

Sécurité et circulation routières

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

**Arrêté du 6 décembre 2011 modifiant l'arrêté du 24 novembre 1967
relatif à la signalisation des routes et des autoroutes**

NOR : DEVS1032606A

La ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement et le ministre de l'intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration,

Vu la convention sur la signalisation routière signée à Vienne le 8 novembre 1968, publiée par le décret n° 81-796 du 4 août 1981, et ses amendements, publiés par le décret n° 2000-80 du 24 janvier 2000 ;

Vu l'accord européen signé à Genève le 1^{er} mai 1971 complétant la convention sur la signalisation routière ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968, publié par le décret n° 81-968 du 16 octobre 1981 ;

Vu le code de la route, et notamment ses articles L. 411-6, R. 110-2, R. 411-25 et R. 417-3 ;

Vu l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié relatif à la signalisation des routes et des autoroutes ;

Vu l'instruction interministérielle sur la signalisation routière du 13 août 1977 modifiée ;

Sur proposition du délégué à la sécurité et à la circulation routières,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. – L'arrêté du 24 novembre 1967 susvisé est modifié ainsi qu'il suit :

1^o L'article 1^{er} est ainsi rédigé :

« **Art. 1^{er}.** – Le présent arrêté définit la signalisation routière implantée sur les voies ouvertes à la circulation publique. Elle comprend :

- la signalisation par panneaux ;
- la signalisation par feux ;
- la signalisation par marquage des chaussées ;
- la signalisation par balisage ;
- la signalisation par bornage ;
- la signalisation par dispositifs de fermeture.

La nature des signaux, leurs conditions d'implantation, ainsi que toutes les règles se rapportant à l'établissement de la signalisation routière et autoroutière sont fixées dans une instruction interministérielle, composée de neuf parties, prise par arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre de l'intérieur. »

2^o L'article 2 est ainsi rédigé :

« **Art. 2.** – Les panneaux routiers dont les modèles figurent dans les tableaux ci-annexés sont de forme et de couleur différentes suivant la nature des indications qu'ils signifient. Selon le type de signalisation, une indication de même nature peut ne pas avoir exactement la même représentation.

Ces indications peuvent être portées à la connaissance des usagers par des panneaux correspondant à trois modes de signalisation :

- la signalisation permanente installée sur supports fixes ;
- la signalisation temporaire installée sur supports mobiles ;
- la signalisation dynamique affichée sur panneaux à messages variables installés sur supports fixes ou mobiles.

Les panneaux se divisent en quatre catégories :

1^o Les panneaux indiquant un danger ;

2^o Les panneaux comportant une prescription absolue ;

3° Les panneaux comportant une simple indication ou indiquant une direction ;

4° Les panneaux relatifs aux intersections et aux régimes de priorité.

Certains panneaux peuvent relever à la fois de plusieurs catégories.

La dimension des panneaux est fonction du type de routes sur lesquelles ils sont implantés. Une gamme supérieure à celle habituellement utilisée sur une même route peut être employée pour renforcer la perception d'un panneau. Une gamme de plus petite dimension peut être utilisée pour des raisons d'encombrement ou pour des panneaux devant être perçus par une catégorie d'usagers se déplaçant à une allure plus réduite. »

3° L'article 2-1 est modifié comme suit :

Dans la partie *Panonceaux de catégorie M4* :

Le premier alinéa est remplacé par les deux alinéas suivants :

« Lorsqu'il complète un panneau d'interdiction, un panonceau M4 indique que ce panneau s'applique à la seule catégorie d'usagers qu'il désigne par une silhouette, un symbole ou une inscription.

Lorsqu'il complète un panneau d'obligation ou d'indication, un panonceau M4 indique que la catégorie qu'il désigne est également autorisée à emprunter l'aménagement concerné. »

Les alinéas relatifs aux panonceaux M4k, M4l et M4m sont remplacés par les suivants :

« M4k qui désigne les véhicules transportant des marchandises explosives ou facilement inflammables, de nature et en quantité définies par l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit "arrêté TMD"), et signalés comme tels.

M4l qui désigne les véhicules transportant des marchandises de nature à polluer les eaux, de nature et en quantité définies par l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit "arrêté TMD"), et signalés comme tels.

M4m qui désigne les véhicules transportant des marchandises dangereuses définies par l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit "arrêté TMD") et signalés comme tels. »

Et l'alinéa relatif au panonceau M4z est supprimé.

Dans la partie *Panonceaux de catégorie M6*, l'alinéa relatif au panonceau M6c-ancien est supprimé.

Après les alinéas relatifs aux panonceaux M8, les alinéas relatifs aux panonceaux M9, M10 et M11 sont ainsi rédigés :

« Panonceaux d'indications diverses M9 :

Un panonceau M9 donne des indications complémentaires à celles données par le panneau qu'il complète. On distingue les différents types suivants :

M9a indiquant que le panneau auquel il est associé concerne une aire de danger aérien.

M9b indiquant qu'à sa traversée, la voie ferrée est électrifiée.

M9c portant l'inscription "Cédez le passage".

Ce panonceau est exclusivement employé avec le panneau AB3a.

M9d indiquant que le passage pour piétons est surélevé.

M9e indiquant que l'emplacement d'arrêt d'urgence est doté d'un poste d'appel d'urgence.

M9f indiquant que l'emplacement d'arrêt d'urgence est doté d'un poste d'appel d'urgence et d'un moyen de lutte contre l'incendie.

M9j1 indiquant, dans une descente, le risque de heurt de véhicules lents.

M9j2 indiquant, dans une montée, le risque de heurt de véhicules lents.

M9v1 et M9v2 indiquant que la prescription donnée par le panneau associé ne s'applique pas aux cyclistes.

M9z donnant des indications diverses par inscriptions.

Panonceaux d'identification M10 :

Un panonceau M10 est placé au-dessus de certains panneaux de signalisation d'indication ou de signalisation des services. On distingue les différents types suivants :

M10a indiquant le numéro d'une route ou d'une autoroute.

M10b indiquant le numéro d'un échangeur.

M10c1, M10c2 et M10c3 indiquant l'accès à une rocade.

M10z indiquant le nom propre d'un site ou de certains services.

Panonceaux signalant des dérogations ou des prescriptions M11 :

M11a signalant les dérogations aux prescriptions qui s'appliquent à une route à accès réglementé.

M11b1 indiquant la période durant laquelle la voie a le statut d'aire piétonne.

M11b2 signalant les prescriptions particulières qui s'appliquent dans l'aire piétonne.

M11c1 indiquant par la lettre qu'il porte, comprise entre B et E, la catégorie d'un tunnel définie en fonction des marchandises dangereuses autorisées à y circuler.

M11c2 indiquant par la lettre qu'il porte, comprise entre B et E, la catégorie d'un tunnel définie en fonction des marchandises dangereuses autorisées à y circuler et sa période d'application. »

4° A l'article 3-1, l'alinéa relatif au panneau AB25 est ainsi rédigé :

« Panneau AB25. Carrefour à sens giratoire. Ce panneau constitue la signalisation spécifique mentionnée à l'article R. 110-2 du code de la route. »

5° L'article 4 est modifié comme suit :

L'alinéa relatif au panneau B12a est supprimé et il est inséré après l'alinéa relatif au panneau B13 l'alinéa suivant :

« Panneau B13a. Accès interdit aux véhicules pesant sur un essieu plus que le nombre indiqué. »

Les alinéas relatifs aux panneaux B18a, B18b et B18c sont ainsi rédigés :

« Panneau B18a. Accès interdit aux véhicules transportant des marchandises explosives ou facilement inflammables, de nature et en quantité définies par l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit "arrêté TMD"), et signalés comme tels.

Panneau B18b. Accès interdit aux véhicules transportant des marchandises susceptibles de polluer les eaux, de nature et en quantité définies par l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit "arrêté TMD"), et signalés comme tels.

Panneau B18c. Accès interdit aux véhicules transportant des marchandises dangereuses définies par l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit "arrêté TMD"), et signalés comme tels. »

L'alinéa relatif au panneau B21f est supprimé.

Les alinéas relatifs aux panneaux B22a, B22b et B22c sont ainsi rédigés :

« Panneau B22a. Piste ou bande obligatoire pour les cycles sans side-car ou remorque et réservée aux cycles à deux ou trois roues.

Ce panneau indique également qu'il est interdit aux piétons et aux conducteurs des autres véhicules d'emprunter la piste ou bande cyclable ou de s'y arrêter. Le panneau M4d2 qui peut compléter le panneau indique que, par décision de l'autorité compétente, cet aménagement est accessible aux cyclomoteurs.

Panneau B22b. Chemin obligatoire pour piétons et réservée aux piétons.

Ce panneau indique également qu'il est interdit aux conducteurs de véhicules et aux cavaliers d'emprunter ce chemin ou de s'y arrêter.

Panneau B22c. Chemin obligatoire pour cavaliers et réservée aux cavaliers.

Ce panneau indique également qu'il est interdit aux conducteurs de véhicules et aux piétons d'emprunter ce chemin ou de s'y arrêter. »

L'alinéa relatif au panneau B27a est ainsi rédigé :

« Panneau B27a. Voie réservée aux véhicules des services réguliers de transport en commun.

Ce panneau indique qu'il est interdit aux piétons et aux conducteurs des autres véhicules d'emprunter la voie réservée ou de s'y arrêter. Le panneau M4d1 qui peut compléter le panneau indique que, par décision de l'autorité compétente, cette voie est accessible aux cycles. »

Les alinéas relatifs aux panneaux B6b3-ancien, B6b5-ancien, B50c-ancien et B50-ancien sont supprimés.

6° L'article 5 est remplacé par le suivant :

« Art. 5. – A. – *Signalisation d'indication.*

Les panneaux d'indication de type C donnent des informations utiles pour la conduite des véhicules. Ils sont les suivants :

Panneau C1a. Lieu aménagé pour le stationnement.

Panneau C1b. Lieu aménagé pour le stationnement gratuit à durée limitée avec contrôle par disque.

Panneau C1c. Lieu aménagé pour le stationnement payant.

Panneau C3. Risque d'incendie.

Panneau C4a. Vitesse conseillée. Ce panneau indique la vitesse à laquelle il est conseillé de circuler si les circonstances le permettent et si l'utilisateur n'est pas tenu de respecter une vitesse inférieure spécifique à la catégorie de véhicule qu'il conduit. En toutes circonstances, l'utilisateur doit rester maître de sa vitesse, conformément à l'article R. 413-17 du code de la route.

Panneau C4b. Fin de vitesse conseillée.

Panneau C5. Station de taxis. L'arrêt et le stationnement y sont réservés aux taxis en service ; le marquage approprié signale l'étendue de cette réservation.

Panneau C6. Arrêt d'autobus. L'arrêt et le stationnement des autres véhicules sont interdits sur une étendue signalée par le marquage approprié.

Panneau C8. Emplacement d'arrêt d'urgence. L'emplacement constitué par un aménagement ponctuel de l'accotement est réservé aux arrêts d'urgence.

Panneau C12. Circulation à sens unique.

Panneau C13a. Impasse.

Panneau C13b. Présignalisation d'une impasse.

Panneau C13c. Impasse comportant une issue pour les piétons.

Panneau C13d. Impasse comportant une issue pour les piétons et les cyclistes.

Panneau C14. Présignalisation de la praticabilité d'une section de route.

Ce panneau signale qu'une section de route est ouverte ou fermée à la circulation publique. En cas d'ouverture, il précise, le cas échéant, les conditions particulières d'équipement auxquelles sont soumis les véhicules en circulation.

Il comporte le nom du point de passage ou du lieu à atteindre et trois registres variables :

- le registre supérieur comportant l'inscription : "ouvert" sur fond vert ou "fermé" sur fond rouge ;
- les deux autres registres à fond blanc comportant, le cas échéant, les limites de la section de route concernée et des indications complémentaires ou prescriptions relatives à l'équipement des véhicules.

Lorsque l'inscription "ouvert" est affichée, l'utilisateur peut s'engager à condition de respecter les prescriptions complémentaires éventuelles relatives à l'équipement du véhicule, signalées par l'encart d'un panneau B26 : "chaînes à neige obligatoires sur au moins deux roues motrices". Lorsque les pneus à neige sont admis, l'inscription "pneus neige admis" figure à côté du panneau B26 en encart.

Lorsque l'inscription "fermé" est affichée, l'utilisateur ne doit pas s'engager. Le cas échéant, il peut s'engager sur la section de route limitée par la mention portée sur le premier registre à fond blanc, à condition de respecter les prescriptions complémentaires éventuelles relatives à l'équipement du véhicule, portées sur le deuxième registre à fond blanc.

Panneau C18. Priorité par rapport à la circulation venant en sens inverse.

Panneau C20a. Passage pour piétons.

Panneau C20c. Traversée de voies de tramways.

Panneau C23. Stationnement réglementé pour les caravanes et les autocaravanes.

Panneau C24a. Conditions particulières de circulation par voie sur la route suivie.

Les panneaux C24a indiquent les conditions particulières de circulation telles que le nombre de voies, le sens de circulation par voie, ou des indications concernant une ou plusieurs voies de la chaussée. Ces indications intègrent, le cas échéant, l'encart d'un panneau de danger ou de prescription qui n'a pas valeur de prescription en lui-même.

Lorsque ces panneaux sont complétés par une flèche verticale dont la pointe est dirigée vers le bas, les indications qu'ils donnent ne sont valables que pour la voie qu'ils surplombent.

Panneau C24b. Voies affectées.

Les panneaux C24b indiquent les voies affectées à l'approche d'une intersection.

Panneau C24c. Conditions particulières de circulation sur la route ou la voie embranchée.

Les panneaux C24c indiquent les conditions particulières de circulation telles que le nombre de voies, le sens de circulation par voie ou des indications concernant une ou plusieurs voies de la chaussée embranchée. Ces indications intègrent, le cas échéant, l'encart d'un panneau de danger ou de prescription qui n'a pas valeur de prescription en lui-même. Les voies successivement rencontrées sont figurées de bas en haut.

Panneau C25a. Indication aux frontières des limites de vitesse sur le territoire français.

Panneau C25b. Rappel des limites de vitesse sur autoroute.

Panneau C26a. Voie de détresse à droite.

Panneau C26b. Voie de détresse à gauche.

Panneau C27. Surélévation de chaussée.

Panneau C28. Réduction du nombre de voies sur une route à chaussées séparées ou sur un créneau de dépassement à chaussées séparées.

Panneau C29a. Présignalisation d'un créneau de dépassement ou d'une section de route à chaussées séparées.

Panneau C29b. Créneau de dépassement à trois voies affectées "deux voies dans un sens et une voie dans l'autre".

Panneau C29c. Section de route à trois voies affectées "une voie dans un sens et deux voies dans l'autre".

Panneau C30. Fin d'un créneau de dépassement à trois voies affectées.

Panneau C50. Indications diverses.

Panneau C51a. Présignalisation du début d'une section à vitesse régulée.

Panneau C51b. Fin de section à vitesse régulée.
Panneau C62. Présignalisation d'une borne de retrait de ticket de péage.
Panneau C64a. Paiement auprès d'un péagiste.
Panneau C64b. Paiement automatique par carte bancaire ou accréditive.
Panneau C64c1. Paiement automatique par pièces de monnaie.
Panneau C64c2. Paiement automatique par pièces et billets.
Panneau C64d. Paiement automatique par abonnement "télépéage".
Panneau C107. Route à accès réglementé.

Ce panneau annonce le début d'une section de route autre qu'une autoroute, réservée à la circulation automobile sur laquelle les règles de circulation sont les mêmes que celles prescrites aux articles R. 412-8, R. 417-10, R. 421-2 (à l'exception de 9°), R. 421-4 à R. 421-7, R. 432-1, R. 432-3, R. 432-5, R. 432-7 et R. 433-4 (1°) du code de la route et sur laquelle, sauf indication contraire, la vitesse maximale des véhicules est fixée à 110 km/h.

Les dérogations aux prescriptions énoncées ci-dessus sont portées à la connaissance des usagers par une signalisation appropriée.

Panneau C108. Fin de route à accès réglementé. Ce panneau indique la fin des prescriptions correspondantes.

Panneau C111. Entrée d'un tunnel. Ce panneau indique l'entrée d'un tunnel où il est interdit de faire demi-tour, de s'arrêter et de stationner en dehors des emplacements d'arrêt d'urgence prévus à cet effet en application de l'article R. 417-10 du code de la route et où l'allumage des feux de croisement est obligatoire.

Panneau C112. Sortie de tunnel. Ce panneau indique également la fin des prescriptions édictées par le panneau C111.

Panneau C113. Piste ou bande cyclable conseillée et réservée aux cycles à deux ou trois roues. Ce panneau indique que l'accès à une piste ou à une bande cyclable est conseillé et réservé aux cycles à deux ou trois roues et indique aux piétons et aux conducteurs des autres véhicules qu'ils n'ont pas le droit d'emprunter cet aménagement ni de s'y arrêter. Le panneau M4d2 qui peut compléter le panneau indique que, par décision de l'autorité compétente, cet aménagement est accessible aux cyclomoteurs.

Panneau C114. Fin d'une piste ou d'une bande cyclable conseillée et réservée aux cycles à deux ou trois roues. Ce panneau indique la fin de la réglementation édictée par le panneau C113.

Panneau C115. Voie verte. Cette voie est réservée à la circulation des piétons et des véhicules non motorisés. Le panneau M4y qui peut compléter le panneau indique que l'autorité compétente n'y a pas interdit la circulation des cavaliers.

Panneau C116. Fin de voie verte.

Panneaux C117-b21b, C117-b21c1, C117-b21c2, C117-b21d1, C117-b21d2 et C117-b21e. Présignalisation d'une section de route comportant un tunnel dont l'accès est interdit à certains véhicules transportant des marchandises dangereuses. Ce panneau indique aux conducteurs de ces véhicules la ou les directions conseillées au prochain carrefour. Il est obligatoirement complété par un panneau M11c indiquant la catégorie du tunnel.

Panneau C207. Début d'une section d'autoroute. Ce panneau annonce le début de l'application des règles particulières de circulation sur autoroute.

Panneau C208. Fin d'une section d'autoroute. Ce panneau annonce la fin de l'application des règles particulières de circulation sur autoroute.

Les panneaux de type C sont de forme carrée ; font exception les panneaux C3, C14, C25a, C25b et C117 qui sont de forme rectangulaire.

Les panneaux de type C sont à fond bleu avec un listel blanc. Les pictogrammes et les inscriptions sont de couleur blanche. Font exception :

- le panneau C3 qui est à fond blanc avec une bordure rouge, un listel blanc et un pictogramme polychrome ;
- les panneaux C4b, C108, C112, C114, C116, et C208 qui sont traversés par une barre oblique de couleur rouge ;
- les panneaux C13, C18, C25a, C25b, C26a et C26b dont un élément du pictogramme est de couleur rouge ;
- le panneau C14 qui comporte un registre vert ou rouge et deux registres blancs ;
- les panneaux C20a, C20c, C25a, C25b, C27 et C64c1 dont un élément du pictogramme est de couleur noire ;
- les panneaux C24a dont un élément du décor peut, le cas échéant, être un encart d'un panneau de type A ou B ou C ;
- le panneau C64d dont le pictogramme est orange sur fond noir encadré de bleu ;

- les panneaux C115 et C116 dont un élément du pictogramme est de couleur verte ;
- le panneau C117 qui est à fond blanc et dont l'élément supérieur du décor est un encart d'une partie du panneau B18c et l'élément inférieur un encart d'un panneau B21b, B21c1, B21c2, B21d1, B21d2 ou B21e.

B. – *Signalisation des services.*

Les panneaux d'indication de type CE donnent des informations sur les services utiles à l'utilisateur, et, le cas échéant, sur la présence ou la proximité des installations correspondantes. Ils sont les suivants :

- Panneau CE1. Poste de secours.
- Panneau CE2a. Poste d'appel d'urgence.
- Panneau CE2b. Cabine téléphonique publique.
- Panneau CE3a. Informations relatives aux services ou activités touristiques.
- Panneau CE3b. Panneau d'information service faisant partie du relais d'information service.
- Panneau CE4a. Terrain de camping pour tentes.
- Panneau CE4b. Terrain de camping pour caravanes et autocaravanes.
- Panneau CE4c. Terrain de camping pour tentes, caravanes et autocaravanes.
- Panneau CE5a. Auberge de jeunesse.
- Panneau CE5b. Chambre d'hôtes ou gîte.
- Panneau CE6a. Point de départ d'un itinéraire pédestre.
- Panneau CE6b. Point de départ d'un circuit de ski de fond.
- Panneau CE7. Emplacement pour pique-nique.
- Panneau CE8. Gare auto/train.
- Panneau CE9. Parc de stationnement sous vidéosurveillance.
- Panneau CE10. Embarcadère.
- Panneau CE12. Toilettes ouvertes au public.
- Panneau CE14. Installations accessibles aux personnes handicapées à mobilité réduite.
- Panneau CE15a. Poste de distribution de carburant ouvert 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24.
- Panneau CE15c. Poste de distribution de carburant ouvert 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24 assurant le ravitaillement en gaz de pétrole liquéfié (GPL).
- Panneau CE15e. Marque du poste de distribution de carburant ouvert 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24.
- Panneau CE15f. Marque du poste de distribution de carburant ouvert 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24 assurant également le ravitaillement en gaz de pétrole liquéfié (GPL).
- Panneau CE16. Restaurant ouvert 7 jours sur 7.
- Panneau CE17. Hôtel ou motel ouvert 7 jours sur 7.
- Panneau CE18. Débit de boissons ou établissement proposant des collations sommaires ouvert 7 jours sur 7.
- Panneau CE19. Emplacement de mise à l'eau d'embarcations légères.
- Panneau CE20a. Gare de téléphérique.
- Panneau CE20b. Point de départ d'un télésiège ou d'une télécabine.
- Panneau CE21. Point de vue.
- Panneau CE22. Fréquence d'émission d'une station de radiodiffusion dédiée aux informations sur la circulation routière et l'état des routes.
- Panneau CE23. Jeux d'enfants.
- Panneau CE24. Station de vidange pour caravanes, autocaravanes et cars.
- Panneau CE25. Distributeur de billets de banque.
- Panneau CE26. Station de gonflage, hors station-service, dont l'usage est gratuit.
- Panneau CE27. Point de détente.
- Panneau CE28. Poste de dépannage.
- Panneau CE29. Moyen de lutte contre l'incendie.
- Panneau CE30a. Issue de secours vers la droite.
- Panneau CE30b. Issue de secours vers la gauche.
- Panneau CE50. Installations ou services divers.

Les panneaux de type CE sont de forme carrée. Fait exception le panneau CE3b, qui est de forme rectangulaire et peut comporter plusieurs faces.

Les panneaux de type CE sont à fond blanc, avec une bordure bleue, elle-même entourée d'un listel blanc. Les pictogrammes et inscriptions sont noirs. Font exception :

- le panneau CE1, dont le pictogramme est rouge ;

- le panneau CE3b, dont plusieurs faces peuvent être polychromes ;
- le panneau CE29, dont le pictogramme est rouge ;
- les panneaux CE30a et CE30b, dont le fond est vert avec listel et pictogramme blancs. »

7° Après l'article 5, il est inséré les articles 5-1 à 5-12 ainsi rédigés :

Art. 5-1. – La signalisation de direction est utilisée pour orienter les usagers de la route en fonction de l'itinéraire ou de la destination qu'ils se sont fixés.

Elle est établie conformément à un schéma directeur qui a pour but de sélectionner les indications à mettre en place sur les panneaux afin de ne pas dépasser le nombre de mentions lisibles par un usager en situation de conduite et de garantir la continuité de ces mentions.

Le schéma directeur national est constitué par la liste des agglomérations et autres pôles générateurs de trafic, appelés "pôles verts", et les itinéraires, appelés "liaisons vertes", définis pour relier entre eux ces pôles. Il est approuvé par le ministre chargé des transports et complété par des schémas directeurs départementaux et d'agglomération pour les liaisons locales.

Pour concrétiser sur le terrain le schéma directeur de signalisation de direction, il est établi un projet de définition qui permet de préciser la composition (message et graphisme), le dimensionnement et l'implantation des panneaux afin qu'ils soient visibles et lisibles dans des conditions normales de circulation.

Un schéma directeur d'itinéraire peut également être établi par le maître d'ouvrage d'un itinéraire cyclable.

Art. 5-2. – Les couleurs de fond utilisées en signalisation de direction sont les suivantes :

- le BLEU : il est utilisé sur le domaine autoroutier, pour toutes les mentions de filante desservies par l'autoroute et sur le domaine routier, pour les panneaux de rabattement vers l'autoroute ;
- le VERT : il est utilisé sur le domaine routier, sur les rocades et sur les autoroutes (pour les mentions de sortie), pour la signalisation des pôles verts sur les itinéraires qui ont été définis pour les relier entre eux ;
- le BLANC : il est utilisé dans les autres cas ;
- le JAUNE : il est utilisé pour des indications de direction à caractère temporaire dans le cadre de mesures d'exploitation (entretien ou gestion de trafic).

Art. 5-3. – A. – *Panneaux de position de type D20.*

Ils indiquent la direction à suivre et sont placés dans le carrefour de telle manière que la manœuvre éventuelle soit effectuée devant le panneau. Ils sont les suivants :

Panneau D21a. Indication d'une direction comportant une indication de distance.

Panneau D21b. Indication d'une direction sans indication de distance.

Panneau D29a. Indication d'une direction de lieux-dits et fermes comportant une indication de distance.

Panneau D29b. Indication d'une direction de lieux-dits et fermes sans indication de distance.

Les panneaux de type D20 comportent les mentions desservies.

Les panneaux D21a et D21b sont de forme rectangulaire terminée en pointe de flèche. Ils peuvent être à fond bleu, vert, blanc ou jaune. Le listel est blanc, si le fond est bleu ou vert, et noir si le fond est blanc ou jaune. Ils peuvent être surmontés d'un cartouche de type E40 indiquant la nature et le numéro de la route concernée.

Les panneaux D29a et D29b sont de forme rectangulaire et à fond blanc. Ils comportent une pointe de flèche dessinée sur fond noir.

B. – *Panneaux de signalisation avancée de type D30.*

Ils signalent l'endroit où l'usager doit commencer sa manœuvre pour s'orienter vers la direction indiquée par une flèche oblique orientée vers le bas.

Les panneaux de type D30 sont composés d'un ou plusieurs registres rectangulaires superposés. Ils sont les suivants :

Panneau D31d. Indication d'une sortie numérotée.

Panneau D31e. Indication d'une sortie non numérotée.

Panneau D31f. Indication d'une bifurcation autoroutière.

Panneau D32a. Indication d'une aire sur route.

Panneau D32b. Indication d'une aire sur autoroute.

Le registre supérieur des panneaux D31d et D31e est à fond blanc.

Le registre supérieur du panneau D31f est à fond bleu. Il est complété par un ou plusieurs registres à fond bleu.

Le registre supérieur des panneaux D31 intègre une flèche oblique orientée vers le bas et peut comporter :

- le symbole SE2b ou SE2c d'identification de l'échangeur desservi pour le panneau D31d ;
- l'encart d'un cartouche de type E40. Le panneau D31d peut être surmonté de plusieurs cartouches de type E40.

Le ou les autres registres comportent les mentions des pôles desservis.

Les panneaux D31d et D31e utilisés en sortie d'une rocade peuvent, si la sortie est dénommée, être surmontés d'un registre à fond blanc comportant cette dénomination.

Le panneau D32a est composé d'un registre rectangulaire à fond blanc. Le panneau D32b est composé d'un registre rectangulaire à fond bleu.

Les panneaux de type D32 comportent une flèche oblique et la mention "aire de..." complétée par le nom de l'aire concernée.

C. – *Panneaux de signalisation avancée d'affectation de voie de type Da30.*

Ils indiquent à l'usager passant sous le panneau qu'il se trouve sur la voie correspondant à la direction suivie.

Panneaux avec flèche d'affectation de voies verticale orientée vers le bas :

Panneau Da31a. Indication d'une affectation de voies de sortie numérotée.

Panneau Da31b. Indication d'une affectation de voies de sortie non numérotée.

Panneau Da31c. Indication d'une affectation de voies de bifurcation autoroutière.

Panneaux avec flèche d'affectation de voies coudée :

Panneau Da31d. Indication d'une affectation de voies de sortie numérotée.

Panneau Da31e. Indication d'une affectation de voies de sortie non numérotée.

Panneau Da31f. Indication d'une affectation de voies de bifurcation autoroutière.

Panneaux de signalisation d'entrée d'aires de service ou de repos :

Panneau Da32a. Indication d'une affectation de voies d'aire sur route.

Panneau Da32b. Indication d'une affectation de voies d'aire sur autoroute.

Les panneaux de type Da31 sont composés d'un ou de plusieurs registres rectangulaires superposés. Le registre inférieur peut comporter :

- une ou plusieurs flèches d'affectation de voies verticales et certaines mentions desservies pour les panneaux Da31a, Da31b et Da31c ;
- une ou plusieurs flèches d'affectation de voies coudées et certaines mentions desservies pour les panneaux Da31d, Da31e et Da31f ;
- le symbole SE2b ou SE2c d'identification de l'échangeur desservi pour les panneaux Da31a et Da31d.

Les autres registres comportent les mentions des pôles desservis.

Le registre inférieur des panneaux Da31a, Da31b, Da31d et Da31e est à fond blanc.

Le registre inférieur des panneaux Da31c et Da31f est à fond bleu.

L'ensemble est surmonté d'un cartouche de type E40 indiquant la nature et le numéro de la route pour les panneaux Da31b, Da31c, Da31e et Da31f.

Les panneaux Da31 sont surmontés, le cas échéant, d'un ou plusieurs cartouches de type E40.

Les panneaux Da31a, Da31b, Da31d et Da31e utilisés en sortie d'une rocade peuvent, si la sortie est dénommée, être complétés d'un registre à fond blanc, placé immédiatement au-dessus du registre comportant la ou les flèches d'affectation.

Le panneau Da32a est composé d'un registre rectangulaire à fond blanc. Le panneau Da32b est composé d'un registre rectangulaire à fond bleu.

Les panneaux de type Da32 comportent la mention "aire de...", complétée par le nom de l'aire concernée et une flèche d'affectation de voies.

D. – *Panneaux de présignalisation de type D40.*

Ils annoncent les directions desservies à la prochaine bifurcation, au prochain échangeur ou au prochain carrefour.

Panneau D41a. Présignalisation de sortie numérotée.

Panneau D41b. Présignalisation de sortie non numérotée.

Panneau D41c. Présignalisation de bifurcation autoroutière.

Panneau D42a. Présignalisation diagrammatique de carrefour complexe.

Panneau D42b. Présignalisation diagrammatique de carrefour à sens giratoire.

Panneau D43. Présignalisation courante de carrefour.

Panneau D44 : Signalisation avancée d'un village étape.

Panneau D45 : Présignalisation à 20 kilomètres environ d'un village étape.

Panneau D46a : Présignalisation d'une aire annexe sur autoroute.

Panneau D46b : Présignalisation d'une aire annexe sur route à chaussées séparées.

Panneau D47a : Présignalisation du début d'une section routière ou autoroutière à péage. L'utilisateur ne désirant pas s'engager sur la section routière ou autoroutière à péage peut changer de direction à l'intersection suivante.

Panneau D47b : Présignalisation d'une gare de péage permettant le retrait d'un ticket de péage ou le paiement du péage.

Panneau D47c : Présignalisation du paiement du péage.

Les panneaux D41 sont composés de plusieurs registres rectangulaires superposés. Le registre supérieur peut comporter :

- une indication de distance ;
- le symbole SE2b ou SE2c d'identification de l'échangeur desservi pour le panneau D41a ;
- l'encart d'un cartouche de type E40 pour les panneaux D41b et D41c.

Les autres registres comportent les mentions des pôles desservis.

Le registre supérieur des panneaux D41a et D41b est à fond blanc.

Le registre supérieur des panneaux D41c est à fond bleu. Il est complété par un ou plusieurs registres à fond bleu.

Les panneaux D41a et D41b utilisés en sortie d'une rocade peuvent, si la sortie est dénommée, être surmontés d'un registre à fond blanc comportant cette dénomination.

Les panneaux D42 sont rectangulaires, exceptionnellement carrés, à fond blanc. Ils comportent, outre le schéma du carrefour, la distance d'implantation du panneau par rapport au carrefour. Certaines mentions peuvent être signalées dans des encarts bleus, verts, jaunes ou blancs à listel vert pour les itinéraires cyclables.

Le panneau D42a représente le carrefour de manière simplifiée. Les branches sortantes sont terminées par une tête de flèche et sont complétées par la ou les mentions desservies.

Le panneau D42b comporte un schéma simplifié du carrefour à sens giratoire symbolisé par un anneau d'où partent autant de branches qu'il y a de routes sortant du carrefour. Chacune des branches sortantes, terminée par une tête de flèche, est complétée par la ou les mentions desservies.

Le panneau D43 est rectangulaire, à fond bleu, vert ou blanc. Il comporte la ou les mentions desservies et une flèche orientée vers la direction concernée.

Le panneau D44, qui comporte deux registres rectangulaires superposés, est composé comme un panneau D41a pour le registre supérieur. Le second registre comporte en première ligne le nom du village étape et en seconde ligne l'idéogramme ID28 suivi de la mention : "village étape". Sous ce panneau sont placés trois ou six panneaux CE pour indiquer les services obligatoires présents dans le village étape.

Le panneau D45 est composé de deux registres rectangulaires superposés surmontés par un cartouche E42 et sous lesquels sont placés trois panneaux CE indiquant les services obligatoires principaux présents dans le village étape. Le premier registre comporte en première ligne le nom du village étape et en seconde ligne l'idéogramme ID28 suivi de la mention : "village étape". Le second registre indique en kilomètres la distance au village étape.

Les panneaux D46 et D47 sont rectangulaires à fond bleu ou blanc, la couleur bleu étant utilisée uniquement sur les voiries à statut autoroutier. Ils sont composés de deux registres et peuvent être complétés par des panneaux C ou CE.

E. – *Panneaux de présignalisation d'affectation de voies de type Da40.*

Ils matérialisent l'endroit où l'utilisateur doit effectuer son choix pour emprunter la ou les voies qui le concernent.

Panneaux avec flèche d'affectation de voies verticale :

Panneau Da41a. Présignalisation d'affectation de voies de sortie numérotée.

Panneau Da41b. Présignalisation d'affectation de voies de sortie non numérotée.

Panneau Da41c. Présignalisation d'affectation de voies de bifurcation autoroutière.

Panneaux avec flèche d'affectation de voies coudée :

Panneau Da41d. Présignalisation d'affectation de voies de sortie numérotée.

Panneau Da41e. Présignalisation d'affectation de voies de sortie non numérotée.

Panneau Da41f. Présignalisation d'affectation de voies de bifurcation autoroutière.

Les panneaux de type Da40 sont composés d'un ou de plusieurs registres rectangulaires superposés. Le registre inférieur comporte :

- une indication de distance ;
- une ou plusieurs flèches d'affectation de voies verticales et certaines mentions desservies pour les panneaux Da41a, Da41b et Da41c ;
- une ou plusieurs flèches d'affectation de voies coudées et certaines mentions desservies pour les panneaux Da41d, Da41e et Da41f ;

– le symbole SE2b ou SE2c d'identification de l'échangeur desservi pour les panneaux Da41a et Da41d.

Les autres registres comportent les mentions des pôles desservis.

Le registre inférieur des panneaux Da41a, Da41b, Da41d et Da41e est à fond blanc.

Le registre inférieur des panneaux Da41c et Da41f est à fond bleu.

Les panneaux de type Da40 sont surmontés d'un cartouche de type E40 indiquant la nature et le numéro de la route, à l'exception du panneau Da41d.

Les panneaux Da41a, Da41b, Da41d et Da41e utilisés en sortie d'une rocade peuvent, si la sortie est dénommée, être complétés d'un registre à fond blanc, placé immédiatement au-dessus du registre comportant la ou les flèches d'affectation.

F. – *Panneaux d'avertissement de type D50.*

Ils sont destinés à alerter l'usager de la proximité d'un échangeur ou d'une bifurcation autoroutière.

Panneau D51c. Avertissement de sortie simple.

Panneau D51cr. Avertissement de sortie simple donnant également accès à une aire de service ou de repos.

Panneau D51d. Avertissement de sorties rapprochées.

Panneau D51dr. Avertissement de sorties rapprochées dont l'une donne accès à une aire de service ou de repos.

Panneau D52a. Avertissement de bifurcation entre deux autoroutes.

Panneau D52b. Avertissement de bifurcation entre deux routes à chaussées séparées.

Panneau D52c. Avertissement de bifurcation autoroutière et de sorties rapprochées.

Les panneaux de type D50 sont composés de deux registres rectangulaires superposés à fond blanc, à l'exception des panneaux D52a et D52c dont les registres sont à fond bleu.

Le registre supérieur des panneaux D51c comporte un schéma simplifié de l'embranchement. La branche de sortie, terminée en pointe de flèche, est complétée par le symbole d'échangeur SE2b ou SE2c.

Le panneau D51c utilisé en sortie d'une rocade peut, si la sortie est dénommée, être surmonté d'un registre à fond blanc comportant cette dénomination. Le registre inférieur indique la distance de la sortie.

Le registre supérieur des panneaux D51cr comporte un schéma simplifié de l'embranchement. La branche de sortie, terminée en pointe de flèche, est complétée par le symbole d'échangeur SE2b ou SE2c et par un encart bleu comportant la mention "aire de" complétée du nom de l'aire. Le registre inférieur indique la distance de la sortie.

Le registre supérieur des panneaux D51d comporte un schéma simplifié des deux embranchements. Chacune des branches de sortie, terminée en pointe de flèche, est complétée par le symbole d'échangeur SE2b ou SE2c. Le registre inférieur indique la distance de la première sortie.

Le registre supérieur des panneaux D51dr comporte un schéma simplifié des deux embranchements. Chacune des branches de sortie, terminée en pointe de flèche, est complétée par le symbole d'échangeur SE2b ou SE2c et par un encart bleu comportant la mention "aire de" complétée du nom de l'aire. Le registre inférieur indique la distance de la première sortie.

Le registre supérieur des panneaux D52a et D52b représente l'embranchement de manière simplifiée.

Pour le panneau D52a, chacune des deux branches autoroutières, terminée en pointe de flèche, est complétée par un encart du cartouche E42 et par la ou les mentions caractérisant la direction.

Pour le panneau D52b, chacune des deux branches routières, terminée en pointe de flèche, est complétée par un encart du cartouche E42, E43 ou E44 et par la ou les mentions caractérisant la direction dans un encart bleu ou vert.

Un ou plusieurs encarts du cartouche E41 peuvent compléter, le cas échéant, le registre supérieur des panneaux D52. Le registre inférieur indique la distance de la bifurcation.

Le registre supérieur des panneaux D52c représente les embranchements de manière simplifiée. Les branches sont terminées en pointe de flèche. Chacune des deux branches est complétée un encart du cartouche E42 et par la ou les mentions caractérisant la direction. La branche de sortie est complétée par le symbole d'échangeur SE2b ou SE2c. Un ou plusieurs encarts du cartouche E41 peuvent compléter, le cas échéant, le registre supérieur. Le registre inférieur indique la distance du premier embranchement.

Si la continuité d'une rocade s'effectue par l'une des branches, la direction concernée peut comporter le symbole SU4 complétant éventuellement la dénomination de la rocade.

G. – *Panneaux d'avertissement avec affectation de voies de type Da50.*

Ils sont destinés à alerter l'usager de l'affectation des voies à proximité d'une bifurcation ou d'un échangeur.

Panneau Da51b. Avertissement de sortie avec affectation de voies.

Panneau Da51br. Avertissement de sortie donnant également accès à une aire de service ou de repos, avec affectation de voie.

Panneau Da52a. Avertissement de bifurcation avec affectation de voies entre deux autoroutes.

Panneau Da52b. Avertissement de bifurcation avec affectation de voies entre deux routes à chaussées séparées.

Les panneaux de type Da50 sont composés de deux registres rectangulaires superposés à fond blanc, à l'exception du panneau Da52a, dont les registres sont à fond bleu.

Le registre supérieur des panneaux Da51b et Da52b comporte un schéma simplifié de l'embranchement. La voie de sortie affectée est représentée par un trait séparé terminé en pointe de flèche et complété par le symbole d'échangeur SE2b ou SE2c. Le registre inférieur indique la distance de la sortie. Les panneaux Da51b et Da52b utilisés en sortie d'une rocade peuvent, si la sortie est dénommée, être surmontés d'un registre à fond blanc comportant cette dénomination.

Le registre supérieur du panneau Da51br comporte un schéma simplifié de l'embranchement. La voie de sortie affectée est représentée par un trait séparé terminé en pointe de flèche et complété par le symbole d'échangeur SE2b ou SE2c et par un encart bleu comportant la mention "aire de" complétée du nom de l'aire. Le registre inférieur indique la distance de la sortie.

Le registre supérieur des panneaux Da52a et Da52b représente l'embranchement de manière simplifiée. La voie affectée est représentée par un trait séparé.

Pour le panneau Da52a, chacune des deux branches, terminée en pointe de flèche, est complétée par l'encart d'un cartouche E42 et par la ou les mentions caractérisant la direction.

Pour le panneau Da52b, chacune des deux branches, terminée en pointe de flèche, est complétée par l'encart d'un cartouche E42 ou E43 et par la ou les mentions caractérisant la direction dans un encart bleu et vert.

Un ou plusieurs encarts du cartouche E41 peuvent compléter, le cas échéant, le registre supérieur des panneaux D52. Le registre inférieur indique la distance de la bifurcation.

Si la continuité d'une rocade s'effectue par l'une des branches, la direction concernée peut comporter le symbole SU4 complétant éventuellement la dénomination de la rocade.

H. – *Panneaux de confirmation de type D60.*

Ils confirment les mentions desservies par la route sur laquelle ils sont implantés.

Panneau D61a. Confirmation courante sur route.

Panneau D61b. Confirmation courante sur autoroute.

Panneau D62a. Confirmation de filante sur route à chaussées séparées.

Panneau D62b. Confirmation de filante sur autoroute.

Panneau D62c. Confirmation de filante avec flèche d'affectation de voies verticale, sur autoroute.

Panneau D62d. Confirmation de filante avec flèche d'affectation de voies coudée, sur autoroute.

Panneau D63c. Confirmation de la prochaine sortie.

Panneau D63d. Annonce de la prochaine bifurcation autoroutière.

Panneau D69a. Fin d'itinéraire "S".

Panneau D69b. Fin d'itinéraire "Bis".

Les panneaux D61 et D62 sont composés d'un ou plusieurs registres rectangulaires :

– à fond bleu, vert ou blanc pour les panneaux D61a et D62a ;

– à fond bleu pour les panneaux D61b, D62b, D62c et D62d.

Ils sont surmontés d'un ou plusieurs cartouches de type E40.

Le panneau D62a utilisé en sortie d'une rocade peut, si la sortie est dénommée, être surmonté d'un registre à fond blanc comportant cette dénomination.

Le ou les registres des panneaux D61a, D61b, D62a et D62b comportent les mentions desservies par la route concernée, avec l'indication de distances pour les panneaux D61a et D61b, sans indication de distance pour les panneaux D62a et D62b.

Le registre inférieur des panneaux D62c et D62d comporte certaines mentions desservies par la voie avec une ou plusieurs flèches verticales d'affectation de voies pour les panneaux D62c et une ou plusieurs flèches coudées pour les panneaux D62d.

Les autres registres comportent les autres mentions des pôles desservis.

Les panneaux D63 sont composés de registres rectangulaires superposés. Le registre supérieur comporte :

– un encart du cartouche E42 avec l'indication de la distance restant à parcourir jusqu'à la prochaine bifurcation pour le panneau D63d ;

– le symbole d'échangeur SE2b ou SE2c avec l'indication de la distance restant à parcourir jusqu'au prochain échangeur pour le panneau D63c.

Les autres registres comportent les mentions desservies sans indication de distance.

Le registre supérieur du panneau D63c est à fond blanc. Il est complété par un ou plusieurs registres qui sont, dans l'ordre et de haut en bas, à fond bleu, vert, blanc.

Le registre supérieur du panneau D63d est à fond bleu. Il est complété par un ou plusieurs registres à fond bleu.

Le panneau D69a est de forme rectangulaire. Il est à fond jaune et listel noir, avec une barre transversale rouge, et comporte le symbole SU1.

Le panneau D69b est composé de deux registres rectangulaires. Le registre supérieur est à fond jaune et listel noir, avec une barre transversale rouge ; il comporte le symbole SU2 et l'inscription "Fin d'itinéraire Bis". Le registre inférieur est à fond bleu, vert ou blanc ; il est composé comme un panneau de confirmation courante D61.

I. – *Panneaux de signalisation complémentaire de type D70.*

Panneau D71. Signalisation complémentaire de sortie.

Il est destiné à informer l'utilisateur des destinations desservies par la prochaine sortie.

Panneau D72. Signalisation complémentaire des différentes sorties desservant une agglomération.

Panneau D73. Présignalisation complémentaire de sortie.

Panneau D74a. Présignalisation complémentaire de bifurcation autoroutière comportant des numéros d'autoroutes.

Panneau D74b. Présignalisation complémentaire de bifurcation autoroutière ne comportant pas de numéros d'autoroutes.

Panneau D79a. Signalisation complémentaire d'itinéraire "S".

Panneau D79b. Signalisation complémentaire d'itinéraire "Bis".

Les panneaux D71 et D72 sont rectangulaires à fond blanc.

Le panneau D71 comporte l'indication "prochaine sortie:" complétée par une ou plusieurs mentions.

Le panneau D72 comporte, écrite sur deux lignes, l'indication "accès à..." suivie du nom de l'agglomération concernée, complétée par l'énumération des sorties identifiées chacune par un symbole SE2b ou SE2c.

Le panneau D73 est composé de deux registres à fond blanc :

- le registre supérieur comporte un symbole SE2b ou SE2c ;
- le registre inférieur indique la distance de la sortie.

Le panneau D74a est composé de deux registres à fond bleu. Le registre supérieur comporte le symbole SE3 suivi de l'encart du cartouche E42. Le registre inférieur indique la distance restant à parcourir jusqu'à la bifurcation.

Le panneau D74b est composé de deux registres à fond bleu. Le registre supérieur comporte le symbole SE3 et le registre inférieur la distance restant à parcourir jusqu'à la bifurcation.

Les panneaux D79 sont composés de deux registres rectangulaires :

- le registre supérieur du panneau D79a est à fond bleu, vert ou blanc et comporte la ou les mentions signalées sur l'itinéraire principal. Le registre inférieur est à fond jaune et comporte sur une ligne le mot "suivre" suivi du symbole SU1 ;
- le registre supérieur du panneau D79b est à fond jaune et comporte le symbole SU2 suivi de la ou des mentions de l'itinéraire "Bis". Le registre inférieur est à fond blanc et comporte, sur une première ligne, le mot "suivre" et, sur une seconde ligne, la mention éventuellement dans un encart vert ou bleu.

Art. 5-4. – Les panneaux de signalisation d'information locale sont utilisés pour indiquer, en complément de la signalisation de direction, les services et équipements utiles aux usagers. Cette signalisation est interdite sur autoroute et route à chaussées séparées et sur leurs bretelles d'accès.

Panneau Dc43. Présignalisation des services et équipements desservis au prochain carrefour.

Panneau Dc29. Signalisation des services et équipements. En l'absence de panneau de présignalisation Dc43, ce panneau est implanté au carrefour desservant les services et équipement signalés.

Les panneaux de type DC sont de forme rectangulaire, de couleur de fond différente des couleurs utilisées pour la signalisation de direction.

Le panneau Dc43 comporte une flèche orientée vers la direction concernée.

Le panneau Dc29 est de forme rectangulaire avec une pointe de flèche dessinée.

La flèche orientée ou dessinée, l'indicateur de classement et les inscriptions sont de couleur blanche ou noire suivant la couleur du fond.

Les inscriptions des services et équipements peuvent être complétées par :

- un ou deux idéogrammes dont la liste est donnée à l'article 5-10 ;
- et un indicateur de classement pour les activités liées à l'hébergement, suivant le classement officiel du ministère chargé du tourisme.

Art. 5-5. – A. – Panneaux de jalonnement piétonnier de type Dp.

Panneau Dp1a. Jalonnement piétonnier d'un poste d'appel d'urgence vers la droite.

Panneau Dp1b. Jalonnement piétonnier d'un poste d'appel d'urgence vers la gauche.

Panneau Dp2a. Jalonnement piétonnier d'une issue de secours vers la droite.

Panneau Dp2b. Jalonnement piétonnier d'une issue de secours vers la gauche.

Les panneaux de type Dp sont de forme rectangulaire et comportent une pointe de flèche dessinée et une indication de distance. Ils ne comportent pas de listel.

Les panneaux Dp1 sont à fond blanc. La pointe de flèche dessinée est de couleur blanche sur fond noir. Les inscriptions et le pictogramme sont de couleur noire.

Les panneaux Dp2 sont à fond vert. La pointe de flèche dessinée est de couleur verte sur fond blanc. Les inscriptions et pictogrammes sont de couleur blanche.

B. – Signalisation directionnelle à l'usage des piétons.

Une signalisation directionnelle à l'usage des piétons peut être mise en place sur la voirie urbaine pour signaler les pôles, équipements et services présentant un intérêt particulier.

Cette signalisation qui fait l'objet d'une implantation distincte de la signalisation à l'attention des usagers circulant sur la chaussée ou sur les itinéraires cyclables est généralement identifiée par l'idéogramme ID34 complétant la ou les mentions signalées.

Ces panneaux sont de forme rectangulaire et de couleur de fond différente de celles utilisées pour la signalisation de direction.

Art. 5-6. – A. – Panneau d'identification et de jalonnement d'itinéraire cyclable de type Dv10.

Panneau Dv11. Cartouche d'identification d'un itinéraire cyclable.

Panneau Dv12. Cartouche de dénomination d'un itinéraire cyclable.

Le panneau Dv11 comporte le symbole SC2.

Le panneau Dv12 comporte le symbole SC2 et le nom de l'itinéraire cyclable emprunté.

Les panneaux Dv11 ou Dv12 ne sont utilisés que placés au-dessus des panneaux Dv21a, Dv21b, Dv43a, Dv43b ou Dv61 et permettent pour des raisons d'encombrement de ne pas faire figurer le symbole SC2 sur ces derniers. Le panneau Dv11 peut être aussi placé au-dessus des panneaux de type H20 lorsque ceux-ci sont utilisés pour jalonner un itinéraire touristique réservé aux cycles.

B. – Panneaux de position de type Dv20.

Ils indiquent la direction à suivre et sont placés à l'intersection de telle manière que la manœuvre éventuelle soit effectuée devant le panneau.

Panneau Dv21a. Indication d'une direction comportant une indication de distance.

Panneau Dv21b. Indication d'une direction ne comportant pas d'indication de distance.

Panneau Dv21c. Jalonnement directionnel.

Les panneaux de type Dv20 comportent le symbole SC2 et pointe de flèche dessinée de couleur blanche sur fond vert.

C. – Panneaux de présignalisation de type Dv40.

Ils annoncent les directions desservies au prochain carrefour.

Panneau Dv42a. Présignalisation diagrammatique des carrefours complexes.

Panneau Dv42b. Présignalisation diagrammatique des carrefours à sens giratoire.

Panneau Dv43a. Présignalisation courante des carrefours comportant une indication de destination et une indication de distance.

Panneau Dv43b. Présignalisation courante des carrefours comportant une indication de destination.

Panneau Dv43c. Présignalisation courante des carrefours ne comportant ni une indication de destination, ni une indication de distance.

Panneau Dv43d. Présignalisation courante des carrefours ne comportant ni une indication de destination, ni une indication de distance.

Panneau Dv44. Encart pour la présignalisation d'un itinéraire cyclable sur panneau D42.

Les panneaux Dv42 peuvent être surmontés d'un panneau Dv11 ou Dv12.

Les panneaux Dv42a est composé comme le panneau D42a et le panneau Dv42b comme le panneau D42b.

Les panneaux Dv43 comportent une flèche orientée vers la direction concernée. Les panneaux Dv43c et Dv43d comportent en outre le symbole SC2.

L'encart Dv44 comporte le symbole SC2 ainsi que l'indication de destination.

D. – Panneau de confirmation de type Dv60.

Il confirme les mentions desservies par l'itinéraire cyclable sur lequel il est implanté.

Panneau Dv61. Confirmation courante.

Le panneau Dv61 comporte une indication de direction et une indication de distance. Il peut être surmonté d'un panneau Dv11 ou Dv12.

E. – *Forme et composition des panneaux de type Dv.*

Les panneaux de type Dv sont de forme rectangulaire. Fait exception le panneau Dv11 qui est de forme carrée.

Ils sont à fond blanc et comportent :

- le symbole SC2 qui est orienté dans le sens de la flèche du panneau. Il peut être remplacé par un panneau Dv11 ou Dv12 ;
- un listel vert, à l'exception du panneau Dv44 ;
- des inscriptions de couleur verte, à l'exception des panneaux Dv11, Dv21c, Dv43c et Dv43d ;
- le cas échéant, un idéogramme.

Art. 5-7. – A. – *Panneaux de localisation de type E30.*

Ils permettent de porter à la connaissance de l'utilisateur le nom d'un lieu traversé par la route, à l'exclusion des agglomérations dont la signalisation est décrite à l'article 5-8 du présent arrêté.

Panneau E31. Localisation de tous les lieux traversés par la route pour lesquels il n'existe pas de panneau spécifique.

Le panneau est à fond noir et les inscriptions sont de couleur blanche.

Panneau E32. Localisation d'un cours d'eau.

Le panneau à fond noir, les inscriptions et le pictogramme sont de couleur blanche.

Panneau E33a. Localisation d'un parc national, d'un parc naturel régional, d'une réserve naturelle ou d'un terrain du Conservatoire du littoral et des rivages lacustres.

Le panneau est à fond marron, le listel et les inscriptions sont de couleur blanche. Il comporte l'idéogramme de type ID15 correspondant au site.

Panneau E33b. Appartenance d'une commune à un parc national, à un parc naturel régional, à une réserve naturelle ou à une zone du Conservatoire du littoral et des rivages lacustres.

Le panneau est à fond marron, le listel et les inscriptions sont de couleur blanche. Il comporte l'idéogramme de type ID15 correspondant au site.

Panneau E34a. Entrée sur une aire routière.

Le panneau est à fond noir et les inscriptions sont de couleur blanche.

Panneau E34b. Sortie d'une aire routière.

Le panneau est à fond noir, les inscriptions sont de couleur blanche et la barre transversale de couleur rouge.

Panneau E34c. Entrée sur une aire autoroutière.

Le panneau est à fond bleu et les inscriptions sont de couleur blanche.

Panneau E34d. Sortie d'une aire autoroutière.

Le panneau est à fond bleu, les inscriptions sont de couleur blanche et la barre transversale de couleur rouge.

Panneau E36a. Localisation d'un département.

Le panneau est à fond bleu. Le listel et les inscriptions sont de couleur jaune. Il peut comporter le logotype du département.

Panneau E36b. Localisation d'une région administrative.

Le panneau est à fond bleu. Le listel et les inscriptions sont de couleur jaune. Il peut comporter le logotype de la région.

Panneau E37a. Indication du nom d'une œuvre d'art et de son auteur sur des voiries où la circulation des piétons est interdite.

Le panneau est à deux registres à fond noir et les inscriptions sont de couleur blanche.

Panneau E37b. Indication du nom de l'auteur d'une œuvre d'art sur les voiries où la circulation des piétons est interdite.

Le panneau est à fond noir et les inscriptions sont de couleur blanche.

Panneau E38. Localisation des limites de gestion ou de concession d'un réseau autoroutier.

Le panneau est à deux registres à fond bleu ; le listel et les inscriptions sont de couleur blanche. Le deuxième registre peut comporter le logotype du gestionnaire de la voirie.

Panneau E39. Localisation d'un Etat membre de la Communauté européenne.

Le panneau est à fond bleu, les inscriptions sont de couleur blanche et les étoiles sont jaunes.

B. – *Cartouches de type E40.*

Ils permettent d'indiquer le statut, le numéro et de localiser la voie sur laquelle les panneaux sont implantés. Ils sont placés au-dessus des panneaux concernés.

Cartouche E41 à fond vert, caractérisant le réseau européen ;

Cartouche E42 à fond rouge, caractérisant les routes et autoroutes du réseau national ;

Cartouche E43 à fond jaune, caractérisant les réseaux départementaux ;

Cartouche E44 à fond blanc, caractérisant les réseaux communaux ou ruraux ;

Cartouche E45 à fond vert, caractérisant les réseaux forestiers.

Cartouche E46 à fond blanc, caractérisant une rocade.

Les cartouches E42, E43, E44 et E45 comportent l'identification de la voie composée d'une lettre et d'un numéro.

C. – *Bornes et plaquettes de repérage de type E50.*

Elles permettent à l'usager de se repérer sur la route empruntée.

Plaquette E51. Élément de repérage utilisé pour les besoins des services d'entretien, d'exploitation et de police (lien entre les banques de données routières et le terrain). Elle peut aussi servir pour le repérage et l'information des usagers en cas d'incidents majeurs. Elle ne comporte que l'inscription du point de repère (PR) et peut être complétée par un marquage au sol au droit du point de repère.

Borne E52a. Élément de repérage utilisé sur les routes et autoroutes du réseau national, présentant le nom de l'itinéraire sur la partie à fond rouge et des indications de repérage longitudinal sur la partie à fond blanc.

Bornes E52b. Élément de repérage utilisé sur les routes et autoroutes du réseau national, présentant le nom de l'itinéraire sur la partie à fond rouge et des indications de repérage longitudinal et d'altitude sur la partie à fond blanc.

Plaquette E52c. Élément de repérage hectométrique utilisé sur les routes et autoroutes du réseau national, de forme rectangulaire, présentant le nom de l'itinéraire sur la partie à fond rouge et des indications de repérage longitudinal sur la partie à fond blanc.

Borne E53a. Élément de repérage utilisé sur les routes départementales, présentant le nom de l'itinéraire sur la partie à fond jaune et des indications de repérage longitudinal sur la partie à fond blanc.

Borne E53b. Élément de repérage utilisé sur les routes départementales, présentant le nom de l'itinéraire sur la partie à fond jaune et des indications de repérage longitudinal et d'altitude sur la partie à fond blanc.

Plaquette E53c. Élément de repérage hectométrique utilisé sur les routes départementales, de forme rectangulaire, présentant le nom de l'itinéraire sur la partie à fond jaune et des indications de repérage longitudinal sur la partie à fond blanc.

Borne E54a. Élément de repérage utilisé sur les voies communales, présentant sur fond blanc le nom de l'itinéraire, sur la partie arrondie, et des indications de repérage longitudinal.

Borne E54b. Élément de repérage utilisé sur les voies communales, présentant sur fond blanc le nom de l'itinéraire, sur la partie arrondie, et des indications de repérage longitudinal et d'altitude.

Plaquette E54c. Élément de repérage hectométrique utilisé sur les voies communales, de forme rectangulaire, présentant le nom de l'itinéraire et des indications de repérage longitudinal sur fond blanc.

Les plaquettes et bornes comportent au minimum l'identification de la voie composée d'une lettre et d'un numéro, ainsi qu'un chiffre permettant le repérage longitudinal, ce chiffre peut être complété d'une lettre "D" ou "G" pour donner le sens de la chaussée sur routes à chaussées séparées, ou les mots "INTÉRIEUR" ou "EXTÉRIEUR" sur certaines rocade. De plus, un élément de couleur blanche et comportant le symbole SU4 peut être placé au-dessous de ces bornes lorsqu'elles sont utilisées sur une rocade.

D. – *Plaques de rues de type E60.*

Plaque E60 permettant à l'usager d'identifier la voie sur laquelle elle est implantée.

Elle comporte la mention du nom de la voie. Cette mention peut être complétée par le nom de la commune, son emblème, le numéro de l'arrondissement ou encore, aux intersections, par les numéros des immeubles.

Son enveloppe est de forme rectangulaire.

Art. 5-8. – Les panneaux de type EB définissent, conformément aux articles R. 110-2 et R. 411-2 du code de la route, les limites à l'intérieur desquelles les règles de conduite, de police ou d'urbanisme particulières aux agglomérations sont applicables.

Panneau EB10. Entrée d'agglomération : il est de forme rectangulaire, à fond blanc avec une bordure rouge et un listel blanc ; les inscriptions sont de couleur noire.

Panneau EB20. Sortie d'agglomération : il est de forme rectangulaire, à fond blanc avec un listel noir et une barre oblique rouge ; les inscriptions sont de couleur noire.

Les panneaux de type EB indiquent le nom de l'agglomération. Ce dernier peut être complété par la mention « commune de » suivi du nom de la commune dont fait partie l'agglomération.

Les panneaux de type EB peuvent être surmontés d'un cartouche de type E40 identifiant la voie sur laquelle ils sont implantés. Ils peuvent être complétés par les panneaux AB6, AB7, B14, E31 et E32.

Art. 5-9. – A. – Panneaux d'animation de type H10.

Les panneaux de type H10 sont placés sur les autoroutes et les routes express à chaussées séparées et carrefours dénivelés, pour donner des indications culturelles et touristiques d'intérêt général et permanent.

Panneau H11. Indication par message littéral.

Panneau H12. Indication par message graphique.

Panneau H13. Indication par message littéral et graphique.

Les panneaux de type H10 sont de forme rectangulaire ou carrée. Ils sont à fond marron. Le listel et les inscriptions sont de couleur blanche ; la représentation graphique est de couleurs blanche et marron ou utilisant des dégradés de marron.

B. – Panneaux de balisage d'itinéraires touristiques de type H20.

Les panneaux de type H20 sont placés sur les réseaux routiers pour présignaler et localiser un itinéraire touristique.

Panneau H21. Localisation d'un itinéraire touristique.

Panneau H22. Présignalisation d'un itinéraire touristique.

Panneau H23. Présignalisation d'un itinéraire touristique.

Panneau H24. Fin d'un itinéraire touristique.

Les panneaux de type H20 sont de forme rectangulaire. Ils comportent le logotype de l'itinéraire associé à son nom, excepté pour le panneau H23. Les panneaux H22 et H23 comportent une flèche. Ils sont à fond marron. Le listel, la flèche et les inscriptions sont de couleur blanche. Le panneau H24 comporte une barre oblique rouge.

Sur un circuit touristique destiné exclusivement aux cyclistes, les panneaux de type H20 peuvent être surmontés par le panneau Dv11.

C. – Panneaux de signalisation du patrimoine culturel de type H30.

Ces panneaux sont placés sur les réseaux routiers pour donner des indications culturelles et touristiques d'intérêt général et permanent.

Panneau H31. Indication d'une curiosité ou d'un lieu touristique, complétée par la direction à suivre.

Panneau H32. Indication d'une curiosité ou d'un lieu touristique, complété par la direction à suivre ainsi que par un message graphique.

Panneau H33. Indication d'une curiosité ou d'un lieu touristique complétée par un message graphique.

Les panneaux de type H30 sont de forme rectangulaire. Ils comportent plusieurs registres. Les registres comportant des inscriptions sont à fond blanc entouré d'un listel marron ; les inscriptions sont de couleur noire. Le registre comportant un message graphique est à fond marron entouré d'un listel blanc ; la représentation graphique est de couleurs blanche et marron.

Art. 5-10. – Les idéogrammes de type ID sont placés devant les indications de destination à l'exception des indications d'agglomération. Les idéogrammes utilisés sont les suivants :

ID1a. Parc de stationnement.

ID1b. Parc relais : parc de stationnement assurant la liaison vers différents réseaux de transport en commun.

ID1c. Parc de stationnement sous vidéosurveillance.

ID2. Aéroport assurant le transport de voyageurs par lignes régulières.

ID3. Hôpital ou clinique assurant les urgences.

ID4. Hôpital ou clinique n'assurant pas les urgences.

ID5a. Poste d'appel d'urgence.

ID5b. Poste d'appel téléphonique.

ID6. Relais d'information service.

ID7. Installation ou itinéraire piétonnier accessible aux personnes à mobilité réduite.

ID8. Terrain de camping pour tentes.

ID9. Terrain de camping pour caravanes.

ID10. Auberge de jeunesse.

ID11. Emplacement pour pique-nique.

ID12a. Gare dont le trafic de voyageur est supérieur ou égal à 30 000 voyageurs par an.

ID12b. Gare de trains autos.

ID13a. Embarcadère pour bac ou car-ferry.

ID13b. Port de commerce dont le trafic annuel de marchandise est supérieur à 20 000 tonnes.

ID14a. Poste de distribution de carburant.

- ID14b. Poste de distribution de carburant, assurant également le ravitaillement en gaz de pétrole liquéfié (GPL).
- ID14c. Garage ou poste de dépannage.
- ID15a. Parc naturel régional : il s'agit d'un idéogramme type qui reçoit dans l'ovale marron l'emblème particulier du parc naturel régional à signaler.
- ID15b. Parc national.
- ID15c. Réserve naturelle.
- ID15d. Terrain du Conservatoire du littoral et des rivages lacustres.
- ID15e. Point d'accueil du public dans un espace naturel sensible.
- ID16a. Monument historique.
- ID16b. Site classé.
- ID16d. Musée ayant reçu l'appellation "musée de France", créée par la loi n° 2002-5 du 4 janvier 2002.
- ID16e. Parc ou jardin ayant reçu le label "jardin remarquable" décerné par le ministère de la culture.
- ID17. Point d'accueil jeunes.
- ID18. Chambre d'hôtes ou gîte.
- ID19. Point de vue.
- ID20a. Base de loisirs.
- ID20b. Centre ou promenade équestre, ranch, poney-club, etc.
- ID20c. Piscine ou centre aquatique.
- ID20d. Plage.
- ID20e. Point de mise à l'eau d'embarcations légères.
- ID21a. Point de départ d'un circuit de ski de fond.
- ID21b. Station de ski de descente.
- ID22. Cimetière militaire.
- ID23. Point de départ d'un itinéraire d'excursions à pied.
- ID24. Déchèterie.
- ID25. Hôtel.
- ID26a. Restaurant.
- ID26b. Débit de boissons ou établissement proposant des collations sommaires.
- ID27. Maison de pays.
- ID28. Village étape, utilisable pour les villages ayant reçu le label "village étape" décerné par le ministère chargé des routes.
- ID29. Point d'eau potable.
- ID30. Equipement concernant les autocaravanes.
- ID31. Toilettes.
- ID32. Distributeur automatique de billets de banque.
- ID33a. Produits du terroir.
- ID33b. Produits vinicoles.
- ID34a. Itinéraire piétonnier.
- ID34b. Itinéraire piétonnier difficilement accessible aux personnes à mobilité réduite.
- ID35. Zone industrielle ou parc d'activités.
- ID36. Centre commercial.

Les idéogrammes sont de forme carrée. Ils sont à fond blanc avec un pictogramme noir. Font exception :

- les idéogrammes ID1a et ID1b qui sont à fond bleu, avec un pictogramme blanc ;
- l'idéogramme ID3 qui comporte un pictogramme rouge ;
- les idéogrammes ID15 et ID16 qui sont à fond blanc ou marron avec un pictogramme marron ou blanc ;
- l'idéogramme ID22 qui comporte un pictogramme bleu, blanc et rouge.

Art. 5-11. – Les symboles sont généralement associés à des mentions pour identifier un échangeur, présignaler une direction interdite à une catégorie de véhicules, indiquer une direction conseillée à une catégorie de véhicules ou caractériser un itinéraire.

A. – *Symboles d'identification des échanges de type SE.*

Le symbole SE2 permet d'identifier ou de localiser un échangeur. Il comporte, inscrit dans un listel noir de forme ovale, un pictogramme représentant l'échangeur suivi d'un numéro d'ordre. Le pictogramme figure en noir sur fond blanc. On distingue les symboles :

- SE2b pour les sorties situées à droite ;
- SE2c pour les sorties exceptionnellement situées à gauche.

Le symbole SE3 permet de signaler une bifurcation autoroutière qu'il représente de manière simplifiée. Il est associé exclusivement aux panneaux D64, D74a et D74b. Le pictogramme figure en blanc sur fond bleu.

B. – *Symboles catégoriels de signalisation avancée d'une direction interdite de type SI.*

Un symbole de type SI permet de caractériser la mention à laquelle il est associé. Il indique qu'une liaison n'est pas accessible dans sa totalité à une catégorie de véhicules.

SI1a. Signalisation avancée d'une direction interdite aux véhicules affectés au transport de marchandises.

SI1b. Signalisation avancée d'une direction interdite aux véhicules de transport de marchandises dont le poids total autorisé en charge ou le poids total roulant autorisé excède le nombre indiqué.

SI2. Signalisation avancée d'une direction interdite aux cycles.

SI3. Signalisation avancée d'une direction interdite aux véhicules de transport en commun de personnes.

SI4. Signalisation avancée d'une direction interdite aux cyclomoteurs.

SI5. Signalisation avancée d'une direction interdite aux véhicules affectés au transport de marchandises dont la longueur est supérieure au nombre indiqué.

SI6. Signalisation avancée d'une direction interdite aux véhicules dont la largeur, chargement compris, est supérieure au nombre indiqué.

SI7. Signalisation avancée d'une direction interdite aux véhicules dont la hauteur, chargement compris, est supérieure au nombre indiqué.

SI8. Signalisation avancée d'une direction interdite aux véhicules, véhicules articulés, trains doubles ou ensemble de véhicules dont le poids total autorisé en charge ou le poids total roulant autorisé excède le nombre indiqué.

SI9. Signalisation avancée d'une direction interdite aux véhicules pesant sur un essieu plus que le nombre indiqué.

SI10. Signalisation avancée d'une direction interdite aux véhicules transportant des marchandises explosives ou facilement inflammables, de nature et en quantité définies par l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit "arrêté TMD"), et signalés comme tels.

SI11. Signalisation avancée d'une direction interdite aux véhicules transportant des marchandises de nature à polluer les eaux, de nature et en quantité définies par l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit "arrêté TMD"), et signalés comme tels.

SI12. Signalisation avancée d'une direction interdite à tout ou partie des véhicules transportant des marchandises dangereuses définies par l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit "arrêté TMD"), et signalés comme tels.

SI13. Signalisation avancée d'une direction interdite aux motocyclettes et motocyclettes légères, au sens de l'article R. 311-1 du code de la route.

SI14. Signalisation avancée d'une direction interdite aux véhicules tractant une caravane ou remorque de plus de 250 kg tel que le poids total roulant autorisé, véhicule plus caravane ou remorque ne dépasse pas 3,5 tonnes.

Les symboles de type SI, sauf pour le symbole SI1b, sont la reproduction des panneaux d'interdiction correspondants. Ils n'ont pas de valeur prescriptive.

C. – *Symboles catégoriels de direction conseillée de type SC.*

SC1a. Direction conseillée aux véhicules affectés au transport de marchandises.

SC1b. Direction conseillée aux véhicules de transport de marchandises dont le poids total autorisé en charge ou le poids total roulant autorisé excède le nombre indiqué.

SC2. Direction conseillée aux cycles.

SC3. Direction conseillée aux véhicules de transport en commun de personnes.

SC4. Direction conseillée aux cyclomoteurs.

SC5. Direction conseillée aux véhicules affectés au transport de marchandises dont la longueur est supérieure au nombre indiqué.

SC6. Direction conseillée aux véhicules dont la largeur, chargement compris, est supérieure au nombre indiqué.

SC7. Direction conseillée aux véhicules dont la hauteur, chargement compris, est supérieure au nombre indiqué.

SC8. Direction conseillée aux véhicules, véhicules articulés, trains doubles ou ensemble de véhicules dont le poids total autorisé en charge ou le poids total roulant autorisé excède le nombre indiqué.

SC9. Direction conseillée aux véhicules pesant sur un essieu plus que le nombre indiqué.

SC10. Direction conseillée aux véhicules transportant des marchandises explosives ou facilement inflammables, de nature et en quantité définies par l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit "arrêté TMD"), et signalés comme tels.

SC11. Direction conseillée aux véhicules transportant des marchandises susceptibles de polluer les eaux, de nature et en quantité définies par l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit "arrêté TMD"), et signalés comme tels.

SC12. Direction conseillée à tout ou partie des véhicules transportant des marchandises dangereuses définies par l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit "arrêté TMD"), et signalés comme tels.

SC13. Direction conseillée aux motocyclettes et motocyclettes légères, au sens de l'article R. 311-1 du code de la route.

SC14. Direction conseillée aux véhicules tractant une caravane ou remorque de plus de 250 kg tel que le poids total roulant autorisé, véhicule plus caravane ou remorque, ne dépasse pas 3,5 tonnes.

SC15. Direction conseillée aux véhicules dont le poids total roulant autorisé est inférieur à 3,5 tonnes.

Les symboles de type SC sont toujours associés à une mention.

Ils sont composés d'un carré à fond bleu dans lequel s'inscrivent un pictogramme et des inscriptions de couleur blanche. Font exception :

- le symbole SC2 qui a un fond vert ;
- les symboles SC10, SC11 et SC12 qui comportent un pictogramme polychrome correspondant à celui des panneaux de type B18.

D. - *Symbole d'indication de classification d'une voie sur une partie de l'itinéraire à suivre.*

Le symbole SC17 indique le caractère autoroutier d'une partie de l'itinéraire permettant de rejoindre les directions indiquées.

Il est toujours associé à une ou plusieurs mentions.

Il est composé d'un carré à fond bleu dans lequel s'inscrit le pictogramme blanc du panneau C207.

E. - *Symbole d'indication d'itinéraire de type SU.*

SU1. Permet d'identifier un itinéraire de substitution, dit itinéraire "S". Il caractérise un réseau associé à un réseau principal autoroutier auquel il se substitue lorsque ce dernier connaît des perturbations. Il est composé d'un rectangle à fond noir dans lequel s'inscrivent en jaune la lettre "S" suivie d'un ou plusieurs chiffres.

SU2. Permet de caractériser un itinéraire "Bis". Il est composé d'un carré à fond noir dans lequel s'inscrit le mot "Bis" en couleur jaune.

SU3. Permet d'identifier un itinéraire autoroutier. Il précise le numéro de l'autoroute principale desservant la ou les mentions auxquelles il est associé. Son emploi est limité aux itinéraires de contournement d'une ville ou lorsque l'on emprunte des sections courtes d'autoroutes avec des numéros différents. Il est composé d'un rectangle à fond bleu sur lequel est inscrit le numéro de l'autoroute principale en caractères blancs. Le rectangle est plus ou moins haut en fonction du nombre de mentions auquel il est associé.

SU4. Permet de caractériser une rocade. Il est composé d'un carré à fond noir et d'un pictogramme blanc.

SU5. Permet d'identifier le caractère payant de certaines autoroutes ou de certains ouvrages. Il est composé d'un rectangle bleu, entouré d'un liseré blanc et comportant le mot « péage » en caractères blancs.

Les symboles SU3, SU4 et SU5 sont associés à une ou plusieurs mentions.

Art. 5-12. - Les panneaux d'information de sécurité routière de type SR sont placés sur les voies pour rappeler aux usagers des règles simples de sécurité routière.

Panneaux SR2. Rappel de l'espacement que les usagers doivent laisser entre leurs véhicules sur autoroute et sur route à deux fois deux voies et carrefours dénivelés. Les panneaux SR2 constituent un ensemble de trois panneaux indissociables utilisés successivement.

Panneau SR4. Annonce d'une zone placée sous vidéosurveillance par le gestionnaire de la route, pour assurer une meilleure sécurité des usagers et la régulation du trafic, conformément à l'article 10 de la loi n° 95-73 du 21 janvier 1995 d'orientation et de programmation relative à la sécurité.

Panneau SR50. Rappel d'un message de sécurité routière de portée générale.

Les panneaux de type SR sont de forme rectangulaire, à fond gris, listel jaune et inscriptions blanches. Les panneaux SR2 comportent des pictogrammes et inscriptions de couleur blanche avec un élément de couleur verte. Les panneaux SR50 ne comportent que des inscriptions commençant par les mots : "pour votre sécurité". »

8° L'article 6 est ainsi rédigé :

« Art. 6. – Les panneaux et dispositifs de type G sont employés pour la signalisation de position des passages à niveau.

Panneaux G1 et G1b. Signalisation de position, d'une part, des passages à niveau à une voie sans barrière ni demi-barrière et non munis de signalisation automatique et, d'autre part, des aires de danger aérien où les mouvements d'avions à basse altitude constituent un danger pour la circulation routière. Dans ce dernier cas, le panneau est complété par un dispositif lumineux d'interruption de la circulation de type R24 (deux feux rouges clignotants et placés à la même hauteur).

Panneaux G1a et G1c. Signalisation de position des passages à niveau à plusieurs voies sans barrière ni demi-barrière et non munis de signalisation automatique.

Un panneau AB4 peut être placé en dessous des panneaux G1, G1a, G1b ou G1c pour indiquer à l'utilisateur qu'il doit marquer un temps d'arrêt avant de franchir le passage à niveau.

Panneaux G1bis et G1bbis. Signalisation de position des passages à niveau à une voie munis d'une signalisation automatique lumineuse et sonore sans barrière ni demi-barrière. Les panneaux G1bis et G1bbis sont composés respectivement d'un panneau G1 ou G1b complété par un signal sonore et un feu clignotant d'arrêt de type R24.

Panneaux G1abis et G1cbis. Signalisation de position des passages à niveau à plusieurs voies munies d'une signalisation automatique lumineuse et sonore sans barrière ni demi-barrière. Les panneaux G1abis et G1cbis sont composés respectivement d'un panneau G1a ou G1c complété par un signal sonore et un feu rouge clignotant d'arrêt de type R24.

Signal G2. Signalisation automatique avec un feu rouge clignotant et munie de demi-barrières à fonctionnement automatique interceptant la partie droite de la chaussée. Le fonctionnement du feu rouge clignotant d'arrêt de type R24 précède de peu la fermeture des demi-barrières.

Portique G3. Signalisation des passages à niveau avec voies électrifiées lorsque la hauteur des fils de contact est inférieure à six mètres. »

9° L'article 6-1 devient l'article 6-2 et il est inséré un nouvel article 6-1 ainsi rédigé :

« Art. 6-1. – Les balises de type J sont employées pour la signalisation des dangers suivants :

Balise J1. Balisage des virages. Elle est cylindrique et de couleur blanche.

Balise J1bis. Balisage des virages sur routes fréquemment enneigées. Elle est cylindrique et de couleur blanche. La tête de la balise est de couleur rouge.

Balise J3. Signalisation de position des intersections de routes. Elle est cylindrique et de couleur blanche. Sous une tête de balise blanche, elle porte une bande réfléchissante de couleur rouge.

Balise J4. Balisage de virages par panneau à décor représentant un ou plusieurs chevrons. Le panneau est rectangulaire quand le décor comporte une série de chevrons et carré quand le décor ne représente qu'un chevron.

Balise J5. Signalisation du nez des îlots séparateurs ou de l'origine d'un terre-plein séparant deux courants de circulation de sens opposés. La balise est carrée et son décor est constitué d'une flèche blanche coudée vers le bas à droite, représentée sur un fond bleu.

Balise J6. Balisage des limites de chaussées par délinéateur. Elle est de forme trapézoïdale et sa section est triangulaire. Elle comporte, sur une ou deux faces, une bande noire oblique. Cette bande comprend un dispositif rétro réfléchissant blanc rectangulaire.

Balise J7. Manche à air indiquant l'endroit où souffle fréquemment un vent latéral violent ainsi que l'intensité et la direction de celui-ci. Elle est fixée sur un mât et se compose d'un tronc de cône portant des bandes perpendiculaires à son axe, alternativement blanches et rouges.

Balise J10. Présignalisation d'un passage à niveau. Elle est de couleur blanche et comporte une à trois bandes rouges obliques.

Balise J11. Dispositif de renforcement d'un marquage continu permanent. Elle est de couleur blanche.

Balise J12. Dispositif de renforcement d'un marquage permanent en divergent. Elle est de couleur verte.

Balise J13. Balise de signalisation d'obstacle. Elle est de forme trapézoïdale et comporte des bandes obliques alternativement bleues et blanches.

Balise J14a. Balises de musoir signalant la divergence des voies. Elle est constituée d'un élément unique en forme de demi-cercle portant sur sa face avant deux flèches de couleur blanche sur fond vert.

Balise J14b. Balise de musoir signalant la divergence des voies. Elle est constituée d'une série d'éléments dont la face avant porte un graphisme en forme de chevron de couleur blanche sur fond vert.

Balise J15a. Plot rétro réfléchissant destiné au renforcement, de nuit, du guidage en complément de la signalisation horizontale permanente. Le plot est composé d'un ou deux rétro réflecteurs de couleur blanche.

Balise J15b. Plot de bordure destiné au renforcement, de nuit, de la perception des aménagements équipés de bordures. Le plot est composé de réflecteurs de couleur blanche.

Balise J16. Jalonneur-réflécteur destiné au guidage latéral continu, de nuit, en complément de la signalisation horizontale permanente. Le jalonneur est constitué d'un élément rétrofléchissant incolore ou de couleur blanche, qui s'inscrit dans un carré solidaire d'un piquet fixé au sol. »

10° Avant l'article 7, le titre « Feux de circulation permanents » est supprimé.

11° A l'article 7, dans la partie « B. – Autres signaux lumineux de circulation », le paragraphe « a) Signaux d'affectation de voies » est ainsi rédigé :

« a) Signaux d'affectation de voies (R21) :

Les signaux d'affectation de voies R21 sont décrits à l'article 10-2 du présent arrêté. »

12° L'article 7-2 est supprimé.

13° A l'article 8, dans la partie « 3. Marquages complémentaires », le septième item relatif aux marques relatives aux aménagements de modération de la vitesse est ainsi rédigé :

– marques relatives aux aménagements de modération de la vitesse : le marquage constitué d'un ensemble de triangles blancs indique aux usagers la présence d'un aménagement qui doit être franchi à faible vitesse ; ».

14° L'article 9 est ainsi rédigé :

« Art. 9. – Les panneaux et dispositifs de signalisation temporaire énumérés ci-dessous sont employés pour la signalisation de tout obstacle ou danger dont l'existence est elle-même temporaire ou pour remplacer, temporairement, tout autre dispositif de signalisation.

Les panneaux et dispositifs de signalisation temporaire peuvent être placés sur l'accotement, en terre-plein central, sur la chaussée ou sur des véhicules de chantier.

Leur présence impose généralement aux usagers le respect d'une règle élémentaire de prudence consistant à prévoir la possibilité d'avoir à adapter leur vitesse aux éventuelles difficultés du passage en vue d'assurer leur propre sécurité, celle des autres usagers de la route et celle du personnel intervenant sur la route.

Panonceau KM1. Indication de distance.

Panonceau KM2. Indication d'étendue.

Panonceau KM9. Indications diverses complétant un panneau temporaire de danger AK.

Panneau AK2. Cassis ou dos d'âne.

Panneau AK3. Chaussée rétrécie.

Panneau AK4. Chaussée glissante.

Panneau AK5. Travaux.

Panneau AK14. Danger dont la nature peut être précisée par un panonceau.

Panneau AK17. Annonce de feux tricolores réglant une circulation alternée.

Panneau AK22. Risque de projection de gravillons.

Panneau AK30. Annonce d'un bouchon.

Panneau AK31. Annonce d'un accident.

Panneau AK32. Annonce de nappes de brouillard ou de fumées épaisses.

Fanion K1. Indique un obstacle temporaire de faible importance.

Barrages K2. Signalisation de position de travaux ou de tout autre obstacle de caractère temporaire.

Dispositif conique K5a, piquet K5b, balise d'alignement K5c, balise de guidage K5d. Délimitation d'obstacles temporaires ou de chantier.

Barrière K8. Signalisation de position d'une déviation ou d'un rétrécissement temporaire de chaussée.

Piquet mobile K10. Signal à double face servant à régler manuellement la circulation.

Ruban K14. Délimitation de chantier ou signal de fermeture d'un passage à niveau.

Portique K15. Présignalisation de gabarit limité.

Séparateur modulaire de voie K16. Dispositif continu constitué de plusieurs éléments pour la séparation ou la délimitation et le guidage.

Panneau KC1. Indication de chantier important ou de situations diverses.

Panneau KD8. Présignalisation de changement de chaussée ou de trajectoire.

Panneau KD9. Affectation de voies.

Panneau KD10a. Annonce de la réduction d'une voie.

Panneau KD10b. Annonce, en signalisation d'urgence, de la réduction de plusieurs voies sur routes à chaussées séparées.

Panneau KD21. Direction de déviation avec mention de la ville.

Panneau KD22. Direction de déviation.

Panneau KD42. Présignalisation de déviation.

Panneau KD43. Présignalisation courante.

Panneau KD44. Encart de présignalisation de l'origine d'un itinéraire de déviation.

Panneau KD62. Confirmation de déviation.

Panneau KD69. Fin de déviation.

Panneau KD79. Signalisation complémentaire d'un itinéraire de déviation.

Symbole KS1. Symbole utilisé pour différencier le jalonnement de plusieurs itinéraires de déviation qui se croisent. Il est composé d'un rectangle à fond noir dans lequel figure, en jaune, l'inscription "Dév." suivie d'un chiffre correspondant à l'identifiant de la déviation.

Feux de balisage et d'alerte KR1. Feux clignotants utilisés dans la composition des panneaux KR41, KR42 et KR43 ou en complément pour les flèches lumineuses de rabattement.

Feux de balisage et d'alerte KR2. Feux à éclats utilisés en complément de la signalisation temporaire.

Feux de balisage et d'alerte KR2d, constitués de feux KR2 associés pour s'allumer successivement.

Signaux tricolores d'alternat temporaire KR11.

Rampe lumineuse KR41. Elle renforce la signalisation de position d'un véhicule d'intervention ou de travaux et indique le côté par lequel il faut le contourner.

Flèche lumineuse KR42. Elle indique le côté vers lequel il faut se déporter.

Flèche lumineuse KR43. Elle signifie l'obligation de se déporter vers la voie adjacente indiquée.

Signal lumineux KR44. Signal mobile de position d'un rétrécissement temporaire de chaussée.

Des signaux dynamiques peuvent être utilisés dans la signalisation temporaire. Ils sont décrits à l'article 10-2, paragraphe 7.

Les panneaux AK sont de forme triangulaire. Ils ont un fond jaune et sont bordés d'une bande rouge, elle-même entourée d'un listel jaune. Les pictogrammes sont noirs à l'exception de celui du panneau AK17 qui comporte des éléments rouge, jaune et vert entourés de noir et de celui du panneau AK30 qui comporte des éléments rouges.

Le barrage K2, les dispositifs K5a, K5b et K5c, la barrière K8, la barre transversale du portique K15 comportent des bandes alternativement rouge et blanche.

Les panneaux KC1, KD21, KD22, KD42, KD43, KD44, KD62, KD69, KD79 sont de forme rectangulaire, terminée en pointe de flèche pour les panneaux KD21 et KD22. Les panneaux KD8, KD9, KD10 sont de forme carrée. Ils sont à fond jaune avec listel noir. Les pictogrammes et inscriptions sont noirs. Font exception :

– les panneaux KD9 et KD42, qui peuvent comporter l'encart d'un panneau de prescription ;

– le panneau KD69 qui comporte une barre oblique rouge lorsqu'il inclut le symbole KS1.

Les panneaux KM sont de forme rectangulaire. Ils ont un fond jaune et ne comportent pas de listel. Les pictogrammes et inscriptions sont noirs. Les panneaux KM sont placés sous les panneaux qu'ils complètent.

Pour les feux de balisage et d'alerte KR1, KR2 et KR2d, on distingue une classe "j" pour une utilisation de jour, une classe "n" pour une utilisation de nuit et une classe "jn" pour une utilisation de jour et de nuit. Les feux de balisage et d'alerte ne sont jamais utilisés sans signal associé, à l'exception des feux KR1 composant les dispositifs KR41, KR42 et KR43.

La rampe lumineuse KR41 est constituée de feux KR1 défilants.

La flèche lumineuse KR42 est horizontale et est constituée de feux KR1 s'allumant simultanément.

La flèche lumineuse KR43 est oblique, orientée vers le bas à droite ou à gauche. Elle est composée de treize feux KR1 s'allumant simultanément. Les côtés de la flèche sont perpendiculaires, sa hampe est placée à quarante-cinq degrés de ceux-ci.

Les feux du dispositif KR42 sont disposés sur un fond rectangulaire sombre.

Le signal KR44 est lumineux et disposé sur un fond rectangulaire sombre. Il est fixe, clignotant ou défilant. »

15° L'article 10 est ainsi rédigé :

« Art. 10. – La signalisation dynamique est utilisée pour donner aux usagers des informations sur les perturbations pouvant affecter leur parcours et des indications, en temps réel, sur les mesures évolutives de gestion de trafic qu'elles nécessitent. Elle peut également être utilisée pour délivrer des messages de sécurité routière ou d'intérêt public.

Les panneaux et dispositifs de signalisation dynamique énumérés ci-dessous sont implantés de façon permanente. Ils sont activés en fonction des mesures de gestion de trafic, d'information ou de sécurité prises par les gestionnaires de voirie ou les autorités compétentes. Ils sont divisés en plusieurs catégories :

A. – *Les panneaux dynamiques.*

Les panneaux dynamiques peuvent être implantés sur l'accotement, en terre-plein central, sur portique en surplomb de la chaussée. Ils respectent généralement les mêmes distances d'implantation que les panneaux de la signalisation permanente ou temporaire équivalents.

Ils délivrent des messages amenés à être modifiés fréquemment et affichent, en fonction des circonstances d'exploitation de la chaussée ou de la voie concernée, un signal de danger, de prescription ou un signal d'indication ou encore un message littéral. Ce signal ou ce message peut être complété par un panneau donnant une indication complémentaire (distance, étendue, voie ou catégorie d'utilisateurs concernée, autre information...).

Les panneaux dynamiques sont de forme rectangulaire ou carrée. Ils comportent 4 catégories :

- les panneaux à messages variables ;
- les caissons lumineux n'affichant, lorsqu'ils sont activés, qu'un seul message ;
- les panneaux à prismes affichant un message parmi trois possibilités prédéfinies ;
- les panneaux d'indication et d'alerte individualisées.

Selon la technologie employée, l'affichage sur les panneaux dynamiques peut être réalisé :

- en décor normal : c'est la représentation à l'identique des panneaux de la signalisation permanente ou temporaire équivalents. L'affichage peut être :
 - non lumineux sur les panneaux à prismes ;
 - lumineux sur les panneaux à messages variables ;
 - lumineux sur les caissons rétroéclairés ;
- en décor lumineux inversé : sur les panneaux à messages variables, c'est la représentation privilégiée des signaux dont les inscriptions apparaissent généralement en jaune-blanc sur fond noir. La représentation et la signification de ces signaux sont précisées aux articles 10-1 et 10-2 ci-après.

Lorsqu'il concerne la vitesse, l'affichage dynamique du panneau d'indication et d'alerte individualisées est le suivant :

- soit uniquement l'indication de la vitesse du véhicule détecté lorsque celle-ci respecte la limite autorisée ;
- soit un message d'alerte lorsque la vitesse relevée est supérieure à la limite autorisée. Ce message d'alerte peut éventuellement être complété par l'affichage de l'indication de la vitesse du véhicule en infraction ou du signal de danger XA14.

La valeur de la vitesse affichée sur ces panneaux dynamiques a une portée indicative qui ne dispense pas le conducteur de s'assurer, au moyen du dispositif de bord requis, que la vitesse de circulation de son véhicule respecte la limite autorisée sur l'axe concerné.

B. – *Autres dispositifs de signalisation dynamique.*

Barrière dynamique XK3.

Le signal XK3 est constitué d'une lisse ou de deux demi-lisses, barrant la chaussée, portant sur leur face avant une série de rectangles alternativement rouges et blancs rétro réfléchissants et, le cas échéant, un signal B0 ou B1. Lorsqu'il est activé, le signal XK3 matérialise le point d'effet d'une interdiction de franchir prescrite par le signal qui lui est associé (panneau B0 ou B1 ou feu R23 ou R24).

Glissière mobile d'affectation de voie XK4.

Le signal XK4 matérialise la neutralisation d'une voie latérale, dûment signalée par des signaux d'affectation de voie R21. Il est constitué d'une section mobile de dispositif de retenue alternant des sections rouges et blanches. Il comporte des éléments rétro réfléchissants blancs. Ce dispositif est doté de feux de type KR2 activés pendant la manœuvre de la glissière mobile d'affectation. »

16° Après l'article 10, il est inséré les articles 10-1 et 10-2 ainsi rédigés :

« *Art. 10-1.* – Les panneaux à messages variables peuvent afficher des signaux de la signalisation permanente ou temporaire (décor normal) ou les signaux de la signalisation dynamique (décor inversé).

Lorsque les panneaux à messages variables affichent des signaux de prescription, cette dernière prend effet au droit du panneau. Quel que soit leur mode d'affichage, ils emportent pour les usagers les mêmes obligations que les prescriptions correspondantes signifiées par la signalisation fixe permanente.

Lorsqu'un panneau à message variable affiche un signal de limitation de vitesse, celle-ci s'applique nonobstant la présence d'un panneau de la signalisation fixe permanente, de type B14, indiquant une limitation de vitesse supérieure.

Lorsque les panneaux à messages variables affichent des signaux de danger, leur signification peut être différente suivant le mode d'affichage et la permanence du danger :

- un signal concernant un danger permanent (virage dangereux, par exemple) peut être affiché en décor normal (signal de type A avec panneau "RAPPEL") ou en décor inversé (signal de type X). Il s'affiche pour rappeler la présence d'un danger précédemment signalé par un panneau de la signalisation fixe permanente ;
- un signal concernant un danger relatif à un événement aléatoire est affiché en décor lumineux inversé. Dans ce cas, il signale un danger potentiel (présence d'animaux errants, par exemple) ou effectif (bouchon, par exemple) ;
- un signal concernant un danger non permanent relatif à des mesures de gestion de trafic (fermeture d'un passage à niveau, par exemple) est affiché en décor lumineux inversé pour signaler la présence d'un danger lorsque la mesure est en cours.

Les panneaux à messages variables peuvent également afficher sous forme de messages littéraux des informations pour compléter celles délivrées par les autres signaux (pictogrammes) ou donner une indication lorsqu'on ne dispose pas du ou des signaux adéquats.

Art. 10-2. – Les signaux dynamiques mentionnés ci-après et représentés à l'annexe du présent arrêté ne peuvent être affichés que sur des panneaux à messages variables. Ils comprennent :

A. – Les panneaux dynamiques de type XM.

Panonceau XM1. Il a la même signification que le panonceau de distance M1 ou KM1.

Panonceau XM2. Il a la même signification que le panonceau d'étendue M2 ou KM2.

Panonceau XM3a. Il a la même signification que le panonceau de position ou directionnel M3a.

Panonceau XM3d. Il a la même signification que le panonceau de position ou directionnel M3d.

Panonceau XM4a. Il a la même signification que le panonceau de catégorie M4a.

Panonceau XM4b. Il a la même signification que le panonceau de catégorie M4b.

Panonceau XM4c. Il a la même signification que le panonceau de catégorie M4c.

Panonceau XM4d1. Il a la même signification que le panonceau de catégorie M4d1.

Panonceau XM4f. Il a la même signification que le panonceau de catégorie M4f.

Panonceau XM4g. Il a la même signification que le panonceau de catégorie M4g.

Panonceau XM4p. Il a la même signification que le panonceau de catégorie M4p.

Panonceau XM4r. Il a la même signification que le panonceau de catégorie M4r.

Panonceau XM4w. Il a la même signification que le panonceau de catégorie M4w.

Panonceau XM4x. Il a la même signification que le panonceau de catégorie M4x.

Panonceau XM9z. Il complète un signal de type XA ou XB par une indication littérale.

Les panonceaux de type XM sont affichés à l'aide de caractères matriciels lumineux de couleur blanc-jaune sur un fond de couleur noire.

B. – Les signaux dynamiques de danger de type XA.

Signal XA1a. Rappel d'un virage à droite dangereux.

Signal XA1b. Rappel d'un virage à gauche dangereux.

Signal XA1c. Rappel d'une série de virages dangereux dont le premier est à droite.

Signal XA1d. Rappel d'une série de virages dangereux dont le premier est à gauche.

Signal XA2. Rappel d'un danger de cassis ou dos d'âne.

Signal XA3. Rappel d'un rétrécissement de chaussée.

Signal XA3a. Rappel d'un rétrécissement de chaussée par la droite.

Signal XA3b. Rappel d'un rétrécissement de chaussée par la gauche.

Signal XA4. Annonce d'une chaussée particulièrement glissante.

Signal XA6. Annonce d'une fermeture de pont mobile.

Signal XA7. Annonce de la fermeture d'un passage à niveau muni de barrières. Il est affiché lorsque les barrières sont fermées ou en cours de manœuvre. Il est complété par un panonceau XM1 indiquant "FERMÉE", s'agissant de la barrière.

Signal XA13a. Présence d'enfants susceptibles de traverser la chaussée.

Signal XA13b. Présence de piétons à un passage pour piétons ou rappel d'un passage pour piétons.

Signal XA14. Présence d'autres dangers possibles. La nature du danger est précisée par un message littéral.

Signal XA15b. Présence d'un ou plusieurs animaux errants sur la chaussée.

Signal XA16. Rappel d'une descente dangereuse.

Signal XA17. Annonce d'un feu de régulation d'accès ou de feux tricolores réglant une circulation alternée.

Signal XA18. Annonce d'une route bidirectionnelle.

Signal XA20 Rappel d'un débouché sur un quai ou une berge.

Signal XA24. Présence de vent particulièrement fort.

Signal XA25. Annonce d'un danger proche de dégradation des conditions de circulation liée à des chutes de neige ou à de la pluie verglaçante.

Signal XA26. Annonce d'une présence proche d'un ou de plusieurs piétons sur la chaussée.

Les signaux de danger comportent une bande rouge triangulaire sur fond de couleur sombre. Les pictogrammes sont de couleur blanc-jaune. Font exception :

- le signal XA16, dont le pictogramme comprend une inscription de couleur noire sur fond blanc-jaune ;
- le signal XA17, dont le pictogramme est de couleur verte, jaune et rouge ;
- le signal XA24, dont le pictogramme est de couleur blanc-jaune et rouge.

C. – *Les signaux dynamiques de prescription et de fin de prescription de type XB.*

Signal XB3. Il a la même signification que le panneau d'interdiction B3.

Signal XB3a. Il a la même signification que le panneau d'interdiction B3a. Il peut être complété par un panneau XM4f.

Signal XB8. Il a la même signification que le panneau d'interdiction B8. Il peut être complété par un panneau XM4f.

Signal XB9b. Il a la même signification que le panneau d'interdiction B9b.

Signal XB9f. Il a la même signification que le panneau d'interdiction B9f.

Signal XB9h. Il a la même signification que le panneau d'interdiction B9h.

Signal XB9i. Il a la même signification que le panneau d'interdiction B9i.

Signal XB11. Il a la même signification que le panneau d'interdiction B11. Il n'est associé à aucun panneau.

Signal XB12. Il a la même signification que le panneau d'interdiction B12. Il n'est associé à aucun panneau.

Signal XB13. Il a la même signification que le panneau d'interdiction B13. Il n'est associé à aucun panneau.

Signal XB14. Il a la même signification que le panneau d'interdiction B14.

Signal XB17. Il a la même signification que le panneau d'interdiction B17. Il n'est associé à aucun panneau.

Signal XB26. Il a la même signification que le panneau d'obligation B26.

Signal XB31. Il a la même signification que le panneau d'obligation B31.

Signal XB33. Fin de limitation de vitesse notifiée par le signal dynamique XB14.

Signal XB34. Fin d'interdiction de dépasser notifiée par le signal dynamique XB3.

Signal XB34a. Fin d'interdiction de dépasser notifiée par le signal dynamique XB3a.

Signal XB44. Fin d'obligation de l'usage des chaînes à neige notifiée par le panneau dynamique XB26.

Les signaux d'interdiction de type XB sont à fond noir. Le listel circulaire est rouge. Les pictogrammes et inscriptions sont de couleur blanc-jaune.

Font exception : les signaux XB3 et XB3a, dont les pictogrammes comportent un élément de couleur blanc-jaune et un élément de couleur rouge.

Le signal d'obligation XB26 est à fond noir. Le listel circulaire et le pictogramme sont de couleur blanc-jaune.

Les signaux de fin d'interdiction de type XB sont à fond noir. Le listel circulaire, le pictogramme et les inscriptions sont de couleur blanc-jaune. Le pictogramme est barré de blanc-jaune.

Le signal de fin d'obligation XB44 est à fond noir. Le listel circulaire est de couleur blanc-jaune. Le pictogramme est de couleur blanc-jaune barré de rouge.



D. – *Les signaux dynamiques d'indication et de fin d'indication de type XC.*

Signal XC4a. Vitesse conseillée. Lorsqu'il est affiché, ce signal indique la vitesse à laquelle il est conseillé de circuler si les circonstances le permettent et si l'usager n'est pas tenu de respecter une vitesse inférieure spécifique à la catégorie de véhicule qu'il conduit. En toutes circonstances, l'usager doit rester maître de sa vitesse, conformément à l'article R. 413-17 du code de la route.

Signal XC4b. Fin de vitesse conseillée indiquée par le signal dynamique XC4a.

Signal-texte XC50. Indications dynamiques diverses sur un panneau à message variable implanté de façon permanente pour préciser ou compléter une information délivrée par un signal ou pour délivrer une information lorsqu'on ne dispose pas du ou des signaux adéquats.

Il peut comporter des signes dont la signification est précisée dans le tableau ci-dessous :

Signe	Signification du signe	Exemple d'affichage	Utilisation
=	égal, sur	BOUCHON = 3 km	Indique l'étendue d'une perturbation (exemple, un bouchon sur 3 km)
=>	en direction de	=> LYON	Indique le sens de circulation perturbé (exemple, en direction de Lyon)
→	jusqu'à	A1 → A86	Indique le tronçon concerné par l'information (exemple, de A1 jusqu'à A86)
↘ ↗	en baisse en hausse	A104 → A4 : 21 min ↗	Indique la tendance d'évolution d'un temps de parcours en fonction des conditions de circulation (exemple, le temps de parcours de l'A104 à l'A4 est de 21 minutes ; il a tendance à augmenter)
	Sortie	 PESSAC : 12 min	Indique le temps de parcours jusqu'à la sortie suivie d'une mention en rapport avec la signalisation directionnelle fixe (exemple, Sortie PESSAC à 12 minutes).

Signal XC64a. Indication dynamique de voie réservée au paiement auprès d'un péagiste.

Signal XC64b. Indication dynamique de voie réservée au paiement par carte bancaire ou accréditive.

Signal XC64c1. Indication dynamique de voie réservée au paiement par pièces de monnaie.

Signal XC64c2. Indication dynamique de voie réservée au paiement par pièces et billets.

Signal XC64d. Indication dynamique de voie réservée au paiement automatique par abonnement "télépéage".

Les signaux d'indication sont à fond noir. Le listel carré, le pictogramme et l'inscription sont de couleur blanc-jaune. Font exception :

- le signal XC4b, dont l'inscription de couleur blanc-jaune est barrée de rouge ;
- le signal XC64d, dont le listel carré et le pictogramme sont de couleur jaune-orange.

Le signal XC50 n'est représenté qu'en décor lumineux discontinu inversé. Il est de forme rectangulaire, le grand côté étant horizontal. Les inscriptions sont de couleur blanc-jaune sur un fond de couleur noire.

E. – *Les signaux dynamiques d'indication de services de type XCE.*

Signal XCE15a. Indication dynamique de la disponibilité d'un poste de distribution de carburant ouvert 7 jours sur 7, 24 heures sur 24.

Panneau XCE15g. Indication des prix des carburants pratiqués dans les stations ouvertes 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24 de l'autoroute sur laquelle il est implanté.

Panneau XCE15h. Indication des prix des carburants pratiqués dans les stations délivrant du carburant 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24 et situées hors autoroute dans un rayon maximal de 10 km autour des sorties de l'autoroute sur lequel il est implanté.

Signal XCE22. Invitation à écouter la station de radiodiffusion routière dont la fréquence est affichée.

Les signaux dynamiques d'indication de service XCE15a et XCE22 ont un fond noir. Le listel carré, le pictogramme ou l'inscription sont de couleur blanc-jaune.

Le panneau XCE15g est rectangulaire à fond bleu. Il comporte :

- le signal CE15c suivi de la mention de l'autoroute ;
- le type de carburant ;
- le logo du distributeur de carburant suivi d'une indication de distance de la station ;
- et au regard de chaque station mentionnée : l'affichage dynamique (inscription de couleur blanc-jaune sur fond noir) du prix pratiqué pour chaque type de carburant.

Le panneau XCE15h est rectangulaire à fond blanc. Il comporte :

- un registre supérieur portant le numéro de la sortie concernée et une indication de distance ;
- le signal CE15c suivi de la mention "Hors autoroute" ;
- le type de carburant ;
- le logo du distributeur de carburant suivi d'une indication de distance de la station ;
- et au regard de chaque station mentionnée : l'affichage dynamique (inscription de couleur blanc-jaune sur fond noir) du prix pratiqué pour chaque type de carburant.

F. – *Les signaux dynamiques temporaires.*

Signal XAK5. Il a la même signification que le panneau temporaire de danger AK5.

Signal XAK22. Il a la même signification que le panneau temporaire de danger AK22.

Signal XAK30. Il a la même signification que le panneau temporaire de danger AK30.

Signal XAK31. Il a la même signification que le panneau temporaire de danger AK31.

Signal XAK32. Annonce de nappes de brouillard ou de fumées épaisses.

Signal XKD8. Il a la même signification que le panneau temporaire KD8.

Signal XKD9. Il a la même signification que le panneau temporaire KD9.

Signal XKD10a. Il a la même signification que le panneau temporaire KD10a.

Signal XKD10b. Il a la même signification que le panneau temporaire KD10b.

Les signaux dynamiques temporaires ont un fond noir. Les pictogrammes sont de couleur blanc-jaune.

Les signaux temporaires de danger XAK5, XAK22, XAK30, XAK31 et XAK32 ont une bande triangulaire rouge sur fond noir.

Les signaux XKD8, XKD9 et XKD10 comportent un listel carré de couleur blanc-jaune sur fond de couleur sombre et des pictogrammes de couleur blanc-jaune ; le pictogramme du XKD9 peut, en outre, comporter la représentation d'un signal de prescription.

Signal lumineux KXC50. Message littéral utilisé pour préciser ou compléter une information délivrée par un signal ou pour délivrer une information lorsqu'on ne dispose pas du ou des signaux adéquats. Il est affiché sur un panneau à message variable mobile, fixé sur un véhicule ou une remorque.

Le signal KXC50 est de forme rectangulaire, le grand côté étant horizontal. Les inscriptions sont de couleur blanc-jaune sur un fond de couleur noire.

G. – *Les autres signaux dynamiques.*

Signal X1a. Signal diagrammatique précisant les conditions ou les restrictions de circulation en aval en section courante.

Signal X1b. Signal diagrammatique précisant les conditions ou les restrictions de circulation à la prochaine sortie.

Les signaux diagrammatiques X1a et X1b comportent une flèche de couleur blanc-jaune avec la représentation d'un signal de danger ou de prescription sur la section courante, pour le signal X1a, ou sur la sortie, pour le signal X1b. Ils n'ont pas de listel.

Signal X2a. Signal diagrammatique précisant les conditions ou les restrictions de circulation en aval, en section courante.

Signal X2b. Signal diagrammatique précisant les conditions ou les restrictions de circulation après la prochaine sortie ou à la sortie suivante.

Les signaux diagrammatiques X2a et X2b comportent deux flèches de couleur blanc-jaune avec la représentation d'un signal de danger ou de prescription sur la section courante, pour le signal X2a, ou sur une des sorties pour le signal X2b. Ils n'ont pas de listel.

Signal X3a. Présignalisation d'un contrôle d'une catégorie de véhicules.

Signal X3b. Annonce d'une sortie obligatoire vers une aire de service pour le contrôle d'une catégorie de véhicules.

Le signal X3a est constitué d'un message littéral et du signal XKD9 dont une ou plusieurs flèches portent le pictogramme de la catégorie de véhicules concernée qui a obligation d'emprunter la voie de droite.

Le signal X3b est placé après le ou les signaux X3a. Il est constitué d'un message littéral, d'un signal X1a et d'un panneau de distance. Le signal X1a représente le pictogramme de la catégorie de véhicules concernée qui a obligation d'emprunter la prochaine sortie.

Signal XD41. Annonce d'un itinéraire "Bis".

Signaux R21. Affectation de voies. Les signaux R21 d'affectation de voie sont implantés au-dessus de chaque voie matérialisée sur la chaussée pour réglementer séparément la circulation de ces voies. Ils comprennent :

- le signal R21a : signal rouge fixe en forme de croix de Saint-André, sur fond noir circulaire ou carré. Il signifie l'interdiction d'emprunter la voie au-dessus de laquelle il est situé ;
- le signal R21b : signal vert fixe en forme de flèche verticale vers le bas, sur fond noir circulaire ou carré. Il signifie l'autorisation d'emprunter la voie située au-dessus de laquelle il est situé ;
- le signal R21c : signal jaune clignotant en forme de flèche oblique à 45° vers le bas, à droite ou à gauche, sur fond noir circulaire ou carré. Il annonce l'interdiction de circuler sur la voie au-dessus de laquelle il est situé, et il oblige tous les véhicules à se rabattre sur la ou l'une des voies adjacentes indiquées par le signal.

Les signaux R21 peuvent aussi être implantés au-dessus des voies de péage.»

17° A l'article 12, le troisième alinéa relatif au stationnement à durée limitée est supprimé.

Art. 2. – L'annexe de l'arrêté du 24 novembre 1967 est ainsi modifiée :

- le panneau M6c-ancien, les panneaux B6b3-ancien, B6b5-ancien, B50c-ancien, B50e-ancien, B12a, B21f, C1b-ancien, C64d (exemple 1), C117a, C117b, C117c, D31b, E36 et le symbole SC21 sont supprimés ;
- le panneau C60 est renommé D47a ;
- le panneau C61 est renommé D47b ;
- le panneau C63 est renommé D47c ;
- le signal C64c est renommé C64c1 ;
- le panneau C65a est renommé D46a ;
- le panneau C65b est renommé D46b ;
- le panneau Da52 est renommé Da52a ;
- le panneau E35a est renommé E34c ;
- le panneau E35b est renommé E34d ;
- le symbole SC20 est renommé SU2 ;
- sont ajoutés les dessins des signaux nouveaux et remplacés les signaux modifiés figurant à l'annexe 1 au présent arrêté.

Art. 3. – Sont abrogées les dispositions de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière qui figurent sous le titre « Cinquième partie. – Signalisation d'indication et des services » (arrêté du 31 juillet 2002 modifié).

Art. 4. – Sont approuvées les dispositions de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière qui figurent en annexes 2 et 3 sous les titres suivants :

- cinquième partie « Signalisation d'indication, des services et de repérage » ;
- neuvième partie « Signalisation dynamique ».

Sont approuvées les modifications apportées aux dispositions de la première partie « Généralités », de la deuxième partie « Signalisation de danger », de la troisième partie « Intersections et régimes de priorité », de la quatrième partie « Signalisation de prescription », de la sixième partie « Feux de circulation », de la septième partie « Marques sur chaussées » et de la huitième partie « Signalisation temporaire » de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière. Ces modifications font l'objet de l'annexe 4 du présent arrêté.

Art. 5. – La mise en conformité aux dispositions de la cinquième partie de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière des panneaux de la signalisation permanente en place à la date de publication du présent arrêté sera effectuée au fur et à mesure de leur remplacement.

Le maintien en place du panneau M6c-ancien et des panneaux B6b3-ancien, B6b5-ancien, B50c-ancien, B50e-ancien et C1b-ancien n'est plus autorisé.

Art. 6. – L'arrêté du 14 septembre 2001 relatif à la Commission nationale de signalisation d'animation est abrogé.

Art. 7. – Le délégué à la sécurité et à la circulation routières est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 6 décembre 2011.

*La ministre de l'écologie, du développement durable,
des transports et du logement,*
Pour la ministre et par délégation :
*Le délégué à la sécurité
et à la circulation routières,*
J.-L. NEVACHE





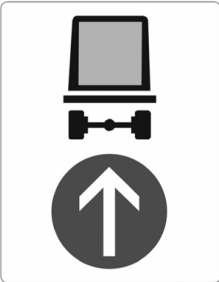
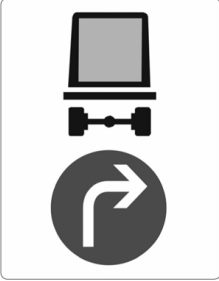
*Le ministre de l'intérieur, de l'outre-mer,
des collectivités territoriales et de l'immigration,*
Pour le ministre et par délégation :
Le délégué à la sécurité et à la circulation routières,
J.-L. NEVACHE

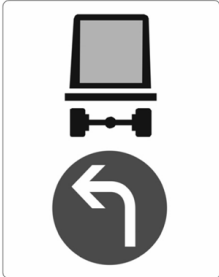
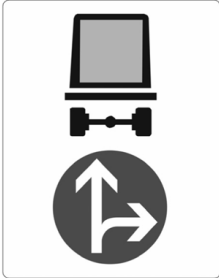
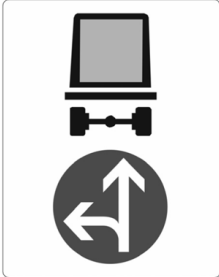
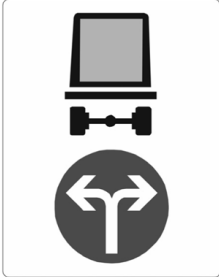

Nota. – Les annexes 2, 3 et 4 visées à l'article 4 sont publiées au *Bulletin officiel* du ministère.

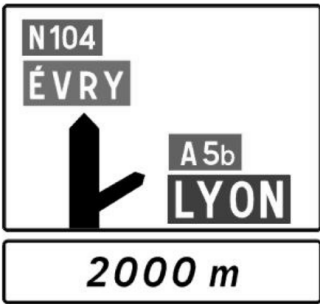
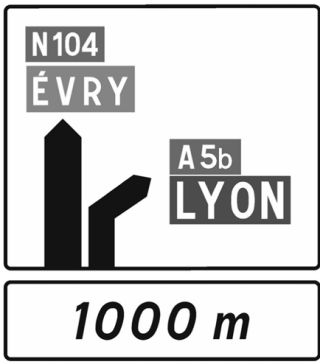
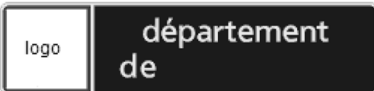




ANNEXE 1

1. Les modèles des signaux nouveaux mentionnés à l'article 2 du présent arrêté figurent ci-après :










	<p>M10c1 Indique l'accès à une rocade.</p>
	<p>M10c2 (exemple) Indique l'accès à une rocade.</p>
	<p>M10c3 (exemple) Indique l'accès à une rocade.</p>
	<p>M11b1 Indique la période durant laquelle la voie a le statut d'aire piétonne.</p>
	<p>M11b2 signale les prescriptions particulières qui s'appliquent dans l'aire piétonne.</p>
 	<p>M11c1 (exemple) Indique par la lettre qu'il porte, comprise entre B et E, la catégorie d'un tunnel définie en fonction des marchandises dangereuses autorisées à y circuler. M11c2 (exemple) Indique par la lettre qu'il porte, comprise entre B et E, la catégorie d'un tunnel définie en fonction des marchandises dangereuses autorisées à y circuler et sa période d'application.</p>
	<p>Panneau B13a. Accès interdit aux véhicules pesant sur un essieu plus que le nombre indiqué.</p>
	<p>C13c Impasse comportant une issue pour les piétons.</p>
	<p>C13d Impasse comportant une issue pour les piétons et les cyclistes.</p>










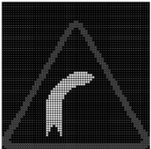
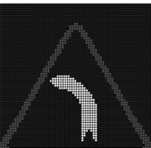
	<p>C24a (<i>exemple</i>) Conditions particulières de circulation par voie sur la route suivie. Les panneaux C24a y indiquent les conditions particulières de circulation telles que le nombre de voies, le sens de circulation par voie, ou des indications concernant une ou plusieurs voies de la chaussée.</p>
	<p>C51a Présignalisation du début d'une section à vitesse régulée.</p>
	<p>C51b Fin de section à vitesse régulée.</p>
	<p>C64c2 Paiement automatique par pièces et billets.</p>
	<p>C117-b21b Présignalisation d'une section de route comportant un tunnel dont l'accès est interdit à certains véhicules transportant des marchandises dangereuses. Ce panneau indique aux conducteurs de ces véhicules la ou les directions conseillées au prochain carrefour. Il est obligatoirement complété par un panonceau M11c indiquant la catégorie du tunnel.</p>
	<p>C117-b21c1 Présignalisation d'une section de route comportant un tunnel dont l'accès est interdit à certains véhicules transportant des marchandises dangereuses. Ce panneau indique aux conducteurs de ces véhicules la ou les directions conseillées au prochain carrefour. Il est obligatoirement complété par un panonceau M11c indiquant la catégorie du tunnel.</p>




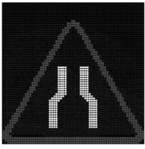
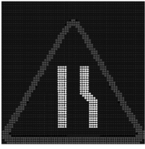
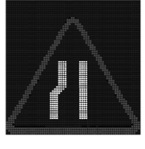


	<p>C117-b21c2 Présignalisation d'une section de route comportant un tunnel dont l'accès est interdit à certains véhicules transportant des marchandises dangereuses. Ce panneau indique aux conducteurs de ces véhicules la ou les directions conseillées au prochain carrefour. Il est obligatoirement complété par un panneau M11c indiquant la catégorie du tunnel.</p>
	<p>C117-b21d1 Présignalisation d'une section de route comportant un tunnel dont l'accès est interdit à certains véhicules transportant des marchandises dangereuses. Ce panneau indique aux conducteurs de ces véhicules la ou les directions conseillées au prochain carrefour. Il est obligatoirement complété par un panneau M11c indiquant la catégorie du tunnel.</p>
	<p>C117-b21d2 Présignalisation d'une section de route comportant un tunnel dont l'accès est interdit à certains véhicules transportant des marchandises dangereuses. Ce panneau indique aux conducteurs de ces véhicules la ou les directions conseillées au prochain carrefour. Il est obligatoirement complété par un panneau M11c indiquant la catégorie du tunnel.</p>
	<p>C117-b21e Présignalisation d'une section de route comportant un tunnel dont l'accès est interdit à certains véhicules transportant des marchandises dangereuses. Ce panneau indique aux conducteurs de ces véhicules la ou les directions conseillées au prochain carrefour. Il est obligatoirement complété par un panneau M11c indiquant la catégorie du tunnel.</p>
	<p>CE9. Parc de stationnement sous vidéosurveillance.</p>

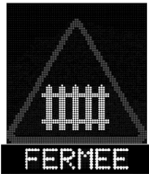





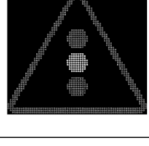

	<p>D52b Panneau d'avertissement de bifurcation implanté sur route à chaussées séparées.</p>
	<p>Da52b. Panneau d'avertissement de bifurcation avec affectation de voies implanté sur route à chaussées séparées.</p>
 	<p>E36a Localisation d'un département.</p> <p>E36b Localisation d'une région administrative.</p>
 	<p>E38 (exemple) Localisation des limites de gestion ou de concession d'un réseau autoroutier.</p>
	<p>E46 Rocade.</p>
	<p>E51 Plaquette de repérage utilisé pour les besoins des services d'entretien, d'exploitation et de police.</p>



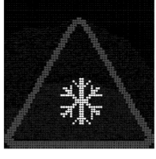
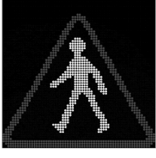
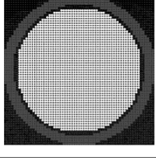
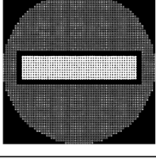


	<p>E60 (exemple) Plaque de rue.</p>
	<p>ID1c Parc de stationnement sous vidéosurveillance.</p>
	<p>ID34a (exemple) Itinéraire piétonnier.</p>
	<p>ID34b (exemple) Itinéraire piétonnier difficilement accessible aux personnes à mobilité réduite.</p>
	<p>ID35 Zone industrielle ou parc d'activités.</p>
	<p>ID36 Centre commercial.</p>
	<p>SU3 Identification d'un itinéraire autoroutier.</p>
	<p>SU4 Caractérise une rocade.</p>
	<p>SU5 Identifie le caractère payant de certaines autoroutes ou de certains ouvrages.</p>
	<p>J15a (exemple) Plot rétro réfléchissant.</p>



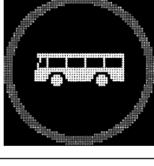


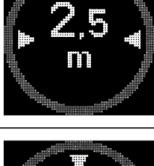
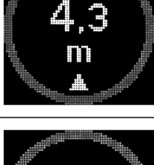

	<p>J15b (<i>exemple</i>) Plot de bordure.</p>
	<p>J16 (<i>exemple</i>) Jalonneur-réflecteur.</p>
	<p>AK32 Annonce de nappes de brouillard ou de fumées épaisses.</p>
	<p>XM1 (<i>exemple</i>) Indique la longueur de la section comprise entre le signal et le début du passage dangereux ou de la zone où s'applique la réglementation, ou du point qui fait l'objet de l'indication.</p>
	<p>XM2 (<i>exemple</i>) Indique la longueur de la section dangereuse ou soumise à réglementation ou visée par l'indication.</p>
	<p>XM3a (<i>exemple</i>) Indique la position de la voie concernée par le signal qu'il complète.</p>
	<p>XM3d Indique que le signal qu'il complète se rapporte à la voie au-dessus de laquelle il est implanté.</p>
	<p>XM4a Désigne les véhicules ou ensembles de véhicules dont le poids total autorisé en charge ou le poids total roulant autorisé est inférieur à 3,5 tonnes.</p>
	<p>XM4b Désigne les véhicules de transport en commun de personnes.</p>

	XM4c Désigne les motocyclettes et motocyclettes légères, au sens de l'article R.311-1 du code de la route.
	XM4d1 Désigne les cycles.
	XM4f (exemple) Désigne les véhicules, véhicules articulés, trains doubles ou ensembles de véhicules dont le poids total autorisé en charge ou le poids total roulant autorisé excède le nombre indiqué.
	XM4g Désigne les véhicules affectés au transport de marchandises.
	XM4p Désigne les piétons.
	XM4r (exemple) Désigne les véhicules pesant sur un essieu plus que le nombre indiqué.
	XM4w Désigne les véhicules tractant une remorque dont le poids total autorisé en charge dépasse 250 kg.
	XM4x Désigne les véhicules tractant une caravane ou une remorque de plus de 250 kg et dont le poids total roulant, véhicule plus remorque, n'excède pas 3,5 tonnes.
	XM9z (exemple) Donne des indications diverses.
	XA1a Rappel d'un virage à droite dangereux.
	XA1b Rappel d'un virage à gauche dangereux.

	<p>XA1c Rappel d'une série de virages dangereux dont le premier est à droite.</p>
	<p>XA1d Rappel d'une série de virages dangereux dont le premier est à gauche.</p>
	<p>XA2 Rappel d'un danger de cassis ou dos d'âne.</p>
	<p>XA3 Rappel d'un rétrécissement de chaussée.</p>
	<p>XA3a Rappel d'un rétrécissement de chaussée par la droite.</p>
	<p>XA3b Rappel d'un rétrécissement de chaussée par la gauche.</p>
	<p>XA4 Annonce d'une chaussée particulièrement glissante.</p>
	<p>XA6 Annonce d'une fermeture de pont mobile.</p>

	<p>XA7 + XM9z Annonce de la fermeture d'un passage à niveau muni de barrières avec indication sur panonceau.</p>
	<p>XA13a Présence d'enfants susceptibles de traverser la chaussée.</p>
	<p>XA13b Présence de piétons à un passage pour piétons ou rappel d'un passage pour piétons.</p>
	<p>XA14 Présence d'autres dangers possibles.</p>
	<p>XA15b Présence d'un ou plusieurs animaux errants sur la chaussée.</p>
	<p>XA16 (exemple) Rappel d'une descente dangereuse.</p>
	<p>XA17 Annonce d'un feu de régulation d'accès ou de feux tricolores réglant une circulation alternée.</p>
	<p>XA18 Annonce d'une route bidirectionnelle.</p>

	<p>XA20 Rappel d'un débouché sur un quai ou une berge.</p>
	<p>XA24 Présence de vent particulièrement fort.</p>
	<p>XA25 Annonce d'un danger proche de dégradation des conditions de circulation liée à des chutes de neige ou à de la pluie verglaçante.</p>
	<p>XA26 Annonce d'une présence proche d'un ou de plusieurs piétons sur la chaussée.</p>
	<p>B0 (lumineux) Circulation interdite à tout véhicule dans les 2 sens.</p>
	<p>B1 (lumineux) Sens interdit à tout véhicule.</p>
	<p>XB3 Interdiction de dépasser tous véhicule à moteur autres que ceux à deux roues sans side-car.</p>
	<p>XB3a Interdiction aux véhicules automobiles, véhicules articulés, trains doubles ou ensemble de véhicules, affectés au transport de marchandises dont le poids total roulant autorisé est supérieur à 3,5 tonnes de dépasser tous les véhicules à moteur autres que ceux à deux roues sans side-car.</p>

	<p>XB8 Accès interdit aux véhicules affectés au transport de marchandises. Si ce signal est complété par un panonceau XM4f, l'interdiction ne s'applique que si le poids total autorisé en charge ou le poids total roulant autorisé du véhicule, véhicule articulé, train double ou ensemble de véhicules excède le nombre indiqué sur le panonceau.</p>
	<p>XB9b Accès interdit au cycles.</p>
	<p>XB9f Accès interdit aux véhicules de transport en commun de personnes.</p>
	<p>XB9h Accès interdit aux motocyclettes et motocyclettes légères, au sens de l'article R311-1 du code de la route.</p>
	<p>XB9i Accès interdit aux véhicules tractant une caravane ou une remorque de plus de 250 kg, tel que le poids total roulant autorisé, véhicule et caravane ou remorque, ne dépasse pas 3,5 t.</p>
	<p>XB11 (exemple) Accès interdit aux véhicules dont la largeur, chargement compris, est supérieure au nombre indiqué.</p>
	<p>XB12 (exemple) Accès interdit aux véhicules dont la hauteur, chargement compris, est supérieure au nombre indiqué.</p>
	<p>XB13 (exemple) Accès interdit aux véhicules, véhicules articulés, trains doubles ou ensemble de véhicules dont le poids total autorisé en charge ou le poids total roulant autorisé excède le nombre indiqué.</p>

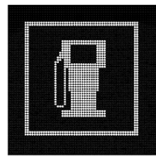
	<p>XB14 (<i>exemple</i>) Limitation de vitesse. Ce signal notifie l'interdiction de dépasser la vitesse indiquée.</p>
	<p>XB17 (<i>exemple</i>) Interdiction aux véhicules de circuler sans maintenir entre eux un intervalle au moins égal au nombre indiqué.</p>
	<p>XB26 Chaînes à neige obligatoires sur au moins deux roues motrices.</p>
	<p>XB31 Fin de toutes les interdictions précédemment signalées, imposées aux véhicules en mouvement.</p>
	<p>XB33 (<i>exemple</i>) Fin de limitation de vitesse.</p>
	<p>XB34 Fin d'interdiction de dépasser notifiée par le signal XB3.</p>
	<p>XB34a Fin d'interdiction de dépasser notifiée par le signal XB3a.</p>
	<p>XB44 Fin de l'obligation de l'usage des chaînes à neige notifiée par le signal XB26.</p>

	<p>XC4a (exemple) Ce signal indique la vitesse à laquelle il est conseillé de circuler au moment où il est affiché si les circonstances le permettent.</p>
	<p>XC4b (exemple) Fin de vitesse conseillée notifiée par le signal XC4a.</p>
	<p>XC50 (exemple) Message littéral dynamique utilisé sur panneau à message variable implanté de façon permanente pour préciser ou compléter une information délivrée par un signal ou pour afficher une information lorsqu'on ne dispose pas du ou des signaux adéquats.</p>
	<p>XC64a Indication dynamique de voie réservée au paiement auprès d'un péagiste.</p>
	<p>XC64b Indication dynamique de voie réservée au paiement par carte bancaire ou accréditive.</p>
	<p>XC64c1 Indication dynamique de voie réservée au paiement par pièces de monnaie.</p>
	<p>XC64c2 Indication dynamique de voie réservée au paiement par pièces et billets.</p>



XC64d

Indication dynamique de voie réservée au paiement automatique par abonnement « télépéage ».



XCE15a

Indication dynamique de la disponibilité d'un poste de distribution de carburant ouvert 7 jours sur 7, 24 heures sur 24.

sur A75		SP95	GAZOLE
Logo distrib.	15 km	0,99	0,79
Logo distrib.	68 km	1,00	0,77
Logo distrib.	125 km	0,98	0,76

XCE15g (exemple)

Indication des prix des carburants pratiqués dans les stations ouvertes 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24, de l'autoroute sur lequel il est implanté.

N° 19		5	
Hors autoroute			
		SP 95	GAZOLE
Logo distrib.	6 km	1.25	1.02
Logo distrib.	9 km	1.32	1.09
Logo distrib.	12 km	1.28	1.07
Logo distrib.	14 km	1.39	1.01
Logo distrib.	15 km	1.32	0.99

XCE15h (exemple)

Indication des prix des carburants pratiqués dans les stations délivrant du carburant 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24 et situées hors autoroute dans un rayon maximal de 10 km autour des sorties de l'autoroute sur lequel il est implanté.






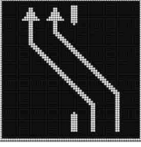
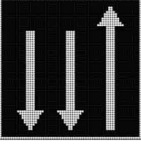
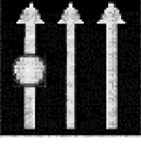
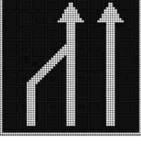
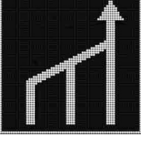
XCE22 (exemple)

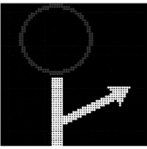
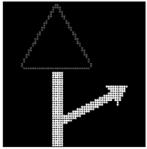
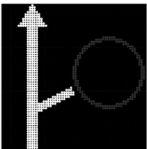
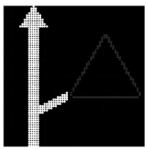


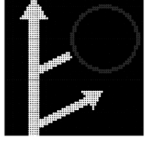
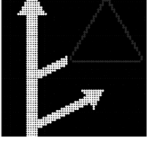
Indication dynamique de la fréquence d'émission actuelle d'une station de radiodiffusion dédiée aux informations sur la circulation routière et l'état des routes.

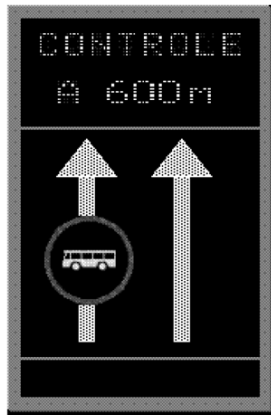


XAK5

Signalisation dynamique de travaux.

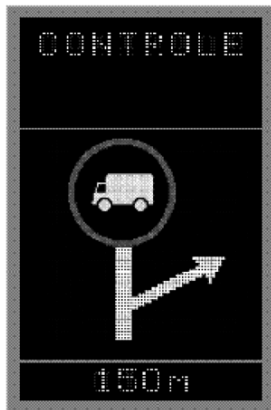
	<p>XAK30 Signalisation dynamique d'une queue de bouchon.</p>
	<p>XAK31 Signalisation dynamique d'un accident.</p>
	<p>XAK32 Annonce de présence relativement proche de nappes de brouillard ou de fumées épaisses.</p>
	<p>XKD8 (exemple) Présignalisation dynamique de changement temporaire de chaussée ou de trajectoire.</p>
	<p>XKD9 (exemple 1) Présignalisation dynamique d'affectation temporaire de voies.</p>
	<p>XKD9 (exemple 2) Présignalisation dynamique de restriction temporaire de d'usage des voies.</p>
	<p>XKD10a (exemple) Annonce, en signalisation dynamique, de la réduction temporaire d'une voie.</p>
	<p>XKD10b (exemple) Annonce de la réduction temporaire de plusieurs voies sur routes à chaussées séparées.</p>

	<p>X1a (exemple 1) Signal diagrammatique précisant les conditions ou les restrictions de circulation en aval en section courante ou à la prochaine sortie.</p>
	<p>X1a (exemple 2) Signal diagrammatique précisant les conditions ou les restrictions de circulation en aval en section courante ou à la prochaine sortie.</p>
	<p>X1b (exemple 1) Signal diagrammatique précisant les conditions ou les restrictions de circulation en aval en section courante ou à la prochaine sortie.</p>
	<p>X1b (exemple 2) Signal diagrammatique précisant les conditions ou les restrictions de circulation en aval en section courante ou à la prochaine sortie.</p>
	<p>X2a (exemple 1) Signal diagrammatique précisant les conditions ou les restrictions de circulation en aval, après la prochaine sortie, en section courante ou à la sortie suivante.</p>
	<p>X2a (exemple 2) Signal diagrammatique précisant les conditions ou les restrictions de circulation en aval, après la prochaine sortie, en section courante ou à la sortie suivante.</p>
	<p>X2b (exemple 1) Signal diagrammatique précisant les conditions ou les restrictions de circulation en aval, après la prochaine sortie, en section courante ou à la sortie suivante.</p>
	<p>X2b (exemple 2) Signal diagrammatique précisant les conditions ou les restrictions de circulation en aval, après la prochaine sortie, en section courante ou à la sortie suivante.</p>



X3a (exemple)

Panneau de présignalisation activé lors des contrôles de véhicules dédiés au transport de marchandises ou de voyageurs.



X3b (exemple)

Panneau activé lors des contrôles de véhicules dédiés au transport de marchandises ou de voyageurs et destiné à leur interception.



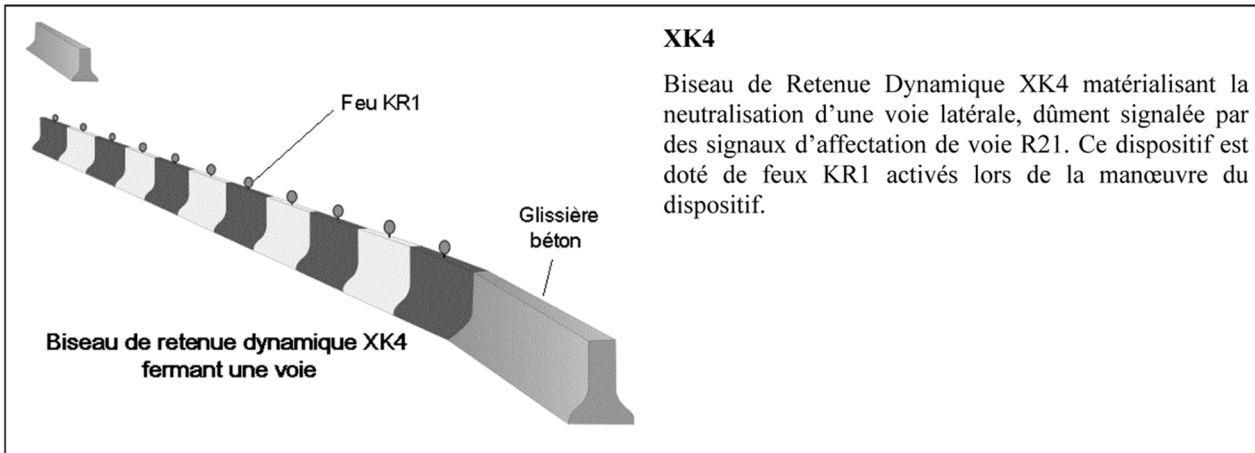
XD41 (exemple)

L'annonce d'un itinéraire Bis.



XK3

Barrière dynamique XK3 matérialisant le point d'effet d'une interdiction de franchir pouvant être signalée par un signal B0 ou B1 ou par un feu R23 ou R24 optionnels.



2. Les modèles des signaux modifiés mentionnés à l'article 2 du présent arrêté figurent ci-après :

	<p>C64b Paiement automatique par carte bancaire ou accréditive.</p>
	<p>CE22 (exemple) Fréquence d'émission d'une station de radiodiffusion dédiée aux informations sur la circulation routière et l'état des routes.</p>
	<p>ID23 Point de départ d'un itinéraire d'excursions à pied.</p>

ANNEXE 2

(Texte non paru au *Journal officiel*)

INSTRUCTION INTERMINISTÉRIELLE SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE

Cinquième partie

SIGNALISATION D'INDICATION, DES SERVICES ET DE REPÉRAGE

TITRE I^{er}

SIGNALISATION D'INDICATION ET DES SERVICES

CHAPITRE I^{er}

Signalisation d'indication

Article 69

Objet de la signalisation d'indication

L'objet de la signalisation d'indication est de porter à la connaissance des usagers de la route des informations utiles à la conduite des véhicules : indications relatives à l'usage et à la praticabilité des voies, annonce de certains aménagements. Certains de ces signaux recouvrent des prescriptions particulières.

La signalisation d'indication est réalisée à l'aide de panneaux de type C.

La signalisation dynamique d'indication est traitée dans la 9^e partie de la présente instruction.

Article 69-1

Caractéristiques des panneaux

Les panneaux de type C sont généralement de forme carrée, parfois rectangulaire. Leurs dimensions sont fixées à l'article 5-3 de la 1^{re} partie.

Article 69-2

Emploi de revêtements rétro réfléchissants

Les panneaux de type C sont rétro réfléchissants dans les conditions définies à l'article 13 de la 1^{re} partie.

Article 69-3

Implantation des panneaux

1. L'implantation des panneaux d'indication en signalisation de position et/ou en présignalisation est réglementée par les articles ci-après du présent chapitre. En outre, pour certains de ces panneaux (par exemple : panneaux C1, C1c, C5, C18, C23, etc.), elle peut être subordonnée à une ou plusieurs décisions réglementaires édictées par les autorités compétentes.
2. Les panneaux d'indication peuvent être complétés par des panonceaux dans les conditions prévues aux articles ci-après du présent chapitre. L'emploi par un gestionnaire d'un panonceau non mentionné dans l'article correspondant à un panneau doit être exceptionnel et réservé à des circonstances particulières.

Article 70

Lieux aménagés pour le stationnement

1. Lieux aménagés pour le stationnement.

a) En agglomération, la signalisation d'un lieu aménagé pour le stationnement gratuit situé en dehors de la chaussée est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau C1a.

Il peut être implanté :

- en signalisation de position. Il peut être complété par un panonceau M3, M4 pour indiquer que le stationnement est aménagé pour une catégorie d'usagers, M6f, M9z portant l'inscription « Gratuit » et M10z portant le nom du parc de stationnement ;

– en présignalisation. Il est alors complété par un panneau M1 ou M3. Il peut également être complété par un panneau M4 pour indiquer que le stationnement est aménagé pour une catégorie d'usagers et M10z portant le nom du parc de stationnement.

Le panneau C1a peut également être utilisé pour la signalisation et la présignalisation d'un lieu aménagé sur la voirie pour le stationnement de certaines catégories de véhicules. Il doit alors être complété par un panneau M4. Il peut également être complété par un panneau M1 ou M3.

Le marquage est réalisé conformément à l'article 118-2 de la 7^e partie.

La signalisation du stationnement sur chaussée est traitée dans les articles 55 et 55-1 de la 4^e partie.

b) Hors agglomération, la signalisation des points d'arrêt aménagés sur routes bidirectionnelles est obligatoire. Elle est assurée au moyen du panneau C1a.

Il est implanté en signalisation de position, à l'entrée du point d'arrêt.

Il peut être implanté en présignalisation. Il est alors complété par le panneau M1.

Si le point d'arrêt comporte un poste d'appel d'urgence non visible en approche, le panneau C1a, accompagné d'un panneau CE2a, doit être implanté en présignalisation. Cet ensemble est complété par un panneau M1 (cf. art. 78-1).

c) Aires d'arrêt hors agglomération.

La signalisation des aires d'arrêt sur routes bidirectionnelles est obligatoire. Elle est réalisée dans les conditions suivantes :

– en signalisation de position :

– par un panneau C1a seul, si l'aire ne comporte pas de service ;

– par un panneau C1a accompagné du panneau CE approprié, si l'aire comporte un seul service ;

– seulement par les panneaux CE appropriés, si l'aire comporte deux services ou plus (cf. art. 77) ;

– en présignalisation, par les mêmes panneaux que ceux de la signalisation de position, complétés par un panneau M1.

La signalisation des aires annexes sur autoroutes et routes à chaussées séparées sans accès riverain est obligatoire. Elle est assurée au moyen des panneaux C1a et/ou de type CE, associés à un panneau de type D. 46 (cf. art. 77, paragraphe A, et 84-2).

Les parcs de stationnement à l'intérieur de l'aire sont signalés conformément au point a) ci-dessus et à l'article 77, paragraphe C.

2. Lieux aménagés pour le stationnement gratuit, à durée limitée avec contrôle par disque.

La signalisation des lieux aménagés pour le stationnement gratuit, à durée limitée avec contrôle par disque, situés en dehors de la chaussée est obligatoire. Elle est assurée soit au moyen du panneau C1b, soit au moyen du marquage défini à l'article 118-2 de la 7^e partie, soit au moyen de ces deux dispositifs.

Il peut être implanté :

– en signalisation de position. Il est alors complété par un panneau M6c indiquant la durée limite maximum autorisée de stationnement et les limites de la durée d'application de la mesure.

Il peut également être complété par un panneau M3, M4 pour indiquer que le stationnement est aménagé pour une catégorie d'usagers et par un panneau M10z portant le nom du parc de stationnement ;

– en présignalisation. Il est alors complété par un panneau M1 ou M3 et par un panneau M6c indiquant la durée limite maximum autorisée. Il peut également être complété par un panneau M4 pour indiquer que le stationnement est aménagé pour une catégorie d'usagers et un panneau M10z portant le nom du parc de stationnement.

La signalisation du stationnement sur chaussée est traitée aux articles 55 et 55-1 de la 4^e partie.

3. Lieux aménagés pour le stationnement payant.

La signalisation des parcs de stationnement payant situés en dehors de la chaussée est obligatoire, quel que soit le mode de perception de la taxe. Elle est assurée soit au moyen du panneau C1c, soit au moyen du marquage défini à l'article 118-2 de la 7^e partie, soit au moyen de ces deux dispositifs.

Il peut être implanté :

– en signalisation de position. Il peut être complété par un panneau M3, M4 pour indiquer que le stationnement est aménagé pour une catégorie d'usagers, M6f, M6 g et M10z portant le nom du parc de stationnement ;

– en présignalisation. Il est alors complété par un panneau M1 ou M3. Il peut également être complété par un panneau M4 pour indiquer que le stationnement est aménagé pour une catégorie d'usagers et par un panneau M10z portant le nom du parc de stationnement.

La signalisation verticale de l'interdiction du stationnement sur chaussée est traitée aux articles 55 et suivants de la 4^e partie et le marquage des emplacements à l'article 118-2 de la 7^e partie.

Article 70-1

Risques d'incendie

La signalisation du risque d'incendie de forêt est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau C3.

Il est exclusivement implanté en signalisation de position. Il n'est pas complété par un panonceau.

Article 70-2

Vitesse conseillée

La signalisation de la vitesse à laquelle il est conseillé de circuler est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau C4a implanté exclusivement en signalisation de position.

La signalisation de la fin de vitesse conseillée est assurée au moyen du panneau C4b implanté exclusivement en signalisation de position.

Article 70-3

Station de taxis

La signalisation des emplacements réservés à l'arrêt et au stationnement des taxis en service est obligatoire. Elle est assurée au moyen du panneau C5.

Il est exclusivement implanté en signalisation de position, au début et éventuellement à la fin de la zone réservée.

Le marquage est réalisé conformément à l'article 118-3 de la 7^e partie.

Article 70-4

Station d'arrêt d'autobus

La signalisation d'un arrêt d'autobus ou d'autocars des services réguliers de transports en commun est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau C6, lequel a seulement valeur indicative.

Le panneau C6 est exclusivement implanté en signalisation de position, au début de l'emplacement d'arrêt, de manière à rester visible lorsque l'autobus est arrêté.

Pour signifier aux autres véhicules l'interdiction d'arrêt et de stationnement sur l'emplacement, le marquage défini à l'article 118-3, paragraphe C, de la 7^e partie doit être mis en place.

Article 70-5

Emplacement d'arrêt d'urgence

1. Tunnels.

Dans les tunnels, la signalisation des emplacements d'arrêt d'urgence est obligatoire. Elle est assurée au moyen du panneau C8.

Il est implanté en signalisation de position. Si l'emplacement d'arrêt d'urgence comporte une issue de secours, le panneau C8 doit être accompagné par le panneau de type CE30. Si l'implantation des deux panneaux est impossible pour des raisons techniques, seul le panneau de type CE30 est implanté. Le panneau C8 est complété par le panonceau M9e si l'emplacement d'arrêt d'urgence comporte un poste d'appel d'urgence. Il est complété par le panonceau M9f si l'emplacement d'arrêt d'urgence comporte un poste d'appel d'urgence et un moyen de lutte contre l'incendie accessible aux usagers de la route.

Le panneau C8 n'est généralement pas implanté en présignalisation, en raison de la faible interdistance des équipements à signaler et des difficultés d'implantation de la signalisation.

Toutefois si, en position, les conditions de visibilité du panneau C8 sont insuffisantes ou tardives, ou s'il a été remplacé par un panneau de type CE30, le panneau C8 peut être implanté en présignalisation. Il est alors complété par le panonceau M1.

2. Autoroutes et routes à chaussées séparées sans accès riverain.

a) La signalisation des emplacements d'arrêt d'urgence ne comportant pas de poste d'appel d'urgence est obligatoire. Elle est assurée au moyen du panneau C8.

Il est implanté en signalisation de position.

Il peut être implanté en présignalisation si les conditions de visibilité du panneau C8 de position sont insuffisantes ou tardives. Il est alors complété par le panneau M1.

b) La signalisation des emplacements d'arrêt d'urgence comportant un poste d'appel d'urgence est obligatoire. Elle est assurée en signalisation de position par le poste d'appel d'urgence lui-même sur lequel est implanté l'idéogramme ID5a.

Si les conditions de visibilité du poste d'appel d'urgence sont insuffisantes ou tardives, elle est assurée en présignalisation par le panneau CE2a complété par le panneau M1.

3. Zones de travaux.

La signalisation des emplacements d'arrêt d'urgence créés temporairement sur les zones de travaux ou sur les déviations est réalisée conformément à l'article 128-1 de la 8^e partie.

Article 71

Circulation à sens unique

La signalisation permettant d'indiquer que toutes les voies d'une chaussée sont réservées au même sens de circulation est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau C12.

Il est exclusivement implanté en signalisation de position. Il peut être complété par un panneau M2.

Hors créneau de dépassement, le panneau B1 est implanté à l'autre extrémité de la section concernée (cf. art. 50-1 de la 4^e partie).

La fin d'une section de route à sens unique est signalée conformément à l'article 40-4 de la 2^e partie.

La signalisation des créneaux de dépassement est traitée à l'article 72-8.

Article 71-1

Impasse

La signalisation de position d'une impasse est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau C13a. Elle peut être également assurée par le panneau C13c lorsque l'impasse comporte une issue pour les piétons ou C13d lorsqu'elle comporte une issue pour les piétons et les cyclistes.

La présignalisation d'une impasse est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau C13b.

Article 71-2

Praticabilité de la route

La présignalisation des conditions de circulation sur une section de route est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau C14.

Il est positionné de façon à pouvoir éviter la section concernée (cf. art. 82, paragraphe A). Il n'est pas complété par un panneau.

La composition du panneau et les messages portés sont adaptés en fonction des situations rencontrées.

L'implantation du panneau C14 ne dispense pas de l'implantation, en signalisation de position, des panneaux de prescription correspondants.

Article 72

Priorité par rapport à la circulation venant en sens inverse

Lorsque le panneau B15 est implanté à l'entrée d'un passage étroit à sens unique alterné (cf. art. 64 de la 4^e partie), la signalisation à l'autre extrémité de ce passage est obligatoire pour indiquer aux conducteurs qu'ils ont la priorité par rapport aux véhicules circulant en sens inverse. Cette signalisation est assurée au moyen du panneau C18.

Il est exclusivement implanté en signalisation de position. La visibilité sur toute l'étendue du passage doit être assurée.

Article 72-1

Traversées de chaussée

1. Passage pour piétons.

La signalisation d'une traversée de la chaussée par un passage destiné aux piétons est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau C20a.

Il n'est implanté que si le marquage du passage pour piétons prévu à l'article 118 de la 7^e partie a été réalisé. Le panneau C20a est exclusivement implanté en signalisation de position. Il doit être complété par le panneau M9d si le passage pour piétons est surélevé (ralentisseur de type trapézoïdal).

La signalisation avancée est réalisée conformément à l'article 40 de la 2^e partie.

2. Traversée de voies de tramway

La signalisation de position d'une traversée de voies de tramway se fait au moyen du panneau C20c. Cette signalisation est obligatoire si la traversée n'est pas munie d'une signalisation lumineuse tricolore. Lorsque la traversée n'est munie d'aucune signalisation lumineuse, le panneau C20c peut être complété par un panneau d'indications diverses M9z portant l'inscription « PRIORITÉ AU TRAMWAY ».

Une signalisation avancée de la traversée peut être mise en place conformément à l'article 35-2 de la 2^e partie.

Article 72-2

Stationnement réglementé pour les caravanes et les autocaravanes

La signalisation du stationnement des caravanes et des autocaravanes réglementé en application des dispositions du code de l'urbanisme est obligatoire. Elle est assurée au moyen du panneau C23. Il est implanté sur les voies principales d'accès à la commune. Il n'est pas complété par un panneau.

Article 72-3

Conditions particulières de circulation

1. La signalisation de certaines conditions particulières de circulation (nombre de voies, sens de circulation par voie ou indications) concernant une ou plusieurs voies de la chaussée est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau de type C24a. Il est exclusivement implanté en signalisation de position.

La présignalisation de conditions particulières de circulation consistant en un danger ou une prescription, concernant une ou plusieurs voies de la chaussée, est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau de type C24a. Il est exclusivement implanté en présignalisation.

Cette présignalisation ne dispense pas de l'implantation en signalisation de position des panneaux de prescription.

2. La signalisation des voies affectées est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau de type C24b.

Il est exclusivement implanté en signalisation de position. Il n'est pas complété par un panneau. Le marquage est réalisé conformément à l'article 115-3, paragraphe C, de la 7^e partie.

3. La présignalisation de certaines conditions particulières de circulation sur la route embranchée (nombre de voies, sens de circulation par voie ou indications) est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau de type C24c. Il n'est implanté qu'en présignalisation.

La présignalisation de certaines conditions particulières de circulation sur la route embranchée consistant en un danger ou une prescription, est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau de type C24c. Il n'est implanté qu'en présignalisation.

Cette présignalisation ne dispense pas de l'implantation en signalisation de position des panneaux de prescription.

Article 72-4

Limitations générales de vitesse

1. Aux entrées sur le territoire français, la signalisation des limitations générales de vitesse en vigueur est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau C25a.

Il est implanté à proximité immédiate des postes frontières, à la sortie des aéroports et des ports desservant des lignes internationales. Il n'est pas complété par un panneau.

2. La signalisation des limitations générales de vitesse sur autoroute est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau C25b.

Il est implanté en section courante, hors séquence de signalisation de police et de signalisation de direction (y compris signalisation des aires de repos ou de service, de sortie et de gare de péage). Il peut être implanté tous les 50 km environ.

Article 72-5

Voie de détresse

La signalisation des voies de détresse est obligatoire. Elle est assurée au moyen du panneau C26a lorsque la voie de détresse est à droite et au moyen du panneau C26b lorsque la voie de détresse est à gauche.

Le panneau C26a ou C26b est implanté :

- en signalisation de position, complété par un panonceau M3 ;
- et en présignalisation, complété par un panonceau M1 et, le cas échéant, par un panonceau M9z, comportant en plusieurs langues l'inscription « VOIE DE DÉTRESSE ».

Le marquage est réalisé conformément à l'article 118-10 de la 7^e partie.

L'interdiction d'arrêt et de stationnement sur la voie de détresse est signalée conformément à l'article 55-3 de la 4^e partie.

Article 72-6

Aménagements de sécurité

1. Hors zone 30 ou zone de rencontre, la signalisation des aménagements de sécurité (ralentisseurs de type dos d'âne, plateaux surélevés, coussins) est obligatoire. Elle est assurée au moyen du panneau C27 implanté en signalisation de position. Il n'est pas complété par un panonceau. En présence d'un passage piétons, elle est assurée dans les conditions précisées à l'article 72-1. La signalisation avancée est mise en place conformément à l'article 28-1 ou, en présence de passage piétons, de l'article 40 de la 2^e partie.

Le marquage est réalisé conformément à l'article 118-9 de la 7^e partie.

2. Dans les zones 30 ou les zones de rencontre, la signalisation des aménagements de sécurité est facultative. Elle est assurée suivant les dispositions ci-dessus.

Article 72-7

Réduction du nombre de voies de circulation

Sur une section de route à chaussées séparées sans accès riverain, la signalisation de la réduction du nombre de voies est obligatoire. Elle est assurée au moyen du panneau C28.

Il est implanté en signalisation de position. Il n'est pas complété par un panonceau.

Il est implanté en présignalisation. Il est complété par le panonceau M1.

Lorsque la réduction du nombre de voies correspond à la fin d'une section de route à chaussées séparées, la signalisation est mise en place conformément à l'article 40-4 de la 2^e partie.

Article 72-8

Créneau de dépassement

1. Créneau de dépassement ou section de route à chaussées séparées sans accès riverain.

La présignalisation annonçant le début des créneaux de dépassement ou le début des sections de route à chaussées séparées sans accès riverain est obligatoire. Elle est assurée au moyen du panneau C29a.

Il est exclusivement implanté en présignalisation. Il est complété par le panonceau M1.

La signalisation de position du début du créneau est réalisée à l'aide du panneau C12, conformément à l'article 71.

La signalisation de fin du créneau est réalisée conformément à l'article 72-7.

2. Créneau de dépassement à trois voies affectées (2 voies dans un sens et 1 voie dans l'autre).

a) La signalisation du début d'un créneau de dépassement à 3 voies affectées (2 voies dans le sens concerné et 1 voie dans l'autre) est obligatoire. Elle est assurée au moyen du panneau C29b.

Il est implanté en signalisation de position, au droit du début de la ligne axiale de délimitation des voies. Il est complété par le panonceau M2.

Il peut également être implanté en présignalisation. Il est alors complété par le panonceau M1.

b) La signalisation d'un début de section de route à 3 voies affectées (1 voie dans le sens concerné et 2 voies dans l'autre) est obligatoire. Elle est assurée au moyen du panneau C29c.

Il est exclusivement implanté en signalisation de position. Il est complété par le panonceau M2.

c) La signalisation de fin d'un créneau de dépassement à 3 voies affectées (2 voies dans le sens concerné et 1 voie dans l'autre) est obligatoire. Elle est assurée au moyen du panneau C30. Il est implanté en signalisation de position. Il n'est pas complété par un panonceau. Il est implanté en présignalisation. Il est complété par le panonceau M1.

Article 73

Indications diverses

Le panneau C50 peut être utilisé pour donner aux usagers des indications utiles à la conduite des véhicules et ne faisant pas l'objet d'un panneau spécifique.

Le message porté par le panneau C50 doit être concis et lisible.

Article 73-1

Sections de route à vitesse régulée

La signalisation des sections de route où une régulation dynamique de la vitesse peut être mise en œuvre en fonction des conditions de circulation est assurée au moyen des panneaux C51a et C51b implantés conformément à l'article 178 de la 9^e partie.

Article 74

Retrait de tickets de péage

La signalisation des bornes de retrait de tickets de péage est obligatoire. Elle est assurée au moyen du panneau C62.

Il est exclusivement implanté en présignalisation. Il est complété par le panonceau M1.

Si la gare de péage est en section courante, la présignalisation est implantée à 1 000 m et peut être répétée à 400 m.

La signalisation des gares de péage est traitée à l'article 84-3.

Article 74-1

Modes de paiement

La signalisation des modes de paiement est obligatoire si le gestionnaire de la voie souhaite affecter un moyen de paiement à une ou plusieurs voies du péage. Elle est assurée au moyen des panneaux de type C64.

Ils doivent être implantés sur l'auvent de la gare de péage, au-dessus de la voie concernée. Ils peuvent être complétés par un ou plusieurs panonceaux de type M4 correspondant aux catégories d'usagers pouvant emprunter la voie et par un ou plusieurs panneaux d'interdiction de type B.

Si la gare de péage est en section courante, la présignalisation au moyen des panneaux de type C64 est implantée à 1 000 m et peut être répétée à 400 m.

La signalisation des gares de péage est traitée à l'article 84-3 de la présente partie et à l'article 177-1 de la 9^e partie.

Article 75

Route à accès réglementé

1. La signalisation des sections de route à accès réglementé, telles que définies à l'article 5 de l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié, est obligatoire. Elle est assurée au moyen du panneau C107.

Il est implanté en signalisation de position. Il peut être complété par un panonceau M3. Il est complété par les panonceaux M10a si l'accès à la route à accès réglementé se fait par un échangeur, M10b si les échangeurs sont numérotés, ainsi que M11a si l'autorité compétente a autorisé l'utilisation de cette route par des usagers ou véhicules qui n'en ont généralement pas le droit. Le panonceau M10a peut compléter le panneau C107 si l'accès à la route à accès réglementé se fait par la section courante. Si la route fait partie d'une rocade (cf. art. 84-1), le panonceau M10a est remplacé par le M10c2.

Le panneau C107 est également implanté en présignalisation. Il est alors complété par un panonceau M3 ou M1. Il est complété par les panonceaux M10a si l'accès à la route à accès réglementé se fait par un échangeur, M10b si les échangeurs sont numérotés, ainsi que M11a si l'autorité compétente a autorisé l'utilisation de cette route par des usagers ou véhicules qui n'en ont généralement pas le droit. Le panonceau M10a peut compléter le panneau C107 si l'accès à la route à accès réglementé se fait par la section courante. Si la route fait partie d'une rocade (cf. art. 84-1), le panonceau M10a est remplacé par le M10c2.

2. La signalisation de la fin des sections de route à accès réglementé est obligatoire. Elle est assurée au moyen du panneau C108.

Il est implanté en signalisation de position sur une bretelle de sortie ou à la fin de la section de route à accès réglementé. Il peut être complété par un panonceau M3.

Le panneau C108 peut être implanté en présignalisation. Il est alors complété par un panonceau M1 ou M3.

Article 75-1

Voie verte

1. La signalisation des voies vertes, réservées à la circulation des piétons, des véhicules non motorisés et des cavaliers, est obligatoire. Elle est assurée au moyen du panneau C115.

Il est exclusivement implanté en signalisation de position.

Si l'autorité de police compétente n'interdit pas la circulation des cavaliers sur ces voies, le panneau C115 est complété par le panonceau M4y désignant les cavaliers.

2. La signalisation de fin des voies vertes est obligatoire. Elle est assurée au moyen du panneau C116.

Il est implanté en signalisation de position. Il n'est pas complété par un panonceau.

Il peut être implanté en présignalisation. Il est alors complété par un panonceau de distance M1.

Article 75-2

Tunnel

1. La signalisation d'une entrée de tunnel de plus de 300 mètres est obligatoire. Elle est assurée au moyen de panneau C111.

Il est implanté en signalisation de position. Il est complété par un panonceau M2 indiquant la longueur de l'ouvrage. Pour les tunnels de plus de 3 000 mètres, la distance restant à parcourir dans le tunnel est indiquée tous les 1 000 m.

Le panneau C111 peut être complété par un panonceau M10z comportant le nom de l'ouvrage. Toutefois ce panonceau n'est pas posé si un panneau E31 de localisation est mis en place.

2. La signalisation de la fin d'un tunnel est facultative. Elle est assurée au moyen du signal C112 placé en position.

3. La présignalisation des tunnels de catégories B à E au sens de la réglementation relative au transport des marchandises dangereuses est obligatoire. Elle indique une direction possible au point de choix suivant. Elle est assurée :

- pour les carrefours simples, au moyen d'un panneau C117 complété par un panonceau M11c indiquant la catégorie du tunnel ;
- pour les carrefours complexes ou à sens giratoire, au moyen d'un panneau de type D. 42. Il porte, associés à la branche concernée du diagramme, l'encart du panneau B18c et du panonceau M11c.

Le panneau C117 est implanté à environ 6 secondes de temps de parcours du dernier point de choix précédant le tunnel. Il peut être répété. Il est alors complété par un panonceau M11c et un panonceau de distance M1.

Le panneau de type D. 42 est implanté conformément à l'article 83-4. Il n'est pas complété par un panonceau.

Article 75-3

Piste et bande cyclables

1. La signalisation des voies conseillées et réservées aux cyclistes est obligatoire. Elle est assurée au moyen du panneau C113 ou d'une figurine « vélo » (cf. art. 118-1, paragraphe C, de la 7^e partie).

Le panneau est exclusivement implanté en signalisation de position. Il peut être complété par les panonceaux M3 et, si l'autorité compétente le décide, par le panonceau M4d2.

2. La signalisation de fin des voies conseillées et réservées aux cyclistes est assurée au moyen du panneau C114.

Il est implanté en signalisation de position. Il n'est pas complété par un panonceau.

Il peut être implanté en présignalisation. Il est alors complété par un panonceau M1.

3. La signalisation des pistes ou bandes obligatoires pour les cyclistes est traitée à l'article 66 de la 4^e partie.

Article 75-4

Autoroute

1. La signalisation des sections de routes à statut autoroutier est obligatoire. Elle est assurée au moyen du panneau C207.

Il est implanté :

- en signalisation de position. Il est complété par les panonceaux M10a si l'accès à l'autoroute se fait par un échangeur et M10b si les échangeurs sont numérotés. Le panonceau M10a peut compléter le panneau C207 si l'accès à l'autoroute se fait par la section courante. Si l'autoroute fait partie d'une rocade (*cf.* art. 84-1), le panonceau M10a est remplacé par le M10c2 ;
- et en présignalisation. Il est alors complété par un panonceau M3 ou M1. Il est complété par les panonceaux M10a si l'accès à l'autoroute se fait par un échangeur et M10b si les échangeurs sont numérotés. Le panonceau M10a peut compléter le panneau C207 si l'accès à l'autoroute se fait par la section courante. Si l'autoroute fait partie d'une rocade, le panonceau M10a est remplacé par le M10c2.

Le jalonnement vers une autoroute, prévu à l'article article 81, paragraphe D, n'est assuré qu'au moyen des panneaux de type D.

2. La signalisation de la fin des sections de routes à statut autoroutier est obligatoire. Elle est assurée au moyen du panneau C208.

Il est implanté en signalisation de position sur une bretelle de sortie ou à la fin de la section d'autoroute.

Le panneau C208 peut être implanté en présignalisation. Il est alors complété par un panonceau M1.

CHAPITRE II

Signalisation des services

Article 76

Objet de la signalisation des services

L'objet de la signalisation des services est de porter à la connaissance des usagers de la route la proximité ou la présence de services ou d'installations rares ou isolés, susceptibles de leur être utiles et accompagnés, selon la nature de ces services ou installations, d'une possibilité de stationnement.

Cette signalisation est réalisée à l'aide des panneaux de type CE et/ou du panneau C1a (*cf.* art. 70). Elle peut être associée à des panneaux de type D.

Les panneaux de type CE, bien que signalant des services, ne doivent pas comporter l'inscription de raisons sociales à l'exception des panneaux de type CE15 dans certaines conditions (*cf.* art. 78-12).

Article 76-1

Caractéristiques des panneaux

Les panneaux de type CE sont de forme carrée, à l'exception du panneau CE3b qui est rectangulaire.

Leurs dimensions sont fixées à l'article 5-3 de la 1^{re} partie.

Article 76-2

Emploi de revêtements rétroréfléchissants

Les panneaux de type CE sont rétroréfléchissants. Cette obligation ne s'applique pas au panneau CE3b.

Lorsqu'ils sont implantés en tunnel, les panneaux CE29, CE30a et CE30b sont lumineux et rétroréfléchissants.

Article 77

Règles d'utilisation et d'implantation des panneaux

A. – SIGNALISATION DES SERVICES SITUÉS SUR AIRES ANNEXES

Les panneaux de type CE et/ou le panneau C1a sont utilisés pour signaler les services situés à l'intérieur des aires d'autoroutes ou de routes à chaussées séparées sans accès riverain.

Compte tenu de la multiplicité des services offerts sur certaines aires et afin de respecter le principe de lisibilité de la signalisation, il n'est pas toujours souhaitable de signaler tous les services proposés.

Afin d'en faciliter la perception par les usagers, les services sont classés en services permanents et services temporaires ou saisonniers.

Le nombre de services permanents signalés ne doit pas dépasser six pour une aire de service et quatre pour une aire de repos. Le nombre de services temporaires ou saisonniers signalés ne doit pas dépasser trois pour les aires de services et les aires de repos.

Les panneaux doivent être implantés :

- en signalisation de position, à l'intérieur de l'aire, conformément aux règles énoncées au paragraphe 3) du présent article. Lorsqu'il est jugé utile, le jalonnement permettant d'accéder aux services situés dans l'aire est réalisé au moyen des panneaux de type D, comprenant les idéogrammes et les symboles correspondants ;
- en présignalisation des aires, associés au panneau de type D. 46 (cf. art. 84-2).

1. Services permanents.

Nécessaires ou utiles à l'usager de la route, ils sont eux-mêmes subdivisés en services principaux, signalés en priorité, et en services complémentaires.

a) Services permanents sur les aires de service.

Les services permanents, classés par ordre d'importance décroissante, sont les suivants :

- services principaux : distribution de carburant, restaurant, débit de boissons ou établissement proposant des collations sommaires, hôtel ;
- services complémentaires : information, change, produits régionaux, pique-nique, station de vidange pour caravanes, autocaravanes et autocars, parcours santé et autres espaces de détente, distributeur de billets, jeux d'enfants, panorama et table d'orientation, poste de dépannage.

b) Services permanents sur les aires de repos.

Les services permanents, classés par ordre d'importance décroissante, sont les suivants :

- services principaux : lieu aménagé pour le stationnement (cf. art. 70), téléphone ;
- services complémentaires : pique-nique, parcours santé et autres espaces de détente, jeux d'enfants, panorama et table d'orientation, information, produits régionaux, vidange pour caravanes, autocaravanes et autocars.

2. Services temporaires ou saisonniers.

En complément des services permanents, des services temporaires ou saisonniers peuvent être mis en place au moment des migrations saisonnières pour inciter les usagers à s'arrêter et à se détendre.

Ces services sont les suivants :

- sur les aires de service : Bison Futé, prix des produits, pique-nique, relais bébé, étape sportive temporaire, animation d'été, etc. ;
- sur aire de repos : Bison Futé et étape sportive temporaire.

Les services temporaires ou saisonniers sont signalés par des ensembles de panneaux de type CE50 occultables, complétés par un cartouche/panneau indiquant la distance. Ils doivent être implantés sur des supports différents de ceux indiquant les services permanents (cf. art. 84-2).

B. – SIGNALISATION DES SERVICES PRÉSENTS DANS LES VILLAGES ÉTAPES

Les panneaux de type CE sont utilisés pour signaler les services situés dans les villages étapes.

La présignalisation des villages étape mise en place sur l'autoroute ou sur la route à chaussées séparées sans accès riverain est effectuée à l'aide des panneaux D. 44 et D. 45 (cf. art. 84-6).

Le choix des panneaux CE à associer aux panneaux D. 44 et D. 45 suit les mêmes règles que la signalisation des aires de service. Les trois panneaux associés au D. 45 correspondent à des services permanents principaux à l'exclusion du panneau CE15 relatif à la distribution de carburant, qui n'est pas mis en place. Les trois premiers panneaux du panneau D. 44 correspondent à ceux choisis pour le panneau D. 45, les éventuels trois autres panneaux sont choisis parmi ceux des services permanents complémentaires.

C. – AUTRES CAS

Les panneaux de type CE et/ou le panneau C1a peuvent être implantés :

- en signalisation de position, si le service ou l'installation n'est pas signalé par une enseigne prévue à l'article L. 581-3 du code de l'environnement, ou si le service ou l'installation n'est pas suffisamment visible ni identifiable depuis la chaussée. Ces services sont en général accessibles à pied. S'adressant à des usagers en situation de conduite, les panneaux sont implantés sur la voie de desserte au droit de l'accès piéton ;

- en présignalisation. La présignalisation ne peut être implantée qu'au dernier carrefour précédent le service, et si les conditions suivantes sont réunies :
 - le service ou l'installation n'est pas signalé par une préenseigne prévue à l'article L. 581-3 du code de l'environnement ;
 - le panneau de position ou le service n'est pas visible ou l'accès au service n'est pas direct.
- Le panneau de présignalisation est complété par :
- un panonceau M1, s'il est implanté en section courante ;
 - un panonceau directionnel M3b, s'il est implanté à proximité d'un carrefour ;
 - un panonceau directionnel M3a, s'il signale l'accès à la voie de desserte du service ; le panneau de type CE et/ou le panneau C1a est alors implanté légèrement en amont de cet accès ;
 - un panonceau directionnel M3b, s'il est implanté au début d'une voie de sortie ou d'une voie spécialisée de « tourne à droite » ou de « tourne à gauche ».

Article 78

Poste de secours

La signalisation d'un poste de secours établi par une association officiellement reconnue ou par le service d'urgence d'un hôpital ou d'une clinique est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau CE1 implanté conformément à l'article 77.

Article 78-1

Postes d'appel d'urgence

1. La signalisation des postes d'appel d'urgence accessibles en permanence à toute personne ayant besoin de secours est obligatoire. Elle est assurée par le panneau CE2a.
La signalisation des postes d'appel d'urgence implantés sur les emplacements d'arrêt d'urgence est traitée à l'article 70-5. En dehors de ces cas, sont appliquées les dispositions suivantes :
 - a) Signalisation de position
Le poste d'appel d'urgence porte l'idéogramme ID5a et fait office de signalisation de position. Si le poste n'est pas visible depuis la route, le panneau CE2a peut être implanté en signalisation de position, conformément à l'article 77.
Dans les tunnels, deux panneaux CE2a doivent être implantés au droit du poste d'appel d'urgence : l'un visible dans le sens de la circulation, l'autre dans le sens inverse.
 - b) Présignalisation.
Le panneau CE2a est implanté en présignalisation conformément à l'article 70, si le poste d'appel d'urgence n'est pas visible en approche.
Dans les tunnels, le panneau CE2a n'est généralement pas implanté en présignalisation. Toutefois, en cas de visibilité insuffisante ou tardive du panneau CE2a de position, il peut être implanté en présignalisation. Il est complété par le panonceau M1.
2. Le jalonnement piétonnier des postes d'appel d'urgence est obligatoire, sauf dans les tunnels compte tenu de la faible interdistance entre les postes d'appels d'urgence. Il est assuré au moyen des panneaux Dp1a et Dp1b (cf. annexe 20).
Ils doivent être implantés de part et d'autre du poste d'appel d'urgence, parallèlement à l'axe de la chaussée :
 - tous les 400 m sur les autoroutes ;
 - tous les 500 m sur les autres routes ;
 - tous les 50 m pour les ouvrages d'art, sauf les tunnels.Les panneaux Dp1a et Dp1b sont rétro réfléchissants.
Sur autoroute, le jalonnement piétonnier peut faire l'objet d'un marquage réalisé conformément à l'article 118-11 de la 7^e partie.
3. La signalisation d'une cabine téléphonique est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau CE2b implanté conformément à l'article 77.

Article 78-2

Information service – Information de tourisme

1. La signalisation des lieux d'information relatifs aux services et au tourisme est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau CE3a.

Sont concernés les relais d'information service, les bureaux de tourisme, et les lieux où les usagers peuvent trouver des informations relatives aux activités touristiques, aux pôles d'intérêt local ou aux services susceptibles de leur être utiles dans leur déplacement.

Le panneau est implanté conformément à l'article 77. En outre, il peut être :

- complété par un panonceau M9z portant l'une des inscriptions « OFFICE DE TOURISME » ou « BUREAU DU TOURISME », précisant éventuellement les jours et heures d'ouverture ;
- surmonté d'un panonceau d'identification M10z mentionnant le nom du relais d'information service (RIS).

Il peut être implanté en présignalisation des gares de péage, associé au panneau D. 47b, conformément à l'article 84-3.

2. Le relais d'information service est signalé par un ou plusieurs panneaux CE3b.

Le panneau CE3b doit être placé au-dessus d'un ou de plusieurs panneaux d'information. Il signale et indique le nom du relais d'information service.

Les inscriptions et informations portées sur le panneau d'information associé sont constituées d'une énumération exhaustive des services qui doivent apparaître sous leur dénomination générique, à l'exclusion de toute identification à caractère publicitaire ou discriminatoire.

Le panneau d'information est laissé à l'initiative de l'autorité de police compétente sous réserve des dispositions suivantes :

- sa largeur doit être égale au panneau CE3b ;
- le fond du panneau n'est pas vert, bleu ou rouge.

Article 78-3

Terrain de camping

La signalisation des terrains de camping régulièrement autorisés et classés en application de la réglementation sur les campings prévue dans le code de l'urbanisme est facultative. Elle est assurée au moyen des panneaux suivants :

- cE4a pour les terrains de camping pour tentes ;
- cE4b pour les terrains de camping pour caravanes et autocaravanes ;
- cE4c pour les terrains de camping pour tentes, caravanes et autocaravanes.

Ils doivent être implantés conformément à l'article 77. En outre, ils peuvent être surmontés par un panonceau M10z comportant le nom du camping.

Ces panneaux ne doivent pas être implantés sur autoroutes et routes à chaussées séparées sans accès riverain.

Article 78-4

Auberge de jeunesse, chambre d'hôtes ou gîte

1. La signalisation d'une auberge de jeunesse est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau CE5a implanté conformément à l'article 77.

Il n'est pas implanté sur autoroutes et routes à chaussées séparées sans accès riverain.

2. La signalisation des gîtes et des chambres d'hôtes ayant reçu l'agrément du ministère chargé du tourisme ou le label d'un organisme agréé par le ministère chargé du tourisme est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau CE5b implanté conformément à l'article 77.

Il peut être surmonté d'un panonceau d'identification M10z, mentionnant le nom du lieu-dit où est situé l'hébergement.

Le panneau CE5b n'est pas implanté sur autoroutes et routes à chaussées séparées sans accès riverain.

Article 78-5

Point de départ d'excursion

1. La signalisation de l'accès à un itinéraire pédestre balisé est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau CE6a implanté conformément à l'article 77.

Il peut être complété par un panonceau M9z précisant, par exemple, la durée du parcours. Il peut également être surmonté par un panonceau M10z sur lequel est mentionné, le nom d'une zone (cirque glaciaire, vallée, etc.), d'un point géographique (col, pic, etc.), d'un édifice caractérisant l'itinéraire.

Le panneau CE6a n'est pas implanté sur autoroutes et routes à chaussées séparées sans accès riverain.

2. La signalisation de l'accès à un circuit de ski de fond situé hors station de sports d'hiver est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau CE6b implanté conformément à l'article 77.

Il peut être complété par un panneau M9z précisant, par exemple, la durée du parcours ou le niveau de difficulté. Il peut également être surmonté par un panneau M10z mentionnant le nom du circuit.

Le panneau CE6b n'est pas implanté sur autoroutes et routes à chaussées séparées sans accès riverain.

Article 78-6

Emplacement pour pique-nique

La signalisation d'un emplacement de pique-nique est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau CE7 implanté conformément à l'article 77.

Sont concernés les emplacements de pique-nique aménagés, comportant des tables, des bancs, des poubelles, des cheminements aménagés pour piétons et des zones ombragées.

Article 78-7

Gare auto/train

La signalisation des gares où s'effectue le chargement des véhicules sur des trains est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau CE8 implanté conformément à l'article 77.

Il n'est pas implanté sur autoroutes et routes à chaussées séparées sans accès riverain.

Article 78-8

Parc de stationnement sous vidéosurveillance

La signalisation d'un parc de stationnement sous vidéosurveillance est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau CE9 implanté conformément aux articles 77 et 84-2.

Il peut être complété par un panneau M4 g indiquant la catégorie de véhicules concernée.

Le panneau CE9 n'est implanté que sur autoroutes et routes à chaussées séparées sans accès riverain.

En présignalisation, il est associé au panneau de type D. 46.

Article 78-9

Embarcadère

La signalisation d'un embarcadère où s'effectue l'embarquement des véhicules et des personnes sur des navires ou sur des bacs est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau CE10 implanté conformément à l'article 77.

Il n'est pas implanté sur autoroutes et routes à chaussées séparées sans accès riverain.

Article 78-10

Toilettes ouvertes au public

La signalisation des toilettes ouvertes au public est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau CE12 implanté conformément à l'article 77.

Sur autoroutes, ce service ne doit pas faire l'objet d'une présignalisation.

Article 78-11

Installations accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite

1. La signalisation des installations ou services accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite est obligatoire sur autoroutes et routes à chaussées séparées sans accès riverain. Elle est assurée au moyen du panneau CE14.

Il ne peut être implanté que sur autoroutes et routes à chaussées séparées sans accès riverain et si tous les services signalés sont accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. Il est exclusivement utilisé en présignalisation, dans les séquences de signalisation des aires, conformément à l'article 84-2.

Le panneau CE14 n'est jamais implanté seul.

2. Hors autoroutes et routes à chaussées séparées sans accès riverain, la signalisation d'une installation ou d'un service accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau correspondant à ce service ou à cette installation, complété par le panonceau M4n.
3. Les emplacements de stationnement réservés aux véhicules utilisés par les personnes titulaires de la carte de stationnement prévue à l'article L. 241-3-2 du code de l'action sociale et des familles sont signalés conformément à l'article 55-3, paragraphe C, de la 4^e partie.

Article 78-12

Poste de distribution de carburant

La signalisation des postes de distribution de carburant ouverts 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24, implantés sur les aires de service d'autoroutes et de routes à chaussées séparées sans accès riverain est obligatoire. Elle est assurée au moyen du panneau de type CE15.

Les panneaux de type CE15 ne peuvent être implantés que sur autoroutes et routes à chaussées séparées sans accès riverain.

1. Autoroutes.

Les panneaux CE15a et CE15c doivent être implantés exclusivement en présignalisation, à 20 et 10 km, dans les séquences de signalisation des aires de service conformément aux articles 77 et 84-2. Ils sont associés au panneau D.46a.

Quand cette présignalisation est faite au moyen d'un panneau à message variable, affichant le signal CE15a ou XCE15a, elle est réalisée conformément à l'article 150 de la 9^e partie.

Les panneaux CE15e et CE15f doivent être implantés exclusivement en présignalisation, dans les séquences de signalisation des aires de service :

- à 1 000 m et/ou 400 m ; à 400 m, ils doivent être complétés par un panonceau M1a relatif à la prochaine station ;
- à 800 m, ils sont complétés par des panonceaux M9z sur lesquels figurent les prix des carburants et, le cas échéant, par un panonceau M9z portant l'inscription « AUTOMATE ».

La signalisation provisoire d'une station de distribution de carburants de dépannage, station mise en place en attendant l'équipement complet d'une autoroute, s'inspirera de celle décrite ci-dessus en remplaçant les CE15e et CE15f par les CE15a et CE15c.

2. Routes à chaussées séparées sans accès riverain.

Les panneaux CE15a et CE15c doivent être implantés exclusivement en présignalisation, à 10 km, dans les séquences de signalisation des aires de service conformément aux articles 77 et 84-2. Ils sont associés au panneau D.46b.

Quand cette présignalisation est faite au moyen d'un panneau à message variable, affichant le signal CE15a ou XCE15a, elle est réalisée conformément à l'article 150 de la 9^e partie.

Les panneaux CE15e et CE15f doivent être implantés exclusivement en présignalisation, dans les séquences de signalisation des aires de service :

- à 600 m ; ils sont complétés par des panonceaux M9z sur lesquels figurent les prix des carburants et, le cas échéant, par un panonceau M9z portant l'inscription « AUTOMATE ».
- à 300 m ; ils doivent être complétés par un panonceau M1a relatif à la prochaine station.

Les panneaux XCE15g et XCE15h sont implantés sur les autoroutes de liaison pour informer l'utilisateur des prix des carburants pratiqués par différents postes de distribution :

- le panneau XCE15g indique tous les prix pratiqués dans les postes de distribution de carburant situés sur une même autoroute. Il est implanté entre 500 et 1 000 m avant l'entrée des aires, ainsi qu'aux entrées principales de l'autoroute. Il peut se limiter à afficher les prix dans les cinq premiers postes ; l'affichage des prix dans les postes suivants est alors effectué au moyen de panneaux implantés à intervalles réguliers.
- le panneau XCE15h indique tous les prix pratiqués dans les postes de distribution de carburant situés hors autoroute dans un rayon maximal de 10 km autour des sorties et ouverts 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24. Il est installé entre 5 et 10 km avant chaque sortie.

Article 78-13

Restaurant

La signalisation d'un restaurant offrant un service à table ou organisé en self-service, situé sur une aire de service d'autoroute ou de route à chaussées séparées sans accès riverain, est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau CE16 implanté conformément aux articles 77 et 84-2.

Il ne peut être implanté que sur autoroutes et routes à chaussées séparées sans accès riverain. En présignalisation, il est associé au panneau de type D.46.

Article 78-14

Hôtel ou motel

La signalisation d'un hôtel ou motel situé sur une aire de service d'autoroute ou de route à chaussées séparées sans accès riverain est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau CE17 implanté conformément aux articles 77 et 84-2.

Il ne peut être implanté que sur autoroutes et routes à chaussées séparées sans accès riverain. En présignalisation, il est associé au panneau de type D. 46.

Article 78-15

Débit de boissons ou établissement proposant des collations sommaires

La signalisation d'un débit de boissons ou d'un établissement proposant des collations sommaires, situé sur une aire de service d'autoroute ou de route à chaussées séparées sans accès riverain, est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau CE18 implanté conformément aux articles 77 et 84-2.

Le panneau CE18 n'est implanté que sur autoroutes et routes à chaussées séparées sans accès riverain.

En présignalisation, il est associé au panneau de type D. 46.

Article 78-16

Emplacement de mise à l'eau d'embarcations légères

La signalisation d'un emplacement de mise à l'eau d'embarcations légères (canoë, kayak, etc.) est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau CE19 implanté conformément à l'article 77.

Il peut être surmonté d'un panneau M10z mentionnant le nom du lieu-dit sur lequel se situe le point de mise à l'eau.

Le panneau CE19 n'est pas implanté sur autoroutes et routes à chaussées séparées sans accès riverain.

Article 78-17

Téléphérique, télésiège et télécabine

1. La signalisation d'une gare de téléphérique est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau CE20a implanté conformément à l'article 77.

Il peut être surmonté d'un panneau d'identification M10z sur lequel est mentionné le nom de l'installation.

Le panneau CE20a n'est pas implanté sur autoroutes et routes à chaussées séparées sans accès riverain.

2. La signalisation d'un point de départ d'ascension par télésiège ou télécabine est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau implanté conformément à l'article 77.

Il peut être surmonté d'un panneau M10z sur lequel est mentionné le nom de l'installation.

Le panneau CE20b n'est pas implanté sur autoroutes et routes à chaussées séparées sans accès riverain.

Article 78-18

Point de vue

La signalisation d'un accès aménagé à un point de vue remarquable est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau CE21 implanté conformément à l'article 77.

Il peut être complété par un panneau M9z portant, par exemple, l'inscription « TABLE D'ORIENTATION » et surmonté d'un panneau d'identification M10z mentionnant le nom du site.

Article 78-19

Fréquence d'émission d'informations routières

La signalisation des fréquences des stations de radiodiffusion donnant, 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24, des informations régulières sur la circulation routière et l'état des routes d'un réseau donné est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau CE22 indiquant exclusivement la fréquence de la station de radio.

Il ne peut être complété que par un panneau M9z portant l'inscription « INFO-ROUTE ».

Article 78-20

Jeux d'enfants

La signalisation des jeux pour enfants est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau CE23 implanté conformément à l'article 77.

Il peut être surmonté d'un panneau M10z sur lequel est mentionné le nom de l'installation.

Article 78-21

Station de vidange pour caravanes, autocaravanes et autocars

La signalisation d'un emplacement comportant un aménagement spécifique pour la vidange des eaux usées et des eaux-vannes, et un point d'alimentation en eau potable est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau CE24 est implanté conformément à l'article 77.

Article 78-22

Distributeur de billets de banque

La signalisation d'un distributeur de billets de banque situé sur une aire de service d'autoroute ou de route à chaussées séparées sans accès riverain est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau CE25 implanté conformément aux articles 77 et 84-2.

En présignalisation, il est associé au panneau de type D. 46.

Le panneau CE25 n'est implanté que sur autoroutes et routes à chaussées séparées sans accès riverain.

Article 78-23

Station de gonflage hors station service

La signalisation d'une station de gonflage des pneumatiques dont l'usage est gratuit, située sur autoroute et route à chaussée séparées, en dehors des stations service, est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau CE26.

Il n'est implanté que sur autoroutes et routes à chaussées séparées sans accès riverain.

Le panneau CE26 est implanté en signalisation de position et peut être complété par un panneau M9z portant l'inscription « GRATUIT ».

En outre, il peut être implanté en présignalisation des gares de péage, associé au panneau D. 47b, conformément à l'article 84-3. Il peut être complété par un panneau M9z portant l'inscription « GRATUIT ».

Article 78-24

Point de détente

La signalisation d'un parcours de santé et d'un emplacement aménagé pour la détente, situé sur une aire de service d'autoroute ou de route à chaussées séparées sans accès riverain, est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau CE27 implanté conformément aux articles 77 et 84-2.

Il peut être surmonté d'un panneau M10z sur lequel est mentionné le nom de l'installation.

Le panneau CE27 n'est implanté que sur autoroutes et routes à chaussées séparées sans accès riverain.

En présignalisation, il est associé au panneau de type D. 46.

Article 78-25

Poste de dépannage

La signalisation d'un atelier de dépannage rapide, ouvert 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24, situé sur une aire de service d'autoroute ou de route à chaussées séparées sans accès riverain, est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau CE28 implanté conformément aux articles 77 et 84-2.

Il ne peut être implanté que sur autoroutes et routes à chaussées séparées sans accès riverain.

En présignalisation, il est associé au panneau de type D. 46.

Article 78-26

Moyen de lutte contre l'incendie

La signalisation des moyens de lutte contre l'incendie utilisables par les usagers est obligatoire dans les tunnels. Elle est assurée au moyen du panneau CE29, sauf lorsque le moyen de lutte contre l'incendie est installé dans un emplacement d'arrêt d'urgence. En ce cas, elle est assurée au moyen du panneau C8, complété par le panneau M9f (cf. art. 70-5, paragraphe 1).

Deux panneaux CE29 doivent être implantés en signalisation de position, au droit du dispositif : l'un visible dans le sens de la circulation, l'autre dans le sens inverse.
Le panneau CE29 n'est généralement pas implanté en présignalisation.

Article 78-27

Issue de secours

1. Tunnels.

a) La signalisation des issues de secours débouchant à l'air libre, dans un tunnel ou une galerie parallèle, ou dans un local assurant la sauvegarde des usagers est obligatoire. Elle est assurée au moyen des panneaux de type CE30.

Un panneau CE30a et un panneau CE30b doivent être implantés en signalisation de position, au droit de l'issue de secours : l'un visible dans le sens de la circulation, l'autre dans le sens inverse. De plus, le décor du panneau de type CE30 est implanté sur la porte d'accès à l'issue de secours.

b) Le jalonnement piétonnier des issues de secours est obligatoire. Il est assuré au moyen des panneaux Dp2a et Dp2b (cf. annexe 20).

Un panneau Dp2a et un panneau Dp2b sont implantés conjointement, parallèlement à l'axe de la chaussée, tous les 25 m.

2. Autres ouvrages munis d'issues de secours.

a) La signalisation des issues de secours est obligatoire. Elle est assurée au moyen des panneaux de type CE30.

Un panneau CE30a et un panneau CE30b doivent être implantés en signalisation de position, au droit de l'issue de secours : l'un visible dans le sens de la circulation, l'autre dans le sens inverse. De plus, le décor du panneau de type CE30 est implanté sur la porte d'accès à l'issue de secours.

b) Le jalonnement piétonnier des issues de secours est obligatoire. Il est assuré au moyen des panneaux Dp2a et Dp2b.

Un panneau Dp2a et un panneau Dp2b sont implantés conjointement, parallèlement à l'axe de la chaussée, tous les 100 m.

Les panneaux Dp2a et Dp2b sont rétroréfléchissants ou lumineux.

Article 78-28

Installation ou services divers

Le panneau CE50 peut être utilisé pour signaler les services, installations ou établissements pouvant être utiles aux usagers et pour lesquels il n'existe pas de panneau spécifique.

Les services signalés doivent être reconnus et sans équivoque pour les usagers, par exemple :

- établissements ayant pour vocation principale de vendre des produits du terroir effectivement fabriqués dans la région (un rayon réservé aux produits régionaux ne peut pas faire l'objet d'une signalisation spécifique) ;
- services temporaires sur autoroutes et routes à chaussées séparées sans accès riverain (cf. art. 77).

Le panneau CE50 « PRODUITS RÉGIONAUX » ne peut être implanté que sur autoroutes et routes à chaussées séparées sans accès riverain. Il est implanté conformément aux articles 77 et 84-2. En présignalisation, il est associé au panneau de type D. 46.

TITRE II

SIGNALISATION DE REPÉRAGE

Dans le présent titre, on entend par notion de voiries assimilées aux caractéristiques autoroutières les routes à chaussées séparées comportant :

- soit dans sa totalité des échangeurs dénivelés,
- soit des échangeurs dénivelés et des carrefours plans destinés à terme à être dénivelés.

CHAPITRE I^{er}

Signalisation de direction

Article 80

Généralités

L'objet de la signalisation de direction est de permettre aux usagers de la route de suivre, de jour comme de nuit, l'itinéraire qu'ils se sont fixés.

Cette signalisation est réalisée à l'aide de panneaux de type D. Elle peut être complétée par des panneaux de type CE et de type E40.

Trois règles fondamentales se rapportant aux indications président à la réalisation de la signalisation de direction :

- la continuité, qui garantit à l'utilisateur que l'information qui lui a été donnée une fois, lui sera fournie tout le long de son itinéraire jusqu'à son point de destination ;
- la lisibilité, qui conduit notamment à sélectionner un nombre limité de mentions compatibles avec les possibilités de lecture dynamique de l'utilisateur ;
- l'homogénéité, qui assure à l'utilisateur un aspect identique de la signalisation pour des configurations géométriques identiques et ce, quelle que soit la région traversée.

Elle est établie conformément à un schéma directeur de signalisation de direction.

L'ensemble du schéma directeur national de signalisation de direction pour les grandes liaisons dites « liaisons vertes » (liaisons entre agglomérations importantes, appelées « pôles ») du territoire national est approuvé par arrêté. Ce schéma directeur sert de référence pour l'élaboration des autres schémas directeurs qui doivent reprendre ces grandes liaisons en les complétant par des liaisons locales dites « liaisons blanches ».

Il s'agit des schémas directeurs :

- de signalisation de direction d'itinéraire du réseau routier national ;
- départementaux de signalisation de direction ;
- de signalisation de direction des agglomérations ou structures agglomérées.

Les schémas directeurs de signalisation de direction d'itinéraire du réseau routier national sont soumis à l'approbation des services du ministre chargé des transports sur présentation d'un dossier dont la composition est précisée en annexe 29.

Les critères de classement des pôles et des liaisons entre-eux sont précisés à l'article 81.

Article 81

Schéma directeur de signalisation de direction

Un schéma directeur consiste à fixer, à partir de la hiérarchisation des pôles (classes) et de la description des itinéraires suivis pour chaque mention (liaisons), les mentions à signaler sur un réseau donné, dans une zone homogène et pour un horizon fixé.

Il se traduit par des « fiches carrefours » ou des « fiches itinéraires » où ces mentions sont indiquées pour chaque direction, mais aussi par des documents cartographiques de localisation.

Le schéma directeur peut être complété par des schémas relatifs aux signalisations complémentaires (cf. chapitre 2).

A. – CADRE DE L'ÉTUDE

Un schéma directeur de signalisation de direction concerne un itinéraire, un département, une agglomération ou toute autre zone homogène particulière.

Le schéma directeur étudié doit être cohérent avec le schéma directeur national (pôles verts) et tenir compte des autres schémas directeurs existants.

Toutes les catégories de routes, quels que soient leur statut et leur domanialité, sont prises en compte.

Le schéma directeur s'inscrit dans un contexte donné (composition du réseau, plans de circulation, plans de déplacements urbains, nouveaux pôles, etc.). Il doit évoluer si le contexte est modifié.

B. – PÔLES

1. Mention.

La mention est l'appellation d'un pôle. Il peut s'agir d'un nom d'agglomération, de quartier, d'activité touristique, de lieu-dit, de service, de zone d'activité, etc.

Elle doit être lisible par l'utilisateur en déplacement (cf. art. 11 de la 1^{re} partie et art. 81-1 ci-après).

Un idéogramme (signal de type ID) peut être associé à une mention sauf s'il s'agit d'une mention d'agglomération (cf. art. 82-1).

Dans la mesure du possible l'abréviation des mots est systématiquement employée pour éviter les panneaux trop grands ou les inscriptions de mention sur deux lignes (cf. art. 81-1).

Les seules exceptions à ces règles d'abréviation concernent les mentions d'agglomération sur les panneaux d'entrée (EB10) et de sortie (EB20) d'agglomération, pour lesquelles il est utilisé l'orthographe officielle, en respectant les traits d'union et les articles. Pour ces panneaux, seules les abréviations courantes sont admises (cf. art. 81-1, paragraphe A).

Pour les pôles étrangers la mention à retenir est celle utilisée en français. À proximité d'une frontière, et sous réserve des contraintes de lisibilité (*cf.* art. 81-1, paragraphe C), la mention en langue étrangère peut être ajoutée entre parenthèses lorsqu'elle est fondamentalement différente de la mention en langue française. Exemple : « TREVES (TRIER) ».

2. Classement;

La notion de classe d'un pôle est liée à l'attractivité de ce pôle, représentée à l'aide d'indicateurs adaptés.

Pour les agglomérations, le critère de classement est la population. Les seuils sont découpés en classe et chaque classe en niveau.

CLASSE	TYPE DE PÔLE	NIVEAU	CRITÈRE DE POPULATION
V	Classé d'intérêt national ou européen	5 5'	$1\ 100\ 000 \times C_p < P$ $490\ 000 \times C_p < P \leq 1\ 100\ 000 \times C_p$ (1)
IV	Classé d'intérêt régional ou national	4 4'	$220\ 000 \times C_p < P \leq 490\ 000 \times C_p$ $100\ 000 \times C_p < P \leq 220\ 000 \times C_p$ (1)
III	Classé d'intérêt départemental ou régional	3 3'	$44\ 000 \times C_p < P \leq 100\ 000 \times C_p$ $26\ 000 \times C_p < P \leq 44\ 000 \times C_p$ (1)
II	Classé d'intérêt départemental	2 2'	$8\ 800 \times C_p < P \leq 26\ 000 \times C_p$ $3\ 900 \times C_p < P \leq 8\ 800 \times C_p$
I	Classé d'intérêt cantonal	1 1'	$1\ 750 \times C_p < P \leq 3\ 900 \times C_p$ $780 \times C_p < P \leq 1\ 750 \times C_p$
	D'intérêt local	L	$P < 780 \times C_p$ (2)

La population à prendre en compte pour le classement d'un pôle est déterminée à partir de la population légale de ce pôle (recensement 2007 INSEE) à laquelle est appliqué un correctif suivant la formule ci-dessus dans laquelle :

- C_p est le coefficient d'évolution de population égal à la population totale de la France exprimée en millions d'habitants concernée par la dernière publication de l'INSEE au moment de l'étude, rapportée à 65,03 (chiffre de la population en France exprimée en millions d'habitants correspondant au recensement de 2007) ;
- P est la population totale de l'agglomération ou de la ville nouvelle au dernier recensement de l'INSEE publié l'année de l'étude (pour une agglomération, elle comprend la population municipale et la population comptée à part. Pour les villes nouvelles, elle prend en compte la population totale de l'ensemble de la ville nouvelle).

(1) Critère donné à titre indicatif, le classement en pôles verts relevant d'une décision ministérielle.
(2) Les pôles d'intérêt local ne sont pris en compte que dans l'étude de signalisation de proximité (*cf.* art. 81, paragraphe D).

Les critères de classement des quartiers ou communes, des services et des équipements sont fixés à l'annexe 28. Pour assurer la continuité et la cohérence de la signalisation, l'ensemble des pôles internes et certains pôles externes à l'aire de l'étude sont pris en compte.

Plus la classe d'un pôle est élevée, plus le pôle peut être signalé de loin.

Ce classement nécessite dans certains cas des réajustements pour tenir compte des densités de population :

- dans les zones faiblement peuplées, les chefs-lieux de circonscriptions administratives peuvent être surclassés d'un niveau ;
- pour les zones à forte densité de population, l'application des seuils de classement conduirait à classer la majorité de leurs pôles dans les classes supérieures, ce qui se traduirait par une signalisation à très courte portée. Pour avoir une trame avec tous les niveaux de repérage, on diminue d'un niveau le classement des pôles inclus dans ces zones, à l'exclusion du pôle principal.

Un pôle appartenant à l'une des classes III, IV, ou V est dit « pôle vert ». Le classement de chaque pôle vert fait l'objet d'une décision ministérielle.

Un pôle d'intérêt local ou un pôle appartenant à l'une des classes I ou II est dit « pôle blanc ». Le classement des pôles blancs est pris en compte dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur départemental ou d'agglomération.

C. – LIAISONS ENTRE PÔLES

1. Notions de base relatives aux liaisons.

a) Définition.

Une liaison est un parcours orienté d'un pôle classé de départ vers un pôle classé d'arrivée. Le pôle de départ et le pôle d'arrivée sont appelés pôles d'extrémités de la liaison.

Les pôles d'intérêt local ne font pas l'objet de liaisons mais peuvent faire l'objet d'une signalisation de proximité (cf. paragraphe D, 4 du présent article).

b) Classes.

Les critères de classement des liaisons sont définis dans le tableau ci-après :

CLASSE DU PÔLE LE MOINS IMPORTANT	CLASSE DE LA LIAISON
V	Z
IV	A
III	B
II	C
I	D

Les liaisons de classes Z, A et B sont dites « liaisons vertes ». Elles font l'objet d'une décision ministérielle.

Les liaisons de classes C et D sont dites « liaisons blanches ».

La classe du pôle le moins important détermine la classe de la liaison.

L'ensemble des voiries supportant des liaisons vertes est appelé « réseau vert ». L'ensemble des voiries ne supportant que des liaisons blanches est appelé « réseau blanc ». Le réseau vert et le réseau blanc constituent le réseau classé, le reste du réseau est appelé réseau d'intérêt local.

c) Principe d'unicité.

Une liaison entre deux pôles est unique pour assurer à l'usager la simplicité du repérage et lui éviter les hésitations aux points de choix. En conséquence, lorsque plusieurs itinéraires permettent de relier deux pôles, un seul de ces itinéraires est retenu et signalé en tant que liaison.

L'itinéraire choisi est celui qui assure le parcours le mieux adapté à la majorité des catégories de véhicules concernés, dans les meilleures conditions de sécurité et de confort. En milieu urbain, le choix se fait en fonction du plan de circulation et du plan de déplacement urbain, lorsqu'ils existent.

Le principe d'unicité peut être adapté dans les cas suivants :

- liaisons à péage : lorsqu'une liaison emprunte un itinéraire à péage, il doit être proposé une autre liaison (généralement de classe inférieure) empruntant, s'il existe, un itinéraire gratuit, de façon à offrir à l'usager deux itinéraires pour une même destination ;
- liaisons catégorielles : lorsque certains itinéraires ne peuvent pas être parcourus dans leur totalité par toutes les catégories de véhicules, on peut dédoubler la liaison en offrant une liaison alternative affectée à la catégorie de véhicules exclus (cf. art. 82, paragraphe A).

d) Cas des liaisons d'exploitation « S » et « Bis ».

Un itinéraire de substitution, appelé itinéraire « S », est créé lorsqu'il y a nécessité d'assurer la continuité de la circulation en cas de perturbation du trafic sur les voiries à caractéristiques autoroutières ou assimilées ou pour des mesures d'exploitation d'ouvrages d'art non courants. Il est étudié dans le cadre d'un plan de gestion du trafic (PGT), et est intégré au schéma directeur de la voirie concernée.

En règle générale, il conduit l'usager d'un échangeur à un autre échangeur proche en empruntant un réseau associé. L'usager est pris en charge dès la sortie de l'échangeur concerné puis sur le réseau associé par l'indication de l'itinéraire « S » qui complète de façon permanente la signalisation (cf. art. 84-4 et 170).

Certains événements à caractère exceptionnel peuvent nécessiter de chaîner plusieurs itinéraires « S ».

Chaque itinéraire « S » est repéré par un numéro qui lui est propre, correspondant à un couple entrée/sortie relatif à un seul sens de circulation.

La cohérence de la numérotation des itinéraires « S » sur l'ensemble d'un axe est assurée.

- un itinéraire « Bis » peut être créé pour soulager un axe encombré lors de migrations saisonnières, qu'il s'agisse d'une autoroute ou d'une route importante (cf. art. 84-5 et 170). L'itinéraire « Bis » est intégré au schéma directeur.

2. Existence des liaisons.

Une liaison entre deux pôles est déterminée en fonction du niveau du pôle de plus faible classement et du temps de parcours entre ces pôles.

Une liaison Z entre pôles de niveau 5 n'existe que si le temps de parcours entre ces pôles est inférieur à cinq heures.

Une liaison Z comportant au moins un pôle de niveau 5' n'existe que si le temps de parcours entre les pôles est inférieur à quatre heures et demie.

Une liaison A entre pôles de niveau 4 n'existe que si le temps de parcours entre ces pôles est inférieur à trois heures.

Une liaison A comportant au moins un pôle de niveau 4' n'existe que si le temps de parcours entre les pôles est inférieur à deux heures quarante minutes.

Une liaison B entre pôles de niveau 3 n'existe que si le temps de parcours entre ces pôles est inférieur à deux heures quinze minutes.

Une liaison B comportant au moins un pôle de niveau 3' n'existe que si le temps de parcours entre les pôles est inférieur à une heure et quarante-cinq minutes.

Une liaison C n'existe que si le temps de parcours entre les pôles considérés est inférieur à une heure.

Une liaison D n'existe que si le temps de parcours entre les pôles considérés est inférieur à une demi-heure.

En milieu urbain, ces temps sont réduits de moitié.

Lorsqu'il existe un itinéraire de contournement d'un pôle, une liaison dérivée peut être créée pour assurer le transit vers un pôle extérieur.

Lorsqu'il existe dans une direction donnée plusieurs pôles successifs de même classe, le premier pôle occulte les suivants et constitue un repère suffisant pour l'utilisateur voulant atteindre le deuxième, et ainsi de suite.

Ce phénomène d'écran peut être atténué par :

- l'application de la règle de domination qui traduit la façon dont les usagers ressentent, à distance, un pôle situé à proximité d'un pôle plus important ;
- la création d'une liaison dérivée qui permet de contourner un pôle occultant un autre pôle ;
- la création d'une liaison pointée. Dans le cas de trois pôles successifs de même classe où le pôle intermédiaire est de niveau inférieur, une liaison pointée peut être établie entre les pôles extrêmes. Dans ce cas, le pôle intermédiaire ne fait pas écran.

Lors de l'étude du schéma directeur, la présence d'une rocade de contournement d'un pôle (cf. art. 84-1) permet d'organiser une stratégie de circulation et peut amener à effectuer quelques adaptations spécifiques consistant à :

- tronquer jusqu'à la rocade le début des liaisons issues du pôle contourné ; dans ce cas, un rabattement vers cette infrastructure s'y substitue ;
- globaliser les mentions issues des liaisons empruntant la rocade depuis l'origine jusqu'à la sortie sous un nom de sortie (porte, nom de quartier, nom d'usage, ...) ; ce repérage des sorties permet de se dispenser des mentions d'intérêt local proches desservies par celles-ci ;
- prendre en charge sur la rocade les usagers en transit vers des pôles extérieurs au pôle contourné par la création de liaisons dérivées de celui-ci.

D. – COMPLÉMENTS AUX LIAISONS

Ils permettent d'intégrer :

- le rabattement vers une voirie ;
- le repiquage ;
- les points de passage ;
- les pôles d'intérêt local ;
- les relais d'information service.

1. Rabattement vers une voirie.

Une signalisation de rabattement est effectuée à l'aide du numéro de la voirie, associé au symbole approprié (SC17 ou SU4). Vers certaines voiries, elle est nécessaire lorsque les points d'accès à celles-ci sont peu nombreux, ou lorsque celles-ci présentent un attrait particulier (voirie à caractéristiques autoroutières ou assimilées). Lorsqu'un échangeur est orienté, le numéro de la voirie est suivi d'une mention caractérisant la direction et placée entre parenthèses (exemple : « A9 [ORANGE] »). Cette mention peut éventuellement être remplacée par le numéro d'une autoroute (exemple : « A13 [A14] »).

La signalisation de rabattement se limite aux trois cas suivants :

a) Rabattement de réciprocité.

Lorsqu'un pôle est signalé en sortie, le parcours jalonné depuis la sortie jusqu'au pôle peut être également jalonné par réciprocité. La distance maximum du rabattement de réciprocité est de 30 km.

b) Rabattement de proximité.

Afin de faciliter localement l'accès aux points d'entrée peu nombreux, un rabattement de proximité peut être mis en place, principalement sur le réseau classé, dans un rayon d'environ 2 km autour du point d'échange.

c) Rabattement de distribution.

Sur des voiries de contournement d'agglomérations qui croisent des autoroutes mais qui ne comportent pas de liaison dérivée les concernant, un rabattement de distribution vers ces voiries peut être mis en place. Ce rabattement, limité à deux (exceptionnellement trois), est effectué en utilisant leur numéro et indiqué dans l'ordre de rencontre.

2. Repiquage.

Dans un carrefour, lorsque aucune indication n'est justifiée par une liaison sur une branche, il est possible de caractériser une direction, en choisissant une mention parmi celles issues des liaisons rencontrées.

3. Points de passage.

Les points de passage particuliers, cols, tunnels, ouvrages d'art, peuvent faire l'objet d'une signalisation de proximité à partir du carrefour de raccordement à la route d'accès.

4. Pôles d'intérêt local.

La signalisation de proximité d'un pôle d'intérêt local situé en aval d'un pôle classé ne peut pas exister en amont de ce pôle classé.

Dans les autres cas, les pôles d'intérêt local peuvent faire l'objet d'une signalisation de proximité.

Le choix des mentions est libre sous réserve :

- qu'elles puissent être signalées au titre de la signalisation de direction ;
- des règles de continuité et du nombre maximum de mentions susceptibles d'être signalées.

La dénomination des sorties sur une rocade (cf. art. 84-1) peut permettre de regrouper sous cette dénomination des pôles d'intérêt local et ainsi d'alléger la signalisation en sortie de cette infrastructure.

5. Relais d'information service.

Le relais d'information service (RIS) est un élément complémentaire d'information (cf. art. 78-2, paragraphe 2). Il peut constituer le point d'aboutissement et/ou d'arrivée d'un jalonnement.

E. – FICHE CARREFOUR ET FICHE D'ITINÉRAIRE

La fiche carrefour permet, à partir de l'étude des liaisons entre pôles classés de I à V et de l'étude des compléments de liaisons, de déterminer pour un carrefour, dans chaque direction, les mentions susceptibles d'être signalées dans la couleur correspondante. Elle est établie pour tous les carrefours classés, c'est-à-dire les intersections comportant au moins deux liaisons classées, et les carrefours ambigus.

Pour les voiries à caractéristiques autoroutières ou assimilées, la fiche d'itinéraire synthétise les mentions de filante et de sortie à chaque échangeur.

Sur ces voiries, les mentions relatives aux pôles d'intérêt local ou aux pôles de classe I ne sont pas prises en compte dans le schéma directeur. Le cas échéant, elles peuvent être signalées sur des panneaux complémentaires D. 71, dans les conditions définies à l'article 83-9.

Article 81-1

Composition des mentions et des panneaux

Un panneau peut être découpé en plusieurs registres. Un registre ne doit avoir qu'une seule couleur de fond mais peut comporter une ou plusieurs mentions.

A. – RÈGLES D'ÉCRITURE DES MENTIONS

L'utilisation des caractères définie à l'article 11 de la 1^{re} partie est complétée par les règles suivantes :

a) Traits d'union.

Par exception à l'orthographe officielle et pour des raisons de lisibilité, aucun trait d'union n'est tracé, sauf dans les cas suivants :

- entre une indication principale et une indication secondaire.

Exemple : PARIS-CENTRE

- au début de la deuxième ligne d'une mention exceptionnellement écrite sur deux lignes, de façon à associer visuellement les deux lignes, sauf si celle ci commence par un article ou une préposition.

Exemples : piscine – Coubertin clinique de Montferrand

- entre les mots composés sauf si le mot jouxte un article, une préposition, une abréviation courante ou un des mots concernés par cette abréviation courante.

Exemples : Saint-Amant-Tallende Creusier-le-Vieux.

b) Abréviations

Si une mention est trop longue, il convient de l'abrégé. Une abréviation employée sur un panneau doit être réutilisée de façon identique sur les autres panneaux.

Les toponymes composés de plusieurs termes peuvent être abrégés sous réserve de ne pas en altérer la compréhension, en tenant compte du risque éventuel de confusion avec une autre mention située à proximité et des règles définies ci-après.

En début de toponyme, seuls les mots « Saint », « Sainte » et « Notre-Dame » sont abrégés.

Exemples : S^T S^{TE} N.D. (correspondant aux abréviations dites courantes).

Le nom qui suit est en général écrit en entier. Des exceptions sont admises lorsqu'il y a des risques de confusion entre des mentions.

Les prépositions « sur » et « sous » s'abrègent respectivement en S/ et /S. Ces abréviations font également partie des abréviations dites courantes.

La deuxième partie de toponyme peut être abrégée selon trois modes :

- par suppression :

Exemples : BESSE (abréviation pour Besse-et-Saint-Anastaise).

- par suspension (première lettre du mot à abrégé lorsqu'il commence par une consonne ou aux premières lettres, jusqu'à la première consonne incluse, lorsqu'il commence par une voyelle). L'abréviation se termine par un point.

Exemples : ST-RÉMY-EN-R. (abréviation pour Saint-Rémy-en-Rollat).

ST-GERVAIS-D'AUV. (abréviation pour Saint-Gervais-d'Auvergne).

- par contraction (sélection de quelques lettres significatives, généralement l'initiale et la ou les finales). Dans ce cas la ou les dernières lettres, réduites de deux gammes, sont portées en exposant.

Exemples : CLERMONT-FD (abréviation pour Clermont-Ferrand).

c) Ecriture des caractères

Lorsque les mentions doivent être écrites en caractères minuscules, seul le début d'un nom propre, et celui des autres noms propres qui peuvent le composer, est écrit en caractères majuscules.

Exemples : aire de La Fayette département du Val-de-Marne.

B. – COULEUR DES MENTIONS ET DES PANNEAUX

La couleur des mentions répond aux règles suivantes :

- le pôle d'arrivée d'une liaison verte est signalé sur des panneaux à fond vert ;
- le pôle d'arrivée d'une liaison blanche est signalé sur des panneaux à fond blanc même si ce pôle est un pôle vert ; au carrefour de jonction d'une liaison blanche avec une liaison verte ayant la même destination, le pôle d'arrivée est signalé sur des panneaux à fond vert ;
- sur la partie commune de liaisons verte et blanche superposées et ayant le même pôle d'arrivée, la mention correspondante n'est portée que sur le panneau à fond vert ;
- le pôle d'arrivée d'une liaison d'exploitation (« S » et « bis ») est signalé sur des panneaux à fond jaune ;
- le rabattement vers une autoroute est indiqué sur des panneaux à fond bleu ;
- le rabattement vers les autres voiries est indiqué sur des panneaux à fond blanc ;
- les panneaux qui portent la mention de repiquage reprennent la couleur des panneaux qui portent cette mention sur la liaison rencontrée ;
- les points de passage sont indiqués sur des panneaux à fond blanc ;
- les pôles d'intérêt local sont signalés sur des panneaux à fond blanc.

Ces règles générales sont modifiées dans le cas des autoroutes.

Ainsi les panneaux deviennent bleus en filante et au carrefour de raccordement à l'autoroute, et redeviennent verts et blancs à l'échangeur de sortie ou de fin d'autoroute.

Cette dérogation ne s'applique pas aux autoroutes faisant partie d'une rocade identifiée comme telle.

La couleur des caractères constituant les mentions est, conformément à l'article 11, fonction de la couleur de fond des panneaux.

C. – NOMBRE ET ORDRE DES MENTIONS – INDICATION DES DISTANCES

Pour tenir compte des contraintes de lisibilité des panneaux, tout en respectant le principe de continuité, il est nécessaire de limiter le nombre de mentions. Cette limitation du nombre de mentions peut conduire à tronquer certaines liaisons (*cf.* art. 81, paragraphe C, 2).

La limitation du nombre de mentions s'effectue selon les règles suivantes :

- en signalisation de position, en signalisation avancée et en signalisation de confirmation, le nombre des mentions signalées pour une même direction est limité à quatre pour une même couleur et ne doit pas excéder six si l'ensemble comporte plusieurs couleurs ;
- en présignalisation, le nombre des mentions est limité à six. La présignalisation peut être dédoublée par couleur, le nombre de mentions de chacun des ensembles ainsi constitués ne devant pas excéder six. Sur les panneaux D. 42, ce nombre peut être porté à neuf, s'il évite le dédoublement ;
- pour les bifurcations, le panneau d'avertissement comporte au maximum quatre mentions ;
- en affectation de voies, sur un portique, outre la règle de limitation par direction, le nombre de mentions ne peut pas dépasser douze, pour l'ensemble des directions. L'implantation de cette signalisation doit être en concordance avec le marquage défini à l'article 117-3 de la 7^e partie.

Sur les voiries à caractéristiques autoroutières ou assimilées :

- hors zone urbaine, le nombre de mentions est limité à quatre en filante ;
- sur un panneau D. 71, le nombre de mentions est limité à trois.

Pour chaque couleur, les mentions sont inscrites de haut en bas par ordre de distances décroissantes. Les blocs ainsi constitués sont répartis de haut en bas, dans l'ordre suivant : bleu, vert, blanc, jaune.

Des indications de distance peuvent compléter les mentions. Elles sont exprimées en kilomètre et ne sont jamais complétées par un symbole d'unité. Les distances sont comptées à partir du centre du pôle et arrondies de la façon suivante :

- au kilomètre voisin, si la distance est supérieure à 5 km ;
- au demi kilomètre ou au kilomètre le plus voisin, si la distance est comprise entre 1 et 5 km ;
- à l'hectomètre le plus voisin, si la distance est inférieure à 1 km.

En milieu urbain, si les indications de distances relatives aux mentions d'intérêt local sont nécessaires, les distances sont exprimées et arrondie conformément à l'article 9-1 de la 1^{re} partie. Les distances inférieures à 500 m sont exprimées en mètres et complétées par le symbole de l'unité.

D. – INDICATIONS COMPLÉMENTAIRES AUX MENTIONS

a) Indications « par » et « vers »

Lorsqu'une signalisation d'information est implantée pour indiquer qu'un itinéraire n'est pas praticable en permanence (passage d'un col, par exemple), les mentions figurant sur les panneaux de type D sont complétées, au dernier point de choix, par une indication telle que : « par le col..., par le tunnel..., par le bac ».

L'indication « vers », suivie du numéro d'identification de la voirie, est utilisée pour le rabattement vers un itinéraire cyclable.

b) Symboles et idéogrammes

Les mentions sont complétées, s'il y a lieu, par des symboles et des idéogrammes (*cf.* art. 82 et 82-1).

Article 82

Symboles

Les symboles sont des signes associés ou non à des mentions, utilisés pour :

- préciser les catégories de véhicules auxquelles un itinéraire est interdit (type SI) ou conseillé (type SC) ;
- identifier un échangeur, une bifurcation (type SE) ;

– caractériser un itinéraire (type SU).

Chaque registre d'un panneau ne peut comporter, au maximum, que deux symboles SI et SC se rapportant à l'ensemble des mentions qui y sont inscrites.

A. – SYMBOLES CATÉGORIELS DE SIGNALISATION D'ANNONCE D'UNE DIRECTION INTERDITE
DE TYPE SI OU CONSEILLÉE DE TYPE SC
(cf. annexes 3 et 4)

Un symbole de type SI est utilisé pour indiquer qu'une liaison n'est pas accessible dans sa totalité à une catégorie de véhicules ; si une liaison conseillée à cette catégorie de véhicules est mise en place, on utilise un symbole de type SC pour l'itinéraire alternatif. Les symboles SI et SC sont associés à la (aux) mention(s) de la liaison concernée au seul carrefour de dédoublement de la liaison. L'utilisation des symboles SI ne dispense pas de l'implantation, en signalisation de position, des panneaux de prescription correspondants.

Le symbole SI12 d'interdiction aux véhicules transportant des marchandises dangereuses recouvre notamment les interdictions prescrites par les symboles SI10 et SI11.

Le symbole SC12 d'annonce d'une direction conseillée aux véhicules transportant des marchandises dangereuses recouvre notamment les annonces conseillées par les symboles SC10 et SC11.

Le symbole SC17 indique le caractère autoroutier d'une partie de l'itinéraire permettant de rejoindre les pôles signalés. Il est employé dans les cas suivants :

- associé aux mentions signalant un itinéraire qui comporte une section d'autoroute conséquente compte tenu du trajet restant à parcourir ;
- sur les panneaux de rabattement vers une autoroute, sauf en cas d'utilisation du symbole SU4 ;
- sur route, à partir du carrefour de point de choix entre route et autoroute à péage, en complément des mentions signalant l'itinéraire qui emprunte l'autoroute. Les mentions sont complétées par le symbole SU5 si l'autoroute est à péage.

B. – SYMBOLES D'IDENTIFICATION DES POINTS D'ÉCHANGES DE TYPE SE
(cf. annexe 5)

Le symbole SE2 permet d'identifier et de localiser un échangeur. Le symbole SE2b est utilisé pour les sorties à droite, le symbole SE2c est utilisé pour les sorties à gauche.

Le symbole SE3 permet d'identifier une bifurcation autoroutière. Il est exclusivement associé aux panneaux D. 74a et D. 74b.

C. – SYMBOLES D'IDENTIFICATION D'ITINÉRAIRE DE TYPE SU
(cf. annexe 6)

1. Symbole d'identification d'un itinéraire de substitution « S » (cf. art. 84-4)

Le symbole SU1 permet d'identifier et de jalonner un itinéraire de substitution, appelé itinéraire « S ».

Le symbole SU1 n'est jamais associé à une mention ; le numéro de l'itinéraire complétant la lettre S caractérise la direction.

2. Symbole d'identification d'un itinéraire « Bis » (cf. art. 84-5)

Le symbole SU2 permet d'identifier et de jalonner un itinéraire « Bis ».

Le symbole SU2 peut être associé à une ou plusieurs mentions et employé pour assurer la continuité de la signalisation le long d'un itinéraire.

3. Symbole d'identification d'un itinéraire autoroutier

Le symbole SU3 permet de préciser le numéro de l'autoroute principale desservant la mention à laquelle il est associé. Il est utilisé sur les voiries à caractéristiques autoroutières ou assimilées :

- sur les itinéraires de contournement d'un pôle pour les mentions relatives aux liaisons dérivées dès l'origine, aboutissant à l'autoroute principale (il se substitue au symbole SC17) ;
- lorsque la liaison emprunte des sections courtes d'autoroute avec des numéros différents.

4. Symbole d'identification d'une rocade (cf. art. 84-1)

Le symbole SU4 caractérise la fonction de rocade d'une voirie de contournement. Il est entre autre utilisé :

- sur les panneaux de rabattement vers la rocade ; dans ce cas, il se substitue au symbole SC17 ;
- sur les cartouches E46.

Il peut également être utilisé sur les plaquettes et bornes (cf. art. 99-5).

5. Symbole d'identification du caractère payant d'une infrastructure

Lorsqu'il n'existe pas d'itinéraire parallèle gratuit (par exemple, dans le cas d'un pont à péage reliant une île au continent), le symbole SU5 figure à partir du dernier carrefour, où le demi-tour est possible, avant la section à péage.

S'il existe un itinéraire parallèle gratuit, le symbole SU5 est associé à la mention de la liaison qui emprunte une section à péage, depuis le point de choix jusqu'à l'entrée de cette section. L'itinéraire parallèle gratuit est également signalé, au point de choix, par la mention correspondante (cf. art. 81, C, 1.c).

Article 82-1

Idéogrammes (cf. annexe 7)

Un idéogramme est un signe placé devant une indication de destination pour en faciliter la lecture en supprimant une partie de l'information écrite. Dans certains cas, il peut être employé seul.

Il n'est jamais associé à une mention d'agglomération.

Un idéogramme ne peut, en aucun cas, être caractéristique d'une marque ou d'un groupement à caractère commercial et n'est pas considéré comme un moyen « d'animation » des panneaux de signalisation de direction.

Les idéogrammes ID. 15a relatifs aux parcs naturels régionaux comportent un emblème spécifique. L'utilisation des idéogrammes est limitée à deux par mention et trois par panneau.

Les idéogrammes doivent figurer sur la fiche carrefour et la fiche d'itinéraire.

Article 82-2

Logotypes

Le logotype est un dessin libre identifiant :

- un département ou une région, utilisé sur des panneaux E36 ;
- un itinéraire touristique, utilisé sur des panneaux de type H20 ou Dv12 ;
- le gestionnaire de l'autoroute, utilisé sur les panneaux E38.

Article 83

Caractéristiques des panneaux de type D et Da

Les gammes de dimension des panneaux de type D et Da ne sont pas prédéfinies ; en effet, les dimensions de ces panneaux dépendent du nombre d'éléments de base, de la longueur et de la hauteur de composition de la ou des mentions qui constituent chaque panneau.

Les éléments de base pouvant entrer dans la composition d'un panneau sont les suivants :

- mention ;
- idéogramme ;
- indications de distance ;
- flèche ;
- symbole ;
- logotype,
- numéro de route en encart ;
- listel ;
- dessin de la pointe de la flèche.

Tous les éléments constitutifs des panneaux de type D et Da doivent être conformes aux normes en vigueur (cf. art.5 de la 1^{re} partie).

Pour être lisibles, tous ces éléments sont dimensionnés en fonction de la vitesse d'approche des véhicules, c'est-à-dire celle de l'usager au moment où il prend connaissance de la signalisation, et de la distance de lisibilité des inscriptions. Cette dernière doit prendre en compte le temps nécessaire à la lecture du panneau, à la compréhension du message et à l'accomplissement de l'action. Pour des raisons évidentes de sécurité, la vitesse pratiquée est écrêtée à la vitesse limite autorisée.

A chaque vitesse correspond une gamme de dimensionnement, appelé hauteur de base (Hb) de caractères qui permet de déterminer, selon la couleur du panneau, la hauteur de composition (Hc) nécessaire au dimensionnement des éléments constitutifs d'un panneau.

VITESSE AUTORISÉE (EN KM/H)		≤ 50	70	90	110	130
Hb en mm	Voiries à caractéristiques autoroutières ou assimilées		160	200	250	320

VITESSE AUTORISÉE (EN KM/H)		≤ 50	70	90	110	130
	Autres voiries	100	100	125		

Pour les panneaux implantés sur portiques, potences ou hauts mâts, la hauteur de base (Hb) minimum de caractères est de 250 mm. Pour les panneaux fixés au plafond d'un tunnel de gabarit réduit, une hauteur de base (Hb) plus réduite peut être utilisée pour les caractères des panneaux, sans pouvoir être inférieure à 160 mm.

Des règles particulières complètent ces dispositions en ce qui concerne les panneaux de type D. 20 :

- en l'absence d'un panneau de présignalisation, la hauteur de base (Hb) correspond à la hauteur déduite du tableau précédent en fonction du réseau et de la vitesse, augmentée d'une gamme ;
- pour tenir compte de l'éloignement du panneau par rapport à l'endroit où l'utilisateur effectue sa manœuvre, la hauteur de base est ainsi adaptée :
 - si cet éloignement est inférieur à 15 m, la hauteur de base (Hb) correspond à la hauteur déduite du tableau, c'est le cas général ;
 - si cet éloignement est compris entre 15 et 50 m, la hauteur de base (Hb) correspond à la hauteur déduite du tableau, augmentée d'une gamme ;
 - si cet éloignement est supérieur à 50 m, la hauteur de base (Hb) correspond à la hauteur déduite du tableau, augmentée de deux gammes.

La hauteur de base des caractères étant ainsi déterminée, la hauteur de composition (Hc) correspond :

- à la hauteur de base (Hb) pour les panneaux, registres et encarts à fond clair (blanc et jaune) ;
- à la hauteur de base de la gamme directement supérieure (Hb + 1) pour les panneaux, registres et encarts à fond foncé (noir, bleu, vert, rouge et marron).

Les panneaux faisant partie d'un même ensemble, ainsi que les registres d'un même panneau doivent être alignés verticalement :

- dans un ensemble de panneaux de type D. 20, les talons et les pointes de flèche sont alignés ;
- dans les autres cas, les rectangles sont alignés.

Article 83-1

Signalisation de position de type D. 20 (cf. annexe 8)

Le panneau de type D. 20 est implanté de façon à ce qu'une flèche relative à une direction soit visible et lisible en priorité par les usagers concernés par la mention.

Il est placé de telle manière que la manœuvre soit effectuée devant le panneau.

Le panneau D. 21a, comportant une indication de distance, est généralement utilisé. En zone urbaine, et en zone interurbaine pour des problèmes d'encombrement, il peut être remplacé par un panneau D. 21b ne comportant pas d'indication de distance.

Un panneau D. 21a et un panneau D. 21b ne doivent pas être utilisés sur un même ensemble.

Les ensembles de panneaux D. 21 sont surmontés d'un cartouche E42, E43 ou E44 et éventuellement d'un ou plusieurs cartouches E41.

Le panneau D. 29 est utilisé pour signaler les hameaux, les fermes, les lieux-dits isolés, aux carrefours où il n'y a pas de panneau D. 21 sur la branche concernée.

Le panneau D. 29a comporte une indication de distance ; le panneau D. 29b n'en comporte pas.

Article 83-2

Signalisation avancée de type D. 30 (cf. annexe 9)

En présence d'une voie de sortie aménagée, le panneau de type D. 30 est implanté à l'endroit où l'utilisateur doit changer de direction : point où la voie de sortie atteint 1,50 m de largeur. Dans ce cas, les panneaux de type D. 20 ne sont pas utilisés.

Les panneaux D. 31 peuvent comporter un ou plusieurs cartouches E41. De plus, le panneau D. 31d peut être surmonté d'un cartouche E42, E43, E44 ou E46.

Le panneau D. 31, lorsqu'il indique une sortie sur rocade, peut être complété s'il y a lieu par un registre portant la dénomination de cette sortie.

Les panneaux D. 32a et D. 32b sont utilisés pour la signalisation avancée d'aire sur route et auto-route (cf. art. 84-2).

Article 83-3

Signalisation avancée d'affectation de voie de type Da30 (cf. annexe 10)

Le panneau de type Da30, utilisé en cas d'affectation de voie (cf. art. 115-3, paragraphe C), est implanté au point de divergence des voies, matérialisé par l'origine de la ligne continue (cf. art. 117-3).

Chaque panneau de type Da30 comporte une flèche d'affectation par voie concernée, située au-dessus de l'axe longitudinal de ladite voie.

Exceptionnellement, en cas de géométrie difficile (bretelle à forte courbure masquée par un ouvrage, mauvaise visibilité, etc.), les panneaux Da31a, Da31b et Da31c sont remplacés par les panneaux Da31d, Da31^e et Da31f.

Les panneaux Da31b, Da31c, Da31^e et Da31f sont surmontés d'un cartouche E42, E43, E44 ou E46 ; les panneaux Da31a et Da31d peuvent être surmontés d'un cartouche E42, E43 E44 ou E46 ; les panneaux Da31 sont éventuellement surmontés d'un ou plusieurs cartouches E41.

Le panneau Da31, lorsqu'il indique une sortie sur rocade, peut être complété s'il y a lieu par un registre portant la dénomination de cette sortie.

Les panneaux Da32a et Da32b sont utilisés pour la signalisation avancée d'affectation de voie d'entrée d'aire sur route et autoroute (cf. art. 84-2).

Article 83-4

Présignalisation de type D. 40 (cf. annexe 11)

Le panneau de type D. 40 est implanté en amont du point d'échange de manière à permettre à l'usager d'effectuer son choix pour emprunter la voie qui le concerne.

Les panneaux D. 41 sont implantés à environ 30 secondes de parcours en amont du point d'implantation de la signalisation avancée.

Cette signalisation, lorsqu'elle indique une sortie sur rocade, peut être complétée s'il y a lieu par un registre portant la dénomination de cette sortie.

Les panneaux D. 42a et D. 42b sont implantés à environ 6 secondes de parcours en amont du point où l'usager effectue sa manœuvre. En cas de dédoublement de la présignalisation, le premier panneau comportant les mentions vertes et bleues, est implanté à 9 secondes de parcours en amont du point où l'usager effectue sa manœuvre.

Le panneau D. 42b est utilisé pour présignaler les carrefours giratoires.

Lorsqu'une interdiction s'adressant à tout ou partie des véhicules prend effet à l'entrée d'une des voies d'un carrefour présignalé par un panneau D. 42a ou D. 42b, la représentation réduite du panneau de type B correspondant, éventuellement complété par un panneau, peut être associée à la branche concernée du diagramme figurant sur le panneau de présignalisation. Cette disposition ne dispense pas de l'implantation du panneau de prescription de signalisation de position.

L'implantation du panneau D. 43 est effectuée de façon à assurer une continuité de lisibilité avec le panneau de position, soit à environ 3 secondes de parcours en amont du point où l'usager effectue sa manœuvre. En cas de dédoublement de la présignalisation, le premier panneau comportant les mentions vertes est implanté à 6 secondes de parcours en amont du point où l'usager effectue sa manœuvre.

L'utilisation des panneaux D. 44 et D. 45 pour la signalisation des villages étapes est traitée à l'article 84-6.

L'utilisation des panneaux de type D. 46 pour la signalisation des aires annexes est traitée à l'article 84-2.

L'utilisation des panneaux D. 47a, D. 47b et D. 47c relatifs à la signalisation des barrières de péage ou des sections à péage est traitée à l'article 84-3.

Article 83-5

Présignalisation d'affectation de voies de type Da40 (cf. annexe 12)

Les panneaux de type Da40 sont implantés en amont du point d'échange de manière à permettre à l'usager d'effectuer son choix pour emprunter la voie qui le concerne.

Le panneau de type Da40, utilisé en cas d'affectation de voies, est implanté au-dessus d'une ou plusieurs voies ne desservant que les mentions signalées, à une distance de $f \times L$ de la signalisation avancée, f représentant le nombre de changements de files et L la distance de présignalisation (cf. art. 115-3 et 117-3, b). Chaque panneau comporte une flèche d'affectation, par voie concernée, située au-dessus de l'axe longitudinal de ladite voie.

Dans le cas où une géométrie difficile conduit à utiliser des panneaux de signalisation avancée d'affectation de voies Da31d, Da31^e ou Da31f et lorsque la présignalisation est très proche, il faut utiliser les panneaux de présignalisation d'affectation de voie Da41d, Da41^e ou Da41f.

Les panneaux Da41b, Da41c, Da41^e et Da41f sont surmontés d'un cartouche E42, E43, E44 ou E46 et éventuellement d'un ou plusieurs cartouches E41.

Cette signalisation, lorsqu'elle indique une sortie sur rocade, peut être complétée s'il y a lieu par un registre portant la dénomination de cette sortie.

Article 83-6

Signalisation d'avertissement de type D. 50 (cf. annexe 13)

Le panneau de type D. 50 est implanté à environ 60 secondes de parcours en amont du point d'implantation de la signalisation avancée.

Il est utilisé sur les autoroutes et les routes à chaussées séparées dont les échangeurs sont numérotés et sur lesquelles les points d'échange sont espacés d'au moins 5 km.

Les panneaux D. 51cr et D. 51dr sont utilisés pour la signalisation d'avertissement d'aire et de sortie rapprochées ou confondues (cf. art. 84-2).

Cette signalisation, lorsqu'elle indique une sortie sur rocade, peut être complétée s'il y a lieu par un registre portant la dénomination de cette sortie.

Article 83-7

Signalisation d'avertissement avec affectation de voies de type Da50 (cf. annexe 14)

Le panneau de type Da50 est implanté à environ 30 secondes de parcours en amont du point d'implantation de la signalisation avancée.

Il est utilisé sur les autoroutes et les routes à chaussées séparées dont les échangeurs sont numérotés et sur lesquelles les points d'échange sont espacés d'au moins 5 km.

Lorsqu'il indique une sortie sur rocade, il peut être complété s'il y a lieu par un registre portant la dénomination de cette sortie.

Le panneau Da51br est utilisé pour la signalisation d'avertissement d'aire et de sortie rapprochées ou confondues (cf. art. 84-2).

Article 83-8

Signalisation de confirmation de type D. 60 (cf. annexe 15)

Les panneaux D. 61a sont placés après une intersection à environ 15 secondes de parcours en aval du point où l'utilisateur pénètre sur la voie, de façon à lui laisser le temps de s'insérer dans le trafic avant de lire le panneau.

Le panneau D. 61b est placé à environ 15 secondes de parcours comptées à partir de la fin de la voie d'entrée lorsque le prochain échange est une sortie, et à 20 secondes lorsque le prochain échange est une bifurcation.

En cas de géométrie difficile (perte de visibilité dans le profil en long et mauvaise perception de la courbure) les panneaux D. 62c sont remplacés de manière exceptionnelle par des panneaux D. 62d comportant une flèche d'affectation coudée.

Les panneaux D. 62a, D. 62b, D. 62c et D. 62d sont implantés dans le même profil en travers que la signalisation avancée.

Le panneau D. 63c est implanté à environ 9 secondes de parcours à partir de la fin de la voie d'entrée.

Le panneau D. 63d est implanté à environ 15 secondes de parcours à partir de la fin de la voie d'entrée.

Les panneaux D. 69a et D. 69b sont implantés à la fin des itinéraires d'exploitation après le dernier carrefour comportant une signalisation d'exploitation.

L'ensemble des panneaux D. 61 et D. 62 est surmonté d'un cartouche E42, E43, E44 ou E46 et éventuellement d'un ou plusieurs cartouches E41.

Cette signalisation, lorsqu'elle indique une sortie sur rocade, peut être complétée s'il y a lieu par un registre portant la dénomination de cette sortie.

Article 83-9

Signalisation complémentaire de type D. 70 (cf. annexe 16)

Le panneau D. 71 est implanté sur les voiries à caractéristiques autoroutières ou assimilées, à environ 90 secondes de parcours en amont du point d'implantation de la signalisation avancée. Il ne comporte que des mentions de classe I ou d'intérêt local.

Le panneau D. 72 est implanté en amont du panneau d'avertissement de la première sortie.

Le panneau D. 73 peut être implanté sur le terre-plein central des autoroutes et des routes à chaussées séparées à trois voies ou plus, dans le même profil en travers que les panneaux d'avertissement et de présignalisation.

Le panneau D. 74a est implanté sur autoroute, à environ 30 secondes de parcours en amont du point d'implantation de la signalisation d'avertissement, et est répété à mi-chemin entre la signalisation avancée et la présignalisation.

Le panneau D. 74b peut être implanté sur autoroute, sur le terre-plein central, dans le même profil en travers que les panneaux D. 74a, et sur les supports de la présignalisation dans le cas de voies affectées.

Le panneau D. 79a est implanté sur la bretelle de sortie de l'autoroute au début de l'itinéraire « S » signalé.

Le panneau D. 79b est implanté sur l'itinéraire « Bis » avant le carrefour où figure la mention relais qui indique la mention à suivre.

Article 84

Règles d'utilisation des panneaux suivant la géométrie du carrefour

Les différents panneaux à employer, leurs règles d'utilisation et leur hauteur d'implantation sont fonction des différents types de carrefours et de leur configuration géométrique.

La distance d'implantation des panneaux par rapport au bord de la chaussée est traitée à l'article 8 et leur hauteur d'implantation est traitée à l'article 9 de la 1^{re} partie.

A. – CARREFOURS SANS AFFECTATION DE VOIES

1. Carrefours simples

Il s'agit de carrefours dont la géométrie est simple, sans aménagement particulier, où la visibilité est suffisante compte tenu des vitesses pratiquées.

	PRÉSIGNALISATION	SIGNALISATION de position	SIGNALISATION de confirmation
Panneaux utilisés	D. 43 (1)	D. 21a, D. 21b ou D. 29 (2)	D. 61a (facultatif)
Hauteur d'implantation	2,30 m	2,30 m ou 1 m (cf. art. 9)	
(1) Le panneau D. 43 est facultatif si le trafic d'échange est faible et, en agglomération, pour des raisons d'encombrement. (2) En cas d'implantation difficile et dans les agglomérations, le panneau D. 21a est remplacé par le panneau D. 21b. Le panneau D. 29 peut être utilisé pour signaler exclusivement les hameaux, fermes et lieux-dits isolés (cf. art. 83-1).			

2. Carrefours aménagés

a) Carrefours avec aménagement de tourne-à-droite

Il s'agit de carrefours dont l'aménagement du tourne-à-droite est réalisé à l'aide d'une voie spécialisée.

	PRÉSIGNALISATION	SIGNALISATION avancée (2)	SIGNALISATION de position (2)	SIGNALISATION de confirmation
Panneaux utilisés	D. 43 (1)	D. 31 ^e	D. 21a ou D. 21b (3)	D. 61a (facultatif)
Hauteur d'implantation	2,30 m			2,30 m ou 1 m (cf. art. 9)
(1) Le panneau D. 43 est facultatif en agglomération pour des raisons d'encombrement. (2) On implante au choix la signalisation avancée ou la signalisation de position. (3) Le panneau D. 21a peut être remplacé par le panneau D. 21b en cas d'implantation difficile et dans les agglomérations.				

b) Carrefours avec aménagement de tourne-à-gauche.

Il s'agit de carrefours dont l'aménagement du tourne à gauche est réalisé à l'aide d'une voie spécialisée.

	PRÉSIGNALISATION	SIGNALISATION avancée	SIGNALISATION de position	SIGNALISATION de confirmation
Panneaux utilisés	D. 43 (1)	Proscrite	D. 21a ou D. 21b (2)	D. 61a (facultatif)
Hauteur d'implantation	2,30 m			2,30 m ou 1 m (cf. art. 9)
(1) Le panneau D. 43 est facultatif en agglomération pour des raisons d'encombrement. (2) En cas d'implantation difficile, le panneau D. 21a est remplacé par le panneau D. 21b.				

c) Carrefours complexes et carrefours giratoires

Il s'agit des carrefours dont la géométrie complexe peut poser des difficultés de perception et des carrefours giratoires au sens de l'article R. 110-2 du code de la route.

	PRÉSIGNALISATION	SIGNALISATION de position	SIGNALISATION de confirmation
Panneaux utilisés	D. 42a ou D. 42b (1)	D. 21a ou D. 21b (2)	D. 61a (3)
Hauteur d'implantation	2,30 m ou 1 m (cf. art. 9)	2,30 m	2,30 m ou 1 m (cf. art. 9)
(1) Le panneau D. 42a est utilisé pour présignaler les carrefours complexes et le D. 42b pour les carrefours giratoires. (2) En cas d'implantation difficile et dans les agglomérations, le panneau D. 21a est remplacé par le panneau D. 21b. (3) Le panneau D. 61a n'est pas obligatoire s'il existe un panneau D. 21a ou si le carrefour suivant est très rapproché.			

3. Échangeurs autoroutiers ou échangeurs routiers

Il s'agit d'échangeurs situés sur les voiries à caractéristiques autoroutières ou assimilées qui comprennent :

- des sorties numérotées ;
- des bifurcations ;
- des sorties non numérotées ;
- des sorties isolées qui peuvent être précédées ou suivies de carrefours ordinaires et qui ne sont pas susceptibles d'être numérotées à terme.

		SIGNALISATION de confirmation courante (1)	SIGNALISATION d'avertissement	PRÉSIGNALISATION	SIGNALISATION de confirmation de filante	SIGNALISATION avancée	SIGNALISATION de position
Panneaux utilisés	Échangeur autoroutier	D. 63c + D. 61b D. 63d + D. 61b	D. 51c (2) (3) (7) D. 74a (6) + D. 52a ou D. 52c	(7) D. 41a (2) D. 74a (6) + D. 62b ou D. 62c + D. 41c	(4) (5) (7) D. 62b ou D. 62c D. 62b ou D. 62c	(7) D. 31d D. 31f	Proscrite Proscrite
	Sortie						
	Bifurcation						
Échangeur routier	Sortie numérotée	D. 63c + D. 61a D. 61a	D. 51c (2) aucune	(7) D. 41a (2) D. 41b	(7) D. 62a D. 62a	(7) D. 31d D. 31e	Proscrite Proscrite
	Sortie isolée ou non numérotée						
	Bifurcation						

	SIGNALISATION de confirmation courante (1)	SIGNALISATION d'avertissement	PRÉSIGNALISATION	SIGNALISATION de confirmation de filante	SIGNALISATION avancée	SIGNALISATION de position
Hauteur d'implantation	Les panneaux d'avertissement, de présignalisation et de confirmation courante sont implantés à une hauteur minimum de 1 m ou placés sur hauts mâts d'accotement en cas de difficulté d'implantation ou lorsqu'ils sont implantés sur autoroute à plus de deux fois deux voies. Les panneaux de confirmation de filante et exceptionnellement les panneaux de présignalisation sont placés sur portique ou hauts mâts. Les panneaux de signalisation avancée sont placés sur portique ou sur potence.					
<p><i>Nota</i> : « + » indique l'ordre d'implantation des panneaux d'amont en aval.</p> <p>(1) Dans les cas d'échangeurs rapprochés, la signalisation de confirmation courante n'est pas mise en place.</p> <p>(2) Lorsqu'il y a trois voies et plus, il convient d'ajouter un panneau D. 73 sur le terre-plein central.</p> <p>(3) En cas d'échangeurs très rapprochés, la signalisation d'avertissement n'est pas mise en place ou ponctuellement regroupée (utilisation du panneau D. 51d).</p> <p>(4) En cas de géométrie difficile, les panneaux D. 62c sont exceptionnellement remplacés par des panneaux D. 62d (cf. art. 83-8).</p> <p>(5) Le panneau de confirmation de filante est un panneau D. 62b s'il est implanté sur haut mât en terre-plein central, ou un panneau D. 62c s'il est implanté sur portique au-dessus des voies de filante. Le panneau de confirmation est omis en cas d'échangeurs rapprochés ou en cas de sorties dites blanches (ne comportant pas en sortie une mention verte de classe III ou supérieure). En cas de succession de sorties blanches, le panneau de confirmation de filante est implanté au moins une fois tous les 2 à 3 échangeurs.</p> <p>(6) Lorsqu'il y a trois voies et plus, il y a lieu d'ajouter un panneau D. 74b à hauteur du panneau D. 74a.</p> <p>(7) Dans les tunnels à gabarit réduit où les panneaux sont fixés au plafond, il est possible d'utiliser :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de 2 à 3 panneaux (ou registres) successifs visibles simultanément au lieu d'un panneau unique ; - des panneaux de taille adaptée à l'espace disponible, avec une hauteur de caractères réduite (cf. art. 83) ; - de faire figurer sur un même panneau, une mention directionnelle et un symbole (symbole d'échangeur SE2 par exemple). 						

Le ou les panneaux de confirmation courante à utiliser dépendent de la nature du carrefour qui suit le carrefour étudié.

La signalisation des villages étapes nécessite l'adjonction de panneaux conformément à l'article 84-6.

B. – CARREFOURS AVEC AFFECTATION DE VOIES

1. Carrefours à niveau

	SIGNALISATION AVANCÉE	SIGNALISATION de position	SIGNALISATION de confirmation
Panneaux utilisés Hauteur d'implantation	Da31b (1) Portique (3)	D. 21a (2) 2,30 m (exceptionnellement à 1 m)	D. 61a (facultatif) 2,30 m ou 1 m
<p>(1) En cas de géométrie difficile, le panneau Da31b est exceptionnellement remplacé par un panneau Da31° (cf. art. 83-3).</p> <p>(2) En cas d'implantation difficile, le panneau D. 21a est remplacé par le panneau D. 21b ou supprimé.</p> <p>(3) Si l'implantation d'un portique est impossible, les panneaux de signalisation avancée sont remplacés par un panneau de présignalisation D. 43, complété par un panneau C24b d'affectation de voies.</p>			

2. Passage souterrain à gabarit réduit (PSGR)

L'accès à un PSGR doit être traité par pseudo-affectation de voie (création d'une voie affectée à la sortie au droit du carrefour). Compte tenu des caractéristiques d'un PSGR (gabarit limité, voie étroite, visibilité réduite), l'utilisateur doit être clairement informé et préparé aux conditions particulières de circulation dans l'ouvrage : vitesse modérée, conduite en attention soutenue. La signalisation directionnelle et le marquage doivent donc être prévus en conséquence.

	PRÉSIGNALISATION (1) (2)	SIGNALISATION avancée (2) (3)	DÉTECTION de gabarit	SIGNALISATION de position (4)	
Panneaux utilisés	Avec bonnes conditions de perception	Da41b + Da41b	Da31b	Sous Da31b	D. 21 et R. 1 au gabarit adapté
	Avec mauvaises conditions de perception	Da41b + Da41b	Da31b + Da31b	Sur potence indépendante en aval de la signalisation avancée	D. 21 et R. 1 au gabarit adapté

	PRÉSIGNALISATION (1) (2)	SIGNALISATION avancée (2) (3)	DÉTECTION de gabarit	SIGNALISATION de position (4)
Hauteur d'implantation	Gabarit normal de la voie	Gabarit normal de la voie	Gabarit du P.S.G.R.	Gabarit du P.S.G.R.
<p>(1) Le registre Da41b du PSGR peut être complété par des feux R. 21 permettant d'avertir l'utilisateur de la fermeture de l'ouvrage pour des mesures d'exploitation (cf. art. 160 de la 9^e partie).</p> <p>(2) Les mentions indiquées sur le Da41b et le Da31b en direction du PSGR sont celles issues du schéma directeur qui concernent la desserte au-delà du carrefour ; le Da41b et le Da31b en direction du carrefour de surface comportent exclusivement la mention « TOUTES DIRECTIONS ».</p> <p>(3) Lorsque les conditions de perception de l'entrée du PSGR sont bonnes, la détection du gabarit de l'ouvrage est placée sous le registre Da31b implanté à l'origine de l'îlot séparateur. Lorsque les conditions de perception sont défavorables, l'ensemble Da31b est implanté au début de la ligne continue tracée en amont de l'îlot séparateur au niveau duquel est positionnée la potence de détection.</p> <p>(4) Au droit de l'échappatoire, un panneau D. 21 surmonté de feux R. 1 au gabarit du PSGR est implanté sur l'îlot séparateur de manière à ne pas engager le gabarit de la voirie de surface. Le feu R. 1 est déclenché lors de la détection d'un véhicule hors gabarit. Le panneau D. 21 comporte la mention « hors gabarit déviation obligatoire » en lettres minuscules de caractère L. 4. Cette mention peut être précédée d'un symbole SC7 si le dimensionnement ainsi obtenu n'engage pas le gabarit de la voie de surface.</p>				

3. Échangeurs autoroutiers ou échangeurs routiers

Il s'agit d'échangeurs situés sur les voiries à caractéristiques autoroutières ou assimilées qui comprennent :

- des sorties numérotées ;
- des bifurcations ;
- des sorties non numérotées ;
- des sorties isolées qui peuvent être précédées ou suivies de carrefours ordinaires et qui ne sont pas susceptibles d'être numérotées à terme.

		SIGNALISATION de confirmation courante	SIGNALISATION d'avertissement	PRÉSIGNALI- SATION	SIGNALISATION avancée	SIGNALISATION de position
Panneaux utilisés	Échangeur autoroutier	(1)		(5)	(5)	
	Sortie	D. 63c + D. 61b	Da51b (2) (3)	Da41c + Da41a	Da31c + Da31a	Proscrite
	Bifurcation	D. 63d + D. 61b	D. 74a (4) + Da52a	D. 74b (4) + Da41c + Da41c	Da31c + Da31c	Proscrite
	Échangeur routier	(4)				
	Sortie numérotée	D. 63c + D. 61a	Da51b (2) (3)	Da41b + Da41a	Da31b + Da31a	Proscrite
	Sortie isolée ou non numérotée	D. 61a	aucune	Da41b + Da41b	Da31b + Da31b	Proscrite
	Bifurcation	D. 61a	Da52b	Da41b + Da41b	Da31b + Da31b	Proscrite
Hauteur d'implantation		≤ 1 m		Portique		Sans objet
<p><i>Nota</i> : « + » indique l'ordre d'implantation des panneaux d'amont en aval.</p> <p>(1) Dans le cas de carrefours rapprochés, la signalisation de confirmation courante n'est pas mise en place.</p> <p>(2) Lorsqu'il y a trois voies et plus, il y a lieu d'ajouter un panneau D. 73 sur le terre-plein central.</p> <p>(3) En cas d'échangeurs très rapprochés, la signalisation d'avertissement n'est pas mise en place.</p> <p>(4) Lorsqu'il y a trois voies et plus, il y a lieu d'ajouter un panneau D. 74b à hauteur du panneau D. 74a.</p> <p>(5) Dans les tunnels à gabarit réduit où les panneaux sont fixés au plafond, il est possible d'utiliser :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de 2 à 3 panneaux (ou registres) successifs visibles simultanément au lieu d'un panneau unique ; - des panneaux de taille adaptée à l'espace disponible, avec une hauteur de caractères réduite (cf. art. 83) ; - de faire figurer sur un même panneau, une mention directionnelle et un symbole (symbole d'échangeur SE2 par exemple). 						

Des panneaux comportant une flèche d'affectation verticale sont utilisés dans la majorité des cas. Lorsque la géométrie de la route est difficile (bretelle à forte courbure masquée par un virage, mauvaise lisibilité) un panneau de signalisation avancée avec flèche d'affectation oblique est exceptionnellement implanté. Les panneaux Da31d, Da31^e et Da31f sont alors utilisés en lieu et place des panneaux Da31a, Da31b et Da31c.

Dans ces cas exceptionnels, lorsque la présignalisation est très proche, un panneau de présignalisation avec une flèche oblique est aussi implanté. Les panneaux Da41d, Da41^e et Da41f sont alors utilisés en lieu et place des panneaux Da41a, Da41b et Da41c.

Le ou les panneaux de confirmation courante à utiliser dépendent de la nature du carrefour qui suit le carrefour étudié.

La signalisation horizontale des carrefours avec affectation de voies est traitée notamment aux articles 115-3, paragraphe C, et 117-3 de la 7^e partie.

Article 84-1

Signalisation des rocade

Une rocade est une infrastructure routière qui possède les caractéristiques de voies rapides urbaines, annulaire et fermée autour d'une grande agglomération, ou non fermée mais ressentie comme permettant d'éviter le centre de l'agglomération. Elle distribue les différents quartiers et communes périphériques, et supporte les liaisons du pôle contourné pour assurer le transit vers les pôles extérieurs.

La signalisation d'une rocade, du fait de sa fonction, peut nécessiter quelques adaptations spécifiques au schéma directeur (*cf.* art. 81, paragraphe C, 2) :

- lorsque du fait de la présence d'une rocade, le schéma directeur urbain conduit à tronquer des liaisons vers des pôles extérieurs et à y substituer un rabattement vers la rocade, celui-ci est assuré par la dénomination de l'infrastructure (rocade, périphérique, numéro de voirie, etc.) précédée du symbole SU4 ;
- pour les liaisons dérivées d'un pôle qui assurent, par la rocade, le transit vers les pôles externes empruntant les principales radiales des voiries à caractéristiques autoroutières ou assimilées, les mentions de transit sont précédées du symbole SU3 qui spécifie le numéro de la radiale concernée (*cf.* art. 82, paragraphe C, 3) ;
- sur le panneau de filante de la rocade, le cartouche E46 (*cf.* art. 99-4) accompagne le cartouche portant le numéro de la voirie. En l'absence d'une numérotation continue de la rocade, le nom de cette infrastructure est inscrit sur le cartouche E46.

Cette infrastructure peut être localisée en entrée (*cf.* art. 75-4). A défaut, c'est-à-dire lorsque la rocade n'a pas le statut autoroutier, un panneau de localisation E31, comportant le symbole SU4 et la dénomination de l'infrastructure, peut être utilisé (*cf.* art. 99-3).

Le repérage des sorties de cette infrastructure peut être effectué à l'aide d'un numéro inscrit dans un symbole de type SE ou du numéro et d'un nom générique. Dans ce cas, le nom est porté sur un registre spécifique à fond blanc en caractères L. 4 minuscules placé immédiatement au-dessus des registres des mentions des panneaux D. 31d, D. 31^e, D. 41a, D. 41b, ou D. 51c, ou immédiatement au-dessus du registre des flèches d'affectation pour les panneaux Da31a, Da31b, Da31d, Da31^e, Da41a, Da41b, Da41d, Da41^e ou Da51b. Les panneaux de filantes annoncent de la même façon sur un registre séparé la dénomination de la sortie suivante. Ce registre est placé immédiatement au-dessus d'un registre portant les flèches d'affectation du panneau Da41b ou en dessous des registres du panneau D. 62a.

Ces mêmes sorties peuvent également être assimilées au quartier desservi (notion de Porte de la ville à Paris, par exemple). La mention est alors signalée comme un pôle blanc.

Sur les panneaux D. 52 ou Da52, le symbole SU4 complété éventuellement par la dénomination de l'infrastructure, peuvent remplacer une mention.

Le repérage par plaquettes ou bornes (*cf.* art. 99-5) peut être complété par l'adjonction d'un élément comportant le symbole SU4, complété éventuellement par la dénomination de l'infrastructure.

Article 84-2

Signalisation des aires annexes

Les aires annexes comprennent les aires de service et les aires de repos. Leur signalisation est obligatoire.

1. Aires annexes sur autoroutes

a) En section courante, elle est assurée principalement au moyen du panneau D. 46a. Il peut être associé à des panneaux de type CE et/ou au panneau C1a, placés en dessous ; ceux-ci peuvent eux-mêmes être complétés par des panonceaux M9z ou des panonceaux M1 indiquant la distance des prochains services équivalents.

La séquence de signalisation est ainsi réalisée :

- à 20 km et/ou à 10 km pour les aires de service : un panneau D. 46a auquel peuvent être associés au maximum trois panneaux de type CE indiquant les services permanents principaux (*cf.* art. 77) présents sur l'aire ;

- à 2 000 m, pour l'ensemble des aires annexes : un panneau D. 46a ;
- à 1 500 m, pour les aires de service : un panneau D. 46a sans son registre supérieur, complété par des panneaux indiquant les services saisonniers ou temporaires (cf. art. 77). Ces panneaux sont occultés lorsque les services ne sont pas en activité ;
- à 1 000 m, pour l'ensemble des aires annexes : un panneau D. 46a auquel peuvent être associés des panneaux de type CE (et/ou C1a) indiquant les services permanents principaux et complémentaires présents sur l'aire ; le nombre total de ces panneaux est limité à trois pour une aire de repos et six pour une aire de service ;
- à 800 m, pour les aires de service : un panneau CE15^e ou CE15f complété par des panneaux sur lesquels figurent les prix des carburants ;
- à 400 m, pour les aires de service comportant six services : un panneau D. 46a auquel sont associés au maximum trois panneaux de type CE indiquant les services permanents principaux présents sur l'aire. Ceux-ci sont complétés par des panneaux M1 et/ou M1a indiquant la distance des prochains services principaux ;
- à 300 m :
 - pour les aires de service comportant six services : un panneau D. 46a auquel sont associés au maximum trois panneaux de type CE indiquant les services permanents principaux qui n'auraient pas pu être signalés à 400 m et les services permanents complémentaires présents sur l'aire. Ceux-ci sont complétés par des panneaux M1 ou des panneaux M9z ;
 - pour les aires de service comportant trois services : un panneau D. 46a auquel sont associés les trois panneaux de type CE et/ou C1a appropriés ;
 - pour les aires de repos : un panneau D. 46a auquel sont associés au maximum trois panneaux de type CE (et/ou C1a) indiquant les services permanents principaux et complémentaires présents sur l'aire. Ceux-ci sont complétés par des panneaux M1 ou M9z ;
- en signalisation avancée : un panneau D. 32b ou, en cas d'affectation de voie, un panneau Da32b ;
- à l'entrée et à la sortie de l'aire : des panneaux de localisation E34c et E34d.

Les ensembles de panneaux implantés à 1 000 m, 400 m et 300 m sont surmontés d'un panneau CE14 pour signaler l'accessibilité de tous les services aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

b) Si l'accès à une aire se fait par une bretelle de sortie les séquences de signalisation de l'aire et de la sortie sont modifiées comme suit :

- le panneau D. 46a situé à 2 000 m et le panneau D. 51c, D. 51d ou Da51b sont remplacés par un panneau D. 51cr, D. 51dr ou Da51br ;
- les panneaux de présignalisation de l'aire situés à 1 500 m et 1 000 m sont avancés d'environ 250 m ;
- les panneaux D. 41 ou Da41 sont complétés par un registre à fond bleu comportant la mention « aire de..... » ;
- le panneau D. 32b est supprimé et le panneau D. 31 est complété par un registre à fond bleu comportant la mention « aire de..... », placé en dessous des autres registres.

c) Si une aire de service précède une bifurcation, les séquences de signalisation de l'aire et de la bifurcation sont modifiées ainsi :

- le panneau M1a accompagnant le panneau CE15 de la séquence à 400 m est complété par le numéro d'une des branches ;
- un panneau CE15 complété par un ou deux panneaux M1a comportant le numéro de l'autre branche et la distance à la prochaine station peut être implanté à 350 m.

Les numéros des autoroutes embranchées sont complétés, le cas échéant, par une mention caractérisant la direction.

2. Aires annexes sur routes à chaussées séparées sans accès riverain.

La signalisation des aires annexes sur routes à chaussées séparées sans accès riverain est assurée principalement au moyen du panneau D. 46b. Il peut être associé à des panneaux de type CE et/ou au panneau C1a, placés en dessous ; ceux-ci peuvent eux mêmes être complétés par des panneaux M9z ou des panneaux M1 indiquant la distance des prochains services équivalents.

La séquence de signalisation est ainsi réalisée :

- à 10 km pour les aires de service : un panneau D. 46b auquel peuvent être associés au maximum trois panneaux de type CE indiquant les services permanents principaux présents sur l'aire ;
- à 1 500 m pour l'ensemble des aires annexes : un panneau D. 46b ;
- à 800 m, pour l'ensemble des aires annexes : un panneau D. 46b auquel peuvent être associés des panneaux de type CE (et/ou C1a) indiquant les services permanents principaux et complémentaires présents sur l'aire ; le nombre total de ces panneaux ne peut pas dépasser trois pour une aire de repos et six pour une aire de service ;

- à 600 m pour les aires de service : un panneau CE15^e ou CE15f complété par des panonceaux sur lesquels figurent les prix des carburants ;
 - à 300 m pour les aires de service : un panneau D. 46b auquel sont associés au maximum trois panneaux de type CE indiquant les services permanents principaux présents sur l'aire. Ceux-ci sont complétés par des panonceaux M1 et/ou M1a indiquant la distance des prochains services principaux ;
 - à 200 m :
 - pour les aires de service comportant six services : un panneau D. 46b auquel sont associés au maximum trois panneaux de type CE indiquant les services permanents principaux qui n'auraient pas pu être signalés à 300 m et les services permanents complémentaires présents sur l'aire. Ceux-ci sont complétés par des panonceaux M1 ou M9z ;
 - pour les aires de repos, un panneau D. 46b auquel sont associés au maximum trois panneaux de type CE (et/ou C1a) indiquant les services permanents principaux et complémentaires présents sur l'aire. Ceux-ci sont complétés par des panonceaux M1 ou M9z ;
 - en signalisation avancée : un panneau D. 32a ou, en cas d'affectation de voie, un panneau Da32a ;
 - à l'entrée et à la sortie de l'aire des panneaux de localisation E34a et E34b.
- Les ensembles de panneaux à 800 m et 300 m sont surmontés du panneau CE14 pour signaler l'accessibilité de tous les services aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Article 84-3

Signalisation des sections à péage, des gares et des postes de péage

a) Section à péage

La signalisation du début des sections à péage est obligatoire. Elle est assurée au moyen du panneau D. 47a.

Le cas échéant, le mot « section » est remplacé par le mot « pont », « tunnel » ou « route ».

Le panneau D. 47a est exclusivement implanté en présignalisation, en amont de la dernière section précédant la section à péage.

À proximité d'un pays frontalier, dans le sens étranger-France, les inscriptions peuvent être répétées dans la langue de ce pays, sur le panneau lui-même, ou sur un panneau identique placé à environ 50 m en aval du panneau en français.

b) Gare de péage en section courante

La signalisation des gares de péage en section courante, qu'elles permettent le retrait d'un ticket ou le paiement du péage, est obligatoire. Elle est assurée au moyen du panneau D. 47b.

Il est exclusivement implanté en présignalisation à 2 000 m et peut à 800 m de la gare. Il peut être accompagné par les panneaux CE3a et CE26, placés en dessous. Ceux-ci peuvent être complétés par un panonceau M9z.

Si la gare de péage est située à plus de 5 km de l'origine de la section à péage, un panneau D. 47b est placé en aval du panneau de confirmation courante D. 61b du dernier échangeur libre de péage.

c) Postes de péage

La signalisation des postes de péage est obligatoire. Elle est assurée au moyen du panneau D. 47c.

Il est exclusivement implanté en présignalisation.

Si la gare de péage est en section courante, la présignalisation des postes de péage est implantée à 1 000 m et peut être répétée à 400 m.

À proximité d'un pays frontalier, dans le sens étranger-France, l'inscription du panneau D. 47c peut être répétée dans la langue de ce pays, sur le panneau lui-même ou sur un panneau identique placé à environ 50 m en aval du panneau en français.

La signalisation des bornes de retrait de ticket de péage et des modes de paiement sur les auvents des gares de péage est précisée aux articles 74 et 74-1 ci-dessus et à l'article 177-1 de la 9^e partie.

Article 84-4

Signalisation des itinéraires de substitution

(cf. annexes 15 et 16)

La signalisation d'un itinéraire « S » (cf. art. 81, paragraphe C) est effectuée de la façon suivante :

- une signalisation dynamique définie à l'article 170 de la 9^e partie ;
- un registre spécifique à fond jaune, comportant le symbole SU1 (cf. art. 82). Il complète les ensembles de signalisation de sortie (présignalisation et signalisation avancée) ;
- un panneau relais D. 79a placé sur la bretelle de sortie. Il indique la correspondance entre la mention de la liaison déviée et le numéro de l'itinéraire « S » à suivre ;

- des panneaux permanents à fond jaune comportant le symbole SU1 pour assurer la continuité de l'itinéraire « S » sur le réseau associé ;
- un panneau D. 69a placé à la fin de l'itinéraire, sur la bretelle d'entrée, pour indiquer à l'automobiliste qu'il est revenu sur son itinéraire principal.

Article 84-5

Signalisation des itinéraires « Bis » (cf. annexes 15 et 16)

La signalisation d'un itinéraire « Bis » (cf. art. 81, paragraphe C, 1-d) est effectuée de la façon suivante :

- éventuellement, une signalisation dynamique définie à l'article 170 de la 9^e partie ;
- le panneau D. 41 ou Da41 dont le registre comporte le symbole SU2 et la ou les mentions de l'itinéraire. Le registre peut être affiché ou occulté selon que l'itinéraire est respectivement ouvert ou fermé ;
- le panneau D. 31 ou Da31 dont le registre comporte le symbole SU2 et la ou les mentions de l'itinéraire ;
- des panneaux ou registres permanents comportant le symbole SU2 complété par la ou les mentions de l'itinéraire. Ils complètent ceux de la signalisation existante sur l'itinéraire lui-même. A défaut, des panneaux D. 79b sont mis en place ;
- un panneau D. 69b de fin d'itinéraire indique à l'automobiliste qu'il va revenir sur l'axe jalonné en permanent. Il est placé en amont de la présignalisation du carrefour d'accès.

Article 84-6

Signalisation des villages étapes

Un village étape, dont l'appellation est réglementée par l'arrêté du 10 mai 2006, a pour objet d'offrir à l'usager des services situés à l'extérieur des voiries non concédées à caractéristiques autoroutières ou assimilées.

- La signalisation d'un village étape est implantée sur ces voiries et réalisée de la façon suivante :
- à 20 km environ du village étape, un panneau D. 45 auquel sont associés trois panneaux de type CE indiquant les deux services obligatoires et un service complémentaire (cf. art. 77) ;
 - à 1500 m de l'échangeur d'accès au village étape : un panneau D. 44 auquel sont associés trois ou six panneaux de type CE (cf. art. 77). Les trois premiers panneaux de type CE sont identiques à ceux figurant sur le panneau D. 45 ;
 - à 500 m de l'échangeur d'accès au village étape : un ensemble de panneaux D. 44 et CE identique à celui placé à 1500 m.

CHAPITRE II

Signalisations complémentaires à la signalisation de direction

Section I

Signalisation d'intérêt culturel et touristique

Article 87

Objet de la signalisation d'intérêt culturel et touristique

L'objet de la signalisation d'intérêt culturel et touristique est de répondre aux besoins de repérage et d'informations culturelles et touristiques des personnes en déplacement. De par son objet, cette signalisation est facultative.

1. Sur les voiries à caractéristiques autoroutières ou assimilées, cette signalisation appelée signalisation d'animation culturelle et touristique est réalisée exclusivement à l'aide de panneaux de type H10. Ceux-ci ne peuvent pas être utilisés sur les autres routes.

2. Sur les autres routes :

- les itinéraires touristiques sont balisés à l'aide de panneaux de type H20 ;
- la signalisation d'information culturelle et touristique est réalisée à l'aide de panneaux de type H30.

3. Sur les voies vertes et les pistes cyclables, seuls les panneaux de type H20 sont autorisés.

Les panneaux de signalisation d'intérêt culturel et touristique donnent des indications d'intérêt général et permanent. Ils ne doivent pas pouvoir être assimilés à des messages promotionnels, ni revêtir un caractère publicitaire commercial ou institutionnel.

Article 87-1

Caractéristiques des panneaux de type H

Les gammes de dimension des panneaux de type H, comme pour les panneaux de type D, ne sont pas prédéfinies. Ils doivent être lisibles et perceptibles pour l'usager en fonction de la vitesse autorisée.

Les hauteurs de caractères des panneaux de type H sont les mêmes que celles des panneaux de types D et Da (cf. art. 83). Toutefois, malgré leur couleur foncée, la hauteur de composition des panneaux de type H10 et H20 est égale à la hauteur de base.

Article 88

Signalisation d'animation culturelle et touristique de type H10 (cf. annexe 17a)

La signalisation d'animation culturelle et touristique par panneaux de type H10 a pour objet de rompre la monotonie que ressent l'usager circulant sur les voiries à caractéristiques autoroutières ou assimilées. Elle lui permet de se situer dans l'espace géographique traversé en l'informant sur le patrimoine historique, culturel, touristique et naturel de la région. Elle lui précise ce qu'il voit ou peut visiter à proximité. Pour être indiqués, les monuments et sites pouvant être visités doivent être situés à moins d'une trentaine de kilomètres de la voirie concernée.

1. Instruction des dossiers

Une circulaire précise les modalités d'instruction, sous la responsabilité du préfet de région, des dossiers de signalisation d'animation culturelle et touristique proposés par le maître d'ouvrage et le gestionnaire de voirie, en concertation avec les demandeurs et les organismes concernés.

L'annexe 17b précise les thèmes pouvant être retenus et la composition des dossiers soumis à l'instruction.

2. Caractéristiques et implantation des panneaux

Les panneaux d'animation de type H10 sont implantés sur accotement.

Leur implantation ne doit pas gêner la lisibilité de la signalisation en place et la visibilité des équipements de sécurité. En particulier, ils ne doivent pas être intercalés dans la séquence de signalisation indiquant une sortie, une bifurcation, une aire ou une barrière de péage pleine voie. Ils ne doivent pas non plus être implantés sur des sections comprenant des échangeurs dont l'interdistance est inférieure à 4 km.

Le pas d'implantation des panneaux de type H10 est généralement de 5 km de linéaire et par sens de circulation. L'interdistance entre deux panneaux peut être réduite sans pouvoir aboutir à une implantation de plus de dix panneaux par 50 km et par sens de circulation. Ce linéaire de 50 km ne prend en compte que le cumul des sections susceptibles de recevoir la signalisation d'animation.

Les caractéristiques des panneaux de type H10 sont les suivantes :

- panneau H11 : ses dimensions sont en rapport avec l'inscription qu'il comporte. Toutefois, sa longueur ne peut excéder 8 m ;
- panneaux H12 et H13 : leur surface est comprise entre 2,80 et 20 m². La dimension du plus grand côté ne doit être supérieure à 8 m et celle du plus petit côté inférieure à 1,20 m.

Article 88-1

Signalisation des itinéraires touristiques de type H20 (cf. annexe 17a)

Un itinéraire touristique est un trajet à suivre pour aller d'un point à un autre en passant par des pôles touristiques ouverts à la visite et empruntant un chemin pittoresque sur une voie peu circulée. L'itinéraire est dénommé « circuit » si le trajet est bouclé, c'est-à-dire partant et arrivant à un même point. Il est dénommé « route » si les points de départ et d'arrivée sont différents.

Les panneaux de signalisation d'itinéraires touristiques de type H20 sont placés sur les réseaux routiers pour localiser un itinéraire touristique.

Pour être signalé l'itinéraire doit faire l'objet de l'accord des collectivités gestionnaires de voirie concernés. Cette signalisation peut être associée à la mise en place des relais d'information service (R.I.S.) (cf. art. 78-2).

Les itinéraires touristiques ne peuvent emprunter les routes où passent des liaisons vertes que sur de courtes distances. Ils ne doivent pas se croiser ou se superposer.

Les dimensions des panneaux H20 sont en rapport avec l'inscription qu'ils comportent.

Ils sont placés sur des supports indépendants de la signalisation de direction et implantés :

- soit en amont du carrefour, à environ 5 secondes de parcours en amont du point où l'utilisateur effectue sa manœuvre, à l'aide d'un panneau H22 indiquant la direction à suivre ;
- soit en aval du carrefour à l'aide d'un panneau H21 confirmant à l'utilisateur qu'il se trouve bien sur l'itinéraire.

Sur les itinéraires touristiques réservés aux cycles, les panneaux de type H20 peuvent être implantés sur les mêmes supports que les panneaux de type Dv.

Le panneau H23 remplace le panneau H22 en cas de difficulté d'implantation.

Le début d'une « route » touristique est signalé par un panneau H21 et la fin par un panneau H24.

Article 88-2

Signalisation du patrimoine culturel de type H30 (cf. annexe 17a)

La signalisation du patrimoine a pour objet d'informer l'utilisateur sur le patrimoine historique, culturel ou naturel le plus attractif et ouvert à la visite, situé à peu de distance de la route principale de desserte. Les panneaux de signalisation de ce patrimoine apportent une information complémentaire à la signalisation de direction.

Les panneaux de type H30 sont implantés dans un rayon de 15 km des sites touristiques signalés.

Leur nombre est limité à quatre au maximum par itinéraire d'accès à un site signalé.

Leur surface ne doit pas dépasser 5 m².

Le panneau H31 est utilisé lorsqu'une mention d'agglomération importante occulte le site concerné. Il est implanté sur l'itinéraire d'accès au site en amont de la première intersection où cette agglomération est signalée.

Le panneau H32 est implanté en amont des carrefours permettant d'accéder au site touristique. Il est implanté entre 5 et 10 secondes de parcours en amont du point où l'utilisateur effectue sa manœuvre.

Le panneau H33 est implanté en amont du dernier carrefour de l'itinéraire d'accès au site signalé.

Section II

Signalisation des itinéraires cyclables

Article 91

Objet de la signalisation des itinéraires cyclables

La signalisation directionnelle à l'usage des cyclistes a pour objet de fournir à ceux-ci les indications nécessaires au choix d'un itinéraire présentant de bonnes conditions de sécurité et de confort. Elle permet également de guider les cyclistes mêlés à la circulation générale vers les itinéraires les plus adaptés.

La signalisation des itinéraires cyclables s'adresse aux cyclistes, usagers à part entière de la voirie, et répond donc aux mêmes principes que le reste de la signalisation de direction : continuité, lisibilité, homogénéité (cf. art. 80).

Sa mise en place fait l'objet d'un schéma directeur de signalisation directionnelle des itinéraires cyclables qui prend en compte les schémas directeurs qui l'englobent (cf. art. 81, A).

Peuvent être rajoutés aux pôles normalement classés au titre de la signalisation directionnelle les équipements et services présentant un intérêt particulier pour les cyclistes.

Le choix de l'itinéraire est déterminé en tenant compte des critères de confort propres aux cyclistes et des critères de sécurité de l'itinéraire (niveaux de trafic automobile et de vitesse pratiquée sur la voie, etc.).

Dans les carrefours déjà équipés de signalisation directionnelle, on ne double pas (pour une même branche et une même direction) une mention déjà existante pour les autres usagers par une mention spécifique pour les cyclistes.

Article 91-1

Caractéristiques des panneaux de type Dv

Les gammes de dimension des panneaux de type Dv, comme pour les panneaux de type D et Da, ne sont pas prédéfinies (cf. art. 83).

Les éléments de base pouvant entrer dans la composition d'un panneau sont les suivants :

- mention ;

- idéogramme ;
- indication de distance ;
- flèche ou dessin de la pointe de flèche ;
- symbole SC2.

À l'exception des idéogrammes, tous les éléments de base entrant dans la composition des panneaux sont verts. Le fond du panneau est blanc.

La hauteur normale de composition Hc (cf. art. 83) est de 40 mm. Cette hauteur peut-être portée à 50 mm en présignalisation. Elle peut être réduite exceptionnellement à 30 mm en position (problème d'encombrement, sortie d'aire d'arrêt, etc.).

Par dérogation à l'article 13 de la 1^{re} partie, les panneaux de type Dv sont équipés d'un revêtement rétro réfléchissants de classe 1.

Article 91-2

Implantation des panneaux de type Dv (cf. annexe 18)

Les conditions d'implantation en hauteur et distance du bord de chaussée sont les mêmes que pour la signalisation directionnelle destinée à la circulation générale (cf. art. 8 et 9 de la 1^{re} partie).

Lorsque le carrefour fait l'objet d'une présignalisation, il n'est pas conseillé de répéter ses indications en signalisation de position, sauf dans le cas d'un carrefour complexe ou ambigu.

Les panneaux de présignalisation de type Dv40 sont normalement implantés entre 20 et 30 m en amont du point où l'utilisateur effectue sa manœuvre. Ces panneaux ne doivent pas être implantés en amont d'une présignalisation destinée à la circulation générale, ni à moins de 10 m de ceux-ci.

La signalisation de position de type Dv20 utilise de préférence les mêmes supports que ceux de la signalisation directionnelle destinée à la circulation générale. Les panneaux destinés aux cyclistes sont alors placés en dessous et séparés des panneaux de type D. 20. L'alignement entre les ensembles D. 20 et Dv20 n'est pas obligatoire.

La signalisation de confirmation de type Dv60 est mise en place pour les carrefours ne faisant l'objet que d'une présignalisation et où le nombre de directions proposées est important. Les panneaux de confirmation Dv61 sont implantés entre 50 et 100 m à l'aval du point où l'utilisateur effectue sa manœuvre. Dans ce cas, la présignalisation est faite avec des panneaux Dv43b.

Article 91-3

Signalisation d'identification d'itinéraires cyclables de type Dv10

Le panneau Dv11 est utilisé pour compléter un panneau ou un ensemble de panneaux de type Dv, lorsque l'un de ceux-ci ne comporte pas de symbole SC2 en complément des mentions. Il peut être également utilisé pour surmonter un panneau de signalisation touristique de type H20 (cf. art. 88-1) lorsque celui-ci balise un itinéraire touristique réservé aux cyclistes.

Le panneau Dv12 qui comporte le nom de l'itinéraire cyclable est utilisé en complément de la signalisation de direction lorsque l'itinéraire sur lequel il est implanté est dénommé.

Article 91-4

Signalisation de position de type Dv20

L'indication de distance revêtant un caractère primordial pour les cyclistes, le panneau Dv21a est utilisé en signalisation de position.

En zone urbaine, et en zone interurbaine pour des problèmes d'encombrement, il peut être remplacé par un panneau Dv21b ne comportant pas d'indication de distance.

Les panneaux Dv21a, Dv21b et Dv21c ne doivent pas être utilisés sur un même ensemble.

Le panneau Dv21c permet d'indiquer des continuités évidentes d'itinéraires.

Les panneaux de type Dv20 peuvent être surmontés d'un cartouche de type E40 et d'un panneau de type Dv10 dans les conditions définies à l'article 91-3.

Article 91-5

Présignalisation de type Dv40

Les panneaux Dv43a comportant les indications de destination et de distance sont généralement utilisés. Ils sont remplacés par les panneaux Dv43b lorsqu'une signalisation de confirmation est mise en place. Les panneaux Dv43b ne comportent pas d'indication de distance.

Si le carrefour rencontré est un carrefour complexe, on utilise les panneaux diagrammatiques Dv42a ou Dv42b pour les giratoires. Une signalisation de position de type Dv20 doit être mise en place dans les carrefours présignalés au moyen de panneaux de type Dv42.

Les panneaux Dv43c et Dv43d permettent d'indiquer des continuités évidentes d'itinéraires.
Les panneaux de type Dv40 peuvent être surmontés d'un panneau de type Dv10 dans les conditions définies à l'article 91-3.
En approche d'un carrefour, pour donner une indication spécifique aux cyclistes, les panneaux D.42 utilisés pour la circulation générale peuvent être complétés par un encart Dv44 placé en dessous de la mention déjà indiquée par le panneau pour la direction concernée.

Article 91-6

Signalisation de confirmation de type Dv60

Le panneau Dv61 comporte une indication de direction et de distance. Il peut être surmonté d'un cartouche de type E40 et d'un panneau de type Dv10 dans les conditions précisées à l'article 91-3.

Section III

Signalisation d'information locale

Article 94

Objet de la signalisation d'information locale

La signalisation d'information locale a pour but de guider l'usager de la route vers un service ou un équipement utile à son déplacement, qui n'a pas été pris en compte dans le cadre du schéma directeur de signalisation de direction (cf. art. 81) et qui est situé à proximité de la voirie sur laquelle il se déplace.

La signalisation d'information locale peut être mise en place sur tous les réseaux à l'exception des voiries à caractéristiques autoroutières ou assimilées et leurs bretelles associées.

Cette signalisation nécessite un suivi rigoureux par une mise à jour régulière, compte tenu de la non pérennité des services signalés.

Le principe de continuité s'applique aussi à ce type de signalisation (cf. art. 80).

Les spécificités de cette signalisation nécessitent l'élaboration d'une étude globale préalable.

Article 94-1

Caractéristiques des panneaux de type Dc

Chaque panneau ne comporte qu'une mention.

Pour les activités liées à l'hébergement, l'indicateur de classement éventuel est représenté par une ou plusieurs étoiles et correspond au label officiel délivré par le ministère en charge du tourisme.

L'alphabet L. 4 minuscule utilisé est de couleur blanche sur les panneaux à fond foncé et noire pour les panneaux à fond clair. La hauteur des caractères est indépendante de la couleur du fond du panneau : elle est de 80 ou 100 mm pour des panneaux lisibles à une vitesse de plus de 50 km/h et de 62,5 mm pour une vitesse inférieure.

La dimension des panneaux est fixée à l'article 5-3 de la 1^{re} partie. Les panneaux d'un même ensemble de signalisation doivent être alignés verticalement.

Ces panneaux peuvent être non rétro réfléchissants (cf. art. 13 de la 1^{re} partie).

Article 94-2

Implantation des panneaux de type Dc (cf. annexe 19)

La signalisation d'information locale est assurée au moyen de panneaux de type Dc. Cette signalisation doit être dissociée physiquement de la signalisation directionnelle.

Elle est implantée exclusivement en présignalisation, sauf dans le cas d'un giratoire ou en cas d'encombrement du trottoir où une signalisation de position peut être mise en place. Ces deux types de signalisation ne sont pas cumulables.

La hauteur d'implantation des panneaux est définie à l'article 9 de 1^{re} partie.

Article 94-3

Signalisation de présignalisation Dc43

La présignalisation est assurée au moyen du panneau Dc43. Il est implanté à mi-distance entre le carrefour et le panneau de type D. 40 (cf. art. 83-4).

Le nombre de mentions est limité à six dont quatre au maximum par direction.

Article 94-4

Signalisation de position Dc29

La signalisation de position est exceptionnelle. Elle est mise en place lorsque l'implantation d'une présignalisation ne peut pas être utilisée. Elle est assurée au moyen du panneau Dc29. Le nombre maximum de mentions qui peuvent être signalées depuis une branche est le même que celui qui aurait été appliqué si la branche considérée avait reçu une présignalisation (cf. art. 94-3).

Le panneau Dc29 est placé dans le carrefour de telle manière que la manœuvre éventuelle soit effectuée devant le panneau.

Section IV

Signalisation piétonne

Article 95

Objet de la signalisation piétonne

La signalisation directionnelle à l'usage des piétons a pour objet de fournir à ceux-ci les indications nécessaires au choix d'un itinéraire présentant des conditions optimales de sécurité, d'accessibilité et de confort et de le guider, par un itinéraire adapté, vers un pôle, un service ou un équipement.

La signalisation piétonne est facultative. Elle peut être mise en place en agglomération sur toutes les voiries à l'exception des tunnels et des voies à caractéristiques autoroutières ou assimilées et leurs bretelles associées. Le jalonnement piétonnier des postes d'appels d'urgence et des issues de secours est décrit aux articles 78-1 et 78-27.

Les pôles, équipements et services présentant un intérêt particulier pour les piétons, ainsi que les points d'échange avec les divers modes de transport, peuvent être signalés.

La mise en place d'une signalisation directionnelle à l'usage des piétons est conditionnée par des études préalables d'itinéraires piétonniers tenant compte des critères de confort propres aux piétons, comme le temps de parcours, les possibilités de repos, l'accessibilité, et des critères de sécurité.

Les principes de continuité, lisibilité, homogénéité (cf. art. 80) s'appliquent à ce type de signalisation.

Article 95-1

Caractéristiques de la signalisation piétonne

Les panneaux de la signalisation directionnelle à l'usage des piétons ne doivent pas être confondus avec les autres familles de panneaux : leur implantation et leur couleur de fond doivent être différentes de celles de la signalisation directionnelle s'adressant aux autres usagers.

Pour cette raison, il est recommandé qu'ils comportent systématiquement un idéogramme d'identification pour piéton (idéogramme ID. 34, par exemple) et que ces panneaux soient de préférence à fond bleu foncé ou brun foncé.

Les éléments de base pouvant entrer dans la composition d'un panneau sont les suivants :

- une mention ;
- un ou plusieurs idéogrammes ;
- éventuellement une indication de distance ou de temps de parcours si la destination n'est pas proche ;
- une flèche ou un dessin de la pointe de flèche.

L'idéogramme d'identification pour piéton peut être modifié pour indiquer que l'itinéraire n'est pas accessible à une personne à mobilité réduite (par un idéogramme ID. 34b, par exemple). Si un itinéraire alternatif peut être proposé, l'utilisation de l'idéogramme ID. 7 est indiqué.

Ces panneaux ne sont pas rétro réfléchissants (cf. art. 76-2).

Des exemples de panneaux de signalisation directionnelle à l'usage des piétons figurent à l'annexe 21.

Article 95-2

Implantation de la signalisation piétonne

La signalisation directionnelle à l'usage des piétons est implantée de préférence sur ou contre les façades ou sur du mobilier urbain. La hauteur d'implantation ne doit pas gêner la circulation des piétons sur les trottoirs.

La signalisation de position est la règle générale.

CHAPITRE III

Signalisation de localisation et d'identification

Article 99

Objet de la signalisation de localisation et d'identification

La signalisation de localisation et d'identification a pour objet de permettre à l'utilisateur de se situer sur l'itinéraire qu'il s'est fixé ou de l'informer qu'il a atteint sa destination en lui donnant des éléments de repérage pour faire le lien entre la carte et la situation sur le terrain.

Article 99-1

Caractéristiques des panneaux de type E et EB

Les tailles des panneaux de type E et EB ne sont pas prédéfinies. Ces dimensions dépendent de la longueur de la mention et de la hauteur des caractères utilisés.

Cette hauteur est définie pour les panneaux de type EB et E30, comme celle d'un panneau de type D (cf. art. 83), à l'exception des panneaux E31 et E32 pour lesquels, malgré leur couleur foncée, la hauteur de composition est égale à la hauteur de base.

Celle des caractères des cartouches de type E40 est définie en fonction de celle du signal qu'ils surmontent (cf. art. 99-4). Les bornes et plaquettes sont normalisées. Les plaques de rue de type E60 sont dimensionnées spécifiquement (cf. art. 99-6).

Les panneaux sont rétro réfléchissants (cf. art. 13 de la 1^{re} partie) à l'exception des signaux E37, des bornes et plaquettes de type E50, lorsqu'elles ne sont pas utilisées pour l'information des usagers, et des plaques de rue de type E60.

Article 99-2

Panneaux de localisation d'entrée et de sortie d'agglomération de type EB (cf. annexe 22)

Les panneaux EB10 et EB20 sont implantés aux limites de l'agglomération (cf. art. R. 110-2 et R. 411-2 du code de la route). À l'intérieur de ces limites, les règles de circulation particulières aux agglomérations sont applicables.

Ces panneaux sont surmontés d'un cartouche E42, E43 ou E44. Lorsque deux agglomérations sont mitoyennes, l'identification de la route en limite de deux communes de la même zone agglomérée est facultative.

Le panneau EB10 ne peut être complété que par les seuls panneaux AB6 ou AB7, B14, E31 et E32.

Le panneau EB20 ne peut être complété que par les seuls panneaux AB6, E31 et E32.

Seul le nom de l'agglomération figure sur les panneaux EB10 et EB20. Ces panneaux ne doivent comporter ni logotype ni idéogramme. Le cas échéant, le nom de la commune complète celui de l'agglomération lorsque le nom de l'agglomération est différent de celui de la commune. La composition typographique à utiliser est définie à l'article 11 de la 1^{re} partie.

Lorsqu'une zone agglomérée s'étend de manière continue sur plusieurs communes, le panneau EB20 n'est pas obligatoirement utilisé à chaque limite communale. Le panneau EB10 est suffisant pour indiquer à l'utilisateur qu'il change de commune et que les éventuelles règles de circulation particulières à la commune précédente ne s'appliquent plus.

Article 99-3

Panneaux de localisation de type E30 (cf. annexe 23)

Les panneaux de localisation de type E30 signalent le nom des lieux traversés par la route, à l'exclusion des agglomérations.

Le panneau E31 est utilisé notamment pour signaler :

- l'entrée d'une zone touristique ;
- une station balnéaire ou de sport d'hiver ne présentant pas le caractère d'une agglomération ;
- un lieu-dit, un hameau, un quartier, une zone d'activités (industrielle, artisanale, etc.) ;
- une forêt ou un bois ;
- une curiosité géographique (chaos rocheux, gorge, défilé, etc.) ;

- un carrefour routier important ;
- un ouvrage d'art (pont, viaduc, tunnel) constituant un point de repérage pour l'utilisateur ou présentant un intérêt architectural, éventuellement avec sa longueur ;
- l'entrée d'une rocade, en l'absence de signaux C107 ou C207 (cf. art. 84-1) ;
- un monument historique ou un site associé à l'idéogramme correspondant ;
- un col avec son altitude.

Le panneau E32 est utilisé pour signaler un cours d'eau.

Les panneaux E31 et E32 sont associés, sur un même support, à un panneau EB10 ou EB20 lorsque les conditions d'implantation imposent cette association.

Le panneau E33a est utilisé pour localiser la limite des espaces protégés au titre de l'environnement sur routes, à l'exception des voiries à caractéristiques autoroutières ou assimilées.

Le panneau E33b est utilisé pour signaler l'appartenance d'une commune à un espace protégé au titre de l'environnement. Il est implanté après le panneau EB10 d'entrée d'agglomération.

Le panneau E34a est utilisé pour localiser l'entrée d'une aire sur route, et le panneau E34b pour localiser la sortie.

Le panneau E34c est utilisé pour localiser l'entrée d'une aire sur autoroute, et le panneau E34d pour localiser la sortie.

Le panneau E34b est surmonté d'un cartouche E42 ou E43. Le panneau E34d est surmonté d'un cartouche E42.

Le panneau E36a est utilisé pour localiser un département. Il est implanté à son entrée.

Le panneau E36b est utilisé pour localiser une région administrative. Lorsqu'il n'est pas implanté sur le même support que le panneau E36a, il est mis en place à 100 m au moins en aval de ce dernier.

Les panneaux E37a et E37b sont utilisés pour indiquer la dénomination d'une œuvre d'art et/ou son auteur, lorsque l'œuvre d'art n'est pas accessible aux piétons. Ils sont implantés au droit de l'œuvre d'art.

Le panneau E37a indique le nom de l'œuvre d'art et son auteur.

Le panneau E37b indique le nom de l'auteur. Il est utilisé sur les voiries à caractéristiques autoroutières ou assimilées à la place du panneau E37a, lorsqu'il existe un panneau H11 comportant le nom de l'œuvre d'art.

Le panneau E38 est utilisé pour signaler une limite de domaine autoroutier.

Le panneau E39 est utilisé pour localiser les entrées du territoire national.

Article 99-4

Signaux d'identification de la route de type E40 (cf. annexe 24)

Les cartouches de type E40 sont des éléments de repérage et de guidage placés au-dessus de certains panneaux de direction ou de localisation. Ils permettent d'identifier et de localiser la route sur laquelle le panneau est implanté en faisant le lien entre la cartographie et la situation sur le terrain.

Le cartouche d'itinéraires européens E41 peut surmonter les panneaux D. 21, D. 31, Da31, Da41b, Da41c, Da41e, Da41f, D. 61 et D. 62. Il ne peut pas être utilisé seul et est toujours placé à la gauche des autres cartouches.

Un des cartouches d'identification E42, E43 ou E44 doit surmonter les panneaux D. 21, Da31b, Da31c, Da31e, Da31f, Da41b, Da41c, Da41e, Da41f, D. 61 et D. 62, E34b (cartouche E42 ou E43), E34d (cartouche E42 uniquement), EB10 et EB20.

Un cartouche d'identification E42, E43 ou E44 peut surmonter les panneaux Da31a, Da31d, Dv21a, DV21b et Dv61. Dans le cas où le numéro de la voirie rencontrée peut s'avérer utile pour l'utilisateur, un de ces cartouches peut également surmonter un panneau D. 31d.

Un cartouche E45 peut surmonter des panneaux de type D. 20.

Un cartouche d'identification E46 peut surmonter les panneaux D. 31d, Da31a, Da31b, Da31c, Da31d, Da31e, Da31f, Da41a, Da41b, Da41c, Da41d, Da41e, Da41f, D. 61a, D. 61b, D. 62a et D. 62b. Il peut être associé à un autre cartouche (cf. art. 84-1).

À l'intérieur des agglomérations, les liaisons peuvent emprunter des réseaux de domanialité différente, il n'est donc pas toujours possible ni nécessaire de préciser le numéro de la route ; dans ces cas, les panneaux de type D et EB ne sont pas obligatoirement surmontés de cartouche.

Article 99-5

Plaquettes et bornes de type E50 (cf. annexe 25)

Les plaquettes de repérage E51 constituent des éléments de repérage utilisés pour les besoins des

services d'entretien, d'exploitation et de police (lien entre les banques de données routières et le terrain). Elles peuvent aussi servir pour le repérage et l'information des usagers en cas d'incidents majeurs. Elles ne comportent que l'inscription du point de repère (P.R.) et peuvent être complétées par un marquage au sol au droit du point de repère (cf. art. 118-12 de la 7^e partie).

Les plaquettes et bornes E52 sont utilisées sur les routes et autoroutes du réseau national, les E53 sur les routes départementales et les E54 sur les voies communales ; le type « a » est une borne, le type « b » est une borne complétée de l'altitude, et le type « c » est une plaquette. Elles peuvent comporter une flèche indiquant le sens des P.R. croissants.

Les bornes et plaquettes E52a, E52b, E52c, E53a, E53b, E53c, E54a, E54b et E54c constituent des éléments de repérage destinés à l'information des usagers.

Les numéros de la route et du point de repère portés sur la borne ou la plaquette sont utilisés, notamment, pour communiquer aux usagers la localisation exacte d'un incident ou d'une perturbation.

Sur une rocade, les bornes et plaquettes peuvent comporter en dessous un élément portant le symbole SU4, complété éventuellement par la dénomination de cette infrastructure.

Sur les routes de montagne et les autoroutes dont l'altitude est supérieure à 800 m, les bornes comportent l'indication de l'altitude pour permettre à l'utilisateur d'adapter son comportement en conséquence.

La numérotation des points de repères est continue tout le long de la route ou de l'autoroute. Sur autoroute il n'y a pas de remise à zéro aux limites des départements ou des concessions ; une décision ministérielle fixe le point origine.

Les bornes « en volume » sont implantées sur le sol, les bornes « plaques » de 0 à 1 m du sol en fonction de la nature de l'accotement.

Article 99-6

Identification de la voirie urbaine (cf. annexe 26)

La plaque de rue E60 est un élément essentiel de repérage pour les usagers de la voirie. Elle participe au guidage des usagers, qu'ils soient conducteurs de véhicules ou piétons, à la recherche d'une destination.

La plaque E60 comporte la mention du nom de la voirie. Cette mention peut être complétée par le nom de la commune, l'emblème, le numéro de l'arrondissement ou encore, aux intersections, par les numéros des immeubles.

La forme des plaques doit se rapprocher du rectangle pour que le signal reste facilement identifiable.

La couleur de fond du signal, hormis le jaune et le rouge, est libre. Il est préférable de retenir une couleur unique sur l'ensemble d'une commune.

La mention principale est écrite avec des caractères dont la hauteur est comprise entre 40 et 100 mm, de préférence en lettres majuscules. La mention complémentaire est écrite avec des caractères plus petits.

Dans les aires piétonnes fermées physiquement à la circulation automobile, le signal E60 peut être complété par une autre plaque de même dimension et de même couleur portant l'indication « aire piétonne ».

Le signal E60 est implanté aux intersections, parallèlement à l'axe de la voie. Il peut être répété en section courante lorsque la longueur de la voirie le justifie. Il est fixé sur une façade d'immeuble à une hauteur comprise entre 2 et 3 m, ou sur un support indépendant ou existant.

Le signal E60 peut être doublé lorsque les façades sont trop en recul par rapport au bord de la chaussée.

TITRE III

SIGNALISATION D'INFORMATION DE SÉCURITÉ

Article 101

Objet de la signalisation d'information de sécurité

L'objet de la signalisation d'information de sécurité est de rappeler aux usagers de la route des règles simples de sécurité routière.

La signalisation d'information de sécurité routière est réalisée à l'aide de panneaux de type SR (cf. annexe 27).

Article 101-1

Caractéristiques des panneaux

Les panneaux de type SR sont de forme rectangulaire. Leurs dimensions sont fixées à l'article 5-3 de la 1^{re} partie.

Les panneaux de type SR sont rétroréfléchissants y compris la couleur grise (cf. art. 5-2 de la 1^{re} partie).

Article 101-2

Implantation des panneaux

Les panneaux de type SR sont, sauf difficulté résultant des conditions précisées dans les articles ci-après, placés dans des zones de très bonne visibilité et en dehors de tout point singulier nécessitant une attention particulière de l'utilisateur.

Article 101-3

Rappel de l'espacement à respecter entre véhicules

La signalisation de rappel de l'espacement que les usagers doivent laisser entre leurs véhicules est facultative. Elle est assurée au moyen des panneaux SR. 2a, SR. 2b et SR. 2c espacés de 300 m. Cette signalisation est placée sur des sections d'autoroute ou de route à chaussées séparées et carrefours dénivelés dont le marquage de rive est de type T4 (cf. art. 114-4 de la 7^e partie).

Article 101-4

Zone sous vidéosurveillance

La signalisation annonçant que la zone rencontrée est sous vidéosurveillance par le gestionnaire de la route, pour assurer une meilleure sécurité des usagers et une régulation du trafic, conformément à l'article 10 de la loi n° 95-73 du 21 janvier 1995, est assurée au moyen du signal SR. 4. Il est implanté au début de la zone concernée.

Article 101-5

Message de sécurité routière

La signalisation de rappel d'un message de sécurité routière de portée générale est facultative. Lorsqu'elle est jugée utile elle est effectuée au moyen du panneau SR. 50. Ce panneau comporte une mention courte commençant par les mots « pour votre sécurité » et rappelant une règle majeure déjà définie par le code de la route. Son emploi doit rester exceptionnel.

ANNEXES DE LA CINQUIÈME PARTIE

ANNEXE 1

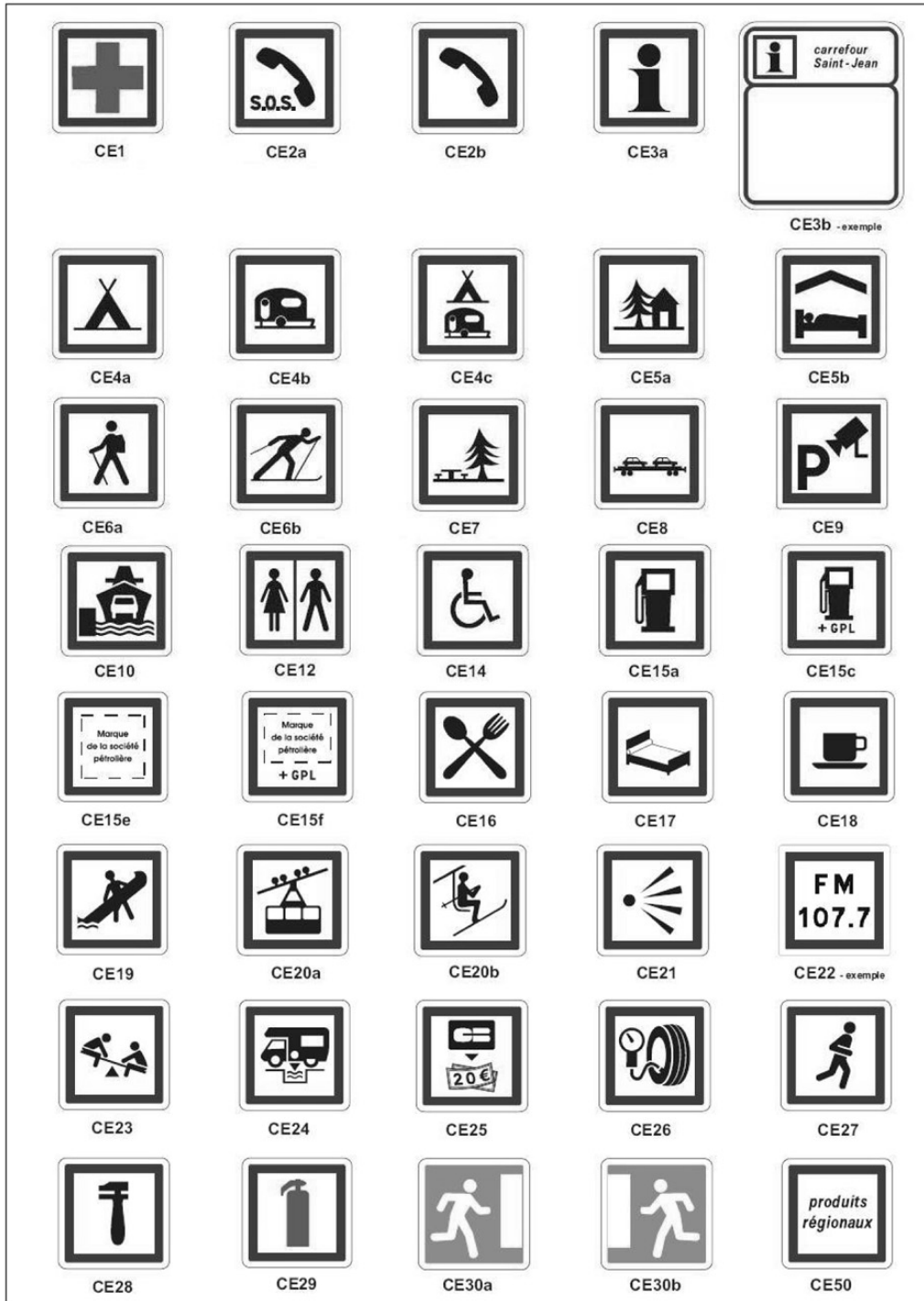
SIGNAUX DE TYPE C





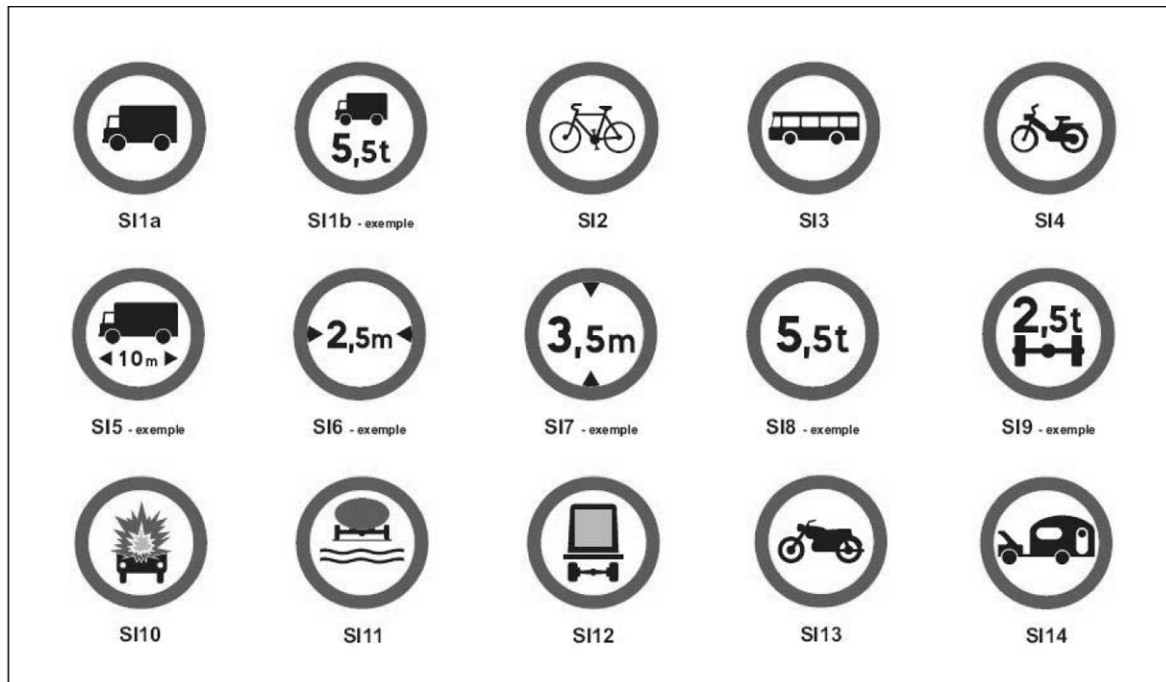
ANNEXE 2

SIGNAUX DE TYPE CE



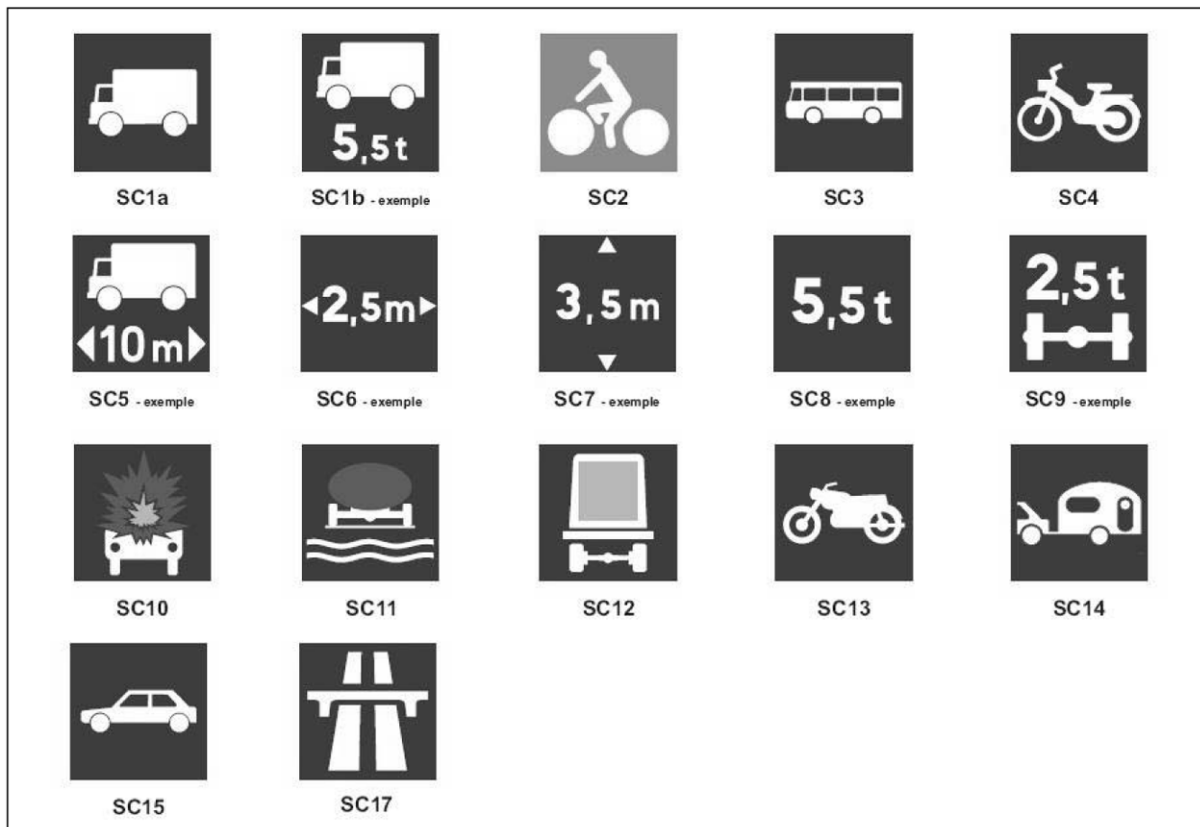
ANNEXE 3

SYMBOLES DE TYPE SI



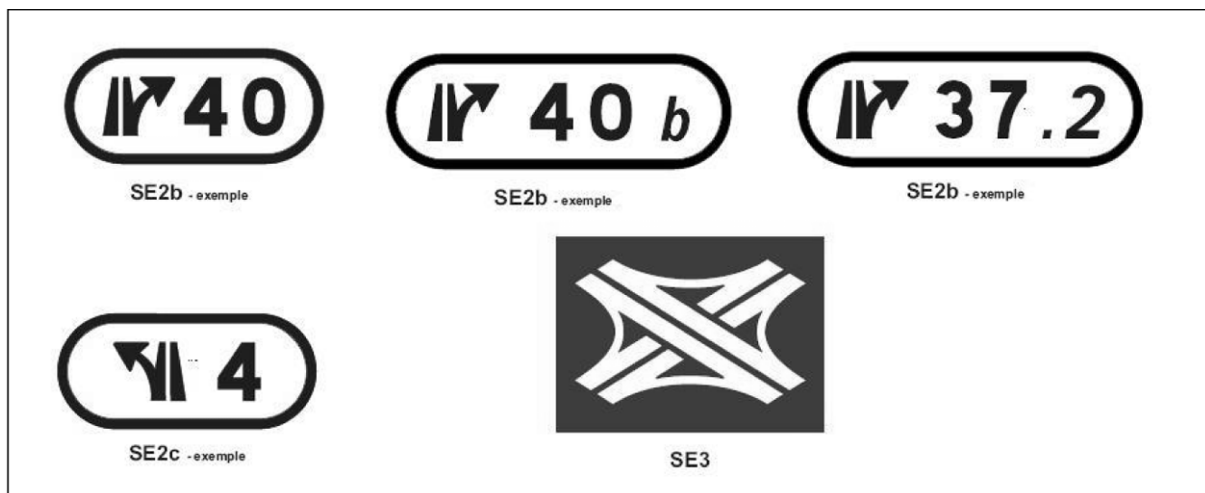
ANNEXE 4

SYMBOLES DE TYPE SC



ANNEXE 5

SYMBOLES DE TYPE SE



ANNEXE 6

SYMBOLES DE TYPE SU



SU1 - exemple



SU2 - exemple



SU3 - exemple
pour un panneau à 2 ou 3 lignes



SU3 - exemple
pour un panneau à 1 ligne



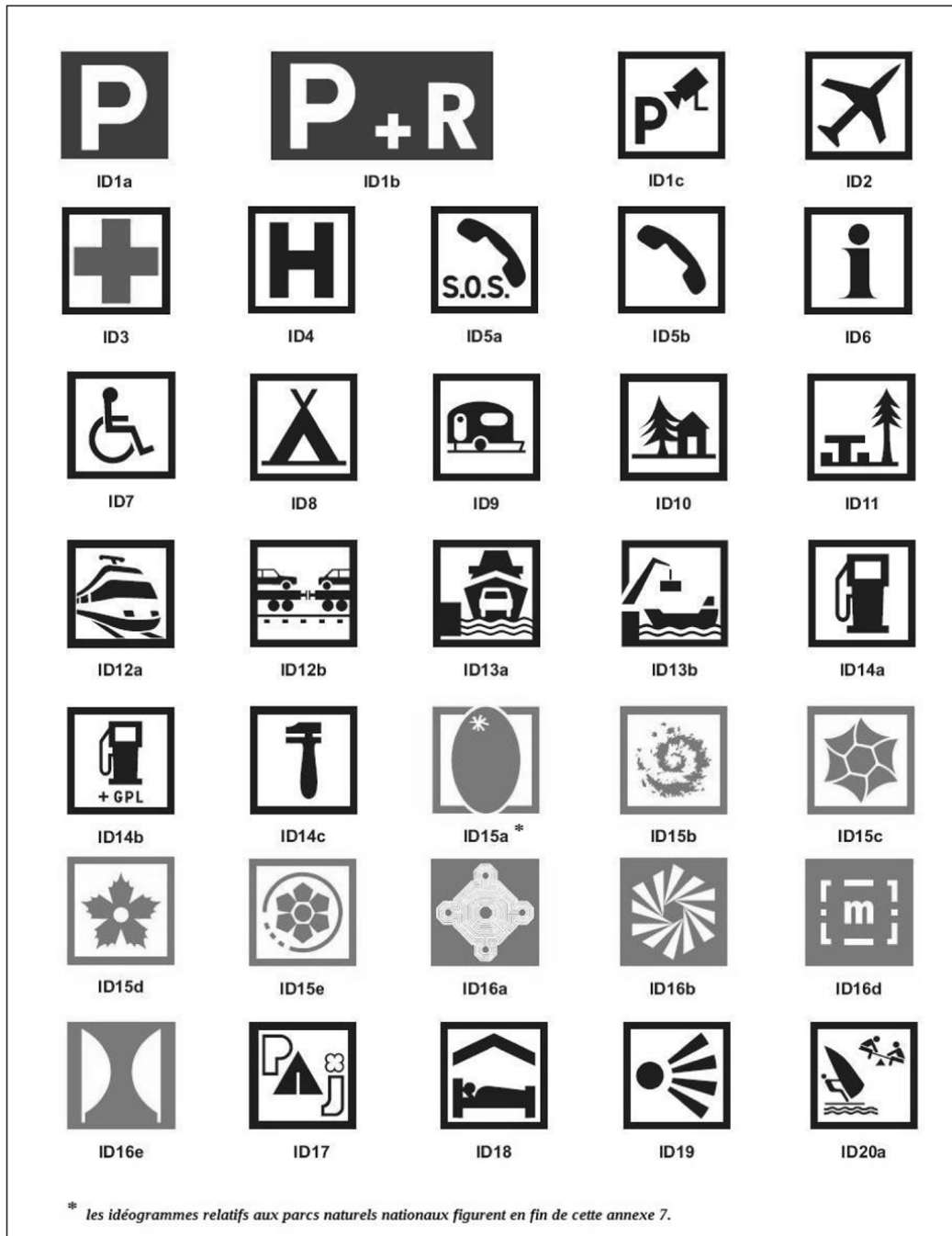
SU4



SU5

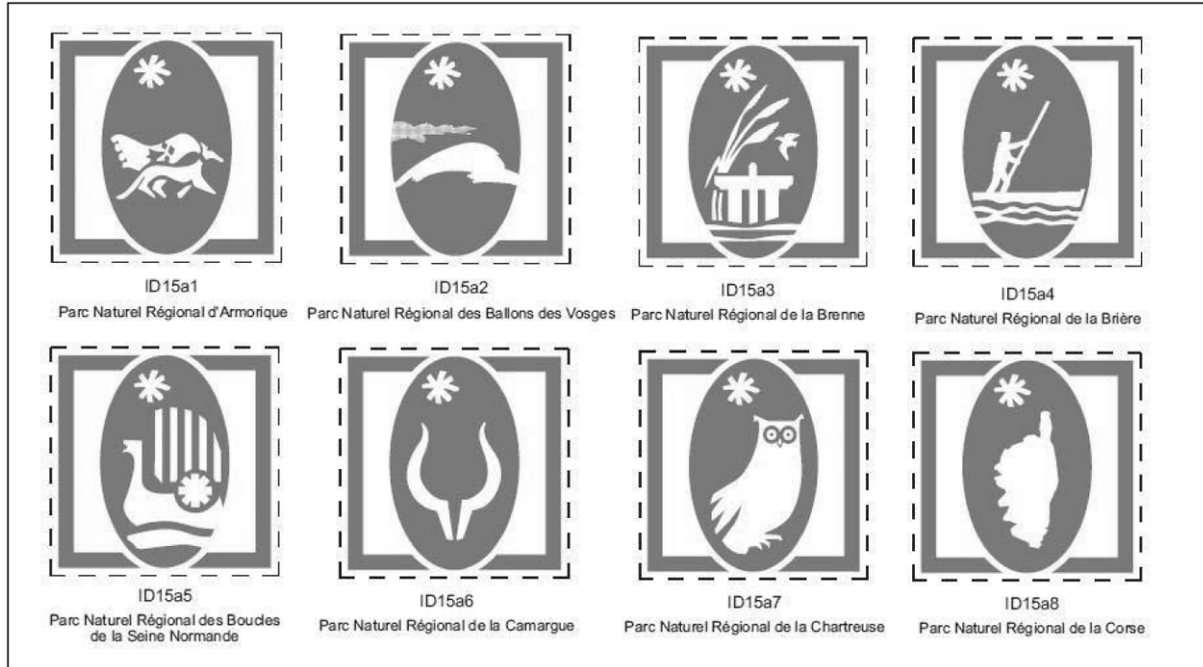
ANNEXE 7

IDÉOGRAMMES DE TYPE ID

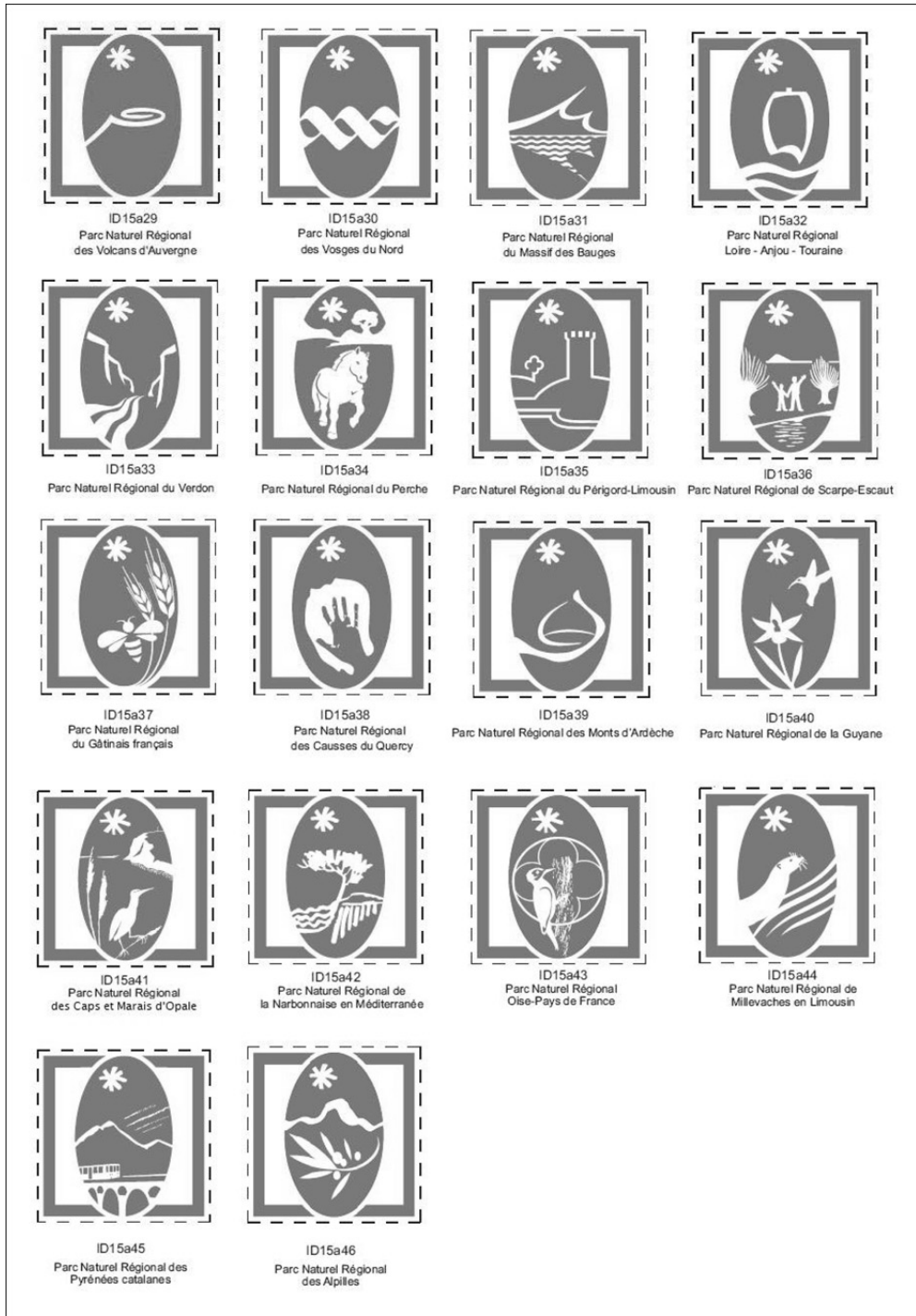




Liste des idéogrammes ID.15 relatifs aux parcs naturels régionaux

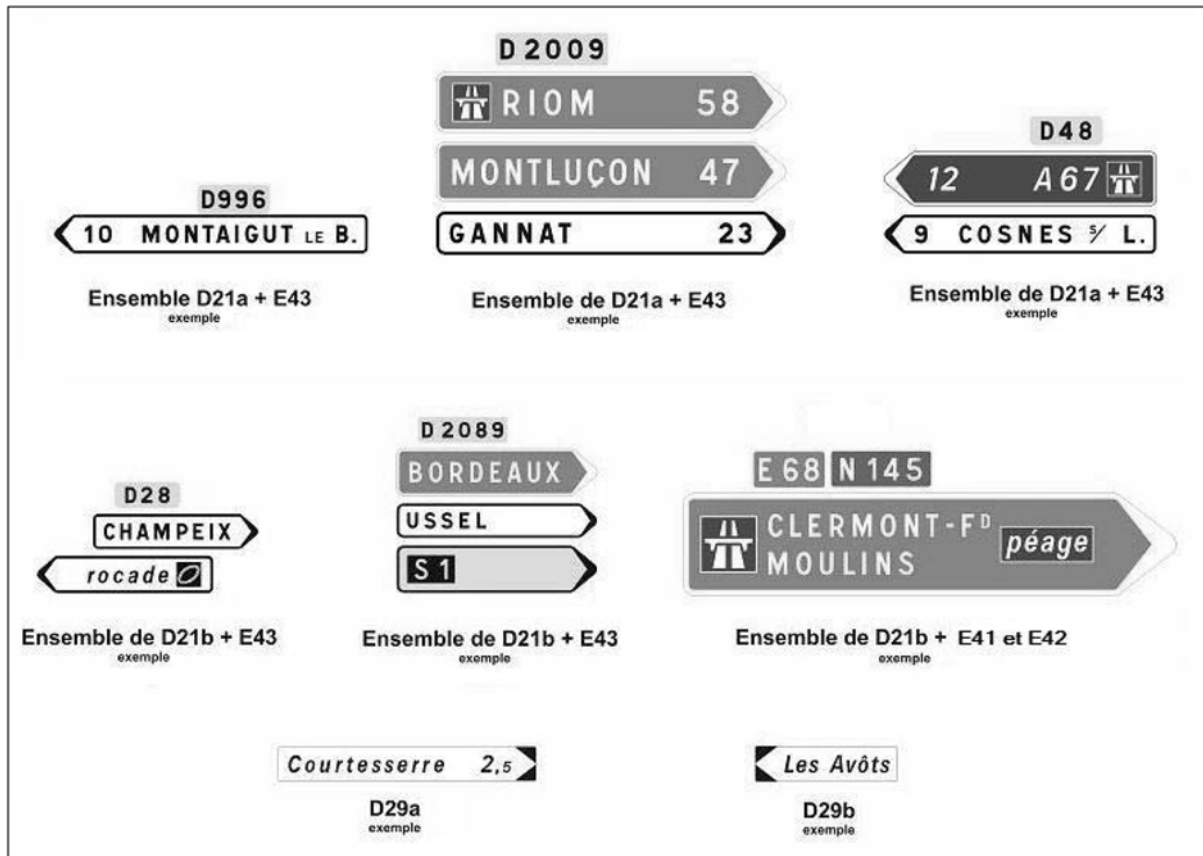






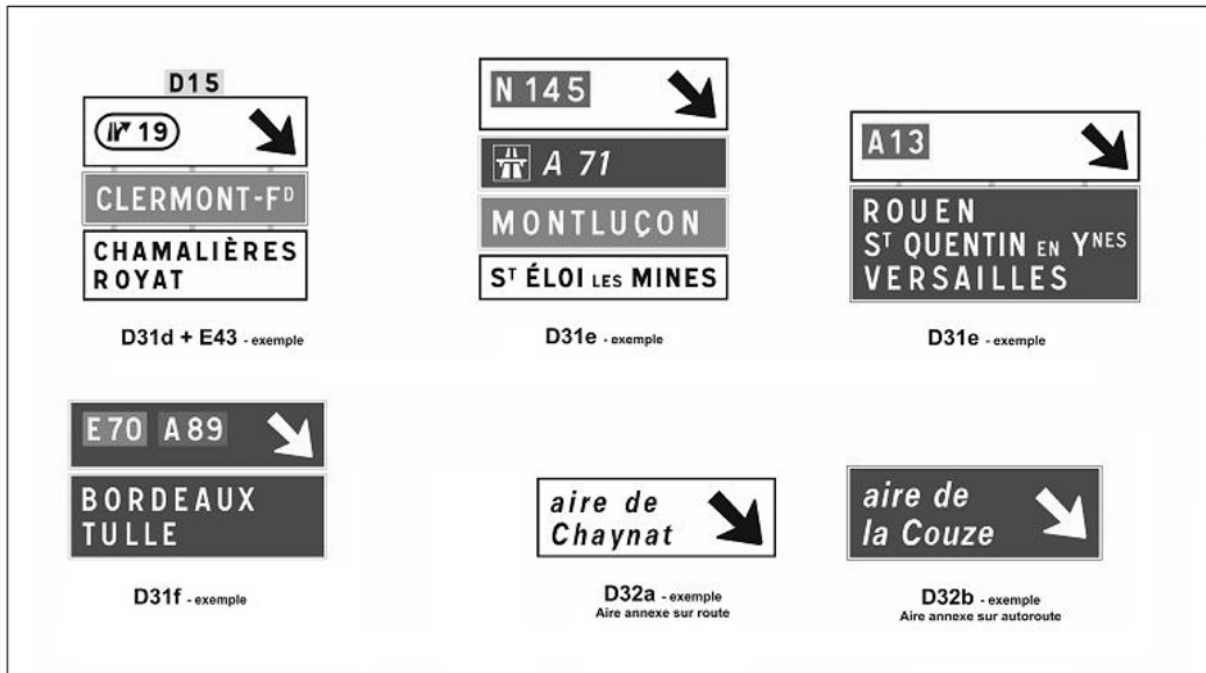
ANNEXE 8

PANNEAUX DE TYPE D20



ANNEXE 9

PANNEAUX DE TYPE D30



ANNEXE 10

PANNEAUX DE TYPE Da30

D 939
A 89
COGNAC
ST JEAN D'ANGÉLY
N° 34 ↓

Da31a + E 43 - exemple

N 137
VÉTROIS
porte du Chemin
N° 30 ↓

Da31a + E42 - exemple
pour une sortie sur une rocade
dont les échanges sont dénommés

N10
CHOLET
ANGERS
VENDRENNES
LES HERBIERS
↓ ↓

Da31b + E42 - exemple

A 86
CRÉTEIL
CLAMART
↓ ↓

Da31b + E42 - exemple
Sortie par affectation sur route

E11 | A75
CLERMONT-F^D
ORLÉANS
↓ ↓

Da31c + E41 et E42 - exemple
Bifurcation autoroutière par affectation

D 941
CLERMONT-F^D
CHAMALIÈRES
ROYAT
N° 17 ↓

Da31d + E43 - exemple
Configuration exceptionnelle

N 145
MONTLUÇON
péage
ST ÉLOI LES MINES
↓

Da31e + E42 - exemple
Configuration exceptionnelle

A 75
TOULOUSE
RODEZ
MENDE
↓

Da31f + E42 - exemple
Configuration exceptionnelle

aire de
St Sandoux
↓

Da32a - exemple
Aire annexe sur route (sortie par affectation)

aire du
Cézallier
↓

Da32b - exemple
Aire annexe autoroutière (sortie par affectation)

ANNEXE 11

PANNEAUX DE TYPE D40

<p>D41a - exemple</p>	<p>D41a - exemple</p>	<p>D41a - exemple</p>
<p>D41b - exemple Sortie non numérotée vers une route</p>	<p>D41b - exemple Sortie non numérotée sur route, vers une autoroute</p>	<p>D41c - exemple Bifurcation autoroutière</p>
<p>D42a - exemple</p>	<p>D42b - exemple</p>	
<p>D42b - exemple</p>	<p>D42b - exemple</p>	



Ensemble de D43
exemple



Ensemble de D43 - exemple



Ensemble de D44 + CE
exemple



Ensemble D45 + E42 + CE
exemple



D46a - exemple



D46b - exemple



Ensemble de D47a - exemple



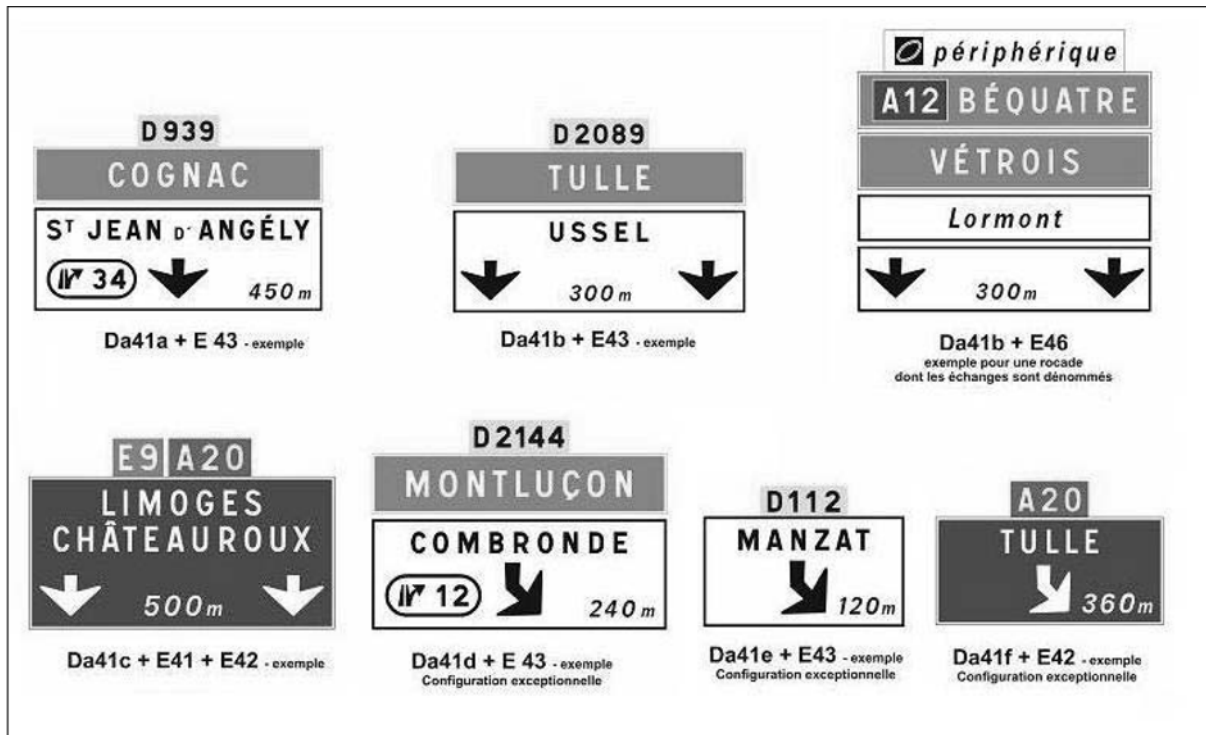
Ensemble de D47b - exemple



D47c - exemple

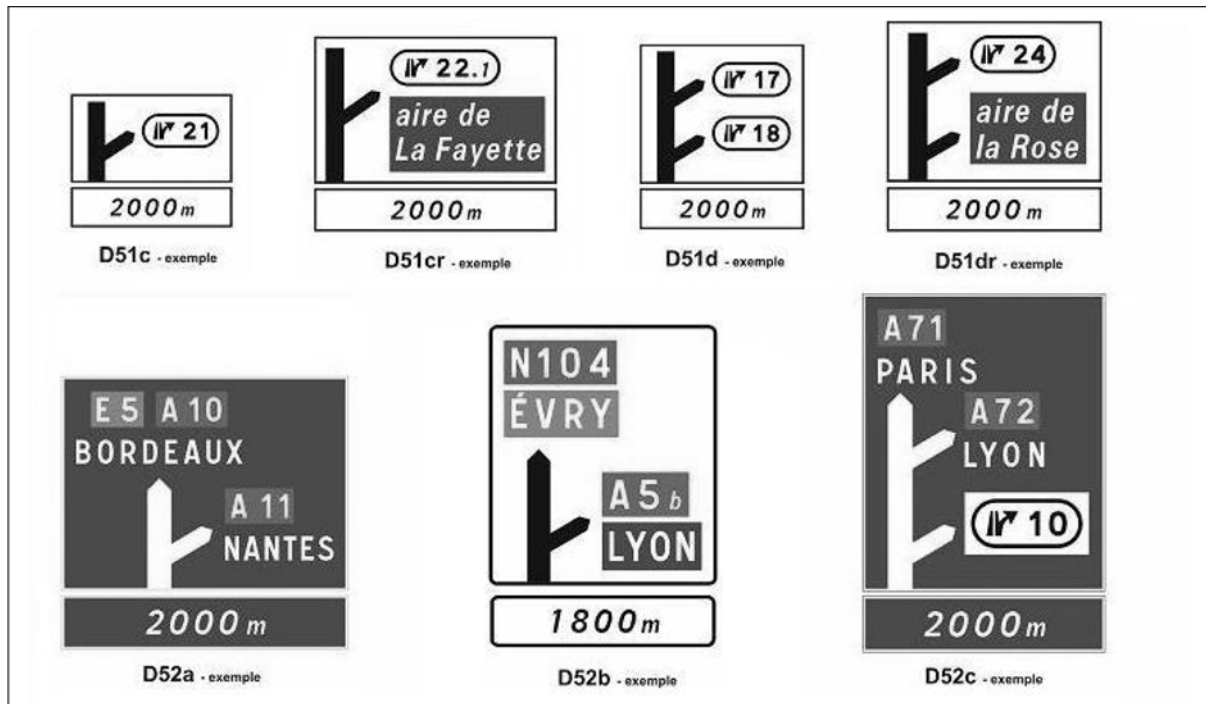
ANNEXE 12

PANNEAUX DE TYPE Da40



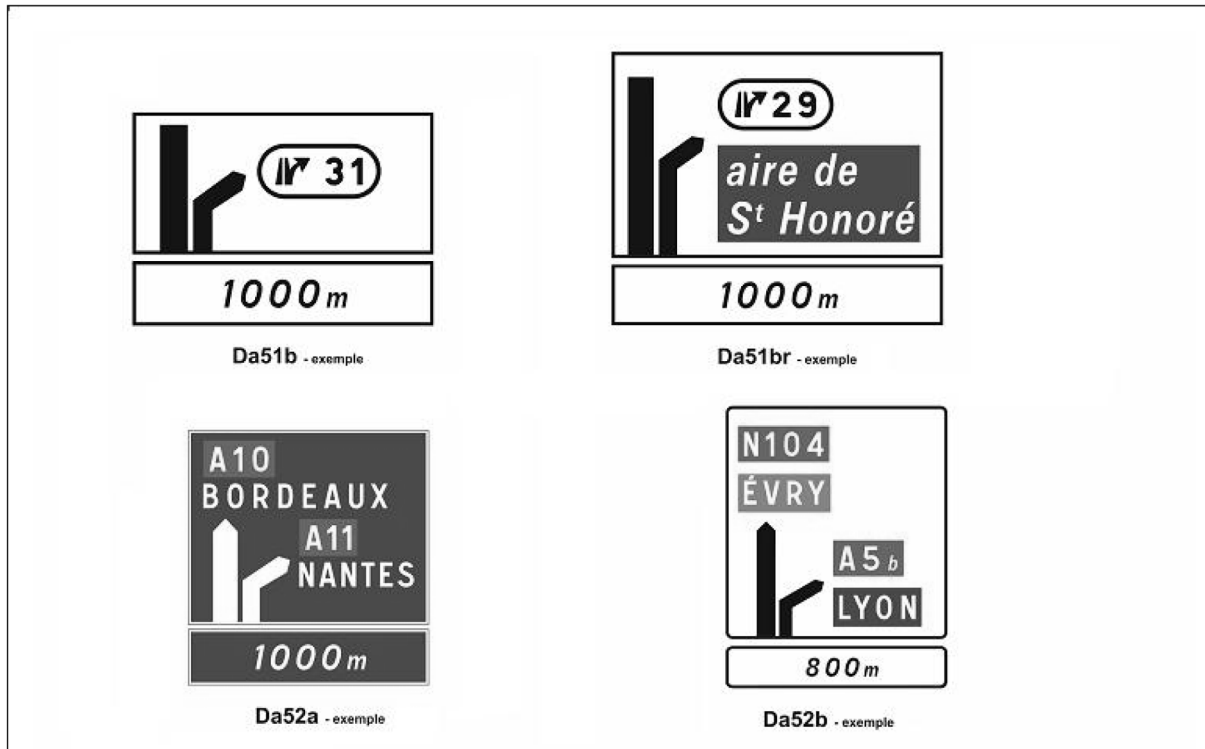
ANNEXE 13

PANNEAUX DE TYPE D50



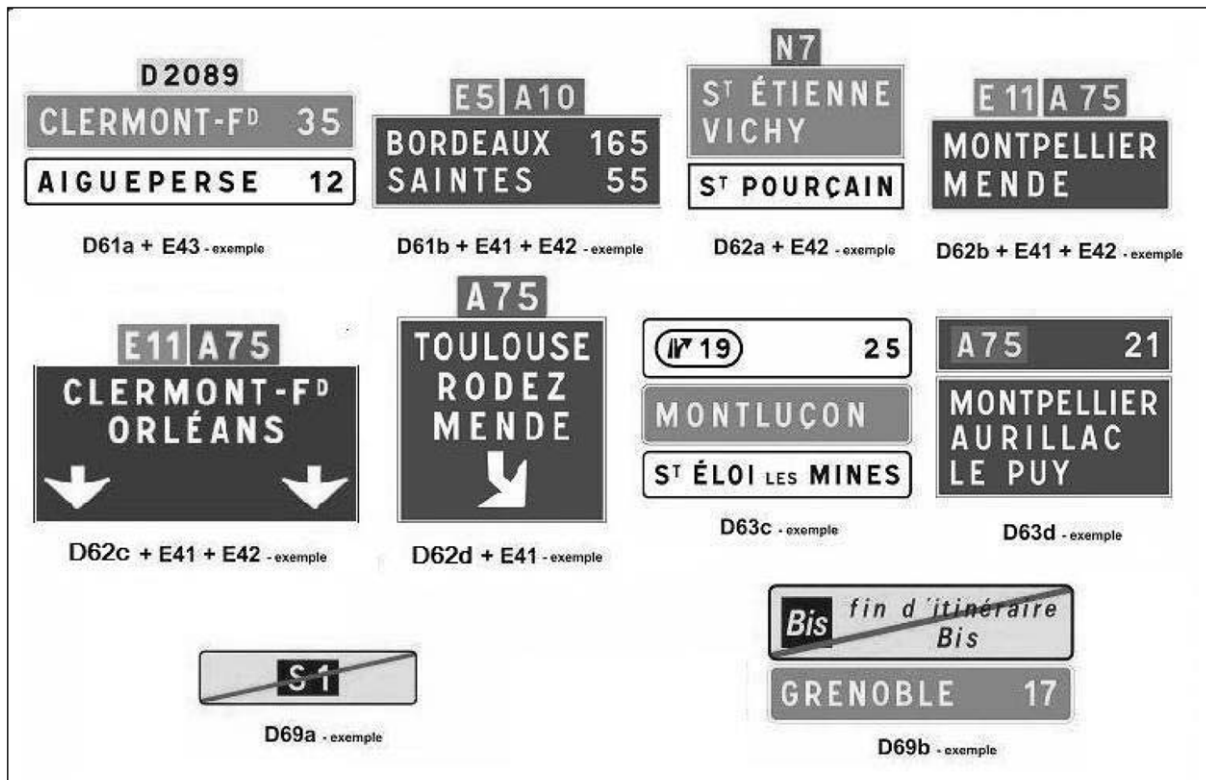
ANNEXE 14

PANNEAUX DE TYPE Da50



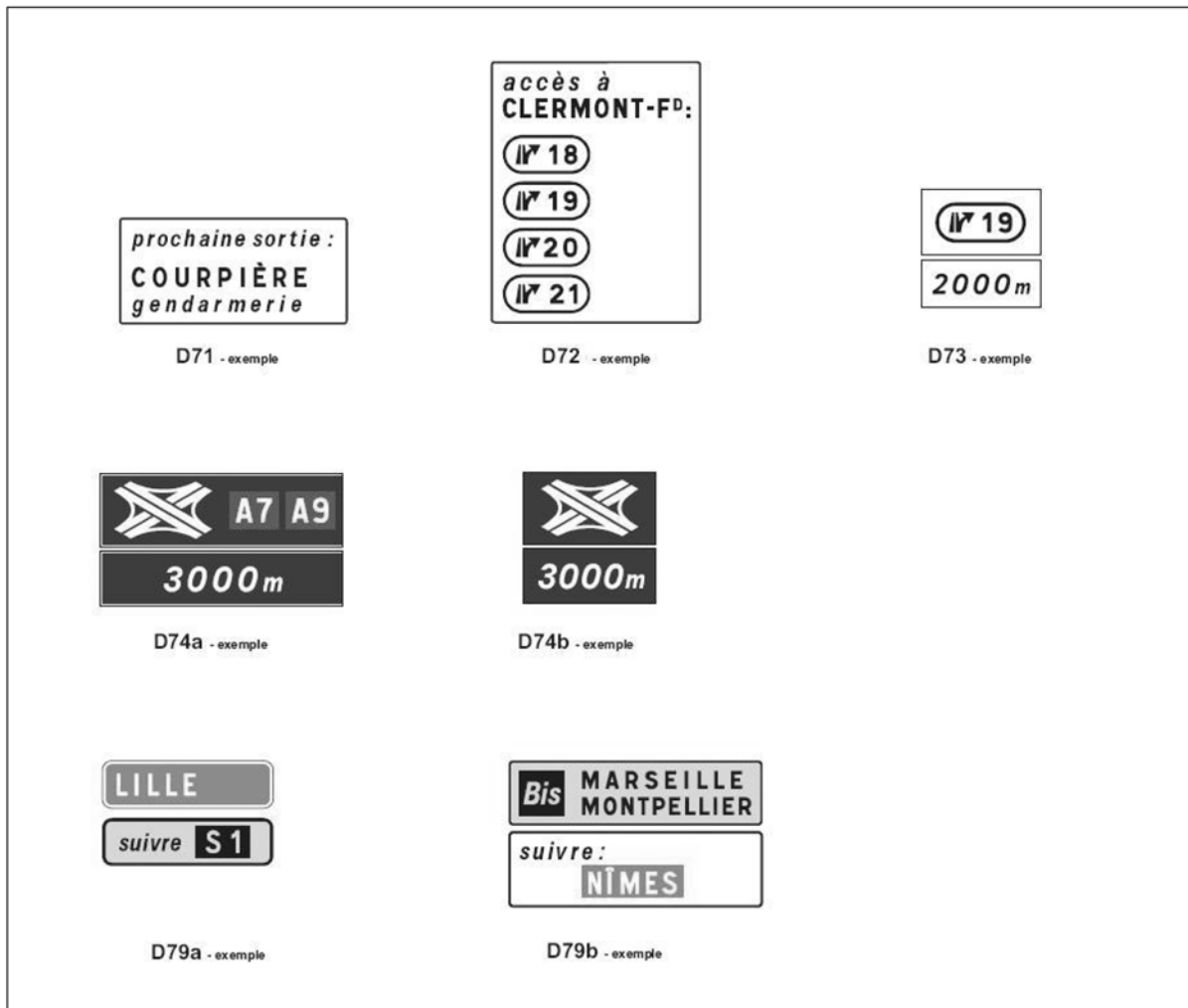
ANNEXE 15

PANNEAUX DE TYPE D60



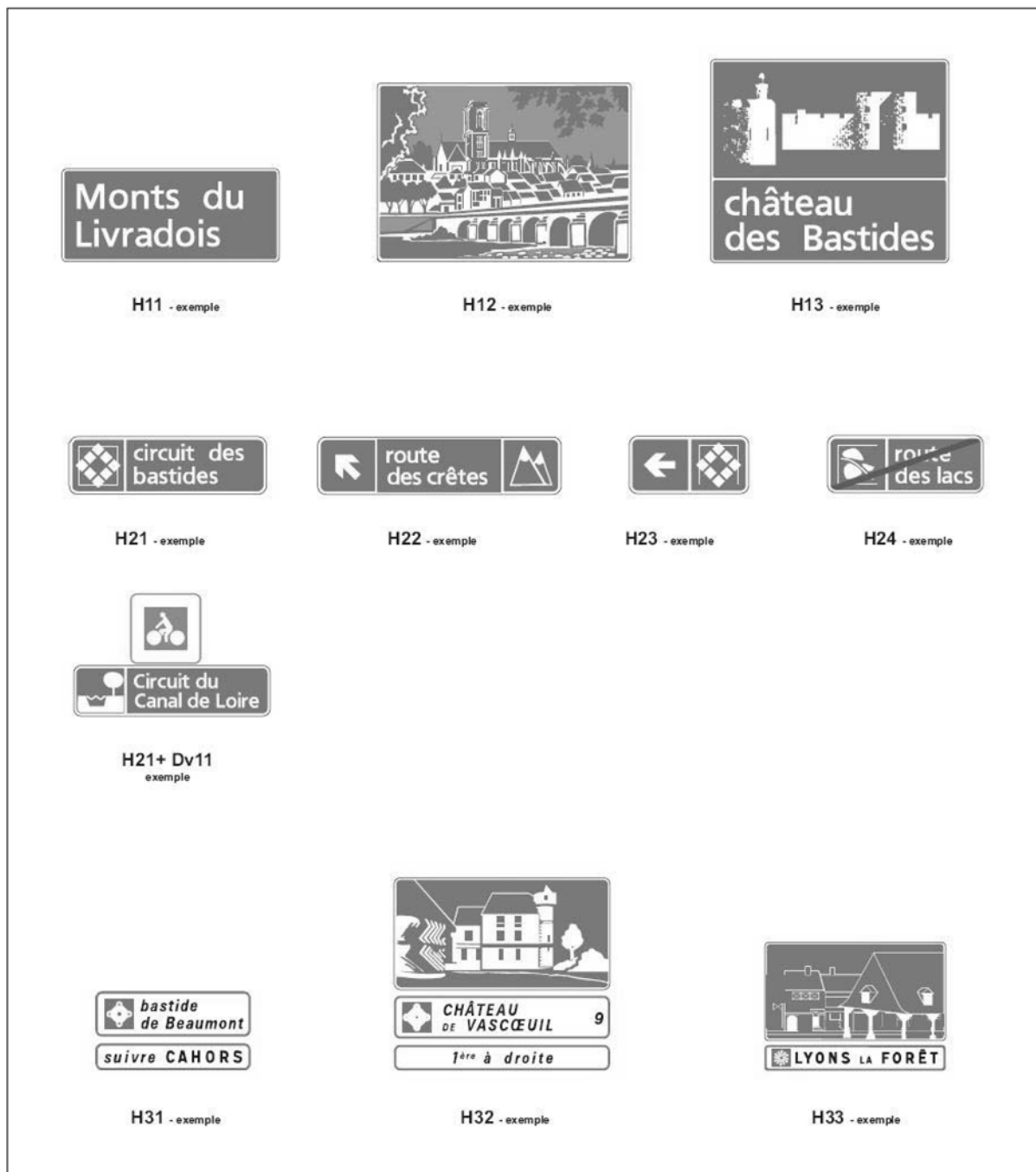
ANNEXE 16

PANNEAUX DE TYPE D70



ANNEXE 17A

PANNEAUX DE TYPE H



ANNEXE 17B

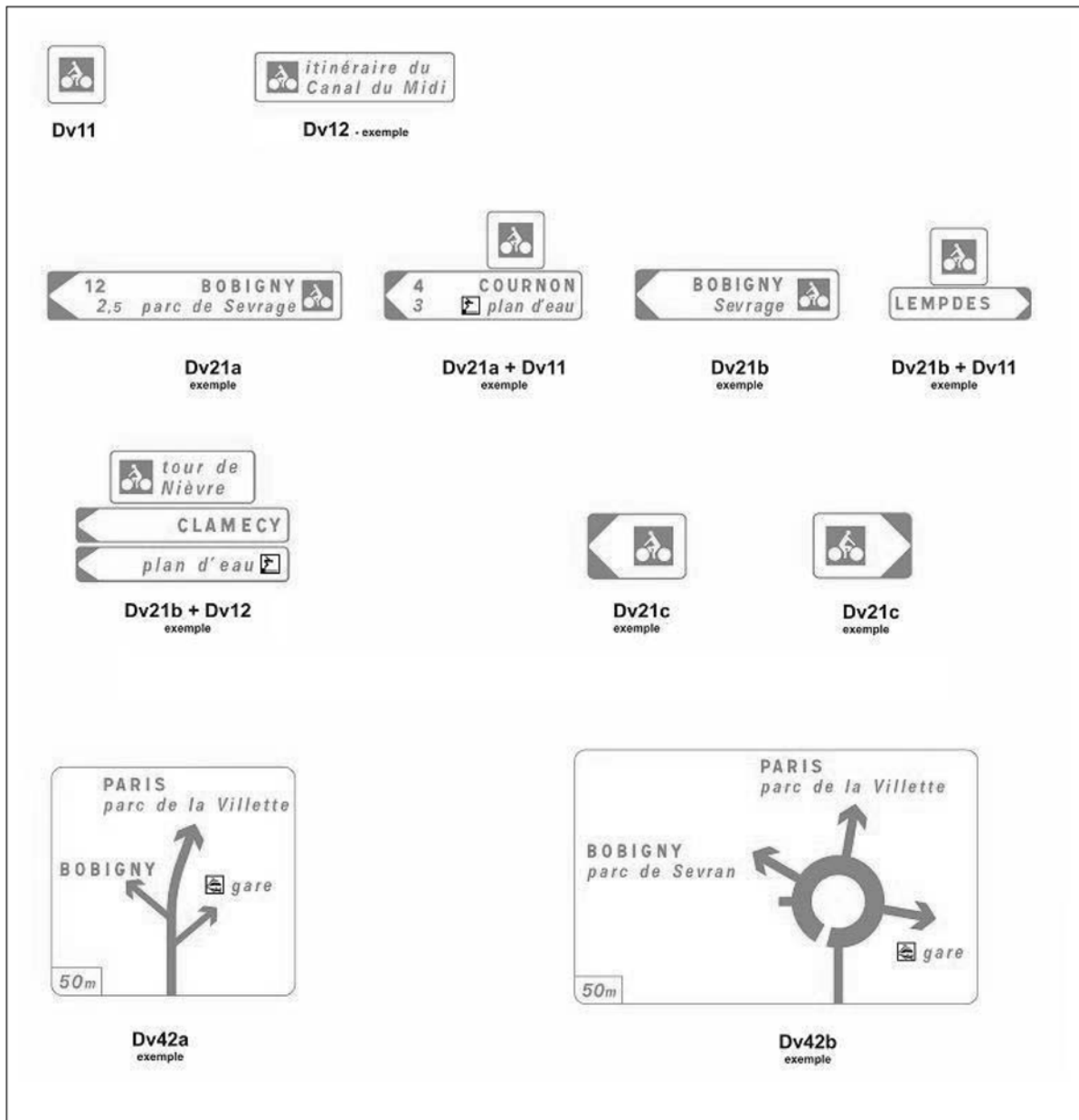
SIGNALISATION D'ANIMATION PAR PANNEAUX DE TYPE H10

Thèmes et composition des dossiers soumis à l'instruction.

1. Tous les thèmes relevant du patrimoine peuvent être signalés à l'exception notamment :
 - des thèmes présentant un message publicitaire (ex : parc d'attraction, centre sportif ou de loisirs, activités commerciales) ;
 - des thèmes en contradiction avec la politique de sécurité routière et notamment à la lutte contre l'alcool au volant (ex : production de boissons alcoolisées) ;
 - des manifestations ayant un caractère temporaire (exposition, festival,...) sauf si elles présentent des caractéristiques culturelles exceptionnelles ou bénéficient d'un rayonnement international ;
 - des lieux traversés faisant déjà l'objet d'une signalisation de localisation par panneaux de type E (exceptés les parcs naturels régionaux) ou EB (régions, départements, communes, cours d'eau,...) ;
 - des appellations de vignoble ne se rapportant pas à une dénomination de bassins viticoles définis par le ministère en charge de l'agriculture (ex : cru, appellation contrôlée, cépage, ...) ;
 - des thèmes faisant mention de personnalités vivantes ;
 - des thèmes se rapportant aux personnages décédés dont la dimension n'est pas au moins nationale et dont le choix ne fait pas consensus ;
 - des sites à caractère philosophique, politique ou religieux non classés par les ministères de la culture ou du tourisme.
2. Les dossiers présentés au titre de la signalisation culturelle et touristique doivent comporter au minimum les pièces ou indications ci-après :
 - a) En ce qui concerne le choix du thème à signaler :
 - note de présentation : justification du thème proposé ;
 - implantation de la signalisation : densité, localisation, continuité.
 - b) En ce qui concerne la présentation de la maquette :
 - le cas échéant, date d'approbation du thème ;
 - maquette de chaque panneau avec ses dimensions ;
 - plan de localisation des panneaux sur le linéaire de la voie concernée avec son intégration dans la signalisation existante.

ANNEXE 18

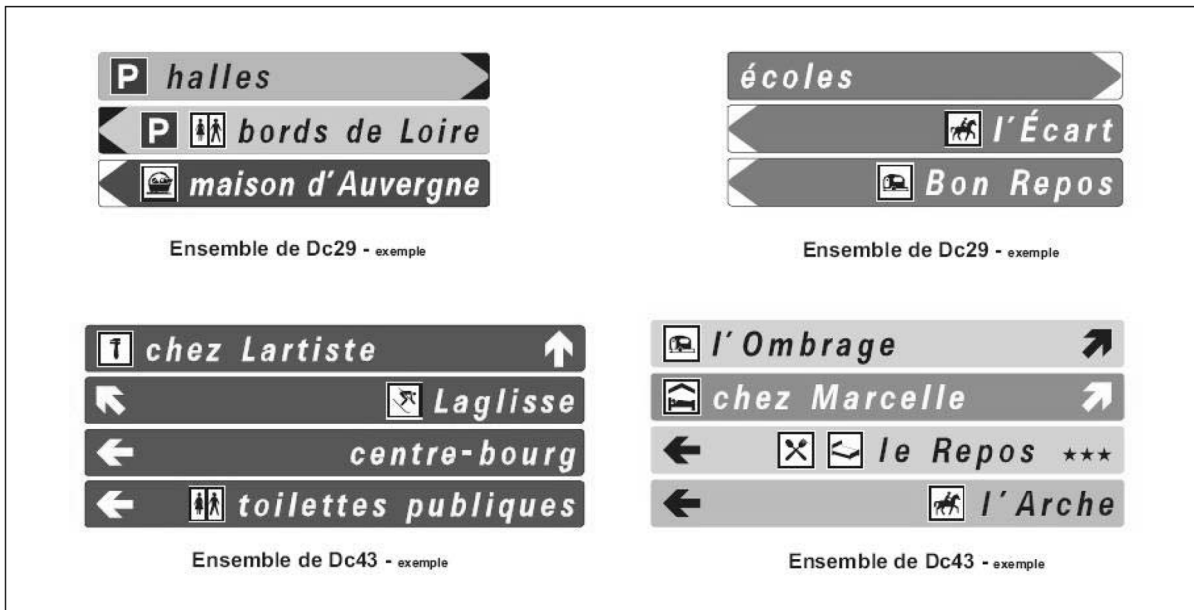
PANNEAUX TYPE Dv



Dv43a exemple	Dv43a + Dv11 exemple	Dv43b + Dv11 exemple	Dv43b exemple		
Dv43c exemple	Dv43c exemple	Dv43c exemple	Dv43c exemple	Dv43c exemple	Dv43c exemple
Dv43d exemple	Dv43d exemple	Dv43d exemple	Dv43d exemple	Dv43d exemple	
Dv44 - exemple	Dv61 + Dv11 exemple	Dv61 exemple			

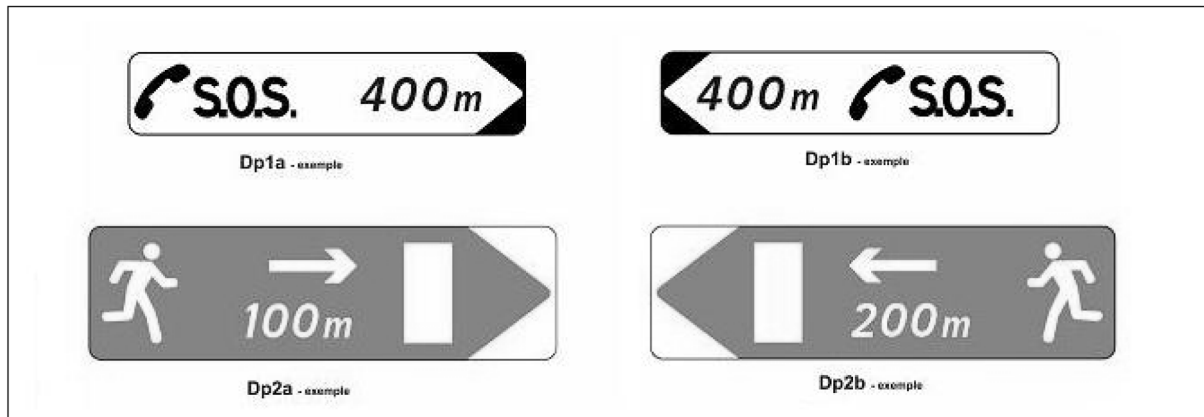
ANNEXE 19

PANNEAUX DE TYPE Dc



ANNEXE 20

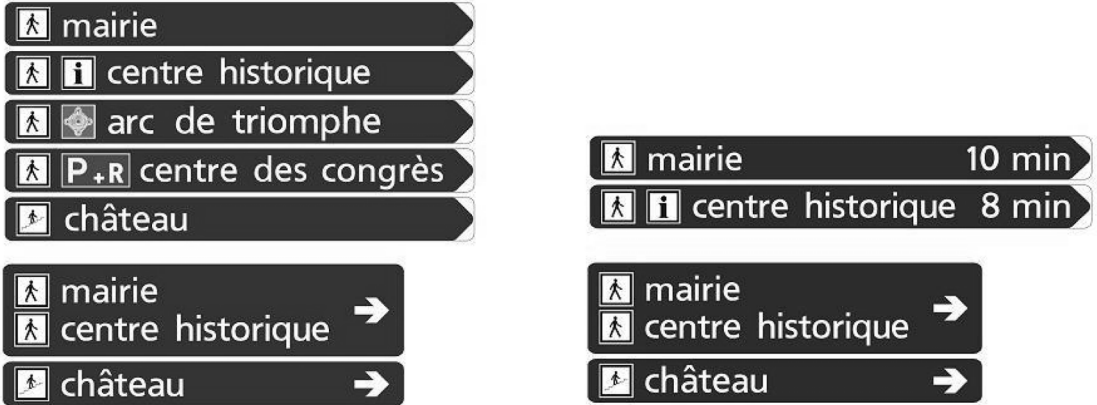
PANNEAUX DE TYPE Dp



ANNEXE 21

PANNEAUX DE SIGNALISATION PIÉTONNE (EXEMPLES)

Exemples de signalisation directionnelle à l'usage des piétons



The image displays various examples of pedestrian directional signage. On the left, there are five black arrow-shaped signs pointing right, each with a pedestrian icon and text: 'mairie', 'centre historique' (with an information icon), 'arc de triomphe' (with a diamond icon), 'P+R centre des congrès', and 'château'. Below these are three more signs: 'mairie', 'centre historique', and 'château', each with a pedestrian icon and a right-pointing arrow. On the right, there are two signs with time estimates: 'mairie 10 min' and 'centre historique 8 min', both with pedestrian icons. Below these are three more signs: 'mairie', 'centre historique', and 'château', each with a pedestrian icon and a right-pointing arrow.

ANNEXE 22

PANNEAUX DE TYPE EB



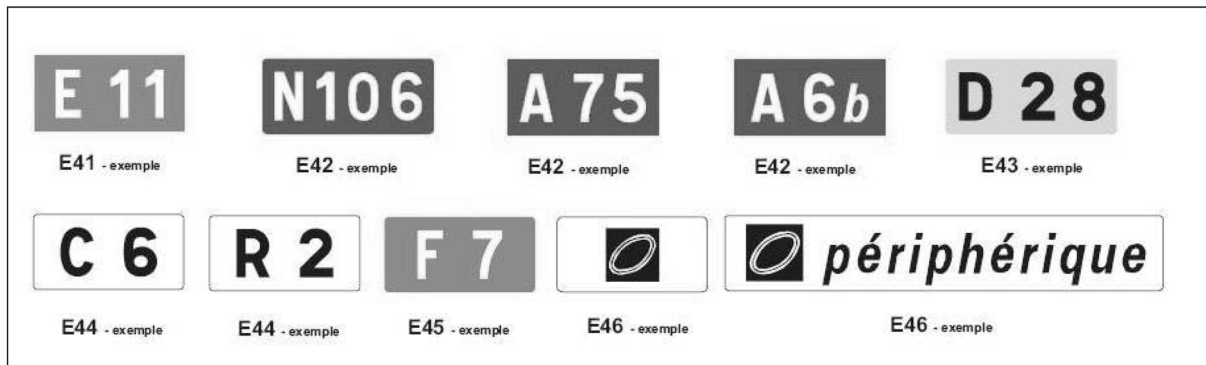
ANNEXE 23

PANNEAUX DE TYPE E30



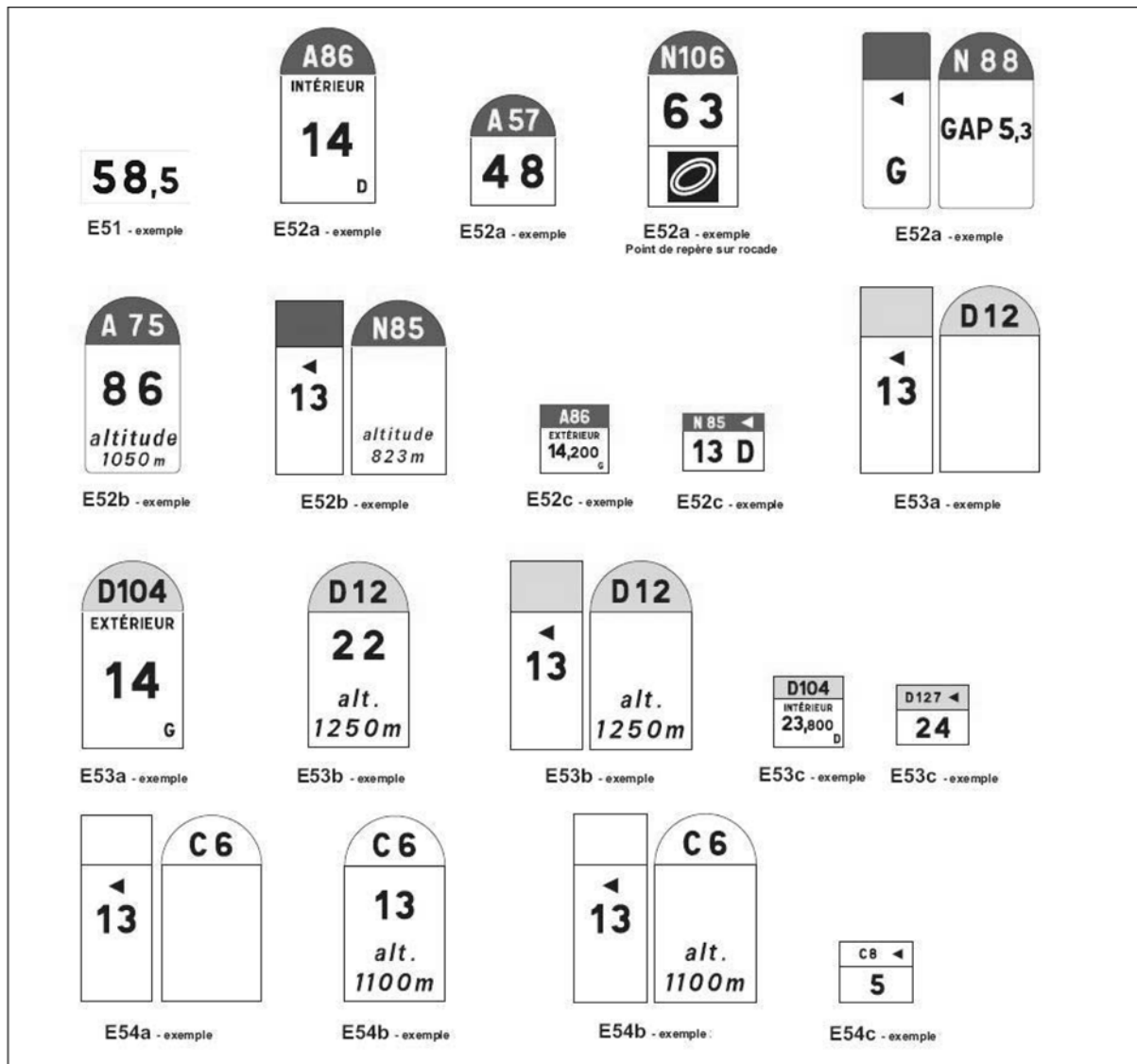
ANNEXE 24

PANNEAUX DE TYPE E40



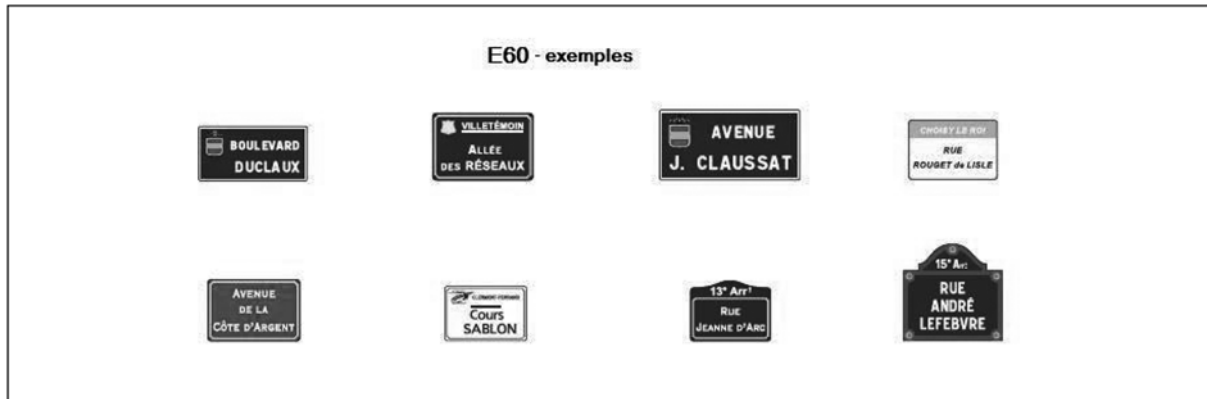
ANNEXE 25

PANNEAUX DE TYPE E50



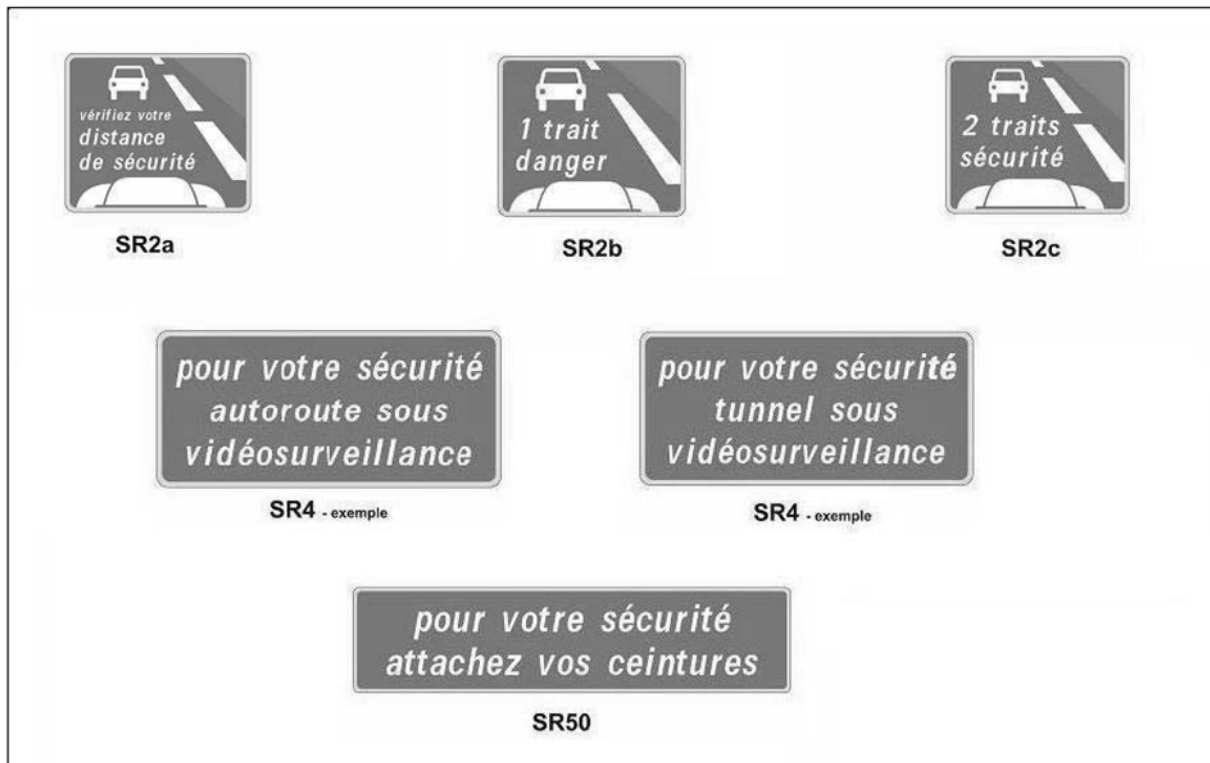
ANNEXE 26

PANNEAUX DE TYPE E60



ANNEXE 27

PANNEAUX DE TYPE SR



ANNEXE 28

CRITÈRES DE CLASSEMENT DES QUARTIERS OU COMMUNES, DES SERVICES ET DES ÉQUIPEMENTS

Type de pôle	Indicateurs de classement	Niveaux nominaux (seuils inférieurs)				
		1'	1	2'	2	≥3'
Quartier ou commune	<i>Population équivalente (Pe)</i>	1 020 × Cp ⁽¹⁾	2 300 × Cp	5 100 × Cp	11 500 × Cp	26 000 × Cp possible pour les centre-villes
	$Pe = \frac{P + 1,25E2 + 3,75E3}{2}$	P = population totale INSEE E2 = nombre d'emplois secondaires INSEE E3 = nombre d'emplois tertiaires INSEE				
Parc de stationnement	<i>Nombre de places</i>	670 × Cp	1 500 × Cp	3 350 × Cp	7 500 × Cp	Exclu
Centre commercial	<i>Surface de vente en m²</i>	9 700 × Cp	22 000 × Cp	49 000 × Cp	109 000 × Cp	Exclu
Zone industrielle, Parc d'activités	<i>Surface en hectares</i>	55 × Cp	120 × Cp	275 × Cp	610 × Cp	Exclu
Aérogare/Aéroport	<i>Milliers de voyageurs / an</i>	100 × Cp	220 × Cp	490 × Cp	1 100 × Cp	Possible
Gare ferroviaire	<i>Milliers de voyageurs / an</i>	100 × Cp	220 × Cp	490 × Cp	1 100 × Cp	Exclu
Centre routier	<i>Nombre de poids lourds / jour</i>	300 × Cp	750 × Cp	1 500 × Cp	3 050 × Cp	Exclu
Université	<i>Nombre d'étudiants</i>	3 300 × Cp	7 300 × Cp	16 400 × Cp	36 500 × Cp	Exclu
Hôpital	<i>Nombre de lits</i>	240 × Cp	550 × Cp	1 200 × Cp	2 750 × Cp	Exclu
Localité touristique	<i>Population équivalente (Pe)</i>	780 × Cp	1 750 × Cp	3 900 × Cp	8 750 × Cp	Exclu
	$Pe = \frac{Ps + Pm}{2}$	Ps = Population sédentaire Pm = population maximale en haute saison (tous lieux d'hébergement compris)				
Pôles recevant des visiteurs (site touristique, parc de loisirs, parcs des expositions, etc.)	<i>On retient le moins favorable entre :</i> α = nombre de visiteurs / an β = nombre de places de stationnement aménagées	44 000 × Cp	97 000 × Cp	220 000 × Cp	490 000 × Cp	Exclu
		240 × Cp	550 × Cp	1 200 × Cp	2 750 × Cp	
⁽¹⁾ Cp : coefficient d'évolution de population égal à la population totale de la France, exprimée en millions d'habitants, concernée par la dernière publication de l'INSEE au moment de l'étude, rapportée à 65,3 (chiffre de la population en France exprimée en millions d'habitants correspondant au recensement de 2007).						

ANNEXE 29

PROCÉDURE D'APPROBATION DES SCHÉMAS DIRECTEURS DE SIGNALISATION DE DIRECTION D'ITINÉRAIRE DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL (ART. 80)

Composition type du dossier à présenter à l'instruction

Une note de présentation générale de la voirie précisant le cadre et l'horizon de l'étude.

La liste des pôles verts et des pôles blancs classés avec justification de leur niveau de classement.

Une présentation du contexte ayant entraîné la modification du schéma directeur étudié, comprenant notamment les éléments relatifs aux consultations réalisées et aux échéanciers de réalisation (voirie existante).

Un plan à échelle appropriée repérant la localisation des échangeurs.

Une carte des pôles classés avec représentation de leur niveau.

Un extrait des cartes de toutes les liaisons vertes existantes et des liaisons vertes dérivées du schéma directeur national de signalisation de direction approuvées et les cartes des liaisons vertes modifiées.

Un extrait des cartes de toutes les liaisons blanches existantes et les cartes des liaisons blanches modifiées.

Pour une voirie existante, les fiches itinéraires initialement approuvées et les fiches révisées tenant compte des modifications apportées.

Pour une voirie nouvelle, les fiches itinéraires de l'axe concerné.

Pour les autres axes concernés, les fiches itinéraires initialement approuvées et les fiches révisées tenant compte des modifications apportées.













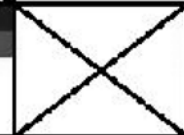


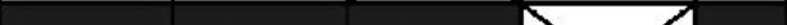



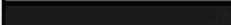




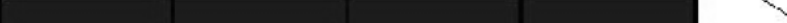
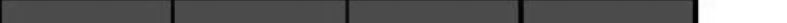


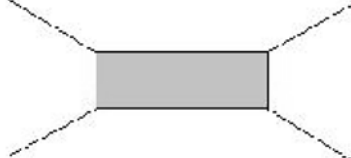
Les fiches carrefours des carrefours de raccordement.

Les justifications de liaison pour toutes les mentions ajoutées ou supprimées.

Les cartes de repérage des itinéraires de rabattement modifiés ou créés.






Les fiches carrefours des itinéraires de rabattement modifiées ou créées.

Modèle de fiche carrefour

E \ S					Total Mentions	Présignalisation
						
						
						
						
Total Mentions						
Confirmation						





Modèles de fiche itinéraire

Modèle de fiche itinéraire sur une autoroute

Schéma directeur de signalisation de direction		Autoroute n°	Document examiné le		Observations
Sens 1 :		Section :	Sens 2 :		
Mentions de filante (bleues)	Mentions de sortie (vertes-blanches)	Échangeur n°	Mentions de filante (bleues)	Mentions de sortie (vertes-blanches)	
		Bifurcation A./A... 			
		 D n°...			
					
		 N n°...			
					

L'application du statut autoroutier a pour conséquence de faire apparaître en bleu les mentions en filante, quelles que soient leurs classes ; elles ne retrouvent leurs couleurs initiales qu'en sortie.

Modèle de fiche itinéraire sur une route nationale à carrefours dénivelés et numérotés

Schéma directeur de signalisation de direction		Route N n°...	Document examiné le		Observations
Sens 1 :		Section	Sens 2 :		
Mentions de filante (vertes-blanches)	Mentions de sortie (vertes-blanches)	Échangeur n°	Mentions de filante (vertes-blanches)	Mentions de sortie (Bleues)	
		Bifurcation			
		N.../A...			
					
		D...			
					
		 N...			
					

L'application du statut autoroutier a pour conséquence de faire apparaître en bleu les mentions de sortie des routes nationales vers une autoroute quelles que soient leurs classes.

ANNEXE 3

(Texte non paru au *Journal officiel*)

INSTRUCTION INTERMINISTÉRIELLE SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE

Neuvième partie

SIGNALISATION DYNAMIQUE

CHAPITRE I^{er}

Généralités

Article 136

Objet de la signalisation dynamique

La signalisation dynamique relative à l'exploitation et à la sécurité routière, décrite dans la présente 9^e partie, est destinée à délivrer des messages amenés à être modifiés fréquemment ou nécessitant d'être activés dans des délais très brefs.

Elle informe les usagers des perturbations affectant ou pouvant affecter leur parcours et les conseille dans les situations difficiles.

Elle poursuit trois objectifs :

- la sécurité : il s'agit d'éviter les sur-accidents ou les accidents sur les dangers évolutifs ;
- l'information : il convient d'annoncer les conditions de circulation et ou de déplacement en cours ou prévues ;
- la gestion du trafic : il est nécessaire d'optimiser le fonctionnement des réseaux (par exemple : harmonisation des vitesses, arrêt et/ou contrôle du trafic, détournement de tout ou partie du trafic).

Ainsi, en situation d'exploitation, elle peut être utilisée pour :

- signaler les dangers, indiquer des prescriptions, donner des indications et directions en fonction des conditions variables de trafic ou d'environnement ;
- informer des mesures évolutives de gestion du trafic et/ou des déplacements ;
- renseigner sur les conditions changeantes de circulation et/ou de déplacement ;
- délivrer des messages de sécurité ciblés sur la détection d'un véhicule en infraction ou en danger.

Hors situation d'exploitation, elle peut être utilisée pour délivrer des messages de sécurité routière ou d'intérêt public.

Article 137

Définitions

Dans les articles ci-après, les sens des termes employés sont les suivants :

« Panneau dynamique » : panneau nécessitant un apport d'énergie autre que manuelle pour en modifier l'affichage (par exemple, un panneau pivotant télécommandé depuis le bord de la route ou un panneau à diodes télécommandé depuis un centre d'exploitation).

« Panneau à message variable » (PMV) : panneau de signalisation routière pouvant prendre au moins deux états différents, actif ou non, et conçu pour afficher un ou plusieurs messages en fonction des besoins.

« Panneau inerte » : panneau à message variable ne nécessitant qu'une intervention manuelle pour en modifier l'affichage (par exemple, un panneau à volet qu'il faut venir ouvrir et refermer sur place et manuellement).

« Panneau multi-usages » : panneau à message variable implanté pour informer des divers événements pouvant se produire en aval (par exemple, un panneau annonçant un jour un bouchon à 10 km, le lendemain un accident et, la semaine suivante, conseillant une sortie). Il comporte un pictogramme.

« Panneau dédié » : panneau dynamique implanté pour informer sur un problème particulier donné (par exemple : panneau destiné à annoncer une queue de bouchon récurrente, panneau implanté en tête de tunnel et réservé à l'annonce de la raison de sa fermeture, etc.) ou pour donner une indication ou une alerte personnalisée.

« Neutre » : état du panneau lorsque aucun message n'est délivré. Il se traduit par :

- soit une face avant de couleur sombre pour les panneaux à messages variables lumineux à décor discontinu ou de couleur neutre pour les autres ;
- soit une orientation de la face avant de telle façon qu'elle ne soit pas visible par les usagers en circulation.

« Message de veille » : message éventuellement activé en l'absence d'événement particulier et de message de sécurité routière de portée générale, pour renseigner sur l'état de fonctionnement du panneau.

« Décor » : lorsque son support est un panneau à message variable, un décor est un ensemble d'éléments (listels, symboles ou caractères) représentant un signal ; il est défini par les attributs particuliers suivants :

- décor continu : décor dont les éléments constitutifs (listels, symboles ou caractères) sont des surfaces homogènes ;
- décor discontinu : décor dont les éléments constitutifs (listels, symboles ou caractères) sont eux-mêmes composés d'un assemblage d'éléments disjoints (affichage par diodes par exemple) ;
- décor inversé : décor discontinu représentant en clair (blanc-jaune) sur fond sombre les éléments (listels, symboles ou caractères) qui apparaissent normalement en noir sur fond clair (blanc-jaune) en décor continu ;
- décor normal : décor continu représentant les éléments constitutifs (listels, symboles ou caractères), dont certains peuvent être rétro réfléchissants sur un fond lui-même rétro réfléchissant de couleur unie, d'un panneau de la signalisation permanente ;
- décor fixe : décor activé en permanence et sans interruption pendant toute la durée d'affichage d'un message ;
- décor clignotant : décor animé et activé en alternance avec le neutre pendant toute la durée d'affichage d'un message ;
- décors alternants : décors animés et activés successivement et entrecoupés par le neutre pendant toute la durée d'affichage d'un message trop long pour pouvoir être affiché en décor fixe sur le panneau à message variable considéré ;
- décor défilant : décor animé se déplaçant horizontalement de manière continue.

« Affichage » : ensemble des décors activés simultanément. L'affichage peut être également l'action d'activer un ou plusieurs décors.

« Message » : le message correspond à la signification de l'affichage (ou d'un ensemble d'affichages successifs) sur un même panneau ; il traduit l'information que l'exploitant veut communiquer à l'utilisateur. L'affichage se rapporte au panneau, le message concerne l'utilisateur.

« Message variable » : message adapté dans le temps aux conditions évolutives de circulation, de sécurité ou d'environnement. Par opposition, un message constant est un message qui donne toujours la même information (par exemple, un panneau clignotant en permanence délivre un message constant et n'est pas un panneau à message variable).

« Unité d'information » : mot (par exemple : « BOUCHON », « ACCIDENT », « BROUILLARD ») ou groupe de mots (par exemple : « CHAUSSEE GLISSANTE », « SORTIE 12 OBLIGATOIRE », « SALAGE EN COURS ») exprimant une notion élémentaire. Le signal affiché dans la partie pictogramme du PMV ou le panneau constitue également une unité d'information.

« Séquence de signalisation » : succession d'affichages constituant un message ou un ensemble de messages cohérents pour les usagers amenés à les lire. Les signaux affichés sur les portiques successifs d'un système d'affectation de voies est un exemple ; par contre, l'ensemble des messages délivrant la même information en plusieurs langues ne constitue pas une séquence.

Article 138

Principes fondamentaux

Les principes généraux de la signalisation routière précisés à l'article 4 de la 1^{re} partie s'appliquent pleinement à la signalisation dynamique.

A. – PRINCIPES DE CONCENTRATION ET DE LISIBILITÉ

La signalisation dynamique ne doit délivrer que des messages simples et courts, faciles à lire, à comprendre et à mémoriser par les conducteurs compte tenu de l'attention consacrée à la conduite du véhicule.

B. – PRINCIPE DE VALORISATION

En situation d'exploitation, la signalisation dynamique ne doit délivrer que les messages réellement utiles et essentiels à la conduite ou au déplacement, relatifs aux circonstances présentes ou à venir sur le réseau.

Il importe aussi de conserver la crédibilité des informations délivrées, notamment en contrôlant en toutes circonstances l'intégrité des affichages.

C. – PRINCIPE D'ADAPTATION

Les informations délivrées par la signalisation dynamique doivent être adaptées à tout instant aux circonstances qui les imposent.

La gestion des affichages nécessite donc d'une part, une détection fiable des événements et un suivi précis de ceux-ci ou de leur contexte grâce à une remontée d'information régulière et, d'autre part, l'application de procédures rigoureuses d'élaboration, de validation et de suivi des informations délivrées.

D. – PRINCIPE DE COHÉRENCE

Les messages donnés par la signalisation dynamique ne doivent induire ni ambiguïté ni contradiction par rapport à ceux délivrés par la signalisation permanente ou temporaire, verticale ou horizontale éventuelle.

Le cas échéant, il est nécessaire de veiller aussi à la cohérence entre les messages délivrés par la signalisation dynamique et ceux donnés par les autres moyens d'information dont disposent les usagers lors de leur déplacement (station de radio d'information trafic par exemple).

Article 139

Contraintes d'utilisation

La mise en œuvre de tous les panneaux à messages variables qu'ils soient inertes et manœuvrés depuis le bord de la route, ou dynamiques et télécommandés localement ou depuis un poste central, exige, au préalable, une organisation matérielle ou/et humaine permettant de détecter ou d'avoir rapidement connaissance des événements et de leur évolution.

Les dispositifs de signalisation dynamique doivent être maintenus en parfait état de fonctionnement. Leur position, leur état (activation ou panne éventuelle) et les messages diffusés doivent être connus en temps réel par l'exploitant.

CHAPITRE II

Les panneaux à messages variables

Article 141

Composition des panneaux à messages variables

Les panneaux à messages variables peuvent se composer de plusieurs parties :

- une partie pictogramme destinée à afficher des signaux ;
- une partie texte destinée à donner une information littérale (signal-texte XC50) ;
- une partie panonceau, située en dessous de la partie pictogramme ou éventuellement sous le signal-texte XC50, destinée à afficher une distance, une étendue, etc.

L'ensemble signal et/ou panonceau et/ou information littérale doit pouvoir s'interpréter comme un seul message. La silhouette de l'ensemble et les technologies utilisées doivent favoriser cette perception.

A. – LA PARTIE PICTOGRAMME

La partie pictogramme ne peut afficher que les signaux définis par l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié relatif à la signalisation des routes et autoroutes.

Lorsqu'elle est activée, elle délivre toujours l'information principale ; le signal représenté devant alors être lu en premier, la partie pictogramme doit être située :

- à gauche du texte lorsque le panneau est implanté au-dessus de la chaussée ;
- au-dessus du texte lorsque le panneau est implanté sur l'accotement ou sur le terre-plein central (voir illustration en annexe 2).

Dans la mesure du possible, on privilégie l'utilisation du pictogramme pour une bonne compréhension de tous les usagers, y compris non francophones. Le signal affiché doit être le plus pertinent.

B. – LE SIGNAL-TEXTE XC50



Le signal-texte XC50 est utilisé pour préciser ou compléter une information délivrée par un pictogramme ou pour délivrer une information lorsqu'on ne dispose pas du ou des pictogrammes adéquats.

Hormis les cas mentionnés au chapitre VI, les messages littéraux composant le signal-texte XC50 ne peuvent être en rapport qu'avec les situations d'exploitation, notamment :

- un événement perturbant en cours (accident, bouchon, chaussée glissante, phénomène météo, etc.) ;
- un événement perturbant prévu (engorgements dus à une manifestation sportive ou culturelle, restrictions de circulation dans le cadre des mesures antipollution ou de sécurité, etc.) ;
- la gestion à court terme des déplacements (temps de parcours, disponibilité des parkings, messages incitant l'utilisation d'un mode de transport alternatif, etc.) ;
- l'absence de tout événement perturbant (« TRAFIC FLUIDE », « TRAFIC NORMAL » ou « CIRCULATION NORMALE »), dans les zones où les perturbations sont fréquentes.

Les messages littéraux composant le signal-texte XC50 ne peuvent comporter que des caractères L. 11 ou L. 12 figurant à l'annexe 1 de la 1^{re} partie.

Certains de ces caractères ont une signification particulière lorsqu'ils sont utilisés dans un message :

Signe	Signification	Utilisation	Exemple d'affichage
=	égal, sur	Pour indiquer l'étendue d'une perturbation. (exemple, un bouchon sur 3 km) :	BOUCHON = 3 KM
=>	en direction de	Pour indiquer le sens de circulation perturbé. (exemple, en direction de Lyon) :	=> LYON
→	jusqu'à	Pour indiquer le tronçon concerné par l'information. (exemple, de A1 jusqu'à A86) :	A1 → A86
↘ ↗	en baisse en hausse	Pour indiquer la tendance d'évolution d'un temps de parcours ou d'un temps de traversée d'un bouchon. (exemple, le temps de parcours de l'A104 à l'A4 est de 21 min ; il a tendance à augmenter) :	A104 → A4 : 21 MIN ↗
	Sortie	Lors de l'affichage des temps de parcours, pour indiquer une sortie suivie de son nom en rapport avec la signalisation directionnelle fixe (exemple, Sortie PESSAC à 12 min) :	 PESSAC : 12 MIN

Par dérogation à l'article 11 de la partie 1^{re}, le symbole d'unité des minutes « MIN » peut être abrégé en « MN » lorsqu'il est nécessaire de réduire le nombre de caractères du message affiché sur le signal-texte XC50.

C. – LES PANONCEAUX

Les panonceaux complètent un pictogramme ou une information littérale sur signal-texte XC50. Lorsqu'ils complètent un pictogramme, ils répondent aux mêmes conditions d'emploi que les panonceaux utilisés avec les panneaux correspondants de la signalisation permanente.

Les panonceaux utilisables en décor lumineux inversé sous un pictogramme sont le XM1, XM2, XM3a, XM3d, XM4a, XM4b, XM4c, XM4d1, XM4f, XM4g, XM4p, XM4r, XM4w, XM4x, et XM9z (cf. annexe 1).

Sous un signal-texte XC50, seuls les panonceaux de type XM3 sont utilisables.

L'utilisation des panonceaux de type XM3 est interdite dans les configurations où le panneau à message variable multi-usage est implanté seul au-dessus de plusieurs voies.

Les panonceaux doivent être de gamme et de technologie identiques. Pour des raisons de lisibilité, lorsqu'on associe plusieurs panonceaux, leur nombre doit rester inférieur à 4 et ils doivent avoir une hauteur de caractères similaire. Dans ce cas, le panonceau XM9z indiquant « RAPPEL » peut être omis lorsqu'il est en présence d'un autre panonceau texte XM9z.

Article 142

Affichages autorisés

Un panneau à message variable ne peut afficher qu'un signal ou une association de signaux définis dans l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié et respectant les règles d'emploi précisées dans la présente instruction.

Aucune mention à caractère publicitaire ou commerciale n'y est autorisée, hormis l'exception prévue à l'article 10-2, paragraphe E, de l'arrêté précité, concernant les panneaux XCE15g et XCE15h.

Article 143

Renforcement et animation du décor

Le renforcement de la perception, déjà très forte, d'un panneau à message variable doit rester exceptionnel. Il se limite strictement aux cas particuliers suivants :

- signalisation de toute première urgence en attendant la mise en place du balisage adapté ;
- événement faisant courir un risque grave de par sa proximité, son importance ou son environnement ;
- situation très inhabituelle qu'il y a lieu de différencier d'une situation dégradée de façon récurrente.

Les modes de renforcement et les signaux dont la perception est susceptible d'être renforcée sont définis à l'article 13-1 de la 1^{re} partie.

Lorsqu'un message est composé d'un signal-texte XC50 et d'un autre signal, le renforcement de ce message n'est possible que dans le cas de certains messages de danger et de messages d'information affichant un signal diagrammatique X1 ou X2 : les deux signaux, et les panneaux qui peuvent les compléter, clignotent alors en phase.

Le renforcement par clignotement d'un message affiché en mode alterné est interdit.

Toute animation du décor autre que le clignotement ou l'affichage alterné est interdite. Toutefois, cette disposition ne concerne pas le signal KR44 décrit dans la 8^e partie de la présente instruction, lequel comporte un mode défilant.

Article 144

Affichage alterné

L'affichage alterné n'est pas un mode normal d'affichage. Il augmente le temps de lecture des messages.

Toutefois, on peut y faire appel en général :

- lorsque la taille d'un message littéral, relatif à un événement, dépasse le format du panneau ;
- lorsqu'en amont d'un divergent, on est obligé d'afficher deux messages indépendants sur le même panneau.

Le recours à l'affichage alterné reste exceptionnel. Il respecte alors les règles ci-après :

a) Signal-texte XC50 seul

Pour un message, l'affichage alterné est limité à l'affichage de deux demi-messages ; l'affichage alterné d'un message en trois parties ou plus est interdit.

Chaque demi-message, étant susceptible d'être lu en premier, doit constituer un tout lisible indépendamment de l'autre.

Pour deux messages indépendants, les conditions à respecter sont les suivantes :

- les messages doivent être relatifs à deux événements différents et indépendants ;
- le nombre total d'unités d'information pour l'ensemble des deux messages ne doit pas être supérieur à 4 en règle générale ;
- chacune des deux phases de l'affichage alterné est constituée de l'un des deux messages dans son intégralité ;
- les messages ne doivent pas pouvoir laisser supposer que l'un des événements est la conséquence de l'autre.

b) Signal-texte XC50 avec un autre signal

Lorsqu'un message est constitué d'un signal-texte XC50 et d'un autre signal, seul le signal XC50 est en décors alternants ; l'autre signal reste en décor fixe.

Lorsque deux messages (respectant les règles énumérées aux derniers paragraphes du A) sont constitués de deux signaux-texte XC50 et d'un ou de deux autres signaux, chacun des deux messages constitue une des phases de l'affichage.

c) Autres signaux

Les affichages alternés de signaux autres que le XC50 ou le KXC50 sont strictement limités aux cas mentionnés aux articles 173, 177, 178 (C) et 190 de la présente partie.

L'affichage alterné de deux signaux de prescription est interdit

Article 145

Décors

En signalisation dynamique, l'affichage des signaux peut être effectué selon deux types de décors :
– le décor normal : c'est la représentation à l'identique (formes, couleurs et dimensions des inscriptions) des signaux de la signalisation permanente.

Le décor normal est le mode d'affichage des panneaux prismatiques, à caisson lumineux, ou encore à tapis de diodes électroluminescentes multicolores.

Il peut également être utilisé sur panneaux à messages variables pour afficher :

- des signaux de danger de type A, dans les conditions précisées à la 2^e partie de la présente instruction ;
- des signaux de prescription, en rappel de la signalisation permanente (cf. art. 190) ;
- des panneaux de la signalisation de repérage dans le cadre de mesures de régulation de trafic (cf. art. 152, B).
- le décor lumineux inversé : c'est la représentation en couleur jaune-blanc sur fond noir de pictogrammes ou inscriptions apparaissant généralement en couleur noire sur fond blanc ou bleu dans la signalisation permanente ou sur fond jaune dans la signalisation temporaire.

C'est l'unique mode d'affichage des signaux dynamiques de type X, définis à l'article 10-2 de l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié, qui ne peuvent être utilisés que sur panneaux à messages variables.

Article 146

Coordination des décors

Lorsqu'un panneau à message variable affiche, en même temps, plusieurs signaux, ces signaux sont tous représentés de la même manière, soit en décor normal, soit en décor inversé.

Lorsque deux signaux, autres que le signal-texte XC50, sont affichés en décors alternants, ils sont représentés tous les deux de la même façon : soit en décor normal, soit en décor inversé.

Les panneaux associés à des signaux représentés en décor lumineux inversé, signal-texte XC50 compris, sont représentés de la même façon.

Article 147

Composition des messages sur panneau à message variable

Pour être lu et mémorisé, le volume d'un message affiché sur un panneau à message variable ne doit pas excéder 3 unités d'information (très exceptionnellement 4) ce qui conduit, dans les conditions habituelles, à ne pas dépasser 7 mots en section courante sur les itinéraires interurbains sur lesquels le temps de visualisation est généralement plus court en raison des vitesses pratiquées.

Toutefois, sur les réseaux urbains et périurbains, les messages répétitifs et basés sur des affichages standardisés peuvent autoriser une exception à cette règle.

Sauf exceptions précisées ci-après, un message se compose des éléments suivants :

a) Une information « cible ».

La cible peut être ;

- un axe et/ou une direction (ex. : A1 vers Lille) ;
- une catégorie d'usagers (ex. : PL).

Elle est omise lorsque le message concerne l'ensemble des usagers.

b) Une information principale.

L'information principale est celle qui serait affichée si on ne disposait pas de la place suffisante pour afficher tout le message. Il s'agit généralement :

- de l'événement « conséquence » final lorsque les événements découlent les uns des autres, par exemple le bouchon provoqué par un accident et non l'accident, la sortie obligatoire et non l'autoroute fermée ;
- de l'événement le plus proche, le plus important ou le plus pertinent quand les événements sont multiples et indépendants.

c) Une information complémentaire sur l'événement (localisation, étendue, cause, etc.). Elle n'est pas obligatoire.

Article 148

Types de messages

Selon leur fonction, les messages sont divisés en trois grands groupes :

- les messages de prescription ;
- les messages de danger immédiat ;
- les messages d'information.

A chacun de ces types correspond un format de message particulier.

A. – LES MESSAGES DE PRESCRIPTION

Les messages de prescription ont pour objet de faire connaître à l'utilisateur les interdictions ou obligations particulières imposées par les conditions variables de trafic ou d'environnement : limitations de vitesse, interdictions de doubler, mises à sens unique, interdictions à tout trafic par exemple.

Ils se composent d'un signal de type B ou XB, éventuellement complété d'un signal de type M1, XM1, M2, XM2, M3, XM3, M4, XM4, M9z ou XM9z (cf. annexe 1).

Ils ne sont jamais renforcés.

B. – LES MESSAGES DE DANGER IMMÉDIAT

Les messages de danger immédiat ont pour objet de prévenir les usagers à l'approche d'un danger et de les inciter à adopter un comportement adapté.

Ils se composent :

- dans la partie pictogramme, d'un signal de type A, XA, AK, XAK ou X1 ; ce signal n'est jamais complété d'un panneau ;
- et/ou dans la partie littérale, des éléments d'information suivants :
 - le cas échéant, l'information cible ;
 - éventuellement, la nature du danger ou de la perturbation ;
 - un conseil adapté.

Aucune indication de distance ou d'étendue ne figure dans le message.

Dans certains cas, les messages de danger peuvent être renforcés (cf. art. 173-1, 174 et 176).

C. – LES MESSAGES D'INFORMATION

Les messages d'information ont pour objet d'informer les usagers des événements ou des conditions de circulation pouvant avoir une incidence sur leur déplacement. On distingue :

1. Les messages événementiels (pré-alertes de dangers, fermetures, etc.).

Ils se composent :

- dans la partie pictogramme, d'un signal de type A, XA, AK, XAK, X1 ou X2 éventuellement complété d'un panneau ;
- et/ou dans la partie littérale, des éléments d'information suivants :
 - le cas échéant, l'information cible ;
 - éventuellement, la nature de l'événement ;

une information complémentaire (localisation, étendue, cause, conséquence, conseil, etc.).

Ils peuvent être renforcés lorsqu'ils annoncent une fermeture ou une coupure de chaussée.

2. Les messages sur le temps de parcours.

Ils annoncent aux usagers le temps, estimé en fonction de l'état du réseau, qu'il leur faudra pour atteindre un point donné.

Ils se composent d'une ou deux mentions de direction (exceptionnellement trois) suivies des temps nécessaires pour les atteindre.

Ils ne sont jamais renforcés.

3. Les messages prévisionnels.

Ils conseillent ou signalent à l'avance des changements d'itinéraire ou de mode de transport ou des interdictions de circuler, en raison de perturbations prévues, exceptionnelles et limitées dans le temps.

Ils ne comportent jamais de pictogramme.

La partie littérale est composée de la façon suivante :

- le cas échéant, l'information cible ;

- la date et/ou l'heure concernée ;
- le conseil ou l'interdiction.

Les messages prévisionnels ne sont jamais renforcés.

D. – CARACTÉRISTIQUES COMMUNES

Pour tous ces types de messages, le vocabulaire employé doit être compris par l'utilisateur ; c'est pourquoi on évitera :

- d'utiliser certains mots qui sont redondants avec le signal affiché (« ATTENTION » ou « DANGER » avec un signal de type A par exemple) ».
- d'employer un vocabulaire trop technique (par ex. salage « PREVENTIF » ou « CURATIF », et même « CONGÈRE », « BAU », etc.) ;
- de mettre deux indications numériques, en particulier kilométriques, dans le même message.

Article 149

Messages en plusieurs langues

Si cela est jugé utile, un message peut être traduit en langue étrangère lorsque l'information principale ne peut être délivrée à l'aide de pictogrammes. Cette situation intervient généralement dans un département frontalier.

L'affichage du message en plusieurs langues se fait de façon séparée. Toutefois, dans les situations où il n'est pas possible de le faire de façon séparée, il est admis d'alterner sur un même panneau le même message exprimé en deux langues différentes.

Article 150

Distance d'implantation

Les distances d'implantation des signaux affichés sur les panneaux à messages variables sont les mêmes que celles des signaux affichés sur les panneaux à décor constant.

Font exception les signaux (A, AK, XAK, X1, X2, etc.) qui sont utilisés pour délivrer des messages de danger immédiat ou des messages événementiels (cf. art. 148) :

- messages de danger immédiat : ils sont délivrés à proximité du danger signalé ; la distance d'implantation ne doit pas excéder si possible 500 m sur les routes bi-directionnelles et 2 km sur les routes à chaussées séparées ;
- messages événementiels : le signal de danger accompagne le signal-texte XC50 sur un panneau à message variable multi-usage ; la distance d'implantation peut, dans ce cas, être largement supérieure et atteindre plusieurs kilomètres, voire quelques dizaines de kilomètres. Les signaux KD8 ou XKD8, KD9 ou XKD9 et KD10 ou XKD10 peuvent être utilisés dans les mêmes conditions.

Font également exception :

- le signal XCE15a, employé sur un panneau à message variable multi-usage pour annoncer la rupture de stock d'un carburant ou la fermeture d'une station-service et proposer une solution de remplacement pour l'approvisionnement des usagers ; la distance d'implantation peut être différente de celles prévues à l'article 78-12 de la 5^e partie de façon à délivrer une information pertinente aux usagers ;
- le signal XB14 utilisé dans le cadre des mesures de régulation dynamique de vitesse (cf. art. 178).

Article 151

Séquencement de la signalisation

Lorsqu'un message est complexe, on peut envisager de le répartir sur différents signaux successifs dont certains sont variables.

Le séquencement doit répondre aux principes énoncés aux articles 138, 139 et 150 ci-avant. Il en découle notamment que :

- la cohérence entre les messages donnés par les différents signaux doit être assurée à tout instant, de telle façon qu'il n'y ait ni contradiction, ni ambiguïté, ni information tronquée ;
- l'ensemble et chaque signal ne délivrent que l'information réellement utile et essentielle pour les conducteurs, sans accumulation superflue de signaux ;
- l'information délivrée par chaque signal ou groupe de signaux soit simple, concise et facile à assimiler (en particulier, on n'associera pas dans un même profil en travers des signaux délivrant plus de deux messages élémentaires différents) ;

- l'ensemble soit structuré de façon à ce que chaque élément apporte une information complémentaire par rapport au précédent, dans l'ordre logique d'assimilation du message, de compréhension par les conducteurs et d'appréhension de la situation (par exemple : existence d'une difficulté, conseil, guidage) ;
- les signaux ou groupes de signaux soient perçus par tous les conducteurs concernés :
 - d'une part, progressivement, de façon à permettre une assimilation graduelle du message global ou de la situation (notamment la distance entre signaux ou groupes de signaux successifs doit être suffisante pour permettre une lecture pas à pas) ;
 - et, d'autre part, continûment, c'est-à-dire sans éléments pouvant interrompre ou perturber la lecture du message, tels que carrefours ou signalisation délivrant un message autre ;
- les différents signaux soient, lorsque c'est possible, cohérents dans leur aspect (dimensions, technologie, etc.).

Article 152

Dispositions particulières à certains signaux

A. – SIGNAUX DE PRESCRIPTION

Lorsque les signaux dynamiques comportent des indications prescriptives, celles-ci ou leur principe doivent être fixées préalablement, sauf en cas de force majeure, par un arrêté de l'autorité investie du pouvoir de police sur la route concernée.

L'état des affichages en cours de tous les panneaux dynamiques doit être connu en temps réel au centre de gestion du trafic à partir duquel ils sont activés.

Sur les autoroutes et routes à chaussées séparées par un terre-plein central comportant au moins deux voies par sens de circulation, les signaux de prescription affichés à la droite de la route peuvent être répétés de l'autre côté de la chaussée ou sur un portique au-dessus des voies lorsque les conditions sont telles qu'ils risquent de ne pas être aperçus à temps par les conducteurs auxquels ils s'adressent. Ce renforcement de la signalisation peut être demandé par l'autorité investie du pouvoir de police qui prend la mesure de prescription à signaler.

Signaux B0 et B1

L'interdiction dynamique de circulation dans les 2 sens ou le sens interdit ne peuvent être signifiés que par les signaux B0 et B1 (décor normal).

Signal XB14

Les signaux B14 et XB14 ne peuvent être utilisés en signalisation dynamique que dans le cadre des mesures de gestion de trafic précisées au chapitre IV ci-après et des dispositifs d'alerte mentionnés à l'article 190, ou des messages d'alerte pollution prévus à l'article 198-A.

Pour les mesures de gestion de trafic, le signal XB14 doit être utilisé.

Pour les dispositifs d'alerte mentionnés à l'article 190, le signal B14 ou XB14 peut être utilisé.

Pour les messages d'intérêt public relatif à l'alerte pollution (*cf.* art. 198, A), le signal B14 ou XB14 peut être utilisé.

B. – SIGNAUX DE DIRECTION

1. Affichage

En signalisation directionnelle, la couleur du fond des panneaux joue un rôle essentiel ; en signalisation directionnelle variable dans le cadre des mesures de régulation du trafic, l'affichage doit être conforme aux dispositions de l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié et de la présente instruction (1^{re} et 5^e parties) concernant les couleurs, dimensions et caractères.

En signalisation directionnelle variable, un message est toujours délivré et le neutre n'existe pas

2. Implantation

Les règles générales de cohérence de la séquence de signalisation directionnelle doivent être respectées. La séquence de signalisation doit être conforme à la 5^e partie.

C. – SIGNAUX DE DANGER

En signalisation dynamique, les signaux de danger de type A (décor normal) peuvent être utilisés dans le cadre d'un renforcement (*cf.* art. 13-1 de la 1^{re} partie).

Les signaux dynamiques de danger de type XA (décor inversé) sont utilisés pour signaler des dangers avérés.

L'utilisation des signaux ci-après répond à un domaine d'emploi particulier :

Signal XA24

En signalisation dynamique, il ne peut être affiché qu'en cas de vent violent ayant une implication forte sur la conduite.

Son affichage en tunnel, en amont immédiat de la sortie, est recommandé lorsque la balise J7, accompagnant normalement le signal permanent, n'est pas visible de l'intérieur de l'ouvrage.

Signal XA13a et XA13b

En signalisation dynamique, ces signaux ne sont affichés qu'en cas de détection de présence d'enfants traversant une chaussée et de piétons s'engageant sur un passage pour piétons ou s'apprêtant à le faire.

Signaux XA14

Pour signaler un danger avéré autre que ceux pour lesquels il existe un symbole spécifique, on utilise le signal XA14. Sur les panneaux à messages variables, il doit être associé à une information littérale (signal-texte XC50 ou panneau XM9z) précisant la nature du danger.

Signal XA15b

En signalisation dynamique, le signal XA15b n'est affiché qu'en cas de détection avérée d'animal sur la chaussée pouvant constituer un obstacle mettant en danger les automobilistes.

Signal XA25

Ce signal ne peut être affiché que lorsque le phénomène neigeux n'est pas encore clairement visible : début de chute de neige, neige fondue ou pluie verglaçante. Il peut également être utilisé pour annoncer des chutes de neige en cours assez proches, à moins d'une dizaine de kilomètres environ, sur un autre itinéraire.

Signal XA26

Ce signal ne peut être affiché que lorsqu'il est constaté la présence proche, à moins de deux kilomètres environ, d'un ou de plusieurs piétons sur les voies ou sur la bande d'arrêt d'urgence.

D. – SIGNAUX TEMPORAIRES

Signal XA4

La signalisation dynamique d'une adhérence précaire (due au verglas, à la pluie verglaçante, etc.), s'effectue à l'aide d'un panneau XA4 éventuellement complété par un panneau XM9z portant l'inscription « VERGLAS ». Il est quelquefois possible de compléter ce panneau par un panneau d'étendue XM2.

Signal XAK32

Ce signal ne peut être affiché que lorsqu'il existe une présence relativement proche de nappes de brouillard ou de fumées réduisant la visibilité des usagers.

Signal KXC50

Le signal KXC50 est employé pour la signalisation temporaire dans les mêmes conditions d'usage (mode d'affichage, composition des messages, etc.) que le signal-texte XC50.

E. – SIGNAUX D'INDICATION DE SERVICES

Signal XCE15a

Pour annoncer la rupture de stock d'un carburant ou la fermeture d'une station-service, on doit utiliser le signal XCE15a. Ce signal est associé à un message littéral (signal-texte XC50) pour proposer une solution de remplacement pour l'approvisionnement des usagers.

Signal XCE22

Pour inviter l'utilisateur à écouter une station de radiodiffusion dont la fréquence est affichée, on doit utiliser le signal XCE22. Ce signal est associé à une information littérale (signal-texte XC50).

CHAPITRE III

Les autres dispositifs dynamiques

Article 160

Les signaux d'affectation de voies R. 21

Les signaux d'affectation de voies R. 21 servent :

- soit à optimiser l'utilisation des voies d'une chaussée à double sens de circulation lorsque le trafic subit de fortes variations alternantes ;
 - soit à condamner occasionnellement certaines voies pour des raisons de sécurité, d'exploitation ou de contrôle individuel, en particulier sur les voies de péage.
- Ils sont notamment utilisés lors des mesures d'affectation variable des voies décrites à l'article 175.

A. – ASPECT ET DIMENSIONS DES SIGNAUX

Les signaux d'affectation de voies R. 21 (cf. annexe 3) comprennent les feux suivants :

- R21a : symbole lumineux rouge en forme de croix de Saint-André, inscrit centré dans un carré sombre.
- R21b : symbole lumineux vert en forme de flèche verticale pointe en bas, inscrit centré dans un carré sombre.
- R21c : symbole lumineux jaune clignotant en forme de flèche oblique à 45° orientée vers le bas à droite (R21cd) ou à gauche (R21cg), inscrit centré dans un carré sombre.

Les dimensions sont les suivantes :

GAMME	CÔTÉ DU CARRÉ	HAUTEUR ET LARGEUR du symbole
Normale	550 mm	300 mm
Grande	750 mm	450 mm

La grande gamme doit être utilisée sur routes à chaussées séparées (vitesse maximale autorisée : 110 ou 130 km/h) ; sur les autres routes, les deux gammes peuvent l'être.

Dans les tunnels, où l'environnement lumineux est homogène et constant, la dimension du carré peut être réduite jusqu'à celle du symbole.

Tous les signaux situés dans un même profil en travers constituent une « rampe » ; ils doivent être de même taille et les technologies utilisées en favoriser la perception en tant que message global et homogène.

B. – IMPLANTATION

Les rampes sont fixées sur portiques, sur passages supérieurs ou, dans le cas des tunnels, sur poutres ou directement dans la voûte.

Un système de signaux d'affectation de voies se compose de plusieurs rampes successives comportant, par sens de circulation, au-dessus de chacune des voies et dans l'axe de celles-ci, un caisson permettant d'afficher l'ensemble des signaux R21a, R21b, R21cd et R21cg. L'ensemble des signaux affichables peut toutefois s'adapter au mode d'exploitation adopté et ne pas comporter un signal qui ne serait jamais utilisé.

En règle général, un espacement de 200 à 400 m environ entre rampes ou portiques est à respecter, de façon à assurer une continuité dans la lisibilité des signaux.

Pour les tunnels de plus de 800 m de longueur qui font l'objet d'une surveillance humaine, permanente ou non, et possèdent plus d'une voie par sens, la signalisation doit comporter des signaux d'affectation de voies en amont de l'ouvrage (au moins deux rampes), puis à la tête, et ensuite à l'intérieur du tunnel avec une interdistance de l'ordre de 200 m en tunnel urbain et 400 m en tunnel non urbain, interdistance susceptible d'être réduite de façon à assurer la continuité de la lisibilité de la signalisation.

Les signaux sont fixés à une hauteur minimale correspondant au gabarit de la route auquel s'ajoute une revanche de 0,10 m pour l'entretien de la chaussée et une revanche de 0,50 m pour la protection de la signalisation. Toutefois, ceci ne s'applique pas en tunnel.

Les signalisations horizontales et verticales doivent être compatibles avec les différents modes d'exploitation envisagés et notamment le marquage lorsque plusieurs voies sont affectées dans le même sens.

Article 161

La barrière dynamique XK3

La barrière dynamique XK3 matérialise le point d'effet d'une interdiction signalée par un signal B0 ou B1 ou par un feu R23 ou R24 notamment dans les cas suivants :

- sections du réseau susceptibles d'être fermées pour des raisons d'exploitation (zones SEVESO, ouvrages d'art, etc.) comme décrit à l'article 176 ;
- péage ;
- emplacements du domaine public à accès contrôlés tels que les parkings, etc. (dans ce cas particulier, le signal XK3 peut éventuellement être utilisé seul) ;
- passages à niveau munis d'une signalisation automatique Sal2 ou Sal4 (cf. art. 34-1 de la 2^e partie).

A. – ASPECT ET DIMENSIONS DU SIGNAL

Le signal XK3 est constitué d'une lisse ou de deux demi-lisses, barrant la chaussée, portant sur leur face avant une série de rectangles alternativement rouges et blancs rétro réfléchissants de classe II, de hauteur comprise entre 100 et 250 mm environ et de largeur 300 mm. En position active, la barrière est horizontale et perpendiculaire à l'axe de la chaussée. En position neutre, elle est horizontale, parallèle à la chaussée ou verticale, ou encore escamotée.

La barrière est constituée d'une lisse placée à une hauteur comprise entre 1,20 et 1,40 m mesurée en tout point de sa longueur au-dessus de la chaussée.

Le signal XK3 peut comporter un signal B0 ou B1, disposé au milieu de la lisse ou de chaque demi-lisse, ainsi qu'un renforcement constitué par des feux de type KR1 ou KR2, de diamètre 150 à 200 mm, placés sur le dessus de la lisse dans l'axe des voies.

La description du signal XK3, représenté seul ou équipé d'une signalisation complémentaire, est illustrée à l'annexe 4.

B. – IMPLANTATION

Le fût supportant la barrière est placé en dehors de la chaussée et isolé.

Le signal XK3 est implanté au même niveau ou à l'aval immédiat du signal B0, B1, R. 23 ou R. 24 auquel il est associé.

C. – UTILISATION

Le signal XK3 est activé en cohérence avec les signaux B0, B1, R. 23 ou R. 24 auxquels il est associé.

D. – SÉCURITÉ

Les barrières ne doivent comporter aucun élément susceptible de devenir dangereux en cas de heurt. Leur système de fixation ne doit pas altérer le bon fonctionnement du dispositif de retenue.

Un dispositif de commande doit être présent afin d'interdire l'activation du signal XK3 lorsque le signal B0, B1, R. 23 ou R. 24 auquel il est associé, n'est pas actif. Cette sécurité doit pouvoir être désactivée ponctuellement et en connaissance de cause par l'exploitant pour permettre la manœuvre de la barrière en situation d'urgence absolue si les signaux associés sont en panne.

L'ensemble des dispositifs doit être conçu pour permettre une vérification de fonctionnement sans gêne pour les usagers.

Article 162

La glissière mobile d'affectation XK4

Le dispositif glissière mobile d'affectation (GMA), dénommé signal XK4, peut être utilisé pour matérialiser la neutralisation d'une voie latérale, dûment signalée par des signaux d'affectation de voies R. 21 (cf. art. 160) et/ou par des panneaux à messages variables.

Ce dispositif est manœuvré à distance dans le cadre d'un système dynamique de neutralisation ou d'affectation de voie.

Il présente également une fonction de retenue des véhicules.

A. – ASPECT ET DIMENSIONS DU SIGNAL

Le signal XK4 est constitué d'une section mobile de dispositif de retenue alternant des sections rouges et blanches de longueur identique d'environ 4 m. Il comporte des éléments rétro réfléchissants blancs d'une surface minimale de 100 cm² placés tous les 2 m (cf. schéma en annexe 5). Le dispositif est doté de feux KR. 1. Il peut prendre deux états :

- en position neutre (voie ouverte), le dispositif est intégré au dispositif de retenue et libère toute la largeur de la voie ;
- en position active (voie neutralisée), elle constitue un biseau de rabattement occupant la presque totalité de la voie à neutraliser.

Pendant la manœuvre de mise en position active ou de retour en position neutre, le signal XK4 pivote lentement autour de son extrémité amont. Les feux KR. 1 ne sont activés que pendant cette manœuvre.

Le dispositif XK4 peut se présenter sous deux versions :

- xK4a (version longue utilisée comme biseau en début de section neutralisée) : la longueur du dispositif est telle qu'en position active son inclinaison par rapport à l'axe de la voie est comprise entre 1/30 et 1/20 ;
- xK4b (version courte utilisée en rappel de neutralisation) : en position active, son inclinaison par rapport à l'axe de la voie est inférieure ou égale 1/10.

B. – IMPLANTATION

Le dispositif XK4a est implanté au début de la section neutralisée, à l'aval et dans la continuité de la signalisation qui établit la neutralisation ou l'affectation de la voie de façon à matérialiser un biseau de rabattement.

Lorsqu'il n'y a pas de balisage longitudinal séparant la voie neutralisée de celle(s) ouverte(s) à la circulation, des dispositifs XK4b sont implantés régulièrement le long de la voie gérée avec un espacement de quelques centaines de mètres afin que les usagers aient toujours au moins un dispositif en vue, de façon à rappeler la neutralisation de la voie.

C. – UTILISATION

Les dispositifs XK4 sont gérés en cohérence avec la signalisation variable qui établit la neutralisation ou l'affectation variable des voies décrite à l'article 175.

D. – SÉCURITÉ

Les dispositifs XK4 ne doivent pas comporter d'éléments susceptibles de devenir dangereux en cas de heurt et doivent conserver leurs propriétés de retenue dans toutes les positions.

Un mécanisme de sécurité doit interdire le déplacement du dispositif au-delà des limites de la voie qu'il gère.

Le système de commande doit assurer l'activation et la désactivation des dispositifs XK4 en cohérence complète avec la signalisation variable qui gère la neutralisation ou l'affectation de la voie.

Article 163

Le panneau d'indication et d'alerte individualisées sur la vitesse

Le panneau d'indication et d'alerte individualisées est un panneau dynamique dédié qui informe le conducteur sur la vitesse à laquelle il roule et/ou l'alerte sur un dépassement de la limite de vitesse autorisée ; il est utilisé dans le cadre de la mesure dynamique d'alerte décrite à l'article 191.

Il comprend :

- un ou deux afficheurs faisant apparaître :
 - la valeur de la vitesse ou un signal de danger XA14 ;
 - et/ou un court message littéral sur une ou deux lignes ;
- un fond entourant l'afficheur pouvant comporter des inscriptions permanentes précisant la nature de l'indication ou de l'alerte.

La vitesse du véhicule est affichée de la façon suivante :

- en chiffres verts, jaunes ou blancs-jaunes, si elle est inférieure ou égale à la vitesse maximale autorisée ;
- en chiffres rouges, jaunes ou blancs-jaunes, si elle est supérieure à la vitesse maximale autorisée.

Dans tous les cas, sur un même panneau, l'affichage de la vitesse doit être d'une couleur différente selon qu'elle indique une valeur conforme ou non à la limite autorisée, la couleur verte restant réservée à l'affichage de la vitesse conforme. Cet affichage ne doit pas pouvoir être confondu avec celui d'un signal de prescription B14 ou XB14.

Dès lors que le conducteur a été détecté en infraction, le dispositif affiche sur une ou deux lignes un message court d'alerte et/ou de conduite à tenir : ATTENTION ou DANGER ou encore RALENTIR, par exemple. Ce message peut être complété :

- par l'indication de la vitesse relevée si le dépassement de la vitesse maximale autorisée n'est pas supérieur à 10 km/h, en agglomération, ou à 20 km/h, hors agglomération ;
- par l'affichage du signal de danger XA14, au-delà de ces valeurs.

Les dimensions des chiffres et des caractères doivent permettre à l'utilisateur de lire le message en toute sécurité. Les caractères utilisés tant sur l'afficheur que sur le fond du panneau se rapprochent au mieux des types de caractère préconisés par l'article 11 de la 1^{re} partie.

L'implantation du panneau d'indication et d'alerte individualisées doit être conforme aux dispositions de la 1^{re} partie (art. 8 et 9) et ne pas constituer une gêne à la lisibilité de la signalisation en place.

Le fond du panneau entourant l'afficheur ne doit pas être de la couleur bleue, verte ou jaune utilisée pour la signalisation directionnelle. Il peut être bordé d'un listel formé de bandes alternativement blanches et rouges. Le fond et le listel peuvent ne pas être rétro réfléchissants.

Aucune mention à caractère publicitaire ne doit figurer tant sur le caisson et le support de fixation du panneau que sur les indications qu'il affiche.

CHAPITRE IV

Mesures d'information et de gestion du trafic

Article 170

Itinéraires alternatifs

La gestion du trafic peut conduire les gestionnaires à informer les usagers de l'existence d'un itinéraire alternatif en cas de coupure ou de perturbation de l'itinéraire principal. Pour ce dernier cas, le gestionnaire doit s'assurer à tout moment que l'itinéraire alternatif est concurrentiel avec l'itinéraire principal pour les usagers exposés au message.

Le message délivré à l'amont du point de choix comporte les éléments suivants :

- une information cible si nécessaire ;
- l'indication de l'événement affectant l'itinéraire principal ;
- le conseil de l'itinéraire alternatif ;
- et, si possible, un guidage vers l'itinéraire alternatif organisé.

Sur l'itinéraire secondaire, les usagers doivent être guidés, jusqu'à ce qu'ils retrouvent les mentions de l'itinéraire principal qu'ils ont quitté.

La mise en œuvre d'un itinéraire alternatif doit être prédéfinie. Celui-ci est réalisé à l'aide d'une séquence variable qui s'intègre dans une séquence de signalisation directionnelle permanente. C'est le cas notamment des itinéraires alternatifs locaux « S » ou longue distance « Bis » dont le principe est décrit à l'article 81 de la 5^e partie.

A. – ITINÉRAIRE « S »

La signalisation dynamique d'un itinéraire S est obligatoirement composée d'un signal-texte XC50 qui informe les conducteurs des conditions de circulation sur l'itinéraire principal et conseille l'utilisation de l'itinéraire S.

Ce message d'information est affiché, dans les conditions définies à l'article 141, sur un PMV non dédié. Il est complété par la séquence de signalisation directionnelle d'itinéraire « S » décrite à l'article 84-4 de la 5^e partie.

B. – ITINÉRAIRE « BIS »

La signalisation dynamique des sites d'entrée d'un itinéraire Bis peut être constituée de la séquence suivante dans l'ordre de parcours par les usagers :

- un signal-texte XC50 informant les conducteurs sur les conditions de circulation sur l'itinéraire principal et/ou conseillant l'utilisation de l'itinéraire Bis ; ce message d'information est affiché dans les conditions définies à l'article 141 ;
- un signal XD. 41 (*cf.* annexe 8) implanté entre le signal-texte XC50 et la présignalisation, annonce l'itinéraire BIS et les mentions qui le typent.

La signalisation directionnelle constante d'un itinéraire « Bis » est décrite à l'article 84-5 de la 5^e partie.

Article 171

Utilisation des signaux X1 et X2

Les signaux diagrammatiques X1 et X2, décrits en annexe 1, peuvent être utilisés pour annoncer à l'amont d'un point de choix un événement affectant un itinéraire (*cf.* art. 170).

A. – SIGNAL X1

L'annonce d'un danger ou d'une prescription concernant une section de route ou d'autoroute (voie courante ou bretelle de sortie) située à l'aval du prochain point d'échange ou de la prochaine entrée sur une aire est facultative. Lorsqu'elle est jugée utile, elle est assurée au moyen du signal X1 affichant le pictogramme adéquat de type XA, XAK, B0, B1 ou XB.

Il doit être exclusivement affiché en présignalisation. Cette dernière ne dispense pas de l'implantation en signalisation de position ou en signalisation avancée des panneaux de danger ou de prescription correspondants.

B. – SIGNAL X2

L'annonce d'un danger ou d'une prescription concernant une section de route ou d'autoroute (voie courante ou bretelle de sortie) située à l'aval du deuxième échangeur ou diffuseur est facultative. Lorsqu'elle est jugée utile, elle doit être assurée au moyen du signal X2 affichant le pictogramme adéquat de type XA, XAK, B0, B1 ou XB.

Il doit être exclusivement affiché en présignalisation. Celle-ci ne dispense pas de l'implantation en signalisation de position ou en signalisation avancée des panneaux de danger ou de prescription correspondants.

Article 172

Conseil d'un mode alternatif

L'information en temps réel délivrée par la signalisation dynamique peut également apporter aux usagers des conseils sur les modes de transports alternatifs. Ces messages sont affichés en cas d'événement, de perturbation ou plus généralement lors de saturation du réseau routier à l'entrée et à l'intérieur des agglomérations.

Toutefois, l'incitation des usagers à utiliser un autre mode de transport est liée à l'offre de service de transport alternatif (bus, tramway, métro, covoiturage, taxis, etc.), à la facilité d'accès et à la disponibilité des parkings de type parc-relais signalés par l'idéogramme ID1b « P+R ».

Le conseil d'utilisation d'un mode alternatif à la route ne doit être affiché que lorsqu'il est réellement concurrentiel pour les usagers exposés au message.

Ces messages sont affichés sur un signal-texte XC50. Ils renseignent et dirigent les usagers vers le parc-relais ou le parking le plus accessible. Ils sont alors situés en amont d'une signalisation de jalonnement fixe.

Les messages de report modal s'effacent devant les messages concernant la sécurité des usagers. Ils ne comportent pas de pictogramme et ne sont jamais renforcés. Ils peuvent éventuellement être alternés avec une information de temps de parcours lorsque ceux-ci sont fortement dégradés.

Article 173

Mesures d'urgences

Lorsque leur implantation et leur mode d'affichage sont adaptés aux circonstances, et sous réserve qu'ils puissent être détournés de leur destination sans mise en cause de la sécurité de la circulation, les panneaux dynamiques fixes dédiés ou multi-usages peuvent être utilisés lors d'événements proches dégradant la sécurité de la circulation (accident, queue de bouchon, conditions climatiques, etc.) pour la mise en œuvre des mesures de signalisation correspondantes, et en particulier pour celles prises dans le cadre de l'article 130 de la 8^e partie.

L'affichage alterné d'un signal de prescription et d'un signal de danger ne peut être utilisé que pour la mise en œuvre de la signalisation allégée en intervention d'urgence (cf. art. 130, paragraphe A). Conformément à l'article 144 de la présente partie, le recours à l'affichage alterné doit rester exceptionnel.

Les modalités d'emploi des panneaux à messages variables constitutifs d'un dispositif de régulation de vitesse sont précisées à l'article 178.

Article 173-1

Signalisation des queues de bouchons

Lorsque l'on est amené à signaler par un dispositif fixe le danger que représente une queue de bouchon, on utilise le signal AK30 ou XAK30 (cf. art. 130, paragraphe A-2-b, de la 8^e partie).

Lorsque le panneau à message variable ne peut afficher un pictogramme, le message littéral « DANGER BOUCHON » peut être affiché.

L'implantation du panneau à message variable affichant un signal AK30 ou XAK30 est telle que la distance entre la queue du bouchon et le signal est conforme à l'article 150.

Le message doit être renforcé lorsque la queue de bouchon est à moins de 2 km.

Article 174

Signalisation dynamique d'approche des passages à niveau

Dans le cas où la visibilité des passages à niveau n'est pas optimale, notamment en virage ou avant une côte, il peut être nécessaire d'implanter une signalisation d'approche dynamique spécifique, en complément de la signalisation permanente décrite aux articles 34-1 et 34-2 de la 2^e partie.

L'objectif est de prévenir l'usager de la route en amont du passage à niveau de l'arrivée d'un train et de l'éventuelle présence de véhicules arrêtés.

Le panneau à message variable affiche le signal XA7 avec un panonceau indiquant « FERMEE » (s'agissant de la barrière), à partir du début de l'allumage des feux R24 et jusqu'à leur extinction. Lorsqu'un véhicule est arrêté devant le passage à niveau, le panneau à message variable présente alternativement le signal XA7 avec la mention « FERMEE » et le signal XAK30 (cf. art. 173-1).

Sur les sites équipés, le dispositif doit être maintenu en état de fonctionnement. Un message de veille doit être affiché lorsque le dispositif n'est pas activé.

Lorsque le dispositif est en panne, une signalisation spécifique doit en informer les usagers.

Article 175

Affectation variable des voies

L'affectation variable des voies consiste à réaliser une ou plusieurs des actions suivantes :

- neutraliser occasionnellement une ou plusieurs voies en cas d'incident ou d'action d'entretien ;
- affecter les voies en fonction de l'importance des flux de trafic :
 - sur chaussée unidirectionnelle, au niveau des convergents ou divergents ;
 - sur chaussée bidirectionnelle ;
- affecter ou interdire certaines voies à la circulation d'une ou plusieurs catégories de véhicules.
- en cas d'incident, affecter ou interdire une sortie affectée en complément des signaux de la signalisation directionnelle de type Da31.

A. - NEUTRALISATION D'UNE OU PLUSIEURS VOIES SUR ROUTES A CHAUSSÉES SÉPARÉES

La neutralisation des voies peut être effectuée dans les cas programmables à l'aide de dispositifs de signalisation temporaire tels que les biseaux de rabattement (cf. 8^e partie de la présente instruction) ou d'équipements dynamiques tels que des signaux d'affectation de voies (cf. article 160).

1. Usage des signaux d'affectation de voies

Lorsqu'un système de signaux d'affectation de voies est activé :

- sur chaque portique un signal doit être allumé (soit une flèche verte, soit une flèche jaune, soit une croix rouge de Saint-André) au-dessus de chacune des voies ;
- en règle générale, une croix rouge ne peut apparaître pour la première fois au-dessus d'une voie que si elle a été précédée d'une flèche de rabattement (flèche jaune) au-dessus de la même voie sur le portique amont. Aux points singuliers, la croix rouge peut exceptionnellement être utilisée sans flèche de rabattement ;
- il ne peut y avoir deux flèches jaunes activées en même temps sur un même portique indiquant une direction identique ; autrement dit, on ne peut rabattre, dans la même direction, deux voies à la fois mais seulement l'une après l'autre.

En fin de zone d'affectation variable des voies, le retour à l'affectation normale est matérialisé par l'allumage des flèches vertes sur un seul portique.

En dehors des situations d'exploitation indiquées en introduction du présent article, les signaux d'affectation de voies doivent être éteints.

Lorsqu'un système de signaux d'affectation de voies est activé dans le cadre d'actions programmables d'exploitation ou d'entretien, les signaux d'affectation de voies peuvent être complétés par des dispositifs physiques au sol (cônes, séparateurs, etc.) qui seront mis en place dès le début de l'activation (cf. 8^e partie de la présente instruction).

Lorsqu'un système de signaux d'affectation de voies est activé sur un événement aléatoire (situation d'urgence), ces dispositifs devront être mis en place dès l'arrivée sur les lieux de l'équipe d'intervention d'urgence et le système d'affectation de voies mis, si besoin, en cohérence avec le balisage ou éteint.

Dans le cadre des mesures de régulation de trafic, les signaux d'affectation de voies peuvent être activés sans dispositifs physiques au sol.

2. Sécurité de fonctionnement

Dès lors que les signaux d'affectation de voies sont activés, un contrôle doit être effectué en permanence sur l'ensemble de la séquence de signalisation présentée. Des défauts tels que :

- l'affichage simultané dos à dos de deux flèches vertes ;
- l'affichage simultané dos à dos de 2 flèches jaunes rabattant sur une même voie ;
- l'affichage simultané dos à dos d'une flèche verte et d'une flèche jaune ;
- le non affichage ou l'affichage dégradé d'un signal ;

– le manque de retour de l'état des signaux ;
doivent provoquer l'extinction de toute l'installation de neutralisation ou son passage à une configuration de sécurité qui minimise les risques pour les usagers.
Hors fonctionnement, un contrôle doit être effectué pour s'assurer que le dispositif est prêt à être activé en cas de besoin.

3. Cas particulier d'association avec d'autres signaux

Sur les sections équipées de signaux d'affectation de voies R21, ceux-ci peuvent être activés en présence d'une signalisation complémentaire.

On applique notamment les règles suivantes :

- si les signaux d'affectation de voies sont employés conjointement avec un biseau (cônes ou biseau de rabattement), la première croix rouge doit apparaître sur le portique situé à l'amont immédiat du biseau ou dans le premier tiers du biseau ; elle doit être précédée d'une flèche jaune (R21c) sur un portique ;
- si les signaux d'affectation de voies sont employés avant une Flèche Lumineuse de Rabattement (FLR) ou une Flèche Lumineuse d'Urgence (FLU), la première croix rouge doit apparaître sur la rampe située à l'amont de la première FLR ou FLU rencontrée par les usagers, la croix rouge n'est pas nécessairement précédée d'une flèche jaune ;
- dans le cas où une signalisation d'approche et un biseau sont établis à l'amont, soit par une signalisation d'approche et un balisage et un balisage, soit par FLR ou FLU, la croix rouge n'est pas nécessairement précédée d'une flèche jaune.

Toutefois, les rampes de signaux d'affectation de voies R21 qui engendrent une contradiction avec les autres dispositifs mis en œuvre dans la séquence de signalisation de neutralisation de voie doivent être éteintes tout en veillant à la cohérence de l'ensemble.

4. Sections uniquement équipées de biseau de rabattement (BRa)

La neutralisation de voie(s) latérale(s) par BRa, à droite ou à gauche, d'une section unidirectionnelle à plusieurs voies est décrite à l'article 133 de la 8^e partie.

B. – SIGNALISATION DES VOIES RÉVERSIBLES PAR SIGNAUX D'AFFECTION DE VOIES

Les signaux d'affectation de voies peuvent être utilisés, dans certains cas exceptionnels, sur des ouvrages, tels que des viaducs, etc., ne possédant pas de séparateur central, pour modifier dynamiquement la capacité de circulation dans un sens ou dans l'autre.

La mise en œuvre de la signalisation doit respecter la séquence décrite au paragraphe A-1 du présent article. Toutefois, son emploi sur une route à double sens nécessite des précautions particulières.

Lorsque l'une des voies est toujours affectée au même sens de circulation, quel que soit le programme d'exploitation, le signal correspondant peut être utilisé seul, à l'intention des usagers concernés.

Un tronçon de la voie réversible doit être neutralisé pour faire « tampon » entre les deux sens de circulation, par l'allumage simultané des signaux R21a (croix rouge de Saint-André), dans chaque sens sur un ou plusieurs portiques au-dessus de la voie considérée :

- si le nombre de voies offertes aux usagers augmente, cette disposition doit être adoptée sur un portique au moins (voir exemple 1, annexe 3) ;
- si le nombre de voies offertes aux usagers diminue, cette disposition doit être adoptée sur deux portiques consécutifs au moins (voir exemple 2, annexe 3).

Si, au-delà du dernier portique rencontré par les usagers dans un sens donné, une ou plusieurs voies sont rendues à la circulation dans les deux sens, un signal R21cd (flèche jaune clignotante oblique vers la droite) et R21a (croix rouge de Saint-André) en sens contraire doivent être allumés au-dessus de cette voie ou de ces voies sur ce dernier portique. Si cette section comporte des accès de riverains, des précautions particulières doivent être prises pour assurer la sécurité des usagers et des riverains. A fortiori, si la section comporte des carrefours à feux, il faut éviter toute confusion ou ambiguïté entre les signaux.

C. – SIGNALISATION DES VOIES BASCULÉES

Sur certains ouvrages de type viaduc ou tunnel comportant des chaussées séparées, l'affectation des voies au sens de circulation sur la chaussée provisoirement exploitée à double sens peut être signalée par des signaux d'affectation de voies. Dans ce cas, la séparation des courants opposés est effectuée :

- soit par des dispositifs posés au sol continus (séparateurs modulaires de voies) ou discontinus (K5a, K5c ou K5d) ;

- soit, si la chaussée compte au moins 3 voies, en neutralisant une voie complète entre les voies affectées à la circulation des sens opposés.

La mise en œuvre de la signalisation doit respecter la séquence décrite au paragraphe A-1 du présent article.

Article 176

Coupure d'une route à chaussées séparées

Certains événements peuvent conduire à couper les routes à chaussées séparées. Ces coupures peuvent être réalisées à l'aide de dispositifs de signalisation temporaire décrits à l'article 133 de la 8^e partie. Toutefois dans les cas où celles-ci sont fréquentes, ou si leur mise en œuvre présente des difficultés particulières ou bien nécessite un délai extrêmement réduit, les coupures peuvent être réalisées avec des éléments de signalisation dynamique.

Les coupures doivent être établies au droit d'une sortie permettant un reroutage des usagers. Dans certains cas, il peut être nécessaire d'établir une coupure complémentaire à proximité d'un point singulier.

A. – COUPURE D'UNE CHAUSSÉE SUR ROUTE À CHAUSSÉES SÉPARÉES, AVEC SORTIE OBLIGATOIRE

1. Séquence de signalisation

Lorsqu'elle est réalisée à l'aide de signalisation dynamique, la signalisation de la fermeture d'une chaussée au droit d'une sortie comporte les éléments successifs suivants :

- une signalisation d'annonce de fermeture de la chaussée et de l'obligation de sortir, assurée par un ou plusieurs signaux XC50 (éventuellement complétés par le signal X1 ou X2 – voir annexe 1) portant des mentions du type : « AUTOROUTE FERMEE A xxxx m », puis « SORTIE OBLIGATOIRE A yyyy m », avec renforcement ;
- une signalisation de neutralisation de la ou des voies de gauche qui peut être réalisée par BRa et/ou par signaux d'affectation des voies, complétée par un balisage ;
- un signal KD. 42 ou un signal X1 ;
- au droit de la voie de déboîtement, une neutralisation de la voie de droite complétée par un biseau fermant la chaussée et dirigeant les usagers vers la sortie ;
- à l'aval immédiat de ce biseau, une signalisation d'interdiction composée de signaux B0, B1 ou R24, éventuellement complétée par des barrières XK3 ;
- un dispositif de guidage sur l'itinéraire alternatif jusqu'à ce que les usagers retrouvent l'itinéraire ou les mentions directionnelles qu'ils ont quittés.

2. Utilisation

Il est conseillé que ces séquences de signalisation soient télécommandées et fasse l'objet d'une surveillance vidéo.

B. – COUPURE D'UNE CHAUSSÉE SUR ROUTE À CHAUSSÉES SÉPARÉES À UN POINT SINGULIER

1. Séquence de signalisation

Il peut être nécessaire en complément de la coupure évoquée au paragraphe A, d'établir une fermeture en amont immédiat d'un point singulier (tunnel, viaduc, etc.).

Lorsqu'elle est réalisée à l'aide de la signalisation dynamique, la signalisation de la fermeture d'une chaussée à l'amont immédiat d'un point singulier comporte les éléments successifs suivants :

- a) Une signalisation d'annonce de fermeture en amont d'une sortie, constituée d'un signal-texte XC50 affichant un message du type « TUNNEL FERME A xxxx m », pouvant être renforcée et permettant un reroutage éventuel des usagers ;
- b) Une signalisation intermédiaire composée :
 - éventuellement, d'une signalisation dynamique indiquant la nature de l'événement qui occasionne la fermeture ;
 - en règle générale, une limitation dégressive de la vitesse maximale autorisée par paliers de 20 km/h (exceptionnellement de 40 km/h) ;
 - au-dessus de la chaussée, d'un ou plusieurs signaux B0 ou B1 associés à des panonceaux M1.
- c) Une signalisation de position constituée :
 - de signaux R24 placés de part et d'autre de la chaussée ;
 - d'une barrière XK3 dont l'ouverture est autorisée aux services habilités ou de plusieurs barrières XK3 implantées de façon à laisser un espace minimal pour l'intervention des engins de secours ;
 - d'un signal-texte XC50, placé à droite de la chaussée, à hauteur suffisante pour être vu correctement par les véhicules sur la file de gauche, comportant un message donnant des consignes particulières aux usagers en attente et rappelant la nature de l'événement.

L'ensemble de la signalisation ci-dessus peut être utilement précédé d'une signalisation de queue de bouchon réalisée par exemple à l'aide d'une signalisation portée par véhicule.

2. Utilisation

Il est conseillé que ces séquences de signalisation soient télécommandées et fasse l'objet d'une surveillance vidéo.

3. Sécurité de fonctionnement

L'ensemble des dispositifs doit être conçu pour permettre une vérification de fonctionnement sans gêne pour les usagers.

Article 177

Régulation d'accès à l'entrée des voies rapides

La régulation d'accès sur les voies rapides à chaussées séparées a pour objectif de limiter la saturation du trafic ou retarder son apparition. Pour cela, les signaux lumineux R22 et R23, décrits à l'article 111-1, sont respectivement utilisés pour la régulation d'accès dans les cas du contrôle de flot et du contrôle individuel.

A. – RÉGULATION D'ACCÈS PAR CONTRÔLE DE FLOT « PELOTON »

1. Séquence de signalisation

Cette mesure fait l'objet d'une signalisation implantée sur la voie d'accès, composée :

- a) D'une signalisation d'approche, dynamique de préférence, disposée à l'amont de la signalisation de position et constituée :
- d'un panneau B14 ou d'un signal XB14 ;
 - d'un panneau A17 ou d'un signal XA17, complété respectivement par un panneau M1 ou XM1. Si la signalisation n'est pas dynamique, le panneau A17 est complété par un feu R1 ;
 - éventuellement d'un panneau C50 indiquant « ACCES POUVANT ETRE REGULE PAR FEUX » ou d'un signal-texte XC50.

Lorsque la signalisation est dynamique, l'affichage des signaux XB14 et XA17 peut être alterné.

- b) D'une signalisation de position ; elle est constituée d'un ou plusieurs feux R22 ou R23, implantés à une distance suffisante du point d'insertion pour permettre l'accélération des véhicules. Ils sont éventuellement complétés par :
- un panneau C50 ou un signal-texte XC50 indiquant les phases d'initialisation et de vidage de file ;
 - une ligne d'effet de feux.

2. Sécurité de fonctionnement du dispositif

En cas d'anomalie sur le dispositif, l'ensemble des signaux lumineux doit être éteint et la signalisation dynamique mise en position neutre.

En outre, lorsque le dispositif est activé, celui-ci doit limiter la remontée d'une éventuelle file d'attente susceptible d'occasionner une gêne en amont de la bretelle.

B. – RÉGULATION D'ACCÈS INDIVIDUEL « GOUTTE À GOUTTE »

Dans le cas d'une régulation d'accès véhicule par véhicule, on utilise le signal R23 décrit à l'article 111 de la 6^e partie.

L'implantation de celui-ci suit les règles du signal R22 énoncées précédemment. Il en est de même pour la sécurité de fonctionnement du dispositif de régulation.

Article 177-1

Signalisation dynamique des voies aux gares de péage

Les gares de péage sur routes, autoroutes ou ouvrages d'art, peuvent présenter une ou plusieurs voies de péage sur lesquelles un affichage indique aux usagers les fonctions de la voie (entrée ou sortie) et/ou les modes de paiement acceptés.

Par fonction on entend la distinction entre voie d'entrée (essentiellement distribution de ticket) et voie de sortie.

Le mode de paiement distingue le paiement auprès d'un péagiste ou le paiement par système automatique.

Chaque voie de péage peut afficher les signaux routiers des modes de paiement sur décor lumineux discontinu.

Les voies de péage sont également équipées de signaux d'affectation de voies R21 (R21a et R21b), utilisés dans les conditions suivantes :

- R21a (croix rouge de Saint-André) pour les voies de péage fermées ;
- R21b (flèche verte) pour les voies de péage ouvertes.

Lorsque des voies ouvertes sont affectées spécifiquement à certains modes de paiement (cartes bancaires ou accréditive, espèces, télépéage) la signalisation dynamique de ces modes de paiement est effectuée, selon les modalités précisées à l'article 74-1 de la 5^e partie, au moyen des signaux XC64 correspondants.

Lorsqu'une voie de péage ouverte est signalée avec un ou plusieurs panneaux de type C64 ou signaux XC64, ceux-ci peuvent se substituer à la flèche verte R21b.

Article 178

Régulation dynamique de vitesse sur voies rapides

La régulation dynamique de vitesse vise à améliorer les conditions de circulation et de sécurité, notamment en période de fort trafic. Elle consiste à modifier, en temps réel et sur une section de route déterminée, la vitesse maximale autorisée en fonction des conditions de circulation rencontrées.

A. – SÉQUENCE DE SIGNALISATION

1. Signalisation d'approche

Les conducteurs circulant en approche des sections régulées peuvent être informés de la régulation de vitesse au moyen d'un panneau C51a implanté en section courante.

Le panneau C51a est implanté à 300 m environ du début de la section à réguler et, en signalisation d'entrée, sur les éventuels autres accès.

2. Signalisation de la section de route à réguler

En section courante, chaque dispositif élémentaire de signalisation, en lien avec le système de régulation de vitesse est constitué :

- soit d'un panneau à message variable implanté au-dessus ou à droite de la chaussée affichant un signal XB14 ;
- soit d'un panneau à message variable au-dessus de chaque voie affichant un signal identique XB14. Il peut être complété par un panneau d'affectation XM3d lorsque la limitation de vitesse concerne une ou plusieurs voies dédiées ou d'un signal R21a en cas d'affectation variable des voies (*cf.* art. 175) ;
- soit de deux panneaux à messages variables, implantés de part et d'autre de la chaussée, affichant simultanément un signal identique.

La section à réguler est équipée d'une succession de ces dispositifs élémentaires.

Lors des périodes de régulation, ces panneaux à messages variables affichent un signal XB14 indiquant la vitesse maximale autorisée, éventuellement complété par un panneau XM9z « RAPPEL ».

L'entrée de la section de route régulée est marquée par le premier dispositif élémentaire de signalisation rencontré par les usagers venant de la section courante. La signalisation fixe rappelant une limitation de vitesse résultant des dispositions générales du code de la route sera supprimée, ou exceptionnellement masquée dans le cas d'une mesure de gestion de trafic saisonnière ou temporaire, afin de ne pas induire d'incohérence avec la signalisation dynamique. Lorsque cela est utile, la vitesse maximale autorisée peut être affichée sur les panneaux à messages variables, hors période de régulation.

Lorsque la section à réguler est particulièrement longue, les dispositifs élémentaires successifs doivent faire l'objet d'un pas d'implantation maximum d'une dizaine de kilomètres environ et adapté au nombre d'échangeurs.

Un panneau à message variable affichant la limitation de vitesse en vigueur doit être implanté immédiatement après chaque voie d'insertion (bretelle d'accès ou sortie d'aires) lorsque l'un des dispositifs mentionnés ci-avant n'est pas visible par les usagers s'insérant sur la section régulée.

3. Signalisation de fin de la section de route régulée

Les usagers sont informés de la fin de section régulée par un panneau C51b ou par un panneau à message variable affichant un signal XC50 implanté en section courante, accompagné d'un panneau B14 indiquant la vitesse limite autorisée sur la section suivante.

B. – FONCTIONNEMENT

Le dispositif de régulation est géré par un système spécifique analysant le trafic en temps réel à partir de stations de recueil de données réparties de façon à connaître précisément les conditions de circulation en amont et à l'intérieur de la zone à réguler.

Les vitesses maximales autorisées sur la section à réguler peuvent être réduites temporairement par paliers de 10 km/h ou de 20 km/h. Le palier de dégressivité ne doit pas être supérieur à 20 km/h sur deux panneaux successifs ou, dans le temps, sur un même panneau.

Toutefois, les règles ci-dessus ne s'appliquent pas dans les cas exceptionnels nécessitant des mesures urgentes pour préserver la sécurité des usagers (cf. paragraphe C, ci-après).

Les signaux de limitation de vitesse affichés par les dispositifs élémentaires doivent être exclusivement en décor lumineux inversé.

C. – AUTRES UTILISATIONS

Le dispositif de régulation de vitesse mentionné ci-dessus peut être utilisé pour la mise en œuvre des mesures d'urgence précisées à l'article 173 en respectant la séquence de signalisation suivante :

- un panneau dynamique situé en amont de la régulation de vitesse indique, par l'affichage du signal de type XA ou XAK correspondant complété par un panneau XM1 et/ou par un message littéral, la nature du danger rencontré et, le cas échéant, un conseil de conduite.

À défaut de panneau à message variable fixe, cette information peut être délivrée par la signalisation temporaire d'approche mentionnée à l'article 124 de la 8^e partie.

- un dispositif élémentaire de signalisation dynamique de la zone régulée situé en amont immédiat de l'événement, à moins de 3 km environ, affichant le signal XB14.

Lorsque le renforcement de la signalisation est jugé nécessaire pour attirer l'attention des usagers, il peut être réalisé au moyen d'un affichage alterné des signaux XB14 et de type XA ou XAK sur ce dispositif élémentaire.

Ce dispositif peut également être utilisé, dans les conditions précisées à l'article 198-A ci-après, pour la mise en œuvre de mesures de limitation de vitesse visant à réduire de la pollution atmosphérique.

Article 179

Signalisation des aires de contrôle de véhicules

Le guidage des véhicules vers les aires de service permettant la réalisation d'opérations de contrôle, en particulier ceux de conformité avec la réglementation du transport routier ou les contrôles douaniers, peut être effectué au moyen de panneaux de signalisation dynamique spécifiques.

Ceux-ci sont implantés en accotement, à droite de la chaussée, en alternance avec la séquence de signalisation directionnelle annonçant l'aire concernée.

A. – COMPOSITION DE LA SIGNALISATION (cf. annexe 7)

La signalisation dynamique des aires de contrôle de véhicules comprend :

- le signal X3a composé des ensembles de signaux suivants :
 - un signal-texte XC50 ;
 - un signal XKD9 portant un pictogramme de prescription ;
- le signal X3b composé des ensembles de signaux suivants :
 - un signal-texte XC50 ;
 - un signal X1a portant un pictogramme de prescription ;
 - une partie panneau.

B. – SÉQUENCE DE SIGNALISATION

La séquence de signalisation est la suivante :

- un premier panneau à message variable affichant le signal X3a est positionné en fonction de la géométrie de la voie en amont de l'aire, soit à :
 - 600 m environ de l'entrée de l'aire lorsque l'aire est située sur autoroute ;
 - 500 m environ de l'entrée de l'aire lorsque l'aire est située hors autoroute.
- un second panneau à message variable affichant le signal X3b est implanté à 150 m de l'entrée de l'aire de contrôle.

C. – AFFICHAGE

L'affichage des signaux dynamiques spécifiques X3a et X3b a pour but d'informer les usagers qu'un contrôle est en cours. L'affichage selon les éléments qui les composent est le suivant :

- le signal-texte XC50 qui affiche :
 - sur l'ensemble X3a : « CONTROLE A XXX M » selon le type de route concernée ;

- sur l'ensemble X3b : « CONTROLE », éventuellement complété par une mention relative à la nature du contrôle (« DOUANE », par exemple).

À proximité d'une frontière, la traduction en langue étrangère des mentions peut être affichée en alternance sur le signal-texte XC50.

- le signal XKD9 ou le signal X1a qui affiche le pictogramme d'interdiction de circuler correspondant à la catégorie de véhicules à contrôler sur la ou les voies de gauche.

Il s'agit :

- pour le contrôle du transport de marchandises : du pictogramme XB8 ;
- pour le contrôle du transport de personnes : du pictogramme XB9f ;
- pour le contrôle des véhicules excédant un certain poids : du pictogramme XB13.

Lorsque l'interdiction vise les deux premières catégories de transport, les ensembles X3a et X3b affichent en alternance les pictogrammes XB8 et XB9f, respectivement sur le signal XKD.9 et le signal X1a. En ce cas, aucun autre alternat n'est autorisé.

- la partie panonceau qui affiche un panonceau XM1 sur l'ensemble X3b.

Lors de l'affichage des messages, l'état des PMV doit pouvoir être connu à distance.

Lorsqu'ils ne sont pas utilisés dans le cadre d'un contrôle routier, les panneaux à messages variables affichant les signaux X3a et X3b peuvent être utilisés selon les besoins d'information et de gestion de trafic. Le signal-texte XC50 ou la partie pictogramme éventuellement associée au panonceau doit être utilisé indépendamment (*cf.* art. 141, A).

CHAPITRE V

Autres mesures dynamiques

Article 190

L'alerte dynamique

Les dispositifs d'alerte dynamique sont utilisés pour rappeler des prescriptions ou des dangers permanents.

Ils sont généralement constitués d'un panneau à message variable dédié associé à un dispositif de détection.

L'alerte, qui est constituée de l'affichage d'un signal dynamique éventuellement associé à un panonceau, peut être déclenchée par la seule détection du véhicule (approche d'un virage, d'une queue de bouchon, ou encore circulation à contresens, par exemple) ou lorsque le véhicule détecté dépasse un seuil donné (de vitesse, hauteur, interdistance, etc.).

L'exemple le plus courant de ce type de dispositif est un panneau implanté en amont d'un virage et affichant un signal B14 ou XB14 dès qu'un véhicule dépassant la vitesse maximale autorisée est détecté.

Les signaux suivants peuvent être affichés sur ces dispositifs :

- pour les prescriptions : signaux B1, B11, XB11, B12, XB12, B13, XB13, B14, XB14, B17 et XB17 ;
- pour les dangers temporaires : signaux AK2, XA2, AK3, XA3, AK4, XA4, AK5, XAK5, AK14 avec panonceau KM, XA14 avec panonceau XM, AK17, XA17, AK30 et XAK30 ;
- pour les dangers aléatoires tels que la présence avérée d'animaux errants sur la chaussée : signaux XA15b et A15b ;
- pour les dangers tels que la présence d'enfants aux abords de la chaussée ou de piétons à un passage piétons, notamment en milieu urbain : signaux XA13a et XA13b ;
- pour les dangers liés au croisement d'un autre mode : signaux A7 ou XA7 destiné à la pré-signalisation dynamique des passages à niveaux dangereux (*cf.* art. 153) et A6 ou XA6 lors de la fermeture à la circulation d'un pont mobile ;
- pour certains dangers particuliers : signaux A1, XA1, A2, XA2, A3, XA3, A16, XA16, A20 ou XA20 (et éventuellement XA14 avec un panonceau XM). Ils peuvent être associés à un signal de limitation de vitesse B14 ou XB14 et, pour une information complémentaire sur l'alerte concernant le respect des prescriptions, à un signal-texte XC50.

Ces signaux peuvent éventuellement être complétés d'un panonceau.

Les panneaux d'alerte dynamique doivent être implantés, à une cinquantaine de mètres sur route bidirectionnelle ou à 150 m sur autoroute ou voie rapide, en aval de la signalisation permanente, dont ils ne constituent qu'un rappel, exceptions faites du signal XK30 pour la signalisation des queues de bouchon (*cf.* art. 173-1) et du signal XA15b. Ils obéissent aux règles décrites à l'article 25 de la 2^e partie.

Article 191

L'alerte individualisée

Les dispositifs d'alerte individualisée sont utilisés pour alerter, au moyen d'un message adapté, les usagers qui ne respectent pas les prescriptions précédemment signalées ou fixées par le code de la route.

Ils sont constitués de panneaux dynamiques dédiés associés à un dispositif de détection. Ils peuvent être :

- un panneau à message variable composé d'un signal-texte XC50 pouvant afficher un avertissement du non-respect de la prescription et éventuellement l'identification du véhicule en infraction ;
- un panneau d'indication et d'alerte (cf. art. 163) pouvant afficher un avertissement du non respect de la prescription et/ou un message sur la conduite à tenir.

Les exemples les plus courants de ce type de dispositifs concernent les vitesses pratiquées et les interdistances.

Un message d'alerte individualisée ne peut être affiché de façon alternée.

CHAPITRE VI

Messages hors exploitation

Article 195

Dispositions communes

Seuls les messages d'intérêt public, les messages de sécurité routière de portée générale élaborés par les gestionnaires et ceux définis dans le cadre des campagnes de la politique nationale de sécurité routière sont autorisés hors exploitation.

L'affichage des messages doit respecter les règles suivantes :

- il doit suivre les règles énoncées au chapitre II relatives à l'affichage du signal XC50 ou KXC50 ;
- il ne comporte jamais de pictogramme, sauf dans le cadre des dispositions de l'article 198-A ;
- la présentation de ces messages doit être différente des messages d'exploitation : l'affichage du texte doit être centré sur le signal-texte XC50 ;
- ces messages s'effacent au profit des messages d'exploitation ;
- l'affichage du message ne peut être alterné avec celui d'un autre message sur un même panneau à message variable ;
- les messages ne sont pas renforcés.

Article 196

Message de veille

La signalisation dynamique doit être, à tout moment, en mesure d'afficher des informations. Il est conseillé d'afficher un message de veille destiné à renseigner sur l'état de fonctionnement du panneau, tels qu'un signe (étoile ou point) ou bien éventuellement la date du jour ou l'heure.

Article 197

Messages de sécurité routière de portée générale

La signalisation dynamique peut être utilisée pour afficher :

- des messages de sécurité routière de portée générale définis dans le cadre des campagnes de la politique nationale de sécurité routière. Les libellés de ces messages sont définis à l'échelon national par la délégation à la sécurité et de la circulation routières ;
- des messages spécifiques de sécurité routière élaborés par les gestionnaires (par exemple, sur le port de la ceinture, le respect des distances de sécurité, la pression des pneumatiques, etc.).

L'affichage des messages de sécurité routière de portée générale n'est pas autorisé sur deux panneaux à messages variables consécutifs sur un même itinéraire.

Les messages de sécurité routière de portée générale ne sont pas affichés sur le panneau précédant un panneau à message variable affichant une information d'exploitation, de façon à ne pas perturber davantage l'attention des usagers.

Les messages de sécurité routière de portée générale élaborés par les gestionnaires sont interdits durant les périodes dévolues aux campagnes institutionnelles.

Article 198

Autres messages d'intérêt public

Dans le cadre de circonstances exceptionnelles de nature à mettre en danger l'intégrité physique ou la santé des personnes, la signalisation dynamique peut afficher les messages d'intérêt public cités ci-dessous, sous réserve que des impératifs de sécurité routière n'empêchent pas son utilisation à cette fin.

Ces messages sont affichés sur ordre de l'autorité publique selon des modalités généralement précisées dans des conventions, des plans ou des circulaires ministérielles.

A. – ALERTE POLLUTION

L'information sur les recommandations de réduction ou les restrictions de circulation prises en application de l'article R411-19 du code de la route a pour objectif spécifique une modification du comportement des usagers en vue d'une réduction de la pollution de l'air.

Les messages sont diffusés par les panneaux à messages variables pendant la durée de l'épisode de pollution. Lorsqu'une mesure de limitation de vitesse est instaurée dans ce cadre, le message comporte le signal XB14 ou B14 lorsqu'il existe une possibilité d'affichage d'un pictogramme ou indique la vitesse limite autorisée de façon littérale.

B. – ALERTE POPULATION

Lorsque l'autorité publique estime nécessaire d'alerter la population sur un événement de sécurité civile nécessitant des mesures de protection des personnes, la signalisation dynamique peut afficher un message donnant une information sur cet événement, un conseil ou une indication sur la conduite à tenir.

C. – ALERTE ENLÈVEMENT

Dans le cadre de la convention « Alerte Enlèvement » du 28 février 2006, en cas d'enlèvement de mineur et sur ordre du procureur de la République, la signalisation dynamique peut afficher un message simple dont le but est d'inciter la population à écouter une station de radio.

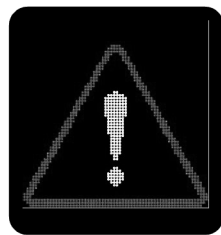
La fin d'alerte met un terme à l'affichage correspondant sur les panneaux à messages variables.

ANNEXES DE LA NEUVIÈME PARTIE

ANNEXE 1

SIGNAUX SPÉCIFIQUES À LA SIGNALISATION DYNAMIQUE (DÉCOR INVERSÉ)

Panneaux à messages variables multi-usage



Signal en décor lumineux inversé
(exemple avec XA14)


















XC50 (exemple)

Les panneaux à messages variables multi-usage comportent toujours au minimum un pictogramme auquel il est possible d'associer un texte (partie XC50).

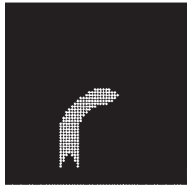
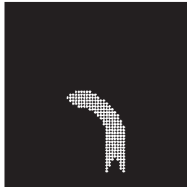
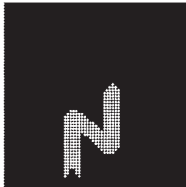
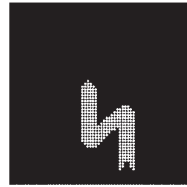

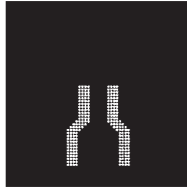
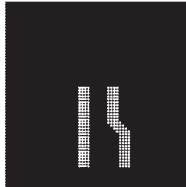
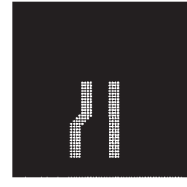


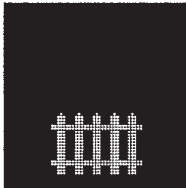
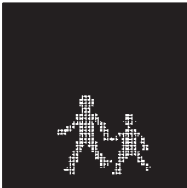

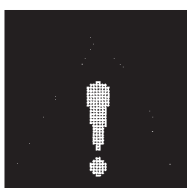


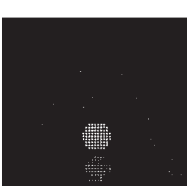
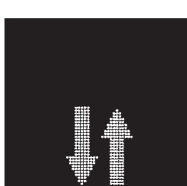

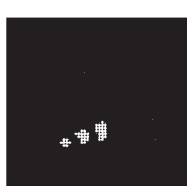
Pour des raisons d'homogénéité, la représentation du signal se fait obligatoirement en décor lumineux inversé lorsqu'il est associé au XC50 sur le même caisson.

Le signal-texte XC50 est de forme rectangle, le grand côté étant horizontal. Il ne peut être mobile. Il n'est représenté qu'en décor lumineux discontinu inversé. Les caractères, de type L11, sont de couleur blanc-jaune sur un fond de couleur sombre.

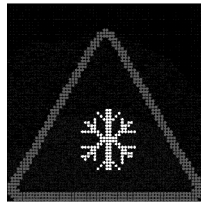
Panonceaux

		
XM1 (exemple)	XM2 (exemple)	XM3a (exemple)
		
XM3d	XM4a	XM4b
		
XM4c	XM4d1	XM4f (exemple)
		
XM4g	XM4p	XM4r (exemple)
		
XM4w	XM4x	XM9z (exemple)

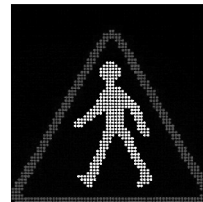
Signaux de danger

			
XA1a	XA1b	XA1c	XA1d
			
XA2	XA3	XA3a	XA3b
			
XA4	XA6	XA7 + XM9z	XA13a
			
XA13b	XA14	XA15b	XA16 (exemple)
			
XA17	XA18	XA20	XA24

Signaux de danger liés à des événements généralement de durée très courte (neige ou pluie verglaçante de brouillard, piéton[s] sur chaussée) et/ou pas immédiatement visibles.

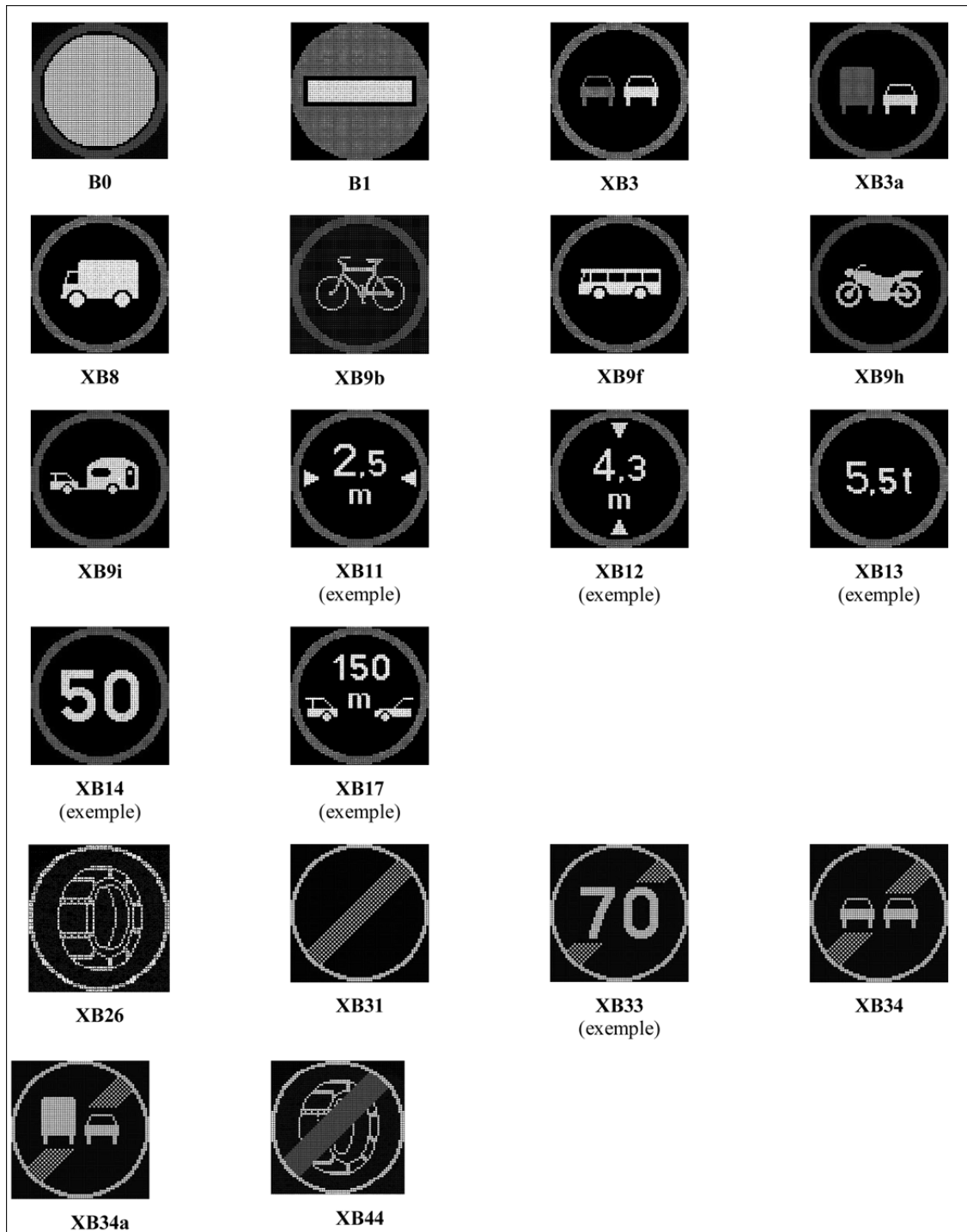


XA25

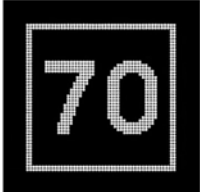


XA26

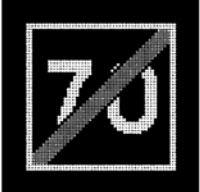
Signaux de prescription




Signaux d'indication et de services




XC4a
(exemple)




XC4b
(exemple)




XC50 (exemple)




XC64a




XC64b



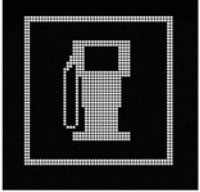
XC64c1



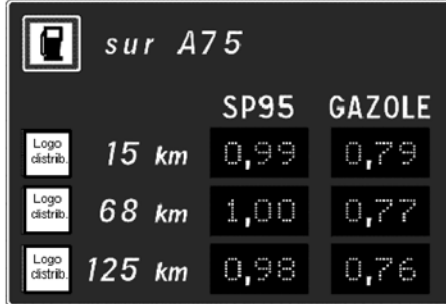
XC64c2



XC64d

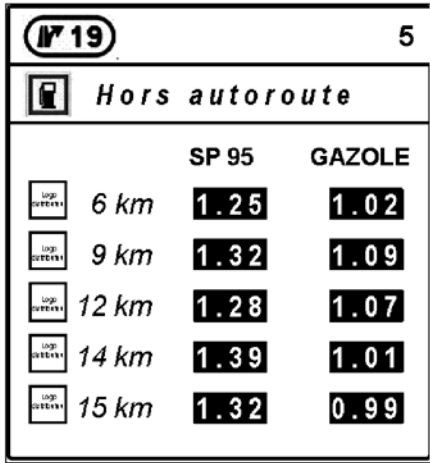


XCE15a



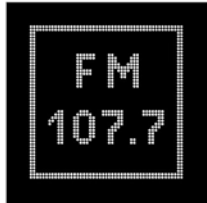
XCE15g

		SP95	GAZOLE
Logo distrib.	15 km	0,99	0,79
Logo distrib.	68 km	1,00	0,77
Logo distrib.	125 km	0,98	0,76



XCE15h

		SP 95	GAZOLE
Logo distrib.	6 km	1.25	1.02
Logo distrib.	9 km	1.32	1.09
Logo distrib.	12 km	1.28	1.07
Logo distrib.	14 km	1.39	1.01
Logo distrib.	15 km	1.32	0.99



XCE22
(exemple)

Signaux temporaires



XAK5



XAK22



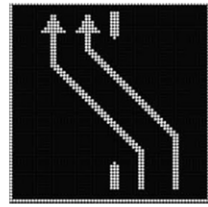
XAK30



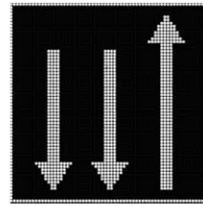
XAK31



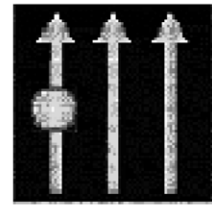
XAK32



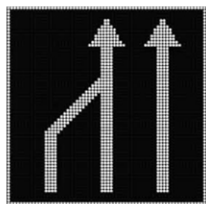
XKD8 (exemple)



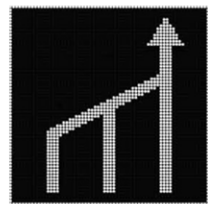
XKD9 (exemple 1)



XKD9 (exemple 2)



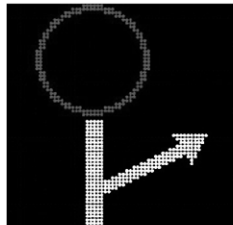
XKD10a
(exemple)



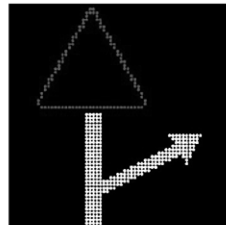
XKD10b
(exemple)

Ce signal ne doit pas
être affiché sur portique
ou console (cf. 8^{ème}
partie)

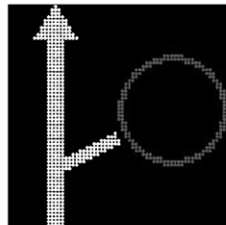
**Signaux spécifiquement dynamiques :
Signaux diagrammatiques X1 et X2 (art. 171)**



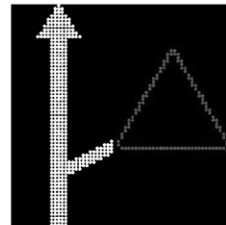
X1a (exemple 1)



X1a (exemple 2)

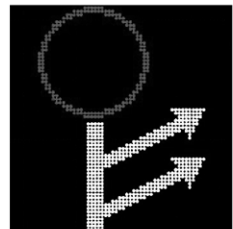


X1b (exemple 1)

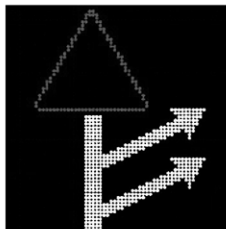


X1b (exemple 2)

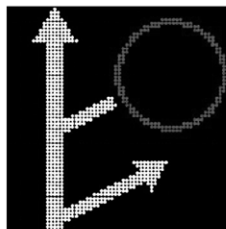
Condition ou restriction
de circulation en section
courante ou à la
prochaine sortie



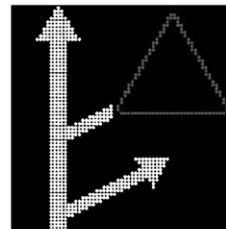
X2a (exemple 1)



X2a (exemple 2)



X2b (exemple 1)

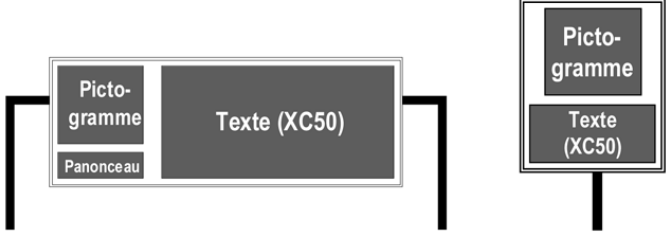
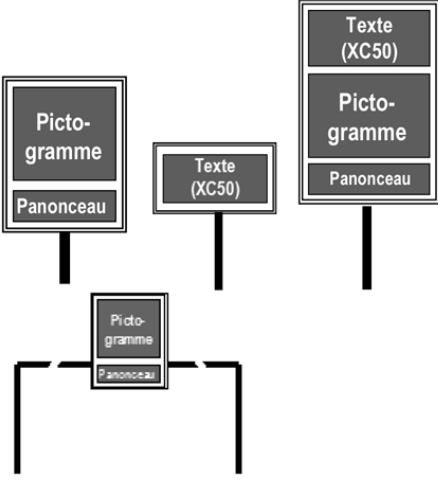
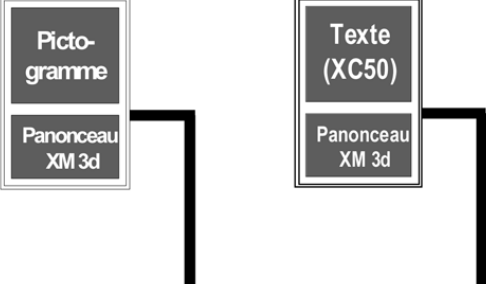


X2b (exemple 2)

Condition ou restriction
de circulation en section
courante ou après la
prochaine sortie



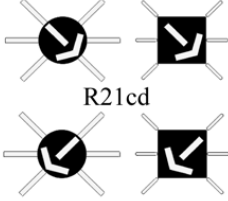
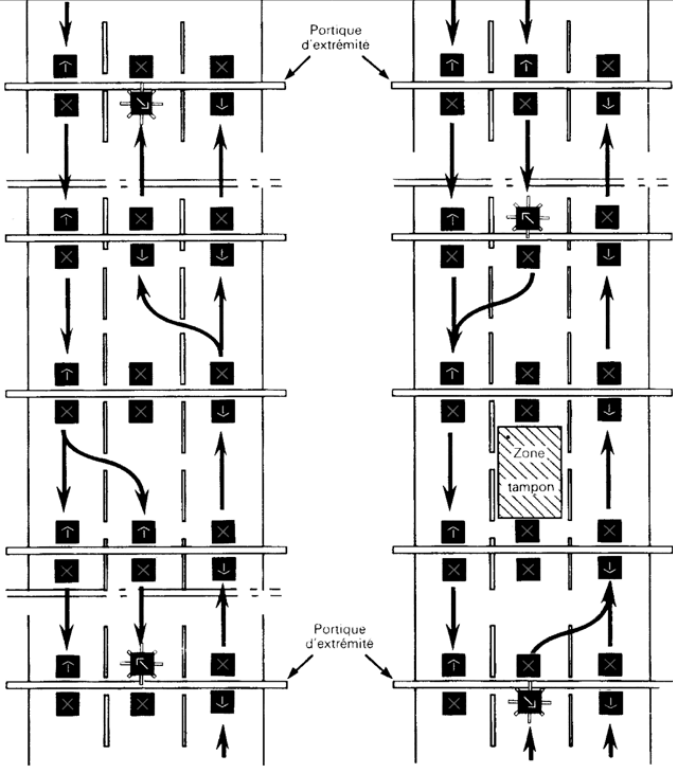
ANNEXE 2

EMPLACEMENTS DES PARTIES PICTOGRAMME ET TEXTE SUR UN PMV

<p>PMV multi-usage</p>	 <p>en section courante</p> <p>en terre-plein central sur haut mât</p> <p>Le panneau n'est pas obligatoire. L'utilisation des panneaux du type XM3 est interdite dans cette configuration (article 141 C).</p>
<p>PMV dédiés (information, prescription, alerte ou annonce d'un contrôle)</p>	 <p>(panneau X3)</p>
<p>PMV associé à une voie (en position, au-dessus la voie concernée)</p>	

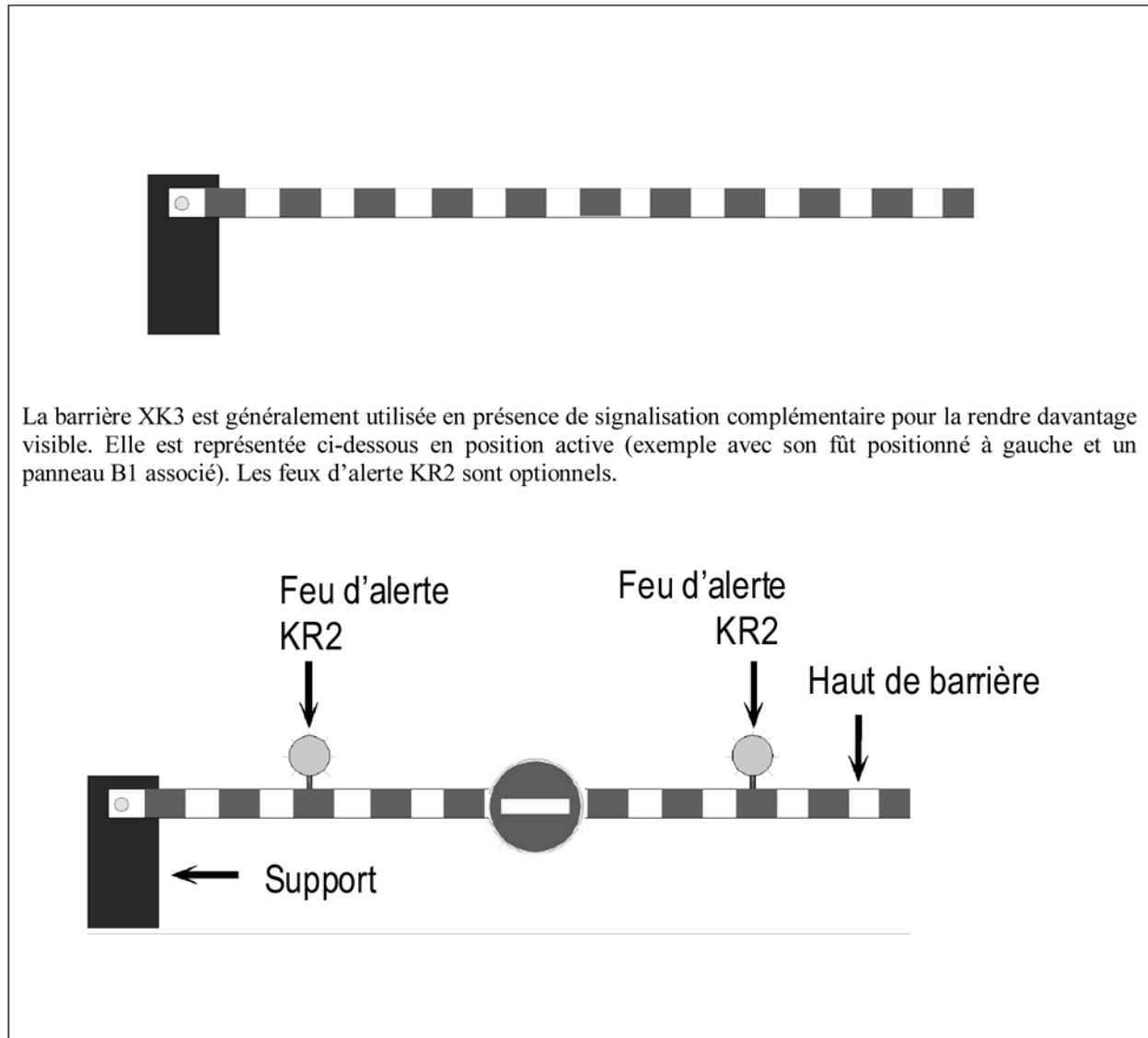
ANNEXE 3

SIGNAUX LUMINEUX D'AFFECTATION DES VOIES R21 (ART. 160)

<p>R21a</p> <p>Feu rouge fixe en forme de croix de Saint-André, sur fond noir circulaire ou carré. Il interdit à tous les véhicules, d'emprunter la voie au-dessus de laquelle il est situé.</p>	 <p>R21a</p>
<p>R21b</p> <p>Feu vert fixe en forme de flèche verticale dirigée vers le bas, sur fond noir circulaire ou carré. Il autorise tous les véhicules à circuler sur la voie au-dessus de laquelle il est situé.</p>	 <p>R21b</p>
<p>R21c</p> <p>Feu jaune clignotant en forme de flèche oblique à 45° vers le bas, à droite ou à gauche, sur fond noir circulaire ou carré. Il annonce l'interdiction de circuler sur la voie au-dessus de laquelle il est situé, et il oblige tous les véhicules à se rabattre sur la ou l'une des voies adjacentes indiquées par le signal.</p>	 <p>R21cd R21cg</p>
 <p>Exemple 1 Passage de 1 à 2 voies</p> <p>Exemple 2 Passage de 2 à 1 voies</p> <p>Exemples d'emploi des signaux d'affectation de voie R21 sur une route à trois voies avec modification du sens de circulation sur la voie centrale</p>	

ANNEXE 4

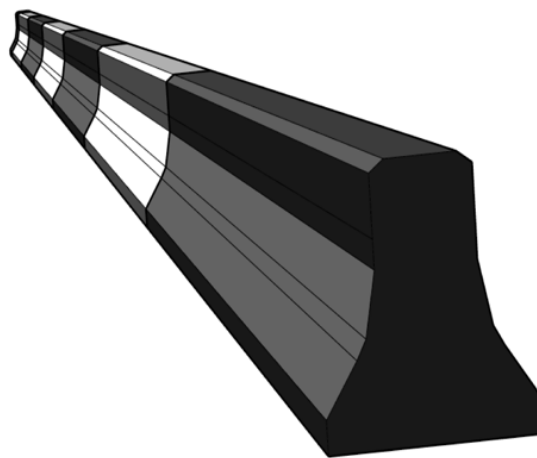
BARRIÈRE DYNAMIQUE XK3 (ART. 161)



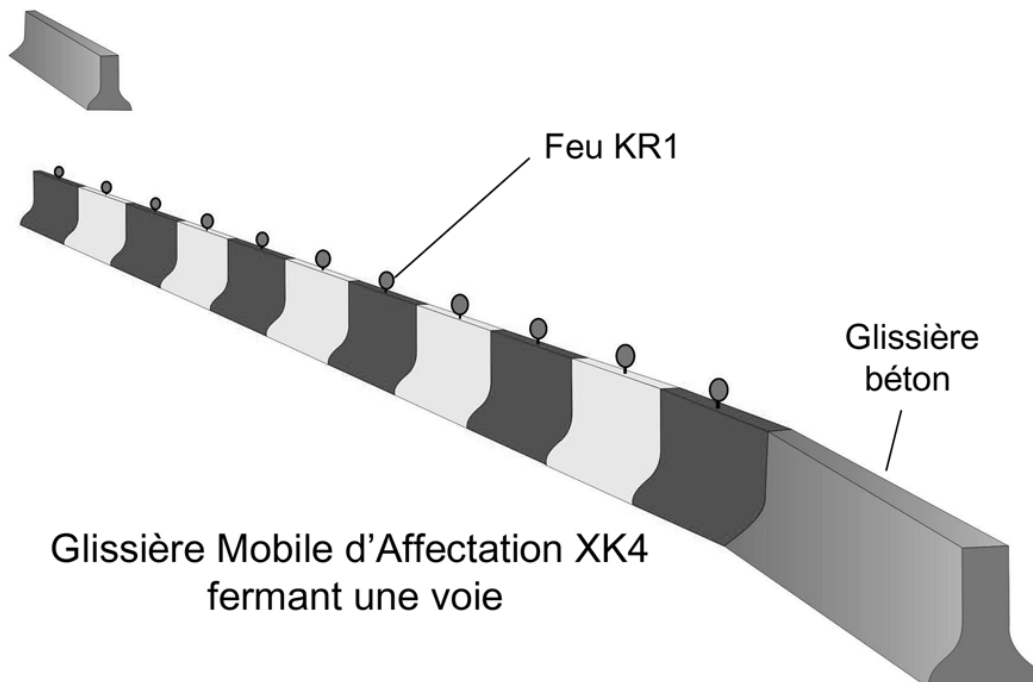
ANNEXE 5

GLISSIÈRE MOBILE D'AFFECTATION XK4 (ART. 162)

La Glissière Mobile d'Affectation XK4 se présente sous la forme d'une section mobile de dispositif de retenue ayant le profil des glissières béton. Elle est représentée ci-dessous sans signalisation complémentaire (feux d'alerte KR1).



La Glissière Mobile d'Affectation XK4 est représentée ci-dessous en position active (exemple avec fermeture d'une voie la plus à droite). Les feux d'alerte KR1 sont obligatoires.



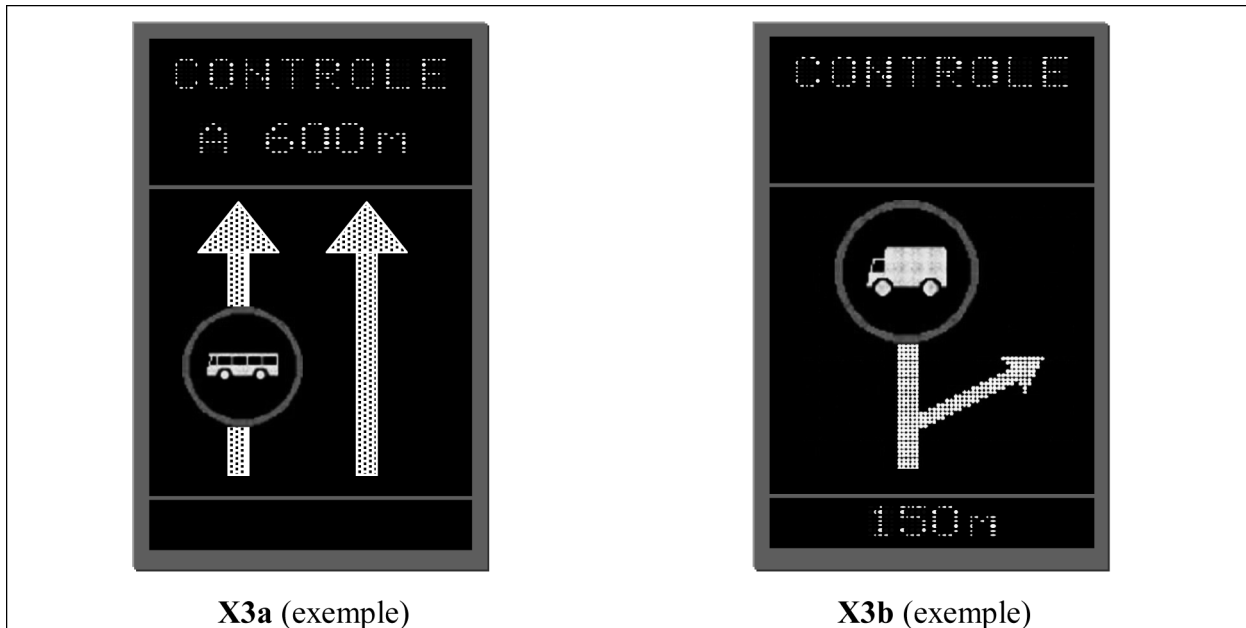
ANNEXE 6

RÉGULATION DYNAMIQUE DE VITESSE : SIGNAUX C51 (ART. 178)



ANNEXE 7

SIGNALISATION DES AIRES DE CONTRÔLE DE VÉHICULES :
SIGNAL DE TYPE X3 (ART. 179)



ANNEXE 8

ITINÉRAIRES *BIS* SIGNAL XD41 (ART. 170)

<p><i>Itinéraire Bis</i> 1500 m</p>
<p><i>Bis</i> TOULOUSE BAYONNE</p>

Signal XD41 (exemple)

L'annonce d'un itinéraire Bis est réalisée au moyen d'un panneau de type XD41. Il s'intègre dans la séquence de signalisation directionnelle du carrefour constituant le site d'entrée de l'itinéraire Bis, entre le panneau d'avertissement, lorsqu'il existe, et le panneau de présignalisation.

ANNEXE 4

(Texte non paru au *Journal officiel*)

INSTRUCTION INTERMINISTÉRIELLE SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE

Première partie

GÉNÉRALITÉS

1° L'article 3 est ainsi rédigé :

« Art. 3. – Catégories de signalisation.

1. Lorsqu'on considère les types de dispositifs utilisés par la signalisation, on distingue :

- la signalisation par panneaux ;
- la signalisation par feux ;
- la signalisation par marquage des chaussées ;
- la signalisation par balisage ;
- la signalisation par bornage ;
- la signalisation par dispositifs de fermeture (barrières).

2. Lorsqu'on considère les fonctions assurées par la signalisation, on distingue :

- la signalisation permanente.

Elle a trait aux conditions courantes de circulation : dangers, intersections et priorités, prescriptions, indications et directions, mesures permanentes d'exploitation du trafic ; elle est assurée par des dispositifs fixes, affichant des messages constants ;

- la signalisation temporaire.

Elle a trait aux modifications momentanées des conditions de circulation : obstacles, dangers fortuits, mesures temporaires d'exploitation du trafic, chantiers fixes, chantiers mobiles ; elle est assurée par des dispositifs implantés de façon non permanente ;

- la signalisation dynamique.

En situation d'exploitation, elle a trait aux conditions variables de circulation telles que dangers fortuits, saturation du trafic, perturbations météorologiques, etc., qui peuvent nécessiter la mise en place temporaire de prescriptions, d'indications et de mesures évolutives d'exploitation du trafic.

Hors situation d'exploitation, elle peut afficher un message de sécurité routière ou d'intérêt public.

Elle est assurée par des dispositifs implantés de façon permanente qui affichent des messages variables. »

2° L'article 3-1 est ainsi rédigé :

« Art. 3-1. – Types de panneaux et dispositifs de signalisation.

Les panneaux et les dispositifs de signalisation se répartissent en plusieurs catégories en fonction du type d'information qu'ils donnent. Leurs conditions d'emploi sont précisées dans les différentes parties de la présente instruction :

Type A – Panneaux de danger (2^e partie).

Type AB – Panneaux d'intersection et de priorité (3^e partie).

Type B – Panneaux de prescription (4^e partie) se subdivisant en :

- panneaux d'interdiction ;
- panneaux d'obligation ;
- panneaux de fin de prescription.

Type C – Panneaux d'indications utiles pour la conduite des véhicules (5^e partie).

Type CE – Panneaux d'indication des services pouvant être utiles aux usagers de la route (5^e partie).

Types D, Dp et Dv – Panneaux de signalisation de repérage (5^e partie).

Type Dc – Panneaux de signalisation d'information locale (5^e partie).

Type E – Panneaux et dispositifs d'identification de voirie (5^e partie).

Type EB – Panneaux de début et de fin d'agglomération (5^e partie).

Type G – Panneaux de position des passages à niveau (2^e partie).

Type H – Panneaux de signalisation d'intérêt culturel et touristique (5^e partie).
Type SR – Panneaux d'information de sécurité routière (5^e partie).
Types AK, K, KC et KD – Panneaux de signalisation temporaire (8^e partie).
Types R et KR – Feux d'alerte (1^{re} et 8^e parties), feux de circulation (6^e et 8^e parties) et feux d'affectation de voies (9^e partie).
Type T – Marques sur chaussées (7^e partie).
Type J – Balises (1^{re} partie).
Type X – Signaux dynamiques affichés sur les panneaux à messages variables et autres dispositifs de signalisation dynamique (9^e partie). »

3° À l'article 4 :

– après le paragraphe C – Principe de lisibilité, il est ajouté les paragraphes suivants :

« D. – Principes d'adaptation

La signalisation temporaire ou dynamique doit être adaptée aux circonstances pour lesquelles elle est mise en œuvre, afin d'assurer la sécurité des usagers et du personnel.

E. – Principe de cohérence

La signalisation temporaire ou dynamique peut donner des indications différentes de celles de la signalisation permanente déjà en place. Sauf cas particulier, les panneaux de signalisation permanente concernés doivent alors être masqués provisoirement, pour éviter une contradiction susceptible de créer un trouble à la circulation. »

4° L'article 5-1 est ainsi rédigé :

« Art. 5-1. – Forme des panneaux.

1. En signalisation permanente et en signalisation temporaire, les formes des panneaux sont les suivantes :

- a) Panneaux de danger : triangulaire (pointe vers le haut).
- b) Panneaux relatifs aux intersections et notifiant les régimes de priorité : triangulaire (pointe vers le bas), carrée (panneaux placés sur pointe) et octogonale.
- c) Panneaux de prescription : circulaire pour les panneaux d'interdiction et d'obligation, carrée ou rectangulaire pour les panneaux de prescription zonale.
- d) Autres panneaux : rectangulaire à côtés horizontaux et verticaux.

Toutefois certains panneaux de direction (panneaux de type D) comportent en outre une pointe de flèche dirigée vers la droite ou vers la gauche.

Les angles des balises et panneaux polygonaux sont remplacés par des arrondis afin d'éviter les accidents du fait de heurt par un piéton.

Par exception, l'arrondi n'est pas obligatoire pour les panneaux rectangulaires ou octogonaux placés sur les accotements interdits aux piétons et sur les voies rapides interdites aux piétons. Cette dispense ne s'applique pas aux triangles.

Sur les routes où la signalisation est portée par des portiques, des consoles ou des tympans d'ouvrages d'art, on peut faire figurer une représentation du signal dans un registre rectangulaire. Le fond de ce registre est de couleur grise non rétro réfléchissante.

2. En signalisation dynamique, les panneaux sur lesquels sont affichés les signaux sont carrés ou rectangulaires à côtés horizontaux et verticaux. Les signaux affichés ont la même forme que ceux de la signalisation permanente. »

5° L'article 5-2 est ainsi rédigé :

« Art. 5-2. Couleurs des panneaux.

1. En signalisation permanente et en signalisation temporaire, les couleurs utilisées sont : le noir, le bleu, le vert, le jaune, le rouge, le gris, le blanc, le marron et l'orange. Font exception les panneaux d'information locale de type Dc (cf. art. 94-1) et ceux de la signalisation piétonne (cf. art. 95-1) dont la couleur de fond doit être différente de celle utilisée pour la signalisation de direction.

Toutes les couleurs sont rétro réfléchissantes à l'exception du noir et du gris. Toutefois la couleur grise des panneaux de type SR, obtenue par un tramé de points noirs sur un fond blanc rétro réfléchissant, est par construction rétro réfléchissante.

2. En signalisation dynamique :

Les couleurs de la surface d'affichage du signal dépendent de la technologie d'affichage. Elles sont données dans le tableau ci-après :

		DECOR CONTINU	DECOR DISCONTINU		
			Lumineux		Non-lumineux <i>rétro réfléchissant (sauf noir)</i>
			Inversé (cf. art. 137)	Non-inversé	
surface d'affichage	signal	bleu vert jaune rouge gris blanc marron orange noir	blanc-jaune vert jaune rouge blanc-jaune noir blanc-jaune blanc-jaune blanc-jaune	bleu vert jaune rouge gris blanc marron orange noir	bleu vert jaune rouge gris blanc marron orange noir
	fond	gris	sombre		

Selon la technologie, tous les signaux de type A, AK B, C, D, KC, KD, KM, M peuvent être représentés sur des dispositifs variables en décor normal continu non lumineux tels que la technologie à prismes. Tous les signaux de type A, AK B, C, KC, KM, M peuvent être représentés sur des dispositifs variables en décor normal lumineux continu ou non tels que les panneaux éclairés de l'intérieur d'un caisson.

Toutefois, la représentation privilégiée des signaux dynamiques est le décor discontinu lumineux inversé : les pictogrammes apparaissent en jaune-blanc sur fond noir et sont composés d'une matrice de points lumineux. »

6° L'article 5-3 est ainsi rédigé :

« Art. 5-3. – Dimensions et conditions d'emploi des panneaux

Dans les tableaux ci-après, toutes les dimensions des panneaux sont exprimées en millimètres.

1. Pour les panneaux de type A, AB, B, C, CE, il existe sept gammes de dimensions définies dans le tableau ci-dessous :

GAMME	TRIANGLE (côté nominal)	DISQUE (diamètre)	OCTOGONE (largeur entre les côtés opposés)	CARRÉ (côté nominal)
Exceptionnelle				1500
Supérieure				1200
Très grande	1500	1250	1200	1050
Grande	1250	1050	1000	900
Normale	1000	850	800	700
Petite	700	650	600	500
Miniature	500 ⁽¹⁾	450 ⁽¹⁾	400	350

Pour les polygones dont les angles ont été arrondis, le côté se mesure entre sommets théoriques et prend le nom de côté nominal.

⁽¹⁾ Exceptionnellement, lorsque les caractéristiques géométriques d'un ouvrage (tunnel à gabarit réduit, par exemple) constituent une forte contrainte, une dimension de 400 mm peut être retenue.

Le panneau CE3b n'a pas de dimension prédéfinie.

Les panneaux B30, B51, C3, C14, C25a, C25b et C117 ont des dimensions spécifiques définies dans le tableau ci-après :

PANNEAU	GAMME PETITE Longueur x Hauteur	GAMME NORMALE Longueur x Hauteur	GAMME GRANDE Longueur x Hauteur
B30	500 x 650	700 x 900	900 x 1150
B51	500 x 650	700 x 900	900 x 1150
C3		600 x 800	
C14		900 x 1300	
C25a		1600 x 2400	
C25b		1600 x 2400	2400 x 3600
C117		900 x 1200	1050 x 1500

En règle générale, on utilise des panneaux de la gamme normale.

Les gammes exceptionnelles et supérieures sont réservées aux panneaux de type C et CE lorsqu'ils sont exclusivement employés pour la présignalisation des aires annexes sur routes et autoroutes. Elles permettent d'ajuster la largeur cumulée des panneaux C et CE à celle du registre supérieur, qui concerne le repérage de l'aire.

Les panneaux de la très grande gamme sont employés sur les autoroutes, sauf impossibilité technique d'implantation.

Sur les autres routes, les panneaux de la grande gamme doivent être employés lorsque la gamme normale n'offre pas des conditions de lisibilité optimales au regard de la vitesse pratiquée.

Les panneaux de la petite gamme sont utilisés quand il y a des difficultés pour l'implantation de panneaux de la gamme normale (rangée d'arbres près de la chaussée, route de montagne, accotements réduits, en tunnels, trottoirs étroits, etc.).

Les panneaux miniatures ne sont utilisés qu'exceptionnellement, et exclusivement en agglomération et en tunnel, s'il s'agit de satisfaire à des considérations esthétiques, ou dans les cas d'implantation particulièrement difficile lorsque la dimension des panneaux de la petite gamme reste encore trop importante.

Lorsqu'on veut particulièrement appeler l'attention sur un signal (généralement de danger), on peut adopter pour celui-ci une dimension de la classe supérieure à celle normalement utilisée sur la même route. On ne doit recourir à cette faculté qu'exceptionnellement.

On peut également adopter des panneaux d'une dimension de classe supérieure pour les panneaux de réglementation du stationnement par zone (cf. art. 55-1^e et 68-20 de la 4^e partie).

La signalisation destinée aux seuls cyclistes peut être de la petite dimension, voire, en agglomération, de la dimension miniature.

2. Les dimensions des panneaux D, Da, E, EB et KD dépendent des inscriptions qu'ils portent. Ces dimensions sont choisies parmi celles données dans le tableau ci-dessous :

		LONGUEUR								
		800	1000	1300	1600	1900	2200	2500	3000	3500
Hauteur	250	X	X	X	X	X	X			
	300	X	X	X	X	X	X	X		
	400	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	500	O	X	X	X	X	X	X	X	X
	600		O	X	X	X	X	X	X	X
	750			O	X	X	X	X	X	X
	900				O	X	X	X	X	X
	1200					O	X	X	X	X

O : dimensions réservées aux panneaux de forme rectangulaire

Pour les longueurs supérieures à 3 500 mm et pour les hauteurs supérieures à 1 200 mm, les dimensions augmentent avec un pas de 100 mm.

Les dimensions des panneaux D 29 sont choisies parmi celles données dans le tableau ci-dessous :

		LONGUEUR				
		400	600	800	1000	1200
Hauteur	120	X	X	X	X	X
	250			X	X	X

3. Les dimensions sont les suivantes : 200 mm × 200 mm pour le Dv11, longueur 300 mm × hauteur 200 mm pour les panneaux Dv21c, Dv43c et Dv43d.

Pour les panneaux Dv12, Dv21a, Dv21b, Dv43a, Dv43b et Dv 61, les dimensions sont choisies parmi les suivantes :

		LONGUEUR		
		600	900	1200
Hauteur	100	X	X	X
	150	X	X	X
	200	X	X	X
	250	X	X	X

Les dimensions des panneaux Dv42a et Dv42b sont choisies parmi les suivantes :

CARRÉS	RECTANGLES Longueur x Hauteur
700 x 700	600 x 1000
900 x 900	750 x 1000
1050 x 1050	750 x 1300
1200 x 1200	900 x 1300
1500 x 1500	1000 x 600
	1000 x 750
	1300 x 750
	1300 x 900

4. Les dimensions des panneaux Dc sont les suivantes :

		LONGUEUR			
		800	1000	1300	1600
HAUTEUR	80	x			
	100	x	x		
	120	x	x	x	
	150	x	x	x	x
	200	x	x	x	x
	250	x	x	x	x
	300	x	x	x	x

5. Les dimensions des panneaux Dp sont les suivantes : longueur 600 mm x hauteur 120 mm pour le Dp11 et longueur 700 mm x hauteur 200 mm pour le Dp2.

6. Les dimensions des panneaux de type H ne sont pas prédéfinies.

Les caractéristiques auxquelles doivent répondre les panneaux de type H10 sont précisées à l'article 88 de la 5^e partie.

Les dimensions des panneaux de type H20 et H30 dépendent des inscriptions qu'ils portent. Elles sont choisies parmi celles données dans le tableau figurant au début du 2).

7. Les dimensions des panneaux SR sont les suivantes :

PANNEAUX	DIMENSIONS Longueur x hauteur
SR2	3 500 x 3 000
SR4	1 300 x 600
SR50	Dimensions suivant les inscriptions et la taille des caractères

8. En signalisation dynamique, les panneaux à caissons ont les dimensions minimales de la surface d'affichage suivantes :

GAMME	PANNEAU pour signal seul Longueur x hauteur	PANNEAU pour panneau additionnel (1) Longueur x hauteur	PANNEAU POUR SIGNAL et panneau (2) Longueur x hauteur
Très grande	1 600 x 1 600	1 600 x 350	1 600 x 1 950
Grande	1 300 x 1 300	1 300 x 300	1 300 x 1 600
Normale	1 050 x 1 050	1 050 x 250	1 050 x 1 300
Petite	750 x 750	750 x 200	750 x 950

(1) Panoneaux M1, M2, M4f ou M9z à une ligne sauf M3a et M3d dont la hauteur peut être doublée.
(2) Avec panoneaux M1, M2, M4f ou M9z.
N.B. : Les signaux affichés sont de la gamme de la surface d'affichage.

Les autres panneaux ont soit les mêmes dimensions que les signaux, soit les dimensions définies ci-dessus.

7° À l'article 6, le premier alinéa du paragraphe A – Mode d'implantation est ainsi rédigé :

« Les panneaux implantés de façon permanente sont fixés sur support, mât, support de la signalisation lumineuse ou de l'éclairage public, haut-mât, potence, portique, ou exceptionnellement sur tympan d'ouvrage, mur ou façade sous réserve du droit des tiers (cf. art. 8, paragraphe i). »

8° L'article 7 est ainsi rédigé :

« Art. 7. Fondation des supports des panneaux permanents.

Lorsqu'un signal est implanté sur un trottoir muni d'un revêtement, les fondations de son support sont arasées au niveau du trottoir. »

9° À l'article 8 :

Le paragraphe c) est remplacé par le suivant :

« c) Sur les autoroutes et sur les routes à chaussées séparées par un terre-plein central comportant au moins deux voies par sens de circulation, les panneaux de la signalisation permanente indiquant une limitation de vitesse ou une interdiction de dépasser placés à la droite de la route sont répétés de l'autre côté de la chaussée ou sur un portique au-dessus des voies.

Sur ces mêmes routes et autoroutes, les autres panneaux de signalisation placés à la droite de la route peuvent également être répétés de l'autre côté de la chaussée lorsque les conditions sont telles qu'ils risquent de ne pas être aperçus à temps par les conducteurs auxquels ils s'adressent.

Les dispositions relatives aux panneaux de prescription de la signalisation temporaire sont précisées à l'article 126 de la 8^e partie.

Les dispositions relatives aux signaux de prescription affichés par la signalisation dynamique sont précisées à l'article 152 de la 9^e partie ».

Le paragraphe f) est remplacé par le suivant :

« f) Lorsqu'un tronçon de route ou d'autoroute comporte plusieurs voies matérialisées par un marquage ou des îlots directionnels, on peut être amené à donner des indications ou des prescriptions qui ne s'appliquent qu'à certaines voies :

– soit par des panneaux C24a indiquant les conditions particulières de circulation par voie sur la route suivie implantés et, le cas échéant, complétés dans les conditions prévues à l'article 72-3 de la 5^e partie ;

– soit par des panneaux placés au-dessus de la chaussée. Lorsque ces panneaux sont complétés par une flèche verticale dont la pointe est dirigée vers le bas, les indications qu'ils donnent ne sont valables que pour la voie qu'ils surplombent (cf. art. 9-1, paragraphe B, 3.d).

Dans le cas où on impose une limitation de vitesse sur une voie de décélération, on peut exceptionnellement signaler cette prescription par un panneau B14 complété par un panonceau directionnel M3a placé sur accotement conformément aux indications données par l'article 9-1, paragraphe B.3.a.

Des indications complémentaires concernant le choix des panneaux à implanter sur les têtes d'îlots sont données à l'article 65 de la 4^e partie ».

Les paragraphes *g)*, *h)* et *i)* deviennent respectivement les paragraphes *h)*, *i)* et *j)*, et il est inséré avant le nouveau paragraphe *h)* un paragraphe *g)* ainsi rédigé :

« *g)* L'implantation des feux de circulation permanents est traitée à la 6^e partie (signaux lumineux d'intersection : art. 109-4 et 110-1 à 110-7, signaux lumineux de contrôle d'accès : art. 111, signaux d'arrêt : art. 111-1) et celle des signaux d'affectation de voies à la 9^e partie (art. 160) de la présente instruction. »

Il est inséré en fin de l'article 8 les paragraphes *k)* et *l)* ainsi rédigés :

« *k)* Les panneaux de signalisation dynamique respectent les mêmes règles d'implantation et d'utilisation de la signalisation permanente ou temporaire, sous réserve des exceptions mentionnées à l'article 150 de la 9^e partie.

l) L'implantation de la signalisation doit tenir compte des dispositions qui lui sont applicables en matière d'accessibilité (cf. décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics et son arrêté d'application du 15 janvier 2007). ».

10° À l'article 9 :

La deuxième phrase du 1^{er} alinéa est supprimé ;

Le paragraphe *c)* est ainsi rédigé :

« *c)* Cas particuliers

Lorsque les panneaux sont placés au-dessus de la chaussée, sur portique, potence ou haut-mât, ils sont fixés à une hauteur minimale correspondant au gabarit de la route auquel s'ajoute une revanche de 0,10 m pour l'entretien de la chaussée et une revanche de 0,50 m pour la protection de la signalisation.

Lorsque sont implantés des panneaux à messages variables sur haut mât en terre-plein central d'autoroute, ceux-ci ont une hauteur minimale de 3,50 m sans excéder 6,50m. Si la largeur du terre-plein central est inférieure à 3,50m, leur hauteur est alors de 5,50 m.

La hauteur des panneaux de signalisation temporaire est traitée à l'article 122, paragraphe A-5. ».

11° À l'article 9-1 concernant les panonceaux, la partie B. – Utilisation, est ainsi rédigée :

« B. UTILISATION

Le panonceau est utilisé chaque fois qu'il est nécessaire de donner une ou des informations supplémentaires à celles du panneau.

1. Le panonceau M1 peut être utilisé en complément des panneaux de types A, AB, B, C et CE.

Le panonceau KM1 peut être utilisé en complément des panneaux de type AK, du panneau KD8 et du panneau KD10.

Le panonceau XM1 peut être utilisé pour compléter l'information délivrée par un pictogramme affiché sur les panneaux à messages variables.

La distance portée sur le panonceau M1 ou sur le panonceau KM1 est arrondie :

- au kilomètre le plus voisin si elle est supérieure à 5 km ;
- au demi-kilomètre le plus voisin si elle est comprise entre 2 km et 5 km (par exemple 2,5 km) ;
- aux 100 m les plus voisins si elle est comprise entre 500 et 2 000 m ;
- aux 50 m les plus voisins si elle est comprise entre 100 et 500 m ;
- à 50, 75 ou 100 m si elle est comprise entre 50 et 100 m ;
- aux 10 m les plus voisins si elle est inférieure à 50 m.

La distance portée sur le panonceau XM1 est arrondie :

- au kilomètre le plus voisin si elle est supérieure à 2 km ;
- aux 100 m les plus voisins si elle est comprise entre 500 et 2 000 m ;
- aux 50 m les plus voisins si elle est comprise entre 100 et 500 m ;
- à 50, 75 ou 100 m si elle est comprise entre 50 et 100 m.

2. Le panonceau M2 peut être utilisé en complément des panneaux de types A, AB, B, C et CE.

Le panonceau KM2 peut être utilisé en complément des panneaux AK4, AK5, AK14, AK22, AK30 et KD9.

Le panonceau XM2 peut être utilisé pour compléter l'information délivrée par un pictogramme affiché sur les panneaux à messages variables.

La distance portée sur les panonceaux M2, KM2 et XM2 est arrondie, selon le type de signalisation, comme indiqué au paragraphe 1 ci-dessus.

Si la signalisation avancée est faite par des panneaux répétés en application de l'article 25, paragraphe C, seul le plus rapproché de la section dangereuse ou de la zone réglementée porte le panonceau M2 ou le panonceau KM2.

3. Le panonceau directionnel de catégorie M3 ou XM3 est utilisé dans les cas suivants :

a) Lorsqu'on impose une limitation de vitesse au début d'une voie de décélération, il y a généralement ambiguïté pour l'utilisateur de la voie principale à signaler cette prescription par un simple panneau B14 posé sur l'accotement.

Pour lever cette ambiguïté :

– sur une sortie à droite, on complète le panneau B14 placé sur l'accotement de droite par un panonceau M3a avec une flèche dirigée vers le bas et à droite (cf. exemple 1 du panonceau M3a en annexe II) ;

– sur une sortie à gauche d'une chaussée unidirectionnelle, on complète le panneau B14 placé sur l'accotement de gauche par un panonceau M3a avec une flèche dirigée vers le bas et à gauche (cf. exemple 2 du panonceau M3a en annexe II).

b) Pour indiquer l'accès à une voie ou piste réservée le panneau d'obligation est complété par un panonceau M3b qui comporte suivant la disposition des lieux une flèche qui peut être soit oblique, pointe dirigée vers le bas, soit horizontale, soit verticale et éventuellement complétée par une indication de distance.

c) Pour orienter les usagers, certains panneaux de type C peuvent être également complétés par un panonceau à flèche horizontale unique ou à flèche oblique, pointe dirigée vers le bas, ou à flèche verticale.

d) Pour informer les usagers de ce qu'un panneau ne s'adresse qu'à ceux circulant sur la voie au-dessus de laquelle il est implanté, on utilise le panonceau M3d.

En signalisation dynamique, le panonceau XM3d indique également que le signal qu'il complète ne s'adresse qu'aux usagers circulant sur la voie au-dessus de laquelle le panneau à message variable est implanté.

4. Les panonceaux de catégorie M4 ne sont utilisés qu'avec les panneaux de types AB, B et C.

5. Les panonceaux M5 relatifs au STOP sont utilisés dans les conditions définies à l'article 35, paragraphe C, et à l'article 42-2, paragraphe F.

6. Les panonceaux complémentaires M6 ne peuvent être associés qu'à des panneaux de types B6 ou C1.

Leur signification et leurs modalités d'emploi sont précisées aux articles 55, 55-1, 55-2, 55-3 et 70 de la présente instruction.

7. Le panonceau schéma M7 est utilisé dans les conditions définies à l'article 42-5.

8. Les panonceaux d'application M8 ne peuvent être associés qu'à des panneaux de types B6a et B6d.

Leur signification et leurs modalités d'emploi sont précisées aux articles 55 et 55-3.

9. Le panonceau d'indications diverses M9 est utilisé chaque fois qu'il y a lieu de préciser la nature exacte du danger ou de la prescription ou de l'indication.

En signalisation temporaire, c'est un panonceau d'indications diverses KM9 qui peut, le cas échéant, être associé aux panneaux de danger AK4, AK5, AK14 ou AK22 (cf. art. 122, paragraphe A-1).

En signalisation dynamique, le panonceau XM9z peut être utilisé pour compléter l'information délivrée par un pictogramme affiché sur les panneaux à messages variables.

10. Les panonceaux M10a et M10b ne peuvent être exclusivement employés qu'avec les panneaux C107 et C207. Le panonceau M10z ne peut être exclusivement employé qu'avec les panneaux C1a, C1b, C1c, CE3a, CE4a, CE4b, CE4c, CE5b, CE6a, CE6b, CE19, CE20a, CE20b, CE21 et C111.

11. Le panonceau M11a ne peut être exclusivement employé qu'avec le panneau C107. Les panonceaux M11b ne peuvent être exclusivement employés qu'avec le panneau B54. Les panonceaux M11c ne sont utilisés qu'avec les panneaux B18c et C117 implantés sur les voies d'accès à un tunnel. ».

12° L'article 9-2 est ainsi rédigé :

« Article 9-2. Balises.

A. – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Les balises sont des dispositifs implantés pour guider les usagers ou leur signaler un risque particulier, ponctuel ou linéaire, sur un itinéraire traité de façon homogène.

Leur constitution, leurs modes d'ancrage au sol ou de fixation sur d'autres équipements doivent être tels qu'ils ne présentent qu'une faible agressivité en cas de choc.

B. Balise J1

Les balises J1 ont pour objet de matérialiser le tracé extérieur des virages qui peuvent ne pas apparaître clairement aux automobilistes. Les balises J1 sont utilisées dans les conditions prévues à l'article 27.

La balise J1 est cylindrique de diamètre 200 mm et sa hauteur au-dessus de l'accotement est de 1 300 mm.

Elle est de couleur blanche. Elle porte une bande rétroréfléchissante blanche de classe 2 de 200 mm de hauteur placée à 300 mm de la tête de la balise.

Lorsqu'elle est fixée sur une barrière de sécurité latérale, la hauteur du corps de la balise J1 est de 550 mm.

Dans les sections fréquemment enneigées, la partie de la balise située au-dessus de la bande rétroréfléchissante peut être de couleur rouge (cf. art. 41-2). La balise est alors dénommée J1bis et ses règles d'implantation sont identiques à celles de la balise J1.

Les balises J1 sont implantées en extérieur du virage en limite extérieure de la zone de récupération. Lorsque cette disposition n'est pas applicable, elles sont implantées dans les mêmes conditions que celles prévues à l'article 8, i) pour les panneaux.

Lorsqu'un virage est doté d'une barrière de sécurité latérale, les balises J1 peuvent être implantées devant ou derrière la barrière ou sur celle-ci au moyen d'un dispositif de fixation non agressif.

Deux balises sont implantées dans le prolongement des axes des voies, ce qui détermine l'intervalle constant entre toutes les balises. Toutefois, cet intervalle ne pourra pas être inférieur à 8 m.

Les balises J1 doivent couvrir l'ensemble du bord extérieur de la courbe. Deux ou trois balises sont disposées en plus, sur chacune des lignes droites, de part et d'autre du virage.

C. Balise J3

Les balises J3 ont pour objet de matérialiser, hors carrefour à sens giratoire, une intersection, et ce, quel que soit le régime de priorité établi.

Elles peuvent être employées sur tous types de routes à l'exclusion des autoroutes et des routes à chaussées séparées avec carrefours dénivelés et sans accès riverain.

Hors agglomération, elles doivent être implantées en l'absence d'îlot séparateur sur la route prioritaire ou dans les carrefours à priorité à droite. Toutefois, en présence de signalisation de direction de position visible, il n'est pas nécessaire de mettre en place les balises J3 sur la ou les branches concernées du carrefour.

En agglomération, elle est facultative et son usage doit rester exceptionnel.

La balise J3 est cylindrique de diamètre 200 mm et sa hauteur au-dessus de l'accotement est de 1 300 mm. Elle est de couleur blanche. Elle porte une bande rétroréfléchissante rouge de classe 2 de 200 mm de hauteur placée à 300 mm de la tête de la balise.

Une balise J3 est placée à chaque angle formé par les voies sécantes.

La balise J3 est implantée en limite extérieure de la zone de récupération. Lorsque cette disposition n'est pas applicable, elle est implantée dans les mêmes conditions que celles prévues à l'article 8, i) pour les panneaux. En outre, elle ne doit pas constituer un masque à la visibilité.

D. Balise J4

Les balises J4 ont pour objet de compléter (J4 multichevrons) ou de remplacer (J4 monochevron) les balises J1, lorsque le renforcement de l'alerte est nécessaire. Elles sont utilisées dans les conditions prévues à l'article 27.

La hauteur des balises J4 est de 400, 600, 800 ou 1 000 mm. Elle est à adapter en fonction du type de route sur laquelle elles sont utilisées.

HAUTEUR du panneau	TYPE DE ROUTE
1 000 mm	Autoroute et routes chaussées séparées, avec échanges dénivelés, sans accès riverain
800 mm	Routes à chaussées séparées avec carrefours plans sans traversée de TPC
600 mm	Routes bidirectionnelles de largeur supérieure ou égale à 5,20 m
400 mm	Routes bidirectionnelles de largeur inférieure à 5,20 m

La balise J4 multichevrons est rectangulaire, de grand côté horizontal, portant une série de chevrons blancs sur fond bleu. Sauf contrainte d'implantation, la balise est constituée de trois chevrons.

La balise J4 monochevron est carrée.

Les balises J4 sont rétro réfléchissantes.

La hauteur au-dessus du sol du bord inférieur des balises J4 est de 1 m. Dans certains cas, en particulier lorsqu'il y a perte de tracé en virage et afin que la ou les balises soient visibles à une distance suffisante pour assurer leur efficacité, il est possible :

- soit d'augmenter la hauteur sous panneau ;
- soit pour le cas de balises J4 multichevrons de superposer deux balises. Elles ne doivent pas être implantées bord à bord, ni placées en prolongement l'une de l'autre.

La balise J4 multichevrons est implantée dans le cas :

- d'un virage à droite dans l'axe de la voie adjacente à la voie de droite ;
- d'un virage à gauche dans l'axe de la voie de droite.

Les balises J4 monochevron sont implantées en lieu et place des balises J1 :

- une balise J4 est implantée dans le prolongement de l'axe des voies ;
- une seule est posée en amont de la courbe.

Si les contraintes locales nécessitent un renforcement de la perception de la balise J4, on peut :

- planter une deuxième balise, dans le cas de la balise multichevrons. Pour les virages à droite, elle est positionnée dans le prolongement du bord droit de la route et, pour les virages à gauche, dans le prolongement du bord extérieur de la voie adjacente ;
- utiliser une balise de hauteur supérieure à celle utilisée sur l'itinéraire.

Exceptionnellement, la balise J4 monochevron peut être complétée par un feu de balisage et d'alerte R1 (cf. art. 13-1).

La balise J4 monochevron peut être également utilisée en agglomération pour signaler un aménagement ponctuel de voirie visant à créer un rétrécissement de chaussée ou une modification de trajectoire de type chicane.

E. Balise J5

La balise J5 a pour objet de signaler le nez d'un îlot séparateur ou l'origine d'un terre-plein séparant deux courants de sens de circulation opposés, à l'exclusion des îlots peints. Elle améliore la perception éloignée de l'îlot, de jour comme de nuit. Elle peut être utilisée en remplacement des panneaux de prescription si l'îlot est précédé par une ligne continue.

La balise J5 est carrée et son décor est constitué d'une flèche blanche coudée vers le bas à droite, sur un fond bleu. La balise J5 est rétro réfléchissante. Pour déterminer le niveau de rétro réflexion à employer, les règles de l'article 13 sont appliquées. Ses dimensions sont identiques à celles des panneaux carrés définies à l'article 5-3 et peuvent être adaptées en fonction du type de route sur laquelle elle est utilisée.

La balise J5 est implantée sur le nez d'îlot. La distance entre chaque aplomb des extrémités de la balise J5 et les rives voisines de ces extrémités, vérifie les règles de l'article 8, i) définies pour les panneaux.

La hauteur d'implantation de la balise J5 est de 1 m (du sol au bord inférieur de la balise). Elle peut être adaptée afin de tenir compte des circonstances locales (visibilité, masque à la circulation, gabarit de véhicules, etc.).

F. Balise J6

Les balises J6 ont pour objet d'assurer un guidage latéral continu sur un itinéraire, en complément du marquage.

L'emploi des balises J6 est exclu sur les autoroutes et les routes à chaussées séparées et à carrefours dénivelés.

La balise J6 est de forme trapézoïdale et sa section est triangulaire ; la hauteur hors sol de sa petite base verticale est de 1 000 mm et sa largeur de 150 mm. Elle comporte, sur une ou deux faces, une bande noire oblique à 30°, de 200 mm de haut, dont la pente est dirigée vers la chaussée. Cette bande comprend un dispositif rétroréfléchissant blanc de classe 2 ou catadioptrique, rectangulaire, mesurant 80 mm de large et 120 mm de haut.

Les balises J6 sont implantées des deux côtés de la chaussée.

Sur un itinéraire équipé de balises J6, les balises de virage J1 sont remplacées par des balises J6.

En cas de présence de barrière de sécurité latérale, les balises J6 peuvent être implantées derrière la barrière ou sur celle-ci au moyen d'un dispositif de fixation non agressif pour les personnes.

G. Balise J7

La balise J7 est une manche à air qui a pour objet de mettre en évidence la force et la direction d'un vent susceptible de surprendre l'usager d'une route.

La balise J7 se compose d'un tronc de cône en étoffe ou en produit souple, portant des bandes perpendiculaires à son axe, alternativement blanches et rouges.

Les dimensions minimales de la balise J7 sont déterminées par la distance à partir de laquelle elle est vue. On admet que si D est cette distance, la longueur de la balise est D/200, sans être inférieure à 1 m, son grand diamètre D/600 et son petit diamètre D/1 000.

La balise est fixée au sommet d'un mât. Elle indique la direction et la force du vent.

Elle peut être éclairée la nuit.

La balise J7 peut être implantée seule, ou en complément du panneau A24. La signalisation de danger dû au vent est décrite à l'article 41-3.

H. Balises J10

Les balises J10 ont pour objet d'indiquer aux usagers la distance restant à parcourir avant d'atteindre un passage à niveau.

Elles sont rectangulaires, de hauteur 1 000 mm et de largeur 200 mm. Elles sont munies d'une à trois bandes rouges obliques de 70 mm de large. L'espacement entre deux bandes est de 60 mm. La pente descendante de ces bandes est orientée vers l'axe de la chaussée.

Elles sont de couleurs rouge et blanche, rétroréfléchissantes sur une hauteur de 700 mm mesurée à partir du sommet.

La première balise est fixée sur le support du panneau A7 ou A8 et comporte trois bandes rouges ; les deux autres, implantées aux deux tiers et au tiers de la distance séparant le panneau A7 ou A8 du passage à niveau, comportent respectivement deux et une seule bande rouge.

Pour les passages à niveau situés en agglomération, l'implantation de ces balises est facultative.

I. Balises J11

Les balises J11 rendues solidaires du sol ont pour objet de renforcer le marquage permanent longitudinal continu sur des points singuliers. Elles doivent être conçues pour retrouver leur position initiale après avoir été heurtées.

Elles peuvent être utilisées dans les cas suivants :

- guidage, canalisation de trafic ;
- dissuasion, empêchement de manœuvre dangereuse ;
- emploi ponctuel en agglomération, dans la perspective d'un aménagement définitif de voirie.

La balise J11 se présente sous forme d'un profil fermé ou d'une lame plane ou cintrée. Sa hauteur normale est comprise entre 700 et 850 mm ; exceptionnellement, elle peut être abaissée jusqu'à 500 mm en agglomération. Sa largeur apparente est comprise entre 150 et 200 mm.

Elle est de couleur blanche et comporte deux bandes blanches rétroréfléchissantes de 100 mm de hauteur, espacées de 50 à 100 mm et placées dans les deux tiers supérieurs de la balise. Ces bandes ne doivent pas se prolonger sur la face non visible des balises si, la nuit, elles risquent de donner une indication dangereuse aux usagers circulant en sens inverse.

Les balises J11 sont en général implantées à environ 0,50 m au-delà de la ligne continue, exceptionnellement sur cette ligne continue, mais en aucun cas sur la partie circulée de la chaussée.

J. Balises J12

Les balises J12 rendues solidaires du sol ont pour objet de renforcer le marquage permanent longitudinal continu exclusivement dans la signalisation des divergents. Elles doivent être conçues pour retrouver leur position initiale après avoir été heurtées.

Elles peuvent compléter les balises J14a en cas de difficulté de perception de celles-ci.

La balise J12 se présente sous forme d'un profil fermé ou d'une lame plane ou cintrée. Sa hauteur normale est comprise entre 700 et 850 mm ; exceptionnellement, elle peut être abaissée jusqu'à 500 mm en agglomération. Sa largeur apparente est comprise entre 150 et 200 mm.

Elle est de couleur verte et comporte deux bandes blanches rétro réfléchissantes de 100 mm de hauteur, espacées de 50 à 100 mm et placées dans les deux tiers supérieurs de la balise. Ces bandes ne doivent pas se prolonger sur la face non visible des balises si, la nuit, elles risquent de donner une indication dangereuse aux usagers circulant en sens inverse.

Les balises J12 sont en général implantées à environ 0,50 m au-delà de la ligne continue, exceptionnellement sur cette ligne continue, mais en aucun cas sur la partie circulée de la chaussée.

K. Balises J13

Les balises J13 ont pour objet de signaler :

- sur des routes de largeur inférieure à 7 m, des petits ouvrages situés à proximité immédiate de la chaussée, à une distance inférieure à 1 m de la surface revêtue, et pouvant constituer des obstacles dangereux ;
- certaines installations liées au fonctionnement des passages à niveau lorsque celles-ci sont situées en bordure de chaussée et peuvent être une cause d'accidents. L'implantation de la balise J13 est toutefois à exclure pour les passages à niveau situés dans une courbe afin d'éviter la confusion avec un balisage de virage.

La balise J13 est de forme trapézoïdale ; sa hauteur hors sol est de 1 200 mm et sa largeur de 250 mm.

Elle comporte, sur une ou deux faces, une alternance de bandes obliques bleues et blanches à 30° dont la pente est dirigée vers la chaussée. Ces bandes sont constituées d'un revêtement rétro réfléchissant de classe 2 ; leur largeur et leur hauteur sont de 200 mm. La bande bleue située en pied de balise est de forme trapézoïdale.

Pour les ouvrages, la signalisation par balise J13 est mise en place pour chaque obstacle, qu'il s'agisse d'un obstacle seul ou de deux obstacles situés de part et d'autre de la chaussée. Elle doit être perceptible pour les deux sens de circulation. Elle peut être réalisée de la manière suivante :

- pour les obstacles de longueur égale ou supérieure à 3 m, une balise J13 est implantée à chaque extrémité de l'obstacle. Dans ce cas, les deux balises ne comportent des bandes que sur la face visible dans le sens de circulation ;
- pour les obstacles de longueur inférieure à 3 m, une seule balise J13 comportant des bandes sur les deux faces est implantée avant la première extrémité rencontrée de l'obstacle. Si l'obstacle masque la perception de la balise pour l'un des sens de circulation, deux balises sont implantées comme dans le cas précédent.

Pour les installations de passages à niveau, l'implantation de quatre balises est recommandée, sauf lorsque l'emprise ferrée est très réduite, par exemple dans le cas des lignes à voie unique.

L. Balises J14a et J14b

Les balises J14a et J14b ont pour objet de signaler la position des divergents.

L'utilisation de balises J14 est obligatoire pour tous les divergents inclus dans un échange dénivelé. Les balises J14 ne doivent pas être implantées en carrefours plans. La balise J14b est utilisée dans la signalisation des nœuds autoroutiers et éventuellement dans la signalisation des divergents sur lesquels le trafic est très important.

1. Balise J14a

La balise J14a est constituée d'un élément dont la vue en plan présente la forme d'un demi-cercle portant sur sa face avant deux flèches de couleur blanche sur fond vert suggérant les deux courants de circulation de même sens. L'ensemble de la face avant de la balise est rétro réfléchissant de classe 2. Deux dimensions existent : balises de diamètre 1 m (petit modèle) et 2 m (modèle normal).

Le choix du modèle normal ou du petit modèle est fonction du type de la route et de l'espace disponible. Le modèle normal est employé de préférence. Le petit modèle peut être utilisé si l'on rencontre des difficultés d'implantation.

La balise J14a est implantée sur la zone peinte en hachures matérialisant le divergent. En cas de problème de perception, elle peut être complétée par des balises J12. En cas de difficulté d'implantation, la balise J14a peut également être remplacée par des balises J12.

2. Balise J14b

La balise J14b est constituée d'une série de 6, 8, 10 ou 12 éléments incurvés, de hauteurs variables et portant sur la face avant un graphisme en forme de chevron de couleur blanche sur fond vert. Ils sont disposés au sol verticalement et de manière symétrique de façon à former un V suggérant les deux courants de circulation de même sens. L'ensemble de la face avant de la balise est rétro réfléchissant de classe 2.

Il existe deux modèles : le petit modèle dont la hauteur des éléments, de largeur égale à 0,32 m, varie entre 0,71 et 1,66 m et le modèle normal dont la hauteur des éléments, de largeur égale à 0,40 m, varie entre 0,95 et 2,20 m.

Le modèle normal est employé de préférence. Le petit modèle est employé en cas de difficulté d'implantation.

Les éléments sont implantés à partir du nez du musoir et dans son prolongement.

Le choix du nombre de pales est fonction de la géométrie du divergent de sorte que l'aspect visuel soit le meilleur possible en approche.

M. Balises lumineuses

En agglomération, des balises lumineuses et/ou portant un dispositif rétro réfléchissant peuvent renforcer la perception des îlots.

Le cas échéant, elles doivent être éclairées de façon non éblouissante (en jaune de préférence) et ne pas constituer un obstacle.

N. Balises J15 (plots rétro réfléchissants)

Les balises J15a ont pour objet d'améliorer le guidage des usagers en complément de la signalisation horizontale permanente (cf. art.113-3).

Les balises J15b ont pour objet d'améliorer la perception de nuit des aménagements équipés de bordures (cf. art. 117-2).

1. Balises J15a

La balise J15a est constituée, à l'exclusion de toute source lumineuse propre, d'un ou deux rétro-réfléchisseurs et d'un corps support.

Les rétro-réfléchisseurs sont de couleur blanche. Les rétro-réfléchisseurs de couleur jaune sont réservés à la signalisation temporaire.

Les balises J15a sont utilisées sur tous les types de lignes de délimitation des voies, sur les lignes d'effet de stop et de cédez le passage.

Elles peuvent être implantées sur un aménagement ponctuel ou linéairement (carrefour, virage, rabattement, séparation des sens de circulation d'une route, voies spécialisées, etc.).

Les balises sont coaxiales avec le marquage qu'elles complètent. En cas de ligne mixte, les balises sont placées entre les deux lignes.

Elles sont orientées de façon à n'être vues que par les usagers auxquels elles s'adressent.

La balise visible de nuit dans un seul sens de circulation (un seul rétro-réfléchisseur) est appelée unidirectionnelle.

La balise visible de nuit dans deux sens de circulation (deux rétro-réfléchisseurs) est appelée bidirectionnelle.

La hauteur par rapport au sol ne doit pas dépasser 20 mm.

La surface au sol ne doit pas excéder 150 cm².

2. Balises J15b

La balise J15b est fixée sur les bordures d'îlot ou de trottoir.

Elle est constituée d'une partie rétro réfléchissante qui est omnidirectionnelle.

Les réflecteurs sont de couleur blanche.

L'utilisation des balises J15b ne doit pas faire double emploi avec les balises J15a.

Le pas d'implantation est variable. Il est d'autant plus resserré que la perception de la bordure doit être augmentée.

O. Balises J16

Les balises J16 ont pour objet d'assurer un guidage latéral continu nocturne sur un itinéraire en complément du marquage.

Elles ne peuvent être implantées que sur les autoroutes et les routes à chaussées séparées et à carrefours dénivelés. Elles peuvent être utilisées en accotement et/ou en terre-plein central. Elles ne doivent pas être implantées dans les bretelles.

La balise J16 est constituée d'un élément rétro réfléchissant incolore ou de couleur blanche, qui s'inscrit dans un carré de 13 cm de côté et de surface supérieure ou égale à 90 cm², et qui est solidaire d'un piquet fixé au sol. On parle dans ce cas de jalonneur.

En présence de barrière de sécurité latérale, les balises J16 peuvent être directement fixées sur la barrière. Elles sont alors constituées d'un élément rétro réfléchissant répondant aux conditions précédemment énoncées et d'un système de fixation non agressif pour les personnes. L'ensemble de la balise J16 ne doit pas déborder du nu avant de la barrière.

La partie rétroréfléchissante de la balise J16 doit être orientée vers les usagers concernés et positionnée à une hauteur hors sol comprise entre 50 cm et 1 m.

Les balises J16 doivent être implantées :

- en rive droite, en extérieur de la bande d'arrêt d'urgence ou de la bande dérasée de droite ;
- en rive gauche, en extérieur de la bande dérasée de gauche. ».

13° À l'article 10, le 2° alinéa est remplacé par le suivant :

« Les couleurs de l'envers, du bord tombé et du contre listel de fabrication des panneaux et panonceaux ainsi que toutes les parties extérieures des panneaux à messages variables autres que la face avant doivent être neutres et ne pas reprendre les couleurs utilisées en signalisation routière. »

14° L'article 11 est ainsi rédigé :

« Article 11. Inscriptions sur les panneaux et panonceaux.

A. – GÉNÉRALITÉS

1. Types de caractères

Les inscriptions sur les panneaux sont composées en caractères droits de types L1, L2 ou L5, ou en caractères italiques de type L4 dont les modèles figurent en annexe.

2. Signes diacritiques.

Les accents, trémas, cédilles doivent figurer sur les lettres minuscules et majuscules. Il n'y a pas de point sur les I et J majuscules. En signalisation dynamique, sur les panneaux à décor continu ou discontinu matriciel, les signes diacritiques peuvent être omis pour des raisons techniques.

3. Symboles d'unités

Les symboles d'unités utilisés sont les suivants : t (tonne), km (kilomètre), m (mètre), h (heure), min (minute), € (euro).

4. Nombres décimaux

Lorsque sur les panneaux, panonceaux et symboles, figure un nombre décimal, le chiffre des unités est séparé du chiffre des décimales par une virgule.

5. Signes et symboles spécifiques

En signalisation dynamique, les signes définis à l'article 141 de la 9^e partie, ainsi que le tiret, la barre oblique, le point, les deux points, la virgule, l'apostrophe et l'esperluette, peuvent être utilisés.

B. – UTILISATION DES CARACTÈRES

1. Sur les panneaux à décor continu, les inscriptions sont composées, dans la majorité des cas, de caractères majuscules droits de type L1 pour les panneaux à fond clair et de type L2 pour les panneaux à fond foncé.

Les inscriptions sur les panonceaux sont réalisées à l'aide de caractères de type L1.

Les caractères italiques de type L4 sont utilisés pour les inscriptions sur les panneaux C14, C23, C62, CE3b, CE50, D46a, D46b, D47a, D47b, D47c, E31, E32, E33, E34, E38, H31, H32 et les panneaux de type SR.

Les caractères italiques de type L4 sont également utilisés pour les inscriptions secondaires ou complémentaires sur les panneaux de types D et EB.

Les caractères de type L5 sont utilisés pour les inscriptions sur les panneaux d'animation de type H10, sur les panneaux de balisage des itinéraires touristiques de type H20 et sur les panneaux E36 de localisation d'un département ou d'une région administrative.

2. Sur les panneaux à messages variables à décor discontinu matriciel (XC50 et KXC50), les caractères qui peuvent être utilisés sont de type L11. Pour les autres panneaux à messages variables on peut utiliser les caractères L11 ou L12. Toutefois, sur un même panneau, un seul type de caractères est utilisé (cf. paragraphe G ci-après).

3. Sur les panneaux à messages variables à décor discontinu non matriciel, les caractères utilisés se rapprochent au mieux des types L1, L2 et L4.

C. – DIMENSIONS DES CARACTÈRES

Pour chaque type de caractère, la dimension est définie par la hauteur de la majuscule.

Les différentes gammes de hauteur de caractères sont les suivantes : 400, 320, 250, 200, 160, 125, 100, 80, 62,5, 50, 40, 30 et 20 mm.

Les hauteurs de caractères des inscriptions des panneaux de types A, B, C et CE dans les différentes gammes se déduisent par homothétie de celle définie pour la gamme normale. Font exception :

- les panneaux B19, B29, B39, B49, C50 et KC1 pour lesquels elles sont adaptées à la longueur des inscriptions ;
- les panneaux C14 et C23.

Celle-ci est traduite implicitement par les gammes d'utilisation des panneaux sachant que la petite gamme est principalement réservée pour un usage urbain.

Lorsqu'une indication principale en caractères droits (de types L1 ou L2) est suivie d'une indication secondaire (précision de quartier), celle-ci figure en caractères italiques de type L4 d'une hauteur inférieure d'une gamme.

D. – DISPOSITION DES INSCRIPTIONS

Elle est donnée pour chaque type de panneau dans les parties correspondantes de la présente instruction.

Chaque mention est en général écrite sur une ligne. Elle est au besoin abrégée pour respecter cette règle (*cf.* art 81-1, paragraphe A, de la 5^e partie).

E. – INDICATIONS DES DISTANCES D'IMPLANTATION

La distance d'implantation, lorsqu'elle est prévue, est portée en mètres et arrondie suivant les dispositions de l'article 9-1. Malgré une distance d'implantation en général supérieure à 200 m, celles-ci sont toujours portées en mètres, et arrondies aux 100 m les plus voisins, pour les panneaux D74a et D74b.

Les indications des distances sur les panneaux directionnels sont traitées à l'article 81-1, paragraphe C de la 5^e partie.

F. – LISIBILITÉ DES PANNEAUX

Pour une bonne lisibilité des panneaux de type D (y compris les panneaux de types Da), Dv, Dc, E, EB et H, la hauteur des caractères est fonction de la vitesse d'approche des véhicules.

Le choix de la hauteur des caractères des panneaux D et Da est traité à l'article 83, celui des panneaux H à l'article 87-1, celui des panneaux Dv à l'article 91-1, celui des panneaux Dc à l'article 94-1, et celui des panneaux E et EB à l'article 99-1 de la 5^e partie.

G. – CARACTÈRES POUR LES PANNEAUX À MESSAGES VARIABLES

Les caractères utilisés sur les panneaux à messages variables sont ceux du type L11 et L12 tels que décrits en annexe.

Chaque caractère L11 est inscrit dans une matrice rectangulaire qui comporte au minimum cinq points de large sur sept points de haut.

Chaque caractère L12 est inscrit dans une matrice rectangulaire comportant au minimum 16 segments, à l'exception des chiffres qui peuvent être inscrits dans une matrice d'au moins 7 segments.

Pour la lisibilité des panneaux à messages variables, des hauteurs minimales de caractères L11 ou L12 doivent être respectées. La hauteur des caractères affichés sur un même panneau XC50 ou KXC50 est constante. Ces hauteurs minimales, exprimées en mm, sont les suivantes :

SIGNAL-TEXTE XC50	
Gamme	Hauteur de caractères
Très grande	320 ou 400
Grande	250 ou 320
Normale	160 ou 200
Petite	125

PANNEAU MOBILE KXC50		
Vitesse d'approche	Gamme	Hauteur de caractères
Route limitée \geq 110 km/h	Très grande (exceptionnellement grande)	250
Route limitée à 90 km/h	Grande ou normale	200
Route limitée \leq 70 km/h	Normale ou petite	160

PANONCEAUX POUR LES PMV HORS KXC50 (associé à un pictogramme à décor discontinu lumineux)	
Gamme	Hauteur de caractères
Très grande	200
Grande	160
Normale	125
Petite	100

La hauteur de caractères du panonceau associé au pictogramme d'un panneau à message variable reste inférieure à la hauteur des caractères affichés par le signal-texte XC50. La disposition du signal-texte XC50 et du panonceau est représentée en annexe de la 9^e partie de la présente instruction.

Lorsque différents éléments d'un panneau à message variable (signal-texte XC50, pictogramme et panonceau additionnel) sont associés dans un même ensemble, ils sont de la même gamme. ».

15° L'article 13 est ainsi rédigé :

« Article 13. Visibilité de nuit des panneaux et panonceaux

A. – VISIBILITÉ, NIVEAU DE SERVICE ET COHÉRENCE

Les panneaux et panonceaux de signalisation doivent être visibles et garder le même aspect de nuit comme de jour. Sauf dispositions contraires précisées dans la présente instruction, ils sont tous rétro réfléchissants ou éventuellement dans certaines conditions définies ci-dessous, éclairés ou lumineux. La rétro réflexion porte sur toute la surface des panneaux et panonceaux à l'exception des parties noires.

Le niveau global de service offert la nuit par les panneaux et panonceaux est lié à leur luminance (donc à la quantité de lumière renvoyée vers le conducteur du véhicule). Un minimum absolu de niveau de service peut être défini pour chaque type de réseau (voir paragraphe B ci-après) ; il est plus élevé sur une route importante ou en agglomération, compte tenu de la circulation ou des contraintes de l'environnement, que sur une voie ordinaire de rase campagne. Par souci de cohérence et d'efficacité, les panneaux vus en même temps ont avantage à avoir des luminances équivalentes pour l'automobiliste concerné.

Les panneaux s'adressant à des usagers différents comme les panneaux de type Dv pour les cyclistes (cf. art. 91-1) ou ayant des portées moindres ou différentes comme les panneaux de type Dc de la signalisation d'information locale (cf. art. 94-1) ou les panneaux E37, les plaquettes, bornes ou plaques de rues (cf. art. 99-1) peuvent avoir des niveaux de luminance différents.

Sur une même face ou décor d'un panneau l'utilisation de revêtements rétro réfléchissants de classes ou de technologies différentes est interdite. Pour les panneaux installés sur un même support, l'utilisation de revêtements rétro réfléchissants de classes différentes est interdite.

Sur un même panneau à message variable l'utilisation de technologies d'affichage différentes n'est pas autorisée.

B. – CLASSES ET TECHNOLOGIES DISPONIBLES POUR LA SIGNALISATION PERMANENTE (1)

Les films rétro réfléchissants sont identifiés selon trois classes relatives à leur performance de rétro réflexion. Leur principe de rétro réflexion s'appuie sur une technologie dite « à microbilles » ou une technologie dite « à microprismes ».

Revêtement rétro réfléchissant de classe 1 :

Cette classe de revêtement correspond au niveau de service minimal sur les réseaux en rase campagne et en agglomération. Le revêtement de la classe 1 est interdit pour les panneaux et panonceaux de la signalisation permanente mentionnés aux alinéas ci-après.

Revêtement rétro réfléchissant de classe 2 :

En rase campagne, le revêtement de classe 2 est utilisé pour tous les panneaux et panonceaux implantés à plus de 2 m de hauteur, et pour tous les panneaux et panonceaux implantés sur autoroutes et sur routes à grande circulation, quelle que soit leur hauteur.

(1) Selon le type de panneaux et de panonceaux, des indications spécifiques peuvent être données aux articles correspondants des différentes parties de la présente instruction.

En agglomération, il est utilisé pour les panneaux de type AB ainsi que pour tous les panneaux implantés dans les sections où la vitesse est relevée à 70 km/h.

Il est possible d'utiliser des revêtements de classe 2 en lieu et place de revêtements de classe 1.

Revêtement rétro réfléchissant de classe 3 :

Le revêtement de classe 3 peut être employé pour tous les panneaux implantés à plus de 2 m.

En agglomération, il peut aussi être utilisé pour les panneaux de type AB ainsi que pour tous les panneaux implantés dans les sections où la vitesse est relevée à 70 km/h.

L'emploi d'un revêtement de classe 3 est interdit en dehors des cas désignés ci-dessus.

Panneaux éclairés de l'extérieur :

Ces panneaux comportent obligatoirement un revêtement rétro réfléchissant de la classe 2, ou de la classe 3 suivant les conditions définies pour cette classe, pour assurer un bon niveau de service en cas de panne d'électricité.

Panneaux éclairés de l'intérieur :

Ces panneaux sont constitués d'un caisson contenant une source lumineuse et d'une face vue par les usagers portant le décor du panneau. Cette face est translucide et rétro réfléchissante.

Les panneaux éclairés se caractérisent par une luminance supérieure à celle d'un revêtement de la classe 2 ou 3 ce qui peut être jugé utile dans des zones où l'agressivité de l'environnement visuel est trop forte, ou lorsque les films rétro réfléchissants de la classe 2 ou 3 sont jugés insuffisants pour assurer le niveau de service souhaité (cas des routes éclairées au sodium basse pression, ou cas de milieu urbain très éclairé par exemple).

C. – CLASSES ET TECHNOLOGIES DISPONIBLES POUR LA SIGNALISATION TEMPORAIRE

Revêtements rétro réfléchissants de classe T :

Les revêtements de classe T1 et T2, utilisés pour la signalisation temporaire, présentent à l'état neuf des performances de rétro réflexion respectivement similaires à celles des revêtements de classes 1 et 2.

Leurs conditions d'emploi sont définies à l'article 122, paragraphe A, 3.

Panneaux éclairés de l'extérieur :

L'emploi de cette technologie est mis en œuvre dans les mêmes conditions que pour la signalisation permanente.

D. – TECHNOLOGIES DISPONIBLES POUR LA SIGNALISATION DYNAMIQUE

Les panneaux dynamiques peuvent utiliser plusieurs technologies. On distingue quatre familles :

- les caissons lumineux éclairés de l'intérieur en décor normal continu lumineux ;
- les matrices de diodes en décor lumineux discontinu inversé ou non ;
- les panneaux ou encarts mobiles télécommandés en décor normal non lumineux ;
- les prismes en décor normal non lumineux.

Les panneaux dynamiques non lumineux sont conformes aux dispositions des paragraphes B ou C ci-dessus.

Les panneaux à messages variables à décor discontinu lumineux sont équipés d'un système automatique d'atténuation de l'éclairage lorsqu'ils fonctionnent la nuit ou en absence de lumière du jour. »

16° L'article 13-1 est ainsi rédigé :

« Article 13-1. Renforcement des signaux.

Lorsqu'on veut particulièrement attirer l'attention des usagers sur un signal qui :

- annonce un point particulièrement dangereux du fait de sa non perception en raison d'une mauvaise lisibilité de la route (signaux permanents de types A, AB, et la balise J4) ;
- alerte d'une situation inhabituelle (signaux temporaires AK, K2, K5, K8, K16, KD42, KD43, KXC50 sur remorque et signaux dynamiques XA, X1, X2 et le signal-texte XC50) ;
- rappelle un danger déjà signalé (signaux permanents de type A ou dynamiques de types XA, X1, X2 et le signal-texte XC50).

On peut avoir recours à l'une des trois méthodes de renforcement de la signalisation décrites ci-après. Toutefois, ces méthodes ne doivent être utilisées qu'exceptionnellement.

Ces méthodes de renforcement sont interdites pour :

- les panneaux de prescription (type B), à l'exception des panneaux B4, B5a et B5b ;
- les panneaux d'indication (types C et CE) ;
- et les panneaux de direction (type D), exception faite du panneau D21 utilisé pour la signalisation des passages souterrains à gabarit réduit (cf. art. 84).

A. – AUGMENTATION DE LA TAILLE DES PANNEAUX

C'est la méthode à utiliser en priorité pour la signalisation permanente ; on adopte pour le panneau une gamme supérieure à celle normalement utilisée sur la même route.

B. – UTILISATION DE FEUX DE BALISAGE ET D'ALERTE

1. Lorsque les contraintes locales nécessitent un renforcement de la perception de certains signaux, ceux-ci peuvent être complétés par des feux de balisage et d'alerte.

Les feux de balisage et d'alerte sont des feux clignotants de forme circulaire, de couleur jaune, conformément aux dispositions du paragraphe 2 ci-dessous.

Les feux de balisage et d'alerte R1 peuvent être utilisés pour compléter la signalisation permanente de danger (type A), la signalisation avancée des régimes de priorité (type AB) ou la balise J4. Ils sont aussi utilisés pour la signalisation temporaire conformément à l'article 122 et en complément de la signalisation dynamique comme précisé à l'article 143.

Ces feux ne doivent être employés qu'exceptionnellement pour alerter l'usager et attirer son attention sur la signalisation des dangers qui ne pourrait pas être réalisée par des moyens plus courants (taille des panneaux, rétro réflexion, etc.). Ils sont toujours associés à un signal.

2. Le renforcement de la perception d'un panneau triangulaire peut se faire au moyen :

- d'un seul feu placé dans l'angle supérieur du triangle pour les signaux de types A ou XA ;
- ou de deux feux placés de part et d'autre aux angles supérieurs du panneau à message variable pour les signaux de type XA ;
- de trois feux synchronisés placés dans les angles du triangle pour les signaux de type AK.

Le renforcement de la perception d'un panneau carré ou rectangulaire peut se faire au moyen de feux de balisage et d'alerte synchronisés placés sur sa partie supérieure, seul ou symétriquement par rapport à l'axe vertical du panneau. On installe un seul feu à la partie supérieure de la balise J4 monochevron ou deux feux pour la balise J4 multichevrons (cf. art. 9-2, paragraphe D).

Ces feux sont équipés d'un écran de contraste de couleur noire ou sombre, de forme carrée. On distingue les feux :

- R1j : pour une utilisation de jour ;
- R1n : pour une utilisation de nuit ;
- R1jn : pour une utilisation de jour et de nuit.

C. – CLIGNOTEMENT

Le clignotement est une autre méthode de renforcement qui peut être utilisée pour le renforcement des panneaux à messages variables à décor lumineux conformément aux dispositions de l'article 143 de la 9^e partie. Cette méthode de renforcement des panneaux à messages variables est utilisable dans les mêmes circonstances et avec les mêmes réserves que les feux de balisage et d'alerte ; le renforcement par feux de balisage et d'alerte est toutefois jugé préférable.

Le renforcement d'un signal au moyen du clignotement s'applique au signal entier ; pour un signal de danger, par exemple, il est exclu de ne faire clignoter que le triangle ou que le symbole situé à l'intérieur du triangle ; de même, pour un signal-texte XC50 ou KXC50 sur remorque, il est exclu de ne faire clignoter qu'un mot ou qu'un des éléments d'information composant le message. »

17° À l'article 15, les paragraphes c) et d) sont remplacés par les suivants :

« c) Certains panneaux d'indication, les panneaux relatifs aux intersections et aux régimes de priorité, les panneaux de prescription et les panneaux concernant les limites d'agglomération ainsi que les signaux lumineux réglant la circulation ne peuvent être placés sur un tronçon de route que si l'autorité compétente a édicté, par décision réglementaire, une prescription de circulation et défini son champ d'application.

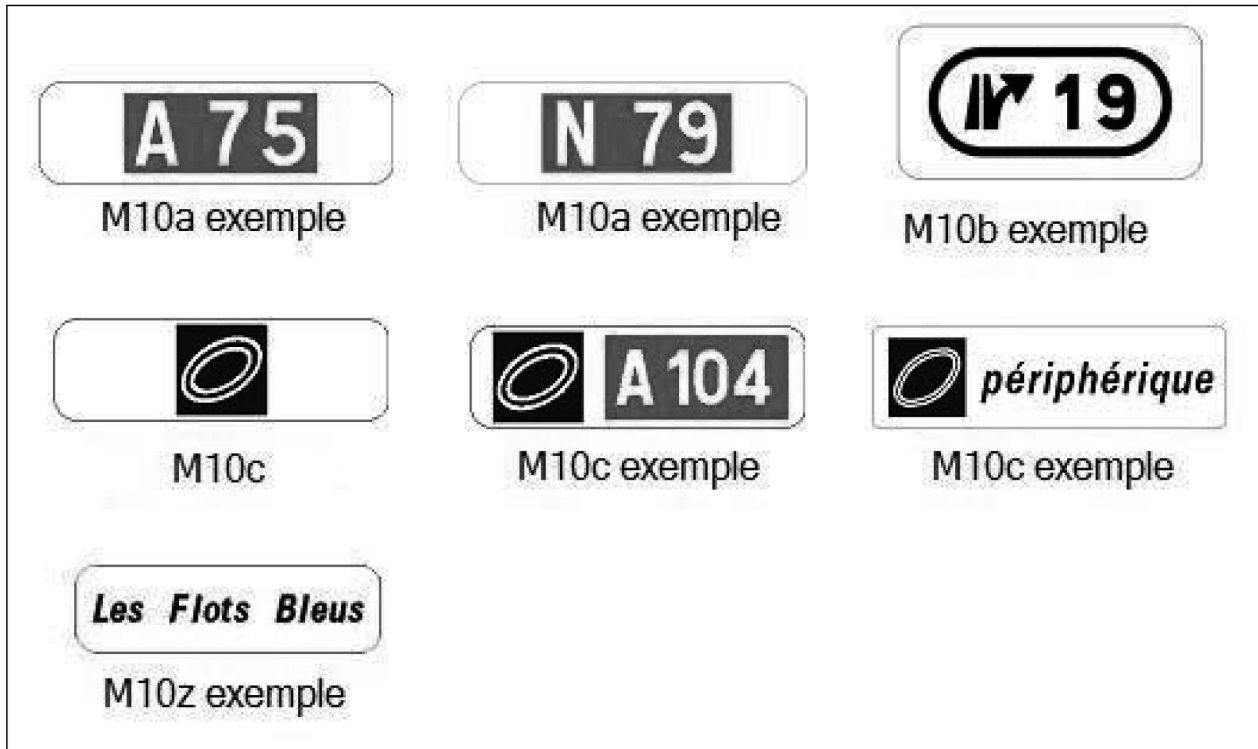
d) Pour la signalisation de chantier et des dangers temporaires, il convient de se conformer aux indications données à l'article 135 de la 8^e partie. »

18° L'article 16 – Prescriptions financières est supprimé.

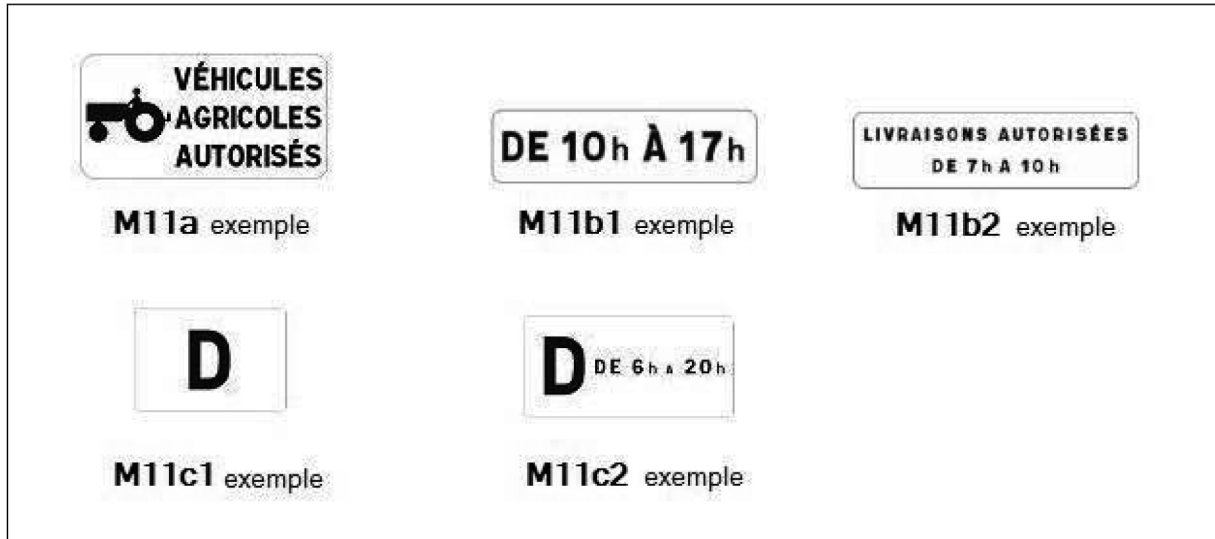
19° À l'article 18-2, le troisième alinéa relatif au stationnement à durée limitée est supprimé.

20° À l'annexe II :

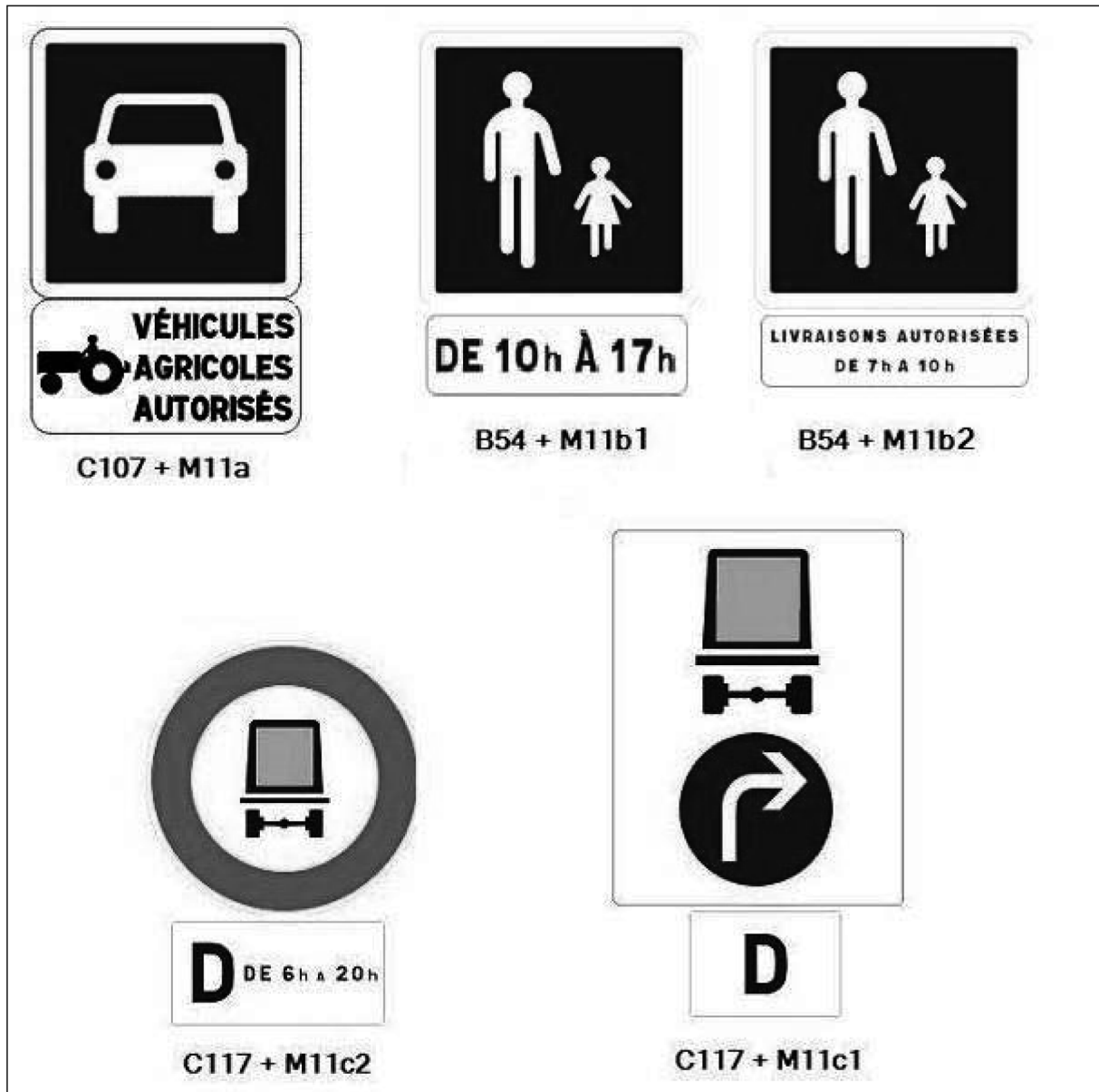
Le tableau des exemples de panonceaux M10 est remplacé par le suivant :



Le tableau des exemples de panonceaux M11 est remplacé par le suivant :

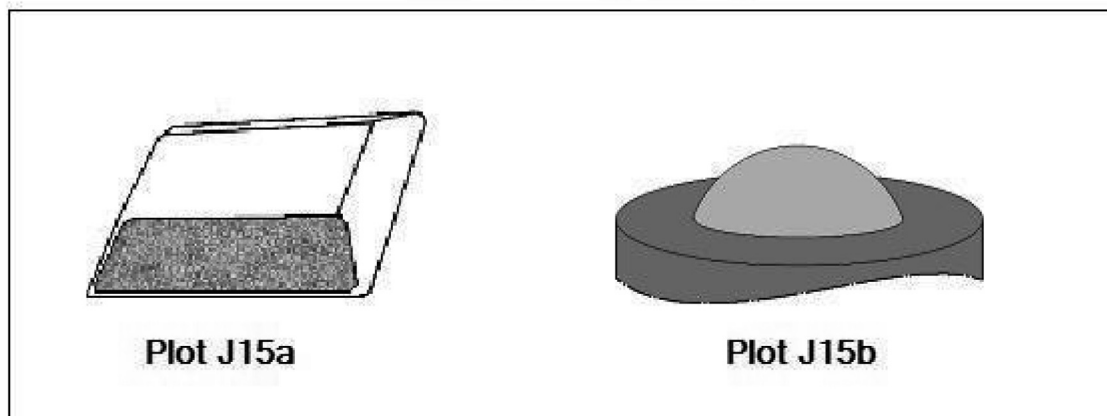


Le tableau des exemples d'utilisation des panonceaux M11 est remplacé par le suivant :

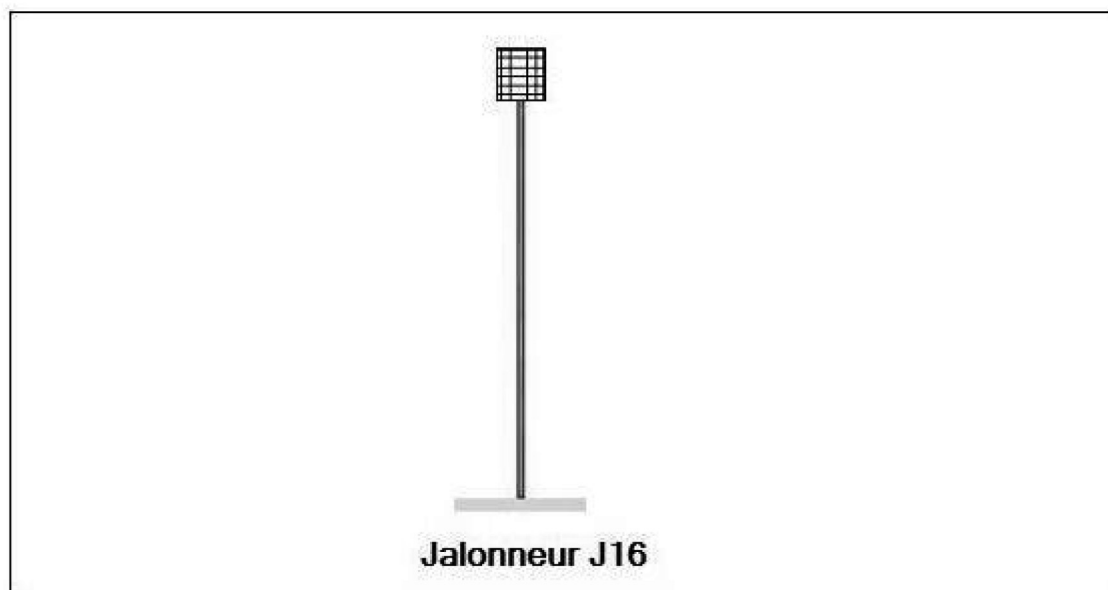


21° À la fin de l'annexe III, sont insérés les tableaux suivants :

BALISES J15 (exemples)



BALISE J16 (exemple)



Deuxième partie

SIGNALISATION DE DANGER

1° À la fin de l'article 19, il est ajouté l'alinéa suivant :

« La signalisation dynamique de danger est traitée dans la 9° partie de la présente instruction. ».

2° L'article 28-1 est ainsi rédigé :

« Art. 28-1. Ralentisseurs de types dos-d'âne, coussins, plateaux et surélévations partielles en carrefour.

Hors d'une zone 30 ou d'une zone de rencontre, la signalisation avancée d'un ralentisseur de types dos-d'âne, coussin ou plateau, se fait à l'aide du panneau A2b, complété par un panneau B14 de limitation de vitesse à 30 km/h, implanté de 10 m à 50 m en amont du panneau de position C27. Dans une zone 30 ou une zone de rencontre, cette signalisation n'est pas obligatoire.

La signalisation avancée d'une surélévation partielle en carrefour qui est exclusivement implantée en zone 30 peut se faire à l'aide du panneau A2b.

Dans le cas de surélévations successives, seule la première fait l'objet d'une signalisation avancée, le panneau A2b étant alors complété par un panneau d'étendue M2.

La signalisation de position est définie à l'article 72-6 de la 5^e partie. Le marquage est réalisé conformément à l'article 118-9 de la 7^e partie. »

3^o À l'article 34-1 :

– le 2^e alinéa est remplacé par le suivant :

« La signalisation de position est constituée par un signal G2 comportant un signal sonore, un feu clignotant rouge de type R24 (*cf.* art. 109-3, paragraphe B, et art. 111-1) et une ou deux demi-barrières XK3 (*cf.* art. 161) peintes en blanc et rouge rétro réfléchissantes en totalité. Le signal G2 doit être implanté à proximité immédiate du passage à niveau, sur la droite de la route, dans chaque sens. En agglomération, le signal sonore peut être supprimé. » ;

– au 4^e alinéa après les mots « demi-barrières » est ajouté le mot « XK3 » ;

– à la fin de l'article, il est ajouté l'alinéa suivant :

« Dans le cas de passages à niveau dont la visibilité n'est pas optimale, on peut mettre en œuvre la signalisation dynamique décrite à l'article 174. »

4^o À l'article 34-2, l'avant-dernier alinéa relatif à la ligne d'effet des signaux est supprimé.

5^o À l'article 35-1 :

– le 2^e alinéa est remplacé par le suivant :

« A. S'il s'agit de passages à niveau munis de barrières XK3 (*cf.* art. 161), de deux feux rouges de type R24 (*cf.* art. 109-3, paragraphe B, et 111-1) clignotant en synchronisme ou en alternance, dont l'allumage est commandé dès le début de la fermeture des barrières et qui sont placés sur des poteaux implantés l'un à droite, l'autre à gauche de la chaussée. »

– et l'avant-dernier alinéa relatif à la ligne d'effet des signaux est supprimé.

6^o À l'article 40 :

– le 2^e alinéa est remplacé par le suivant :

« La signalisation avancée d'un passage piéton surélevé se fait à l'aide du panneau A13b, complété par le panneau M9d, et par un panneau B14 de limitation de vitesse à 30 km/h. Dans une zone 30 ou une zone de rencontre, cette signalisation n'est pas obligatoire. »

– et à la fin de l'article, il est ajouté les deux alinéas suivants :

« La signalisation dynamique de détection de piéton à un passage piétons est faite au moyen du signal XA13b (*cf.* art. 152).

La signalisation de position est réalisée conformément aux articles 72-1 et 118. »

Troisième partie

INTERSECTIONS ET RÉGIMES DE PRIORITÉ

1^o À l'article 42-2, le 2^e alinéa du paragraphe C – Panneau AB3a « Cédez le passage » est ainsi rédigé :

« Lorsqu'un panneau AB3a est implanté, la ligne définie à l'article 117-4, paragraphe B, est tracée, sauf si le panneau est associé à des feux tricolores (*cf.* art. 42-9, paragraphe B-4) ou si le marquage de ligne n'est techniquement pas possible. »

2^o À l'article 42-3, le premier alinéa est remplacé par le suivant :

« La signalisation des routes à caractère prioritaire est effectuée au moyen des panneaux AB6 et AB7. »

3^o À l'article 42-10, les deux premiers alinéas sont remplacés par l'alinéa suivant :

« La signalisation avancée des carrefours à sens giratoire, tels que définis à l'article R110-2 du code de la route, est obligatoire. Elle se fait à l'aide du panneau AB25. »

Quatrième partie

SIGNALISATION DE PRESCRIPTION

1^o À la fin de l'article 44, il est inséré l'alinéa suivant :

« L'emploi des signaux de prescription est traité dans la présente partie pour ce qui relève de la signalisation permanente, dans la 8^e partie pour la signalisation temporaire et dans la 9^e partie pour la signalisation dynamique. »

2^o À l'article 49, les mots « panneau M4z » sont remplacés par les mots « panneau M11c ».

3° L'article 49-1 est ainsi rédigé :

« Art. 49-1. Section de route interdite à certaines catégories de véhicules

Lorsqu'une section de route ou une zone est interdite à certaines catégories de véhicules (réglementation de largeur, de hauteur, de poids total, de poids par essieu, de transports de marchandises dangereuses, forte pente, etc.) une signalisation spécifique est mise en place pour indiquer la liaison interdite et la liaison conseillée.

1. À l'approche de l'intersection où est mis en place le dédoublement de la liaison :

- les panneaux de la séquence de signalisation de direction sont modifiés conformément à l'article 82, paragraphe A, de la 5^e partie ou à l'article 83-4 s'agissant des panneaux D42 ;
- un panneau de prescription de type B, complété par un panonceau de distance M1 et, le cas échéant, par un panonceau de catégorie M4 et un panonceau d'indications diverses M9, peut être implanté en présignalisation.

La présignalisation des tunnels dont l'accès est interdit à certains véhicules transportant des marchandises dangereuses est précisée à l'article 75-2 de la 5^e partie.

2. À cette intersection, un panneau de prescription de type B est implanté à l'entrée de la section de route où s'applique la prescription. Il peut être complété par un panonceau M9z d'indications diverses pour autoriser la desserte locale, sous réserve qu'au droit de celle-ci des possibilités de retournement existent pour les véhicules soumis à l'interdiction catégorielle.

Sur les panneaux de la séquence de signalisation de direction, une mention peut être associée au symbole SC correspondant pour indiquer la liaison conseillée.

3. Lorsqu'un itinéraire catégoriel de contournement est mis en place, les panneaux de signalisation de direction sont complétés par un ou des symboles de type SC associés aux mentions (cf. art. 82, paragraphe A). »

4° À l'article 50, il est inséré un deuxième alinéa ainsi rédigé :

« Le signal B0 peut également être utilisé dans le cadre des mesures dynamiques de coupure de routes à chaussées séparées (cf. art. 161, 171 et 176 de la 9^e partie). »

5° À la fin de l'article 50-1, il est inséré l'alinéa suivant :

« Le signal B1 peut également être utilisé dans le cadre des mesures dynamiques de coupure de routes à chaussées séparées (cf. art. 161, 171 et 176 de la 9^e partie). »

6° À la fin de l'article 54, il est inséré l'alinéa suivant :

« Le panneau B5c doit être complété par un panonceau M9z « SAUF TELEPEAGE » en cas d'utilisation du panneau CE64d ou du signal XCE64d sur le poste de péage. »

7° À l'article 55, dans la partie C– Stationnement réglementé, la deuxième phrase de l'item relatif aux panonceaux M6c est supprimée.

8° À l'article 63 :

- le premier alinéa est ainsi modifié :

« a) La signalisation permanente ou temporaire de cette prescription se fait à l'aide du panneau B14. » ;

- à l'alinéa g), les mots « panonceau directionnel M3a2 » sont remplacés par les mots « panonceau directionnel M3a » ;

- à la fin de l'article, il est ajouté l'alinéa suivant :

« j) L'utilisation des signaux de limitation de vitesse par la signalisation dynamique est traitée aux articles 152, 177, 178, 190, 191 et 198 de la 9^e partie. »

9° À l'article 63-3, le deuxième alinéa est remplacé par le suivant :

« Ce panneau est exclusivement implanté en signalisation de position. Il peut être complété par les panonceaux M11b1 indiquant la période durant laquelle le statut d'air piétonne s'applique à la voie ou M11b2 pour signaler les règles particulières de circulation dans l'aire piétonne prises par l'autorité compétente (cf. art. 411-3 du code de la route). »

10° À l'article 64-3, le deuxième alinéa est remplacé par le suivant :

« Sont soumis à l'interdiction d'accès signalée par le panneau B18a les véhicules transportant des marchandises explosives ou facilement inflammables, dont la nature et la quantité minimale sont définies par l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD »), et signalés comme tels. »

11° À l'article 64-4, le deuxième alinéa est remplacé par le suivant :

« Sont soumis à l'interdiction d'accès signalée par le panneau B18b les véhicules transportant des marchandises susceptibles de polluer les eaux, dont la nature et la quantité minimale sont définies par l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD »), et signalés comme tels. »

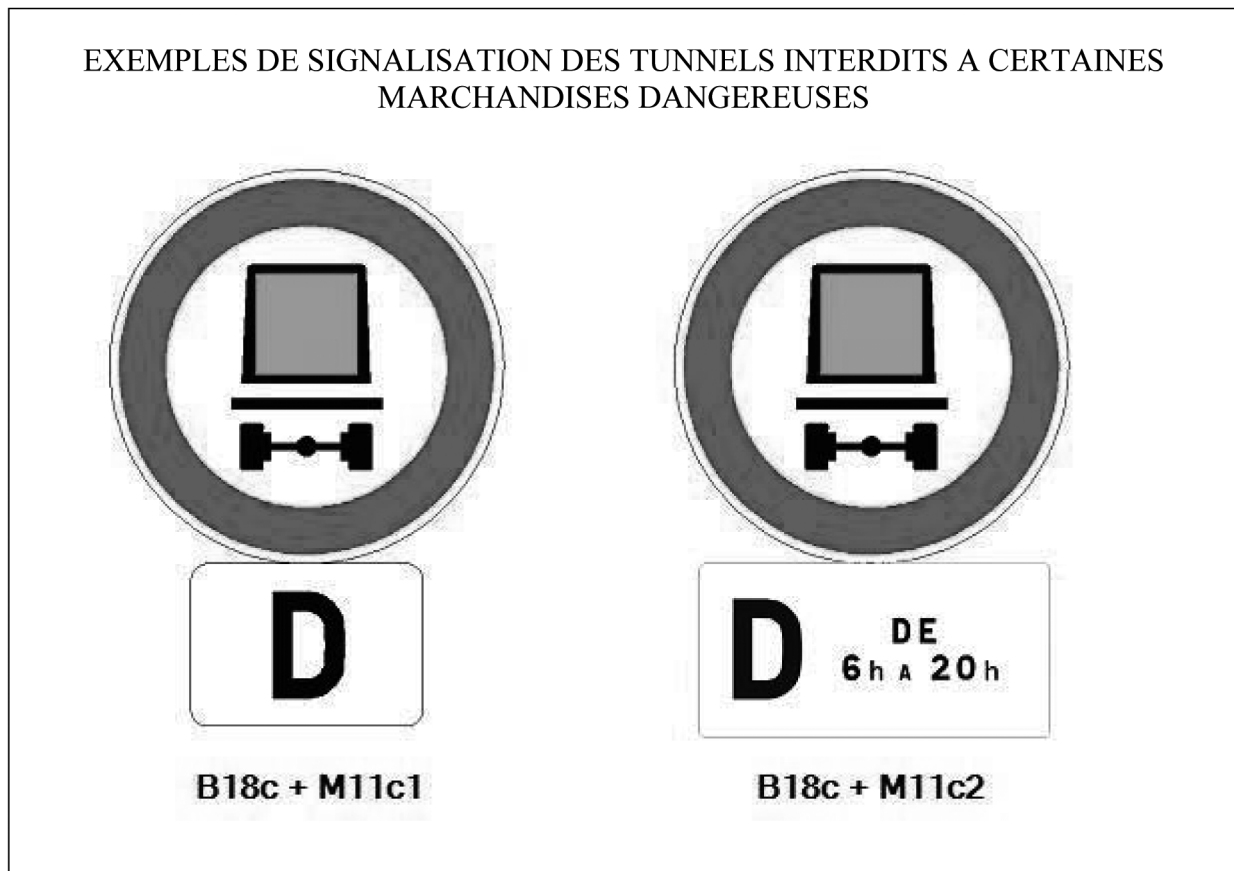
12° À l'article 64-5, les mots « panonceau M4z » sont remplacés par les mots « panonceau M11c ».

13° À la fin de l'article 67-1, il est ajouté l'alinéa suivant :

« L'obligation de circuler avec des chaînes à neige peut être affichée en signalisation dynamique au moyen du signal XB26. »

14° À l'annexe de la 4^e partie :

Le tableau « exemple de signalisation des tunnels interdits à certaines marchandises dangereuses » est remplacé par le suivant :



Dans le tableau « PANONCEAUX M6 », les panonceaux M6c-ancien exemple1 et exemple 2 sont supprimés ;

– à l'annexe 3, dans les tableaux de signalisation de prescription zonale, les panneaux B6b3-ancien, B6b5-ancien, B50C-ancien et B50^e-ancien sont supprimés.

Sixième partie

FEUX DE CIRCULATION PERMANENTS

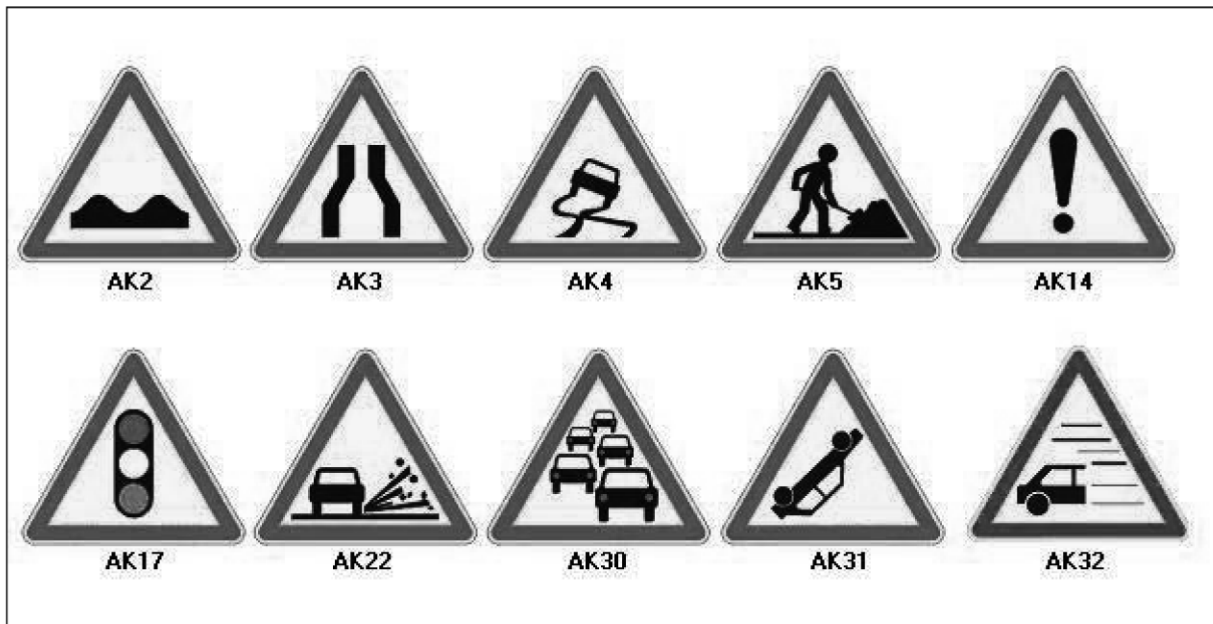
1° L'article 109 est remplacé par le suivant :

« Art. 109. Champ d'application

La 6^e partie de la présente instruction s'applique à l'ensemble des feux de circulation implantés et utilisés de façon permanente sur les routes pour réglementer la circulation des véhicules ou la traversée des chaussées par les piétons. Elle ne couvre donc pas :

- les feux de balisage et d'alerte, traités dans la 1^e partie de la présente instruction ;
- les feux temporaires de chantier, traités dans la 8^e partie de la présente instruction ;

- les panneaux lumineux à messages variables ou lumineux à message constant traités dans les 8^e et 9^e parties de la présente instruction ;
- au G – COUPURES, après le deuxième alinéa, il est inséré l'alinéa suivant :
« Les mesures de coupure d'une route à chaussées séparées effectuée avec des éléments de la signalisation dynamique sont traitées à l'article 176 de la 9^e partie. »
- 5° À l'annexe I de la 8^e partie, le tableau des panneaux de danger de type AK est remplacé par le suivant :



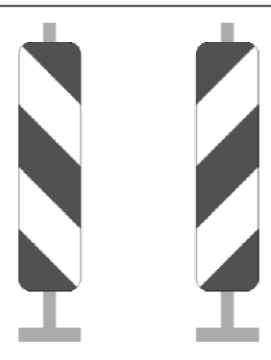
- 6° À l'annexe II – Signaux de type K, la description des balises d'alignement K5c est ainsi modifiée :

K5c. - Balise d'alignement.

Description : Alternance de bandes biaisées rouges et blanches à 45°, dont la pente vers le sol est dirigée vers la voie laissée à la circulation.

Dans le cas de balises K5c de hauteur réduite (inférieure à 700 mm), le subjectile peut être constitué d'une pale fixe autorelevable.

Dimensions : hauteur comprise entre 600 et 1000 mm ;
largeur comprise entre 120 et 250 mm.



- Les signaux dynamiques d'affectation de voies traités à l'article 160 de la 9^e partie. »
- 2° À l'article 109-1, la première phrase est ainsi rédigée :
« Les signaux lumineux d'intersection, les feux de contrôle de flot ou de contrôle individuel et les signaux d'arrêt modifient les règles normales de circulation. »
- 3° À l'article 109-3, au B – Autres signaux lumineux de circulation :
 - le premier alinéa est ainsi rédigé :
« Les autres signaux lumineux de circulation comprennent deux familles de signaux traitées dans le chapitre III : les feux de contrôle de flot ou de contrôle individuel et les signaux d'arrêt. » ;
 - les alinéas et la figure relatifs aux signaux d'affectation de voies R21 sont supprimés.
- 4° À l'article 110, à la fin du deuxième alinéa de la partie A – Rôle et définitions, après les mots « services réguliers de transport en commun » sont ajoutés les mots « sauf dans les cas prévus à l'article 111-1 ».

5° L'article 111 est remplacé par le suivant :

« Art. 111. Emploi et implantation des signaux lumineux de contrôle d'accès R22 et R23

1. Signal tricolore de contrôle de flot R22

a) Domaine d'emploi

Bien que d'aspect et de signification identiques au signal d'intersection R11, le signal tricolore de contrôle de flot R22 n'a pas pour fonction de séparer dans le temps des mouvements incompatibles mais de limiter, à certaines périodes, le débit des véhicules. Il est utilisé pour la régulation d'accès avec passage de véhicules en « peloton » (cf. art. 177 de la 9^e partie).

b) Aspect et dimensions des signaux

Le signal R22, représenté en annexe, se compose des mêmes feux que le signal R11 vertical et se présente sous deux aspects : le feu du bas peut être soit jaune clignotant (R22j), soit vert (R22v).

Les feux doivent satisfaire aux caractéristiques de visibilité précisées à l'article 109-4. L'adjonction d'un écran de contraste de couleur noire est recommandée. Des feux répéteurs de dimension réduite (généralement 90 mm) peuvent être mis en place, en particulier lorsque les feux principaux sont à une hauteur supérieure à 2 m.

c) Implantation

Le signal R22 est implanté entre les panneaux indiquant le régime de priorité de l'accès, en aval du panneau AB3b et en amont du panneau AB3a, à une distance suffisante du point d'insertion pour permettre l'accélération des véhicules.

Il doit être implanté et orienté pour être vu des usagers auxquels il est destiné et, dans la mesure du possible, ne pas être vu des usagers auxquels il n'est pas destiné. Il est implanté à droite du couloir de circulation qu'il contrôle.

Le signal R22 peut être rappelé au-dessus de la chaussée ou à gauche, sous réserve de ne pas prêter à confusion pour les usagers de la voie dont il contrôle l'accès.

Les signaux placés au-dessus de la chaussée doivent être implantés en respectant la hauteur libre de la voie. Ils sont destinés à être vus à grande distance par les conducteurs et sont donc implantés et orientés en conséquence.

d) Utilisation

Un signal R22 ne modifie pas les règles de priorité réglant l'accès à une voie rapide. Si cet accès n'est pas prioritaire, le signal est obligatoirement de type R22j (jaune clignotant sur le feu du bas).

Le plus souvent, le signal est éteint ; lorsqu'il fonctionne les couleurs se déroulent cycliquement selon les règles de fonctionnement des signaux d'intersection (cf. art. 110, paragraphe C1). La durée minimale du vert ou du jaune clignotant est de six secondes ; la durée du jaune fixe est de cinq secondes hors agglomération ou lorsque le feu est un R22j et de 3 secondes dans les autres cas. Il n'y a pas de rouge de dégagement.

2. Signal bicolore de contrôle individuel R23

a) Domaine d'emploi

Le signal bicolore de contrôle individuel R23 a pour but de soumettre les véhicules qui se présentent sur une voie unique de circulation, à une obligation individuelle de contrôle qui peut nécessiter l'arrêt de chaque véhicule. On peut citer comme exemples d'emploi :

- le contrôle des véhicules qui franchissent un poste de péage signalé par un panneau B5c ;
- le contrôle d'accès à un bac ou un ferry-boat ;
- la régulation d'accès véhicule par véhicule « en goutte-à-goutte » (cf. art. 177 de la 9^e partie) ;
- l'autorisation de franchissement d'un dispositif de fermeture d'accès (borne amovible, barrière XK3, etc.).

b) Aspect et dimensions des signaux

Le signal R23, représenté en annexe 3, se compose de deux feux circulaires, soit jaune clignotant et rouge fixe (R23j), soit vert et rouge fixes (R23v), disposés dans cet ordre de bas en haut.

Les feux doivent satisfaire aux caractéristiques de visibilité précisées à l'article 109-4.

L'adjonction d'un écran de contraste de couleur noire est recommandée. Des feux répéteurs peuvent être mis en place, en particulier lorsque les feux principaux sont à une hauteur supérieure à 2 m. Pour ces répéteurs, un diamètre de 90 mm est généralement retenu.

Par dérogation aux dispositions de l'article 109-4, un diamètre de 90 mm peut également être adopté pour les feux du signal R23 d'un dispositif de fermeture d'accès.

c) Implantation

Dans le cas d'un contrôle de péage, le signal R23 est généralement placé à gauche, quelques mètres après l'endroit où les véhicules s'arrêtent. Il n'est pas muni de répéteurs.

Dans le cas d'une régulation d'accès, l'implantation du signal R23 suit les règles du signal R22 énoncées précédemment. Dans les autres cas, le signal R23 est normalement placé à droite.

Pour le franchissement d'un dispositif de fermeture d'accès, le signal est placé à l'endroit jugé le plus visible pour l'utilisateur en fonction des contraintes locales.

d) Utilisation

Lorsque le contrôle est occasionnel, le signal est habituellement éteint.

L'absence de période jaune précédant le rouge implique que la signalisation permanente d'annonce du contrôle impose *a priori* l'arrêt du véhicule, ou son passage à une allure très réduite. Le signal demeure en principe au rouge pendant l'opération de contrôle.

La période verte peut être très courte. Le passage au rouge est souvent asservi à la détection du franchissement du véhicule, de façon à n'admettre qu'un seul véhicule à la fois. »

6° L'article 111-1 est supprimé et l'article 111-2 est renommé 111-1.

7° À l'annexe de la 6^e partie, le tableau des signaux R21 est supprimé.

Septième partie

MARQUES SUR CHAUSSÉES

1° À l'article 113-3 :

– le dernier alinéa est remplacé par le suivant :

« Les marques routières peuvent être complétées dans certains cas par des dispositifs rétro-réfléchissants dont les types et les règles d'implantation sont précisés à l'article 9-2 de la 1^{re} partie. » ;

– et les deux dessins sont supprimés.

2° À l'article 117-4, la partie C– Ligne d'effet des feux de circulation est ainsi rédigée :

« La ligne transversale est de type T'2 et de largeur égale à 15 cm. Elle ne s'étend que sur les voies affectées à la circulation des véhicules auxquels s'adressent les signaux lumineux tricolores ou les signaux R24 des passages à niveau.

Elle est tracée lorsque les véhicules doivent s'arrêter en amont des signaux ou en amont d'un passage pour piétons s'il existe.

Pour la création d'un sas pour les cyclistes, elle est implantée conformément à l'article 118-1 ci-après. » (Le schéma annexé à cette partie C n'est pas modifié.)

3° Après l'article 118-11, il est inséré l'article suivant :

« Art. 118-12. Marquage des points de repère

Le marquage des points de repère est facultatif. Lorsqu'il est jugé utile, il est mis en place au droit de la borne ou de la plaquette correspondante (cf. art. 99-5). Ce repérage est effectué à l'aide d'un rectangle blanc de 0,50 m x 0,30 m placé perpendiculairement à l'axe de la voie, sur la chaussée contre le marquage de la bande de rive, ou le bord de la chaussée si celui-ci n'existe pas, et des deux cotés de la chaussée. »

Huitième partie

SIGNALISATION TEMPORAIRE

1° L'article 122 est ainsi modifié :

– au A – SIGNALISATION VERTICALE, dans le 1. Nature des signaux :

– la troisième ligne est ainsi rédigée :

« b) les panneaux de danger de type AK : AK2, AK3, AK4, AK5, AK14, AK17, AK22, AK30, AK31, AK32 (cf. annexe I) » ;

– la sous-partie h) est ainsi rédigée :

« h) Le signal-texte dynamique KXC50 (cf. annexe IX) :

Le signal-texte dynamique KXC50 est mobile, porté par un véhicule ou une remorque. Il affiche, en caractères L11, un message littéral lumineux utilisé pour préciser ou compléter une information délivrée par un signal temporaire de types K ou AK ou encore pour délivrer une information lorsqu'on ne dispose pas de signaux adéquats. Le signal KXC50 affiche des informations en décor inversé et peut être associé à des signaux lumineux de type X, au signal B0 et au signal B1 affichés sur un panneau à message variable additionnel porté par un véhicule ou une remorque. » ;

– et il est inséré à la suite la sous-partie i) suivante :

« i) Les signaux dynamiques de type X (cf. 9^e partie) :

Les signaux dynamiques temporaires décrits à l'article 10-2, paragraphe F, de l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié peuvent être affichés sur panneaux à messages variables fixes ou

mobiles (sur véhicule ou sur remorque). Certains autres signaux dynamiques peuvent être également affichés en signalisation temporaire en respectant l'équivalence suivante :

- le signal dynamique XA2 est utilisé pour le signal temporaire AK2 ;
- le signal dynamique XA3 est utilisé pour le signal temporaire AK3 ;
- le signal dynamique XA4 est utilisé pour le signal temporaire AK4 ;
- le signal dynamique XA14 est utilisé pour le signal temporaire AK14 ;
- le signal dynamique XM1 est utilisé pour le signal temporaire KM1 ;
- le signal dynamique XM2 est utilisé pour le signal temporaire KM2 ;
- le signal dynamique XM9 est utilisé pour le signal temporaire KM9.

Les signaux dynamiques de prescription peuvent également être utilisés en signalisation temporaire de façon identique.

Enfin, les signaux diagrammatiques de types X1 et X2 peuvent éventuellement être utilisés en présignalisation de certains dangers ou de restrictions de circulation temporaires. » ;

- à la fin du A, est inséré le paragraphe suivant :

« 7. Hauteur de caractères du signal KXC50

La hauteur des caractères du signal KXC50 est fonction de la vitesse d'approche des véhicules. Elle est précisée à l'article 11, paragraphe G, de la 1^{re} partie. » ;

- à la fin de l'article 122, il est inséré une partie D ainsi rédigée :

« D – PMV SUR VÉHICULE OU REMORQUE

Les panneaux à messages variables portés par un véhicule ou installés sur remorque doivent respecter toutes les règles d'affichage et de composition des messages précisées au chapitre II de la 9^e partie, à l'exception du signal KR44 qui peut être défilant (cf. art.143).

Une signalisation temporaire au sol, à l'amont, peut éventuellement compléter le dispositif si une perception lointaine est nécessaire.

1. Panneaux à messages variables sur véhicule

Les panneaux à messages variables sur véhicule permettent d'afficher :

- des signaux de danger de types AK, XA ou XAK ;
- des signaux de prescription de types XB, B0^e t B1 ;
- un signal KR44 et/ou un signal KXC50.

Ils sont généralement portés par les véhicules qui assurent la signalisation des chantiers ou des dangers temporaires, de façon à pouvoir être acheminés rapidement sur les lieux où ils sont utiles. Ces véhicules peuvent être équipés d'une signalisation complémentaire de types K, AK ou B.

Le message ne doit pas être renforcé, car les feux spéciaux du véhicule attirent suffisamment l'attention.

2. Panneaux à messages variables sur remorque

Les panneaux à messages variables sur remorque permettent d'afficher les mêmes signaux que ceux portés par des véhicules et les signaux diagrammatiques du type X1 et X2.

En raison de leur faible mobilité, ils ne peuvent être utilisés que dans le cadre de dispositifs d'exploitation temporaires, prévisibles et de durée limitée.

Lorsqu'elle est laissée en bordure de voie, la remorque supportant le PMV ne doit pas constituer un obstacle susceptible de constituer un danger pour les usagers.

Elle doit donc être disposée à l'extérieur de la zone de sécurité ou, si elle est disposée à l'intérieur, elle doit être isolée par un dispositif de retenue. Exceptionnellement, elle peut être placée dans la zone de récupération à condition d'être signalée conformément à l'article 130 et pour une durée limitée à une semaine.

Le message peut être renforcé par clignotement dans les conditions fixées aux articles 13-1 et 143 de la présente instruction. Le renforcement par feux de balisage et d'alerte est interdit.

Le fonctionnement des panneaux à messages variables sur remorque doit être télésurveillé, avec au minimum un renvoi à distance des alarmes. Il peut être télécommandé avec contrôle à distance des affichages.

Les véhicules ou remorques portant un panneau à message variable peuvent être équipés d'une signalisation complémentaire de type K et de panneaux de types AK ou B. »

2° À l'article 126, après le deuxième alinéa, il est ajouté l'alinéa suivant :

« Sur les autoroutes et routes à chaussées séparées par un terre-plein central comportant au moins deux voies par sens de circulation, les panneaux de prescription placés à la droite de la route peuvent être répétés de l'autre côté de la chaussée ou au-dessus des voies lorsque les conditions sont telles qu'ils risquent de ne pas être aperçus à temps par les conducteurs auxquels ils

s'adressent. Sauf cas particulier, cette mesure doit notamment être envisagée pour la signalisation des limitations de vitesse et interdictions de dépasser prises dans le cadre d'un chantier de longue durée. »

3° À l'article 130, au A – DANGERS TEMPORAIRES SUR CHAUSSÉE :

– à la fin du 1. Dangers n'obstruant pas la chaussée, est ajouté le paragraphe suivant :

« c) Emission de fumées

Dans le cas exceptionnel d'émission de fumées épaisses, lors d'un incendie par exemple, ou en présence de nappes de brouillard persistantes, le panneau AK32, ou le signal XAK32 sur un dispositif dynamique, peut être utilisé pour alerter les usagers des gênes à la visibilité provoquées par ces phénomènes. » ;

– au 2. Obstacles ou dangers obstruant la chaussée, le dernier alinéa du paragraphe b) bouchon est remplacé par le suivant :

« La signalisation dynamique des queues de bouchon est décrite à l'article 173 de la 9^e partie. »

4° L'article 133 est ainsi modifié :

– au F – NEUTRALISATION DE VOIE(S) LATÉRALE(S), après le deuxième alinéa, il est inséré l'alinéa suivant :

« Ces dispositifs peuvent également intervenir dans le cadre des mesures d'affectation variable des voies décrites à l'article 175 de la 9^e partie. »