur de ce signal se trouve au moins à 1,50 m du sol. Un feu jaune-orange clignotant est placé au-dessus du signal.

- e) Le dispositif visé sous a) peut être remplacé ou complété par le dispositif du type I de l'annexe 3 au présent



arrêté sur lequel le signal D1 est apposé.

#### **4.1.3° Signalisation latérale :**

Le balisage latéral est réalisé par un des dispositifs du type II de l'annexe 2 au présent arrêté.

S'il est fait usage de cônes de trafic, ils ont une hauteur minimale de 0,40 m.

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

#### **4.1.4° Signalisation de fin de chantier :**



- a) Le signal F47 et les signaux de fin d'interdiction sont placés à 25 m au maximum au-delà de la fin du chantier, ou après le dernier dispositif de balisage.

- b) L'entrepreneur place à 50 m au maximum au-delà de la fin du chantier, un panneau indiquant en jaune sur fond noir le nom du responsable de la signalisation et son numéro de téléphone.

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

## **4.2. Chantiers gênant peu la circulation.**

Il s'agit de chantiers, qui à un endroit quelconque, ont une largeur telle que moins d'une bande ou moins de la largeur d'une bande de circulation est soustraite au trafic sur la chaussée, ainsi que ceux qui sont établis en dehors de la chaussée mais qui influencent la circulation sur celle-ci.

### **4.2.1° Signalisation à distance :**



- a) Le signal A31 est placé à environ 150 m du dispositif placé à l'endroit où commence le chantier.

Cette distance peut être adaptée à la disposition des lieux; dans ce cas, ce signal est complété par un panneau additionnel du type I de l'annexe 1 au présent arrêté.

- b) Il peut être fait usage de signaux du modèle F79 à F85.

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

- d) Le dispositif du type I de l'annexe 3 au présent arrêté peut être placé. Dans ce cas, les signaux A31 et C43 sont incorporés dans ce dispositif.

#### **4.2.2° Signalisation sur place au début du chantier :**

Un dispositif de l'annexe 4 au présent arrêté est placé au début du chantier.

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

Sur toute la largeur de la barrière, des feux jaune-orange clignotants sont fixés à une distance maximale de 1,00 m l'un de l'autre. Le nombre de feux ne peut être inférieur à trois.

Le dispositif peut être remplacé ou complété par un dispositif du type I de l'annexe 3 au présent arrêté sur lequel le signal D1 est apposé.

#### **4.2.3° Signalisation latérale :**

a) Le balisage latéral est réalisé par un des dispositifs du type II de l'annexe 2 au présent arrêté.

S'il est fait usage de cônes de trafic, ils ont une hauteur minimale de 0,40 m.

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

b) 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 1,50 m lorsqu'une seule de ces catégories d'utilisateurs doit l'emprunter;
- d'au moins 2 m lorsque tant les piétons que les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues doivent l'emprunter. Lorsque dans des circonstances exceptionnelles des lieux, cela n'est pas possible, la largeur du couloir peut être réduite à 1 m.

Dans ce cas:

- le balisage qui sépare la circulation des piétons, des cyclistes et des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de celle des autres usagers, est réalisé et éclairé conformément aux dispositions du a) ci-dessus;
- le balisage qui sépare la circulation des piétons, des cyclistes et des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues du chantier lui-même, est réalisé sur toute la longueur, soit par un dispositif suffisamment rigide, soit par un filet de protection, et éclairé de manière adéquate.

#### **4.2.4° Signalisation de fin de chantier :**

a) Le signal F47 et les signaux de fin d'interdiction sont placés à 25 m au maximum au-delà de la fin du chantier ou après le dernier dispositif de balisage.

b) L'entrepreneur place à 30 m au maximum au-delà de la fin du chantier, un panneau indiquant en jaune sur fond noir le nom du responsable de la signalisation et son numéro de téléphone.

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

### **Article 5. Chantiers de 4ème catégorie**

#### **5.1. L'emplacement du chantier oblige les piétons, les conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs à deux roues de quitter le trottoir ou la piste cyclable, sans emprunter la chaussée.**

##### **5.1.1° signalisation à distance :**

Un signal A31  complété par un panneau additionnel du type I de l'annexe 1 au présent arrêté, est placé à 50 m du début du chantier.

##### **5.1.2° signalisation sur place, au début du chantier :**

Un dispositif de l'annexe 4 au présent arrêté doit être placé au début du chantier. Au moins un feu jaune-orange clignotant doit être placé sur le dispositif.

### 5.1.3° signalisation latérale :

a) Le long du chantier, un couloir est aménagé :

- d'au moins 1,50 m lorsqu'une seule de ces catégories d'usagers doit l'emprunter;
- d'au moins 2 m lorsque tant les piétons que les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues doivent l'emprunter. Lorsque dans des circonstances exceptionnelles des lieux, cela n'est pas possible, la largeur du couloir peut être réduite à 1 m.

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

S'il est fait usage de cônes de trafic, ils ont une hauteur minimale de 0,40 m.

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

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

Ils sont espacés au maximum de 5 m.

Ils ont une hauteur minimale de 0,40 m.

d) La signalisation latérale est éclairée de manière adéquate au moyen de lampes de couleur blanche ou jaunâtre.

### 5.1.4° Signalisation de fin de chantier :



a) Le signal F47 est placé à 25 m environ au-delà de la fin du chantier ou après le dernier dispositif de balisage.

b) L'entrepreneur place à 30 m environ au-delà de la fin du chantier, un panneau indiquant en jaune sur fond noir le nom du responsable de la signalisation et son numéro de téléphone.

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

## 5.2. L'emplacement du chantier n'oblige pas les piétons, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de quitter le trottoir ou la piste cyclable :

La signalisation mentionnée ci-après ne peut être placée pour autant que les piétons, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues disposent d'un couloir d'au moins 1,00 m.

Si ce n'est pas le cas, le chantier est signalé conformément à l'article 5.1. du présent arrêté.

### 5.2.1. Chantiers qui sont établis sur une distance de plus de 20 m environ.

#### 5.2.1.1° signalisation à distance :

le signal A31, complété par un panneau additionnel du type I de l'annexe 1 au présent arrêté, est placé à environ 50 m.

#### 5.2.1.2° signalisation sur place au début du chantier :

un dispositif de l'annexe 4 au présent arrêté est placé sur toute la largeur du chantier. Au moins un feu jaune-orange clignotant est placé sur le dispositif.

#### 5.2.1.3° signalisation latérale :

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 II de l'annexe 2 au présent arrêté.

Ils sont espacés au maximum de 5 m.

Ils ont une hauteur minimale de 0,40 m.

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

c) Le signal F47 est placé à 25 m environ au-delà de la fin du chantier ou après le dernier dispositif de balisage.

L'entrepreneur place à 30 m environ au-delà de la fin du chantier, un panneau indiquant en jaune sur fond noir le nom du responsable de la signalisation et son numéro de téléphone.

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

**5.2.2. Chantiers qui sont établis sur une distance de moins de 20 m environ :** tout le chantier est balisé soit par un dispositif suffisamment rigide, soit par un filet de protection, et éclairé de manière adéquate au moyen de lampes de couleur blanche ou jaunâtre.

### 5.3. Chantiers établis sur les accotements sur lesquels les piétons doivent circuler à défaut de trottoirs.

**5.3.1°** Le chantier est délimité soit par un dispositif de l'annexe 4 au présent arrêté, soit par un des dispositifs du type II de l'annexe 2 au présent arrêté, soit par un filet de protection.

Le chantier est éclairé de manière adéquate au moyen de lampes de couleur blanche ou jaunâtre.

**5.3.2°** Un couloir d'au moins 1,00 m de largeur doit rester disponible pour les piétons.

## Article 6. Chantiers de 5ème catégorie.

### 6.1. Sur les autoroutes et sur les autres voies publiques où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 90 km/h.

#### 6.1.1. Chantiers gênant fortement la circulation.

La signalisation prévue aux articles 2.1.1. et 2.1.2. du présent arrêté est applicable.

Toutefois :

1° pour la signalisation à distance :

- le guidage est réalisé par un des dispositifs du type II de l'annexe 2 au présent arrêté. Ils sont placés



à une distance maximale de 10 m. Les signaux D1 et un éclairage ne sont pas nécessaires.

- sur les autoroutes, les signaux du modèle F79 à F85 sont placés à 1.500 m et répétés à 750 m. Ces signaux peuvent être incorporés dans le dispositif du type I de l'annexe 3 au présent arrêté. Ils ne doivent pas être répétés à gauche de la chaussée.



- sur les autoroutes, le signal C43 qui limite la vitesse à 70 km/h est placé à 250 m. Il ne doit pas être répété.

2° pour la signalisation latérale un éclairage n'est pas nécessaire.

#### 6.1.2. Chantiers gênant peu la circulation

La signalisation prévue à l'article 2.2. du présent arrêté est applicable.

Toutefois, 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 doivent pas être éclairés.

**6.2. Sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 50 km/h et inférieure ou égale à 90 km/h, la signalisation prévue à l'article 3 du présent arrêté est applicable.**

Toutefois :

- 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 doivent pas être éclairées.
- lorsqu'au début du chantier, un dispositif du type II de l'annexe 3 au présent arrêté est placé, aucun signal du modèle F79 à F85 ni aucune signalisation latérale ne doivent pas être placés.

**6.3. Sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est égale ou inférieure à 50 km/h, la signalisation prévue à l'article 4 du présent arrêté est applicable.**

Toutefois :

- 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.
- le dispositif de l'annexe 4 au présent arrêté peut être remplacé par un véhicule équipé conformément à l'article 7.1.1° du présent arrêté. Si une partie au moins du chantier se trouve sur la chaussée, un signal D1, dont la flèche est inclinée à environ 45° vers le sol, est placé pour indiquer la direction obligatoire.

**6.4. Pour les chantiers qui sont implantés en dehors de la chaussée et qui constituent un danger pour les piétons, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues, la signalisation prévue à l'article 5 du présent arrêté est applicable.**

Toutefois, l'éclairage n'est pas obligatoire.

**6.5. 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 est maintenue et complétée, s'agissant de la signalisation de guidage et latérale, par des feux jaune-orange clignotants.



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

**Article 7. Chantiers de 6ème catégorie.**

**7.1. Chantiers réalisés totalement ou en partie sur la chaussée et/ou sur la piste cyclable et à moins de 0,50 m du bord de celle-ci.**

**7.1.1° sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 50 km à l'heure :**

Le véhicule utilisé pour les chantiers est, sur les parties avant et arrière, pourvu de bandes alternées de couleur rouge et blanche de 0,10 m de largeur au minimum et inclinées d'environ 45° par rapport à la verticale du véhicule.

Si la structure de ce véhicule ne permet pas d'avoir une surface d'au moins 1,00 m<sup>2</sup> divisée en bandes ou si la hauteur de ces bandes est inférieure à 0,50 m, un panneau d'au moins 0,50 m de hauteur et d'une largeur approximativement égale à celle du véhicule, revêtu des mêmes bandes alternées, est fixé au véhicule.

Ce véhicule est également équipé :

- d'au moins deux feux jaune-orange clignotants, placés au-dessus du véhicule. Ces feux peuvent clignoter indépendamment, simultanément ou en cadence;



- 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 se trouver à moins de 1,50 m du sol.

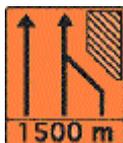
**7.1.2° De plus, si la vitesse maximale autorisée est supérieure à 50 km/h et inférieure ou égale à 90 km/h, un signal D1, dont la flèche est inclinée à environ 45° vers le sol indiquant la direction obligatoire est placé.**



Si la circulation est admise de part et d'autre du véhicule, un signal F21 est placé au milieu du véhicule. Ces signaux sont dirigés vers le trafic concerné et placés, dans la mesure du possible, à une hauteur minimale de 1,50 m. Le signal D1 a un diamètre minimal de 0,70 m. Le signal F21 a une dimension minimale de 0,60 m x 0,40 m.

**7.1.3° Si la vitesse maximale autorisée est supérieure à 90 km à l'heure, le véhicule doit être équipé du dispositif du type II de l'annexe 3 au présent arrêté.**

Ce véhicule est annoncé à environ 500 m par un véhicule de présignalisation, sur lequel le dispositif du type I de l'annexe 3 au présent arrêté est placé et sur lequel le signal A31 et éventuellement le signal F79 sont apposés.



**7.2.** Le véhicule qui est utilisé pour des chantiers en dehors de la chaussée et/ou de la piste cyclable et à au moins 0,50 m du bord de celle-ci, est équipé comme prévu à l'article 7.1.1°

**7.3.** S'il n'est pas possible de munir le véhicule utilisé sur le chantier de l'équipement prévu ci-dessus, il est accompagné d'un véhicule de sécurité pourvu de cet équipement.

**7.4.** Les véhicules utilisés pour la viabilité hivernale des routes sont équipés d'au moins deux feux jaune-orange clignotants placés au-dessus du véhicule.

**7.5.** Les véhicules d'entretien de la voirie dont le gabarit et la structure ne permettent pas de placer la signalisation requise dans le présent article, sont équipés d'au moins deux feux jaune-orange clignotants placés au-dessus du véhicule et du signal A31.

Dans ce cas, le signal A31 a un côté d'au moins 0,40 m.

## **Article 8. Signalisation des conteneurs.**

**8.1.** Les conteneurs placés sur la voie publique doivent être 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 d'environ 45° par rapport à la verticale du véhicule.

Si le conteneur n'offre pas une surface d'au moins 1,00 m<sup>2</sup> 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.



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

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

**8.3.** Le conteneur est disposé de manière à n'autoriser la circulation que d'un côté.

**8.4.** L'article 4.2., 3°, b), est applicable lorsque le conteneur oblige les piétons et les conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs à deux roues à circuler sur la chaussée.

**8.5.** 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.

**8.6.** Les dispositions des articles 8.1. à 8.3. ne sont pas applicables 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.

### **Article 9. Dispositions particulières.**

**9.1.** Nonobstant les dispositions de l'article 2.1.1.1° f), les signaux peuvent être répétés à gauche.

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

### **CHAPITRE II. - Obstacles.**

**Art. 10.** Sans préjudice des dispositions des articles 51 et 78.2. du règlement général sur la police de la circulation routière, les mesures les plus appropriées doivent être prises pour garantir la sécurité de la circulation.

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

### **CHAPITRE III. - Disposition finale.**

**Art. 11.** L'arrêté ministériel du 25 mars 1977 relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique est abrogé.

### **CHAPITRE IV. - Disposition transitoire.**

**Art. 12.** S'agissant des autorisations délivrées conformément à l'article 78.1.1. de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, avant la mise en vigueur du présent arrêté, la signalisation des chantiers à l'exception des chantiers de 1 catégorie, peut être placée comme prévu dans l'arrêté ministériel du 25 mars 1977 relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique.

### **CHAPITRE V. - Entrée en vigueur.**

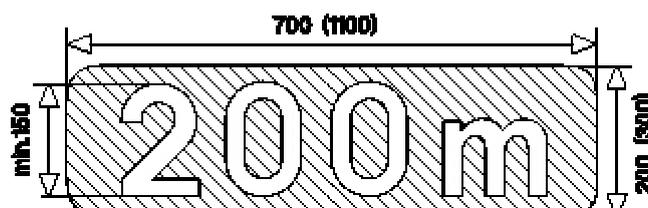
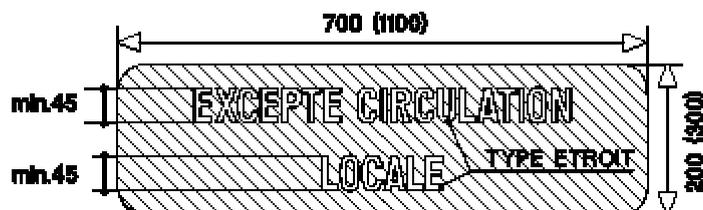
**Art. 13.** Le présent arrêté entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit sa publication au Moniteur belge, à l'exception des articles 3 à 7 compris, qui entrent en vigueur le premier jour du cinquième mois qui suit sa publication au Moniteur belge.

**ANNEXES I, II, III et IV****ANNEXE 1**

À l'arrêté ministériel concernant la signalisation de travaux et obstacles à la circulation sur la voie publique

Les panneaux additionnels

Inscription en blanc sur fond bleu

**TYPE I****TYPE II**

Vu pour être annexé à l'arrête ministériel du 7 mai 1999 relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique.

Le Ministre de l'Intérieur,

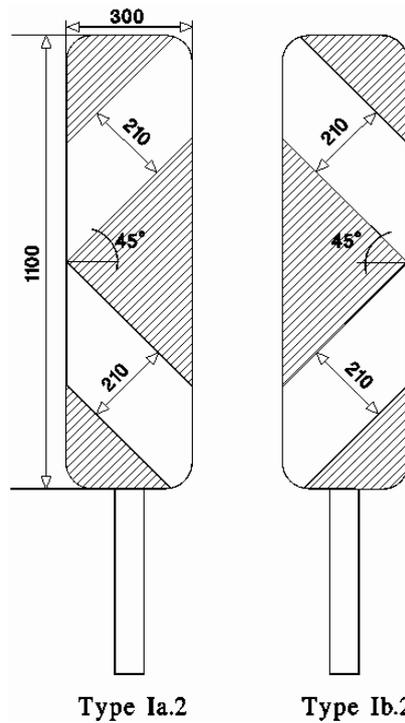
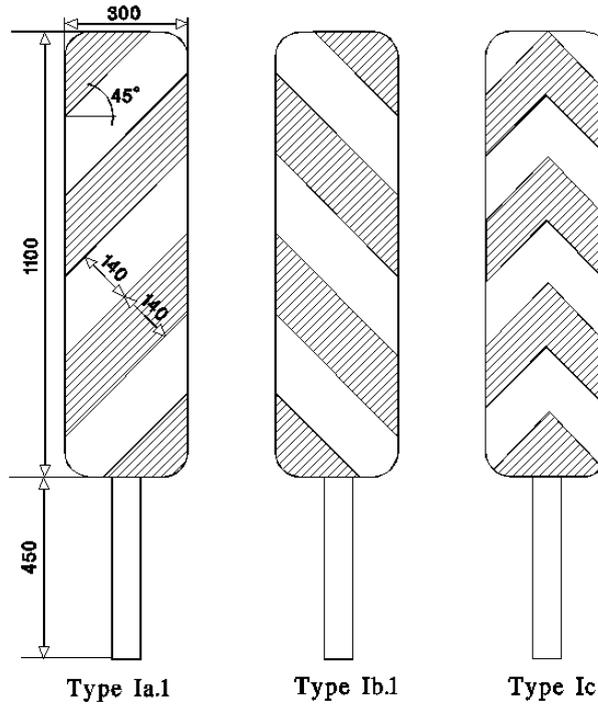
L. VAN DEN BOSSCHE

Le Secrétaire d'Etat à la Sécurité,

J. PEETERS

**ANNEXE 2**

À l'arrêté ministériel concernant la signalisation de travaux et obstacles à la circulation sur la voie publique

**TYPE I****Balises pour la signalisation à distance****Bandes alternées rouges et blanches**

A droite du conducteur

Bifurcation

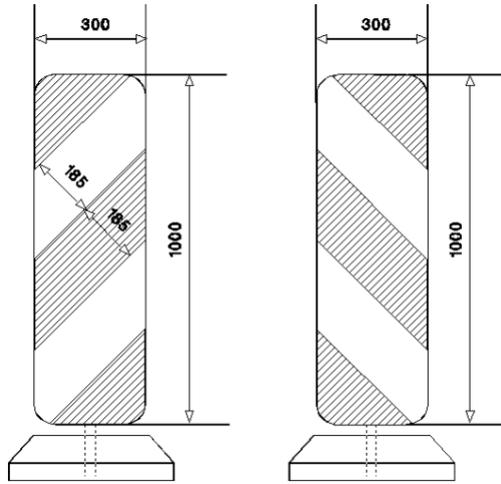
A gauche du conducteur

Pour la signalisation d'un même chantier, le balisage qui est placé à droite ou à gauche du conducteur, doit être du même type.

**TYPE II**

Balises pour la signalisation latérale

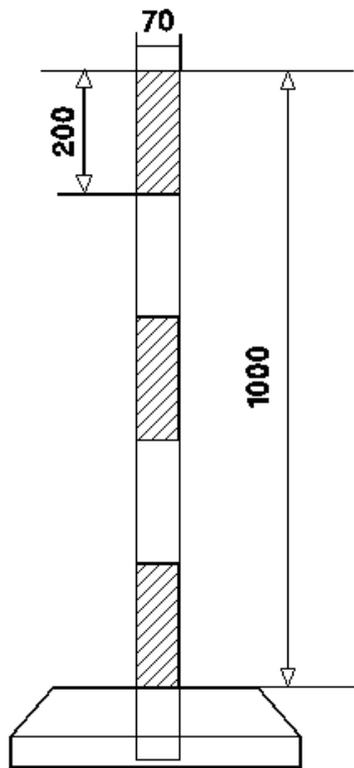
Bandes alternées rouges et blanches (Dimensions en millimètres)



Type IIa

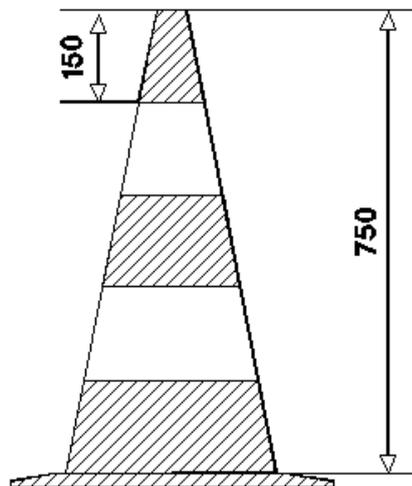
Type IIb

A droite du conducteur    A gauche du conducteur



Type IIc

Verkeerskegel

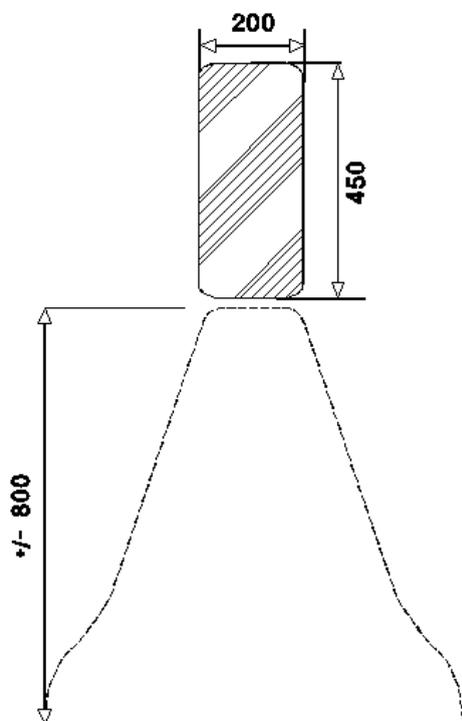


Type IIId

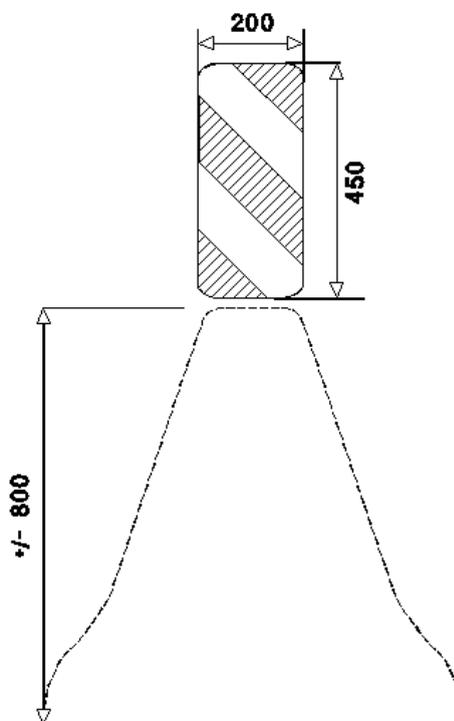
Cône de trafic

**TYPE III****Balises pour séparation physique**

Bandes alternées rouges et blanches (Dimensions en millimètres)

**Type IIIa**

A droite du conducteur

**Type IIIb**

A gauche du conducteur

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

Le Ministre de l'Intérieur,

L. VAN DEN BOSSCHE

Le Secrétaire d'Etat à la Sécurité,

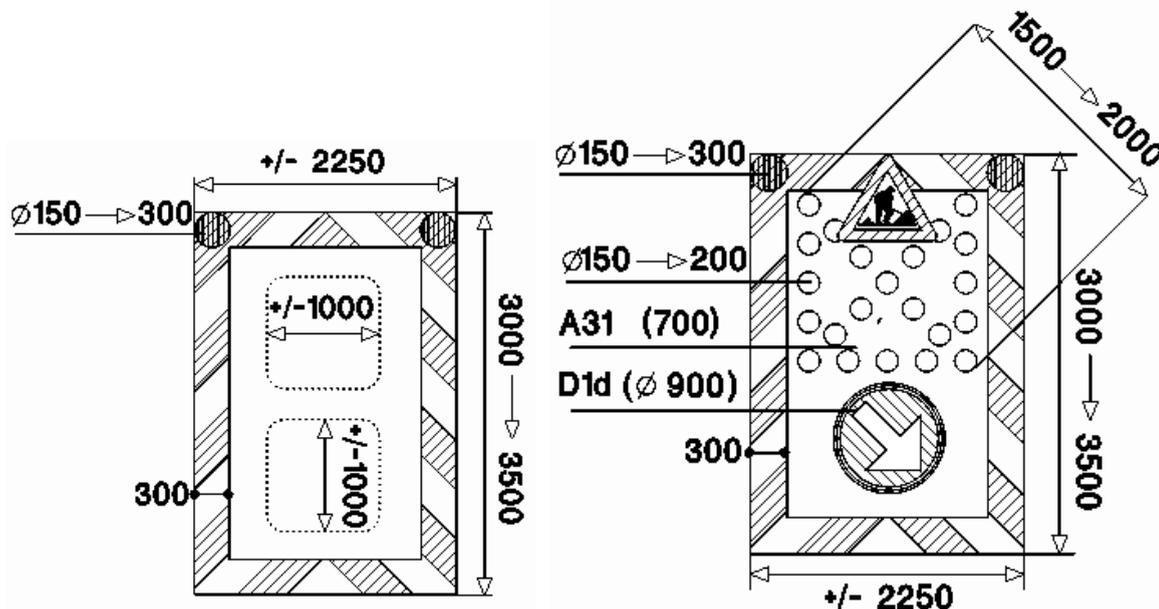
J. PEETERS

**ANNEXE 3**

À l'arrêté ministériel concernant la signalisation de travaux et obstacles à la circulation sur la voie publique

TYPE I

TYPE II



Les dimensions sont en millimètres.

Les bandes du cadre du dispositif sont alternativement rouges et blanches.

Le bord supérieur des dispositifs de la présente annexe doit se trouver à environ :

- 4,70 m du sol pour les chantiers de 1<sup>ère</sup> catégorie;
- entre 3,50 m et 4,0 m du sol pour les autres chantiers;

Les feux placés sur le cadre sont de couleur jaune-orange et clignotant alternativement.

Les feux qui forment la flèche dans le dispositif sont de couleur blanche et s'allument et s'éteignent à courts intervalles.

Vu pour être annexé à l'arrête ministériel du 7 mai 1999 relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique.

Le Ministre de l'Intérieur,

L. VAN DEN BOSSCHE

Le Secrétaire d'Etat à la Sécurité,

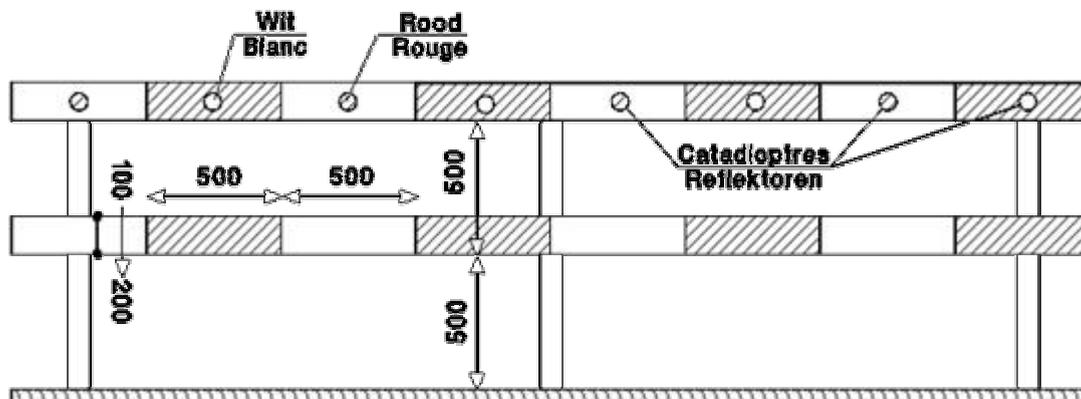
J. PEETERS

**ANNEXE 4**

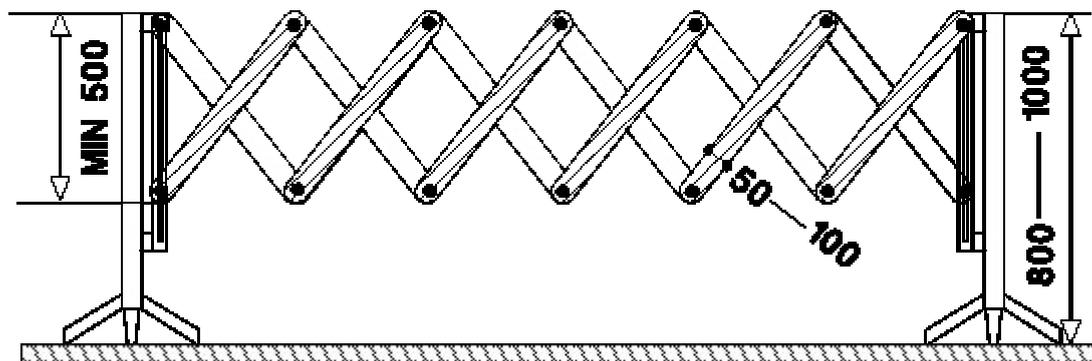
À l'arrêté ministériel concernant la signalisation de travaux et obstacles à la circulation sur la voie publique.

Barrière avec lisse transversale..

alternées rouges et blanches (Dimensions en millimètres)

**TYPE I****TYPE II**

Barrière avec croisillon rouge et blanc (Dimensions en millimètres).



Vu pour être annexé à l'arrête ministériel du 7 mai 1999 relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique.

Le Ministre de l'Intérieur,

L. VAN DEN BOSSCHE

Le Secrétaire d'Etat à la Sécurité,

J. PEETERS

## **6.2. Ordonnance relative à la coordination et à l'organisation des chantiers en voie publique en Région de Bruxelles-Capitale (1) - 5 MARS 1998.**

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale a adopté et Nous, Gouvernement, sanctionnons ce qui suit :

### **CHAPITRE Ier. - Généralités**

**Article 1<sup>er</sup>.** La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

**Art. 2.** Pour l'application de la présente ordonnance, on entend par :

les impétrants : les utilisateurs du sol ou du sous-sol de la voie publique et, notamment, les intercommunales de distribution, les administrations publiques, les entreprises publiques autonomes et les sociétés privées;  
la voie publique : tout l'espace compris entre les alignements qui séparent les propriétés privées de la voirie; cet espace comprend, notamment, la chaussée, les trottoirs, les accotements, les revers, les fossés, les berges et les talus;  
le gestionnaire de la voie publique : l'autorité dont relève l'espace ou les travaux sont effectués;  
le maître de l'ouvrage : celui qui fait exécuter les travaux;  
le gestionnaire de chantier : la personne physique désignée comme responsable du chantier par le titulaire de l'autorisation d'effectuer les travaux ou, à défaut, par le maître de l'ouvrage;  
l'entrepreneur : l'impétrant, lorsqu'il effectue lui-même les travaux, ou celui qui, lié au maître de l'ouvrage par un contrat d'entreprise ou adjudicataire d'un marché public, effectue les travaux;  
la police : la police communale du territoire des travaux ou la gendarmerie, pour les travaux relatifs aux autoroutes;  
la commission : la commission de coordination;  
la caisse : la caisse des dépôts et consignations;  
jour : jour calendrier.

### **CHAPITRE II. - Obligation de coordination et d'autorisation préalable**

**Art. 3.** Sauf urgence motivée, appréciée par le gestionnaire de la voie publique, aucun travail ne peut être entamé sur, sous ou au-dessus de la voie publique sans coordination préalable dans le temps et l'espace par les gestionnaires de la voie publique et sans autorisation préalable délivrée par les gestionnaires de la voie publique.

Le gouvernement arrête la liste des voies publiques concernées par cette double obligation.

**Art. 4.** Sauf urgence motivée, appréciée par le gestionnaire de la voie publique, aucun nouveau travail ne peut être entamé sur, sous ou au-dessus de la portion de voie publique concernée par les travaux dans les deux années qui en suivent la fin, dès lors qu'ils ont fait l'objet d'une coordination conformément aux chapitres II et III.

**Art. 5.** Tout travail effectué sur, sous, au-dessus de la voie publique ou toute installation qui y est placée, doit être conçu et réalisé afin de limiter au maximum les interventions ultérieures sur la voie publique si des travaux de même nature ou des aménagements devaient y être apportés.

**Art. 6.** Le gouvernement arrête la liste des travaux d'installation ou d'entretien de raccordements des riverains aux réseaux et les autres travaux de minime importance qui ne sont pas soumis à la présente ordonnance.

Toutefois, pour les travaux visés à l'alinéa précédent ou pour les travaux entamés sur, sous ou au-dessus d'une voie publique qui ne figure pas sur la liste arrêtée par le gouvernement en application de l'article 3, la remise en état de la voie publique doit se faire dans les règles de l'art et dans le délai imparti par le gestionnaire de la voie publique. A défaut, celui-ci peut faire procéder à cette remise en état par un entrepreneur de son choix et aux frais du maître de l'ouvrage. Ces frais sont recouverts conformément à la procédure visée à l'article 24.

### **CHAPITRE III. - Procédure**

**Art. 7.** Il est créé une commission de coordination dont les membres sont nommés par le Gouvernement. Cette Commission est composée de :

- 1° deux membres proposés par le ministre qui a les travaux publics dans ses attributions, ou sur délégation du ministre, du secrétaire d'Etat qui a les travaux publics dans ses attributions;
- 2° deux membres proposés par le ministre qui a le transport dans ses attributions;
- 3° quatre membres proposés par les communes de la Région de Bruxelles-Capitale;
- 4° un membre proposé par le ministre qui a l'aménagement du territoire dans ses attributions;
- 5° un membre proposé par le ministre qui a l'environnement dans ses attributions;
- 6° un membre proposé par le ministre qui a la tutelle des communes dans ses attributions;
- 7° deux membres représentant le Conseil des services publics.

La commission peut décider d'entendre, s'il échet, le gestionnaire de la voie publique, le maître de l'ouvrage et les communes concernés.

Le ministre qui a les travaux publics dans ses attributions désigne le président de la commission parmi les représentants du gouvernement. Elle établit son règlement d'ordre intérieur. Son secrétariat est assuré par les services du ministère de la Région.

La commission statue à la majorité absolue. En cas de parité, la voix du président est prépondérante. Les représentants des ministres ayant l'aménagement du territoire, l'environnement et la tutelle des communes dans leurs attributions ainsi que du Conseil des services publics disposent d'une voix consultative.

**Art. 8.** La commission a pour mission de coordonner, dans le temps et l'espace, les travaux que les impétrants se proposent d'effectuer sur, sous ou au-dessus de la voie publique, notamment en fixant leur localisation, leur durée, la date de leur début, ainsi que les mesures éventuelles d'accompagnement assurant la mobilité de l'ensemble des usagers.

A cette fin, la commission :

1. assure l'intégration dans une banque de données centralisée des programmations de travaux dès leur établissement par les gestionnaires de voie publique et les impétrants;
2. reçoit les demandes d'autorisation d'exécution des travaux incluant la preuve d'une coordination préalable entre le demandeur d'autorisation et les autres impétrants et donne un avis sur celles-ci;
3. reçoit les déclarations d'achèvement des travaux;
4. assure selon des modalités fixées par le gouvernement un archivage centralisé des données relatives à l'occupation du sol et du sous-sol de la Région et constitue, sur cette base, un cadastre documentaire du sous-sol au fur et à mesure de l'enregistrement des réseaux.

#### **Art. 9.**

§ 1<sup>er</sup>. Le maître de l'ouvrage introduit sa demande d'autorisation de travaux auprès du gestionnaire de la voie publique, cent vingt jours au moins avant le début des travaux. Le gouvernement arrête la composition du dossier de demande d'autorisation.

Le gestionnaire de la voie publique transmet la demande et sa proposition motivée de décision à la commission nonante jours au moins avant le début des travaux.

La commission donne un avis et le transmet au gestionnaire de la voie publique dans les quarante-cinq jours de la réception de la demande transmise par le gestionnaire. A défaut d'avis donné dans ce délai, l'avis n'est plus requis. Le gestionnaire de la voie publique délivre l'autorisation, dans les quinze jours qui suivent cet avis ou l'expiration du délai qui lui est imparti pour l'émettre. Il motive sa décision par rapport à l'avis de la commission s'il décide de ne pas le suivre.

§ 2. En cas d'urgence constatée par le gestionnaire de la voie publique, ce dernier peut, sans attendre, accorder l'autorisation, laquelle est transmise sans délai à la commission.

**Art. 10.** Le gestionnaire de la voie publique peut, soit d'initiative, soit à la requête de la Région ou de la commune lorsqu'elle n'est pas gestionnaire de la voie publique, soit à la requête de la commission, suspendre ou retirer l'autorisation d'exécution des travaux. La décision de retrait ou de suspension comporte un préavis de huit jours et est prise dans le respect des droits de la défense de l'impétrant. Elle est spécialement motivée et notifiée à l'impétrant.

### **CHAPITRE IV. - Contenu de l'autorisation préalable**

**Art. 11.** Les prescriptions figurant dans les autorisations d'exécution de travaux doivent permettre d'assurer, pendant la durée du chantier, la mobilité de l'ensemble des usagers et le respect de la propreté et de la salubrité du domaine public.

Les autorisations contiennent l'obligation de respecter les règles générales suivantes :

- 1° le chantier est tenu en état d'ordre et de propreté, tant en ce qui concerne ses abords, clôtures et palissades que le chantier lui-même et les véhicules et engins qui y sont employés;
- 2° le chantier, en ce compris les installations annexes, les terres et produits divers, doit être isolé en permanence des espaces réservés à la circulation des personnes et des véhicules; des passages sont aménagés à cet effet;
- 3° des stationnements sont prévus, pour les véhicules du chantier, dans le périmètre de celui-ci; aucun stationnement n'est autorisé en dehors de ce périmètre;
- 4° aucun dépôt de matériaux, de déblais, de remblais ou de détritiques n'est autorisé en dehors du chantier, à l'exception des livraisons de matériaux;
- 5° le chantier doit être protégé contre les dégradations possibles et être délimité par une clôture dont le gouvernement arrête les caractéristiques;
- 6° le chantier est signalé en permanence conformément aux règles relatives à la circulation routière; des prescriptions particulières concernant la propreté des dispositifs de la signalisation et de l'éclairage peuvent être édictées par le gouvernement;
- 7° les plantations et le mobilier urbain situés dans le périmètre et aux abords du chantier reçoivent une protection adéquate; ils sont répertoriés lors de la demande d'autorisation, indiqués sur les plans transmis au gestionnaire de la voie publique et à la commission, et repris dans l'état des lieux établi avant les travaux;
- 8° le chantier qui peut être exécuté par phase doit être conçu et organisé afin de permettre une telle exécution et une remise en état des lieux à l'issue de chaque phase;

9° les prescriptions figurant dans les autorisations d'exécution de travaux peuvent imposer aux impétrants d'exécuter leurs ouvrages en tenant compte des ouvrages existant sur ou sous la voie publique et en réalisant les aménagements complémentaires permettant d'éviter des réouvertures ultérieures de celle-ci.

Le gouvernement peut, par voie d'arrêté, prévoir des exceptions et des précisions à ces règles générales. Il définit les conditions et modalités d'imposition des travaux visés à l'alinéa 2, 9°.

## **CHAPITRE V. - Portée et mise en oeuvre de l'autorisation**

**Art. 12.** L'autorisation d'exécution des travaux emporte celle d'ouvrir le chantier et de commencer les travaux. La délivrance de l'autorisation ne dispense pas son titulaire d'obtenir les autres permis et autorisations requis par d'autres législations.

L'autorisation précise le périmètre du chantier, sa durée, sa période de réalisation, les prescriptions applicables au chantier et le montant de la caution destinée à assurer la remise en état des lieux.

**Art. 13.** Par voie de lettre circulaire et d'affiches, le maître de l'ouvrage avertit, les riverains de la nature et de la durée des travaux au moins huit jours avant leur début ou, en cas d'urgence, au plus tard le jour du début.

Le gouvernement arrête les modalités de l'avertissement.

**Art. 14.** Un état des lieux est dressé, aux frais du maître de l'ouvrage, contradictoirement, avant et après le chantier, par un représentant du gestionnaire de la voie publique et par le gestionnaire de chantier. A l'issue des travaux, une fiche cadastrale du sous-sol permettant un traitement informatique et mentionnant l'emplacement des câbles, canalisations et ouvrages rencontrés à l'occasion des travaux, ainsi que les états des lieux avant et après chantier sont joints au dossier initial comprenant la demande d'autorisation. La fermeture du chantier ne peut être réalisée en l'absence de transmission de la fiche. Si le maître de l'ouvrage renonce à l'établissement d'un état des lieux préalable à l'exécution des travaux, l'état initial est réputé bon.

**Art. 15.** Le gestionnaire de la voie publique peut soit faire réaliser la remise en état des lieux par le maître d'ouvrage soit y procéder lui-même à charge de ce dernier.

**Art. 16.** La remise en état des lieux est soumise aux règles suivantes :

1. la durée de la phase de remise en état est comprise dans la durée totale du chantier;
2. la remise en état respecte la ou les destinations de la voie publique et les besoins qui en découlent; elle est réalisée avec des matériaux semblables à ceux préexistants;
3. la remise en état des chantiers exécutés par phase se fait au fur et à mesure de l'achèvement des phases;
4. les installations, engins, matériels et déchets du chantier doivent être enlevés au plus tard à la date fixée pour la fin du chantier;
5. la remise en état implique la restauration ou le remplacement des plantations, des éléments de signalisation et du mobilier urbain endommagés;
6. après remise en état, le maître de l'ouvrage est tenu de garantir les réparations définitives pendant un délai de deux ans à partir de la date du procès-verbal prononçant la réception provisoire.

**Art. 17.** Une déclaration de travaux est établie et transmise à la commission par le gestionnaire de la voie publique ou son délégué pour chaque partie de chantier et après établissement de l'état des lieux de fin de chantier.

**Art. 18.** Le gestionnaire de la voie publique est habilité :

soit à donner quittance et remise du cautionnement au maître de l'ouvrage;

soit à fixer le montant de l'amende et à ordonner un complément de travaux à réaliser aux frais du maître de l'ouvrage afin de rendre les lieux conformes aux prescriptions de l'autorisation d'exécution.

Le cautionnement ne peut être remis qu'après plein et entier paiement du montant des amendes administratives éventuelles.

Le gestionnaire de la voie publique informe la commission de sa décision.

## **CHAPITRE VI. - Cautionnement**

**Art. 19.** Aucun chantier ne peut être entrepris sans dépôt préalable, au bénéfice du gestionnaire de la voie publique, d'un cautionnement auprès de la caisse. Ce cautionnement ne doit pas être constitué lorsque le maître de l'ouvrage est le gestionnaire de la voie publique concerné par les travaux ou lorsque le maître de l'ouvrage fait exécuter les travaux pour le compte de ce dernier.

**Art. 20.** Le cautionnement est versé par le maître de l'ouvrage et est fixé par le gestionnaire de la voie publique dans le respect des règles arrêtées par le gouvernement.

Les intérêts produits par le cautionnement y sont joints. Le cautionnement et les intérêts sont restitués à la caution lorsque la quittance a été donnée par le gestionnaire de la voie publique conformément à l'article 18. Cette quittance ne peut être donnée que lors du paiement des amendes administratives prononcées en application de l'article 22.

L'autorisation n'est délivrée qu'après justification par le maître de l'ouvrage du cautionnement.

L'autorité qui a délivré l'autorisation modifie le montant du cautionnement en cours de chantier, lorsque l'évolution du coût de la remise en état le justifie.

## CHAPITRE VII. - Contrôle et sanctions

**Art. 21.** En cours d'exécution des travaux, le gestionnaire de la voie publique peut, s'il y a lieu, dresser un constat de mauvaise exécution et, en ce cas, exiger la remise en état immédiate des lieux, accompagnée d'une amende administrative. Le constat est transmis à la commission.

**Art. 22.** Est puni d'une amende administrative de 25,00 euro à 25.000,00 euro, celui qui contreviendra aux dispositions de la présente ordonnance.

Le montant de l'amende et le délai de paiement sont fixés, en fonction de la nature de l'infraction, par un arrêté du gouvernement

La Région et la commune perçoivent le montant des amendes relatives aux infractions commises sur les voies publiques dont ils sont respectivement le gestionnaire.

Le montant des amendes perçues par la Région est affecté au « fonds pour l'équipement et les déplacements » institué par l'ordonnance du 12 décembre 1991 créant les Fonds budgétaires.

**Art. 23.** Sans préjudice des devoirs incombant aux autres officiers de la police judiciaire, les fonctionnaires et agents désignés par le gouvernement surveillent l'exécution des chapitres II, IV et V de la présente ordonnance et de ses arrêtés d'application.

A cet effet, ils ont la qualité d'officier de police judiciaire et sont placés sous la surveillance du procureur général près la Cour d'appel sans préjudice de leur subordination à l'égard de leurs supérieurs dans l'administration.

Ils sont tenus de prêter, devant le tribunal de première instance de leur résidence, le serment suivant : « Je jure fidélité au Roi obéissance à la Constitution et aux lois du peuple belge ». Le greffier en chef communiquera à ses collègues des tribunaux de première instance situés dans le ressort desquels le fonctionnaire l'agent doit exercer ses fonctions, copie de la mission et de l'acte de prestation de serment.

Ces fonctionnaires et agents peuvent, dans l'exercice de leur mission :

1. pénétrer à toute heure du jour ou de la nuit dans le périmètre des chantiers;
2. procéder à tous examens, contrôles et enquêtes et recueillir toutes informations qu'ils estiment nécessaires pour s'assurer que les dispositions de l'ordonnance et des arrêtés d'exécution sont effectivement observées, et notamment :
  - a) interroger toute personne sur tout fait dont la connaissance est utile à l'exercice de la surveillance;
  - b) se faire produire sans déplacement ou rechercher tout document, pièce ou être utile à l'accomplissement de leur mission, en prendre copie photographique ou autre, ou l'emporter contre récépissé;
3. en cas d'infraction, mettre sous scellés un chantier, dresser rapport à la commission et au gestionnaire de la voie publique et dresser procès-verbal faisant foi jusqu'à preuve du contraire; une copie du procès-verbal doit, à peine de nullité, être notifiée au contrevenant dans les quatorze jours de la constatation de l'infraction;
4. requérir l'assistance de la police communale et de la gendarmerie dans les limites de leur fonction.

**Art. 24.** En cas de violation des dispositions des chapitres II, IV et V, le gestionnaire de la voie publique peut faire procéder à l'exécution des travaux jugés nécessaires à la remise en état dans les règles de l'art de la voie publique, en prélevant d'office les sommes nécessaires sur le cautionnement.

Si le montant du cautionnement est insuffisant, le gestionnaire de la voie publique récupère à charge de l'impétrant et au besoin par voie de contrainte les frais supplémentaires exposés.

### **Art. 25.**

§ 1<sup>er</sup>. A défaut de paiement du montant de l'amende dans le délai imparti, une contrainte est lancée par le fonctionnaire chargé de la perception par le gouvernement.

§ 2. La notification de cette contrainte se fait par lettre recommandée à la poste. La remise du pli à la poste compte pour notification à partir du jour suivant.

§ 3. La notification visée au paragraphe 2 :

1. interrompt la prescription des amendes administratives et des accessoires;
2. rend possible l'inscription hypothécaire légale prévue au paragraphe 6;
3. donne la possibilité au redevable de faire opposition à l'exécution de la contrainte selon les modalités prévues au paragraphe 9;
4. fait courir les intérêts moratoires au taux légal civil en tenant compte des règles en vigueur en la matière.

§ 4. Après la notification visée au paragraphe 2, le fonctionnaire chargé de la perception on de l'amende peut procéder, par lettre recommandée à la poste, à une saisie-arrêt-exécution entre les mains du dépositaire ou du débiteur, sur les sommes et effets que celui-ci doit, ou doit restituer, au redevable de l'amende.

La saisie est également dénoncée par lettre recommandée à la poste au redevable.

La saisie produit ses effets à partir de la remise de ce pli au destinataire. La procédure de saisie a lieu conformément aux dispositions des articles 1539 et suivants du Code judiciaire.

§ 5. Afin de garantir le paiement des amendes et des accessoires, la Région a un privilège général sur tous les meubles du redevable, à l'exception des bateaux et des navires, et une hypothèque légale sur les biens du redevable, qui peuvent en faire l'objet et qui sont situés en Belgique.

§ 6. Le privilège visé au paragraphe 5 prend rang immédiatement après les privilèges mentionnés aux articles 19 et

20 de la loi du 16 décembre 1851 et à l'article 23 du livre II du Code de commerce.

§ 7. Le rang de l'hypothèque légale est déterminé par la date à laquelle l'inscription est faite en vertu de la contrainte rendue exécutoire qui a été notifiée ou signifiée au redevable conformément au paragraphe 2.

§ 8. L'hypothèque est inscrite à la demande du fonctionnaire autorisé à cet effet par le gouvernement.

L'inscription a lieu, nonobstant opposition, contestation ou appel, sur présentation d'une copie de la contrainte qui a été déclarée conforme par ce fonctionnaire et qui fait mention de la notification ou la signification.

§ 9. L'exécution de la contrainte ne peut être interrompue que par opposition motivée du redevable avec citation à signifier par exploit à la Région.

L'action est introduite devant le tribunal de Bruxelles.

§ 10. Un intérêt de 1 p.c. par mois est dû de plein droit si l'amende n'est pas payée dans le délai imparti.

L'intérêt est calculé chaque mois sur le total de la redevance due et est arrondi à la dizaine d'euros inférieure.

**Art. 26.** Les personnes qui s'associent pour réaliser des travaux sur, sous ou au-dessus de la voie publique sont solidairement responsables du paiement des amendes administratives et des frais occasionnés par la remise en état opérée d'office.

## **CHAPITRE VII. - Cadastre du sous-sol**

**Art. 27.** Le gouvernement a la maîtrise de l'établissement et de la maintenance du cadastre du sous-sol des voies publiques et le tient à jour.

Il établit, par voie d'arrêté, le modèle qui doit être exclusivement utilisé par tout impétrant pour tout projet de travaux intéressant la voie publique en vue de leur intégration dans le cadastre du sous-sol.

Le maître de l'ouvrage est tenu de remettre à la commission, au gestionnaire de la voie publique et au gouvernement ou à la commune s'ils ne sont pas gestionnaire de la voie publique, un plan de récolement de son ouvrage établi sur le plan visé au deuxième alinéa.

## **CHAPITRE IX. - Dispositions finales**

**Art. 28.** Les travaux visés à l'article 3 et dont le début a lieu moins de 120 jours après l'entrée en vigueur de l'ordonnance ne sont pas soumis à celle-ci à l'exception des obligations prescrites par les articles 6 et 25.

**Art. 29.** L'ordonnance du 12 décembre 1991 créant les Fonds budgétaires en son chapitre II, article 2, 3°, instituant un Fonds pour l'équipement et les déplacements est modifiée comme suit : « les moyens du fonds sont affectés : il est inséré un 8e tiret - aux frais générés par la coordination des chantiers et la surveillance de la bonne tenue de ceux-ci ».

**Art. 30.** La présente ordonnance entre en vigueur au jour fixé par arrêté du gouvernement et au plus tard le premier jour du troisième mois qui suit sa publication au Moniteur belge.

Promulguons la présente ordonnance, ordonnons qu'elle soit publiée au Moniteur belge.

Bruxelles, le 5 mars 1998.

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Emploi, du Logement et des Monuments et Sites,

Ch. PICQUE

Le Ministre de l'Economie, des Finances, du Budget,  
de l'Energie et des relations extérieures,

J. CHABERT

Le Ministre de l'Aménagement du Territoire,  
des Travaux publics et du Transport,

H. HASQUIN

Le Ministre de la Fonction publique, du Commerce extérieur, de la Recherche scientifique, de la Lutte contre l'incendie et de l'Aide médicale urgente,

R. GRIJP

Le Ministre de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Rénovation, de la Conservation de la Nature et de la Propreté publique,

D. GOSUIN

(1) Session ordinaire 1997-1998 :

Documents du Conseil : A-216/1. Projet d'ordonnance.

Session ordinaire 1997-1998 :

A-216/2 Rapport. - A-216/3 Amendements après rapport.

Compte rendu intégral. - Discussion et adoption. Séance du 30 janvier 1998.

### **6.3. Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la coordination et à l'organisation des chantiers en voie publique en Région de Bruxelles-Capitale - 16 JUILLET 1998.**

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu l'ordonnance du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale du 5 mars 1998 relative à la coordination et à l'organisation des chantiers en voie publique en Région de Bruxelles-Capitale et notamment ses articles 3, 6, 9, 11, 13, 14, 17, 18, 20, 24 et 27;

Vu l'urgence motivée par le planning actuel et les programmations de travaux des mois à venir, la multiplication de nouveaux impétrants-opérateurs en matière de téléphonie, les problèmes réguliers rencontrés en matière de mobilité et l'entrée en vigueur de l'ordonnance prévue dans les 3 mois de sa parution au Moniteur belge conformément à l'article 30;

Vu l'avis du Conseil d'Etat donné le 29 juin 1998;

Sur la proposition du Ministre chargé de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme et du Secrétaire d'Etat chargé des Travaux Publics,

Arrête :

**Article 1<sup>er</sup>.** Pour l'application du présent arrêté, on entend par :

- **ordonnance**: l'ordonnance du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale du 5 mars 1998 relative à la coordination et à l'organisation des chantiers en voie publique en Région de Bruxelles-Capitale;
- **autorité compétente**: le service Infrastructure des voiries régionales - B1 de l'Administration de l'Équipement et des Déplacements du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, lorsque celle-ci est gestionnaire de la voie publique; le collège des bourgmestre et échevins, lorsque la commune est gestionnaire de la voie publique;
- **emprise**: limites matérielles du chantier, figurées par des clôtures ou tout autre signe distinctif.

**Art. 2.** La liste des voies publiques visées à l'article 3, alinéa 2, de l'ordonnance est fixée en annexe 1 du présent arrêté.

**Art. 3.** Les travaux visés à l'article 6, alinéa 1<sup>er</sup>, de l'ordonnance sont les suivants :

- 1° les ouvertures en trottoir ou en zone de stationnement, nécessitées par la pose ou l'entretien des conduites de branchement des propriétés riveraines aux réseaux existants aux abords de celles-ci;
- 2° toute intervention locale en voie publique relative aux boîtes de jonction pour l'électricité, aux chambres de tirage pour les câbles de télécommunication et de télédistribution, aux vannes pour le gaz ou l'eau, aux chambres de visite, aux avaloirs et autres équipements ou installations légers du même type;
- 3° le placement de câbles dans les gaines existantes.

**Art. 4.** Tout impétrant susceptible d'accomplir des travaux en voie publique, soumis à autorisation et coordination préalables, sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale est tenu de se faire connaître auprès de la Commission de coordination au plus tard le 75<sup>ème</sup> jour suivant l'entrée en vigueur de l'ordonnance. Tout nouvel impétrant est tenu de se faire connaître dans les 30 jours qui suivent la date à laquelle il a acquis un droit d'usage du domaine public en application d'une loi ou d'une ordonnance.

Tout impétrant disposant d'une programmation de ses travaux est tenu de la transmettre sans délai à la Commission de coordination.

**Art. 5.** Le dossier de demande d'autorisation visé à l'article 9, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, de l'ordonnance, comprend les éléments suivants :

- 1° l'indication des nom, adresse et numéro de téléphone du demandeur d'autorisation et de la personne de contact de celui-ci;
- 2° une brève description de l'objet de la demande, ainsi que la longueur et la largeur en mètres et la surface en m<sup>2</sup> de l'emprise nécessaire à l'exécution des travaux;
- 3° l'indication du type de travaux projetés (établissement d'une nouvelle installation, extension, remplacement et/ou entretien d'une installation existante, jointage, branchement, enlèvement ou autres);
- 4° les références des éventuelles autorisations déjà délivrées au demandeur d'autorisation par les services du gestionnaire de la voie publique, pour les installations existantes dans la portion de voie publique concernée par les travaux;
- 5° les numéros, dates et indices des plans joints en annexe à la demande et les références de tous autres documents accompagnant le dossier de demande;
- 6° la mention de l'éventuelle introduction des travaux dans la banque de données centralisée des programmations de travaux;
- 7° la mention des autorisations sollicitées auprès d'autres autorités administratives pour les mêmes travaux et les conditions imposées par elles;

- 8° la date prévue pour le début du chantier et l'estimation de la durée des travaux;
- 9° une attestation de coordination, dûment remplie et signée, établie conformément au modèle figurant en annexe 2 du présent arrêté.

En outre, le dossier de demande est accompagné des documents suivants :

- 1° un plan de situation au 1/10.000ème;
- 2° une vue en plan des travaux, établie à une échelle minimale de 1/500ème;

1. Ce plan doit :

- a) être accompagné d'une légende claire;
- b) mentionner, au moins, les éléments suivants :
- le nom des voies publiques;
  - les numéros de police;
  - la délimitation des trottoirs, des parkings, des bermes, des îlots et des pistes ou bandes cyclables;
  - les installations des transports en commun;
- c) mentionner, en outre, s'ils peuvent être affectés par les travaux :
- la signalisation tricolore;
  - les arbres;
  - les ouvrages d'art en sous-sol;
  - l'éclairage public;
  - le mobilier urbain.

2. L'implantation exacte des travaux doit être reportée sur le plan. Celui-ci contient des coupes transversales permettant d'y repérer l'implantation des ouvrages à réaliser et notamment des câbles et des canalisations en section courante et au droit des arbres, des voies de la S.T.I.B. et à proximité des ouvrages d'art, et établie à une échelle minimale de 1/100ème.

3. Concernant les câbles et canalisations, une note descriptive indiquant :

- la nature des câbles et canalisations, ainsi que leurs dimensions;
- la composition et les dimensions des gaines et autres dispositifs de protection;
- les ouvrages locaux à réaliser (chambre de visite, etc...);
- le démontage ou non des installations existantes désaffectées et les raisons d'un non-démontage éventuel;
- les techniques proposées pour la réalisation des travaux.

**Art. 6.** Le dossier de demande d'autorisation et l'ensemble des documents le composant doivent être introduits en quatre exemplaires auprès de l'autorité compétente. Le dossier peut être déposé auprès de l'autorité compétente. Il en est délivré une attestation de dépôt sur le champ. La demande peut également être adressée à l'autorité compétente par envoi recommandé à la poste.

**Art. 7.** Lorsque le dossier est complet conformément à l'article 5 du présent arrêté, un accusé de réception est délivré au maître de l'ouvrage par l'autorité compétente dans les trente jours de la réception de la demande. La demande est alors censée avoir été introduite le jour du dépôt du dossier.

En cas de dossier incomplet, l'autorité compétente informe le demandeur par écrit, dans le même délai, en indiquant les documents ou renseignements manquants ou incomplets. Le demandeur est invité à compléter son dossier. Dans les quinze jours de la réception des documents et renseignements permettant de considérer le dossier complet, l'autorité compétente délivre l'accusé de réception. La demande est alors censée avoir été introduite le jour du dépôt des documents et renseignements complémentaires.

A défaut de délivrance de l'accusé de réception ou de notification de dossier incomplet dans ce délai de trente jours, l'accusé de réception est réputé avoir été délivré le trente-et-unième jour suivant le dépôt du dossier de demande. La demande est alors censée avoir été introduite le jour du dépôt du dossier.

**Art. 8.** Les règles générales de bonne tenue de chantier, fixées à l'article 11 de l'ordonnance sont précisées comme suit :

1° les chantiers et les installations accompagnant son exécution sont isolés en permanence des espaces réservés à la circulation des personnes et des véhicules par des clôtures fixes, dont les modèles et les prescriptions d'utilisation figurent en annexe 3 du présent arrêté, interrompues de place en place et remplacées par un barrage non jointif et non fixe aux points particuliers suivants :

- les zones où les emprises du chantier sont telles qu'une clôture fixe ne permet pas l'exécution normale des travaux;
- les entrées et sorties des engins;

2° les engins et véhicules de chantier sont en bon état d'entretien, de propreté et d'aspect; ils effectuent leurs manoeuvres dans le respect des plantations et du mobilier urbain et en évitant les projections sur les personnes, façades et devantures;

3° les engins et véhicules de chantier des entreprises adjudicataires de marchés publics passés par la Région de

Bruxelles-Capitale sont revêtus d'une affichette fournie par le service compétent et mentionnant « Chantiers de la Région de Bruxelles-Capitale - Werken van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest »;

4° sans préjudice des compétences fédérales en matière de protection des travailleurs, les installations de chantier destinées au personnel sont maintenues en parfait état de propreté, en faisant procéder immédiatement à l'enlèvement des affichages et régulièrement aux nettoyages nécessaires ainsi qu'à la remise en peinture;

5° les souillures occasionnées aux revêtements de la voie publique par l'activité du chantier sont immédiatement supprimées;

6° les troncs et les racines des arbres situés dans le périmètre du chantier ou à proximité immédiate sont préalablement et complètement protégés sur la hauteur et la superficie nécessaires; les dispositifs de protection sont peints aux couleurs jaune et bleue, en harmonie avec les couleurs des clôtures de chantier; ces dispositifs sont décrits en annexe 4 du présent arrêté.

**Art. 9.** Le gestionnaire de la voie publique peut proroger ou modifier, par décision motivée par des circonstances imprévisibles ou constitutives de force majeure, la période d'exécution des travaux figurant dans l'autorisation visée à l'article 3 de l'ordonnance.

L'autorité compétente avise, sans délai, la Commission de coordination de cette prorogation ou de cette modification.

**Art. 10.** L'avertissement destiné aux riverains, visé à l'article 13 de l'ordonnance, répond aux modalités suivantes :

1° une lettre circulaire, rédigée en français et en néerlandais, est distribuée avant le début du chantier par le maître de l'ouvrage et à ses frais, dans les boîtes aux lettres des riverains; cet imprimé précise, d'une part, la raison et l'intérêt des travaux, leur ampleur, leur nature, leur durée prévue et la date du début des travaux, et, d'autre part, le nom, l'adresse et le numéro de téléphone du maître de l'ouvrage et des entreprises chargées de la réalisation des travaux;

2° des affiches d'information établies par et aux frais du maître de l'ouvrage conformément au modèle et aux prescriptions figurant en annexe 5 du présent arrêté, sont disposées au périmètre du chantier lorsque le chantier a une durée supérieure à quinze jours.

**Art. 11.** L'état des lieux est établi conformément à l'article 14 de l'ordonnance, avant et après chantier, en double exemplaire. Les lieux sont réputés être en bon état à défaut de mention contraire.

L'état des lieux comprend les éléments suivants :

1° le nom, le prénom et la qualité des personnes physiques présentes lors de l'établissement de l'état des lieux;

2° la date et l'heure de l'état des lieux;

3° un plan figurant le périmètre concerné par l'état des lieux et renseignant les numéros et angles de prises de vue des photos éventuellement demandées par l'une des deux parties;

4° les mentions sollicitées par l'une des parties;

5° la signature, au bas de chaque page composant l'état des lieux, des personnes physiques visées au point 1°.

**Art. 12.** La déclaration d'achèvement des travaux établie conformément à l'article 17 de l'ordonnance comprend les éléments suivants :

1° une copie de l'état des lieux établi éventuellement avant le début du chantier et de l'état des lieux établi après le chantier;

2° une copie du relevé cadastral du sous-sol;

3° la date d'achèvement de la phase des travaux ou du chantier, selon le cas;

4° le périmètre et la nature des travaux faisant l'objet de la déclaration d'achèvement;

5° l'identité du maître de l'ouvrage, des entrepreneurs ayant éventuellement travaillé pour son compte et du gestionnaire de la voie publique.

**Art. 13.** L'exécution des travaux complémentaires ordonnés par le gestionnaire de la voie publique conformément à l'article 18, alinéa 1<sup>er</sup>, de l'ordonnance, obéit aux mêmes règles que celles applicables aux travaux autorisés en application de l'article 3 de l'ordonnance.

**Art. 14.**

§ 1<sup>er</sup>. Au cas où le maître de l'ouvrage visé à l'article 2 de l'ordonnance fait exécuter des travaux en méconnaissance de l'obligation de coordination et d'autorisation préalables inscrite à l'article 3 de l'ordonnance, ou en méconnaissance de l'obligation de constituer un cautionnement préalable ou de reconstituer le cautionnement en exécution de l'article 19 de l'ordonnance, le gestionnaire de la voie publique concernée peut imposer une amende administrative de 125,00 euro par m<sup>2</sup> d'emprise au sol des travaux litigieux, avec un maximum de 25.000,00 euro.

Il en va de même en ce qui concerne les travaux exécutés en méconnaissance de l'article 6, alinéa 2, de l'ordonnance.

§ 2. Au cas où le titulaire d'une autorisation préalable ne respecte pas les articles 11, 12, alinéa 3, 13 et 16 de l'ordonnance ou les autres conditions de son autorisation, le gestionnaire de la voie publique concernée peut imposer une amende administrative dont le montant ne peut excéder 12.500,00 euro.

Il en va de même en cas de mauvaise exécution des travaux complémentaires imposés conformément à l'article 18,

alinéa 1<sup>er</sup>, de l'ordonnance ou des travaux de remise en état des lieux imposés en application de l'article 21 de l'ordonnance.

§ 3. Au cas où le maître de l'ouvrage refuse de faire dresser l'état des lieux après le chantier, prévu à l'article 14 de l'ordonnance, le gestionnaire de la voie publique concernée peut imposer une amende administrative de 250,00 euro par refus.

§ 4. Les amendes administratives visées aux paragraphes 1 à 3 doivent être acquittées dans un délai de trois mois à compter du jour de la notification de la décision infligeant l'amende administrative. L'amende administrative est acquittée par versement ou virement au compte du gestionnaire de la voie publique concernée au moyen des formulaires jointes à la décision infligeant l'amende.

**Art. 15.** Le relevé à intégrer dans le cadastre du sous-sol visé à l'article 27 de l'ordonnance comprend les éléments suivants :

1° un plan établi à l'échelle minimale de 1/200<sup>ème</sup>, indiquant la nature et la dimension des câbles, canalisations, gaines et ouvrages locaux posés ou réalisés dans le cadre du chantier; ce plan doit permettre le repérage de ceux-ci en fonction de repères fixes (par exemple les façades des immeubles situés à proximité du chantier);

2° une ou plusieurs coupes transversales établies à l'échelle minimale de 1/100<sup>ème</sup>, indiquant la nature et la dimension des câbles, canalisations, gaines et ouvrages locaux posés ou réalisés dans le cadre du chantier; chaque coupe doit permettre le repérage spatial de ceux-ci en fonction du niveau de la voie publique;

3° le plan et la (les) coupe(s) transversale(s), visés au 1° et 2°, mentionnent également les cotes indicatives des câbles, canalisations, gaines et autres ouvrages rencontrés lors de l'exécution du chantier;

4° une fiche standard conforme à l'annexe 6 du présent arrêté.

**Art. 16.**

§ 1<sup>er</sup>. Le montant du cautionnement à constituer par chaque maître de l'ouvrage, conformément à l'article 20 de l'ordonnance, est défini en fonction de la surface totale, exprimée en m<sup>2</sup>, des emprises nécessaires à l'exécution de l'ensemble des chantiers du maître de l'ouvrage, soumis à coordination et autorisation préalables en application de l'article 3 de l'ordonnance.

§ 2. Ce montant est fixé à 3,10 euro/m<sup>2</sup>. Toute tranchée est réputée avoir au moins 1 mètre de large. Le total cumulé des cautionnements payés par un même maître de l'ouvrage est plafonné à 125.000 euro.

Les intérêts produits par les sommes déposées à la Caisse des dépôts et consignations sont automatiquement ajoutés au montant consigné afin de compenser la dépréciation monétaire.

Le cautionnement n'est exigible que pour autant que le total cumulé des cautionnements dus dépasse 125,00 euro.

§ 3. Au vu des autorisations préalables délivrées par chaque gestionnaire de voie publique, la Commission de coordination comptabilise en permanence, pour chaque maître de l'ouvrage, le nombre total de m<sup>2</sup> mentionnés dans les dossiers de demande d'autorisation introduits par lui.

§ 4. Il incombe à chaque maître de l'ouvrage de constituer, et de compléter, s'il échet, le montant du cautionnement afin de le faire correspondre avec les montants visés au paragraphe 2. Ce montant doit être versé par lui sur le compte ouvert, à son nom, conjointement par l'ensemble des gestionnaires de voie publique, auprès de la Caisse des dépôts et consignations.

§ 5. Le maître de l'ouvrage complète le montant de son cautionnement soit lorsque l'accroissement du nombre de m<sup>2</sup> total entraîne une augmentation de son montant en application du paragraphe 2 de la présente disposition, soit lorsqu'il a été fait appel, par un gestionnaire de voie publique, audit montant. En ce cas, le cautionnement est reconstitué, à hauteur du montant qu'il atteignait avant appel au cautionnement, dans les huit jours ouvrables suivant la date à laquelle il y a été fait appel. A défaut de reconstitution, l'autorisation préalable visée à l'article 3 de l'ordonnance peut être retirée par le gestionnaire de la voie publique qui a fait appel au cautionnement, dans le respect de l'article 10 de l'ordonnance.

§ 6. L'autorisation préalable délivrée par le gestionnaire de la voie publique mentionne le montant du cautionnement qui doit être constitué par le maître de l'ouvrage pour satisfaire au prescrit du paragraphe 2. Ce montant est communiqué à la Commission de coordination.

§ 7. Chaque gestionnaire de voie publique transmet au maître de l'ouvrage et à la Commission de coordination une copie de la quittance donnée conformément à l'article 18 de l'ordonnance. Dès réception de cette copie, le maître de l'ouvrage est fondé à récupérer, auprès de la Caisse des dépôts et consignations, le surplus du cautionnement, si le nombre de m<sup>2</sup> pour lequel quittance est donnée a pour conséquence d'entraîner une diminution du montant du cautionnement, tel que calculé en fonction des critères du paragraphe 2.

§ 8. En tout état de cause, la quittance visée au paragraphe précédent ne peut être délivrée qu'à l'issue de la période de garantie de 2 ans prévue à l'article 16, 6° de l'ordonnance.

**Art. 17.** L'autorité compétente peut, pour chaque chantier, prélever d'office les sommes nécessaires en application de l'article 24 de l'ordonnance, sur l'ensemble des cautionnements déposés par le maître de l'ouvrage.

L'appel au cautionnement, prévu à l'article 24 de l'ordonnance, nécessite, au préalable, un constat de mauvaise exé-

cutation des travaux dressé par le gestionnaire de la voie publique et adressé, par ses soins, au maître de l'ouvrage par pli recommandé à la poste. Ce pli contient mise en demeure de faire procéder, dans un délai motivé en fonction de l'urgence, aux travaux de mise en conformité.

A défaut d'exécution des travaux dans ce délai, le gestionnaire de la voie publique peut, sans autre formalité, puiser sur le cautionnement constitué par le maître de l'ouvrage concerné par les travaux le montant nécessaire à la remise en état dans les règles de l'art de la voie publique.

La Commission de coordination doit être prévenue des cas d'application du présent article.

Bruxelles, le 16 juillet 1998.

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

Le Ministre-Président,

Ch. PICQUE

Le Ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme,

H. HASQUIN

Le Secrétaire d'Etat aux Travaux publics,

E. ANDRE

#### Annexe 1

Liste des voies publiques:

Abattoir, boulevard de l'  
Abbaye, rue de l'  
Abbesses, rue des  
Aerschot, rue d'  
Ailes, rue des  
Albert, place  
Albert 1<sup>er</sup>, square  
Albert, avenue  
Albert, avenue du Roi  
Allard, rue Victor  
Allée-Verte  
Ancienne Barrière, place de l'  
Anciens Combattants, avenue des  
Anderlecht, porte d'  
Anspach, boulevard  
Anvers, boulevard d'  
Anvers, porte d'  
Arbre Ballon, avenue de l'  
Archimède, rue  
Arlon, rue d'  
Armateurs, place des  
Arts, avenue des  
Astronomie, avenue de l'  
Atomium, avenue de l'  
Auber, avenue  
Auderghem, avenue d'  
Aumale, rue d'  
Avant-Port, rue de l'  
Azalées, avenue des  
Baeck, avenue Joseph  
Bara, rue  
Barthélémy, boulevard  
Bastogne, place de  
Baudouin, avenue Prince  
Baudouin, boulevard  
Beaulieu, avenue de  
Beeckmans, rue François  
Belgica, boulevard  
Belliard, rue  
Berlaimont, boulevard de  
Bertrand, avenue Louis  
Besme, avenue

Bienfaiteurs, place des  
Bienvenue, rue de la  
Birmingham, rue de  
Bischoffsheim, boulevard  
Bizet, place  
Bockstael, boulevard Emile  
Bois de la Cambre, avenue du  
Bois, rue au  
Bolivar, boulevard S.  
Bonaventure, rue  
Bonneels, rue  
Boondael, chaussée de  
Bordet, avenue J.  
Bossaert, avenue E.  
Boulevard, avenue du  
Bourdon, rue du  
Bourg, rue Colonel  
Brabançonne, avenue de la  
Brabant, rue de  
Bracops, boulevard  
Brand Whitlock, boulevard  
Brasserie, rue de la  
Brel, avenue J.  
Bremer, place Colonel  
Briand, boulevard Aristide.  
Brillant, rue du  
Broeren, rue Jules  
Brugmann, avenue  
Bruxelles - Boom - Anvers  
Bruxelles - Gand - Bruges - Ostende (E 40)  
Bruxelles - Liège - Aachen (D) (E 40)  
Bruxelles - Malines - Anvers - Breda (N) (E 19)  
Bruxelles - Mons - Valenciennes (F) (E 19)  
Bruxelles - Namur - Arlon - Luxembourg (L) (E 411)  
Bruxelles - Zaventem  
Bruxelles, chaussée de  
Buyl, avenue Adolphe  
Cambier, avenue Ernest  
Canal, digue du  
Carême, boulevard M.  
Carpentier, rue Emile  
Carsoel, avenue Jean et Pierre  
Casernes, avenue des  
Castro, rue Baron de  
Cavell, rue Edith  
Celtas, avenue des  
Centenaire, boulevard du  
Cerf, rue du  
Cerisiers, avenue des  
César, avenue Jules  
Charbonniers, rue des  
Charlemagne, boulevard  
Charleroi, chaussée de  
Charles-Quint, avenue  
Charroi, rue du  
Chasse, avenue de la  
Chaumontel, rue  
Chazal, avenue  
Chevalerie, avenue de la  
Churchill, avenue Winston  
Churchill, rond-point Winston  
Cicéron, avenue  
Circulaire, avenue  
Claessens, rue  
Cliquet, rond-point R.

Cocq, place F.  
Cockx, rue J.  
Coghen, avenue  
Communautés, avenue des  
Compétition, rue de la  
Congo, avenue du  
Coningham, avenue Air Marshal  
Conscience, avenue Henri  
Constitution, place de la  
Cortenbergh, avenue de  
Couronne, avenue de la  
Courtens, avenue Frans  
Croix de Guerre, avenue des  
Croix du Feu, avenue des  
Cygnes, rue des  
Dailly, avenue  
Dailly, place  
Dames Blanches, avenue des  
De Bonne, rue.  
de Broqueville, avenue  
de Brouckère, avenue Louis  
Debroux, avenue H.  
de Comines, rue  
Decuyper, rue T.  
Defacqz, rue  
Degreef, avenue Guillaume  
De Greef, square J.B.  
Dehoux, avenue  
Delacroix, rue Léon  
Délivrance, square de la  
Delleur, avenue  
Demeer, rue Charles  
Demets, quai F.  
Demey, avenue G.  
Démineurs, avenue des  
De Mot, avenue E.  
Deschanel, avenue Paul  
de Sélys Longchamps, carrefour  
de Smet de Naeyer, boulevard  
de Trooz, square  
de Tyras, avenue  
Deux Gares, rue des  
Deuxième Armée Britannique, boulevard de la  
Deuxième Régiment de Lanciers, avenue du  
Deux Tours, rue des  
Développement, rue du  
Diamant, avenue du  
Dieudonné Lefèvre, rue  
Dixmude, boulevard de  
Dolez, avenue  
Douvres, rue de  
Doyen, rue Nicolas  
Drogenbos, chaussée de  
Ducale, rue  
Duchesse de Brabant, place de la  
Ducpétiaux, avenue  
Dumon, place  
Dumont, avenue Albert  
Dumont, place Hermann  
Dunant, avenue Henry  
Dupuis, boulevard Sylvain  
Duray, avenue Emile  
Echangeur de Forest  
Ecluse, rue de l'  
Eglise, rue de l'

Eglise Saint-Julien, avenue de l'  
Empereur, boulevard de l'  
Entrepôt, rue de l'  
Epicéas, rue des  
Etang, rue de l'  
Etangs Noirs, place des  
Etoile, rond-point de l'  
Etoile, rue de l'  
Etterbeek, chaussée d'  
Evere, rue d'  
Exposition, avenue de l'  
Exposition Universelle, avenue de l'  
Fauconnerie, avenue de la.  
Fauré, avenue Gabriel  
Flagey, rue Eugène  
Flandre, porte de  
Fonsny, avenue  
Foresterie, avenue de la  
Forte Dei Marmi, square  
Fraiteur, avenue Arnaud  
France, rue de  
Franklin, rue  
Frick, square H.  
Frison, square E.  
Froissart, rue  
Fusée, rue de la  
Galilée, avenue  
Gand, chaussée de  
Ganshoren, rue de  
Gatti de Gamond, rue  
Gaulle, avenue du Général de  
Gaulois, avenue des  
Georgin, avenue Jacques  
Gerموir, rue du  
Gilisquet, avenue Charles  
Gineste, rue  
Globe, avenue du  
Gloires Nationales, avenue des  
Goedefroy, avenue Pieter  
Goffin, avenue Josse  
Graindor, boulevard Jules  
Gramme, avenue Zénobe  
Grandchamp, avenue  
Grande Ceinture, boulevard de la  
Gray, rue  
Gribaumont, avenue Louis  
Groeninckx-De May, boulevard Maria  
Gros Tilleul, complexe du  
Gueux, place des  
Gutenberg, square  
Haecht, chaussée de  
Hal, porte de  
Hal, rue de  
Henri, avenue Georges  
Henry, rue R.  
Herbette, boulevard Maurice  
Hinnisdael, avenue de  
Hôpital Français, avenue de l'  
Hospices, avenue des  
Hôtel des monnaies, rue de l'  
Houba-de Strooper, avenue  
Houtweg  
Houzeau, avenue  
Humanité, boulevard de l'  
Hunderenveld

Hymans, avenue P.  
Idalie, rue d'  
Ile Sainte-Hélène, rue de l'  
Impératrice, boulevard de l'  
Impératrice Charlotte, avenue  
Indringingsweg  
Industrie, quai de l'.  
Industriel, boulevard  
Instruction, rue de l'  
Invalides, boulevard des  
Itterbeek, avenue d'  
Ixelles, chaussée d'  
Jacobs, rue Pierre-Victor  
Jacqmain, boulevard Emile  
Jacques, boulevard Général  
Jamar, boulevard  
Jamblinne de Meux, place de  
Janson, place P.  
Jardin Botanique, boulevard du  
Jaspar, avenue H.  
Jette, avenue de  
Jourdan, place  
Joyeuse Entrée, avenue de la  
Jubilé, boulevard du  
Jupiter, avenue  
Juste Lipse, rue  
Karreveld, avenue du  
Kennedy, avenue J.  
Kraainem, avenue de  
La Chasse, carrefour de  
La Hulpe, chaussée de  
Laeken, avenue de  
Laerbeek, avenue du  
Lainé, square  
Lambermont, boulevard  
Lambermont, rampe  
Lambert, boulevard Théo  
Latérale, avenue  
Lebon, avenue Gabriel-Emile  
Leemans, boulevard  
Lemonnier, boulevard Maurice  
Lennik, route de  
Léonard, place  
Léopold I, rue  
Léopold II, boulevard  
Léopold II, square  
Léopold III, boulevard  
Lesbroussart, rue  
Levant, rue du  
Liaison Cooremansstraat (Pastoor)  
Liaison R O - boulevard de l'Humanité  
Liaison R O - Erasme  
Liaison R O - Buda  
Liaison V U B (route de)  
Liberté, avenue de la  
Liedts, place  
Limite, rue de la  
Lion, rampe du  
Lion, rue du  
Livingstone, avenue  
Lloyd George, avenue  
Loi, rue de la  
Loisirs, avenue des  
Longueville, avenue Général de  
Lothaire, avenue Commandant

Louise, avenue.  
Louise, rond-point  
Louise, tunnel  
Louvain, chaussée de  
Luizenmolen, avenue du  
Luxembourg, rue du  
Ma Campagne, carrefour  
Machtens, boulevard Edmond  
Madou, place  
Madoux, avenue Alfred  
Madrid, avenue de  
Maelbeek, rue du  
Mahatma Gandhi, avenue  
Mai, avenue de  
Malibran, rue  
Marchant, rue Pierre  
Marie-Henriette, avenue Reine  
Marie-Louise, square  
Mariemont, quai de  
Marlow, square G.  
Marly, avenue du  
Marnix, avenue  
Masoin, avenue Ernest  
Maurice, avenue  
Max, boulevard Adolphe  
Meiser, place Général  
Mennekens, place J.  
Mercure, avenue de  
Méridien, rue du  
Messidor, avenue de  
Mettewie, boulevard L.  
Meyse, avenue de  
Michiels, avenue Charles  
Midi, boulevard du  
Molière, avenue  
Monnoyer, quai  
Mons, chaussée de  
Montana, avenue  
Montgomery, square  
Montoyer, rue  
Mont-Saint-Jean, route de  
Namur, porte de  
Navez, rue François-Joseph  
Neerstalle, chaussée de  
Nerviens, avenue des  
Neuvième de Ligne, boulevard du  
Nieuport, boulevard de  
Ninove, chaussée de  
Ninove, porte de  
Noyer, rue du  
Orban, avenue  
Pachéco, boulevard  
Pacification, rue de la  
Paepsem, boulevard  
Palais, rue des  
Panthéon, avenue  
Parc de Woluwe, avenue du  
Parc Royal, avenue du  
Parc, avenue du  
Parmentier, avenue Edmond.  
Patrie, place de la  
Patriotes, rue des  
Paulsen, boulevard Félix  
Pavillon, rue du  
Pêcheries, rue des

Petite Ceinture  
Petite Ile, rue de la  
Picard, rue  
Picardie, rue de  
Piers, rue  
Pirmez, avenue Eudore  
Piron, avenue Brigade  
Plaine, boulevard de la  
Plasky, square E.  
Poelaert, place  
Poincaré boulevard  
Pont de Luttre, avenue du  
Poplimont, avenue  
Port, avenue du  
Porte de Hal, avenue de la  
Potaerde, rue  
Prince d'Orange, avenue du  
Prince de Liège, boulevard  
Prince de Liège, carrefour  
Prince de Ligne, avenue du  
Progrès, rue du  
Quatre Bras, rue des  
Quatrecht, rue de  
Quetelet, place  
Ransbeek, rue de  
Régence, rue de la  
Régent, boulevard du  
Reine, avenue de la  
Reine, place de la  
Relais, rue du  
Renaissance, avenue de la  
Renard, avenue Marius  
Rey, square Henri  
Reyers, boulevard A.  
Ring de Bruxelles (Anderlecht - Drogenbos)  
Robiniers, avenue des  
Rochefort, place de  
Roetaert, rue du  
Rogier, avenue  
Roi, avenue du  
Roi-Chevalier, avenue du  
Romaine, chaussée  
Rommelaere, avenue  
Roodebeek, avenue de  
Roodebeek, chaussée de  
Roosevelt, avenue Franklin  
Ropsy-Chaudron, rue  
Rousseau, avenue Victor  
Royale, place  
Royale, rue  
Rupel, rue du  
Sacré-Cur, avenue du  
Sainctelette, place  
Sainctelette, square.  
Saint-Denis, rue  
Saint-Job, chaussée de  
Saint-Josse, place  
Saint-Michel, boulevard  
Saint-Pierre, place  
Sauvagine, avenue de la  
Scailquin, rue  
Sceptre, rue du  
Schaerbeek, porte de  
Schmidt, boulevard Louis  
Schoofs, avenue Henri

Schuman, rond-point  
Schweitzer, place Docteur  
Secrétin, avenue  
Seghers, avenue  
Sermon, avenue J.  
Simonis, place E.  
Sippelberg, avenue  
Slegers, avenue A.J.  
Sobieski, avenue Jean  
Solvay, avenue Alfred  
Sorensen, rue Sergent  
Souverain, boulevard du  
Souverain, rond-point du  
Stalle prolongée (rue de)  
Stalle, rue de  
Station, rue de la  
Stéphanie, place  
Stephenson, rue  
Stiénon, avenue  
Stockel, chaussée de  
Stroobants, rue  
Teichman, pont  
Tervuren, avenue de  
Tervuren, chaussée de  
Tervuren, porte de  
Thiry, avenue Marcel  
Tilleul, rue du  
Toison d'Or, avenue de la  
Tomberg, place du  
Toulouse, rue de  
Trembles, avenue des  
Trèves, rue de  
Triomphe, boulevard du  
Trois Ponts, rue des  
Trois Tilleuls, rue des  
Trône, place du  
Trône, rue du  
Tunnel autour de la Basilique (nord)  
Tunnel autour de la Basilique (sud)  
Tunnel Lambermont  
Tunnel Léopold II  
Tunnel Parc Elisabeth  
Tunnels de la Grande Ceinture  
Tunnels de la Petite Ceinture  
Université, avenue de l'  
Usines, quai des  
Val des Seigneurs  
Van Bever, avenue.  
Van Cutsem, rue  
Van Haelen, boulevard Guillaume  
Van Kalken, avenue Frans  
Van Maerlant, rue  
Van Nieuwenhuyse, avenue E.  
Van Oss, avenue  
Van Overbeke, avenue  
Van Praet, avenue  
Van Praet, pont  
Van Volxem, avenue  
Vandenhove, rue Laurent  
Vandenpeereboom, rue  
Vander Bruggen, avenue Raymond  
Vanderkindere, place L.  
Vanderstichelen, rue  
Vandervelde, avenue E.  
Vandervelde, square E.

Veeweyde, carrefour  
Verbist, rue  
Verdi, place  
Vergote, square - est  
Vergote, square - ouest  
Verhaegen, rue Théodore  
Vétérans Coloniaux, square des  
Vétérinaires, rue des  
Victoria Regina, avenue  
Vilvorde, avenue de  
Vilvorde, chaussée de  
Visé, avenue de  
Vleurgat, chaussée de  
Voirie devant la Basilique (Bossart - Sermon)  
Volders, avenue Jean  
Volontaires, avenue des  
Voot, rue  
Wahis, boulevard Général  
Wansijn, rue de  
Waterloo, boulevard de  
Waterloo, chaussée de  
Wavre, chaussée de  
Werrie, place Ph.  
Wezembeek, avenue de  
Wielemans-Ceuppens, avenue  
Wielemans, place  
Wiener, avenue Léopold  
Wiener, place Léopold  
Willebroeck, quai de  
Willems, rue  
Woeste, avenue Charles  
Woluwe, boulevard de la  
Wolvendael, avenue  
Ysaye, avenue Eugène  
Yser, avenue de l'  
Zaman, avenue  
Zaventem, rue de  
Zellik, chaussée de

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 16 juillet 1998 relatif à la coordination et à l'organisation des chantiers en voie publique en Région de Bruxelles-Capitale

Le Ministre-Président,  
Ch. PICQUE  
Le Ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme,  
H. HASQUIN  
Le Secrétaire d'Etat aux Travaux publics,  
E. ANDRE

**Annexe 2**

Bijlage 2

Model van coördinatietest

Bestuur Uitrusting en Vervoer  
Algemene Inspectie uitrusting en Vervoer  
Directie van de Gewestwegen (BUV-B1)

COORDINATIEATTEST

Aanvragende concessiehouder/Impétrant demandeur :

Plaats van de werken/Localisation des travaux :

Uw kenmerken/Vos références :

Annexe 2

Modèle de l'attestation de coordination

Administration de l'Équipement et des Déplacements  
Inspection générale de l'Équipement et des Transports  
Direction des Voiries régionales (AED B1)

ATTESTATION DE COORDINATION

Andere concessiehouders Autres impétrants	In coördinatie uit te voeren werken (in voorkomend geval NIHIL* invullen) Travaux prévus en coordination (le cas échéant à compléter NEANT*)			Datum/Naam/Handtekening Date/Nom/Signature
	Beschrijving Description	Datum vergunning Date autorisation	Overeengekomen coördinatiemodaliteiten Modalités de coordination convenue	

Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 16 juli 1998 betreffende de coördinatie en de organisatie van de werken op de openbare weg in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De Minister-Voorzitter,  
Ch. PICQUE  
De Minister van Ruimtelijke Ordening en Stedebouw,  
H. HASQUIN  
De Staatssecretaris voor Openbare Werken,  
E. ANDRE

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 16 juillet 1998 relatif à la coordination et à l'organisation des chantiers en voie publique en Région de Bruxelles-Capitale.

Le Ministre Président,  
Ch. PICQUE  
Le Ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme,  
H. HASQUIN  
Le Secrétaire d'Etat aux Travaux publics,  
E. ANDRE

**Annexe 3****Caractéristiques principales des dispositifs pour clôtures d'installations et entourages de chantier.**

Les barrières et clôtures qui seront agréées sont divisées en un type A et un type B. Celles-ci répondront aux caractéristiques techniques suivantes et seront mises en place en fonction des prescriptions suivantes.

**A. Type de barrières et clôtures.****1. Barrière de type A****1.1. Barrière de 1m de hauteur.**

Les barrières sont constituées d'éléments liés entre eux composés de panneaux qui occultent et protègent et de socles. Chaque élément devra comporter un signe distinctif, discret, permettant d'identifier le fabricant et un numéro d'agrément.

La commodité de nettoyage et d'entretien, la démontabilité, le remplacement des éléments détériorés, la disponibilité de pièces détachées et le service après vente doivent être pris en compte dans le choix des panneaux.

**Les panneaux.**

Il convient d'assurer la pérennité des caractéristiques suivantes : aspect, rigidité et résistance . L'ensemble installé doit présenter une bonne tenue au vent sans restreindre l'espace réservé aux travaux et aux circulations.

Le panneau a une hauteur de 1.00 m (+ 5 cm) et une longueur maximum de 2.50 m.

L'espace entre le sol et le bas du panneau doit être de 10 cm (+ 2 cm) pour permettre un bon écoulement de l'eau dans les caniveaux.

La manutention de ces panneaux aura été étudiée pour leur facilité de mise en oeuvre. Le stockage devra pouvoir se faire par imbrication des panneaux.

Les panneaux doivent présenter des bandes uniformément colorées, alternativement jaunes et bleues, dans le sens vertical, de largeur constante (g 40 cm et maximum 90 cm). Les couleurs recto et verso doivent être identiques.

Les teintes doivent être celles du nuancier RAL ou équivalent :

- jaune 1023
- bleu 5002

En cas d'emploi de matériaux recyclés, les fabricants tendront à se rapprocher de ce nuancier. Dans ce cas précis, les teintes feront l'objet d'un accord lors de la réunion précédant le démarrage du chantier et devront être reproductibles dans le temps.

Le panneau doit présenter une surface anti-affichage efficace et dissuasive sur la face située côté voie publique. Le panneau est constitué d'un cadre monobloc bouchonné aux extrémités. Toute partie saillante ou tranchante de la clôture doit être protégée.

Une lisse horizontale doit recouvrir le sommet du panneau constitutif. La dite lisse sert alors de main courante. Elle doit être de couleur grise, d'une hauteur ne dépassant pas 4 cm. Si des raidisseurs éventuels hauts et bas dépassent cette dimension, ils doivent avoir la même couleur que chacune des bandes verticales. Des piétements par tube rond ou carré assureront la fixation sur le socle (dimension maximale D48).

#### Les socles.

Les socles doivent assurer la bonne tenue de l'ensemble.

S'ils maintiennent la clôture grâce à leur masse, leur dépassement à l'extérieur de l'emprise ne doit pas excéder 10 cm pour des socles ponctuels et 20 cm pour des socles positionnés en continu et faisant chasse-roues.

Leur poids doit permettre de les manutentionner à la main.

S'ils doivent être scellés au sol, leur épaisseur ne doit pas excéder 20 mm, les scellements étant réalisés par chevilles ou procédés similaires. La profondeur du dispositif ne doit pas excéder 60 mm sur trottoirs et 130 mm sur chaussée. A l'issue du chantier, aucun élément en saillie ne doit rester en place.

Les socles sont pourvus d'orifices de diamètre maximum D48 susceptibles de recevoir les pieds en tube carré ou rond du cadre de la barrière.

Les socles devront avoir une bonne tenue dans le temps.

Les barrières doivent pouvoir être attachées les unes aux autres avec un espacement strictement inférieur à 11 cm. Le mode d'assemblage doit permettre l'adaptation de la clôture au profil du terrain et notamment au droit du franchissement des bordures de trottoirs ainsi que les changements de direction de l'entourage.

#### *1.2. Barrières de 2 m de hauteur.*

Barrières pleines de 2 m de hauteur : mêmes prescriptions que pour les barrières pleines de 1 m.

Barrière avec rehausse en grillage :

La partie basse doit être pleine sur une hauteur de 1 m avec les mêmes caractéristiques que ci-avant. La partie à rehausse grillagée peut être désolidarisée ou non de la partie pleine. Dans le cas où elles se désolidarisent, le fabricant veillera à la stabilité de la partie haute, notamment vis-à-vis du basculement latéral.

Le diamètre du fil ne doit pas être inférieur à 5 mm de diamètre.

La maille doit être résistante à la torsion. Elle se présente sous forme rectangulaire ou carrée, ne dépassant pas le module 80 mm x 300 mm afin de ne pas laisser passer d'objet de manutention à l'extérieur de l'emprise du chantier.

La partie grillagée doit être inscrite dans un cadre de même dimension que la partie basse.

Aucune partie saillante ne doit pouvoir entraîner un risque de blessure aux piétons ou conducteurs de véhicules à deux roues.

Selon les nécessités de l'exploitation, les barrières de type A pourront être montées sur glissières en béton ou plastique.

## **2. Barrière de type B.**

### *2.1. Utilisation des barrières métalliques.*

Les barrières ont pour fonction de signaler et délimiter le chantier, ainsi que garantir la sécurité du chantier et de l'environnement (piétons notamment).

Ces barrières seront constituées d'un cadre métallique en tube et elles seront galvanisées.

- Longueur : de 1.00 m à 2.50 m
- Hauteur de la lisse supérieure au-dessus du sol comprise entre 1.00 m et 1.20 m.

En ce qui concerne la liaison des barrières entre elles, un système d'attache solidaire des barrières (crochet, barillet, etc.) sera utilisé. Pas de fil d'attache ou autre. Ce système doit être compatible avec les différents modèles de barrières.

L'ensemble installé doit présenter une bonne stabilité. Il ne doit pas comporter de partie saillante présentant le moindre danger pour les piétons.

### *2.2. Éléments de clôture constitués de cônes et de lisses*

L'élément de clôture est constitué de cônes et de lisses.

Les cônes seront en polyéthylène rouge et blanc réflecto, munis de trous pour recevoir les fixations : hauteur 1.00m.

Les lisses seront en PVC rouge et blanc réflecto, munies d'un système d'accrochage pour la fixation : longueur 1.00 - 1.50 - 2.00 - 3.00 m.

## **B. Prescription d'utilisation.**

Conformément aux dispositions décrites dans l'Engagement des Entreprises à l'article 4 «La clôture des chantiers», les prescriptions générales d'utilisation des clôtures sont les suivantes :

### **1. Clôtures des installations.**

#### *1.1. Installation isolée.*

- S'il n'y a pas de matériaux ou de matériel à l'extérieur des baraques : pas de clôture.

- Dans le cas contraire, si la durée du chantier est inférieure à 1 semaine : pas de clôture
- Si la durée du chantier est supérieure à 1 semaine : clôture de l'ensemble au moyen de panneaux pleins de type A de couleur jaune et bleue.

### *1.2. Installation dans l'enceinte du chantier.*

Clôture de l'installation : par l'entourage du chantier.

## **2. Entourage des chantiers.**

### *2.1. Travaux de surface et gros ouvrage.*

Durée du chantier inférieure à 1 semaine : barrière de type B.

Durée du chantier supérieure à 1 semaine : panneaux jointifs fixes d'une hauteur de 1 m ou 2 m jaunes et bleus, de type A surmontés ou non de panneaux grillagés.

### *2.2. Travaux en tranchée.*

Durée du chantier inférieure à 1 semaine (y compris branchements - points singuliers - zones particulières) : barrières de type B.

Durée du chantier supérieure à 1 semaine : panneaux jointifs fixes de 1 m ou 2 m jaunes et bleus, de type A.

Pour tous les types de travaux, il faut prévoir un contreventement tous les deux panneaux en cas de panneaux pleins de 2 m de hauteur.

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 16 juillet 1998 relatif à la coordination et à l'organisation des chantiers en voie publique en Région de Bruxelles-Capitale.

Le Ministre-Président,

Ch. PICQUE

Le Ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme,

H. HASQUIN

Le Secrétaire d'État aux Travaux publics,

E. ANDRE

Pour la consultation du tableau, voir image

## Annexe 4

### **La protection des arbres dans l'emprise des chantiers.**

Afin de préserver l'environnement lors de l'exécution des chantiers, les entreprises procéderont à la protection préalable et complète des troncs situés dans les emprises de chantiers, ou à proximité immédiate, sur la hauteur nécessaire.

Les dispositifs de protection des arbres seront peints aux couleurs jaunes et bleues en harmonie avec la clôture de chantier. Ils protégeront les troncs sur une hauteur suffisante et les racines sur une surface fonction de la nature des arbres contre toute blessure, dépôt de matériaux ou déversement de produits toxiques.

Les dispositifs de protection des arbres feront l'objet d'une procédure d'agrément auprès de l'autorité compétente, dans les mêmes conditions que les clôtures.

L'Entreprise s'engage à développer une réflexion avec les fabricants de matériel afin que les dispositifs de protection d'arbres soient mieux adaptés aux besoins, modulaires, pratiques, efficaces, mobiles et répondant parfaitement aux prescriptions d'esthétique et de propreté. Dans la mesure de ses possibilités, la Région appuiera toute démarche susceptible de faire évoluer ces matériels en ce sens.

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 16 juillet 1998 relatif à la coordination et à l'organisation des chantiers en voie publique en Région de Bruxelles-Capitale.

Le Ministre-Président,

Ch. PICQUE

Le Ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme,

H. HASQUIN

Le Secrétaire d'État aux Travaux publics,

E. ANDRE

Annexe 5**Affiches d'information du public.**

Les affiches d'information mentionnées dans l'article 10 seront conformes au modèle défini ci-dessous.  
Elles seront d'une dimension minimale de 42 cm de hauteur sur 30 cm de largeur et maximale de 2,15 m sur 2 m.

Aanvangsdatum van de werken : Date de début des travaux :	Voltooingsdatum van de werken : Date de fin des travaux :
Logo bouwheer Logo maitre de l'ouvrage	
TYPE VAN WERKEN :	TYPE DE TRAVAUX :
Bouwheer : Maitre d'ouvrage : Prijs van de werken : Coût des travaux :	
Aannemer : Entrepreneur :	Naam/Nom : Adres/Adresse : Telefoon/Téléphone :
Logo aannemer Logo entrepreneur	
Verantwoordelijke bouwplaats - tel. : Responsable du chantier - tel. :	

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 16 juillet 1998 relatif à la coordination et à l'organisation des chantiers en voie publique en Région de Bruxelles-Capitale.

Le Ministre-Président,  
Ch. PICQUE  
Le Ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme,  
H. HASQUIN  
Le Secrétaire d'État aux Travaux publics,  
E. ANDRE

Annexe 6**Modèle de Fiche Cadastrale à compléter par le Concessionnaire « pilote » après achèvement des travaux.**

Voiries concernées :  
Date et références de l'autorisation :  
Date et références de l'accord mobilité :  
Identité, adresse et téléphone du concessionnaire pilote :  
Nom du responsable du chantier :  
Date d'achèvement des travaux :  
Liste des concessionnaires coordonnés :  
nom :  
adresse :  
références autorisation :  
date et références mobilité :

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 16 juillet 1998 relatif à la coordination et à l'organisation des chantiers en voie publique en Région de Bruxelles-Capitale.

Le Ministre-Président,  
Ch. PICQUE  
Le Ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme,  
H. HASQUIN  
Le Secrétaire d'Etat aux Travaux publics,  
E. ANDRE

## **6.4. Extrait de l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 JUIN 1999 arrêtant les Titres I à VII du Règlement régional d'urbanisme applicable à tout le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.**

### **TITRE III. - Chantiers**

#### *Table des matières*

CHAPITRE Ier : GENERALITES

CHAPITRE II : DISPOSITIONS APPLICABLES AUX CHANTIERS EN VOIE PUBLIQUE ET HORS VOIE PUBLIQUE

Section 1ère : Généralités

Section 2 : Aménagements

Section 3 : Protection de la circulation piétonne

Section 4 : Dépôts de matériaux

Section 5 : Véhicules et engins de chantier

CHAPITRE III : DISPOSITIONS MODIFICATIVES ET TRANSITOIRES

### **CHAPITRE 1er. - Généralités**

#### **Champ d'application**

**Article 1er.** Le présent titre s'applique aux chantiers de tous travaux, qui ne sont pas couverts par les règles prises en exécution de l'ordonnance du 5 mars 1998 relative à la coordination des chantiers en voie publique en Région de Bruxelles-Capitale, nécessitant ou non un permis d'urbanisme, un permis d'environnement ou une déclaration préalable, situés hors voie publique et en voie publique.

Le présent titre ne porte pas préjudice à l'adoption de mesures distinctes dans les conditions particulières d'exploitation afférentes au permis d'environnement ou aux déclarations prises en vertu de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement.

Un chantier de travaux arrêté depuis plus de douze mois est assimilé à un terrain non bâti tel que défini à l'article 14 du Règlement régional d'urbanisme relatif aux caractéristiques des constructions et de leurs abords.

#### **Définitions**

**Art. 2.** Au sens du présent règlement, on entend par :

1. chantier hors voie publique : les travaux exécutés hors de la voie publique empiétant, le cas échéant sur la voie publique mais n'étant pas couverts par les règles prises en exécution de l'ordonnance du 5 mars 1998 relative à la coordination des chantiers en voie publique en Région de Bruxelles-Capitale;
2. chantier en voie publique : les travaux exécutés sur la voie publique ou à ses équipements dans la mesure où ils ne sont pas couverts par les règles prises en exécution de l'ordonnance du 5 mars 1998 relative à la coordination des chantiers en voie publique en Région de Bruxelles-Capitale;
3. Voie publique : tout l'espace compris entre les alignements qui séparent les propriétés privées de la voirie; cet espace comprend notamment, la chaussée, les trottoirs, les accotements, les revers, les fossés, les berges et les talus;
4. couloir de contournement : le passage adjacent au chantier, destiné à la circulation piétonne;
6. maître d'ouvrage : celui qui fait exécuter les travaux;
7. gestionnaire de la voie publique : l'autorité dont relève l'espace où le chantier est effectué;
8. impétrants : les utilisateurs du sol ou du sous-sol de la voie publique et, notamment les intercommunales de distribution, les administrations publiques, les entreprises publiques autonomes et les sociétés privées;
9. permis d'environnement : le permis requis en vertu de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement;
10. zone habitée : les zones d'habitation à prédominance résidentielle, les zones vertes, les zones de haute valeur biologique, les zones de parc, les zones de cimetière et les zones forestières, les zones d'habitation, les zones mixtes, les zones de sport ou de loisir en plain air, les zones agricoles et les zones d'équipement d'intérêt collectif ou de service public telles que définies par le plan régional d'affectation du sol en vigueur;
11. emprise : limites matérielles du chantier, figurées par des cl"tures ou tout autre signe distinctif;
12. annexe : annexe 3 de l'arrêté du Gouvernement du 16 juillet 1998 relatif à la coordination et à l'organisation des chantiers en voie publique.

### **CHAPITRE II. - Dispositions applicables aux chantiers en voie publique et hors voie publique**

#### **Section 1ère. - Généralités**

##### **Gestion de chantier**

**Art. 3. § 1er.** Dans le but de garantir la tranquillité, la propreté, la salubrité, la sécurité aux abords du chantier et la qualité résidentielle des quartiers limitrophes :

- 1° le nettoyage des abords du chantier ainsi que celui des camions et engins de chantier est régulièrement assuré;
- 2° la circulation du charroi de chantier est organisée sur des itinéraires déterminés de commun accord entre le maître d'ouvrage, l'autorité gestionnaire de la voirie et, le cas échéant, les communes concernées par le charroi;
- 3° l'éclairage des abords du chantier et de la voie publique est assuré si les installations de chantier occultent un éclairage public existant;
- 4° les conditions de sécurité et de circulation de tous les usagers de la voie publique, spécialement les piétons et les cyclistes, aux abords du chantier sont assurées à tout moment.

§ 2. Lorsque le chantier est susceptible d'avoir des répercussions directes ou indirectes sur une ligne de transport en commun, le maître d'ouvrage prévient la société de transport concernées, au moins quinze jours avant l'ouverture du chantier, et se conforme aux recommandations qui lui seraient adressées par la société de transport concernée pour en atténuer l'effet éventuel.

### **Horaires de chantier**

#### **Art. 4.**

§ 1<sup>er</sup> A l'exception des travaux réalisés par des particuliers à leur propre habitation ou au terrain qui l'entoure, et dont les nuisances n'excèdent pas la mesure des inconvénients normaux du voisinage, ainsi que les chantiers sur des voies de chemin de fer, de métro et de tram, le travail sur le chantier ne peut avoir lieu du lundi au vendredi, samedis et jours fériés exclus, qu'entre :

- 1° 7 heures et 19 heures;
- 2° 7 heures et 16 heures, lorsque le battage des pieux, des palplanches et le concassage des débris ont lieu.

§ 2. A l'exception des chantiers soumis à permis d'environnement, le bourgmestre peut, pour autant que la tranquillité, la propreté, la salubrité ou la sécurité publique sont assurées, accorder des dérogations au § 1<sup>er</sup> pour :

- 1° les chantiers situés en dehors des zones habitées;
- 2° l'exécution de travaux ne générant pas de nuisances sonores;
- 3° l'exécution de travaux particuliers ne pouvant être interrompus pour des raisons techniques ou de sécurité.

§ 3. Toute demande de dérogation est adressée par le maître d'ouvrage par lettre recommandée au bourgmestre au moins sept jours ouvrables avant le début des travaux nécessitant l'octroi de la dérogation.

Le bourgmestre fixe la durée pendant laquelle la dérogation est accordée et l'assortit de conditions destinées à réduire les nuisances du chantier.

En cas d'absence de décision du bourgmestre dans les cinq jours ouvrables de l'introduction de la demande, les horaires applicables au chantier sont ceux prévus dans la demande de dérogation.

Une copie de la décision du bourgmestre ou, en cas d'absence de décision du bourgmestre, de la demande de dérogation est affichée par le maître d'ouvrage (suppression), le cas échéant, à côté de l'affiche relative au permis d'urbanisme visé à l'arrêté du 3 juillet 1992 relatif à l'affichage prescrit pour les actes et travaux autorisés en matière d'urbanisme.

### **Protection de la voie publique**

#### **Art. 5.**

§ 1. Le maître d'ouvrage est tenu de dresser, avec l'autorité gestionnaire de la voie publique concernée, un état des lieux contradictoire de début et de fin de chantier :

- 1° pour tout chantier en voie publique;
- 2° pour tout chantier hors voie publique lorsque celui-ci empiète sur la voie publique ou a une incidence négative sur son état;

Si le maître d'ouvrage renonce à l'établissement d'un état des lieux, l'état initial est jugé bon.

§ 2. L'état des lieux contradictoire de début de chantier, est réalisé au moins huit jours avant l'ouverture du chantier, et comprend :

- le nom, le prénom et la qualité des personnes physiques présentes lors de l'établissement de l'état des lieux;
- la date et l'heure de l'état des lieux;
- un plan figurant le périmètre concerné par l'état des lieux et décrivant l'état des trottoirs, des voies publiques, des réseaux d'égouttage, du mobilier urbain et des plantations adjacentes au chantier et renseignant les numéros et angles de prises de vue des photos éventuellement demandées par l'une des deux parties;
- les mentions sollicitées par l'une des parties;
- la signature, au bas de chaque page composant l'état des lieux, des personnes physiques visées au premier tiret.

§ 3. L'état des lieux contradictoire de fin de chantier est réalisé au plus tard quinze jours après l'achèvement du chantier, et comprend :

- une copie de l'état des lieux contradictoire de début de chantier;
- la date d'achèvement du chantier;
- l'identité du maître de l'ouvrage, du gestionnaire du chantier des entrepreneurs ayant éventuellement travaillé pour son compte et des gestionnaires de la voie publique.

§ 4. Tout au long de la durée du chantier :

- 1° le stockage des matériaux, les manoeuvres avec des véhicules ou engins de chantier, l'emplacement de baraquements sont interdits à proximité des arbres;

2° les racines, les troncs et les couronnes d'arbres de même que le mobilier urbain, l'éclairage public et les éléments de signalisation situés dans le périmètre du chantier ou à proximité de celui-ci sont protégés au moyen de matériaux adéquats;

3° le dégagement de poussières est réduit au minimum lors des travaux de démolition notamment par des bâches et par l'arrosage.

§ 5. Au terme du chantier, la voie publique ainsi que les plantations, le mobilier urbain, l'éclairage public et les éléments de signalisation y attenants sont remis en état par le maître d'ouvrage. La remise en état implique notamment la restauration ou le remplacement des plantations, du mobilier urbain, de l'éclairage public et des éléments de signalisation endommagés.

§ 6. Lorsque les conditions de desserte, de déplacement des usagers de la voie publique sont sensiblement modifiées par un chantier d'une durée supérieure à quinze jours, un imprimé bilingue d'information est distribué par le maître d'ouvrage avant l'ouverture du chantier dans les boîtes aux lettres des riverains affectés par ce dernier. L'imprimé précise notamment la raison et l'intérêt des travaux, leur ampleur, leur nature et leur durée, le nom, l'adresse et le numéro de téléphone des entreprises chargées des travaux/maître d'ouvrage.

## **Section 2. - Aménagements**

### **Installations de chantier destinées au personnel**

**Art. 6.** Sans préjudice des compétences de l'Etat fédéral en matière de protection des travailleurs, les installations de chantier sont maintenues en parfait état de propreté, nettoyées et repeintes à intervalles réguliers. Dans la mesure du possible, les installations d'un même chantier sont toutes de la même couleur.

Clôture

#### **Art. 7.**

§ 1<sup>er</sup>. Les chantiers d'une durée prévisible inférieure à 30 jours doivent être délimités par une clôture posée au sol répondant aux conditions définies à l'annexe.

§ 2. Les chantiers d'une durée prévisible supérieure ou égale à 30 jours doivent être délimités par une clôture réunissant les conditions suivantes :

- 1° être conforme aux prescriptions figurant à l'annexe;
- 2° être fixée dans le sol;
- 3° avoir une hauteur de minimum 2 mètres;
- 4° prévoir au moins une possibilité d'observation du chantier par le public;
- 5° être entretenue et maintenue en état de propreté et de sécurité permanent;
- 6° être munie d'une signalisation routière conforme et d'un éclairage suffisant des abords.

Les installations telles que taques, trappillons, bouches à clés, bouches d'incendie, doivent être accessibles en permanence.

## **Section 3. - Protection de la circulation piétonne**

### **Protection de la circulation piétonne**

#### **Art. 8.**

§ 1<sup>er</sup>. En cas de risque de chute de matériaux ou d'outils, la protection de la circulation piétonne est assurée par des éléments de résistance suffisante placés à minimum 2,20 mètres de hauteur.

§ 2. Les échafaudages situés sur la voie publique sont signalés par l'apposition de dispositifs d'éclairage ou de dispositifs autoréfléchissants rouges et blancs à chaque angle.

§ 3. Si la circulation des piétons est déviée sur le trottoir opposé, un marquage au sol et une signalisation adéquats sont mis en place pour assurer la traversée de la chaussée en toute sécurité. En fonction de la densité et de la vitesse du trafic, le marquage au sol est complété de feux de signalisation commandés par un bouton-poussoir.

### **Couloir de contournement**

**Art. 9.** Un couloir de contournement est mis en place avant l'ouverture du chantier lorsque ce dernier réduit la largeur du cheminement piétonnier, libre de tout obstacle, à moins de 1,5 mètre.

Le couloir de contournement doit :

- 1° être protégé d'éventuelles chutes de matériaux, d'objets ou d'outils par des éléments de résistance suffisante placés à minimum 2,20 mètres de hauteur;
- 2° avoir une largeur minimale de 1,50 mètre lorsque la largeur de la voie de circulation piétonne existante est ou dépasse 1,50 mètre;
- 3° avoir une largeur au moins égale à celle de la voie de circulation piétonne existante lorsque la largeur de celle-ci est de moins de 1,50 mètre;
- 4° être mis en place, soit au niveau du trottoir, soit au niveau de la chaussée; dans ce dernier cas, les accès sont raccordés au trottoir par un plan incliné;
- 5° être protégé de la circulation automobile par des barrières et une signalisation adéquate;
- 6° être équipé de revêtements de sol stables, antidérapants et propres;
- 7° être muni d'une signalisation routière adaptée au contexte urbain et d'un éclairage suffisant;
- 8° permettre l'accès des impétrants à leurs installations.

**Section 4. - Dépôt de matériaux****Interdiction du dépôt sur la voie publique**

**Art. 10.** Aucun dépôt de matériaux ne peut être établi sur la voie publique en dehors de l'enceinte du chantier sauf au moment des livraisons de matériaux.

Tout dépôt de matériaux est confiné dans l'espace qui lui est destiné par des équipements assurant la stabilité des matériaux stockés et évitant leur dispersion.

**Section 5. - Véhicules et engins de chantiers****Stationnement des véhicules nécessaires au déroulement du chantier**

**Art. 11.** L'autorité gestionnaire de la voirie détermine, si nécessaire, les zones de la voie publique qui peuvent être affectées au chargement, au déchargement et au stationnement des véhicules nécessaires au déroulement du chantier.

**Entretien**

**Art. 12.** Afin d'assurer la sécurité des abords du chantier et de réduire au minimum les émissions d'imbrûlés et le bruit, les véhicules et engins de chantier sont tenus en bon état par un contrôle et un entretien réguliers.

**Protection du sol**

**Art. 13.** Aucun entretien de véhicule ou d'engin n'est autorisé sur la voie publique, ou sur le chantier en dehors d'une zone aménagée de telle manière que le sol soit protégé.

**Nettoyage**

**Art. 14.** Avant sa sortie du chantier, chaque véhicule est nettoyé au jet d'eau pour enlever la boue, le mortier ou toute autre matière pouvant être projetée sur la voie publique.

**CHAPITRE III. - Dispositions modificatives et transitoires****Application dans le temps**

**Art. 15.** Sous préjudice de l'application de l'article 1, le présent titre ne s'applique ni aux chantiers de travaux existant au jour de son entrée en vigueur, ni aux chantiers de travaux consécutifs aux permis d'urbanisme délivrés plus de 6 mois avant son entrée en vigueur.

Il s'applique aux actes et travaux visés à l'article 1<sup>er</sup>, dispensés en raison de leur minime importance de l'obtention d'un permis d'urbanisme, dont l'exécution est entamée après le sixième mois qui suit son entrée en vigueur.

**Affichage**

**Art. 16.** Les annexes 1 et 2 de l'arrêté du 3 juillet 1992 relatif à l'affichage prescrit pour les actes et travaux autorisés en matière d'urbanisme sont complétées par les données qui suivent :

- les conditions de nettoyage du chantier;
- les horaires du chantier.