Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Arrêté du 11 février 2008 relatif à l'approbation de modifications de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière

NOR : *DEVS0803473A*

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, et la ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales,

Vu l'accord européen, signé à Genève le 1er mai 1971, complétant la convention sur la circulation routière ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968, et l'accord européen du 1er mai 1971 complétant la convention sur la signalisation routière ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968, publié par le décret no 81-968 du 16 octobre 1981 ;

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

Vu l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié relatif à la signalisation des routes et des autoroutes, notamment son article 1er ;

Vu l'instruction interministérielle sur la signalisation routière – parties 1, 2, 3, 4, 5, 7 et 8, modifiée par l'arrêté du 31 juillet 2002, et partie 6 modifiée par l'arrêté du 8 avril 2002 ;

Vu l'avis du 12 mai 2005 du comité technique de la commission permanente des équipements de la route,

Arrêtent :

Art. 1er. – Sont approuvées les modifications apportées aux dispositions de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière annexées au présent arrêté, en ce qui concerne :

– la première partie : Généralités ;
– la deuxième partie : Signalisation de danger ;
– la troisième partie : Intersections et régimes de priorité ;
– la quatrième partie : Signalisation de prescription ;
– la cinquième partie : Signalisation d'indication et des services ;
– la sixième partie : Feux de circulation ;
– la septième partie : Marques sur chaussées ;
– la huitième partie : Signalisation temporaire.

Art. 2. – Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 11 février 2008.

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables,
Pour le ministre et par délégation :
La directrice de la sécurité et de la circulation routières,
C. PETIT

La ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales,
Pour la ministre et par délégation :
Le sous-directeur de la circulation et de la sécurité routières,
P. SALLES

ANNEXE

MODIFICATIONS DE L'INSTRUCTION INTERMINISTÉRIELLE SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE

Première partie

Généralités

1° Dans l'article 3-1 Types de panneaux :

Ajouter après « Type D » : « , Dp et Dv ».

Ajouter après l'alinéa relatif aux panneaux de type D, Dp et Dv : « Panneau de type Dc – Panneaux de signalisation d'information locale ».

Ajouter pour les panneaux de type H la définition suivante : « Panneaux de signalisation d'intérêt local. »

Ajouter la ligne suivante après celle du type H :

« Type SR – Panneaux d'information de sécurité routière (cf. cinquième partie de la présente instruction).

2° A l'article 5-1 Forme des panneaux :

Au dernier alinéa, remplacer l'expression : « de couleur blanche » par : « de couleur grise non rétroréfléchissante ».

3° A l'article 5-2 Couleurs des panneaux :

Remplacer le dernier alinéa par le suivant :

« Toutes les couleurs sont rétroréfléchissantes 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 rétroréfléchissant, est par construction rétroréfléchissante. »

4° A l'article 5-3 Dimensions et conditions d'emploi des panneaux :

Au paragraphe 1, dans le tableau, remplacer la valeur : « 300 » dans la case Carré/Miniature par la valeur : « 350 ».

Au paragraphe 1, ajouter à la fin l'alinéa suivant :

« La signalisation destinée aux seuls cyclistes peut être de la petite dimension, voire, en agglomération, de la dimension miniature. »

Remplacer le texte du paragraphe 2 par le suivant :

« 2. Les dimensions des panneaux D, Da, E, EB, H et KD dépendent des inscriptions qu'ils portent.

Ces dimensions sont choisies parmi celles données dans le tableau ci-dessous :

HAUTEUR (en mm)	LONGUEUR (EN MM)								
	800	1 000	1 300	1 600	1 900	2 200	2 500	3 000	3 500
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
1 200					o	x	x	x	x

x : dimensions utilisables.
o : dimensions réservées aux panneaux de forme rectangulaire.

Pour les longueurs supérieures à 3 500 mm et pour les hauteurs supérieures à 1 300 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 :

HAUTEUR en mm	LONGUEUR EN MM				
	400	600	800	1 000	1 200
120	x	x	x	x	x
250			x	x	x

A la fin de l'article, ajouter le paragraphe 3 suivant :

« 3. Les dimensions des panneaux Dv sont les suivantes : 200 × 200 mm pour le Dv11, 300 × 200 mm pour le Dv21c Dv43c et Dv43d. Pour les panneaux Dv12, Dv21a, Dv21b, Dv43a, Dv43b et Dv 61, les dimensions en millimètres sont choisies parmi les suivantes :

LONGUEUR/HAUTEUR	100	150	200	250
600	x	x	x	x
900	x	x	x	x
1 200	x	x	x	x

Les dimensions des panneaux Dv42a et Dv42b sont choisies parmi les valeurs suivantes en mm :

CARRÉS STANDARDS	RECTANGLES STANDARDS
700 x 700	600 x 1 000
900 x 900	750 x 1 000
1 050 x 1 050	750 x 1 300
1 200 x 1 200	900 x 1 300
1 500 x 1 500	1 000 x 600
	1 000 x 750
	1 300 x 750
	1 300 x 900

Ajouter à la fin de l'article les paragraphes 4 et 5 suivants :

« 4. Les dimensions en mm des panneaux Dc sont les suivantes :

LONGUEUR/HAUTEUR	800	1 000	1 300	1 600
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 SR sont les suivantes : 3 500 × 3 000 mm pour les panneaux SR 2

PANNEAU	GAMME	DIMENSIONS	EMPLACEMENT
SR 3	Très grande	2 400 × 3 600	Autoroute
	Grande	1 600 × 2 400	Route
	Normale	1 200 × 1 800	Zone urbaine

1 300 × 600 mm pour les panneaux SR 4.

Suivant les inscriptions et la taille des caractères pour les panneaux SR 50 ».

5° A l'article 6 Supports des signaux :

Le texte de l'article 6 est supprimé et est remplacé par le suivant :

« A. – Mode d'implantation.

Les panneaux 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. article 8, paragraphe *h*).

Lorsque le support est accolé à un mur, il peut être peint de la même couleur que celui-ci.

Les supports des panneaux de la signalisation temporaire sont traités à l'article 122/A-4.

En signalisation temporaire, les panneaux peuvent également être portés par les véhicules.

B. – Dimensions et caractéristiques des supports d'accotement.

Les supports d'accotements sont choisis parmi les supports métalliques standards suivants :

– section rectangulaire ou carrée (dimensions extérieures en millimètres) : 40 × 27 – 40 × 40 – 80 × 40 – 80 × 80.

– section circulaire (diamètre extérieur en millimètres) : 48,3 ; 60,3 ; 76.

Le moment maximal admissible pour chacun de ces supports est de 570 daN.m. Au-delà de cette valeur, ces supports devront, en rase campagne, être isolés en fonction de leur implantation latérale (cf. article 8, paragraphe *g*).

Les mâts, pour les panneaux de direction interchangeables, implantés à 2,30 m, ont une section circulaire, sur la partie utile de fixation, de diamètre 76, 89, 114, 140 ou 168 mm.

Les grands panneaux d'accotement peuvent être fixés sur des supports profilés I de dimensions hors tout extérieures en millimètres de : 57 × 95 – 70 × 117 – 87 × 145 – 107 × 178 – 131 × 220.

Dès que le moment maximal du panneau d'accotement dépasse la valeur de 28 000 daN.m, le support du panneau est calculé comme un support de panneau dégageant le gabarit et placé sur ce genre de support à la hauteur normale de 1 mètre. En deçà de cette valeur, les supports, quel que soit leur genre, sont calculés comme des supports d'accotement.

La couleur des supports suit les indications prévues pour l'envers des panneaux et panonceaux (cf. article 10). »

6° A l'article 8 :

L'alinéa suivant est ajouté en tête de l'article :

« Les signaux peuvent être placés sur accotement, sur terre-plein central et au-dessus de la chaussée. »

Le paragraphe *g* est dénommé « *h* » et il est ajouté un dernier alinéa :

« Les panneaux ne doivent pas être implantés sur un îlot matérialisé uniquement par un marquage au sol. »

Le paragraphe *h* est dénommé « *i* » et la première phrase du texte est remplacée par :

« Les feux de balisage et d'alerte ont pour objet d'attirer l'attention des conducteurs sur le signal auquel ils sont associés. »

La parenthèse à la fin du nouveau paragraphe *i* est remplacée par : « (cf. article 13-1) ».

Un nouveau paragraphe *g* est créé :

« *g*) La signalisation destinée aux seuls cyclistes doit, si possible, être posée de telle sorte qu'il ne puisse y avoir aucune confusion avec la signalisation destinée aux autres véhicules. Si cela ne peut être évité, cette signalisation est complétée par un panonceau de catégorie M4d1.

Dans le cas de pistes cyclables à sens unique, la signalisation destinée aux seuls cyclistes est alors disposée autant que possible à gauche de la piste, la face du panneau légèrement tournée vers celle-ci, de telle sorte qu'il n'y ait pas d'ambiguïté pour les véhicules circulant sur la chaussée principale. »

7° A l'article 9 Hauteur des panneaux au-dessus du sol :

Ajouter à la fin du premier alinéa la phrase suivante :

« La hauteur des panneaux de signalisation temporaire est traitée à l'article 122, paragraphe A.5. »

8° A l'article 9-1 Panonceaux :

L'ensemble du paragraphe A (Définition) est supprimé.

Le paragraphe B (Position) est renommé « A. – Implantation ».

Le texte du nouveau paragraphe A est précédé par l'alinéa suivant :

« Les panonceaux sont placés sous le panneau qu'ils complètent, à l'exception des panonceaux de type M10 qui sont placés au-dessus. »

Le paragraphe C (Utilisation) est renommé : « B. – Utilisation ».

Au point 1 du paragraphe B sont ajoutés en tête les deux alinéas suivants :

« Le panonceau M1 peut être utilisé en complément des panneaux de type A, AB, B, C et CE.

Le panonceau KM1 peut être utilisé en complément des panneaux de type AK, du KD 8 et du KD 10. »

Au point 1, la première phrase est complétée par : « ou sur le panonceau KM1 » après : « ... panonceau M1 ».

Au point 2 du paragraphe B, sont ajoutés en tête les deux alinéas suivants :

« Le panonceau M2 peut être utilisé en complément des panneaux de type A, AB, B, C et CE.

Le panonceau KM2 peut être utilisé en complément des panneaux AK4, AK5, AK14, AK22, AK30 et KD9. »

Au point 2, le dernier alinéa est complété par : « ou le panonceau KM2 » après : « ... panonceau M2 ».

Au point 3 du paragraphe B relatif au panonceau M3 : au *a*, deuxième alinéa, intervertir les textes entre parenthèses de façon à lire : « flèche dirigée vers le bas et à gauche » pour le panonceau M3a, exemple 2, et, « flèche dirigée vers le bas et à droite » pour le M3a : exemple 1.

Au point 3 du paragraphe B relatif au panonceau M3 : au *d*, supprimer la dernière phrase : « La flèche est blanche... ».

Un paragraphe nouveau est créé : « C. – Formes et couleurs.

Les panonceaux sont de forme rectangulaire. Ils ne comportent pas de listel. Le fond des panonceaux de type M est de couleur blanche ; celui des panonceaux de type KM est jaune. »

Le texte du paragraphe D. – Dimensions est remplacé par celui-ci :

« Les dimensions des panonceaux varient en fonction du panneau qu'ils complètent. Les dimensions sont les suivantes :

HAUTEUR/LONGUEUR	350 MM	500 MM	700 MM	900 MM	1 000 MM	1 200 MM	1 500 MM
150 mm	x	x					
200 mm		x	x				
250 mm	x			x			
300 mm		x			x		
350 mm	x	x	x				
400 mm						x	
500 mm		x		x			x
600 mm					x	x	
700 mm			x				

Les paragraphes E (Couleurs) et F (Emploi de revêtements rétroréflechissants et eclairage) sont supprimés.

9° A l'article 9-2 Balises :

Au paragraphe D (Balise J4), remplacer l'avant-dernier alinéa par le suivant :

« Exceptionnellement, si les contraintes locales nécessitent un renforcement de la perception d'un virage (cf. article 27) chaque balise J4 monochevron peut être complétée par un feu de balisage d'alerte (cf. article 13-1). »

10° A l'article 10 Envers de panneaux et panonceaux, bords tombés :

Ajouter, à la fin de l'article, l'alinéa suivant :

« Ces indications, lorsqu'elles existent, ne sont pas rétroréfléchissantes. »

11° A l'article 11 Inscription sur les panneaux et panonceaux :

Au paragraphe B, au troisième alinéa relatif à l'utilisation des caractères L4, remplacer à la fin : « et H32. » par : « , H32 et type SR. »

Aux paragraphes B et C, supprimer la référence au panneau C255.

Au paragraphe E, remplacer : « et H » par : « , H et SR ».

12° A l'article 13 Visibilité de nuit des panneaux et panonceaux :

Au paragraphe A :

– au deuxième alinéa, supprimer : « ou grises » à la fin de la dernière phrase ;

– ajouter, à la fin du dernier alinéa, les phrases suivantes :

« Cette règle n'est pas appliquée pour les panneaux de type Dv dont les revêtements sont toujours de la même classe quel que soit leur environnement. En effet ces panneaux ne sont lus que par une certaine catégorie d'usagers et la différence n'est pas gênante. »

Au paragraphe B, deuxième sous-paragraphe « Revêtement rétroréfléchissant de classe 1 », ajouter l'alinéa suivant :

« Les panneaux de type Dv comportent exclusivement des revêtements de la classe 1 quel que soit le milieu où ils sont implantés. »

Au dernier alinéa, remplacer : « 90-2, » par le texte suivant : « 76-2, 79-2, ».

13° A l'article 13-1 Feux de balisage et d'alerte :

Le texte de l'article 13-1 est remplacé par :

« A. – Lorsque les contraintes locales nécessitent un renforcement de la perception de certains signaux (type A, AB, J4), ceux-ci peuvent être complétés par des feux de balisage et d'alerte, de forme circulaire, de couleur jaune, conformément aux dispositions du paragraphe B ci-dessous. Ils sont aussi utilisés pour la signalisation temporaire conformément à l'article 122.

Ces feux ne doivent être employés qu'exceptionnellement pour alerter l'usager et attirer son attention sur la signalisation des dangers qui ne pourraient pas être signalés par des moyens plus courants (taille des panneaux, rétroréflexion, renforcement de la signalisation...). Ils ne doivent jamais être utilisés sans signal associé.

B. – Les feux de balisage et d'alerte R1 peuvent être utilisés pour compléter la signalisation permanente de danger, la signalisation avancée des régimes de priorité ou la balise J4. On installe un seul feu à la partie supérieure d'un panneau triangulaire ou de la balise J4 (cf., article 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 : feu pour une utilisation de jour ;

– R1n : feu pour une utilisation de nuit ;

– R1jn : feu pour une utilisation de jour et de nuit.

C. – L'utilisation des feux de balisage et d'alerte en association avec des panneaux de signalisation de prescription (type B) – à l'exception des panneaux B4, B5a, et B5b –, d'indication (type C et CE) et de direction (type D) est interdite. »

14° A l'article 18-2 Mises en conformité et dispositions transitoires :

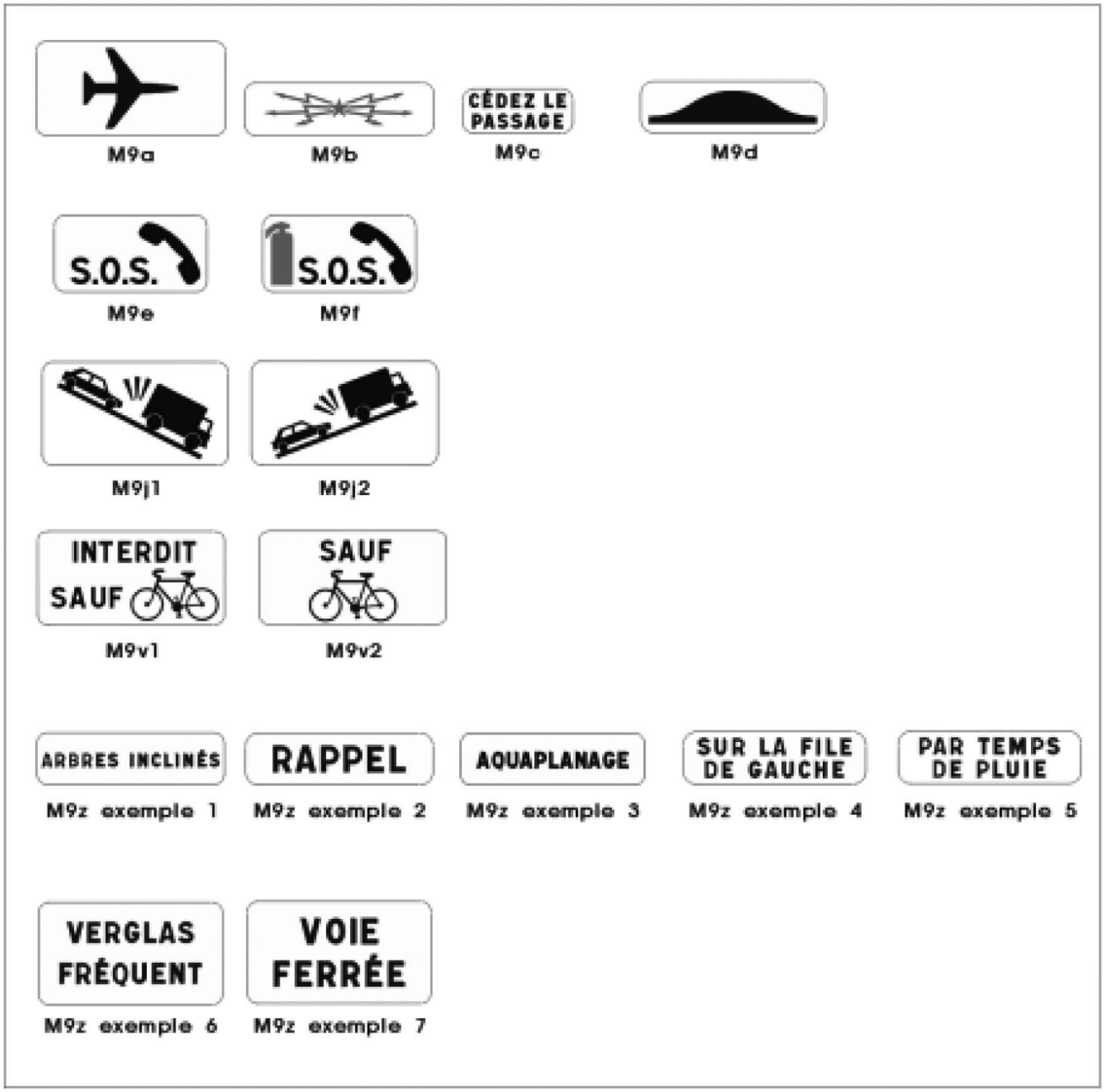
Le dernier alinéa est supprimé et remplacé par :

Les panneaux et panonceaux relatifs au stationnement à durée limitée fixée à 1 h 30 et contrôlé par disque : M6c-ancien, B6b3-ancien, B6b5-ancien, B50c-ancien, B50c-ancien et C1b-ancien pourront être utlisés jusqu'au 31 décembre 2011 au plus tard. »

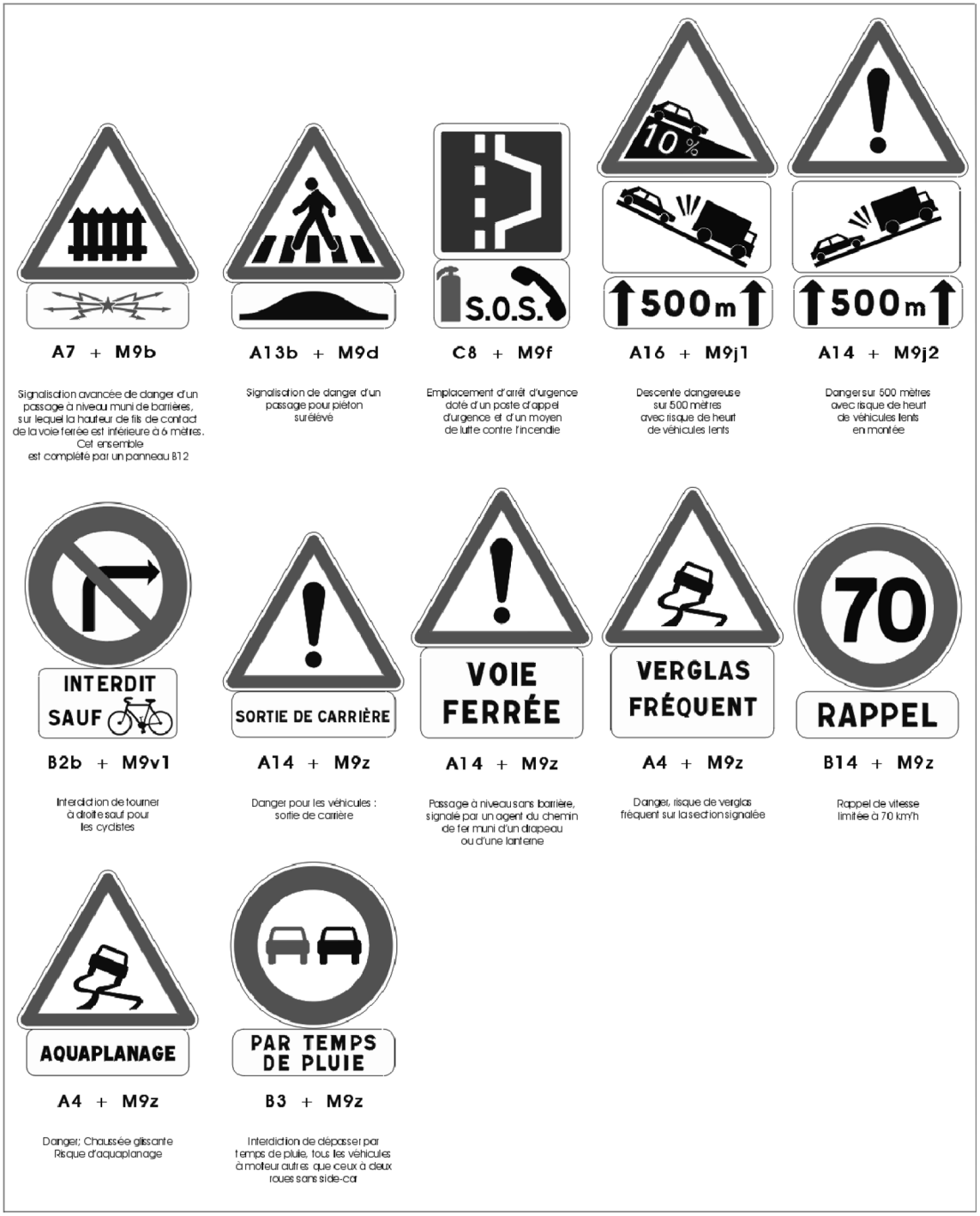
15° Dans l'annexe II Panonceaux.

Supprimer le tableau des dimensions des panonceaux et son titre.

Remplacer le tableau des exemples de panonceaux M9 par celui-ci :


M9a
M9b
CÉDEZ LE PASSAGE
M9c
M9d
S.O.S.
M9e
S.O.S.
M9f
M9j1
M9j2
INTERDIT SAUF
M9v1
SAUF
M9v2
ARBRES INCLINÉS
M9z exemple 1
RAPPEL
M9z exemple 2
AQUAPLANAGE
M9z exemple 3
SUR LA FILE DE GAUCHE
M9z exemple 4
PAR TEMPS DE PLUIE
M9z exemple 5
VERGLAS FRÉQUENT
M9z exemple 6
VOIE FERRÉE
M9z exemple 7

Remplacer le tableau des exemples d'utilisation des panonceaux M9 par celui-ci :



A7 + M9b	A13b + M9d	C8 + M9f	A16 + M9j1	A14 + M9j2
Signalisation avancée de danger d'un passage à niveau muni de barrières, sur lequel la hauteur de fils de contact de la voie ferrée est inférieure à 6 mètres. Cet ensemble est complété par un panneau B12	Signalisation de danger d'un passage pour piéton surélevé	Emplacement d'arrêt d'urgence doté d'un poste d'appel d'urgence et d'un moyen de lutte contre l'incendie	Descente dangereuse sur 500 mètres avec risque de heurt de véhicules lents	Danger sur 500 mètres avec risque de heurt de véhicules lents en montée

B2b + M9v1	A14 + M9z	A14 + M9z	A4 + M9z	B14 + M9z
Interdiction de tourner à droite sauf pour les cyclistes	Danger pour les véhicules : sortie de carrière	Passage à niveau sans barrière, signalé par un agent du chemin de fer muni d'un drapeau ou d'une lanterne	Danger, risque de verglas fréquent sur la section signalée	Rappel de vitesse limitée à 70 km/h

A4 + M9z	B3 + M9z
Danger; Chaussée glissante Risque d'aquaplanage	Interdiction de dépasser par temps de pluie, tous les véhicules à moteur autres que ceux à deux roues sans side-car

Deuxième partie

Signalisation de danger

1° A l'article 19 Principaux dangers à signaler :

Au premier tiret du premier alinéa, après les mots : « chaussée rétrécie », ajouter : « , déclivités importantes » ;

Remplacer le trosième tiret du premier alinéa par :

« – soit à des dispositions adaptées à la rencontre d'autres voies de communication : pont mobile, passage à niveau... ; ».

2° A l'article 25 :

Au paragraphe B, après les mots : « aussi proche que possible de 150 m », insérer : « sur route et 200 m sur autoroute ».

3° A l'article 28-1, au dernier alinéa, remplacer : « article 72.7 » par : « article 72-6 ».

4° A l'article 40-2 :

Remplacer le titre de l'article par : « Descente dangereuse – Montée dangereuse »

Ajouter les alinéas suivants :

« Lorsqu'un risque de heurt de véhicules lents existe, un panonceau M9j1 est placé sous chaque panneau A16, au-dessus du panonceau d'étendue M2.

Lorsqu'il existe un risque de heurt de véhicules lents en montée, un panneau A14 est mis en place au début de la montée. Il est complété par un panonceau M9j2 et d'un panonceau d'étendue M2. Le panneau A14, complété par le panonceau M9j2 et un panonceau d'étendue M2 adapté, est répété sur la section concernée avec un intervalle de 500 mètres à 2 kilomètres suivant la longueur de la montée. »

5° A l'article 40-7 Débouché de cyclistes : supprimer le dernier alinéa.

6° A l'article 41 Autres dangers :

Ajouter à la fin du troisième alinéa la phrase suivante :

« L'utilisation du panneau A14, pour signaler une montée dangereuse, est traité à l'article 40-2. »

7° A l'article 41-2 :

A la fin du premier alinéa, la dernière parenthèse est remplacée par : « (cf. article 9-2, paragraphe B, de la première partie de la présente instruction) ».

Troisième partie

Intersections et régimes de priorité

1° A l'article 42-2 :

Au paragraphe B, au deuxième tiret du deuxième alinéa, remplacer : « à priorité » par : « prioritaires ».

Au paragraphe C, remplacer le deuxième alinéa par celui-ci :

« 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. article 42-9, paragraphe B-4). »

Au paragraphe E, remplacer le premier alinéa par celui-ci :

« Le panneau "STOP" AB4 indique les intersections où les conducteurs doivent marquer un temps d'arrêt et céder le passage aux usagers de la route rencontrée conformément à l'article R. 415-6 du code de la route. Sa mise en place est subordonnée à la prise d'un arrêté (cf. article R. 411-7 du code de la route). »

2° A l'article 42-9, paragraphe B, au 4°, le texte de l'unique alinéa est remplacé par celui-ci :

« Sur une branche de carrefour à feux équipés d'un AB3a, la ligne du régime "Cédez le passage" n'est pas mise en place, seul le marquage de la ligne d'effet des feux peut être mis en place (cf. article 117-4, paragraphe C). »

3° A l'article 43, au paragraphe B, remplacer le texte du deuxième tiret du premier alinéa par :

« – sur la ou les branches non prioritaires, un panneau avancé AB3b et un panneau de position AB3a complété par un panonceau M9c ».

4° A l'article 43-1 :

Au paragraphe A.2 *a*, le texte du deuxième tiret est remplacé par :

« – un panneau de position AB3a complété par un panonceau M9c ».

Au paragraphe B, le texte du deuxième tiret du deuxième alinéa : « un panneau AB3a avec panonceau-schéma » est remplacé par :

« – un panneau AB3a complété par un panonceau M9c et un panonceau-schéma M7 ».

5° A l'article 43-2 :

Au paragraphe A.1, *a*, le texte du troisième tiret est remplacé par :

« – un panneau AB3a complété par un panonceau M9c ».

Au paragraphe A.1, *b*, le texte du troisième tiret est remplacé par :

« – un panneau AB3a complété par un panonceau M9c ».

Au paragraphe B, *a*, le texte du troisième tiret est remplacé par :

« – un panneau AB3a complété par un panonceau M9c et un panonceau-schéma M7 ».

Au paragraphe B. *b*, le texte du troisième tiret est remplacé par :

« – un panneau AB3a complété par un panonceau M9c et un panonceau-schéma M7 ».

6° A l'article 43-3, au paragraphe A, deuxième alinéa, remplacer le texte du deuxième tiret par :

« – soit un panneau AB3b et un panneau AB3a et son panonceau M9c, ».

7° A l'article 43-4, au paragraphe A, le deuxième alinéa est remplacé par :

« Si l'étude du régime à imposer à la circulation conduit à donner la priorité à l'un des courants, il convient de noter que le régime "Cédez le passage" permet de meilleurs débits que le régime "STOP". »

8° A l'article 43-11 :

Au paragraphe B, remplacer le texte du deuxième tiret du premier alinéa par :

« – sur la ou les branches non prioritaires un panneau avancé AB3b et un panneau de position AB3a complété par un panonceau M9c ».

Au paragraphe B, deuxième alinéa, compléter la phrase par la parenthèse suivante :

« (cf. article 117-4, paragraphe B) ».

9° A l'article 43-12, au paragraphe B, remplacer le deuxième alinéa par :

« Sur l'autre route, il convient de mettre en place un panneau avancé AB3b et un panneau de position AB3a complété par un panonceau M9c. »

10° A l'article 43-13, au paragraphe A, remplacer la première phrase du deuxième alinéa par :

« Sur la route qui perd sa priorité, on implante, si possible à 30 mètres de l'intersection, un panneau AB7 et à l'intersection un panneau de position AB3a complété par un panonceau M9c. »

11° A l'article 43-15, au paragraphe A.1, remplacer la première phrase du deuxième alinéa par :

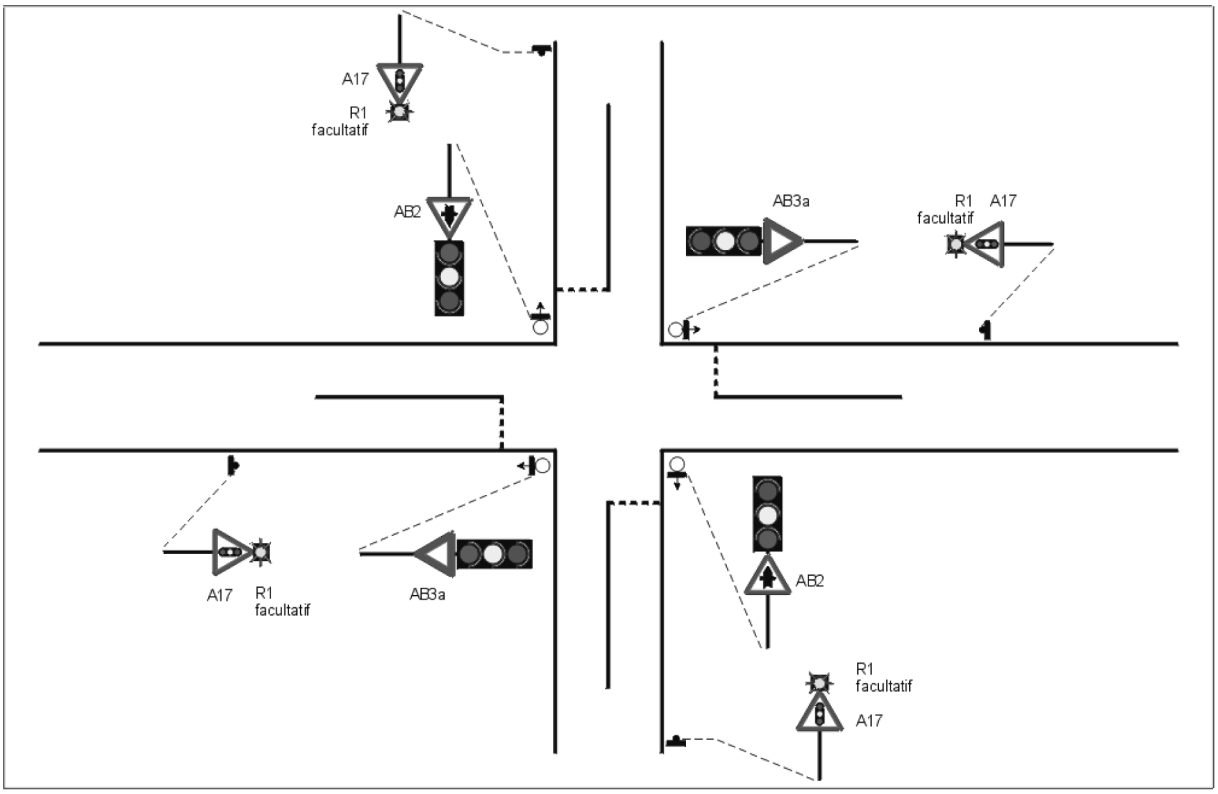
« Sur la route prioritaire, on implante, à plus de 30 mètres si possible avant l'intersection, un panneau AB7 et à l'intersection un panneau de position AB3a complété par un panonceau M9c. »

12° L'article 43-20 et le chapitre IV sont supprimés.

12° A l'annexe 3 :

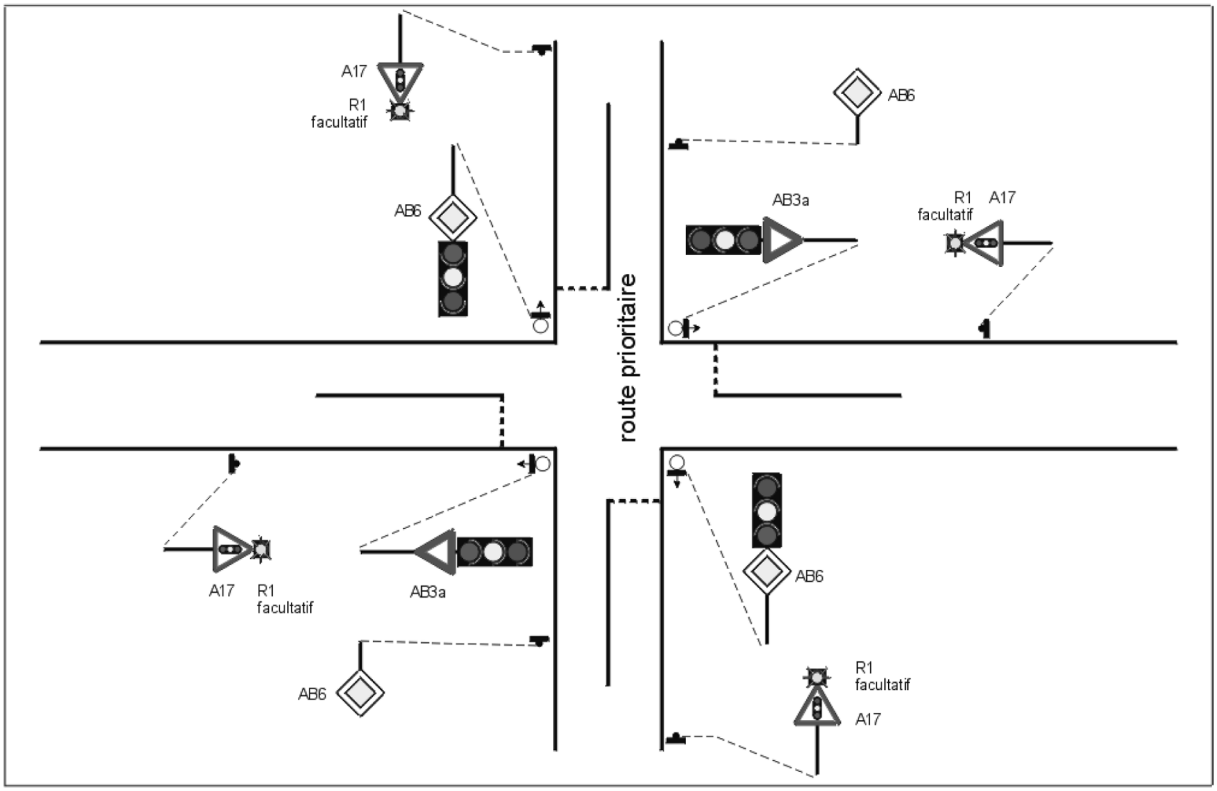
Supprimer dans le titre du schéma RC.1.4. : « – Exemple pour une vitesse limitée à 50 km/h ».

Remplacer le schéma RC.1.4. par celui-ci :

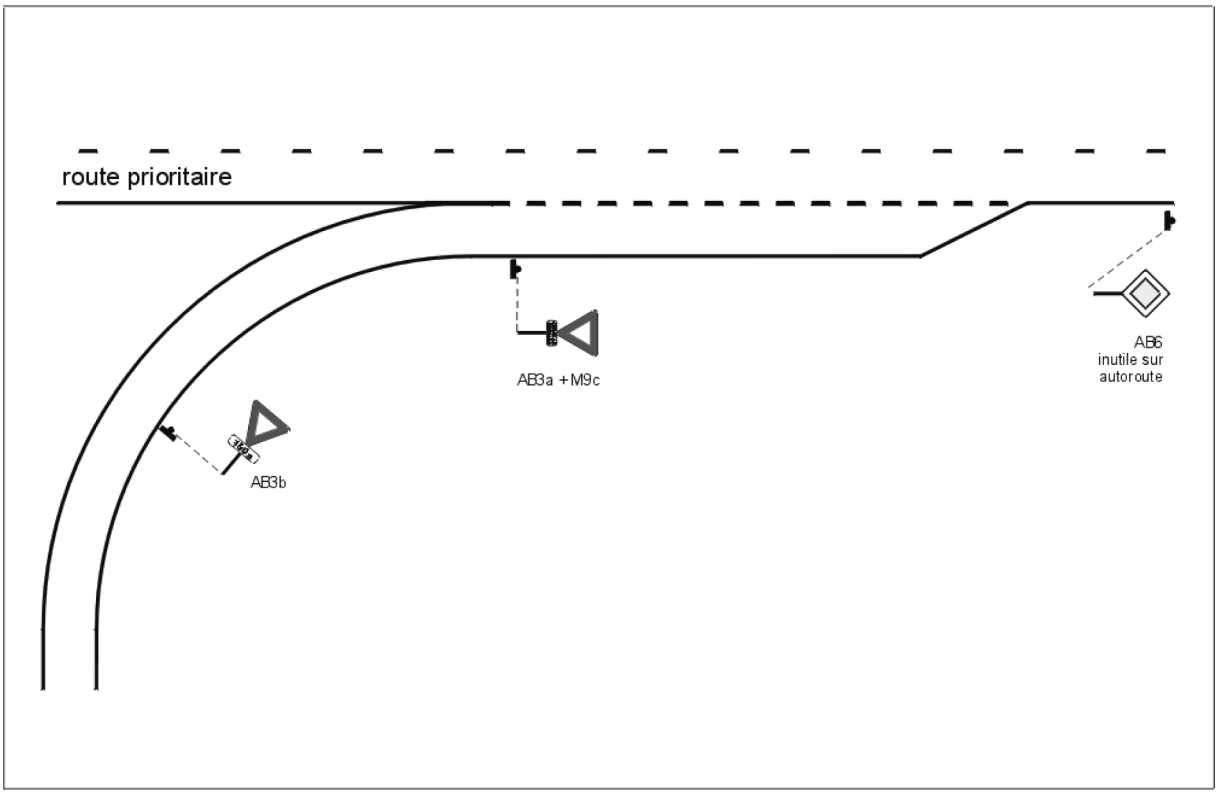


Supprimer dans le titre du schéma RC.2.3. : « – Exemple pour une vitesse limitée à 50 km/h ».

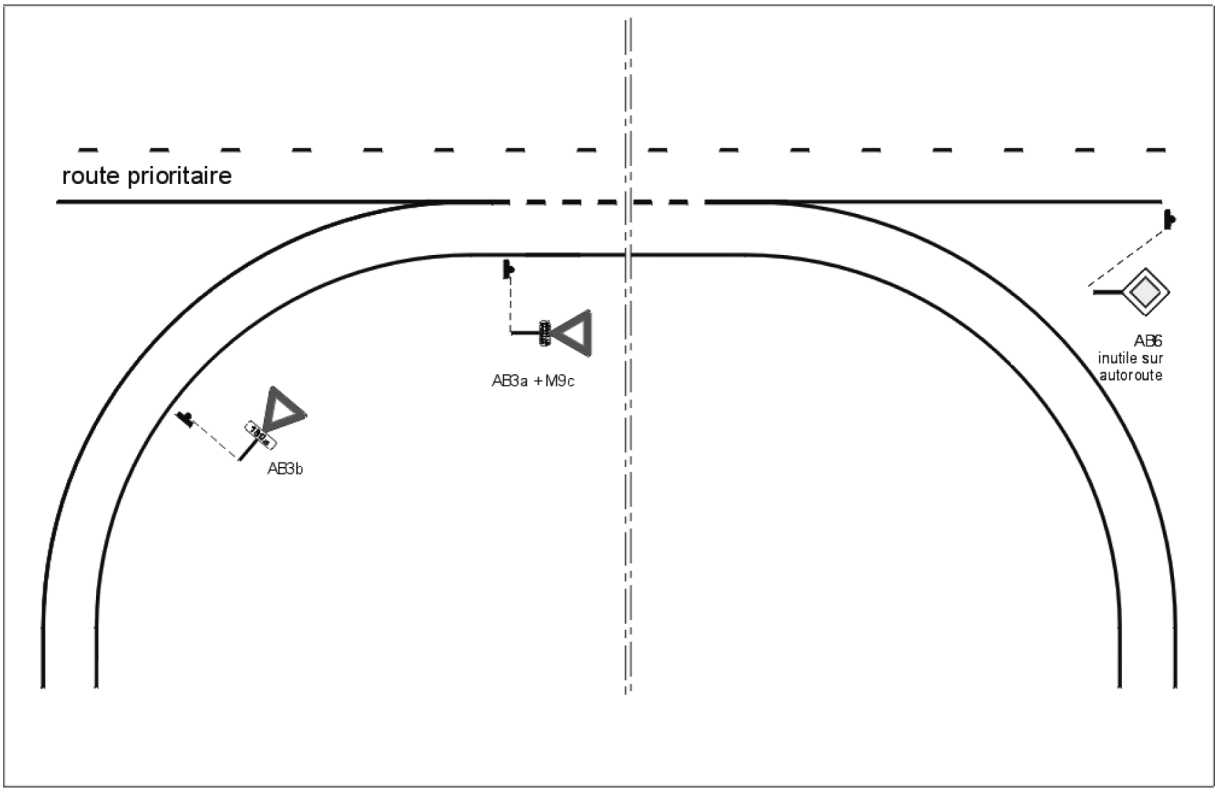
Remplacer le schéma RC.2.3. par celui-ci :



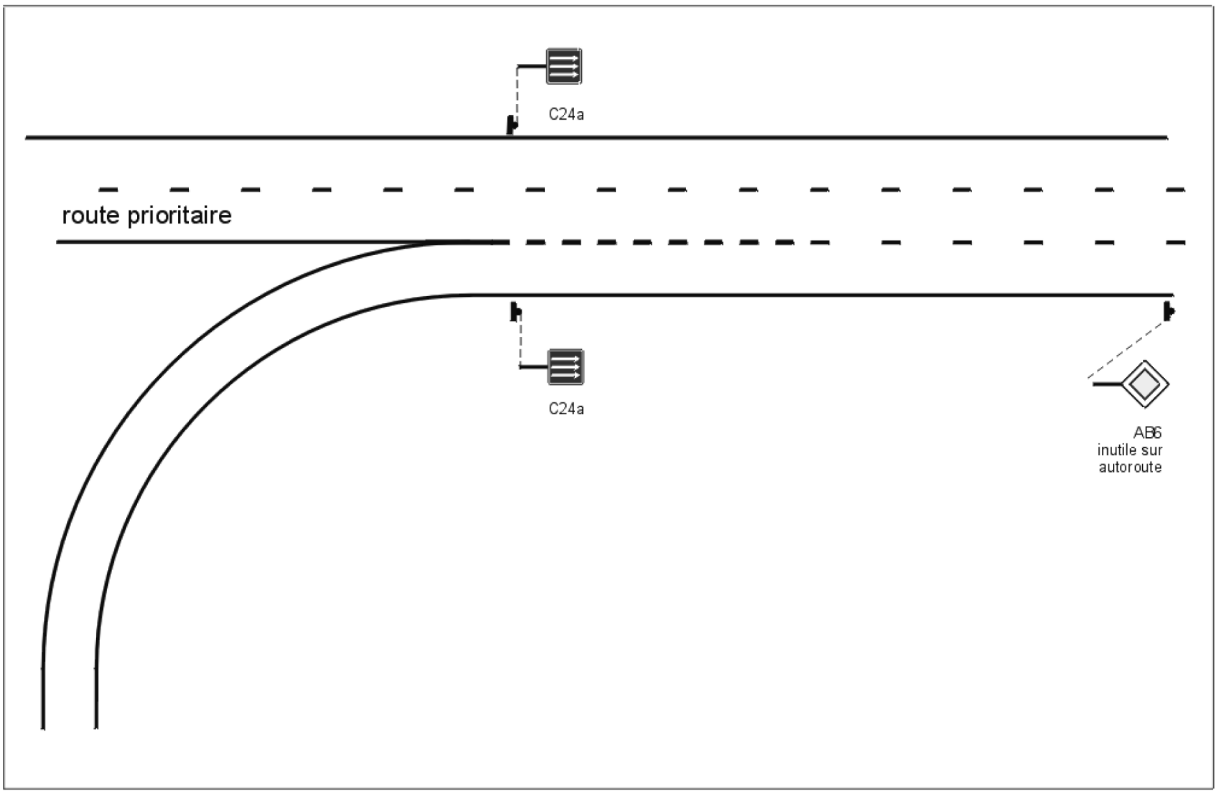
Remplacer le schéma RC.2.7. par celui-ci :



Remplacer le schéma RC.2.8. par celui-ci :

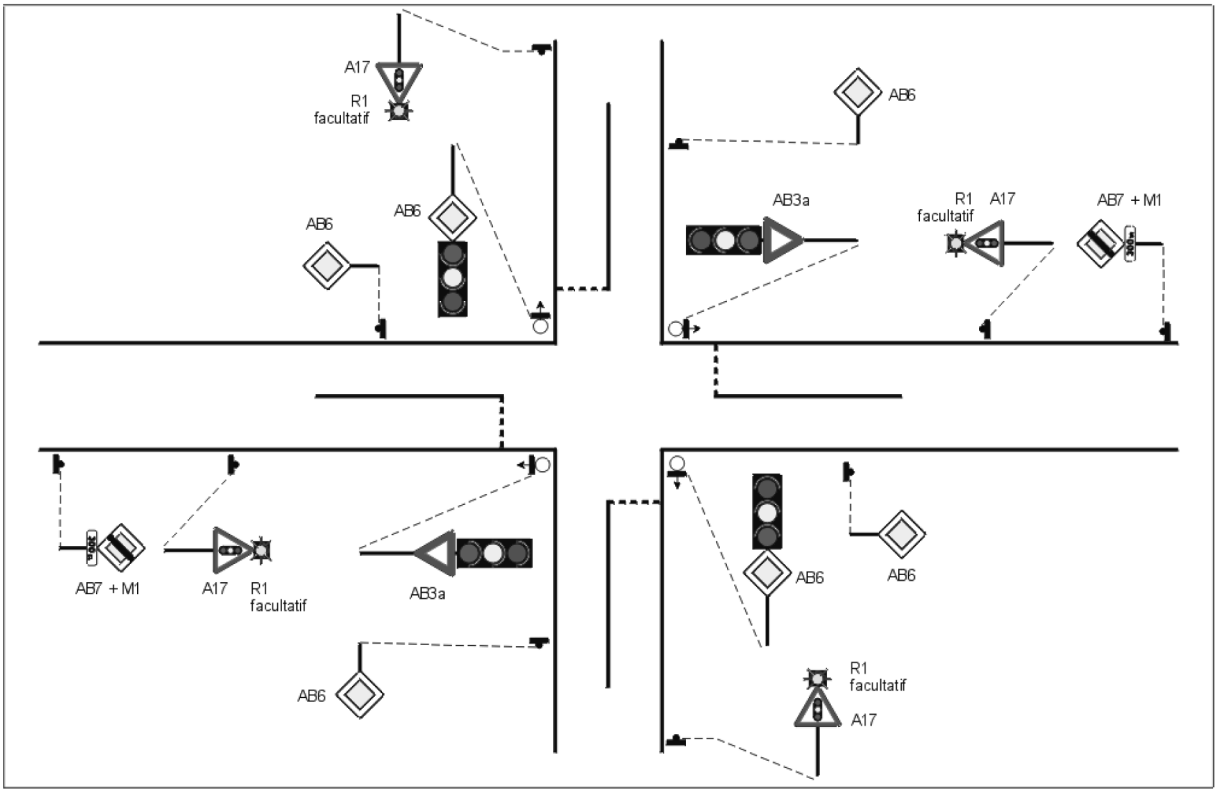


Remplacer le schéma RC.2.9. par celui-ci :

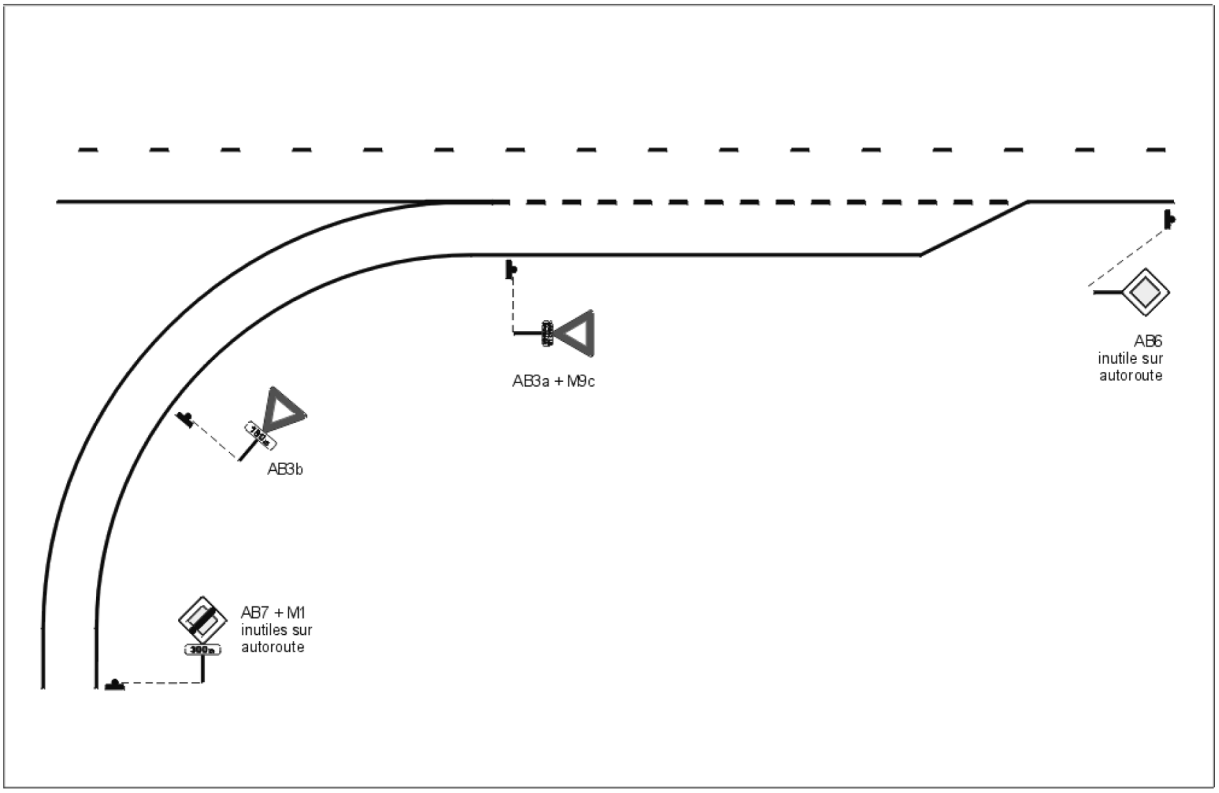


Supprimer dans le titre du schéma RC.3.3. : « – Exemple pour une vitesse limitée à 50 km/h ».

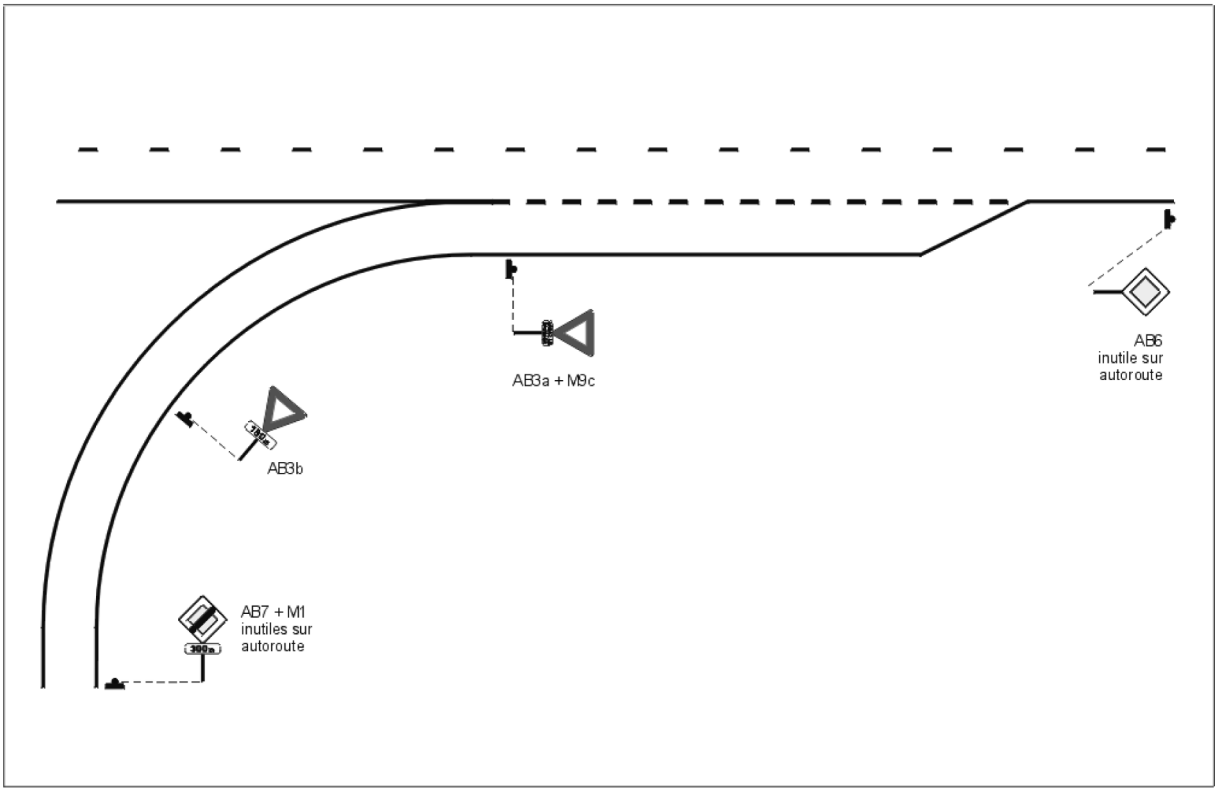
Remplacer le schéma RC.3.3. par celui-ci :



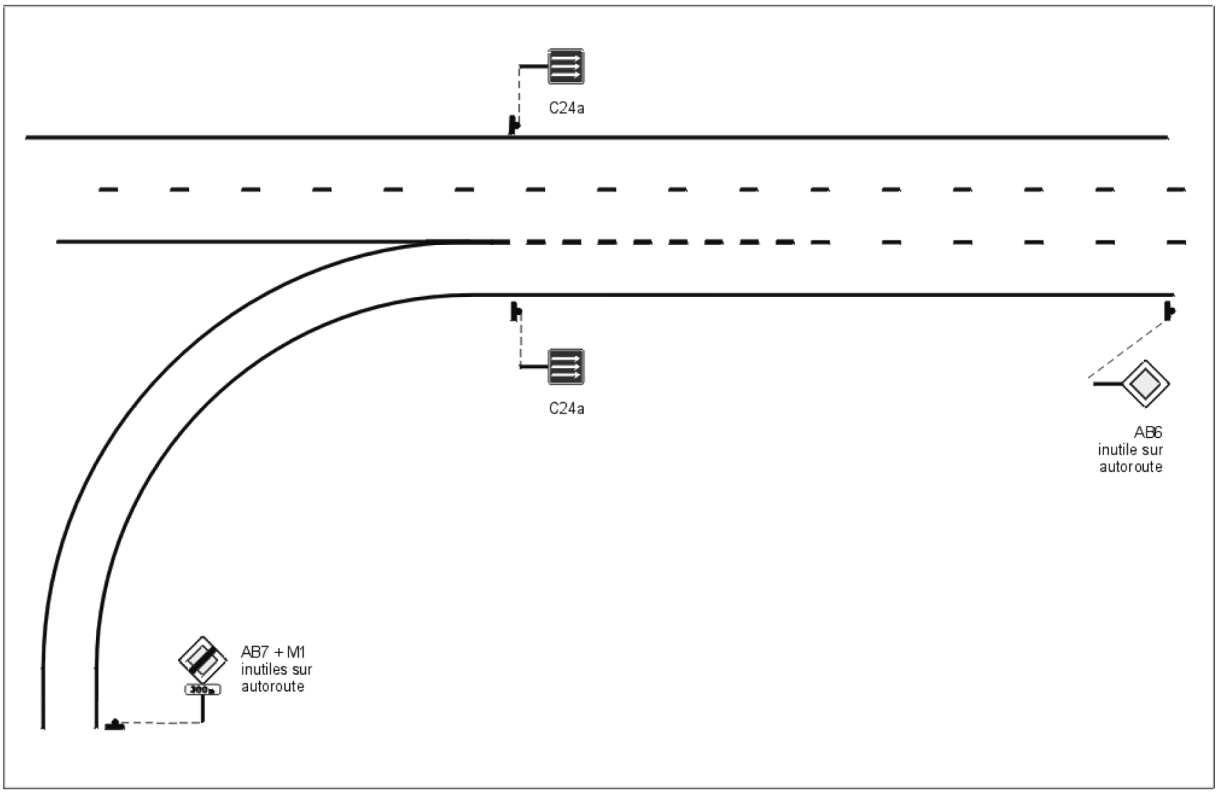
Remplacer le schéma RC.3.7. par celui-ci :



Remplacer le schéma RC.3.8. par celui-ci :



Remplacer le schéma RC.3.9. par celui-ci :



Quatrième partie

Signalisation de prescription

A l'article 50-1 :

Avant le dernier alinéa, insérer les deux alinéas suivants :

« Sur les bretelles d'entrée sur une autoroute ou sur route à chaussées séparées, les panneaux B1 ne sont implantés que si la bretelle provient d'une autre autoroute ou d'une route à chaussées séparées. Ils sont implantés de manière à être vus depuis la section courante par un usager supposé avoir pris l'autoroute à contresens.

Sur les bretelles de sortie d'une autoroute ou d'une route à chaussées séparées, au niveau du carrefour de raccordement, deux panneaux B1 sont implantés à droite et à gauche de la bretelle. Pour alerter l'usager ayant emprunté la bretelle à contresens, deux autres panneaux B1 sont répétés. Cette disposition est applicable aux bretelles d'accès aux aires annexes. »

A l'article 51 :

Avant le dernier alinéa, ajouter les alinéas suivants :

« A l'intersection d'une chaussée d'une autoroute ou d'une route à chaussées séparées avec une bretelle d'insertion ou d'entrecroisement, sont mis en place :

– sur la voie principale elle-même, un panneau B2b, implanté avant le nez géométrique ;
– sur la bretelle, un panneau B2a, implanté à 50 mètres environ avant le nez géométrique ; lorsque la bretelle comporte deux voies de circulation, le panneau B2a est répété à gauche.

Sur la bretelle de sortie d'une aire annexe, le panneau B2a est implanté à 20 mètres au moins avant le nez géométrique. »

A l'article 55, paragraphe C.2 sur les panonceaux M6, l'alinéa relatif au panonceau M6c est remplacé par :

« – M6c : ils concernent le stationnement à durée limitée contrôlé par disque. Ils indiquent la durée limite maximum autorisée de stationnement et les limites de la durée d'application de la mesure. Ils peuvent être associés aux panneaux type B6a, B6b3, B6b5 ou C1b. Les panonceaux M6c-anciens peuvent être maintenus associés aux panneaux type B6a ou B6b3-anciens ou B6b5-anciens ou C1b-anciens, conformément à l'article 18-2 de la première partie de la présente instruction. »

A l'article 55, l'alinéa du paragraphe C.2 relatif au panonceau M6 h est transféré à l'article 55-3, paragraphe C.2, après l'alinéa 4.

A l'article 55, paragraphe C.4 relatif au stationnement à durée limitée avec contrôle par disque, la parenthèse de la première phrase est remplacée par : « (article R. 417-3 du code de la route) ».

A l'article 55-1, paragraphe B :

Remplacer le point 3 par le suivant :

« 3. L'entrée d'une zone où tout stationnement est à durée limitée avec contrôle par disque (zone bleue) peut être indiquée par le panneau B6b3, complété par un panonceau M6c indiquant la durée maximum limite autorisée. »

Remplacer le point 5 par le suivant :

« 5. L'entrée d'une zone à stationnement unilatéral à alternance semi-mensuelle et à durée limitée avec contrôle par disque peut être indiquée par le panneau B6b5, complété par un panonceau M6c indiquant la durée maximum limite autorisée. »

A l'article 55-1, paragraphe C, ajouter à la fin du paragraphe, dans la parenthèse : « ou panonceau M9z) ».

A l'article 55-3, paragraphe C.2, ajouter après le quatrième alinéa l'alinéa suivant :

« – M6h : il signale que le stationnement est réservé aux véhicules utilisés par les personnes handicapées à mobilité réduite : grands invalides civils, grands invalides de guerre, titulaires des titres mentionnés à l'article L. 2213-2/(3°), du code général des collectivités territoriales. Il complète les panneaux de type B6d. Il est utilisé pour les emplacements situés sur chaussée et hors chaussée.

Le marquage est mis en œuvre conformément à l'article 118-2, paragraphe C. »

A l'article 61 Limitation de hauteur :

Le deuxième alinéa est remplacé par :

« Sans préjudice des dispositions de l'article 49-1, la signalisation de position se fait à l'aide de ce panneau indiquant la hauteur limite. Celle-ci doit être inférieure de 0,20 m à 0,30 m à la hauteur minimale réelle de l'ouvrage (1) ou d'un portique G3 (1). »

La première phrase du quatrième alinéa est remplacée par :

« Le panneau B12 s'emploie également à un passage à niveau équipé d'un portique G3 (cf. article 36). »

A l'article 63 :

Au paragraphe *b*, remplacer le deuxième alinéa par :

« Sur les autoroutes et les routes à chaussées séparées, on implante plusieurs panneaux avec l'indication de vitesses dégressives par paliers de 20 km/h. »

Au paragraphe *b*, remplacer au dernier alinéa : « Sur les routes à circulation rapide » par : « Sur les autoroutes et les routes à chaussées séparées ».

Au paragraphe *c*, supprimer la dernière phrase du premier alinéa : « Ce sera notamment le cas... considérées comme uniques. »

La deuxième phrase du paragraphe *e* est remplacée par :

« Il est conseillé de répéter ces panneaux à intervalles réguliers en fonction des points singuliers. »

Les paragraphes *f* et *g* sont renommés respectivement *h* et *i.*

Après le paragraphe *e*, sont insérés les nouveaux paragraphes suivants :

« f) Sur autoroute, la première limitation mise en place sur une bretelle de sortie est de 90 km /h en dérogation à la règle du palier décrite au paragraphe *b*. Elle est implantée au plus tôt au droit de la signalisation avancée de direction.

g) Lorsqu'une voie de décélération comporte une limitation de vitesse, le panneau B14 doit être complété par un panonceau directionnel M3a2 dans le cas où il implanté avant le biseau de divergence avec la chaussée principale.

Sur les voies d'accélération, les limitations de vitesse doivent, sous réserve de la géométrie de la voie, permettre l'accélération des véhicules nécessaire à leur insertion sur la chaussée principale. »

A l'article 65, paragraphe D, remplacer l'ensemble du paragraphe par le suivant :

« L'article R. 412-27 du code dispose que :

"Sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, tout ouvrage, borne, terre-plein ou monument établi sur une chaussée, une place ou un carrefour et formant obstacle à la progression directe d'un véhicule doit être contourné par la droite."

Dans ce cas, il n'y a donc en général pas lieu d'utiliser les signaux d'obligation ou d'interdiction, sauf à assurer éventuellement un balisage convenable (cf. article 9-2, paragraphe E).

Cependant, il peut arriver que, notamment de nuit, une certaine hésitation soit possible sur l'applicabilité de l'article R. 412-27 du code de la route, et qu'une signalisation soit nécessaire. On utilise alors, soit un marquage au sol, soit un ou plusieurs panneaux B1, soit un ou plusieurs panneaux B21a.

Ces derniers signalent que les véhicules ont l'obligation de passer du côté du refuge ou de l'obstacle indiqué par la flèche. En d'autres termes, ils indiquent la chaussée à emprunter (ce qui explique leur inclinaison) alors que les panneaux B21-1 et B21-2 indiquent la direction à suivre par une flèche horizontale.

Lorsque l'on veut informer l'usager de ce qu'une seule des deux chaussées qu'il va rencontrer est accessible, il n'y a pas lieu de placer côte à côte un panneau B1 et un B21a1 ou B21a2. Un seul est suffisant, sauf dans des configurations complexes. »

A l'article 66, remplacer le deuxième alinéa par :

« En section courante, l'entrée d'une piste ou d'une bande cyclable est signalée par un panneau B22a, éventuellement complété par un panonceau directionnel M3. »

A l'article 67-3, le texte de l'article est remplacé par le suivant :

« Un panneau du type B29 portant la mention "VEHICULES LENTS" signale à ceux-ci l'obligation d'emprunter la voie qui leur est réservée et qui est matérialisée par un marquage au sol (cf. article 114-3 de la septième partie de la présente instruction).

Pour signaler le début de la voie réservée aux véhicules lents, il convient d'implanter les panneaux suivants :

1. En signalisation avancée, à 150 mètres du début de la voie réservée aux véhicules lents, un panneau C24a représentant le nombre de voies après la création de la voie et la reproduction du panneau B29, portant la mention "VEHICULES LENTS", sur la flèche représentant cette voie. Le panneau C24a est complété par un panonceau de distance M1.

2. En signalisation de position, un panneau B29 complété par un panonceau directionnel M3a1.

Pour signaler la fin de la voie réservée aux véhicules lents, il convient d'implanter un panneau B49, portant la mention "FIN DE VOIE VEHICULES LENTS", au début du marquage de la fin de voie (cf. article 114-3). Si la voie réservée se termine en biseau, le panneau B49, éventuellement surmonté d'un panneau A3a, est implanté au point situé à 200 mètres précédant le marquage de fin de voie. Ils sont suivis à 100 mètres d'un panneau AB3b. Un panneau AB3a accompagné du panonceau M9c est implanté au début du marquage de la fin de voie.

S'il est nécessaire d'interdire l'emprunt de la chaussée principale par les véhicules lents à l'occasion de leurs dépassements réciproques éventuels, il convient de placer au début de la voie un panneau B3a complété par un panonceau M4e portant la mention "VEHICULES LENTS".

Un panneau B34a est alors placé à l'extrémité de la voie. »

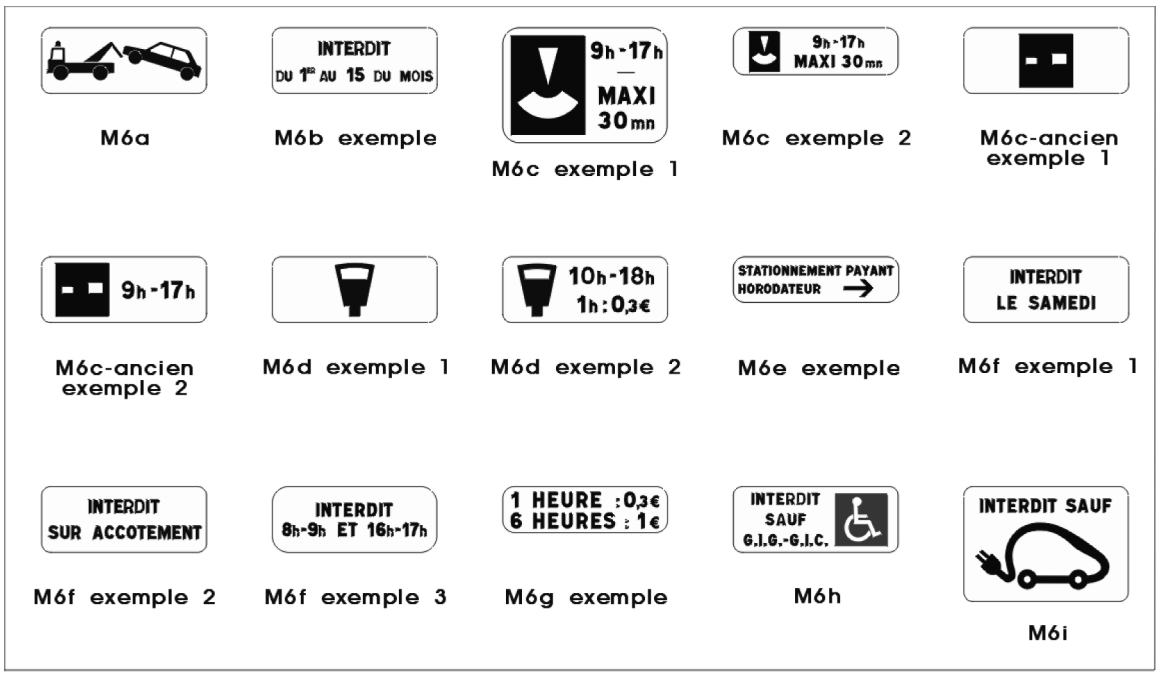
12° A l'article 68 :

Au deuxième alinéa, ajouter un cinquième sous-paragraphe :

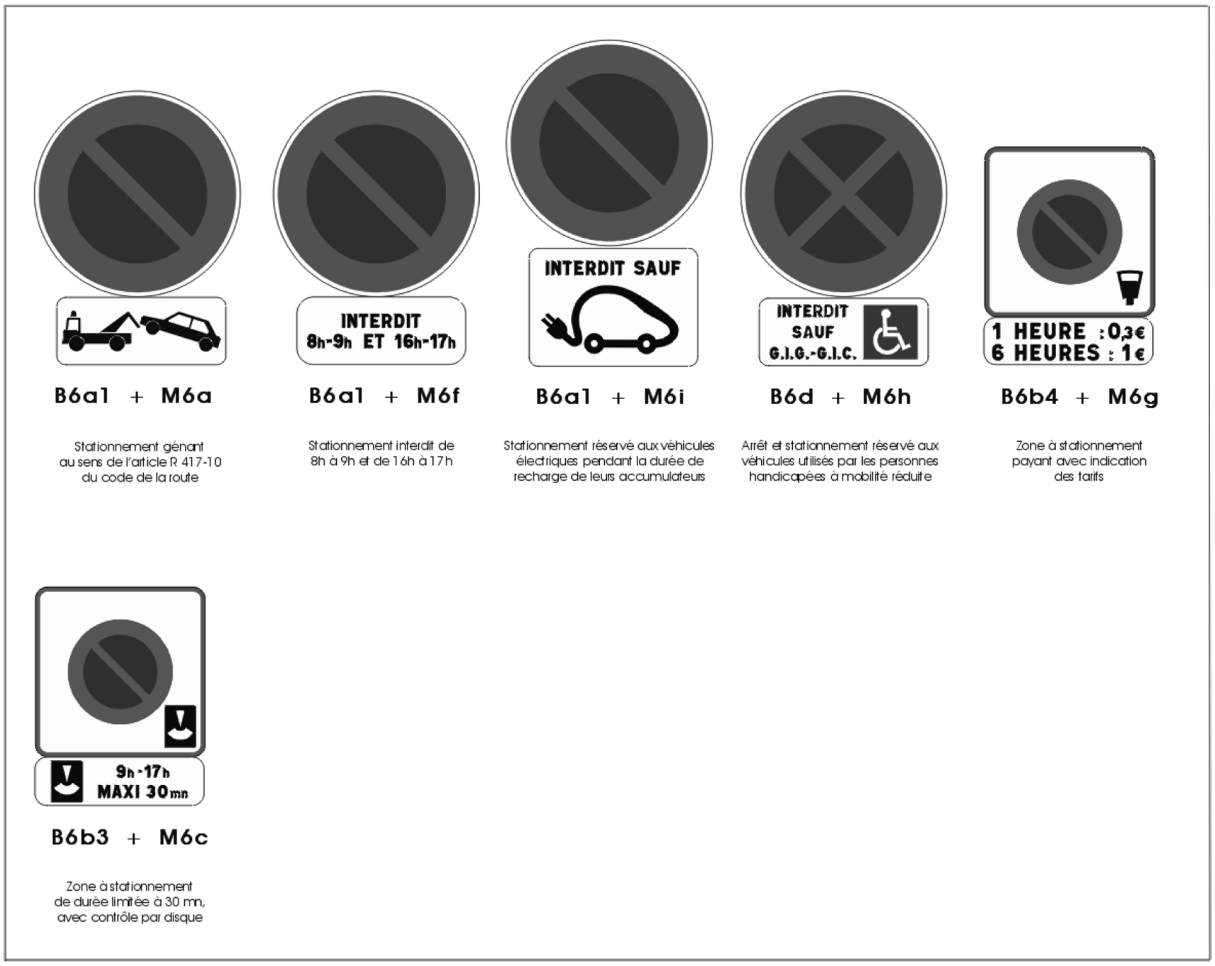
« – après un poste de péage, à la fin d'une bretelle d'insertion sur autoroutes ou routes à chaussées séparées. Si une prescription s'étend au-delà, elle doit être portée à connaissance par la pose d'un panneau de prescription correspondant. »

13° A l'annexe 1, remplacer le dessin du B5c par le suivant :

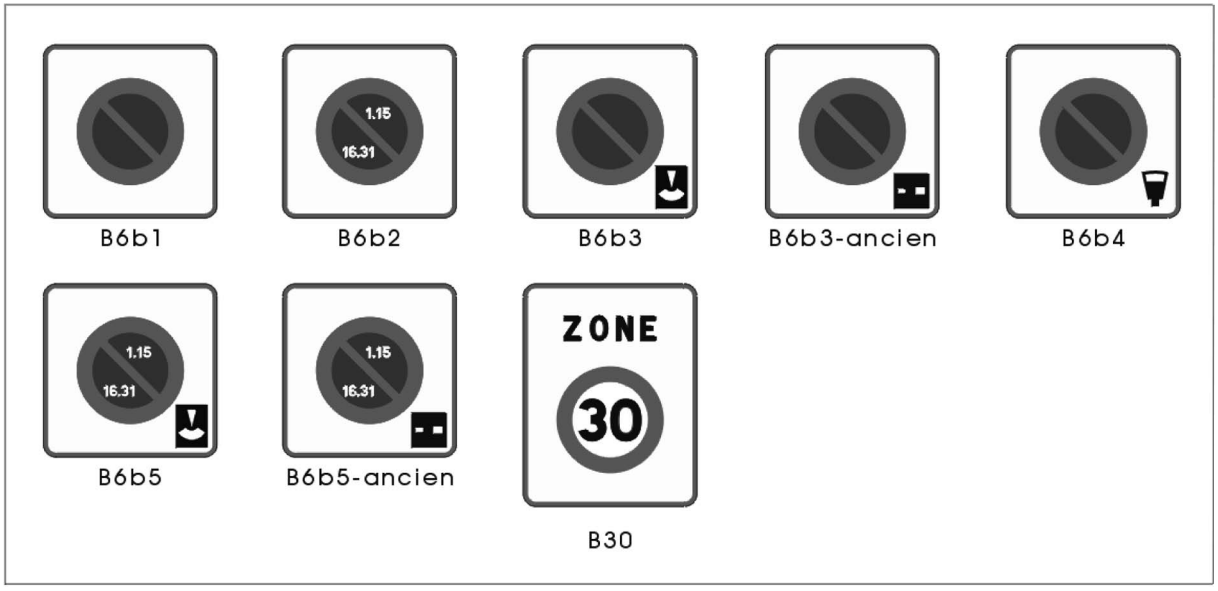
14° A l'annexe 1, remplacer le tableau des panonceaux M6 par le suivant :

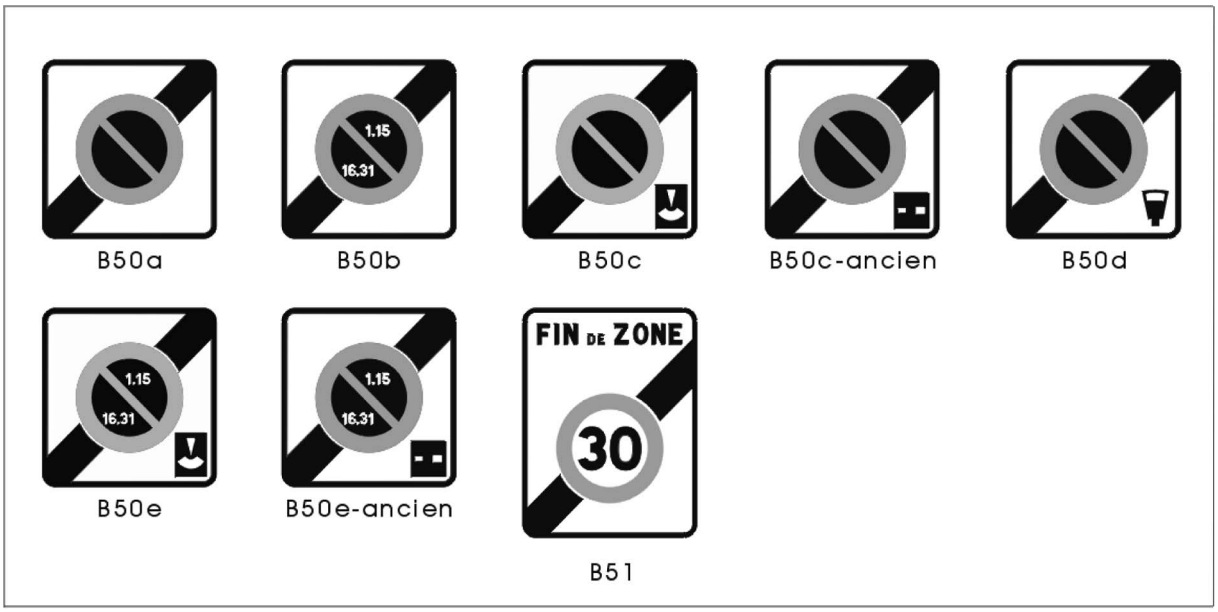


15° A l'annexe 1, remplacer le tableau d'utilisation des panonceaux M6 par celui-ci :



16° A l'annexe 3, les tableaux sont remplacés par les tableaux ci-après :





Cinquième partie

Signalisation d'indication et des services

1° Avant le titre : « Chapitre 1er – Signalisation d'indication », est ajouté le titre général suivant : « Titre Ier – Signalisation d'indication et des services ».

2° Nouvelle numérotation des articles du chapitre 2 – Signalisation des services :

Les articles sont numérotés à nouveau en fonction de la correspondance suivante dans le sommaire et dans le texte du chapitre 2 :

NOUVELLE NUMÉROTATION	ANCIENNE NUMÉROTATION	TITRE DE L'ARTICLE
76	90	Objet de la signalisation des services.
76-1	90-1	Caractéristiques des panneaux.
76-2	90-2	Emploi de revêtements rétroréfléchissants.
77	91	Règles d'utilisation et d'implantation des panneaux.
78	92	Poste de secours.
78-1	92-1	Postes d'appel téléphonique.
78-2	92-2	Information service – Information de tourisme.
78-3	92-3	Terrain de camping.
78-4	92-4	Auberge de jeunesse, chambre d'hôtes ou gîte.
78-5	92-5	Point de départ d'excursion.
78-6	92-6	Emplacement pour pique-nique.
78-7	92-7	Gare auto/train.
78-8	92-8	Embarcadère.
78-9	92-9	Toilettes ouvertes au public.

NOUVELLE NUMÉROTATION	ANCIENNE NUMÉROTATION	TITRE DE L'ARTICLE
78-10	92-10	Installations accessibles aux personnes handicapées à mobilité réduite.
78-11	92-11	Poste de distribution de carburant.
78-12	92-12	Restaurant.
78-13	92-13	Hôtel ou motel.
78-14	92-14	Débit de boissons ou établissement proposant des collations sommaires.
78-15	92-15	Emplacement de mise à l'eau d'embarcations légères.
78-16	92-16	Téléphérique, télésiège et télécabine.
78-17	92-17	Point de vue.
78-18	92-18	Fréquence d'émission d'informations routières.
78-19	92-19	Jeux d'enfants.
78-20	92-20	Station de vidange pour caravanes, autocaravanes et autocars.
78-21	92-21	Distributeur de billets de banque.
78-22	92-22	Station de gonflage hors station-service.
78-23	92-23	Point de détente.
78-24	92-24	Poste de dépannage.
78-25	92-25	Moyen de lutte contre l'incendie.
78-26	92-26	Issue de secours.
78-27	92-27	Installation ou services divers.

3° A l'article 69-3, aux paragraphes 1 et 2 :

Remplacer : « articles 70 à 75-3 ci-après » par : « articles 70 à 75-4 ci-après ».

4° A l'article 70, au paragraphe 1 :

Supprimer le mot : « gratuit » dans le titre du paragraphe et dans la première phrase.

A la fin du paragraphe *b*, remplacer : « 92.1 » par : « 78-1 ».

Au paragraphe *c*, remplacer à trois endroits : « 91 » par : « 77 ».

5° A l'article 70, paragraphe 2 :

Le deuxième alinéa est remplacé par :

« Le panneau C1b peut être implanté en signalisation de position. Il doit alors être complété par un panonceau M6c indiquant la durée limite maximum autorisée de stationnement et les limites de la durée d'application de la mesure. Il peut être complété par un panonceau M3, M4 pour indiquer que le stationnement est aménagé pour une catégorie d'usagers et M10z portant le nom du parc de stationnement. »

La deuxième phrase du troisième alinéa est remplacée par :

« Il doit alors être complété par un panonceau M1 ou M3 et par un panonceau M6c indiquant la durée limite maximum autorisée. »

Le dernier alinéa est remplacé par :

« La signalisation du stationnement sur chaussée est traité dans les articles 55, 55-1, 55-2 et 55-3 de la quatrième partie de la présente instruction. »

6° A l'article 70-6, paragraphe 2 :

Remplacer le texte du paragraphe *b* par le suivant :

« La signalisation des emplacements d'arrêt d'urgence comportant un poste d'appel d'urgence est obligatoire. Elle doit être assurée au moyen du panneau CE2a si le poste d'appel d'urgence n'est pas visible.

Ce poste d'appel d'urgence porte l'idéogramme ID5a et fait office de signalisation de position. Si le poste d'appel d'urgence est accessible aux personnes handicapées à mobilité réduite, il comporte également l'idéogramme ID7.

Le panneau CE2a peut être implanté en présignalisation, si les conditions de visibilité du poste d'appel d'urgence sont insuffisantes ou tardives. Il doit alors être complété par le panonceau M1. »

7° A l'article 73, supprimer la dernière phrase du premier alinéa : « Il est rappelé... ».

8° A l'article 74-5, paragraphe 1 :

Au deuxième alinéa, remplacer à deux endroits : « 91 » par : « 77 ».

A l'alinéa traitant de la signalisation avancée, remplacer : « D. 32c » par : « D. 32b ».

9° Les articles 75-2 et 75-3 sont renommés respectivement 75-3 et 75-4.

10° Un nouvel article 75-2 est inséré après l'article 75-1 :

« Article 75 - 2. – Tunnel

1. La signalisation d'une entrée de tunnel de plus de 300 mètres est obligatoire. Elle doit être assurée au moyen de panneau C111.

Il doit être 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 mètres. Le panneau C111 peut être complété par un panonceau M10z comportant le nom de l'ouvrage. Toutefois ce panonceau est inutile si un panneau E31 de localisation est mis en place.

2. La signalisation de la fin d'un tunnel est facultative. Lorsqu'elle est jugée utile, elle doit être assurée par le signal C112 placé en position. »

11° Au nouvel article 76 :

Remplacer la dernière parenthèse par : « (cf. article 78-11 ci-après) ».

12° Au nouvel article 78 :

Remplacer, à la fin de l'article : « 91 » par : « 77 ».

13° Au nouvel article 78-1 :

Au paragraphe 1, *a*, le premier alinéa est remplacé par :

« Le poste d'appel d'urgence porte l'idéogramme ID5a et fait office de signalisation de position. Si le poste d'appel d'urgence est accessible aux personnes handicapées à mobilité réduite, il comporte également l'idéogramme ID7. 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, paragraphe 2, ci-avant. »

Au paragraphe 1, *b*, remplacer les deux premiers alinéas par :

« Le panneau CE2a doit être implanté en présignalisation conformément à l'article 70 ci-avant, si le poste d'appel d'urgence n'est pas visible en approche. »

Remplacer, à la fin du paragraphe 3 : « 91 » par : « 77 ».

14° Au nouvel article 78-2 :

Remplacer, au deuxième alinéa du paragraphe 1 : « 91 » par : « 77 ».

15° Au nouvel article 78-3 :

Remplacer, au dernier alinéa : « 91 » par : « 77 ».

16° Au nouvel article 78-4 :

Remplacer, au dernier alinéa du paragraphe 1 : « 91 » par : « 77 ».

Remplacer, au dernier alinéa du paragraphe 2 : « 91 » par : « 77 ».

17° Au nouvel article 78-5 :

Remplacer, au dernier alinéa du paragraphe 1 : « 91 » par : « 77 ».

Remplacer, au dernier alinéa du paragraphe 2 : « 91 » par : « 77 ».

18° Au nouvel article 78-6 :

Remplacer, au dernier alinéa : « 91 » par : « 77 ».

19° Au nouvel article 78-7 :

Remplacer, au dernier alinéa : « 91 » par : « 77 ».

20° Au nouvel article 78-8 :

Remplacer, au dernier alinéa : « 91 » par : « 77 ».

21° Au nouvel article 78-9 :

Remplacer, au dernier alinéa : « 91 » par : « 77 ».

22° Au nouvel article 78-11 :

Au paragraphe 1, remplacer, à la première ligne : « CE15b » par : CE15c »

Remplacer, au premier alinéa du paragraphe 1 : « 91 » par : « 77 ».

Ajouter l'alinéa suivant à la fin du paragraphe 1 :

« 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. »

Au paragraphe 2, remplacer, à la première ligne : « CE15b » par : « CE15c » ;

Remplacer, au premier alinéa du paragraphe 2 : « 91 » par : « 77 ».

23° Au nouvel article 78-12 :

Remplacer, à l'avant-dernier alinéa : « 91 » par : « 77 ».

24° Au nouvel article 78-13 :

Remplacer, à l'avant-dernier alinéa : « 91 » par : « 77 ».

25° Au nouvel article 78-14 :

Remplacer, à l'avant-dernier alinéa : « 91 » par : « 77 ».

26° Au nouvel article 78-15 :

Remplacer, au dernier alinéa : « 91 » par : « 77 ».

27° Au nouvel article 78-16 :

Remplacer, au dernier alinéa du paragraphe 1 : « 91 » par : « 77 ».

Remplacer, au dernier alinéa du paragraphe 2 : « 91 » par : « 77 ».

28° Au nouvel article 78-17 :

Remplacer, au dernier alinéa : « 91 » par : « 77 ».

29° Au nouvel article 78-19 :

Remplacer, au dernier alinéa : « 91 » par : « 77 ».

30° Au nouvel article 78-20 :

Remplacer, au dernier alinéa : « 91 » par : « 77 ».

31° Au nouvel article 78-21 :

Remplacer, à l'avant-dernier alinéa : « 91 » par : « 77 ».

32° Au nouvel article 78-23 :

Remplacer, à l'avant-dernier alinéa : « 91 » par : « 77 ».

33° Au nouvel article 78-24 :

Remplacer, à l'avant-dernier alinéa : « 91 » par : « 77 ».

34° Au nouvel article 78-26 :

Au paragraphe 1 *b*, remplacer à la fin du dernier alinéa : « tous les 50 m » par : « tous les 25 m ».

35° Au nouvel article 78-27 :

Remplacer, au quatrième alinéa : « 91 » par : « 77 » ;

Remplacer, au dernier alinéa : « 91 » par : « 77 ».

36° Ajouter le titre II suivant :

« TITRE II

« 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.

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 première partie.

Les panneaux de type SR sont rétroréfléchissants y compris la couleur grise (cf. article 5-2).

Article 101-2

Implantation des panneaux

Les panneaux de type SR sont, sauf indication contraire précisée aux articles 79-4 à 79-10, placés dans des zones de très bonne visibilité et en dehors de tout point singulier nécessitant une attention particulière de l'usager.

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. Lorsqu'elle est jugée utile, elle est assurée au moyen des panneaux SR2a, SR2b et SR2c placés à une distance de 300 mètres. Cette signalisation doit être 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. article 114-4).

Article 101-4

Annonce d'une zone où la vitesse est contrôlée

La signalisation d'une zone où la vitesse est contrôlée par un ou des radars automatiques peut être effectuée au moyen du panneau SR3. Elle est obligatoirement accompagnée d'un rappel de la vitesse limite autorisée.

Article 101-5

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 SR4. Il est implanté au début de la zone concernée.

Article 101-10

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 SR50. Ce panneau doit comporter 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. »

37° A l'annexe 1, les trois tableaux de signaux sont remplacés par les suivants :

C25a C25b C26a C26b C27

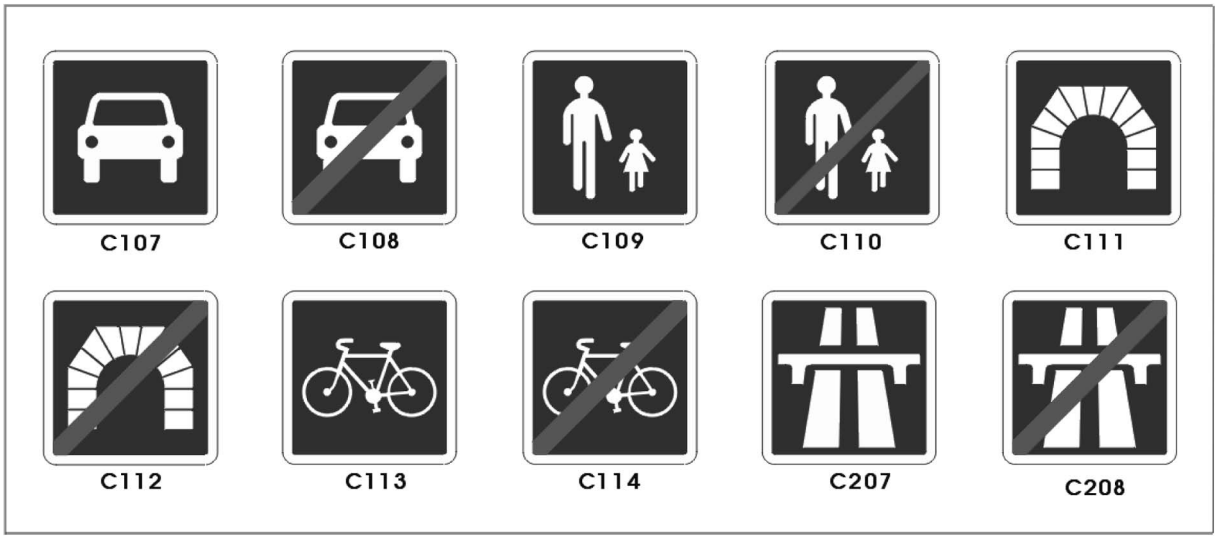
C28 exemple 1 C28 exemple 2 C28 exemple 3

C29a exemple C29b exemple C29c exemple C30 exemple C50

C60 exemple C61 exemple C62

C63 exemple C64a C64b C64c

C64d exemple 1 C64d exemple 2 C65a exemple C65b exemple


C107
C108
C109
C110
C111
C112
C113
C114
C207
C208

38° A l'annexe 2, remplacer le premier tableau des signaux par celui-ci :

39° A la fin de la cinquième partie, ajouter l'annexe 3 suivante :

« ANNEXE 3

INFORMATION DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

SR2a

SR2b

SR2c

SR3

SR4 exemple 1

SR4 exemple 2

SR50 exemple

Sixième partie

Feux de circulation permanents

1° A l'article 109-3 Différentes catégories de signaux lumineux de circulation.

Au 3° du paragraphe A, à la figure 3, remplacer le schéma du feu R13c par celui-ci :

2° A l'article 109-4 Caractéristiques générales de visibilité et de lisibilité :

Ajouter, après le sixième alinéa :

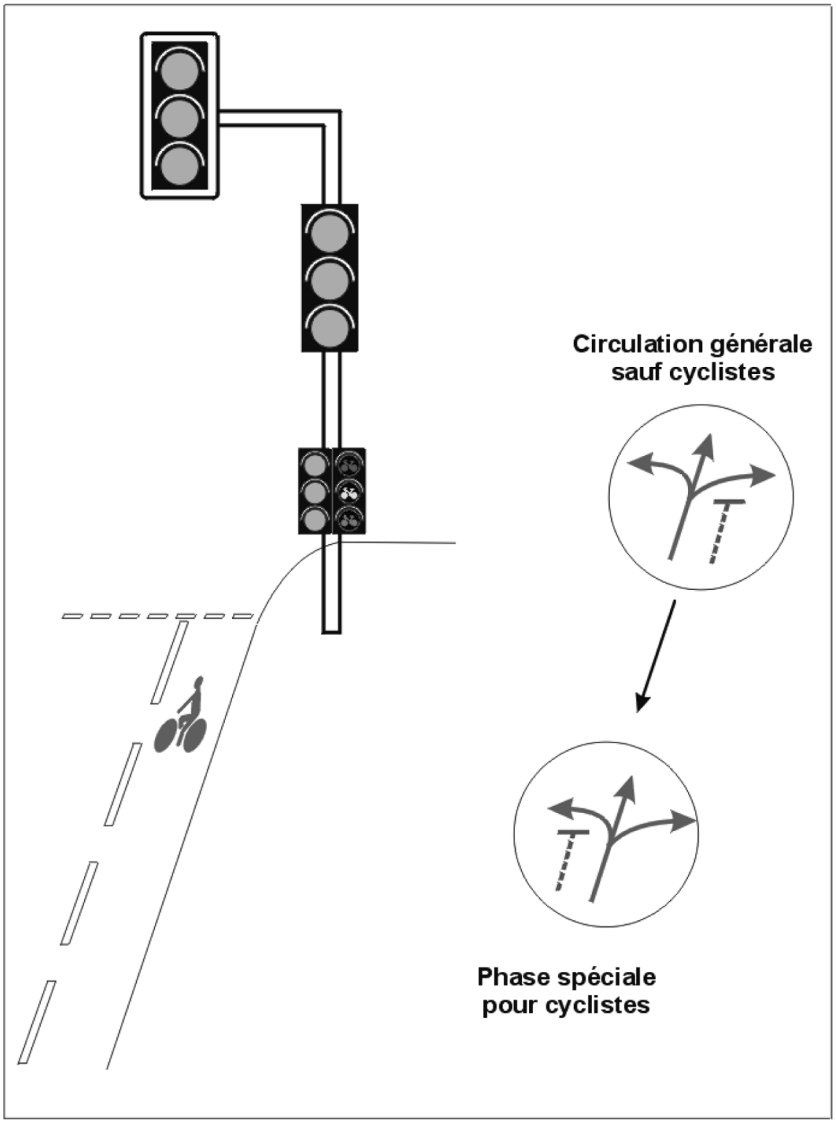
« Le signal d'arrêt R24 doit avoir un diamètre minimum de 160 mm. »

Ajouter avant la phrase relative aux tramways en regard de la figure 16 :

« Aux passages à niveau, les signaux d'arrêt R24 sont à implanter à une hauteur comprise entre 1,80 m et 2,60 m. »

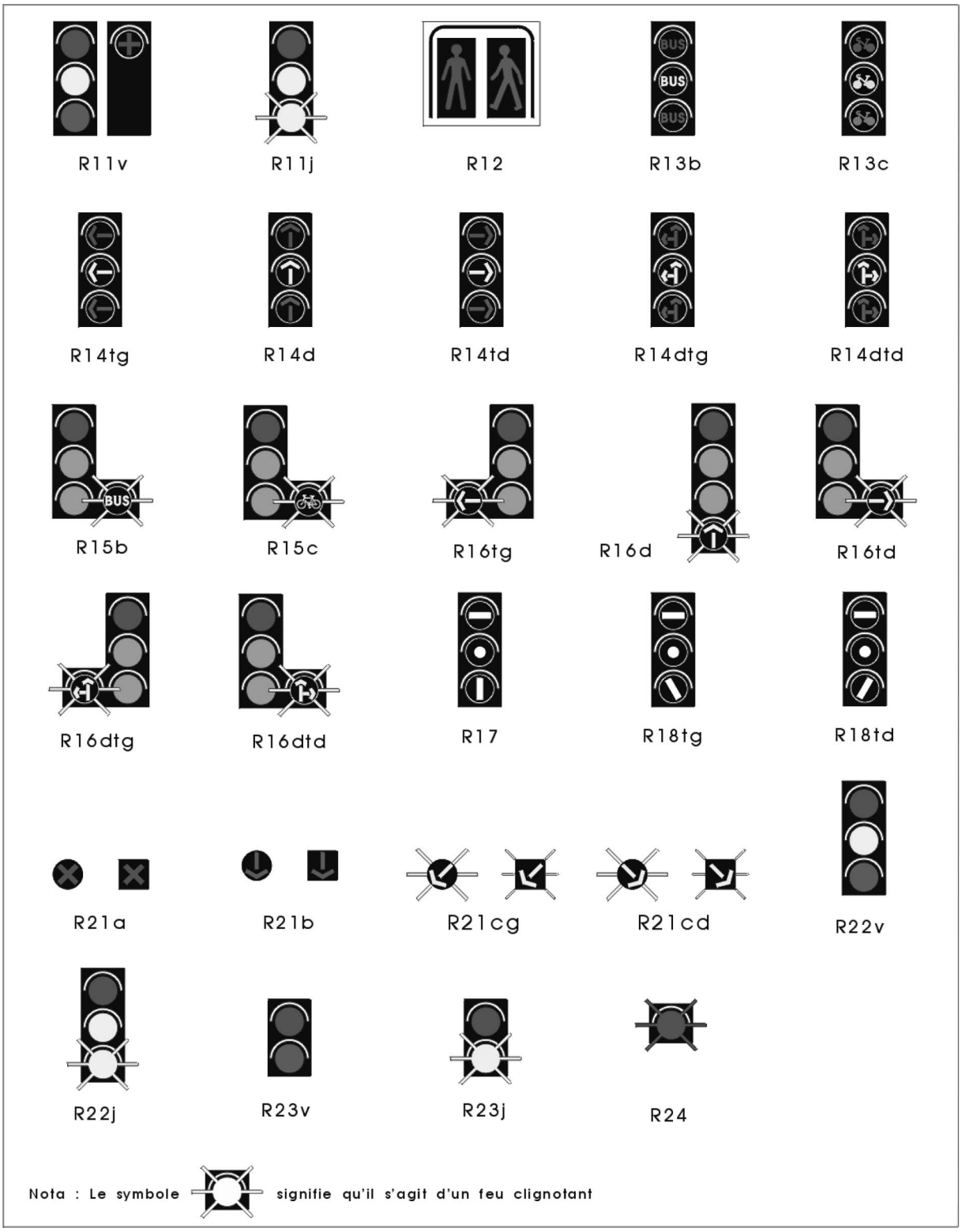
3° A l'article 110-3 : Emploi et implantation des signaux tricolores modaux R13 :

Au 4°, remplacer la figure 35 par celle-ci :


Circulation générale
sauf cyclistes
Phase spéciale
pour cyclistes

5° Dans l'annexe :

Remplacer les tableaux sous les titres par celui-ci :



Modifications de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière

Septième partie

Marques sur chaussées

1° A l'article 113 :

Le dessin et la légende du paragraphe A.1 sont supprimés.

Au paragraphe A.1 Les lignes longitudinales, la parenthèse à la fin du paragraphe est remplacée par : « (types T2, T3 et T4) ».

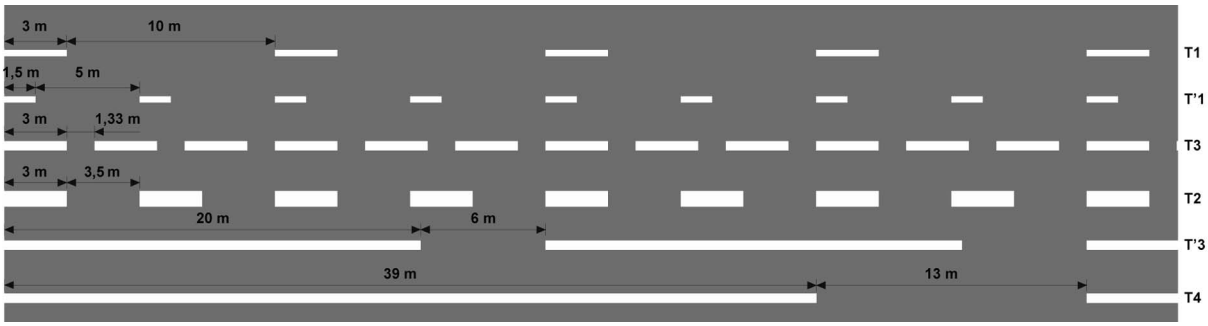
Au paragraphe B, supprimer le dessin et sa légende « Marquage axial discontinu dans une zone à visibilité réduite ».

2° A l'article 113-1 :

Le tableau du paragraphe B est remplacé par celui-ci :

TYPE de marquage	TYPE de modulation	LONGUEUR du trait (en m)	INTERVALLE entre 2 traits successifs (en m)	RAPPORT plein/vide
Axial longitudinal	T1 T'1 T3	3 1,5 3	10 5 1,33	1/3 1/3 3
Rive	T2 T'3 T4	3 20 39	3,5 6 13	1 3 3
Transversal	T'2	0,5	0,5	1

Le schéma qui suit est remplacé par le suivant :



3° A l'article 113-2 Choix des modulations et largeurs des lignes, le tableau est remplacé par le suivant :

DÉSIGNATION DES MARQUES	MODULATION	LARGEUR
A. – Lignes longitudinales axiales		
1. – Lignes continues (cas général) :		
Ligne axiale ou de délimitation des voies	continue	2u (1)
Ligne axiale sur chaussée à 4 voies (article 114-2 et 114-5)	continue	5u
Ligne séparant les sens de circulation opposés sur les routes à trois voies situées hors agglomération, avec deux voies affectées à un sens de circulation (article 114-1) et ligne oblique marquant un rétrécissement de route de trois à deux voies (article 116-2)	continue	3u
2. – Lignes discontinues de type T1 :		
Ligne axiale ou de délimitation de voie en rase campagne (article 114, 114-1 et 114-2)	T1	2u
Ligne axiale ou de délimitation de voie en agglomération (article 114-5) ou de piste cyclable (article 118-1-B)	T1, T'1 ou T3	2u
3. – Lignes discontinues de type T3 :		
Ligne d'annonce d'une ligne continue (article 115-3)	T3	2u
Ligne de dissuasion en remplacement d'une ligne continue (article 116-A-4)		
Ligne d'annonce d'une ligne continue sur les routes à trois voies situées hors agglomération, avec deux voies affectées à un sens de circulation (article 114-1)	T3	3u

DÉSIGNATION DES MARQUES	MODULATION	LARGEUR
4. – Lignes mixtes : La ligne mixte est constituée par une ligne continue doublée par une ligne discontinue de type T1 ou T3 (2)	T1 ou T3	2u (3)
5. – Interruption d'une ligne continue pour permettre l'accès direct aux propriétés riveraines (article 114-3 et 114-5)	T'2	2u – 3u
(1) A porter à 3u à l'approche d'un îlot (article 115-4). (2) Cela se produit par exemple aux abords d'un point d'inflexion ou d'un point bas entre deux dos-d'âne rapprochés (schémas A1 et A2 en annexe). (3) Chacune (espacement entre les lignes : 2u).		

DÉSIGNATION DES MARQUES	MODULATION	LARGEUR
B. – Lignes longitudinales de rives ou de délimitation de certaines voies		
1. – Lignes discontinues de type T2 :		
Ligne de rive de chaussée (article 114-4.A)	T2	3u
Ligne de délimitation des voies de décélération, d'insertion ou d'entrecroisement (article 117-3)	T2	5u
Ligne d'entrée et de sortie des voies pour véhicules lents (article 114-3)	T2	5u
2. – Lignes discontinues de type T3 :		
Ligne de délimitation de voies pour véhicules lents (article 114-3)	T3	5u
Ligne de délimitation dans certains cas d'un couloir réservé aux autobus (article 114-3)	T3	5u
Ligne de délimitation de bandes cyclables (article 114-3)	T3	5u
Ligne de rive aux approches de certains carrefours et dans les bretelles de raccordement (article 114-4)	T'3	3u
3. – Lignes discontinues de type T4 :		
Ligne délimitant une bande d'arrêt d'urgence, en section courante (hors bretelles de raccordement) sur autoroutes et routes à chaussées séparées et à carrefours dénivelés (article 114-4, paragraphe B)	T4	3u

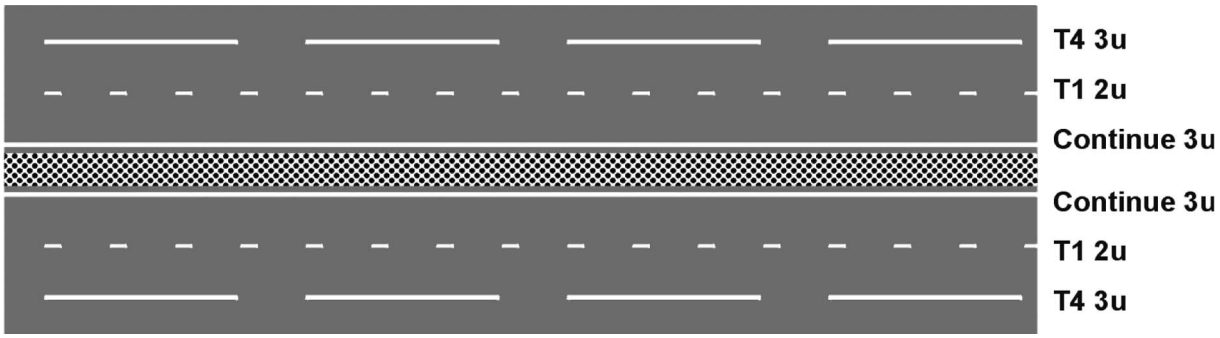
DÉSIGNATION DES MARQUES	MODULATION	LARGEUR
C. – Lignes transversales		
1. – Ligne « STOP » (article 117-4)	continue	50 cm
2. – Ligne « CEDEZ LE PASSAGE » (article 117-4)	T'2	50 cm
3. – Ligne « CEDEZ LE PASSAGE » pour les pistes cyclables (article 118-1)	25 cm	25 cm
4. – Ligne d'effet des feux (article 117-4)	T'2	15 cm
5. – Ligne de guidage en intersection « Tourne à gauche à l'indonésienne – Carrefour en baïonnette » (article 117-1)	T'2	10 cm
D. – Lignes continues délimitant le TPC, les îlots ou certains couloirs réservés		
1. – Ligne de délimitation de terre-plein central (article 114-4 et 114-2)	continue	3u
2. – Ligne de délimitation du contour des îlots (article 117-2-B)	continue	3u
3 – Ligne de délimitation de certains couloirs réservés (article 114-3)		
4. – Interruption d'une ligne continue pour permettre l'accès direct aux propriétés riveraines (articles 114-3 et 114-5)	continue T'2	 5u ou 3u 2u – 3u
E. – Marques relatives au stationnement		
1. – Ligne délimitant les places de stationnement (blanche ou bleue, article 118-2)	T'2 ou continue	2u
2. – Ligne confirmant ou indiquant l'interdiction de stationner (jaune, article 118-2)	T'2	2u
3. – Ligne confirmant ou indiquant l'interdiction de s'arrêter (jaune, article 118-2)	continue	2u
4. – Ligne marquant l'emplacement d'un arrêt d'autobus (jaune, article 118-3)	continue zigzag	2u
5. – Ligne marquant l'emplacement réservé pour les véhicules effectuant un chargement ou déchargement de marchandises (jaune, article 118-2-C)	T'2 ou continue	2u

4° A l'article 113-3 Matériaux ou dispositifs rétroréfléchissants :

Supprimer dans la dernière phrase les termes : « , balises de musoirs ».

5° A l'article 114-2.

Au paragraphe C, le schéma est remplacé par le suivant :


T4 3u
T1 2u
Continue 3u
Continue 3u
T1 2u
T4 3u

6° A l'article 114-3 :

Le texte du paragraphe 3. – Voies réservées aux véhicules lents est remplacé par le suivant :

« Le marquage d'une voie réservée aux véhicules lents est effectué comme suit : la voie réservée aux véhicules lents est séparée des autres voies par une ligne de largeur 5u, discontinue du type T3 en section courante, à hauteur du décrochement du biseau de création de la voie, le marquage est constitué d'une ligne discontinue de type T2 de largeur 5u, la fin de la voie est marquée également par une ligne discontinue de type T2 de largeur 5u sur une longueur de présignalisation L (cf. article 115-3). »

7° A l'article 114-4 :

Au paragraphe A – Section courante, supprimer la deuxième phrase et le schéma.

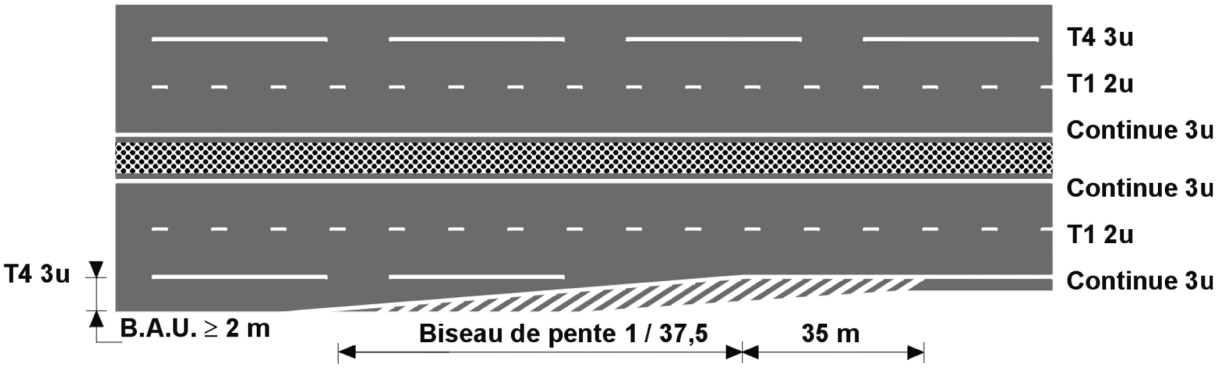
Le titre du paragraphe B est remplacé par : « Autoroutes et routes à chaussées séparées et carrefours dénivelés ».

Le texte du premier alinéa du paragraphe B est remplacé par le texte suivant :

« Sur autoroute et route à chaussées séparées et à carrefours dénivelés, la ligne délimitant une bande d'arrêt d'urgence est discontinue de type T4 et de largeur 3u en section courante. Sur les bretelles de raccordement, elle est de type T'3 et de largeur 3u. En l'absence de bande d'arrêt d'urgence, la ligne de rive est continue de largeur 3u. »

Le schéma est remplacé par le suivant :

Suppression de la bande d'arrêt d'urgence



8° A l'article 115-1, paragraphe 1 :

Au paragraphe A, supprimer le renvoi à la fin du premier alinéa et le texte du renvoi en bas de page.

Au paragraphe B, supprimer le dessin.

9° A l'article 115-3 :

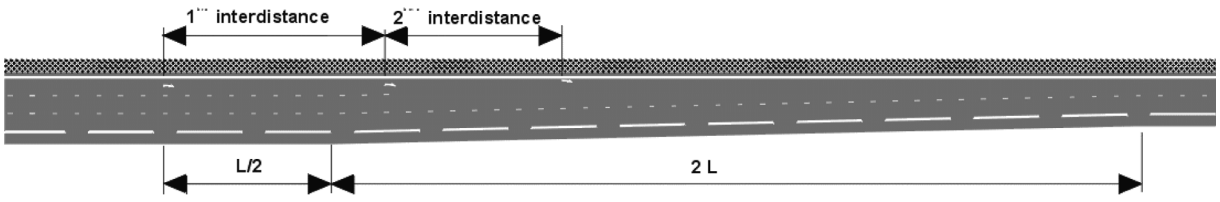
Au paragraphe A, supprimer dans le titre la parenthèse et son contenu.

Au paragraphe B, remplacer la parenthèse par : « (cf. schéma B1 en annexe) ».

Au paragraphe B – 2, supprimer la parenthèse et son contenu faisant référence aux annexes B1, B2 et B3.

Au paragraphe B – 2, dans l'alinéa situé au dessus du deuxième tableau, supprimer dans la parenthèse les mots : « et schéma B3 en annexe ».

Le dernier schéma du paragraphe B est remplacé par celui-ci :



Au paragraphe C, au troisième alinéa, remplacer : « B5 et B6 » par : « B2 et B3 ».

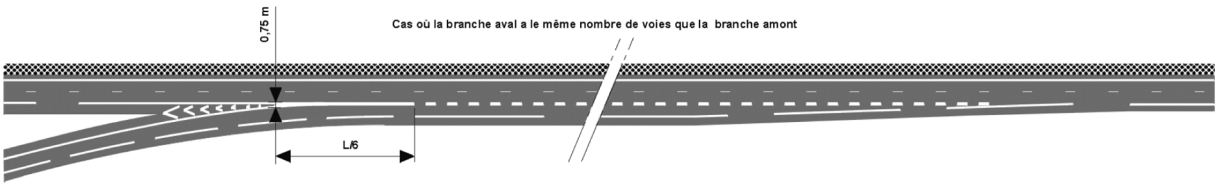
10° A l'article 115-4 :

Au paragraphe A, supprimer les contenus de la première parenthèse du premier alinéa et de la dernière parenthèse à la fin du paragraphe.

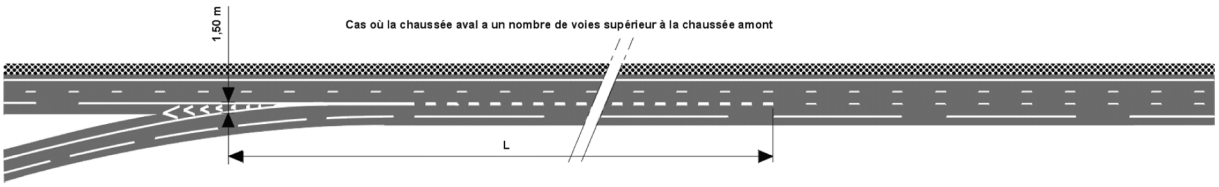
11° Remplacer l'article 116-1 par (la figure est aussi supprimée) : « Article 116-1 Passages à niveau équipés d'une signalisation automatique lumineuse et sonore complétée par des demi-barrières, sur routes à deux voies Lorsque la route comporte un marquage axial, la ligne longitudinale axiale doit être continue de part et d'autre du passage à niveau sur une longueur totale de L mètres (L étant une des distances de présignalisation adaptée au V15 du lieu considéré), dans les cas où la nature de la chaussée et sa largeur permettent un tel marquage. Ces lignes continues doivent être précédées d'une ligne d'annonce de type T3 et de largeur 2u, elle-même complétée de flèches de rabattement, sauf en milieu urbain en cas d'impossibilité technique d'implantation. Sur les routes ne comportant pas de marquage axial, il n'y a pas lieu, sauf cas particulier, de procéder à un marquage axial de part et d'autre du passage à niveau. »

12° A l'article 117-3 :

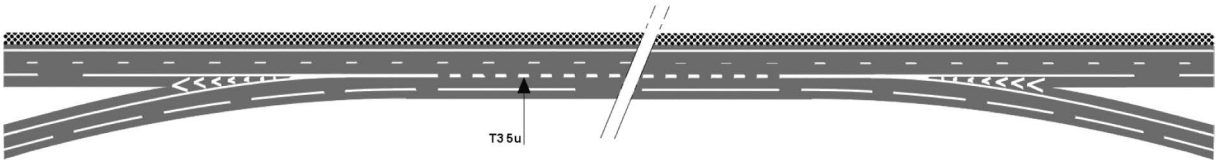
Au paragraphe A, le deuxième schéma et sa légende sont remplacés par :



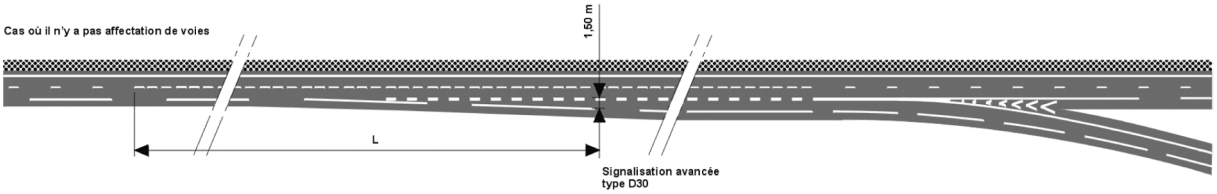
Au paragraphe A, le troisième schéma (et sa légende) est remplacé par celui-ci :



Au paragraphe B, le premier schéma est remplacé par celui-ci :



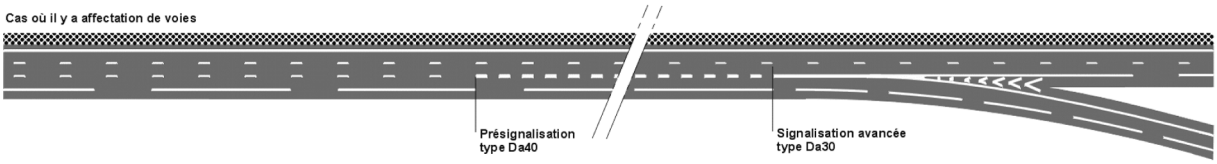
Au paragraphe B, le deuxième schéma (et sa légende) est remplacé par celui-ci :



Au paragraphe B, la deuxième phrase de l'alinéa qui suit le premier schéma est remplacée par :

« Cette ligne débute à une distance L des panneaux de signalisation avancée de type D30 et s'étend jusqu'au début de la ligne continue de séparation des courants. »

Au paragraphe B, le troisième schéma (et sa légende) est remplacé par celui-ci :



13° A l'article 117-4, paragraphe B :

Au deuxième alinéa, compléter la deuxième phrase par : « sauf dans le cas prévu à l'article 42-10 ».

14° A l'article 117-4, paragraphe C :

Remplacer le premier alinéa par :

« Elle 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. »

Ajouter après le deuxième alinéa, avant le schéma, la phrase suivante :

« Elle peut être tracée à certains passages à niveau (cf. articles 34-1 à 35). »

15° A l'article 118-1, au paragraphe A :

Au deuxième alinéa, remplacer la fin de la phrase par : « ... un trait oblique de 5u de large, comportant une interruption médiane de 50 cm. »

16° A l'article 118-2, au paragraphe C :

Au premier alinéa, ajouter après : « ..., peint en blanc sur les limites », les mots : « ou le long ».

17° A l'article 118-4 :

Remplacer l'ensemble du texte de l'article (ainsi que le renvoi de bas de page) par le suivant :

« Lorsque le service de voirie compétent le juge nécessaire, on traite les accès des distributeurs sur domaine privé (station-service) en appliquant les règles prévues pour les voies d'insertion, de décélération, ainsi que pour les approches de têtes d'îlots. »

19° A l'article 118-5 :

Remplacer la parenthèse par : « (Voir aussi article 9-2, paragraphe K) ».

20° A l'article 118-11 :

Au premier alinéa, ajouter le mot : « piétonnier » après les mots : « Le marquage de jalonnement ».

Remplacer, au dernier alinéa : « 92-1 » par : « 78-1 ».

21° Annexe :

Dans la liste des schémas située en première page de l'annexe, le titre B devient « B. – Flèches ».

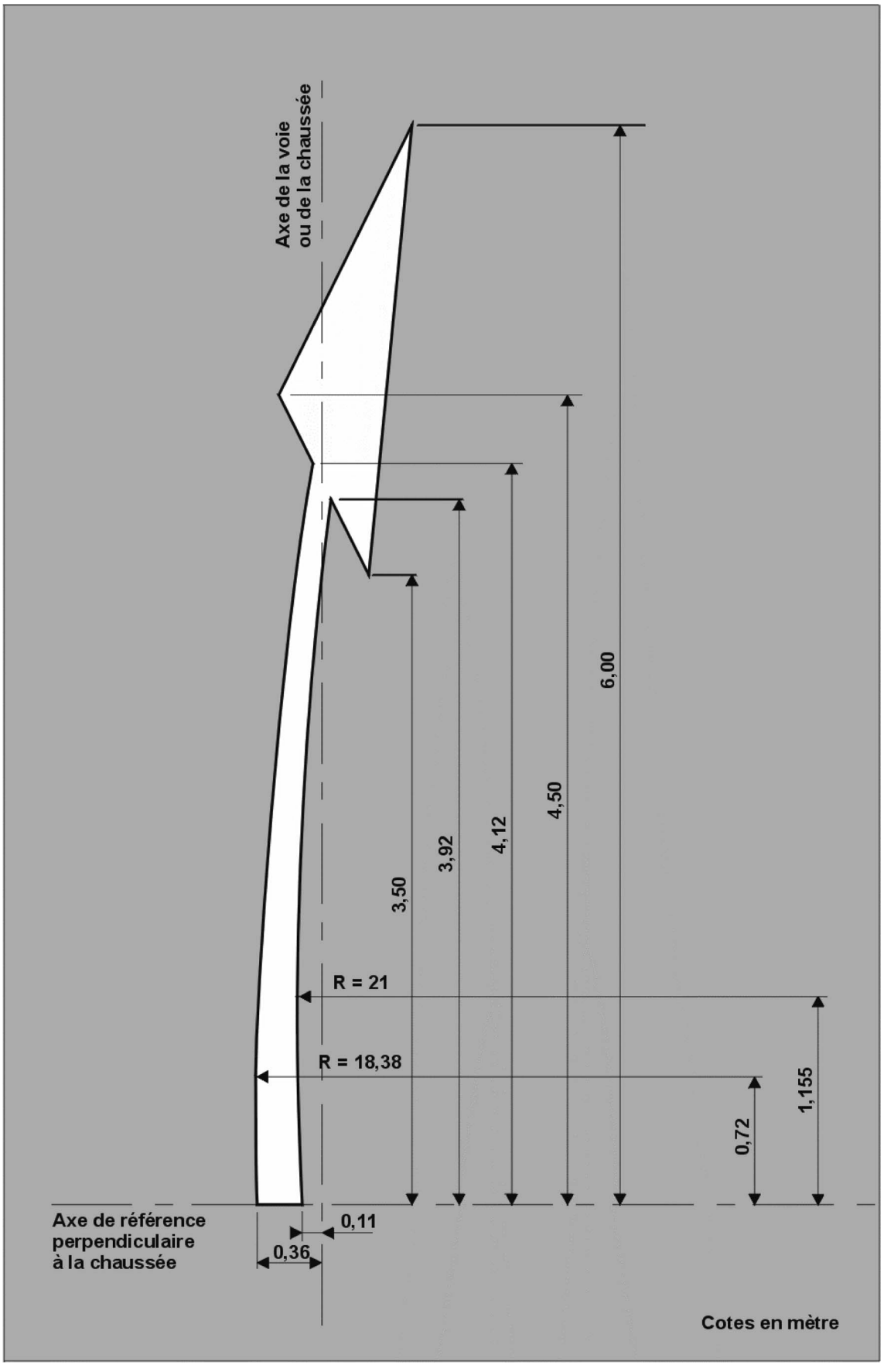
Supprimer ensuite les lignes concernant les schéma B1, B2 et B3 et remplacer les références B4, B5 et B6 respectivement par B1, B2 et B3.

22° Annexe B : les annexes B sont supprimées et remplacées par celle-ci :

« B. – **Flèches**

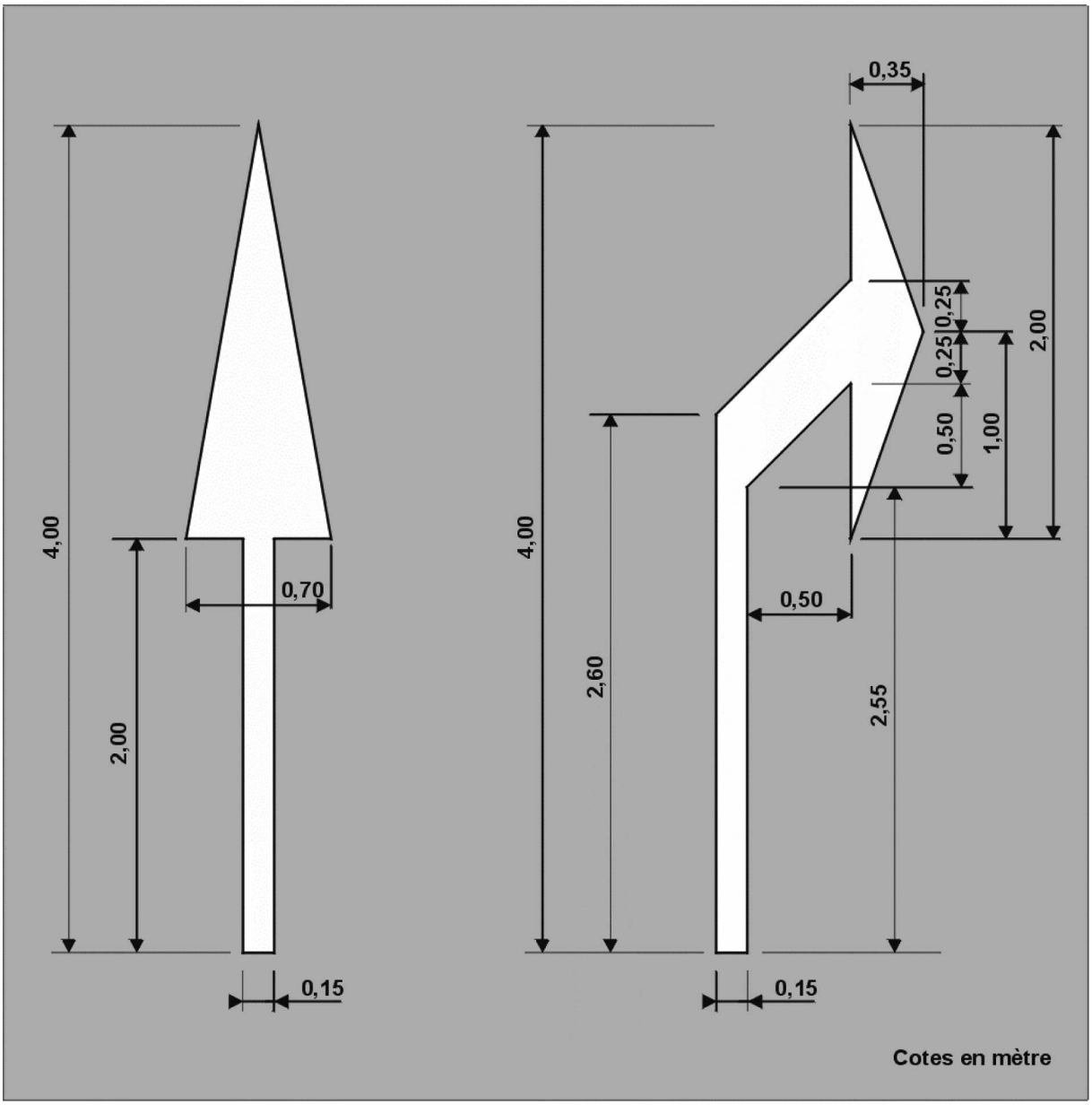
B.1. – *Flèche de rabattement*

Article 115-3, paragraphe B


Axe de la voie
ou de la chaussée
6,00
4,50
4,12
3,92
3,50
R = 21
R = 18,38
1,155
0,72
Axe de référence
perpendiculaire
à la chaussée
0,11
0,36
Cotes en mètre

B.2. – *Flèches directionnelles*

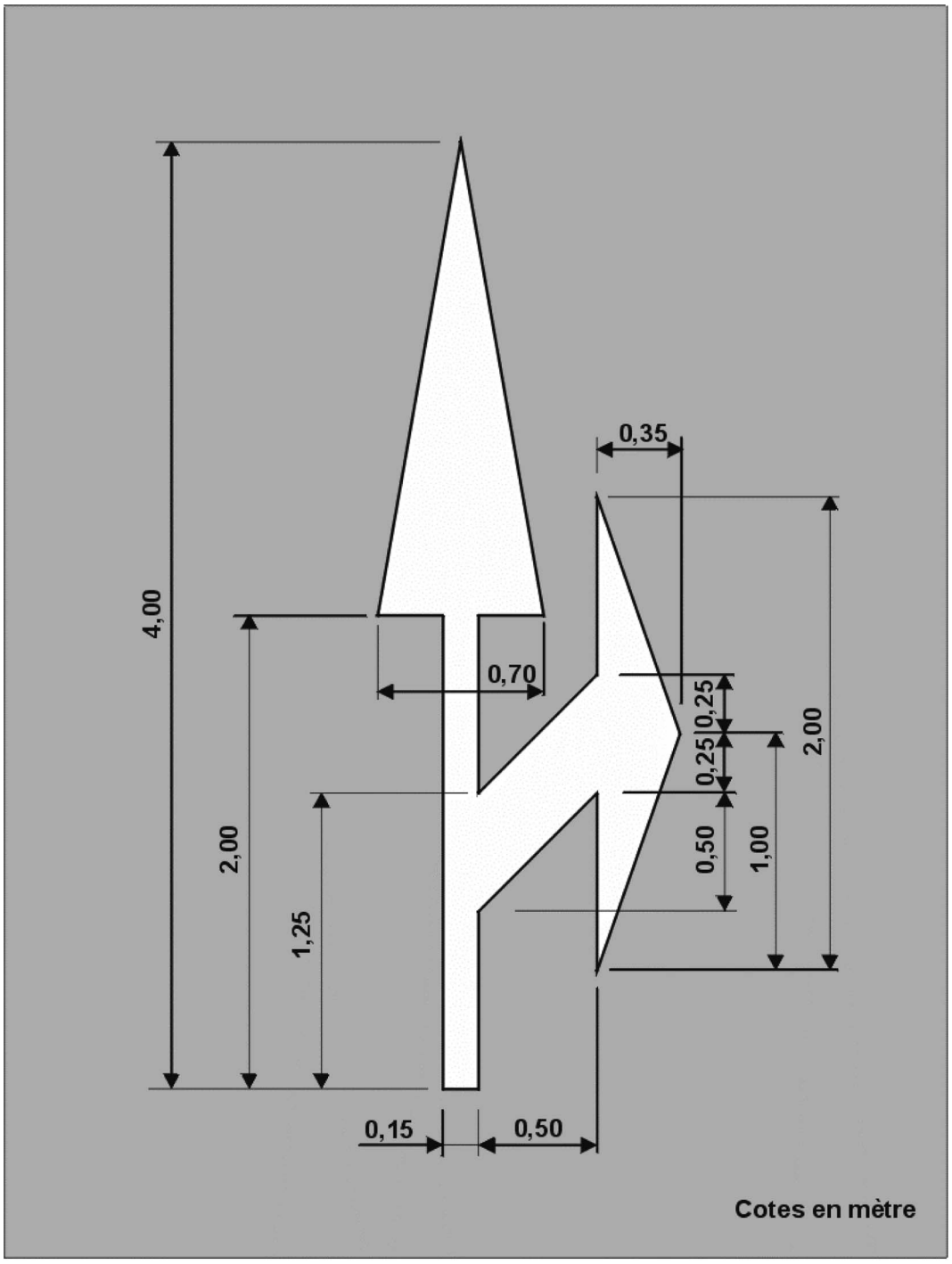
Article 115-3, paragraphe C



Nota. – Sur autoroutes et routes à chaussées séparées à carrefours dénivelés, les flèches utilisées ont des dimensions qui se déduisent des dimensions ci-dessus par une homothétie de rapport 4/3.

B.3. – *Flèche directionnelle*

Article 115-3, paragraphe C



Nota. – Sur autoroutes et routes à chaussées séparées à carrefours dénivelés, les flèches utilisées ont des dimensions qui se déduisent des dimensions ci-dessus par une homothétie de rapport 4/3. »

23° Dans l'annexe au paragraphe C.3 :

Ajouter après : « Article 117-2 » les mots suivants : « et 114-2 ».

Huitième partie

Signalisation temporaire

1° La liste des annexes dans le sommaire est remplacée par :

« Annexe I. – Panneaux de type AK et panonceaux KM.

Annexe II – Signaux de type K.

Annexe III – Panneaux de type KC.

Annexe IV – Symbole KS1.

Annexe V – Panneaux de type KD.

Annexe VI – Signaux de type KR.

Annexe VII – Flèche lumineuse de rabattement (FLR).

Annexe VIII – Flèche lumineuse d'urgence (FLU).

Annexe IX – Signaux de type KX. »

2° Le texte de l'article 119 Généralités est supprimé et remplacé par le suivant :

« Les routes ouvertes à la circulation publique sont parfois affectées par des obstacles ou des dangers dont l'existence est temporaire. Ces événements conduisent généralement à une intervention donnant lieu à la mise en place d'une signalisation temporaire qui peut être programmable ou d'urgence.

Au sein des techniques d'exploitation, qui visent à maintenir dans ces circonstances un certain niveau de service, la signalisation temporaire a pour objet d'avertir et de guider l'usager, afin d'assurer sa sécurité et celle du personnel et de favoriser la fluidité de la circulation.

Elle se présente sous forme de dispositifs destinés à signaler ces conditions temporaires de circulation.

Les chantiers routiers quelle que soit leur ampleur doivent faire l'objet d'une signalisation temporaire.

On distingue la signalisation temporaire des routes bidirectionnelles et celle des routes à chaussées séparées.

Toutefois, en agglomération, les routes à chaussées séparées sur lesquelles la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 70 km/h peuvent être traitées comme des routes bidirectionnelles. »

3° A l'article 120 Principes fondamentaux de la signalisation temporaire :

Remplacer le deuxième alinéa du paragraphe A par :

« La signalisation temporaire dépend donc, quant à l'ampleur de ses dispositifs, de nombreux facteurs tels que :

– la nature et l'importance de l'entrave à la circulation ;
– les caractéristiques du réseau ;
– la durée prévisible des dangers, des chantiers ou des mesures d'exploitation ;
– les périodes et horaires d'exécution des chantiers ;
– le niveau de service à assurer, lequel est fonction de la demande de trafic et de la répartition éventuelle de ce trafic sur plusieurs itinéraires ;
– les moyens disponibles ou mobilisables à court terme, dans le cas de la signalisation d'urgence. »

Au paragraphe C, remplacer le premier alinéa par :

« En fonction des mesures d'exploitation décidées, la signalisation temporaire doit pouvoir informer l'usager, influer sur son comportement, lui imposer éventuellement certaines restrictions. »

4° A l'article 122 Nature des signaux et caractéristiques du matériel :

Le deuxième alinéa est remplacé par :

« Il ne peut être dérogé à cette règle que dans des cas d'urgence ; des signaux réglementaires doivent alors être mis en place aussitôt que possible. »

Au paragraphe A.1 Nature des signaux, au point *b*, la parenthèse est remplacée par : « (cf. annexe I) ».

Au paragraphe A.1 Nature des signaux, au point *e*, la parenthèse est remplacée par : « (cf. annexes II, III et V) ».

Au paragraphe A.1 Nature des signaux, les définitions du K1, K14, KD8, et du KD10 sont remplacées par celles-ci :

« – Fanion K1 : signalisation d'un obstacle temporaire de faible importance ou signalisation de l'arrivée d'un train sur un passage à niveau sans barrière ;

K14 : signal de délimitation de chantier ou signal de fermeture d'un passage à niveau ;

KD8 : présignalisation de changement de chaussée ou de trajectoire ;

KD10a : annonce de la réduction d'une voie ;

KD10b : annonce, en signalisation d'urgence, de la réduction de plusieurs voies sur routes à chaussées séparées ; ».

Au paragraphe A.1, sous paragraphe *f*, remplacer la première phrase par : « *f* les panonceaux KM : panonceaux associés aux panneaux temporaires de danger AK, aux panneaux KD8 et KD9. ».

Au paragraphe A.1, sous-paragraphe *g*, remplacer la parenthèse de la première ligne par : « (cf. article 122, paragraphe C) ».

Au paragraphe A.1, sous paragraphe *g*, ajouter l'alinéa suivant à la suite de celui traitant du signal tricolore KR11 :

– les feux de balisage et d'alerte KR1. S'ils sont généralement utilisés pour renforcer la signalisation permanente, ils peuvent être associés aux signaux KR41, KR42 et KR43. »

Au paragraphe A.1, sous-paragraphe *g*, après l'alinéa ajouté ci-dessus, remplacer : « R2 » et « R2d » par : « KR2 » et « KR2d ».

Au paragraphe A.1, sous-paragraphe *g*, ajouter à la fin les trois dispositifs supplémentaires suivants :

– la rampe lumineuse KR41 : rampe de feux KR1 défilants renforçant la signalisation de position d'un véhicule d'intervention ou de travaux, avec indication du côté par lequel il faut le contourner ; il existe deux classes de ce signal (cf. annexe VI) ; le signal de classe A est d'un usage général ; celui de classe B ne peut être utilisé qu'en milieu urbain ;
– la flèche lumineuse KR42 : flèche lumineuse horizontale clignotante composée de feux KR1 indiquant le côté vers lequel il faut se déporter (cf. annexe VI) ;
– la flèche lumineuse KR43 : flèche oblique orientée vers le bas, composée de treize feux KR1 signifiant l'obligation de se déporter vers la voie adjacente indiquée (cf. annexe VI).
– le signal KR44 : chevron lumineux fixe, clignotant ou défilant. Signal mobile de position d'un rétrécissement temporaire de chaussée ».

Au paragraphe A.1 à la suite du sous-paragraphe *g*, ajouter le sous-paragraphe *h* suivant :

« *h*) Les signaux lumineux KX (cf. annexe IX) :

– le signal KXC50 : message littéral lumineux 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 ».

Au paragraphe A.2 Dimensions des panneaux, remplacer au premier et au deuxième alinéa l'expression : « routes à chaussée bidirectionnelle » par : « routes bidirectionnelles » et ajouter à la fin : « ... précisées en annexe II, III et V ».

Au paragraphe A.3 Rétroréflexion, remplacer le deuxième alinéa par :

« Seuls les signaux K1, KR1, KR2, KR11 KR41, KR42, KR43, KR44 et KXC50 ne sont pas rétroréfléchissants. ».

Au paragraphe A.4 Supports :

Remplacer : « – les chevalets ; » par : « – les supports posés au sol ; ».

Remplacer le texte de la parenthèse pour les « dispositifs spéciaux » par : « pour la fixation sur dispositif de retenue ou encore pour la balise K5c ».

Ajouter un dernier alinéa : « Les panneaux des grande gamme et très grande gamme ne peuvent pas être fixés sur des supports inclinés. »

Au paragraphe A, le sous-paragraphe « 5. Couleur. » devient 6.

Au paragraphe A.4, ajouter un nouveau sous-paragraphe 5 :

« 5. Hauteur :

Les panneaux de signalisation temporaire sont implantés en général à 1 mètre de hauteur, parfois 2,30 mètres. Sur dispositifs de retenue cette hauteur est en général de 1 mètre. Ces hauteurs peuvent être ramenées à 0,50 mètre lorsque les panneaux sont fixés sur des supports posés au sol, voire moins pour les panneaux de la gamme normale et de la petite gamme. Les panonceaux peuvent être placés au-dessous de cette hauteur. »

Au nouveau sous-paragraphe 6. Couleur, le deuxième alinéa est remplacé par :

« Les couleurs des signaux et des dispositifs spécifiques de type K, sont précisées en annexe II. »

Au paragraphe B, remplacer le titre du paragraphe par : « B. – Balisage et signalisation horizontale ».

Le troisième alinéa du paragraphe B : « Toutefois sur routes à chaussées séparées... pour les chantiers de longue durée. » est supprimé.

Ajouter, avant le dernier alinéa du paragraphe B, les alinéas suivants :

« Sur routes à chaussées séparées, la séparation des courants de circulation de sens opposés doit toujours être assurée par un balisage vertical discontinu (dispositifs K5) ou continu (séparateurs modulaires de voies).

Les séparateurs modulaires de voies servent à séparer des voies de circulation ou à délimiter longitudinalement une zone de chantier en assurant une fonction de guidage (dispositifs K16 de classe A). Ils peuvent également avoir une fonction de retenue (dispositifs de classe B).

Les dispositifs K16 comportent une surface rétroréfléchissante (voir annexe II).

Les dispositifs de classe B comportent des éléments rétroréfléchissants de même surface que sur les K16, de couleur blanche ou jaune, espacés de 26 ou 39 mètres, ou sont complétés par un marquage latéral sur le pied du séparateur ou en bordure de celui-ci ».

Au paragraphe B.3, remplacer « 50m » par « 50 mètres » trois fois.

Au paragraphe C. Matériels mobiles, remplacer l'ensemble du texte à partir du quatrième alinéa par celui-ci :

« Les véhicules légers banalisés, non affectés à des missions d'intervention, de travaux ou de signalisation, mais qui peuvent être amenés, par nécessité de service, à s'arrêter en cas d'urgence sur la bande d'arrêt d'urgence pour les routes à chaussées séparées ou sur la chaussée pour les routes bidirectionnelles, ou à pénétrer dans une zone de travaux, peuvent n'être équipés que de feux spéciaux conformes à l'arrêté du 4 juillet 1972. L'usage de ces feux doit toutefois être réservé aux situations d'urgence, lors de l'accès ou de la sortie d'une zone balisée ou en cas d'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence.

Sur routes à chaussées séparées, en intervention d'urgence, les gestionnaires peuvent utiliser des feux bleus de catégorie B réglementés par le code de la route.

Outre les règles définies ci-dessus, les véhicules assurant la signalisation de chantiers ou de dangers temporaires peuvent porter l'un des dispositifs suivants :

– un panneau à message variable affichant un signal de danger ou de prescription ;
– un signal lumineux KR 44 ou KXC50 ;
– une rampe lumineuse KR 41 ;
– une flèche lumineuse KR 42 ;
– une flèche lumineuse KR 43 (cf. article 133, paragraphe F2).

Hormis les panneaux de danger ou de prescription et les bandes biaises, les signaux sont de couleur jaune. »

5° A l'article 123 Classification des signaux suivant leur implantation :

Au paragraphe A, sous-paragraphe 2. Signalisation de position, remplacer l'expression : « un balisage latéral » par : « un balisage longitudinal ».

6° A l'article 124. Consistance de la signalisation temporaire :

Au paragraphe A, remplacer le premier alinéa par :

« Toute signalisation de chantier et de danger temporaire comporte une signalisation d'approche, à l'exception des dangers de faible importance n'empiétant pas sur la chaussée, de la plupart des chantiers mobiles sur routes bidirectionnelles où une signalisation de position peut suffire et des dangers temporaires de courte durée signalés par une flèche lumineuse de rabattement ou une flèche lumineuse d'urgence (cf. article 133, paragraphe F2). ».

Au paragraphe B, la troisième puce du quatrième alinéa est remplacé par :

« – signalisation de fin de chantier : mention "FIN DE CHANTIER" sur barrage K2. ».

Au paragraphe B, le neuvième alinéa est remplacée par :

« La matérialisation des biseaux est effectuée au moyen soit de dispositifs K5a complétés par des panneaux B21a, soit de dispositifs K5c, soit des dispositifs K16. En signalisation d'urgence ou sur bande d'arrêt d'urgence, le biseau peut être constitué uniquement de cônes K5a. »

Au paragraphe B, l'avant-dernier alinéa est remplacé par :

« Lorsque deux voies sont neutralisées, le rétrécissement de chaussée est introduit par deux biseaux séparés par un alignement droit. Celui-ci est matérialisé par des dispositifs coniques K5a, des balises d'alignement K5c, des balises de guidage K5d ou des dispositifs K16. En signalisation d'urgence, le rétrécissement peut être réalisé par un seul biseau couvrant les deux voies neutralisées, présignalé par un panneau KD10b. »

7° A l'article 125 Règles d'implantation de la signalisation temporaire :

Au paragraphe A, remplacer : « – à leurs distances respectives ; » par : « – à leur interdistance ; ».

Au paragraphe A, remplacer la parenthèse : « (cf. art. 1223) » de la cinquième puce par : « (cf. article 122, paragraphe A3) ».

Au paragraphe C, le texte du sous-paragraphe 1 est remplacé par :

« 1. - La distance entre deux panneaux ou groupes de panneaux successifs est normalement :
– de 100 mètres environ sur routes bidirectionnelles ;
– de 200 mètres environ sur routes à chaussées séparées ; toutefois, en signalisation d'urgence la distance entre panneaux ou groupes de panneaux peut être réduite jusqu'à 100 mètres, l'espacement entre panneaux successifs restant homogène ;
– de 10 mètres minimum en agglomération. »

Au paragraphe C, le texte du sous-paragraphe 2 est remplacé par :

« 2. - Le dernier panneau de la signalisation d'approche rencontré avant la signalisation de position est en principe implanté à 100 mètres environ de celle-ci en rase campagne et à 10 mètres minimum en agglomération.

Pour les chantiers à progression très lente, cette distance peut atteindre 500 mètres.

Dans le cas où la signalisation d'approche est réduite à un seul signal, cette distance est de 150 mètres environ sur les routes bidirectionnelles, de 200 mètres environ sur les routes à chaussées séparées et de 30 mètres minimum en milieu urbain. »

8° A l'article 126 Signalisation de prescription, au paragraphe A (Limitation de vitesse) les troisième et quatrième alinéas sont remplacés par le texte suivant :

« En règle générale, et notamment pour les interventions programmables, la limitation dégressive de la vitesse s'effectue par paliers de 20 km/h. Elle est alors réalisée à deux niveaux : 110 km/h puis 90 km/h ou bien 90 km/h puis 70 km/h ou enfin 70 km/h puis 50 km/h. »

La fin du texte de ce paragraphe commençant par : « Sur les chantiers fixes ou progressant lentement... » est remplacée par :

« En signalisation d'urgence, la règle des paliers peut ne pas s'appliquer.

Sur les chantiers fixes, la limitation finale de vitesse est :

Sur routes bidirectionnelles :
– égale à 70 km/h lorsque subsistent deux voies de circulation ;
– égale à 50 km/h en présence d'alternat ;

Sur routes à chaussées séparées :

– inférieure de 20 km/h à la limitation permanente de vitesse lorsqu'il y a neutralisation d'au moins une voie de circulation. Toutefois, lorsqu'il ne reste qu'une voie de circulation sur les sections qui ont au moins trois voies, elle est :
  – égale à 90 km/h si la limitation permanente de vitesse est 130 km/h ;
  – inférieure de 20 km/h à la limitation permanente de vitesse si cette dernière est inférieure à 130 km/h ;
– égale à 90 km/h sur les voies de largeur réduite et sur les sections basculées si la limitation permanente de vitesse est 110 km/h ou 130 km/h ;
– égale à 70 km/h sur les voies de largeur réduite et sur les sections basculées si la limitation permanente de vitesse est 90 km/h ;
– égale à 70 km/h ou 50 km/h au droit des basculements de circulation. »

9° A l'article 127 Circulation alternée :

Au paragraphe A, sous-paragraphe 1, remplacer : « 2 m » par : « 2 mètres ».

Au paragraphe B, le deuxième alinéa est remplacé par :

« En chantier fixe, l'alternat doit être annoncé par un panneau KC1 portant la mention "CIRCULATION ALTERNEE".

Au paragraphe C, le dernier alinéa est supprimé.

10° A l'article 128 Détournements de circulation :

Au paragraphe A, supprimer le troisième alinéa : « la signalisation est assurée... ».

Au paragraphe B, sous-paragraphe 1, remplacer : « 1.1 » et « 1.2 », par : « *a)* » et « *b)* ».

Au paragraphe B, nouveau sous-paragraphe *a,* quatrième puce, remplacer : « le panneau permanent de présignalisation est modifié par » par : « le panneau permanent de présignalisation, modifié par ».

Au paragraphe B, nouveau sous-paragraphe *a*, remplacer :

« 200 m » par : « 200 mètres ».

Au paragraphe C, l'expression : « ITINERAIRE RECOMMANDE » inscrite à deux endroits est remplacée par : « Itinéraire recommandé ».

11° A l'article 129 Signalisation temporaire de nuit :

Au paragraphe A, le deuxième alinéa est remplacé par :

« Dans la zone frontale et au droit des biseaux, le balisage est renforcé par des feux de balisage et d'alerte, synchronisés ou à défilement, éventuellement indépendants dans le cas de la signalisation d'urgence. »

12° A l'article 130 Dangers temporaires et chantiers fixes :

Au paragraphe A, le titre est modifié comme suit : « A. – Dangers temporaires sur chaussée – Interventions d'urgence ».

Au paragraphe A, la première ligne est modifiée comme suit :

« On distingue deux catégories d'obstacles ou dangers temporaires : ».

Au paragraphe A, les sous-paragraphes 1.1 et 1.2 sont dénommés respectivement *« a) »* et *« b) »*.

Au sous-paragraphe *b* précédemment renommé, au deuxième alinéa, les termes : « il sera placé » sont remplacés par : « il est placé » et : « Ces restrictions s'effectueront » par : « Ces restrictions s'effectuent ».

Au sous-paragraphe *b* précédemment renommé, au quatrième alinéa, les termes : « Ces panneaux seront placés » sont remplacés par : « Ces panneaux sont placés » et remplacer : « 100 m » par : « 100 mètres ».

Au paragraphe A, sous-paragraphe 2, le titre est modifié comme suit : « 2. – Obstacles ou dangers obstruant la chaussée ».

Au paragraphe A, sous-paragraphe 2, les points 2.1, 2.2 et 2.3 sont dénommés respectivement « *a* », « *b* » et « *c* ».

Au paragraphe A, sous-paragraphe 2, l'ensemble du sous-paragraphe *a* précédemment renommé est remplacé par :

« Ces dangers apparaissent pour la plupart de manière brusque et inopinée. Dans un premier temps, pour faire face à l'urgence, la signalisation de ces dangers se limite à une signalisation de position (véhicule d'intervention porteur de signalisation, cônes K5a, etc.) et/ou une signalisation d'approche réduite :

– panneau AK14, AK30 (bouchon) ou AK31 (accident) ;
– panneau KD10a, ou exceptionnellement KD10b sur routes à chaussées séparées.

La durée de la signalisation allégée doit être aussi réduite que possible, notamment en fonction de l'importance du danger pour les usagers et pour les intervenants, du trafic et de la visibilité.

Pour les interventions d'urgence sur la chaussée des routes à chaussées séparées, la signalisation peut être limitée, dans un premier temps, à une signalisation allégée constituée soit :

– d'une signalisation de position (dispositifs K5), complétée par une signalisation d'approche (véhicule porteur de signalisation disposé suffisamment à l'amont en dehors de la chaussée ou panneaux du type cité ci avant),
– de Flèches Lumineuses de Rabattement (FLR, cf. annexe VII) ou Flèches Lumineuses d'Urgence (FLU, cf. annexe VIII) disposées sur la chaussée (cf. article 133).

En conséquence, si la durée de l'intervention dépasse 2 heures quand la signalisation est réalisée à l'aide de Flèches Lumineuses de Rabattement (FLR) ou de Flèches Lumineuses d'Urgence (FLU), et 4 heures quand elle est réalisée avec une signalisation traditionnelle posée au sol, la signalisation allégée est complétée pour être analogue à celle d'un chantier fixe.

S'il apparaît dès le début de l'intervention, que la durée sera supérieure à celles évoquées précédemment, une signalisation complète est mise en place. »

13° A l'article 131. Chantiers mobiles :

Au paragraphe A, au troisième alinéa le terme « véhicules » est remplacé par : « véhicule ».

Au paragraphe B, au premier alinéa et au deuxième alinéa du sous-paragraphe 1, remplacer le terme « contre sens » par : « contresens ».

Au paragraphe B, au premier alinéa du sous-paragraphe 1, remplacer « 300 m » par « 300 mètres ».

Au paragraphe C, sous-paragraphe 1, supprimer « (tels que : les arroseuses, les balayeuses, les bennes à ordures ménagères...), ».

14° A l'article 132 Signalisation temporaire urbaine :

Au paragraphe C – Dispositions spécifiques,

Au sous-paragraphe 1, 2e puce, remplacer : « les voies de circulation pour automobiles, véhicules à deux roues et piétons » par : « les voies de circulation pour véhicules et piétons ».

Au sous-paragraphe 1, remplacer : le terme « latéral » par : « longitudinal » (trois fois).

Au sous-paragraphe 2, remplacer : le terme « latéral » par : « longitudinal » (une fois).

Au sous-paragraphe 3, remplacer : le deuxième alinéa par

« Pour cela, lorsque des travaux ou des dépôts de matériaux empiètent sur le trottoir, la largeur laissée libre aux piétons doit être de 1,40 mètre. ».

Au sous-paragraphe 3, avant le dernier alinéa est ajouté ce nouvel alinéa :

« Les panneaux sont implantés sur trottoir. La distance entre le trottoir et l'aplomb de l'extrémité, située du côté de la chaussée, du panneau placé en hauteur est de 0,50 mètre. La largeur laissée libre aux piétons doit être au minimum de 0,90 mètre. Dans le cas contraire, le panneau est posé sur la chaussée. ».

Au sous-paragraphe 8, les termes : « seront » et « sera » sont remplacés respectivement par : « sont » et « est ».

Au sous-paragraphe 9, au dernier alinéa le terme : « seront » est remplacé par : « sont ».

15° A l'article 133 Routes à chaussées séparées,

Le premier alinéa est remplacé par :

« Les dispositions ci-dessous sont applicables aux routes à chaussées séparées lorsque la vitesse maximale autorisée est supérieure ou égale à 70 km/h. ».

Le 2e alinéa est remplacé par « En raison des vitesses plus élevées autorisées sur ces routes, du risque d'accidents en chaîne, et du caractère imprévu présenté par un obstacle temporaire sur une chaussée à sens unique, il convient d'adopter les dispositions complémentaires suivantes. ».

Le texte du paragraphe A – Répétition est remplacé par :

« Les panneaux essentiels de la signalisation d'approche (AK5, KD10 au minimum) sont répétés à gauche. Toutefois cette répétition n'est pas indispensable dans les cas suivants :

– en signalisation d'urgence pour une durée n'excédant pas deux heures ;
– sur 2 x 2 voies lorsque le chantier n'affecte que l'accotement de la voie de droite ;
– sur 2 x 3 voies et plus, lorsque le chantier n'affecte que l'accotement ou la voie de droite. ».

le texte du point 1 du paragraphe B est remplacé par :

« 1. – La signalisation d'approche n'est efficace qu'à une distance suffisamment grande de l'obstacle. Cette distance doit être de 200 mètres au moins. ».

Au point 2 du paragraphe B, remplacer : « m » par : « mètres » (4 fois).

Les textes des points 1 et 2 du paragraphe C sont remplacés par :

« 1. – Pour la signalisation de nuit des chantiers, en activité ou non, les signaux sont dotés d'un revêtement rétroréfléchissant de classe 2.

2. – Le premier panneau rencontré est muni de trois feux de balisage et d'alerte KR2, allumés la nuit. ».

Au paragraphe D, deuxième alinéa, remplacer : « m » par : « mètres ».

Au paragraphe E, première puce, remplacer : « m » par : « mètres ».

Au paragraphe F – Neutralisation de voie(s) latérale(s), le texte du deuxième alinéa est remplacé par :

« Deux autres types de dispositifs peuvent être utilisés dans des conditions particulières :

– les biseaux de rabattement (Bra) ;
– les flèches lumineuses de rabattement (FLR) et les flèches lumineuses d'urgence (FLU) (cf. annexes VII et VIII). »

Au paragraphe F. 1 *b* traitant des Bra, au deuxième alinéa, remplacer : « R2 » et « R2d » par : « KR2 » et « KR2d ».

Le titre et le texte du paragraphe « 2. Neutralisation par FLR » sont remplacés par :

« 2. Neutralisation de voie(s) par FLR en cas de chantier fixe, de chantier mobile ou de danger temporaire.

Dans le cas d'un chantier fixe d'une durée inférieure à 24 heures, d'un chantier mobile ou d'un danger temporaire nécessitant la neutralisation d'une ou deux voies latérales contiguës, la signalisation d'approche et la matérialisation du biseau peuvent être remplacées par une signalisation temporaire par flèches lumineuses de rabattement (FLR), embarquées sur véhicule ou sur remorque (cf. annexe VIII).

a) Constitution :

Le dispositif constituant le signal FLR est composé de l'association :

– d'un panneau B21a1 (ou B21a2) ;
– d'une flèche lumineuse KR43 ;
– de deux feux de balisage et d'alerte KR2 ;
– d'un cadre comportant des bandes biaises, alternées rouges et blanches rétroréfléchissantes de classe 2 (cf. annexe VII).

Dans le cas de la neutralisation d'une voie, la signalisation comporte deux dispositifs : un dispositif d'avertissement (le plus en amont du chantier) et un dispositif de position (le plus proche du chantier).

Dans le cas de la neutralisation simultanée de deux voies contiguës, la signalisation comporte trois dispositifs : un dispositif d'avertissement, un dispositif de position et un dispositif intermédiaire.

b) Utilisation :

La première flèche lumineuse KR43 rencontrée doit être visible à une distance minimum de :

400 mètres lorsque la vitesse est limitée à 130 km/h ;

300 mètres lorsque la vitesse est limitée à 110 km/h ;

200 mètres lorsque la vitesse est limitée à 90 km/h ou à 70 km/h.

Lorsque ces conditions de visibilité ne sont pas remplies, les seuils de distances peuvent être réduits à respectivement 300 mètres et 200 mètres pour des vitesses de 130 km/h et 110 km/h, en ajoutant en amont une signalisation d'approche. Cette signalisation d'approche, constituée d'un panneau AK5 muni de trois feux de balisage et d'alerte KR2 et d'un panneau KD10, est posée au sol ou portée par un véhicule sur la bande d'arrêt d'urgence à une distance d'environ 300 mètres du dispositif d'avertissement.

Les dispositifs FLR doivent être distants de 150 à 200 mètres et décalés dans le profil en travers :

– pour la neutralisation d'une voie, le dispositif d'avertissement est à cheval sur la bande de rive, le dispositif de position est dans l'axe de la voie neutralisée ;
– pour la neutralisation de deux voies, le dispositif d'avertissement est à cheval sur la bande de rive, le dispositif intermédiaire est à cheval sur la bande de séparation des deux voies à neutraliser, le dispositif de position est dans l'axe de la dernière voie neutralisée.

La flèche lumineuse KR43 et celle du panneau B21a sont orientées vers la ou les voies laissées libres à la circulation.

Le feu spécial du véhicule doit être éteint dès lors que le flèche lumineuse est activée.

En l'absence de balisage longitudinal du chantier, la distance entre le dispositif de position et le début du chantier ne doit pas excéder 150 mètres.

Sur les chantiers fixes ou les chantiers mobiles progressant par bonds, le balisage longitudinal doit être réalisé.

L'utilisation des dispositifs de signalisation par flèche lumineuse est interdite lorsque les conditions de visibilité sont mauvaises (brouillard, pluie, neige) ou quand les conditions climatiques sont défavorables (route enneigée, verglas).

Les dispositifs FLR ne doivent pas être utilisés pour la neutralisation de voies centrales sauf en protection de travaux sur un divergent si le balisage classique ne peut être mis en place. »

A la fin du paragraphe F – Neutralisation de voie(s) latérale(s), est ajouté un nouveau paragraphe 3 ainsi rédigé :

« 3. Neutralisation de voie par FLR ou FLU en signalisation d'urgence.

La neutralisation d'une voie peut être assurée, en signalisation d'urgence et pour une durée limitée à environ deux heures, par une seule FLU (flèche lumineuse d'urgence) ou une seule FLR.

a) Constitution :

Le dispositif constituant le signal FLU est composé d'une flèche lumineuse KR43 portée par véhicule (cf. annexe VIII).

b) Utilisation :

La première flèche lumineuse KR43 rencontrée doit être visible à une distance minimum de :

300 mètres lorsque la vitesse est limitée à 130 km/h ;

200 mètres lorsque la vitesse est limitée à 110 km/h, 90 km/h ou 70 km/h.

La flèche lumineuse KR43 et, dans le cas de FLR, celle du panneau B21a sont orientées vers la ou les voies laissées libres à la circulation.

Le feu spécial du véhicule doit être éteint dès lors que la flèche lumineuse est activée.

En l'absence de balisage longitudinal du danger, la distance entre le dispositif de position et le début du danger ne doit pas excéder 150 mètres. »

A la fin de l'article 133, est ajouté un nouveau paragraphe G ainsi rédigé :

« G. – Coupures.

Dans le cas de signalisation allégée, la coupure sur route à chaussées séparées est autorisée avec des FLR ou FLU dans les conditions suivantes. Sur route à 2 × 2 voies, les deux dispositifs, distants de 150 à 200 mètres, sont décalés dans le profil en travers. Le dispositif d'avertissement est à cheval sur la bande de rive, le dispositif de position est dans l'axe de la voie contiguë.

Dans le cas d'une signalisation complète, la coupure est autorisée avec trois FLR dans les conditions suivantes : sur route à 2 × 2 voies, les trois dispositifs, distants de 150 à 200 mètres, sont décalés dans le profil en travers. Le dispositif d'avertissement est à cheval sur la bande de rive, le dispositif intermédiaire est à cheval sur la bande de séparation des deux voies, le dispositif de position est dans l'axe de la voie contiguë. »

16° A l'article 134. Signalisation des personnes, le texte est remplacé par le suivant :

« Toute personne intervenant à pied sur le domaine routier à l'occasion d'un chantier ou d'un danger temporaire doit revêtir un vêtement de signalisation à haute visibilité de classe 2 ou 3. »

17° A l'article 135 Prescriptions réglementaires. – Mesures d'exécution :

Le titre « A – Travaux » est supprimé.

Le dernier alinéa de l'ancien paragraphe A est remplacé par :

« Lorsqu'il est nécessaire d'intégrer à la signalisation temporaire des signaux de prescription, la pose de ceux-ci doit être, sauf en cas de force majeure, préalablement autorisée par un arrêté de l'autorité investie du pouvoir de police sur la route concernée.

Des arrêtés permanents peuvent être établis pour les chantiers courants et les interventions d'urgence. »

Le titre et le texte du paragraphe « B. – Restriction de circulation » sont supprimés.

18° Les annexes sont remplacées par :

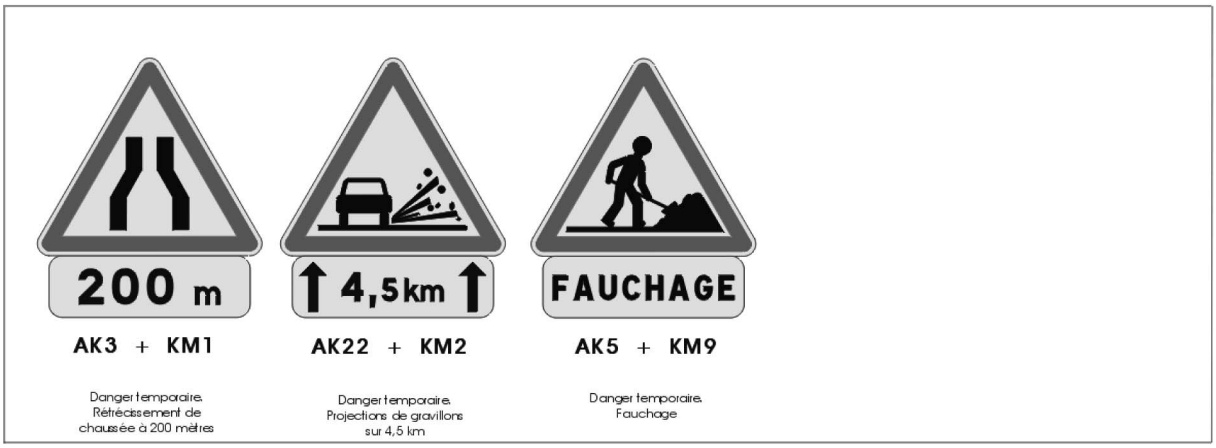
« ANNEXES

Annexe I. – Panneaux de type AK et panonceaux KM.
Annexe II. – Signaux de type K.
Annexe III. – Panneaux de type KC.
Annexe IV. – Symbole KS1.
Annexe V. – Panneaux de type KD.
Annexe VI. – Signaux de type KR.
Annexe VII. – Flèche lumineuse de rabattement (FLR).
Annexe VIII. – Flèche lumineuse d'urgence (FLU).
Annexe IX. – Signal de type KX.

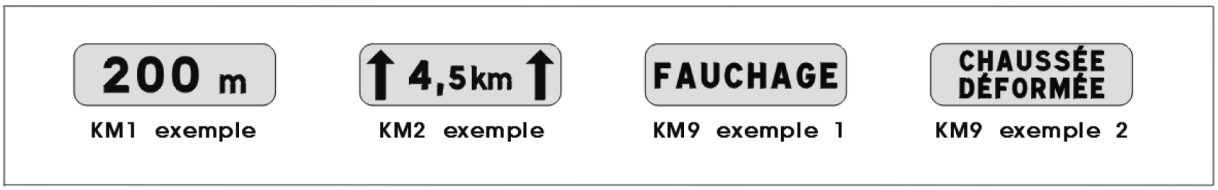
ANNEXE I

PANNEAUX DE TYPE AK ET PANONCEAUX DE TYPE KM

Panneaux de danger de type AK :



Panonceaux de type KM :



Exemples d'utilisation des panonceaux KM :

ANNEXE II

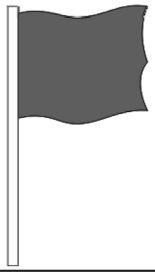
SIGNAUX DE TYPE K

Fanion K1 :

Fanion K1. – Signalisation d'un obstacle temporaire de faible importance ou signalisation de l'arrivée d'un train sur un passage à niveau sans barrière.

Description : Drapeau d'étoffe rouge fixé sur une hampe.

Dimensions : Drapeau : 500 mm x 400 mm.
Hauteur de la hampe : 1000 mm environ.



Barrage K2 :

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

Description : L'envers du barrage élémentaire peut soit porter l'inscription « FIN DE CHANTIER » , en lettres noires L1 sur fond jaune soit être de couleur grise.
Plusieurs barrages élémentaires peuvent être associés sur un même support.

Dimensions :

Gamme petite	L = 1400 mm	H = 200 mm.
Gamme normal	L = 1750 mm	H = 250 mm.
Gamme grande	L = 2450 mm	H = 350 mm.
Gamme très grande	L = 2800 mm	H = 400 mm.

Avers

Envers

Barrage K2 - exemple 1

Barrage K2 - exemple 2

Signaux K5 :

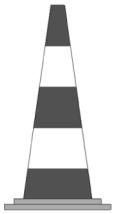
Signaux K5 : Signalisation de position des limites d'obstacles temporaires ou de chantier.

K5a. : Dispositif conique.

Description :

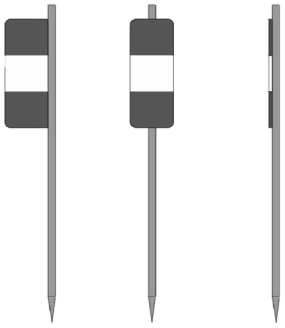
Dispositif conique auto stable constitué de bandes blanches et rouges.

Dimensions : Gamme petite hauteur 500 mm
Gamme normale hauteur 750 mm
Gamme grande hauteur 1000 mm.



K5b. : Piquet.

Description : Le piquet a une ou deux faces.
Dimensions : Dimensions des faces : 375 mm x 150 mm.
Hauteur du support : 1100 mm.

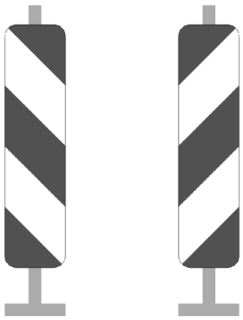


K5c. - Balise d'alignement.

Description : Alternance de bandes biaises rouges et blanches à 45°, dont la pente vers le sol est dirigée vers la voie laissée à la circulation.

Dimensions : Dimensions : 1000 mm x 250 mm.

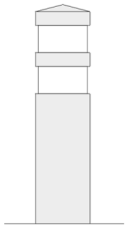
La balise est placée de telle façon que le côté inférieur soit à 200 mm au-dessus du sol.



K5d. - Balise de guidage.

Description : Balise jaune, munie de deux bandes blanches rétroréfléchissantes, lestée ou fixée au sol par un dispositif spécifique.

Dimensions : Hauteur comprise entre 700 mm et 850 mm ;
Largeur apparente entre 150 mm et 200 mm.



Barrière K8 :

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

Description : Comprend un ou des chevrons de couleur rouge sur fond blanc.

Dimensions : En mm

Gamme	1 chevron	2 chevrons	3 chevrons	4 chevrons	5 chevrons
Très grande	1050 x 1050	-	-	-	-
Grande	900 x 900	1800 x 900	2700 x 900	3600 x 900	4500 x 900
Normale	-	1000 x 500	1500 x 500	2000 x 500	2500 x 500

K8 – exemple monochevron

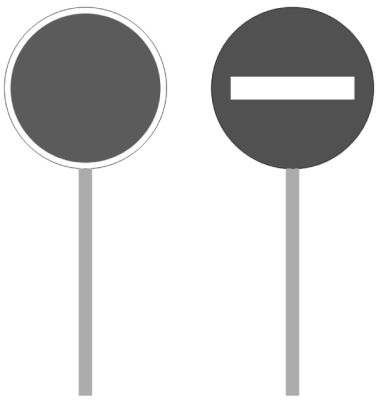
K8 – exemple à 5 chevrons

Piquet mobile K10 :

Piquet mobile K10 : Signal servant à régler manuellement la circulation.

Description : Le piquet K10 comporte sur une face le symbole du panneau B1 d'interdiction d'accès et sur l'autre face une surface circulaire verte (avec listel blanc de 0,02 m) qui autorise les usagers à circuler.

Dimensions : Le diamètre est de 320 ou 500 mm.
La longueur de la hampe est comprise entre 700 et 1200 mm.

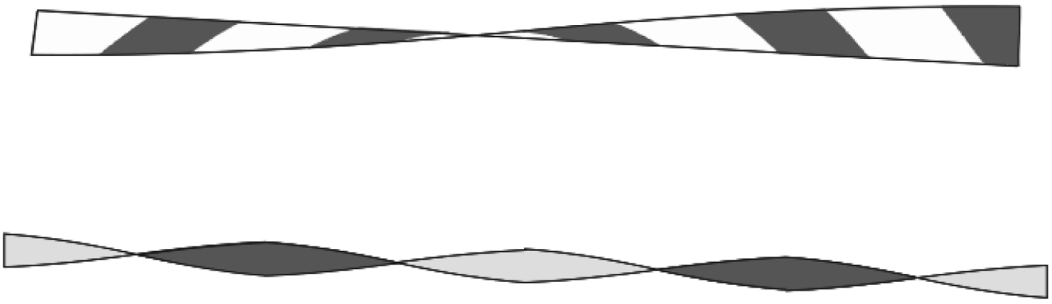


Piquet mobile K10

Ruban K14 :

Ruban K14 : Signal de délimitation de chantier ou signal de fermeture d'un passage à niveau.

Description : Les rubans présentent deux couleurs en alternance choisies parmi les quatre suivantes : blanc, rouge, jaune et orange en excluant l'association rouge et orange. Une des couleurs, autre que le blanc, doit être fluorescente ou rétroréfléchissante. Une des deux faces du ruban doit être rétro réfléchissante sur toute sa longueur et sur une largeur comprise entre 50 et 100 mm.



Ruban K14 – exemples

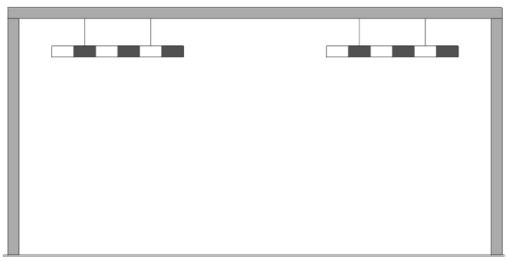
Portique K15 :

Portique K15 : Signal de présignalisation de gabarit limité.

Description : Le portique de présignalisation, placé en avant du gabarit limité, porte une ou plusieurs bandes horizontales alternativement blanches et rouges.

Dimensions : Les bandes sont placées à une hauteur inférieure à celle du gabarit réel.

Cet abaissement tient compte des mouvements verticaux des pneus, de la suspension et des bâches.



Portique K15 – exemple 1

Portique K15 – exemple 2

Séparateur modulaire de voie K16 :

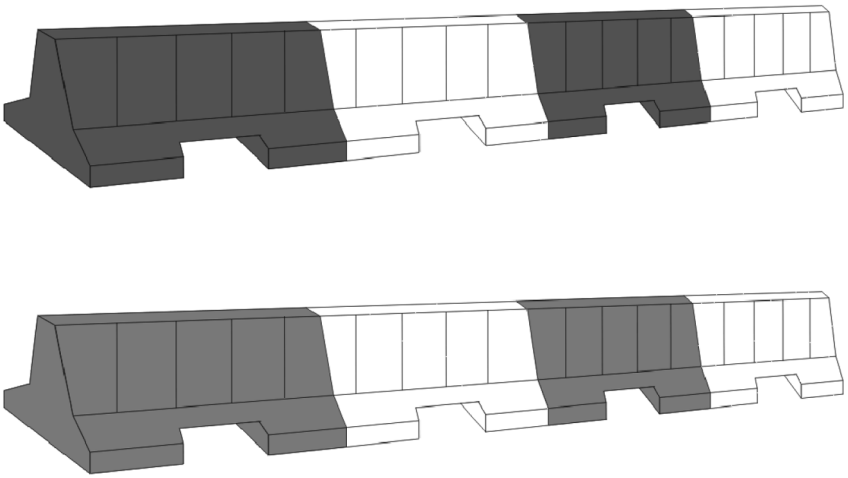
Séparateur modulaire de voie K16 : Dispositif continu de séparation ou de délimitation et de guidage.

Description : Les séparateurs modulaires de voie sont constitués d'éléments liés entre eux. Ils peuvent avoir une fonction de retenue.

Ils constituent une barrière continue. Ils sont par construction ou par assemblage constitués de deux couleurs alternées choisies parmi les suivantes : blanc, jaune, orange ou rouge. Seules les associations blanc-rouge, blanc-orange ou jaune-rouge sont autorisées. Les deux couleurs constituent des surfaces approximativement égales.

Dimensions : Ils comportent une surface rétroréfléchissante de couleur blanche ou jaune d'au moins 90 cm² placés au minimum tous les deux mètres et ceci sur chaque face.

Les dispositifs de retenue de classe B comportent les mêmes dispositifs rétroréfléchissants de couleur blanche ou jaune, placés tous les 26 ou 39 mètres ou sont complétés par un marquage latéral continu sur le pied du dispositif ou en bordure de celui-ci.



Séparateur modulaire de voie K16 - exemples

ANNEXE III

PANNEAUX DE TYPE KC

Panneau KC1 :

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

Description : La nature du chantier ou de la situation temporaire est portée en caractères L1 sur le panneau KC1.

Dimensions : *a)* En présignalisation : 1600 x 1200 mm.
b) En signalisation d'approche: 800 x 600 mm.

Panneau KC1 – exemple 1

Panneau KC1 – exemple 2

Panneau KC1 – exemple 3

Panneau KC1 – exemple 4

ANNEXE IV

Symbole KS1 :

Symbole KS1 : Le symbole KS1 est utilisé pour différencier le jalonnement de plusieurs itinéraires de déviation qui se croisent.

Description : Il est composé d'un rectangle à fond noir sur lequel s'inscrit l'inscription "*Dév.* " en lettres L4 jaunes suivie d'un chiffre correspondant à l'identifiant de la déviation.

Le symbole KS1 peut être porté sur les panneaux KD22a, KD22b, KD42a, KD42b, KD43a, KD43b, KD62, en lieu et place de la mention " *Déviation* ". Il figure sur l'encart KD44c et sur les panneaux KD69a et KD79a.

Dimensions : Le symbole KS1 est dimensionné en fonction de la hauteur de composition Hc de l'ensemble de signalisation considéré. De dimension 5,5 Hc x 1,75 Hc, ce symbole est incorporé dans les panneaux en suivant les règles de composition de la signalisation permanente.

Symbole KS1 - exemple

ANNEXE V

PANNEAUX DE TYPE KD

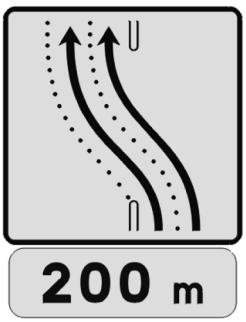
Panneau KD8 :

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

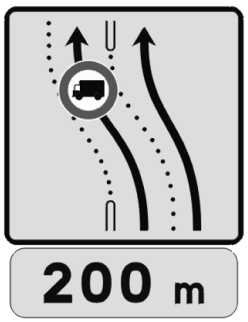
Description : Le panneau KD8 indique à l'usager la modification de trajectoire et la matérialisation des voles laissées à la circulation.

Il est complété par un panonceau KM1.

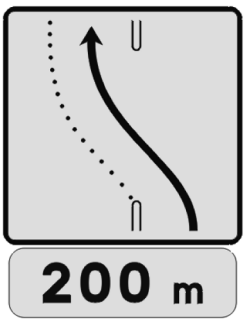
Dimensions :
En signalisation d'approche, les dimensions sont celles d'un panneau carré de la grande gamme (900 x 900 mm) ou de la très grande gamme (1050 x 1050 mm).



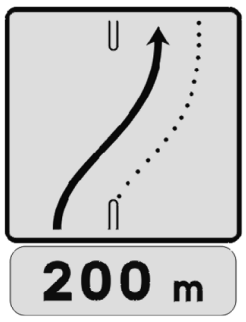
Panneau KD8 + panonceau KM1 – exemple 1



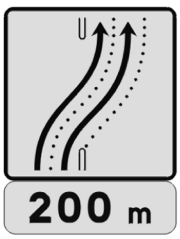
Panneau KD8 + panonceau KM1 – exemple 2



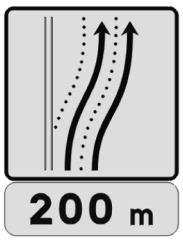
Panneau KD8 + panonceau KM1 – exemple 3



Panneau KD8 + panonceau KM1 – exemple 4



Panneau KD8 + panonceau KM1 – exemple 5



Panneau KD8 + panonceau KM1 – exemple 6

Panneau KD9 :

Panneau KD9. : Affectation de voies.

Description : Le panneau KD9 permet de préciser aux usagers l'utilisation pour chaque direction de l'ensemble des voies laissées à la circulation.

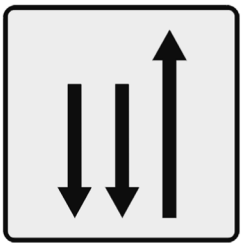
Ce panneau ne doit pas être disposé sur portique ou console.

Dimensions :

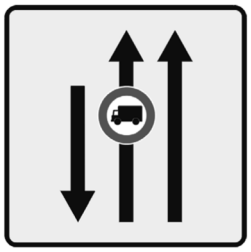
Les dimensions du panneau sont :

Grande gamme : 900 mm x 900 mm.

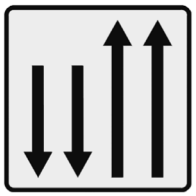
Très grande gamme : 1050 mm x 1050 mm.



KD9 –exemple 1



KD9 –exemple 2



KD9 –exemple 3

KD9 –exemple 4

Panneau KD10 :

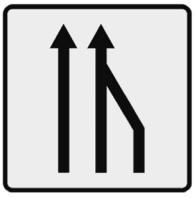
Panneau KD10a. : Annonce de la réduction d'une voie.

Description : Le nombre de voies, la réduction et le sens de celles ci, sont représentés sur le panneau.

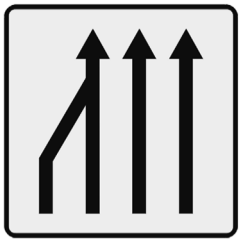
Dimensions :
Les dimensions du panneau sont :

Gamme normale : 700 x 700 mm.
Grande gamme : 900 mm x 900 mm.
Très grande gamme : 1050 mm x 1050 mm.

KD10a – exemple 1



KD10b – exemple 2



KD10b – exemple 3

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

Description : Le nombre de voies, la réduction et le sens de celles ci, sont représentés sur le panneau.

Dimensions :
Les dimensions du panneau sont :

Grande gamme: 900 mm x 900 mm.
Très grande gamme : 1050 mm x 1050 mm.

KD10b – exemple 1

KD10b – exemple 2

Panneau KD21 :

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

Description :
Le panneau KD21a porte la mention de la ville atteinte par la déviation et concerne toutes les catégories de véhicules.
Le panneau KD21b ne concerne qu'une catégorie de véhicules et comporte la silhouette appropriée.

Dimensions :
Hauteur du panneau KD21a : 300 mm.
Hauteur du panneau KD21b : 300 mm.

La longueur du panneau dépend de celle du nom de la ville inscrite.

Panneau KD21a - exemple

Panneau KD21b - exemple

Panneau KD22 :

Panneau KD22. : Direction de déviation.

Description : Le panneau KD22a comporte l'inscription « *Déviation* » ou le symbole KS1 et concerne toutes les catégories de véhicules.

Le panneau KD22b ne concerne qu'une catégorie de véhicules et comporte la silhouette appropriée accompagnant l'inscription « *Déviation* ».

Dimensions :

- KD22a : 1300 x 300 mm en présence de la mention « *Déviation* » ;
  1300 x 400 mm en présence du symbole KS1.
- KD22b : 1600 x 300 mm.

Panneau KD22a _ exemple 1

Panneau KD22a _ exemple 2

Panneau KD22b _ exemple

Panneau KD42 :

Panneau KD 42. : Présignalisation de déviation.

Description : Le panneau KD42a comporte l'inscription « *Déviation* » ou le symbole KS1 et concerne toutes les catégories de véhicules.

Le panneau KD42b ne concerne qu'une catégorie de véhicules et comporte la silhouette appropriée.

Le panneau KD42c comporte la mention de la ville atteinte par l'itinéraire de déviation et concerne toutes les catégories de véhicules.

Le panneau KD42d ne concerne qu'une catégorie de véhicules et comporte la silhouette appropriée.

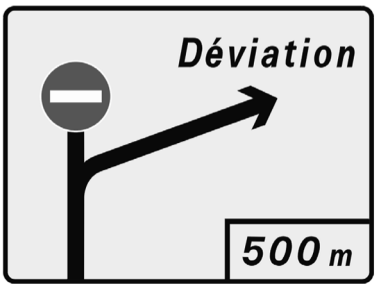
Le panneau KD42e comporte la mention de la ville atteinte par la déviation (mention indiquée en signalisation permanente sur un panneau à fond vert), ainsi que la mention « *Déviation* » si des pôles intermédiaires peuvent être desservis au cours de cet itinéraire (signalés sur des panneaux permanents à fond blanc). Dans ce cas, l'utilisation d'un panneau KD79b aux sites d'entrée de la déviation est nécessaire pour préciser le nom des pôles qui sont globalisés par la mention « *Déviation* ».

Toute liberté est laissée quant au dessin du carrefour qui, tout en s'efforçant d'être représentatif, n'est pas astreint à une grande rigueur.

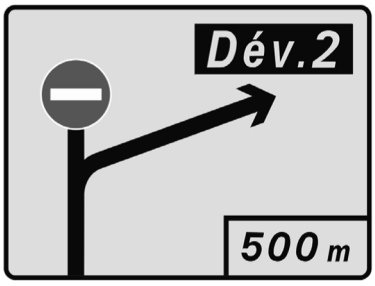
Dimensions :

Les dimensions du panneau sont :

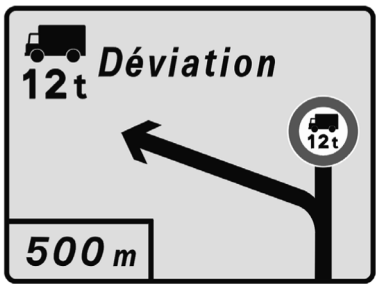
Gamme normale :	1600 x 1200 mm
Gamme grande :	2200 x 1800 mm
Gamme très grande :	3000 x 2400 mm.



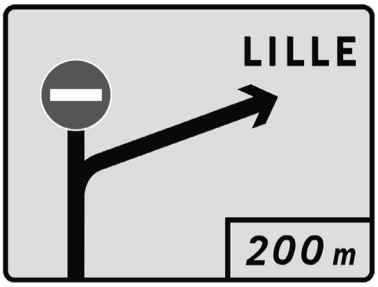
Panneau KD42a – exemple 1



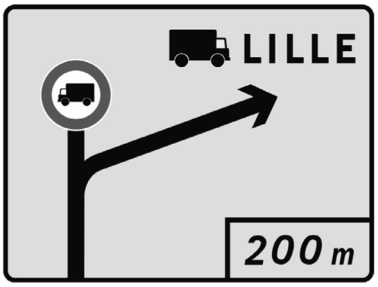
Panneau KD42a – exemple 2



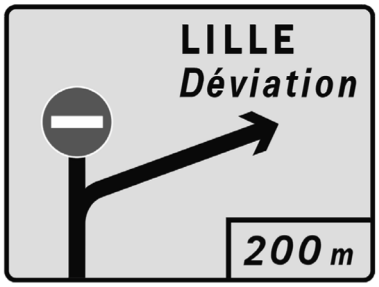
Panneau KD42b – exemple



Panneau KD42c – exemple



Panneau KD42d – exemple



Panneau KD42e – exemple

Panneau KD43 :

Panneau KD43. : Présignalisation courante.

Description :

Le panneau KD43a comporte l'inscription « *Déviation* » ou le symbole KS1 et concerne toutes les catégories de véhicules.

Le panneau KD43b concerne une catégorie de véhicules et comporte, outre la mention « *Déviation* », la silhouette appropriée.

Le panneau KD43c comporte la mention de la ville atteinte par l'itinéraire de déviation et concerne toutes les catégories de véhicules.

Le panneau KD43d ne concerne qu'une catégorie de véhicules et comporte, outre la mention de la ville, la silhouette appropriée.

Dimensions :

KD43a : 1300 x 300 mm en présence de la mention "*Déviation*",
1300 x 400 mm en présence du symbole KS1.
KD43b : 1600 x 300 mm.
KD43c et KD43d : hauteur de 300 mm et longueur dépendant de celle du nom de la ville inscrite.

Panneau KD43a – exemple 1

Panneau KD43a – exemple 2

Panneau KD43b – exemple

Panneau KD43c – exemple

Panneau KD43d – exemple

Panneau KD44 :

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

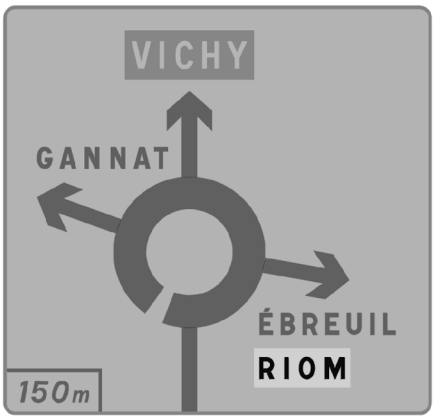
Description : Cet encart est destiné à compléter un panneau D42 existant.

L'encart KD44a de couleur jaune, porte la mention de la ville atteinte par l'itinéraire de déviation et concerne toutes les catégories de véhicules.

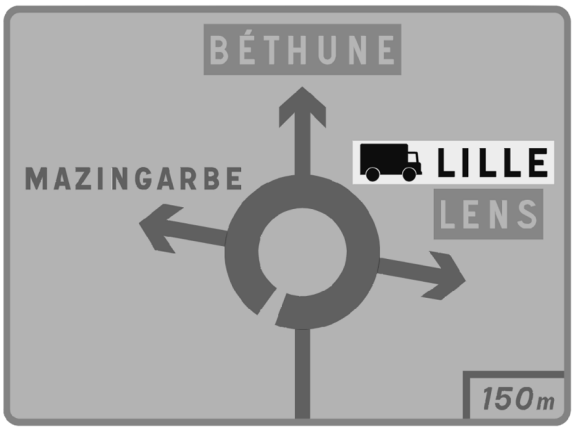
L'encart KD44b ne concerne qu'une catégorie de véhicules et comporte la silhouette appropriée.

L'encart KD44c porte le symbole KS1 identifiant la déviation à suivre.

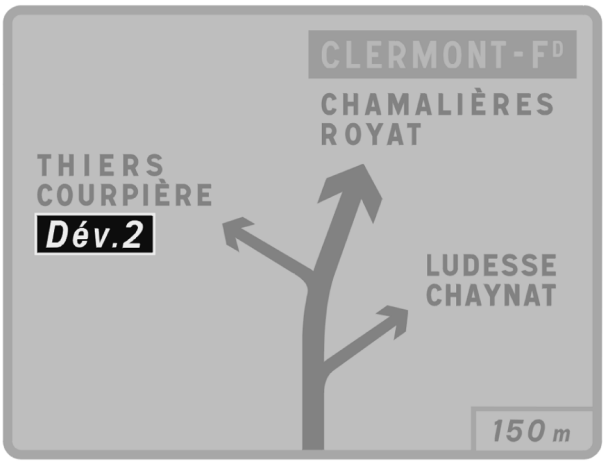
Dimensions : L'encart jaune dépend le la longueur de l'inscription qu'il supporte. L'encart KD44c comporte un symbole KS1 entouré d'une bordure jaune d'épaisseur 0,125 Hc.



Encart KD44a - exemple



Encart KD44b - exemple



Encart KD44c - exemple

Panneau KD62 :

Panneau KD62. : Confirmation de déviation.

Description : Le panneau KD62 comporte l'inscription « *Déviation* » ainsi que la mention de la ville atteinte par l'itinéraire de déviation.

Dimensions : La hauteur du panneau dépend de la hauteur des caractères.
La longueur dépend de celle du nom de la ville.

Panneau KD62 - exemple

Panneau KD69 :

Panneau KD69. : Fin de déviation.

Description : Le panneau KD69a comporte le symbole KS1 barré d'un trait oblique rouge.
Le panneau KD69b comporte l'inscription : « *Fin de déviation* ».

Dimensions : Panneau KD69a : 1000 x 400 mm
Panneau KD69b : dépend de la hauteur des caractères.

Panneau KD69a - exemple

Panneau KD69b - exemple

Panneau KD79 :

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

Description : Le panneau KD79a est composé de trois registres. Le premier comporte la mention « *Déviation* », le second précise les villes globalisées par le symbole KS1, le troisième comporte le mot « *suivre :* » suivi du symbole KS1.

Le panneau KD79b est composé de deux registres. Le premier précise les villes globalisées par la mention « *Déviation* », le second comporte les mentions « *suivre :* » et « *Déviation* ».

Dimensions : Les dimensions dépendent le la longueur des inscriptions portées et de la hauteur des caractères.

Panneau KD79a - exemple

Panneau KD79b - exemple

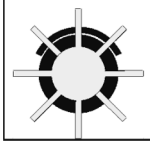
ANNEXE VI

SIGNAUX DE TYPE KR

Feux de balisage et d'alerte KR1, KR2 :

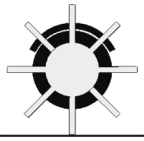
Feux de balisage et d'alerte KR1 :
Feux utilisés dans la composition des signaux KR41, KR42, et KR43.

Description : Ils sont clignotants.



Feux de balisage et d'alerte KR2 :
Feux utilisés en compléments de la signalisation temporaire (cf. article 122 §*A g)*).

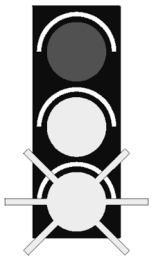
Description : Ils sont à éclats.



Signaux tricolores d'alternat temporaire KR11 :

Signal tricolore d'alternat KR11v :

Signal tricolore d'alternat KR11j :



Le symbole signifie qu'il s'agit d'un feu clignotant

Rampe lumineuse KR41 :

Rampe lumineuse KR41. : Dispositif utilisé pour renforcer la signalisation de position d'un véhicule d'intervention ou de travaux

Description :
La rampe lumineuse est constituée de 5 à 9 feux KR1 défilant sur un fond rectangulaire sombre.

Les feux sont défilant soit vers la gauche soit vers la droite.

La vitesse de défilement est caractérisée par :

Un laps de temps de 0,2 à 0,3 seconde entre l'allumage d'un feu et le suivant ;

Un laps de temps de 0,4 à 0,6 seconde entre deux cycles de défilements.

Le dispositif possède un commutateur jour/nuit pour la classe A.

Dimensions des feux : Classe A : feux KR1 de surface supérieure à 35 cm².
Classe B : feux KR1 de surface supérieure à 20 cm².

Dimension du fond : Classe A : longueur supérieure à 1100 mm.
Classe B : longueur supérieure à 800 mm.

Rampe lumineuse KR41

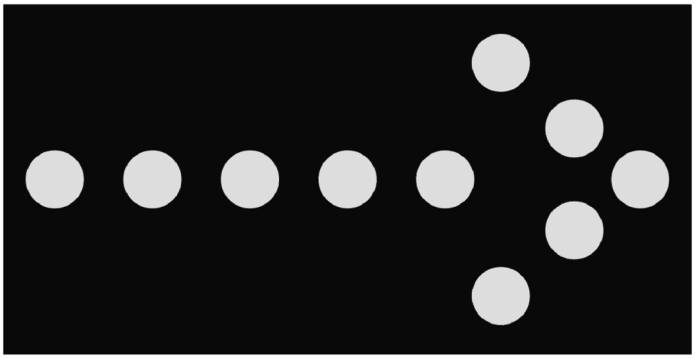
Flèche lumineuse KR42 :

Flèche lumineuse KR42. : Flèche lumineuse horizontale clignotante indiquant le côté vers lequel il faut se déporter.

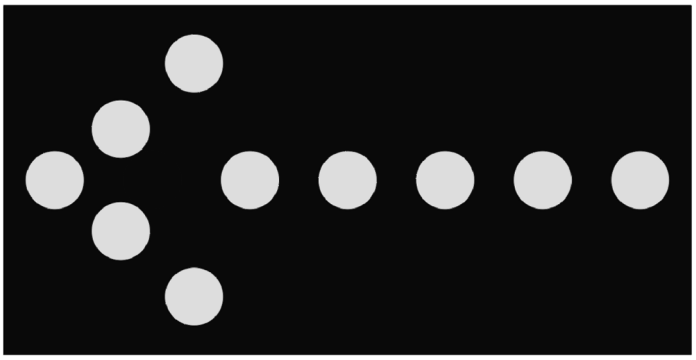
Description : La flèche lumineuse est horizontale, alignée sur un fond rectangulaire sombre et constituée par 8 à 11 feux KR1 s'allumant simultanément.
L'angle de la flèche est de 90°.
Le cycle allumage/extinction du clignotement de la flèche a une durée de 1,5 secondes.
La durée d'allumage de la flèche dans un cycle est comprise entre 0,5 et 1 seconde.
Le dispositif possède un commutateur jour/nuit.

Dimension des feux : Le diamètre des feux est de 70 mm au minimum.

Dimensions du fond : La longueur du fond est comprise entre 1000 mm et 1500 mm.
La hauteur du fond est de 500 mm.



Flèche lumineuse KR42 – exemple 1



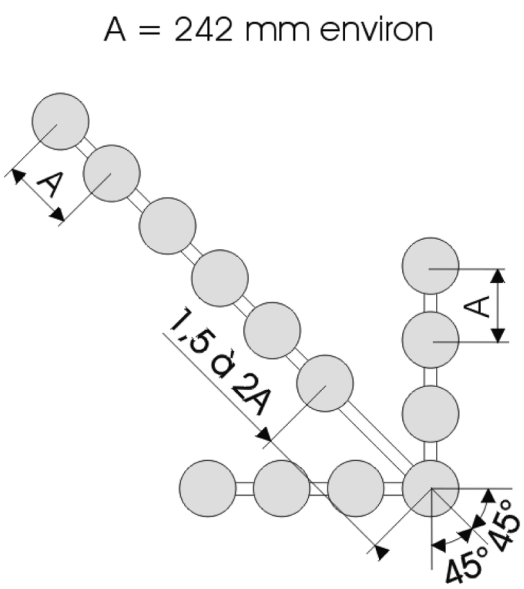
Flèche lumineuse KR42 – exemple 2

Flèche lumineuse KR43 :

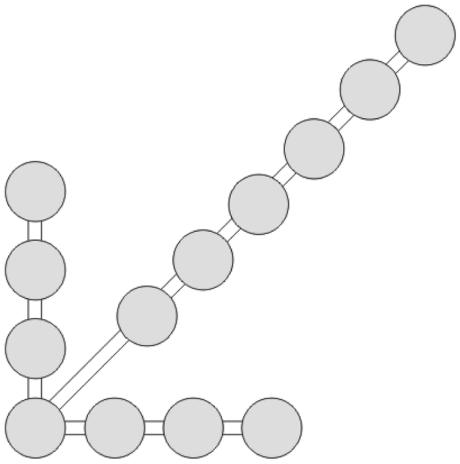
Flèche lumineuse KR43. : Flèche oblique orientée vers le bas, signifiant l'obligation de se déporter vers la voie adjacente indiquée.

Description : La flèche lumineuse est oblique, constituée par 13 feux KR1 s'allumant simultanément. C'est un des éléments des FLR ou des FLU.
Le dispositif possède un commutateur jour/nuit

Dimensions : Le diamètre des feux est de 200 mm.
Les autres dimensions en mm sont données dans le schéma ci dessous.



Flèche lumineuse KR43 – exemple 1 : flèche vers la droite



Flèche lumineuse KR43 – exemple 2 : flèche vers la gauche

Signal KR44 :

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

Description : Le signal KR44 est lumineux sur fond rectangulaire sombre.

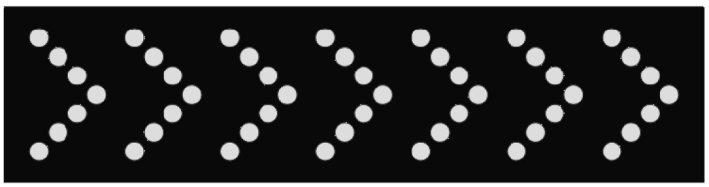
Ce signal a trois modes de fonctionnement :
- fixe (utilisé en association avec un signal KX2 exclusivement) ;
- clignotant ;
- défilant.

En mode fixe ou clignotant, le signal est composé de 8 à 10 chevrons lumineux.

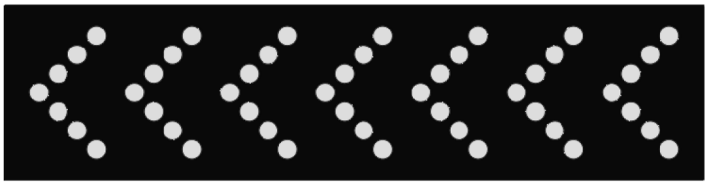
En mode clignotant, le cycle d'allumage/extinction a une durée de 1,5 secondes.

En mode défilant, le signal est composé de 2 à 4 chevrons lumineux, accolés ou régulièrement espacés. Ce défilement est homogène et la durée pour qu'un chevron traverse la largeur du signal est de 1,25 à 2,5 secondes en fonction du nombre (8, 9 ou 10) chevrons du signal.

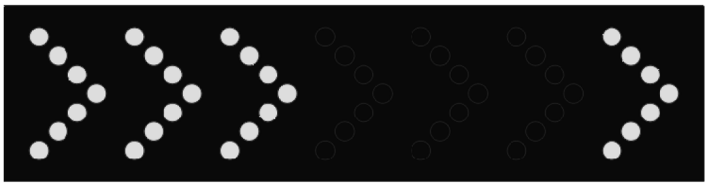
Dimension : La hauteur des chevrons est de 160, 200, 250 ou 320 mm.



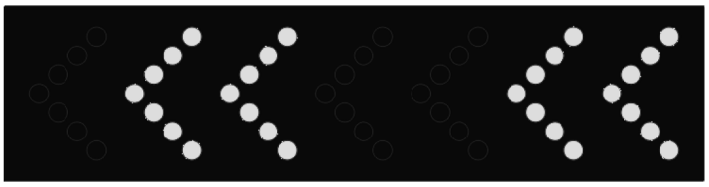
Chevron KR44 en mode fixe ou clignotant – exemple 1



Chevron KR44 en mode fixe ou clignotant – exemple 2



Chevrons KR44 en mode défilant – exemple 3



Chevrons KR44 en mode défilant – exemple 4

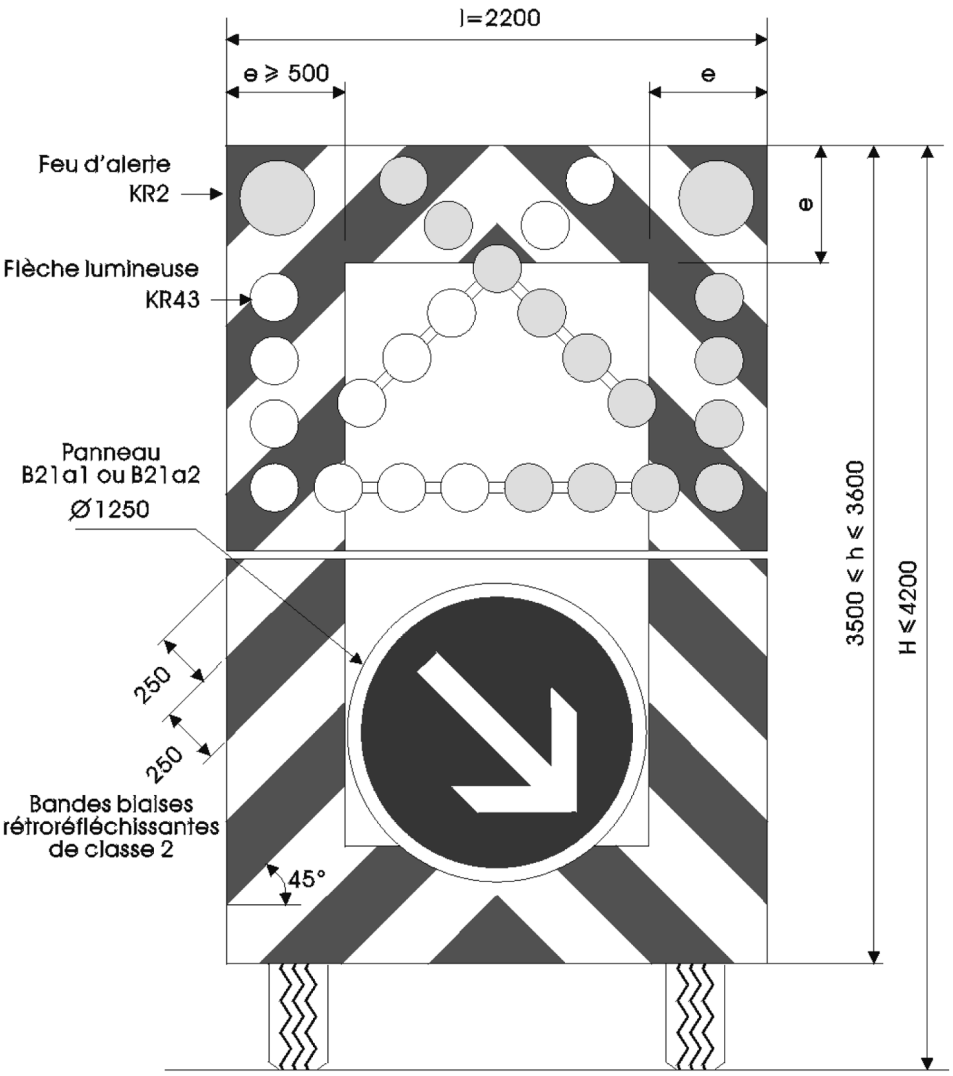
ANNEXE VII

Flèche lumineuse de rabattement – FLR :

Flèche lumineuse de rabattement. : Signal embarqué sur véhicule ou sur remorque.

Description :
Le dispositif constituant le signal FLR est composé de l'association :
- d'un panneau B21a1 ou B21a2 ;
- de deux flèches lumineuses KR43 ;
- de deux feux de balisage et d'alerte KR2 ;
- d'un cadre comportant des bandes biaises, alternées rouges et blanches, rétroréfléchissantes de classe 2.

Dimensions : Les dimensions en mm sont données dans le schéma ci dessous.



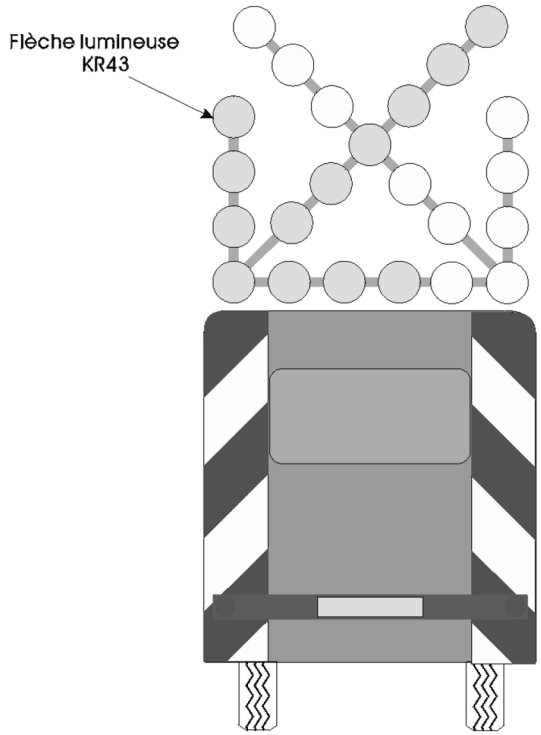
ANNEXE VIII

Flèche lumineuse d'urgence – FLU :

Flèche lumineuse d'urgence. : Signal embarqué sur véhicule ou sur remorque.

Description : Le dispositif constituant le signal FLU est composé de deux flèches lumineuses KR43.

Les dimensions du signal KR43 peuvent être légèrement adaptées (en respectant l'aspect général) lorsqu'il est porté par un véhicule léger.



ANNEXE IX

SIGNAL DE TYPE KX

Signal KXC50 :

Signal 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.

Description : Le signal KX50 est lumineux sur fond rectangulaire sombre.

Signal KXC50 – exemple