

Que dit la réglementation ?

Signalisation **de police**

LES RESPONSABILITÉS



- qui est le détenteur du pouvoir de police ?
- qui est le responsable de la conformité des panneaux ?

> le pouvoir de police

• Le maire assure la police de la circulation :

- pour toutes les voies en agglomération (Code Général des Collectivités Territoriales) sous réserve des pouvoirs dévolus au préfet sur les routes à grande circulation;
- pour les voies communales, en et hors agglomération, sous le contrôle du conseil municipal et la surveillance de l'administration supérieure (Code Général des Collectivités Territoriales);
- pour les chemins ruraux (Code Rural et Code de la Voirie Routière);
- pour les voies privées ouvertes à la circulation publique sur le territoire de la commune.

• Le maire (ou les maires) et le président de la communauté de communes assurent conjointement la police de la circulation :

- pour les voies d'intérêt communautaire aux conditions suivantes :
- la communauté de communes (ou d'agglomération) à fiscalité propre est compétente en matière de voirie;
- la voirie communautaire a été définie;
- les maires ont transféré au président de la communauté de communes (ou d'agglomération) tout ou partie de leurs prérogatives en matière de circulation et de stationnement (ce transfert est décidé par arrêté préfectoral après accord de tous les maires et du président de la communauté de communes ou d'agglomération);
- l'arrêté de police est pris conjointement entre le président et le maire, ou les maires des communes concernées (CGCT).

• Le président du conseil général assure la police de la circulation (Code Général des Collectivités Territoriales) sur le réseau des routes qui appartiennent au conseil général à l'exclusion des sections en agglomération.

- les sections en agglomération sont du pouvoir du maire avec avis du Président du Conseil Général.
- les routes départementales classées à grande circulation sont du pouvoir du Président du Conseil Général avec avis conforme du préfet.

• Le préfet :

Le préfet dispose :

- de pouvoirs propres en ce qui concerne la voirie nationale en qualité d'autorité de police générale dans le département ;
- d'un pouvoir sur les routes classées à grande circulation (Code Général des Collectivités Territoriales) ;
- d'un pouvoir de substitution lorsque l'intérêt général le justifie, en cas de nécessité publique ou d'urgence. Il peut, dans ce cas, permettre l'exécution de travaux qui auraient fait l'objet soit d'un refus d'inscription au calendrier de coordination, soit d'un report de la date prévue, soit d'une suspension (Code de la Voirie Routière).

> la responsabilité engagée

« les personnes physiques qui n'ont pas causé directement le dommage, mais qui ont créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage ou qui n'ont pas pris les mesures permettant de l'éviter, sont responsables pénalement s'il est établi qu'elles ont, soit violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, soit commis une faute caractérisée et qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'elles ne pouvaient ignorer. »

article 121-3 du Code pénal.
Loi Fauchon du 10 juillet 2000, version consolidée
le 13 juillet 2001.



responsabilité
pénale engagée !

> le Maire

dans le cadre du stationnement et de la circulation :

Le Maire, autorité compétente, décide par arrêté, de la signalisation à mettre en place.

Ces arrêtés doivent toujours être :

- motivés, c'est-à-dire pris en fonction d'arguments objectifs.
- soumis au contrôle de légalité du Préfet.

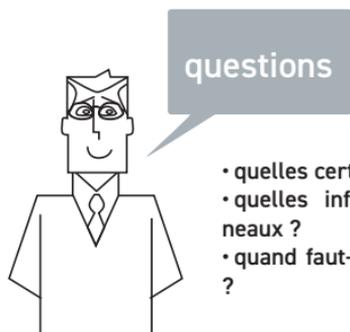
liensdoc'

- article R110-2 du Code de la route
- décret n° 2010-1390 du 12 novembre 2010
- article L 2213-1 du Code Général des Collectivités Territoriales

mémo'réglementation

- Passé le panneau EB10 (entrée d'agglomération), le Maire est :
- chargé d'exercer la police de circulation,
 - garant du bon fonctionnement et de l'état de la circulation.

LES SIGNAUX ET LA RÉGLEMENTATION



- quelles certifications ?
- quelles informations sur les panneaux ?
- quand faut-il remplacer un panneau ?

liensdoc'

- articles L 111-1 et article R 163-1 du code de la voirie routière
- norme NF EN 12899-1
- Réglementation Nationale des Equipements de la Route (arrêté du 30/09/2011)

> certifications CE et/ou NF

Signalisation permanente : Depuis le 1er janvier 2013, l'ensemble du parc français de signalisation permanente doit être certifié **CE + NF**.

Les panneaux de signalisation routière permanente ne peuvent être mis en service sur les voies du domaine public routier au sens de l'article L. 111-1 du code de la voirie routière et sur les voies privées ouvertes à la circulation publique au sens de l'article R. 163-1 du même code, **que s'ils sont munis des marquages CE + NF complémentaire**.



La certification européenne évalue la performance des panneaux dans un référentiel commun, selon la norme **NF EN 12899-1**.



Le marquage NF permet à la France de rester à droit constant afin de conserver le niveau de qualité de sa signalisation verticale grâce aux exigences de l'arrêté RNER (Réglementation Nationale des Equipements de la Route) paru le 30/09/2011.

Signalisation temporaire : Depuis le 1er janvier 2014, selon l'arrêté du 20 octobre 2008 relatif à l'attestation de conformité et aux règles de mise en service des panneaux de signalisation routière temporaire, les panneaux de type AK, KM, K2, K8, KD et KC installés sur la chaussée doivent être certifiés **NF**.



> étiquettes d'identification des panneaux

Le dos des panneaux ne peut comporter qu'un marquage de certification réglementaire, à l'exclusion de tout autre inscription ou toute publicité :

2 exceptions :

- en signalisation temporaire, le dos des panneaux peut comporter le nom de son propriétaire (caractère ne dépassant pas 50 mm de hauteur)
- cas d'un panneau offert par une association sans but lucratif (Hc < 50 mm).



Exemple d'étiquette apposée au dos des panneaux de signalisation permanente



Exemple d'étiquette apposée au dos des panneaux de signalisation temporaire

> le remplacement des panneaux

La circulaire 92-03 du 31 janvier 1992 relative à la lisibilité de nuit des panneaux de signalisation routière a été abrogée. Elle recommandait de mesurer le niveau de rétro réflexion ou de changer un panneau :

- classe 1 après 8 années
- classe 2 après 12 années



• classe 1

Revêtement microprismatique. Garantie 7 ans. Performances minimales de rétro réflexion : 50 cd/lux/m² (pour film blanc à l'état neuf).



• classe 2 (HIP)

Revêtement microprismatique. Garantie 10 ans. Performances minimales de rétro réflexion : 180 cd/lux/m² (pour film blanc à l'état neuf).



• classe 3 (DG³)

Revêtement microprismatique. Garantie 12 ans. Performances minimales de rétro réflexion : 425 cd/lux/m² (pour film blanc à l'état neuf). Meilleure détection et lecture des panneaux.



• classe 3 (DG³) + film POF 1160

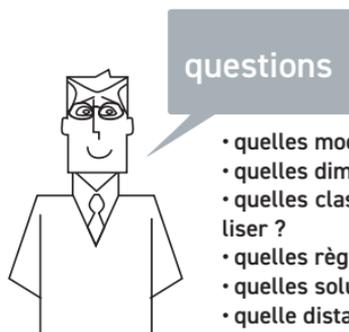
Revêtement microprismatique. Garantie 12 ans. Performances minimales de rétro réflexion : 425 cd/lux/m² (pour film blanc à l'état neuf). Meilleure détection et lecture des panneaux. Excellente protection contre les graffitis, la peinture, les feutres, les affichettes, les auto-collants...

mémo'réglementation

Depuis le 1er janvier 2013, l'ensemble du parc français de signalisation permanente doit être certifié **CE + NF**.

En France, seule l'Ascqer est mandatée par l'Afnor pour délivrer la marque NF Equipements de la Route.

LES RÈGLES D'IMPLANTATION



- quelles modalités ?
- quelles dimensions utiliser ?
- quelles classes de rétro réflexion utiliser ?
- quelles règles d'implantation ?
- quelles solutions de pose ?
- quelle distance d'implantation ?



> les modalités d'implantation



type B



type AB



type A



type C*



type CE

Il est obligatoire d'avoir recours à un arrêté de l'autorité compétente pour l'implantation de ce type de panneaux.

Il n'est pas nécessaire d'avoir recours à un arrêté pour l'implantation de ce type de panneaux, les services de voiries peuvent en décider.

*Certains panneaux doivent avoir recours à un arrêté (ex : C1, C18...)

> les gammes dimensionnelles

gamme						implantation
miniature	500	450	400	350	350	en agglomération si impossibilité d'implantation de la petite gamme
petite	700	650	600	500	500	en agglomération si impossibilité d'implantation de la gamme normale
normale	1000	850	800	700	700	en agglomération et hors agglomération
grande	1250	1050	1000	900	900	hors agglomération et sur routes à chaussées séparées
très grande	1500	1250	1200	1050	1050	sur autoroute
supérieure	-	-	-	1200	-	sur autoroute uniquement pour la pré- signalisation des aires de services et de repos
exceptionnelle	-	-	-	1500	-	

Les panneaux de signalisation temporaire peuvent être occultables (à l'état neutre : aucune information visible, à l'état actif, toute information visible).

> les classes de rétroflexion

en agglomération

> classe 2 obligatoire, classe 3 possible :
 Pour tous les panneaux sur les routes où la vitesse est relevée à 70 km/h et plus.
 Pour tous les panneaux de type AB.

> classe 1 possible, classe 2 conseillé :
 Pour tous les autres cas.

hors agglomération

> classe 2 obligatoire, classe 3 possible :
 Pour tous les panneaux implantés à plus de 2 mètres de hauteur (sous panneau).

> classe 1 possible, classe 2 conseillé :
 Pour tous les autres cas.

> les règles d'implantation

Les panneaux ne peuvent être placés que sur accotement (généralement du côté droit de la chaussée dans le sens de la circulation), sur terre-plein central, sur îlots ou au-dessus de la chaussée. Ils ne doivent pas être implantés sur un îlot matérialisé uniquement par un marquage au sol.

En agglomération, ils peuvent être implantés sur chaussée dans les aires piétonnes, zones de rencontre et sur îlot peint dans les zones 30.

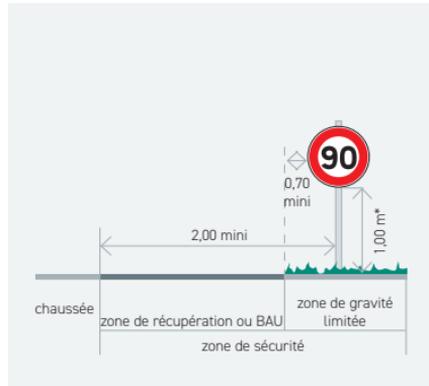
Les panneaux AB3a et AB4 sont utilisés seuls sur leur support.

en agglomération



*selon la règle d'accessibilité, Ht \geq 2,20m sur le cheminement

hors agglomération



*cas particulier des îlots (hauteur possible < 1,00m).

> les solutions de pose

pleine fouille	fourreau	sabot	drapeau murale	mât coulé équerre avec retour
solution de pose définitive	facilité de changement du support		adaptabilité selon vos contraintes d'implantation	

LES RÈGLES D'IMPLANTATION

> les distances d'implantation

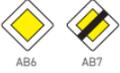
	agglomération	hors agglomération		
	Présignalisation (sauf A18)			
Panneau type A	Diminution	Cas général : 0 à 50 m Augmentation 150 m maxi	Cas général : ±150 m (entre 100 et 200 m) Diminution 50 m mini	Augmentation 400 m maxi

	agglomération	hors agglomération		
	Signalisation avancée (sauf AB4 et AB3a)			
Panneaux type AB 	Cas général : 0 à 30 m AB3b, AB5 : diminution < 50m AB3b, AB5 : idem hors agglo	Cas général : ±150 m (entre 100 et 200 m) Diminution < 100m avec panneau M1 arrondi à 50,75,100 m	Augmentation jusqu'à 400 m maxi avec panneau M1 arrondi à 50 m.	
	avec panneau M1 arrondi aux 10 m			

	AB25 : Signalisation avancée obligatoire (en position AB3a + M9c obligatoire hors agglomération et facultatif en agglomération, sauf en présence d'un signal R22j)			
	Signalisation de position			
 	Au plus près de la chaussée abordée		Au plus près de la chaussée abordée	

agglomération	hors agglomération
---------------	--------------------

Cas général : Au début (ou au-delà, mais avant la première intersection) / A la fin de la section prioritaire



30 m après une intersection (si perte de priorité)
30 m avant une intersection (si caractère dangereux)

50 m après une intersection (si perte de priorité)
150 m avant une intersection (si caractère dangereux)

agglomération	hors agglomération
---------------	--------------------

Signalisation de position : **placés au voisinage immédiat de l'endroit où la prescription commence à s'imposer.**

Ils doivent être répétés après chaque intersection autre que celles avec des voies privées non ouvertes à la circulation publique ou des chemins de terre.

Cas des panneaux type B6a :

Si distance > 75 m possibilité d'implanter un ou plusieurs panneaux B6a intermédiaires complétés par un panneau M8.

Si distance > 500 m possibilité d'implanter un ou plusieurs panneaux B6a intermédiaires complétés par un panneau M8.

Panneaux type B

Signalisation avancée : B2a, B2b, B2c, B4, B5a, B5b, B5c et les panneaux d'obligation B21b, B21c1, B21c2, B21d1, B21d2, B21e **se placent avant l'endroit où s'applique la prescription** qu'ils indiquent à une distance appropriée, compte tenu de la disposition des lieux.



agglomération	hors agglomération
---------------	--------------------

Panneaux type C

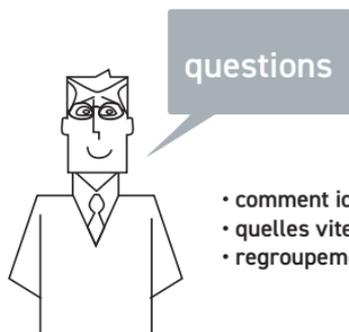
Signalisation de position et/ou présignalisation : C1a, C8, C9...C20a...C24a...C28...C30, C107...
 Signalisation de position : C3, C4a, C5, C6, C12, C13a...C18...C27, C29c, C64, C111, C113, C115
 Présignalisation : C13b, C14, C24c, C29a, C62, C117

agglomération	hors agglomération
---------------	--------------------

Panneaux type CE

Signalisation de position et/ou présignalisation selon les cas de figure

FOCUS : LIMITE D'AGGLOMÉRATION



- comment identifier les limites d'une agglomération ?
- quelles vitesses réglementaires ?
- regroupement de commune, quelles incidences ?

> la signalisation des entrées et sorties d'agglomération

panneaux EB10 et EB20



EB10 : panneau d'entrée d'agglomération



EB20 : panneau de sortie d'agglomération

EB10, EB20 Associations possibles :

- EB10 : AB6, AB7, B14, B30, B52, B54, B56 et E31
- EB20 : AB6 et E31

l'essentiel

EB10, EB20 : mentions possibles

- seul le nom de l'agglomération figure sur les panneaux EB10 et EB20.
- ces panneaux ne doivent comporter ni logotype ni idéogramme.
- le nom de l'agglomération doit être conforme à son orthographe officielle, en respectant les traits d'union et les articles. Le nom des agglomérations figurant sur les panneaux de type EB ne doit pas comporter d'abréviations non courantes.
- le cas échéant, le nom de la commune complète celui de l'agglomération lorsque le nom de l'agglomération est différent de celui de la commune. (d'après art. 99-2 de l'IISR).



mémo'réglementation

- L'article R.411-2 précise que les limites des agglomérations sont fixées par arrêté du Maire.
 - L'article R.110-2 du code de la route définit l'agglomération comme étant un espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés et dont l'entrée et la sortie sont signalées par des panneaux placés à cet effet le long de la route qui le traverse ou qui le borde. Selon l'INSEE, pour qu'il y ait agglomération, il ne peut y avoir de discontinuité > à 200 m.
- Passé le panneau EB10, le Maire est :
- chargé d'exercer la police de circulation,
 - garant du bon fonctionnement et de l'état de la signalisation.

liensdoc'

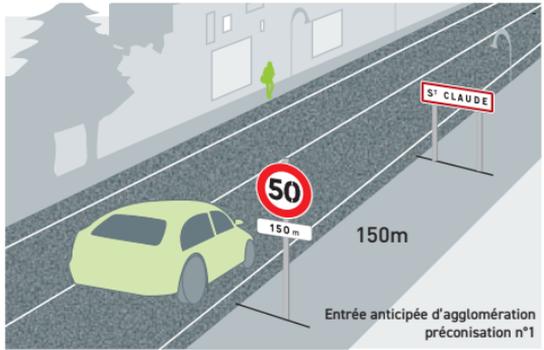
- art. 5-8 de l'arrêté du 24/11/1967.
- IISR- articles 63, préconisation n°3.
- fiche CERTU. Définition de l'urbain. 12/2008.
- arrêté du 09/04/2021.

> les limitations de vitesse

En agglomération, la règle de droit commun est la limitation de vitesse à 50 km/h.



lorsque la vitesse maxi est abaissée sur toute l'agglomération, il est possible d'utiliser un marquage au sol  sans signalisation verticale sur les voies où la vitesse est maintenue à 50 km/h.

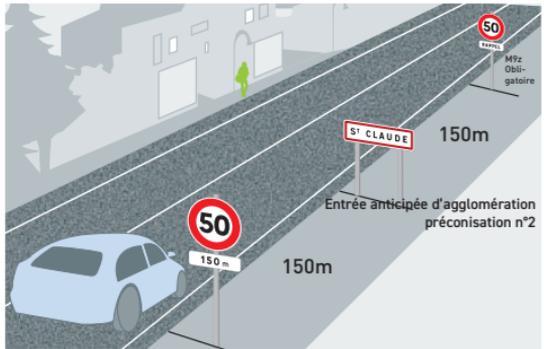


Les Adrets

E31

EB10, EB20 : associations possibles

- EB10 ne doit être complété que par les seuls panneaux AB6, AB7, B14, B30, B52, B54, B56 et E31.
 - EB20 ne doit être complété que par les seuls panneaux AB6 et E31.
- (art. 99-2 de l'II SR).



Sécurité renforcée :
les radars pédagogiques
Signaux Girod modèles Viasis

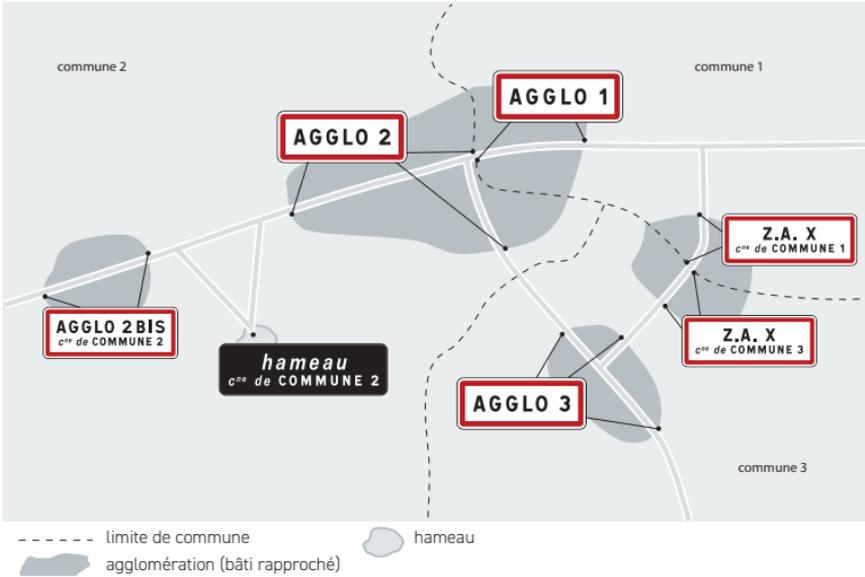


Dans cette préconisation n°3, les prescriptions s'appliquent à toutes les voies jusqu'à indication d'une vitesse différente (zone 30, zone de rencontre, aire piétonne,...).

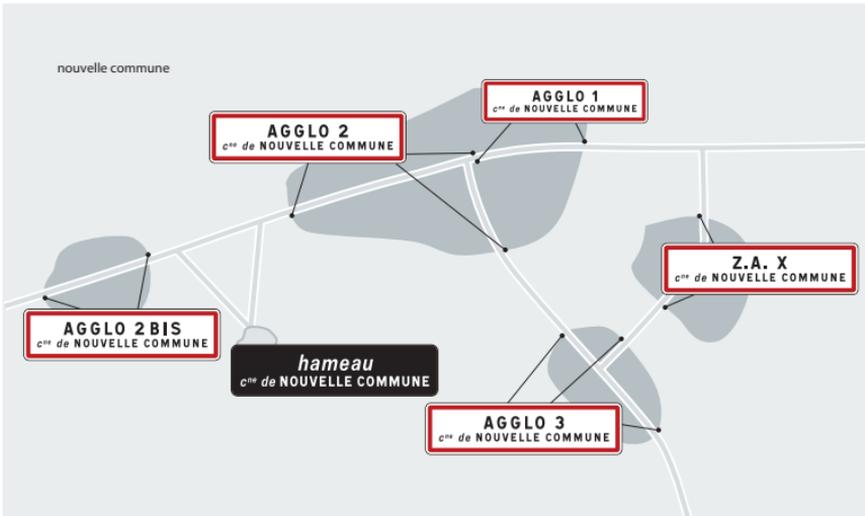
FOCUS : LIMITE D'AGGLOMÉRATION

> regroupement des communes, quelle incidence ?

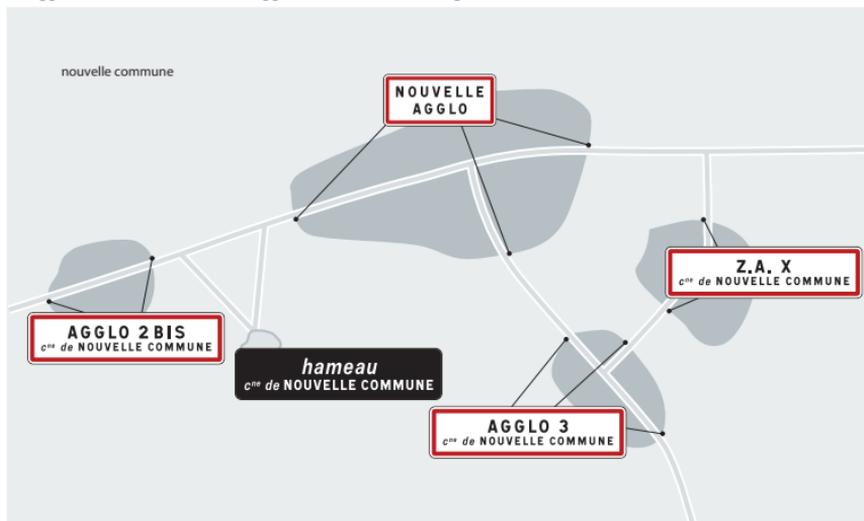
Situation existante :



Projet 1 : les 3 communes sont regroupées en une seule. Un nouveau nom est créé, mais chaque agglomération garde son nom.



Projet 2 : les 3 communes sont regroupées en une seule. Un nouveau nom est créé et regroupe les 2 principales ex-agglomération. Les autres ex-agglomération excentrées gardent leur nom.



Le panneau E31 signale le nom de lieu traversé par la route, à l'exclusion des agglomérations.

Il est utilisé notamment pour signaler :

- l'entrée d'une zone touristique,
- un lieu-dit, un hameau, un quartier,
- une forêt ou un bois,
- un col avec son altitude,
- ...

FOCUS : LA SÉCURITÉ EN AGGLOMÉRATION



questions

- quelles zones de circulation ?
- quels ralentisseurs ?
- quelles signalisations ?
- quels aménagements pour faciliter la circulation à vélo ?

liensdoc'

- fiche CEREMA «Les nouveaux marquages possibles dans les zones 30» 04/2017.
- fiche CERTU. «La zone 30» 11/2008.
- fiche CERTU. «L'aire piétonne» 11/2008.
- fiche CERTU. «La zone de rencontre» 11/2008.

fauxamis'



> les 3 zones de circulation particulière

statut de la zone ou de la voie			
	aire piétonne	zone de rencontre	zone 30
vitesse maximale	allure au pas	20 km/h	30 km/h

Chacun de ces aménagements a ses propres règles définies dans le code de la route.

Depuis le décret du 02 juillet 2015, le double sens cyclable est généralisé : zone 30, zone de rencontre, aire piétonne et voies limitée à 30 km/h (avec B14).

L'aire piétonne :

L'aire piétonne est une zone dédiée aux piétons : ils y sont prioritaires sur tous les véhicules à l'exception des tramways. Les véhicules autorisés, vélos compris, roulent à l'allure du pas. La présence des véhicules motorisés est exceptionnelle. Une autorisation ne peut être accordée que si le véhicule dessert l'aire piétonne. Le stationnement n'est pas autorisé dans cette zone.

Chaque entrée d'aire piétonne peut être complétée par un marquage (silhouette du panneau B54).



Dans les aires piétonnes et les zones de rencontre des marques d'animation non réglementaires peuvent être implantées :

- mêmes performances que les autres inscriptions sur chaussée
- couleurs différentes de celles du marquage réglementaire

La zone de rencontre :

La zone de rencontre est ouverte à tous les modes de transport. Mais les piétons bénéficient de la priorité sur tous, à l'exception des tramways. Ils peuvent se déplacer sur toute la largeur de la voirie. Pour que cela soit possible, la vitesse des véhicules motorisés est limitée à 20 km/h. Le stationnement et l'arrêt des véhicules motorisés ne sont possibles que sur les espaces aménagés.

Chaque entrée de zone de rencontre peut être complétée par un marquage (silhouette du panneau B52).



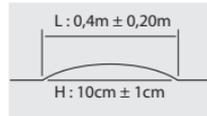
Les sorties de zone de rencontre ou zone 30 sont signalées :

- soit par le panneau de fin de zone;
- soit par le panneau de début d'une nouvelle zone (B30, B52, B54);
- soit par le changement d'agglomération (EB20 ou EB10)

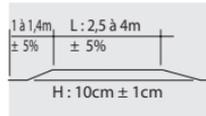


> les ralentisseurs de vitesse

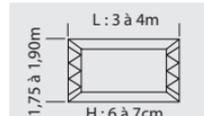
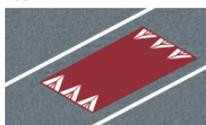
Type dos d'âne



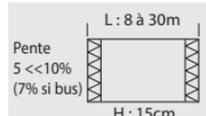
Type trapézoïdal



Type coussin



Type plateau



• Types dos d'âne et trapézoïdal :

> domaines d'utilisation

- aux agglomérations.
 - aux voiries internes des aires de services ou de repos (routières ou autoroutières).
 - aux chemins forestiers
- Limitation de vitesse 30 km/h.

> restrictions d'implantation liées au trafic

- Trafic > 3000 v/j en MJA* soit environ des pointes de 300 véhicules par heure. Non recommandé à partir de 200 véhicules par heure.
- Trafic > 300 poids-lourds/j MJA* non recommandé à partir de 100 poids-lourds par jour MJA*

> autres restrictions d'implantation

- voies empruntées par des lignes de transport public de personnes.
- voie desservant des centres de secours...
- voie avec déclivité > 4%
- virages de rayon < 200m et en sortie de ces derniers...
- sur ou dans un ouvrage d'art...
- aux abords des carrefours.
- dans les 200m après l'EB10 et 200m après fin de section 70.

• Type coussin :

> domaines d'utilisation

- aux agglomérations.
 - aux voiries internes des aires de services ou de repos (routières ou autoroutières).
 - aux voies de lotissement hors agglomération.
 - aux aires de stationnement.
- Limitation de vitesse 30 km/h.

> restrictions d'implantation liée au trafic

- Trafic > 10000 v/j en MJA*

> autres restrictions d'implantation

- voies desservant des centres de secours...
- au droit des accès riverains ou à proximité d'un feu tricolore.
- virages de rayon < 200m et en sortie de ces derniers.
- sur ou dans un ouvrage d'art...
- dans les 100m après l'EB10.
- en sortie immédiate de giratoire, à moins de 15m à l'amont de la zone d'arrêt de bus,...
- dans une zone de rencontre.

*MJA : (moyenne journalière annuelle)

• Les plateaux surélevés :

> domaines d'utilisation

- aux agglomérations.
 - aux voiries internes des aires de services ou de repos (routières ou autoroutières).
 - aux voies de lotissement hors agglomération.
 - aux aires de stationnement.
- Limitation de vitesse 30 km/h.

> restrictions d'implantation liée au trafic

- pas de limite de trafic

> autres restrictions d'implantation

- voies desservant des centres de secours...
- virages de rayon < 50m et entrée/sortie de ces derniers.
- sur ou dans un ouvrage d'art...
- limiter le nombre de plateaux le long d'une ligne régulière de transport en commun.

• Les surélévations partielles :

> domaines d'utilisation

- aux agglomérations.
- dans une voie de desserte à faible trafic.
- dans une zone 30.
- de préférence sur des intersections où les axes se croisent perpendiculairement.



> restrictions d'implantation liée au trafic

- trafic modéré et fort

> autres restrictions d'implantation

- en section courante, hors d'un carrefour,
- sur des carrefours desservant un centre de secours...
- sur des carrefours supportant une ligne régulière de transport en commun...
- sur des carrefours où la déclivité est > 6%
- sur les carrefours où la distance de bordure à bordure en diagonale est > 15m (de 15 à 24m mini-giratoire adapté).

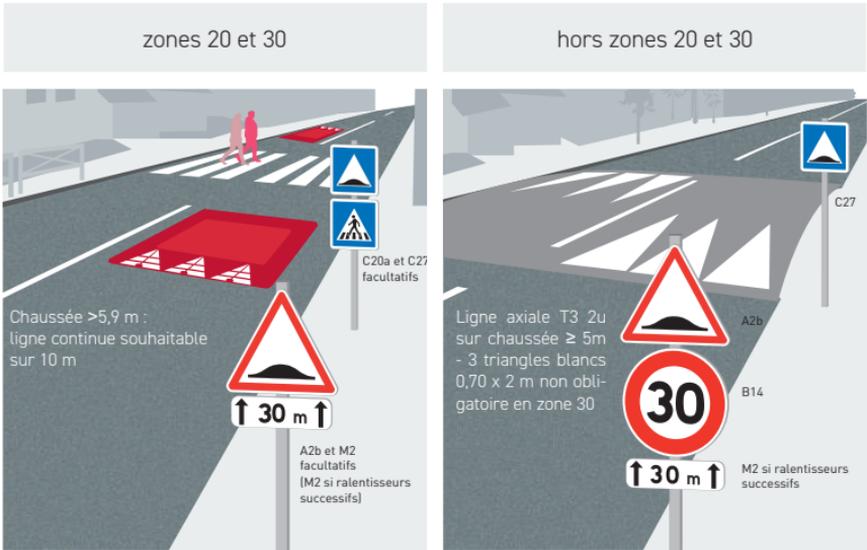
liensdoc'

- guide du CERTU « coussins et plateaux » - 2010
- guide du CERTU « dos d'âne et trapézoïdal » - 1994

FOCUS : LA SÉCURITÉ EN AGGLOMÉRATION

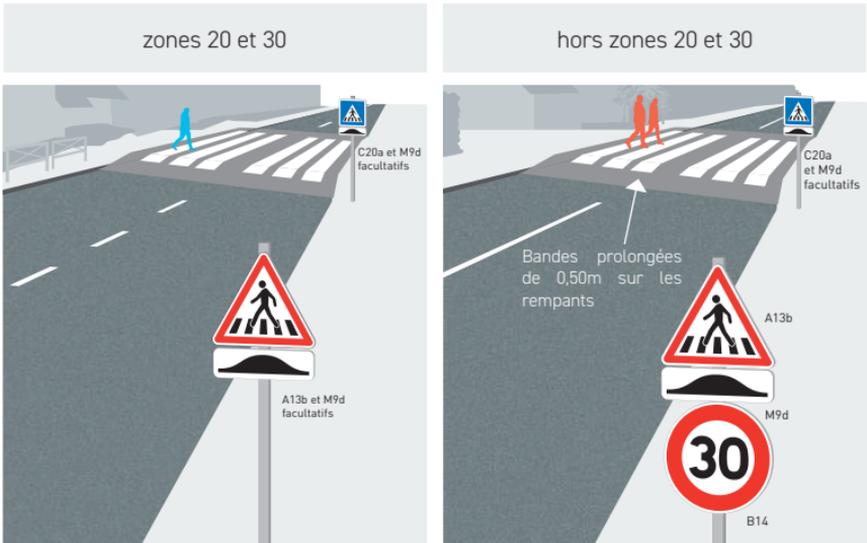
> la signalisation associée aux ralentisseurs

Les ralentisseurs types coussins et dos-d'âne



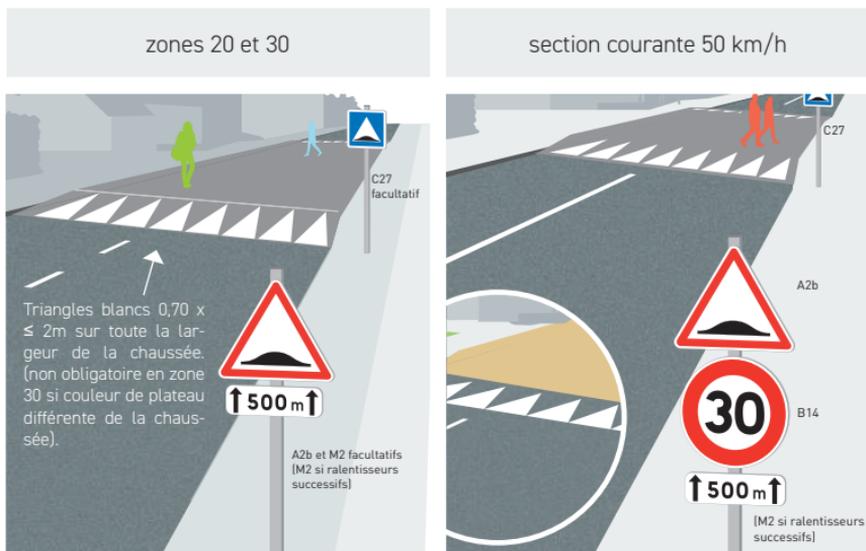
Ligne axiale T3 2u sur chaussée ≥ 5 m - 3 triangles blancs 0,70 x 2 m non obligatoire en zone 30

Les ralentisseurs types trapézoïdal



> la signalisation associée aux ralentisseurs

Les ralentisseurs types plateau



Si le passage piéton est matérialisé au sol, C20a est placé en dessous de C27. C'est le cas de rue à niveau de trafic élevé à proximité de lieux sensibles (écoles...).

fin de prescription



La fin de prescription n'est pas obligatoire dans les cas suivants :

- indication ponctuelle évidente;
- indication de la longueur de prescription par panneau M2;
- indication de la validité dans la définition du panneau;
- substitution par une autre prescription.

liensdoc'

- IISR - articles 28-1, 72-1, 72-6, 118-9
- IISR- articles 40, 63, 72-1,
- guide CERTU «dos d'âne et trapézoïdal» 09/94
- IISR- article 68

l'essentiel

On distingue deux catégories de ralentisseur de vitesse : les ralentisseurs de type dos d'âne et de type trapézoïdal qui sont normés et réglementés, et les ralentisseurs de type coussin et plateau qui sont recommandés.

Avant tout aménagement, il convient de bien identifier les objectifs à atteindre et de comparer les différentes possibilités d'aménagement : surélévations, mais aussi modification des trajectoires (chicanes...) ou rétrécissement de chaussée (écluses) cf. pages 34 et 35 « chicane et écluses en agglomération ».

Les ralentisseurs sont interdits sur ou dans un ouvrage d'art et à moins de 25 mètres de part et d'autre de celui-ci.

FOCUS : LA SÉCURITÉ EN AGGLOMÉRATION

> la rue à double sens

Depuis le décret du 02 juillet 2015, le double sens cyclable est généralisé : zone 30, zone de rencontre, aire piétonne et voie limitée à 30 km/h (avec B14). Pour faciliter dans ces zones les déplacements à vélo et dissuader les cyclistes de circuler sur les trottoirs dans les voies à sens unique pour les véhicules, les gestionnaires de la voirie doivent désormais aménager (sauf dispositions contraires), des doubles sens cyclables avec une signalisation adaptée pour chaque tronçon de rue si nécessaire, une matérialisation peut être envisagée.

• signalisation verticale



Entrée de rue (obligatoire)



Sortie de rue

- très fortement conseillé sur axe 50 km
- conseillé pour les rues à trafic important dans les zones 30
- optionnel dans les zones de rencontre



Voie sécante non prioritaire

- très fortement conseillé sur axe 50 km/h
- conseillé pour les rues à trafic important dans les zones 30
- optionnel dans les zones de rencontre

• signalisation horizontale

Le marquage de type bande cyclable est facultatif mais recommandé lorsque la largeur de la voie le permet. (T3 5u ligne continue 3u dans des cas bien particuliers tels que virages, mauvaise visibilité).

Ce tableau ne concerne pas les zones de rencontre et les aires piétonnes, généralement sans marquage.

largeur chaussée	Trafic motorisé			
	< 1000vh/j	entre 1000vh/j et 5000 vh/j	entre 5000vh/j et 8000 vh/j	> 8000vh/j
L < 3,5 m	pictogrammes flèches	pictogrammes flèches	▲	▲
3,5 m < L < 4,5 m	pictogrammes flèches	marquage complet*	▲	▲
L > 4,5 m	marquage complet*	marquage complet*	-	séparation**

Pictogrammes et flèches tous les 50m environ et en face des sorties riveraines importantes.

* Pictogrammes, flèches, marquage de type bande

** Pictogrammes, flèches, séparation de type piste

▲ Cas peu réaliste ou déconseillé

liensdoc'

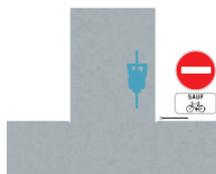
- Recommandations pour les aménagements cyclables. Septembre 2008
- Fiche CERTU n° 6 «double sens cyclable» novembre 2009
- Guide «La mise à double sens cyclable» août 2012.

entrée de sens réservé aux vélos

sortie de sens réservé aux vélos

Absence de marquage

- aire piétonne
- grande majorité des zones de rencontres
- certaines zone 30



Absence de marquage

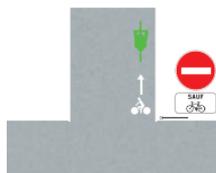
(facultatif)



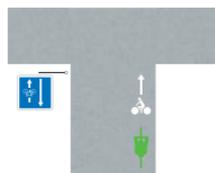
Pictogramme et flèche

Symboles tous les 50 m environ et en face des sorties riveraines importantes

- rue de trafic < 5000 vh/j et de largeur chaussée comprise entre 2,70 et 4,50 m



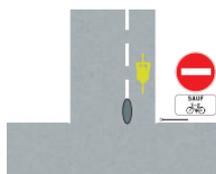
Pictogramme et flèche



Îlot peint / îlot borduré

Largeur voie cyclable 1,50 m hors marquage (mini 1,00 m hors marquage)
T1 2u si marquage type piste cyclable
T3 5u si marquage type bande cyclable

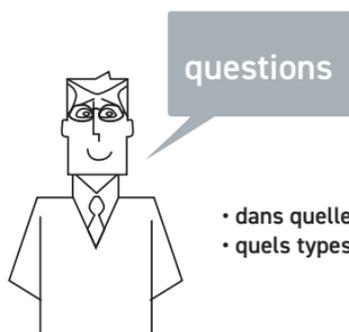
- recommandé dès que la largeur de la chaussée est suffisante et que le trafic est important



Îlot peint / îlot borduré



FOCUS : LE RENFORCEMENT DES SIGNAUX



- dans quelles conditions utiliser le renforcement ?
- quels types de renforcement ?

> les conditions d'utilisation

Renforcement pour attirer l'attention des usagers sur un signal qui :

- annonce un point particulièrement dangereux du fait de sa non perception en raison d'une mauvaise visibilité de la route (signaux permanents de types A, AB, et la balise J4) ;
- alerte d'une situation inhabituelle (signaux temporaires AK, K2, K5, K8, K16, KD42, KD43, KXC50 sur remorque et signaux dynamiques XA, X1, X2 et le signal-texte XC50) ;
- rappelle un danger déjà signalé (signaux permanents de type A ou dynamiques de type XA, X1, X2 et le signal-texte XC50).

Ces méthodes de renforcement sont interdites pour :

- les panneaux de prescription (type B), à l'exception des panneaux B4, B5a et B5b ;
- les panneaux d'indication (types C et CE) ;
- les panneaux de direction (type D), exception faite du panneau D21 utilisé pour la signalisation des passages souterrains à gabarit réduit.

> les 3 types de renforcement

1 - Augmentation de la taille des panneaux

Cette méthode à utiliser en priorité pour la signalisation permanente ; on adopte pour le panneau une gamme supérieure à celle normalement utilisée sur la même route.

On ne doit recourir à cette faculté qu'exceptionnellement.



2 - Utilisation de feux de balisage et d'alerte

Les feux de balisage et d'alerte sont des feux clignotants de forme circulaire, de couleur jaune.

Ces feux peuvent être utilisés pour :

- compléter la signalisation permanente de danger (type A), la signalisation avancée des régimes de priorité (type AB) ou la balise J4;
- compléter la signalisation temporaire;
- compléter la signalisation dynamique.

Ces feux ne doivent être employés qu'exceptionnellement pour alerter l'utilisateur et attirer son attention sur la signalisation des dangers qui ne pourrait pas être réalisée par des moyens plus courants (taille des panneaux, rétro réflexion...). Ils sont toujours associés à un signal.

• renforcement d'un triangle :



• renforcement d'un carré ou rectangle :



3 - Clignotement

Le clignotement est une autre méthode de renforcement qui peut être utilisée pour le renforcement des panneaux à messages variables à décor lumineux.

Le renforcement par feux de balisage et d'alerte est toutefois jugé préférable.

Le renforcement d'un signal au moyen du clignotement s'applique au signal entier.



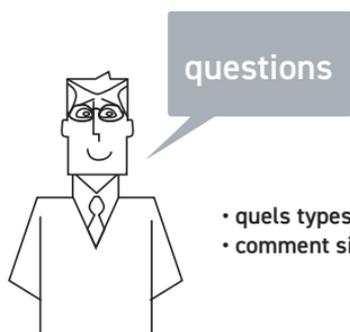
Signalisation renforcée :
Kit d'équipement lumineux à LED
Signaux Girod



liensdoc'

- IISR 1ère partie - article 13-1 (art. remplacé par l'arrêté du 06/12/11)
- IISR 1ère partie - article 5-3 (art. remplacé par l'arrêté du 31/12/12)

FOCUS : LES CARREFOURS GIRATOIRES



- quels types d'aménagement ?
- comment signaler ?

> aménagement d'un carrefour à sens giratoire

Place ou carrefour comportant un terre-plein central matériellement infranchissable, ceinturé par une chaussée mise à sens unique par la droite sur laquelle débouchent différentes routes et annoncé par une signalisation spécifique.

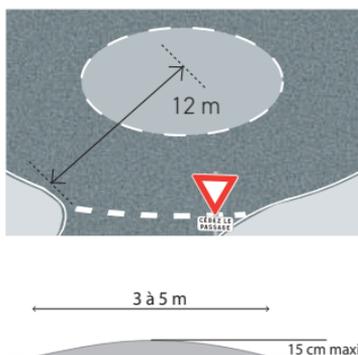
Cas particulier : le mini giratoire

Toutefois, les carrefours à sens giratoire peuvent comporter un terre-plein central matériellement franchissable, qui peut être chevauché par les conducteurs lorsque l'encombrement de leur véhicule rend cette manoeuvre indispensable.

Le mini giratoire doit exclusivement être implanté en agglomération :

- sur les voies où la vitesse ne dépasse pas 50 km/h,
- sur les carrefours importants des zones 30, intersection à 3 ou 4 branches maxi.

Mini giratoire caractéristiques géométriques :



Mini giratoire caractéristiques visuelles :

- le contraste est important (couleur, matériaux) entre la chaussée et l'îlot central. Peinture blanche, revêtement en résine, pavés de pierre...

- une surélévation de 1 à 2 cm par des bordures en relief ou plots en périphérie de l'îlot sont intéressants par leur effet dissuasif et améliorent la perception de l'îlot.

- l'îlot central peut être ceinturé par une bande discontinue.



matériaux décoratifs (bordures et pavés).



J15b (plots en verre trempé).

l'essentiel

La gestion des intersections peut se faire par :

- feux tricolores
- signaux de priorité
- carrefours à sens giratoire (ou mini giratoires en agglomération)

liensdoc'

- Code de la Route - article R110-2
- Décret n°95-1091 du 9 octobre 1995
- IISR, partie 1 - Généralités.
- IISR, partie 3 - Intersections et régimes de priorité.
- IISR, partie 4 - Signalisation de prescription.
- Signaux Girod - documentation Reflex
- Guide du CERTU « les mini giratoires » 1997.
- Guide du CERTU « carrefours urbains » juin 2010.

> la signalisation associée : les entrées



signalisation de position



Le panneau « CÉDEZ LE PASSAGE » AB3a est un signal de position qui indique l'obligation de céder le passage à l'intersection aux usagers de l'autre route sans avoir à marquer obligatoirement l'arrêt. Il est utilisé sur toutes les catégories de routes, aussi bien en agglomération qu'en rase campagne. Il est placé de façon très visible et aussi près que possible de la chaussée abordée.

signalisation avancée



Le panneau de signalisation avancée AB25 annonce la présence d'un carrefour à sens giratoire. Il est utilisé sur toutes les catégories de routes, en agglomération et hors agglomération.

> la signalisation associée : les îlots



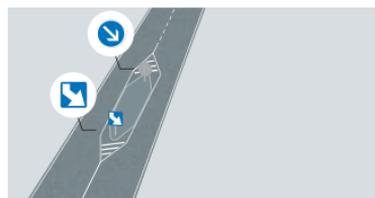
Obligation de tourner à droite avant le panneau. Le B21.1 permet d'améliorer la perception de l'îlot central.



Signalisation du nez des îlots séparateurs ou de l'origine d'un terre plein séparant deux courants de circulation de sens opposés.

J5 : L'îlot est toujours annoncé par une ligne blanche continue. La balise J5 ne porte pas valeur d'obligation mais améliore la perception éloignée de l'îlot, de jour comme de nuit.

> cas d'un îlot directionnel hors carrefour giratoire



En général, il n'y a pas lieu d'utiliser des signaux d'obligation ou d'indication sauf à assurer un balisage convenable.

Contournement obligatoire par la droite

FOCUS : CHICANE ET ÉCLUSE EN AGGLO



questions

- quelles différences entre chicane et écluse ?
- quelle signalisation adaptée ?
- quels aménagements possibles en entrée d'agglomération ?

liensdoc'

- IISR article 29
- IISR article 40-3
- IISR article 64
- guide du CERTU : « guide des chicanes et écluses sur voiries urbaines », 2012

fauxamis'



J4 et J13 n'ont pas la même signification.
Cf page 99.

> la chicane et l'écluse : définition

La chicane consiste en un décalage de l'axe de la chaussée avec une déflexion significative (avec îlot ou sans îlot) de la trajectoire et un déport latéral supérieur à 2,00 m.

L'écluse consiste en un rétrécissement de chaussée, qui impose une circulation alternée. L'écluse double résulte de la succession rapprochée de deux écluses simples avec rétrécissement latéral côté droite, puis côté gauche.

> la signalisation associée

Contrairement aux surélévations de chaussées, l'IISR ne précise pas que les limitations de vitesses à 30 km/h s'appliquent aux écluses et chicanes.

Chicane :

- La chicane en agglomération ne bénéficie pas réglementairement de signalisation verticale spécifique. L'implantation d'une balise J5 (ligne continue) ou d'un panneau B21a1 (ligne discontinue) en tête d'îlot est possible.

L'utilisation de cette signalisation n'est toutefois pas recommandée dans une zone 30.

La balise J4 monochevron peut être utilisée en rive pour signaler une modification de trajectoire.

Le marquage de rive au sol dans la chicane n'est pas indispensable. Il est même déconseillé dans les zones 30. Pour les chicanes sans îlot central, il peut toutefois être utile de réaliser un aménagement axial (revêtement différent, marquage, etc), afin de faciliter le guidage des véhicules.

Ecluse :

- La signalisation d'alternat d'une écluse n'est pas obligatoire. Toutefois, si elle est implantée d'un côté de l'aménagement, elle doit l'être également de l'autre côté.

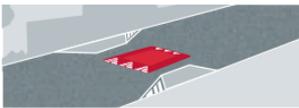
Une ligne d'effet d'alternat (T2 largeur 0,15m) peut être tracée en amont ou au plus tard au droit du support du panneau B15.

en présignalisation	en position	en tête d'îlot	marquage d'un zébra
B14 A3 A3a A3b	B15 C18	B21a1 B21a2	J11
<p>B14 généralement associé avec A3A3a ou A3b selon que le rétrécissement est symétrique ou bien s'opère à partir de l'un des côtés</p>	<p>B15 indique que l'utilisateur ne doit pas s'engager si cela oblige les véhicules venant en sens inverse à s'arrêter</p> <p>C18 signifie la priorité par rapport à la circulation en sens inverse</p>	<p>B21a1 ou B21a2 peuvent s'employer selon que l'îlot est à droite ou à gauche de la chaussée.</p> <p>J4 possible dans le cas d'un aménagement cyclable</p>	<p>Le marquage d'un zébra ou d'une ligne continue en biais peut être utile afin d'améliorer la visibilité.</p> <p>Des balises J11 peuvent être utilisées pour renforcer le marquage</p>

chicane (3 cas : simple, double, à îlot central)

	avec îlot	sans îlot
entrée d'agglomération (dans les 50m après l'EB10)*	J5 + ligne continue fortement conseillée B21a facultatif 	chicanes simples ou doubles sans îlot non recommandées
zone 30	signalisation verticale et signalisation horizontale non recommandées	signalisation verticale et signalisation horizontale déconseillées. SH : peut être utile de réviser un aménagement axial (revêtement, marquage...) afin de faciliter le guidage des véhicules.
zone de rencontre	signalisation verticale et signalisation horizontale déconseillées	signalisation verticale et signalisation horizontale déconseillées
cas particulier	chicane en rive : J4 possible en rive pour signaler une modification de trajectoire (si problème de visibilité) 	aménagement cyclable 

écluse (2 cas : simple, double)

entrée d'agglomération (dans les 50m après l'EB10)*	B15 en entrée d'agglomération oblige les usagers à ralentir. Balises J11 possible pour renforcer le marquage devant l'îlot. 	
dans l'agglomération	B15 et C18 possible pour améliorer la visibilité. L'absence de ces panneaux permet aux usagers l'autorégulation. 	Si aménagement cyclable utilisation de la balise J4
zone 30 et zone de rencontre	Il n'est pas recommandé de mettre en place une signalisation verticale ou un marquage au sol, sauf si l'aménagement manque de visibilité, présence d'une longueur importante, ou présence d'une pente supérieure à 10%	
cas des écluses doubles	si la distance entre chaque extrémité d'îlot est importante, il peut être utile de répéter la signalisation d'alternat entre chaque îlot. Il est alors recommandé de s'assurer que la signalisation B15 et C18 reste cohérente : 2 panneaux B15 sens de circulation et 2 panneaux C18 dans l'autre sens.	
cas particulier d'une surélévation	Zone 30 : présignalisation facultative pour l'écluse et panneaux A2b et C27 facultatif pour la surélévation 	Hors zone 30 : A3 (facultatif) puis B14 avec A2b 

*la diminution de vitesse à 70 km/h avant l'entrée d'agglomération permet de diviser par 2 la distance de visibilité de la chicane ou de l'écluse.

FOCUS : LE STATIONNEMENT



questions

- quel type de stationnement ?
- quel panneau associer aux panneaux de type B ?

> stationnement interdit ou réglementé

Implantation :

Les panneaux de type B6 sont placés du côté où l'arrêt est interdit ou réglementé. Les restrictions s'appliquent au-delà du signal dans le sens de la marche jusqu'à la prochaine intersection. La signalisation de position de cette réglementation se fait, soit à l'aide de l'un des panneaux B6a1, B6a2 ou B6a3, éventuellement complété par un ou des panonceaux, soit à l'aide de marquage.

Stationnement interdit :

Le panneau B6a1 employé sans panonceau indique que le stationnement sur la chaussée et ses dépendances est interdit de façon permanente et à tous les véhicules motorisés. Ce panneau, dans ce cas, ne peut pas être remplacé par un marquage.

Stationnement réglementé :

cas de stationnement unilatéral à alternance semi-mensuelle :



B6a2

• stationnement autorisé du 16 au 31 (implantation côté pair)



B6a3

• stationnement autorisé du 1 au 15 (implantation côté impair)

Les panneaux B6a2 et B6a3 peuvent être complétés par des panonceaux complémentaires M6b. Pour ce régime, des panneaux B6a1 + M6b peuvent également être utilisés ainsi que des panneaux B6b.

Cas de stationnement à durée limitée avec contrôle par disque (zone bleue) :



B6a1

Des lignes de couleur bleu sur la chaussée peuvent indiquer les emplacements où le stationnement est autorisé. Pour ce régime, des panneaux B6b peuvent être également utilisés.



M6c (ex)



B6d
gamme
Néo

mémo'réglementation

- En vertu de l'article R.411.25 du code de la route, les prescriptions ne sont opposables aux usagers que si elles ont fait l'objet de mesures de signalisation réglementaires.
- « Les panneaux de prescription sont placés au voisinage immédiat de l'endroit où la prescription commence à s'imposer. Ils doivent être répétés après chaque intersection. »
- « Les panneaux du type B6 sont placés du côté où le stationnement ou l'arrêt est interdit ou réglementé. »

liensdoc'

- IISR - articles 55, 55-1, 55-3.
- article R417-2 du code de la route.
- article 118-2.
- circulaire «stationnement des autocaravanes». 19/10/2004.

Cas de stationnement payant :



B6a1

Dans les rues où s'applique ce stationnement le caractère payant peut être signalé soit à l'aide d'un panneau B6a complété par un panneau M6 soit à l'aide d'un marquage au sol. Dans ce dernier cas il convient que chaque emplacement soit délimité par des lignes de couleur blanche et que le mot « payant » soit écrit au niveau de chaque emplacement ou à cheval sur deux emplacements.

Cas de stationnement s'appliquant à toute une zone :



B6b1



B6b2



B6b3 M6c (ex)



B6b4



B6b5 M6c (ex)

- une zone peut s'étendre à toute l'agglomération.
- implantation des panneaux sur chaque rue à son point d'entrée dans la zone.
- il est généralement inutile de répéter cette réglementation par des panneaux B6a.
- implantation des panneaux type B50 à chaque sortie de zone.

Cas du stationnement ou arrêt gênant :

B6a1 + M6a ou B6b1 + M6a : la signalisation verticale peut être remplacée ou complétée par le marquage d'une ligne discontinue jaune.

Cas du stationnement ou arrêt très gênant :

B6d + M6a : la signalisation verticale peut être remplacée ou complétée par le marquage d'une ligne continue jaune.

> arrêt et stationnement interdit ou réglementé

Implantation :

La signalisation de position de cette réglementation se fait soit à l'aide d'un panneau de type B6d, éventuellement complété par un panneau, soit à l'aide d'un marquage. Les restrictions s'appliquent au-delà du signal dans le sens de la marche jusqu'à la prochaine intersection.

Arrêt et stationnement interdit :



B6d

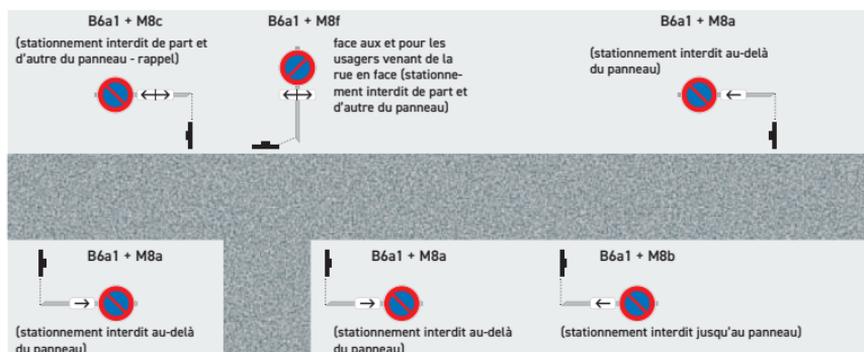
Le panneau B6d employé sans panneau indique que l'arrêt et le stationnement sur la chaussée et ses dépendances sont interdits de façon permanente à tout véhicule motorisé. Ce panneau, dans ce cas, ne peut être ni complété, ni remplacé par un marquage.

Arrêt et stationnement réglementé :

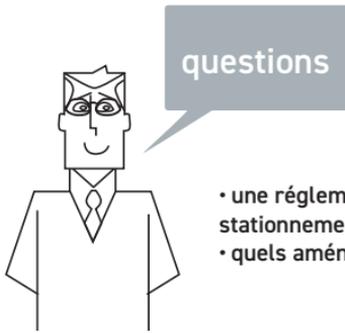
La signalisation de l'arrêt réglementé est effectuée à l'aide du panneau B6d complété par un panneau :

- distance à partir de laquelle débute l'interdiction.
- distance sur laquelle s'étend l'interdiction.
- catégorie de véhicule concerné par le stationnement.
- accessibilité pour PMR, véhicules électriques (cf. page 38)
- ...

Exemples d'utilisation des panneaux M8 (pour type B6a ou B6d) en cas de distance importante entre 2 intersections :



FOCUS : LE STATIONNEMENT RÉSERVÉ



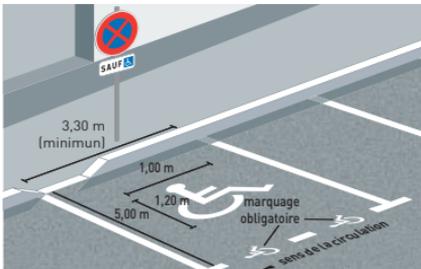
- une réglementation pour les stationnements réservés ?
- quels aménagements possibles ?

> accessibilité pour PMR

Cette signalisation nécessite un arrêté de circulation pris par l'autorité détentrice du pouvoir de police en application de l'article L2213-2 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Tout parc de stationnement automobile intérieur ou extérieur à l'usage du public et dépendant d'un établissement recevant du public ou d'une installation ouverte au public doit comporter une ou plusieurs places de stationnement adaptées à des personnes handicapées et réservées à leur usage (au minimum une place sur 50).

• Arrêt et stationnement réglementé



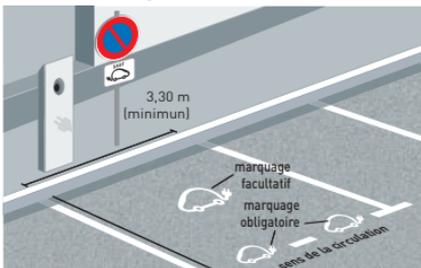
Marquage bleu possible pour renforcer la visibilité de la place PMR



> accessibilité pour véhicules électriques

Objet : équipement des places de stationnement d'une installation dédiée à la recharge d'un véhicule électrique ou hybride.

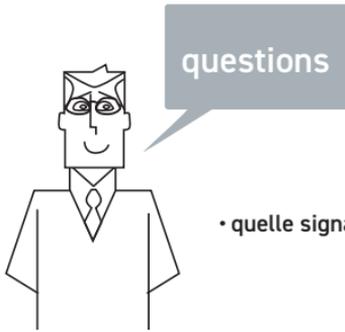
• Stationnement réglementé



liensdoc'

- art. L2213-2 du Code Général des Collectivités Territoriales.
- IISR art. 55-3 4ème partie.
- IISR art. 118-2
- décret n°2011-873 du 25 juillet 2011 : art. R. 136-1, R. 136-4 (capacité de stationnement)
- IISR partie 7, article 118-2 marques relatives au stationnement.

FOCUS : LES CRÉNEAUX DE DÉPASSEMENT

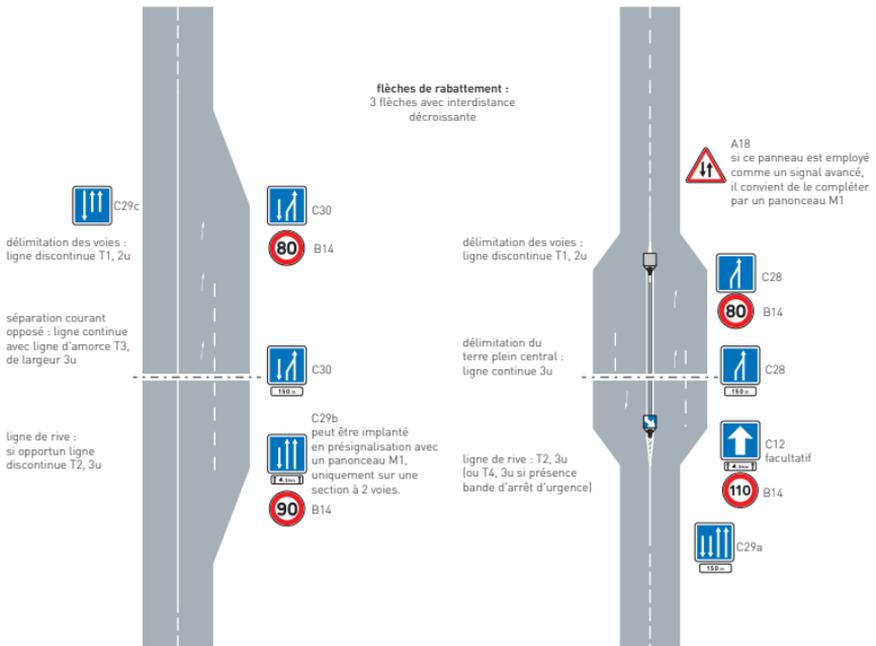


• quelle signalisation adaptée ?

> 2 situations différentes

route bidirectionnelle sans séparateur central

chaussée séparée sans accès riverain



liensdoc'

- article 63
- article 40-4
- article 71
- article 72-7
- article 72-8
- décret n°2018-487 du 15 juin 2018

FOCUS : LES RESTRICTIONS DE CIRCULATION

liensdoc'

• Note d'info CETU n°17
« Réglementation TMD dans les tunnels » 2009
• ISR articles 49-1, 82.A, 83-4
• ISR article 61

questions



- quelle signalisation adaptée ?
- quelle signalisation dans le cas des TMD dans les tunnels ?
- quelle signalisation dans le cas des limitations de hauteur ?

> cas général

Une section de route peut être interdite à certaines catégories de véhicules (largeur, hauteur, poids total transport marchandise dangereuse...) nécessitant une signalisation spécifique.

1 : itinéraire de contournement

Itinéraire de contournement : Lorsque l'itinéraire est en place, les panneaux de direction sont complétés par un ou des symboles SC associés aux mentions.

2 : à l'intersection

- 1 panneau de type B implanté à l'entrée de la section de route où s'applique la prescription. Eventuellement complété par un panneau M9z pour autoriser la desserte locale, dans le cas où des possibilités de retournement existent.

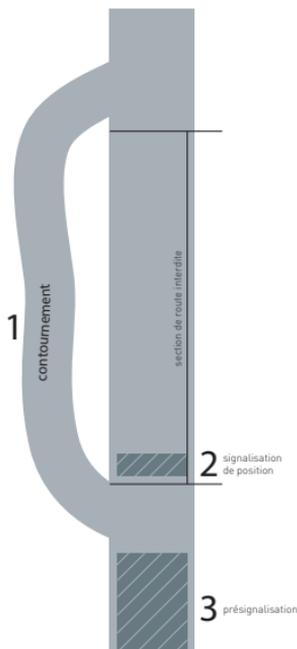
- Sur les panneaux de direction une mention peut être associée au symbole SC pour indiquer la liaison conseillée.

3 : à l'approche

- Les panneaux de direction sont modifiés à l'aide de symbole :
- SI pour indiquer qu'une liaison n'est pas accessible à une catégorie de véhicule ;
- SC si une liaison conseillée à cette catégorie de véhicule est mise en place.

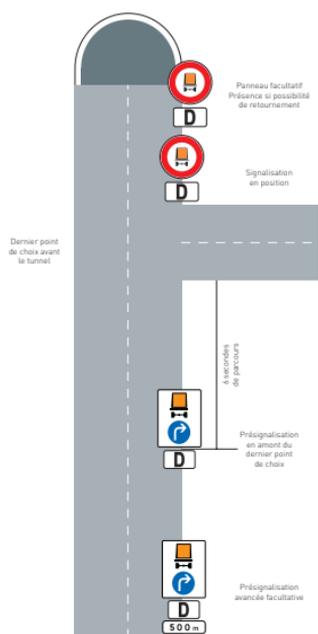
- Cas de présignalisation D42 : Lorsque qu'une interdiction prend effet à l'entrée d'une des voies du carrefour, le panneau D42a ou D42b peut comporter une représentation réduite du panneau de type B ainsi qu'un panneau. Dans ce cas, la signalisation de position est tout de même nécessaire.

- un panneau de type B complété par panneau de distance M1 et le cas échéant panneaux M4 et M9.



FOCUS : LES RESTRICTIONS DE CIRCULATION

> Cas particulier : la signalisation des TMD dans les tunnels

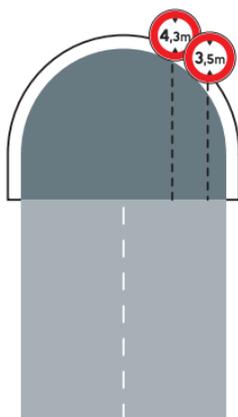


Obligation de signaler les tunnels de catégories B à E au sens de la réglementation relative au transport des marchandises dangereuses (TMD).



Les itinéraires de contournement doivent être signalés selon le cas général. Les panneaux de direction comportent le symbole SC12.

> Cas particulier : la limitation de hauteur



La hauteur indiquée sur le panneau B12 doit être inférieure de 0,20 à 0,30m à la hauteur minimale réelle de l'ouvrage.

Tous les passages où la hauteur est inférieure à 4,30m doivent être signalés.

Dans le cas d'un pont ou d'un tunnel, il est recommandé de répéter le panneau B12 sur l'ouvrage dans l'axe de la chaussée.

Lorsque la hauteur libre est variable (ponts voûtés...), il est recommandé d'indiquer la hauteur libre aux bords de chaussées ainsi qu'au point où cette côte atteint 4,30m.

FOCUS : LE REMPLACEMENT DES PANNEAUX

quelques dates à retenir...



> signalisation temporaire

• depuis le 1er octobre 2009 :

Obligation d'acheter des produits temporaires certifiés NF.
(d'après l'arrêté du 20 octobre 2008).

• avant le 31 décembre 2013 :

Remplacement du parc de panneaux temporaire par des produits temporaires certifiés NF.
(d'après l'arrêté du 20 octobre 2008).



> signalisation de police

• avant le 13 janvier 2011 :

Remplacement des anciens panneaux A13b, C20a, C250 et C251.

Suppression des panneaux A21b, C21a et C22 existants.
(d'après l'arrêté du 26 décembre 2000).



>



>



Péage à 1000 m

>

Péage
1000 m

Section à péage
à 1500 m

>

section à péage
1500 m

• avant le 31 mai 2011 :

Remplacement des anciens panneaux CE10 et C8.

Suppression des panneaux CE9 existants.
(d'après l'arrêté du 16 mai 2001).



>



ARRÊT
AUTORISÉ
SUR
TROTTOIR

>



• avant le 31 décembre 2011 :

Remplacement des anciens panneaux relatifs au stationnement à durée limitée fixée à 1h30 et contrôlé par un disque : M6c-ancien, B6b3-ancien, B6b5-ancien et C1b-ancien.
(d'après l'arrêté du 11 février 2008).



• avant le 21 septembre 2012 :

Suppression des panneaux C2, C21b, C26c et C255 existants
(d'après l'arrêté du 31 juillet 2002).

Il est conseillé d'utiliser les panneaux réglementaires déjà existants :



• avant le 31 décembre 2014 :

Remplacement des panneaux M6h existants.
(d'après l'arrêté du 26 juillet 2011).



>



• avant le 11 février 2018 :

Remplacement des panneaux B6a1 (associés au M6h) existants par des panneaux B6d.
(d'après l'arrêté du 11 février 2008).



>



• depuis le 11 juin 2015 :

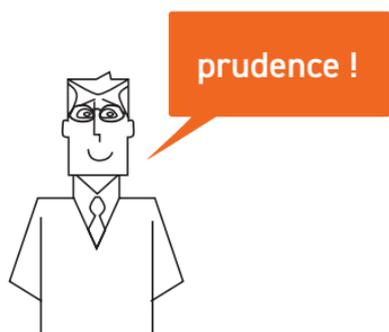
Possibilité de remplacer le panneau B1 en seconde ligne d'une bretelle de sortie par un panneau B1j.
(d'après l'arrêté du 11 juin 2015).



>



FOCUS : LES FAUX AMIS



		
B14		B30
Limitation de vitesse 30 km/h	Définition	Zone 30
<ul style="list-style-type: none"> • 1 voirie, • toutes les voiries (cas du B14 implanté sur EB10). 	Etendue	<ul style="list-style-type: none"> • 1 voirie, • plusieurs voiries.
<ul style="list-style-type: none"> • règle générale : rien (valable jusqu'à la prochaine intersection), • B14 avec autre prescription, • B33 «30», • indication de la longueur de la prescription avec le panneau M2, • rien s'il s'agit d'une indication ponctuelle évidente. 	Fin de prescription	<ul style="list-style-type: none"> • B51  • B52  • B54  • EB20 
<ul style="list-style-type: none"> • agglomération, • hors agglomération. 	Lieu d'implantation	<ul style="list-style-type: none"> • agglomération : zone où l'on souhaite maintenir la circulation et la vie locale en trouvant un compromis en modérant la vitesse.
-	Aménagement	<ul style="list-style-type: none"> • double sens cyclable pour toutes les chaussées, • l'ensemble de la zone est aménagée de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

		
B21b		B12
Direction obligatoire à la prochaine intersection : tout droit.	Définition	Circulation à sens unique.
Signalisation avancée.	Position	Signalisation de position.



B8

Accès interdit aux véhicules affectés au transport de marchandises.

Si le panneau B8 est complété par un panneau de catégorie M4f, l'interdiction ne s'applique que si le poids total autorisé en charge ou le poids total roulant autorisé du véhicule, véhicule articulé, train double ou ensemble de véhicules excède le nombre indiqué sur le panneau.



B13

Définition

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



B6

Stationnement interdit

• signalisation du stationnement sur chaussée,
• implanté à proximité immédiate et du côté où le stationnement ou l'arrêt est interdit ou réglementé.



C1a

Définition

Lieu aménagé pour le stationnement

Lieu d'implantation

• **règle général** : signalisation d'un lieu aménagé pour le stationnement situé en dehors de la chaussée,
• **cas particulier hors agglomération** : signalisation des aires ou points d'arrêts sur routes bidirectionnelles.



SAUF 
B6d + M6h

Stationnement réservé aux véhicules utilisés par les personnes titulaires de la carte de stationnement. L'arrêt et le stationnement sont interdits aux autres véhicules.



CE14

Définition

Installations ou services accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Lieu d'implantation

• au voisinage immédiat de l'emplacement réservé.

• autoroutes et routes à chaussées séparées sans accès riverain,
• exclusivement utilisé en présignalisation des aires (si tous les services signalés sont accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite),
• le panneau CE14 n'est jamais implanté seul.

Aménagement

• marquage au sol de l'emplacement réservé

-



AK30

Annonce d'un bouchon.

Le panneau AK30 ne doit pas être utilisé pour signaler un risque de bouchon, même s'il est complété par un panneau.
Il peut exceptionnellement être remplacé par le panneau AK14 complété par le panneau KM9 portant l'inscription «bouchon».

Condition d'implantation

Possibilité d'avoir un bouchon.



AK14 + KM9

Définition

Danger dont la nature peut être précisée par un panneau.

FOCUS : LES FAUX AMIS

	 A4 + M9z	 AK4	 AK4
Définition	Chaussée particulièrement glissante.	Chaussée glissante.	Chaussée glissante.
Condition d'implantation	Lorsqu'il est possible de signaler le verglas, notamment sur de courtes sections de routes, connues par expérience, où il peut se produire en l'absence d'une formation généralisée et où son apparition échappe à toute prévision, la signalisation s'effectue à l'aide d'un panneau A4 complété par un panonceau M9z «VERGLAS FRÉQUENT». Cette signalisation est maintenue pendant toute la mauvaise saison et retirée le reste du temps.	Lorsque le verglas fait l'objet d'une prévision météorologique, le panonceau KM9 porte l'inscription «RISQUE DE VERGLAS».	Lorsque le verglas est réellement constaté le panonceau KM9 porte l'inscription «VERGLAS».

	 A3b	 C28
Rétrécissement de la chaussée par la gauche.	Définition	Réduction du nombre de voies sur une route à chaussées séparées ou sur un créneau de dépassement à chaussées séparées.
Seuls doivent être signalés les rétrécissements qui sont susceptibles d'entraîner des dangers sérieux.	Lieu d'implantation	Chaussées séparées sans accès riverain.
Signalisation avancée	Position	Signalisation de position (sans panonceau) et présignalisation (complété par le panonceau M1).

	 B21/1	 B21a1
Obligation de tourner à droite avant le panneau.	Définition	Contournement obligatoire par la droite.
B21/1 signale une obligation d'emprunter la voie sur laquelle ils sont placés.	Condition d'implantation	Utiliser les panneaux B21a1 lorsqu'il y a présence d'îlots.

	 B21a1	 J5
Contournement obligatoire par la droite.	Définition	Signalisation du nez des îlots séparateurs ou de l'origine d'un terre-plein séparant deux courants de circulation de sens opposés.
Signalisation de position.	Position	Signalisation de position.
Marquage par ligne discontinue en amont du panneau.	Aménagement	Marquage par ligne continue en amont de la balise.



<p>Seuls les véhicules affectés au transport de marchandises sont limités...soit à 90km/h soit à 110km/h...</p>	<p>Signification</p>	<p>Seuls les véhicules affectés au transport de marchandises sont limités à 90km/h. Les autres véhicules sont limités à 110km/h.</p>
---	-----------------------------	--

<p>Rappel : Définition d'un panonceau</p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">150 m</div>	<p>Les panonceaux sont placés sous le panneau qu'ils complètent. (exception M10 et M12).</p>
--	--	--

<p>Rappel : Règles d'association avec plusieurs panneaux</p>	<p>Si un seul panneau comporte un panonceau, le panneau et le panonceau sont placés au-dessus du second panneau (exception panneau de danger associé à un panneau de prescription).</p>
---	---



B14



B25



C4a

<p>Définition</p>	<p>Limitation de vitesse à 30km/h.</p>	<p>Vitesse minimale obligatoire.</p>	<p>Vitesse conseillée.</p>
--------------------------	--	--------------------------------------	----------------------------



J11



J12

<p>Dispositif de renforcement d'un marquage continu permanent.</p>	<p>Définition</p>	<p>Dispositif de renforcement d'un marquage permanent en divergent.</p>
--	--------------------------	---

Les balises J11 ont pour objet de renforcer le marquage permanent longitudinal continu sur des points singuliers :

- annonce d'obstacle en milieu urbain,
- guidage, canalisation de trafic (réduction du nombre de voies, annonce d'un îlot séparateur, convergent),
- dissuasion, empêchement de manoeuvre dangereuse (demi-tours, tourne à gauche),
- emploi ponctuel en agglomération, dans la perspective d'un aménagement définitif de voirie.

Condition d'implantation

Les balises J12 ont pour objet de renforcer le marquage permanent longitudinal continu exclusivement dans la signalisation des divergents. Elles peuvent compléter les balises J14a en cas de difficulté de perception de celle-ci, voire les remplacer dans certains cas.



J13



J4

<p>Balise de signalisation d'obstacle.</p>	<p>Définition</p>	<p>Balises de virages par panneau à décor représentant un ou plusieurs chevrons.</p>
--	--------------------------	--

Signalisation des petits ouvrages situés à proximité immédiate de la chaussée, à une distance inférieure à 1 m de la surface revêtue, et pouvant constituer des obstacles dangereux. Ou signalisation de certaines installations liées au fonctionnement des passages à niveau.

Lieu d'implantation

La balise J4 monochevron peut être également utilisée en agglomération pour signaler un aménagement ponctuel de voirie visant à créer un rétrécissement de chaussée ou une modification de trajectoire de type chicane.

L'ACCESSIBILITÉ EN AGGLOMÉRATION

liensdoc'

questions



- que dit la réglementation ?
- quels sont les espaces concernés ?
- quels aménagements possibles ?

- loi du 11 février 2005 - article 45
- arrêté du 15 janvier 2007
- fiche CERU n°6 «la détection des obstacles» déc. 2012
- fiche CERTU «encombrement des trottoirs» - mars 2010
- stationnement réservé PMR page 38
- norme NF P 98 351 «BEV»
- Guide 2018 « points d'arrêt de bus et de car accessibles à tous»

Equipement sur le cheminement

Détection physique des obstacles bas $\leq 1,10\text{m}$ (ex. potelet) :

Sur le cheminement les dimensions des bornes, poteaux... doivent respecter l'abaque de détection des obstacles bas.

Stationnement réservé

Les emplacements réservés sont signalés par une signalisation verticale et horizontale. Ils sont répartis de manière homogène sur la totalité de la voirie de la commune.

Equipement sur le cheminement

Détection visuelle des mobiliers (ex. potelet, support de signalisation) :

Sur le cheminement les bornes et les poteaux doivent comporter une partie contrastée soit avec le support, soit avec l'arrière plan.

Ce contraste peut s'obtenir avec une différence de couleur.

Equipement $> 1,30\text{ m}$: bande d'au moins 10 cm.

Equipement $\leq 1,30\text{ m}$: contraste sur la partie supérieure.

Traversée pour piétons

Une bande d'éveil de vigilance conforme aux normes en vigueur est implantée pour avertir les personnes aveugles ou malvoyantes au droit des traversées matérialisées.

Un contraste tactile appliqué sur la chaussée ou le marquage, ou tout autre dispositif assurant la même efficacité, permet de se situer sur les passages piétons ou d'en détecter les limites.

Equipement sur le cheminement

Détection physique des mobiliers (ex. SIL, panneau de signalisation) :

Sur le cheminement tout mobilier urbain sur poteaux ou sur pieds doit comporter un élément bas situé à l'aplomb des parties surélevées lorsque celles-ci ne ménagent pas un passage libre d'au moins 2,20 m de ht.

$> 2,20\text{m}$: aucun dispositif nécessaire

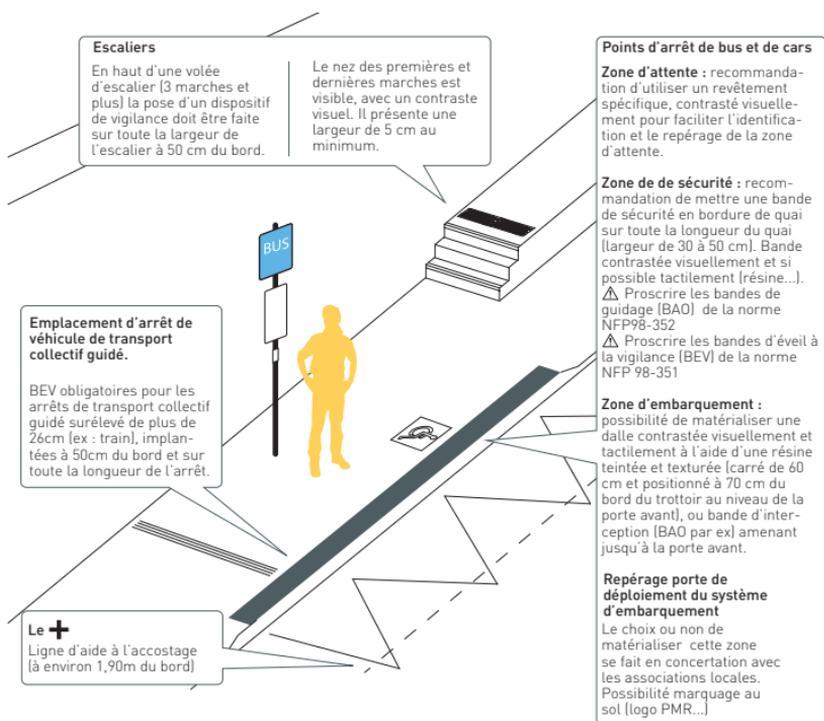
$< 2,20\text{m}$: soit élément bas installé au maximum à 0,40 mètre du sol, soit surépaisseur au sol d'au moins 3 centimètres de hauteur.

VOIRIE ET ESPACE PUBLIC

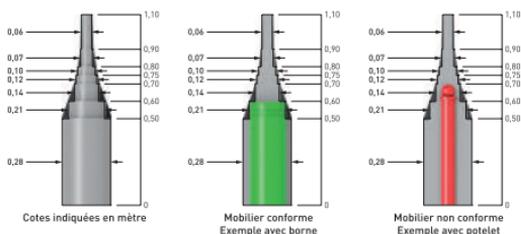
> l'aménagement des PMR sur le cheminement

Les personnes à mobilité réduite ne se composent pas seulement des malvoyants et des personnes en fauteuil roulant. Les malentendants, les utilisateurs de cannes, mais aussi les personnes malades, les personnes âgées, les enfants et les personnes de petite taille, ou encore les femmes enceintes, sont aussi considérés comme étant à mobilité réduite.

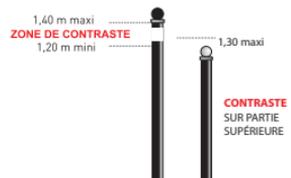
L'aménagement de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite doit être appliqué dans les espaces publics et dans l'ensemble de la voirie ouverte au public, ainsi que dans les zones de stationnement, les arrêts de transport collectif ou les postes d'appel d'urgence.



Abaque de détection des obstacles bas



Détection visuelle des mobiliers



L'ACCESSIBILITÉ EN AGGLOMÉRATION

questions



- que dit la réglementation ?
- quels sont les espaces concernés ?
- quels aménagements possibles ?

Stationnement automobile

Tout parc de stationnement intérieur ou extérieur comporte une ou plusieurs places de stationnement adaptées pour les personnes handicapées et réservées à leur usage (au minimum 2%).

Une place est aisément repérable par tous à partir de l'entrée du parc de stationnement.

Les places sont localisées à proximité d'une entrée, de la sortie accessible, du hall d'accueil et reliées à ceux-ci par un cheminement accessible.

Chaque place est repérée par un marquage au sol ainsi qu'une signalisation verticale.

Largeur minimum 3,30x5m. Pour les places en épi ou en bataille, ajouter une surlongueur de 1,20 m afin d'indiquer la possibilité pour une personne d'entrer ou sortir par l'arrière de son véhicule.

Équipement sur cheminement

Détection physique des mobiliers

Un cheminement accessible est libre de tout obstacle. Les équipements doivent :

- s'ils sont suspendus, laisser un passage libre d'au moins 2,20 m.
- s'ils sont implantés sur le cheminement quelque soit la hauteur (ou en saillie latérale de plus de 15 cm) respecter certaines exigences décrites dans l'annexe 4 de l'arrêté (notamment comporter un élément bas positionné à 0,4 m du sol).

Détection physique des obstacles bas

Sur le cheminement, les dimensions des bornes, poteaux, ... doivent respecter l'abaque de détection des obstacles bas.

Escaliers

Les escaliers peuvent être utilisés en sécurité par les personnes handicapées, y compris lorsqu'une aide appropriée est nécessaire.

En haut de l'escalier et sur chaque palier intermédiaire, un revêtement de sol permet la vigilance (BEV ou autre dispositif) à 50 cm du bord. Si encombrement, réduction à 1 giron.

Les nez de marches doivent :

- être contrastés visuellement par rapport au reste de l'escalier sur au moins 3 cm en horizontal.
- être non glissants.

La première et la dernière marche (h=10 cm mini) visuellement contrastée.

Chemineurs croisés un itinéraire véhicule

Lorsqu'un cheminement croise un itinéraire emprunté par des véhicules la visibilité est garantie afin de permettre à chacun de pouvoir évaluer la possibilité de franchir le croisement sans risque de collision.

Pour cela, le cheminement comporte au droit de ce croisement :

- un élément permettant l'éveil de la vigilance des piétons, élément respectant certaines exigences décrites dans l'annexe 7 de l'arrêté (les BEV conformes à la norme sont réputés satisfaire à ces exigences) ;
- un marquage au sol et une signalisation qui indiquent également aux conducteurs des véhicules qu'ils croisent un cheminement pour piétons.

Chemineurs depuis l'entrée de terrain

Un cheminement accessible permet d'accéder à l'entrée principale des bâtiments depuis l'accès au terrain.

Le revêtement d'un cheminement accessible présente un contraste visuel et tactile par rapport à son environnement permettant sa détection à la canne ou au pied.

À défaut, le cheminement comporte sur toute sa longueur un repère continu, tactile et visuel. Les bandes de guidages doivent respecter certaines exigences décrites dans l'annexe 6 de l'arrêté. Les BAO conformes à la norme sont réputés satisfaire à ces exigences.

ÉTABLISSEMENT RECEVANT DU PUBLIC (ERP)

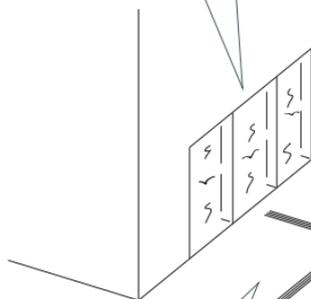
liensdoc'

- décret du 17 mai 2006
- arrêté du 20/04/2017
- guide du représentant des personnes handicapées dans les commissions d'accessibilité 02/2011

> aménagement intérieur

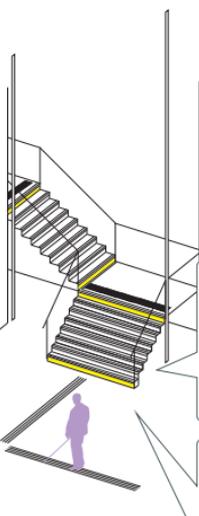
Portes, portiques et sas

Les portes comportant une partie vitrée importante peuvent être repérées par les personnes malvoyantes, ouvertes comme fermées, à l'aide d'éléments visuels contrastés par rapport à l'environnement immédiat visibles de part et d'autre de la paroi vitrée.



Circulation intérieure

Les circulations intérieures horizontales sont accessibles et sans danger pour les personnes handicapées. Elles répondent aux exigences applicables au cheminement extérieur.



Escaliers

Lorsqu'un escalier est situé dans un espace de circulation, la partie située en dessous de 2,20 m, si elle n'est pas fermée, est visuellement contrastée, comporte un rappel tactile situé dans la zone de balayage d'une canne de détection.

Escaliers

Les escaliers peuvent être utilisés en sécurité par les personnes handicapées, y compris lorsqu'une aide appropriée est nécessaire.

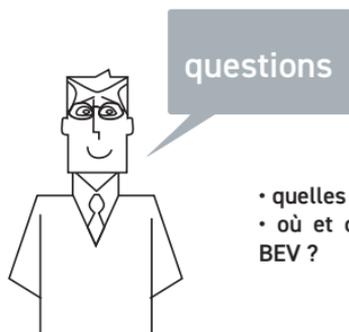
En haut de l'escalier et sur chaque palier intermédiaire, un revêtement de sol permet la vigilance (BEV ou autre dispositif) à 50 cm du bord. Si encombrement, réduction à 1 giron.

Les nez de marches doivent :

- être contrastés visuellement par rapport au reste de l'escalier sur au moins 3 cm en horizontal.
- être non glissants

La première et la dernière marche sont pourvues d'une **contremarche** (h=10 cm mini) visuellement contrastée.

FOCUS : BANDE D'ÉVEIL À LA VIGILANCE



- quelles dimensions choisir ?
- où et comment implanter les BEV ?

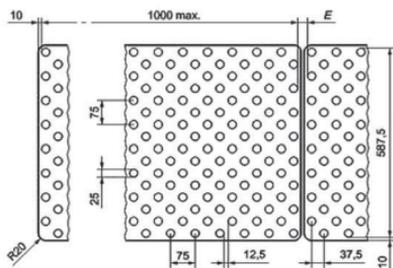
liensdoc'

- fiche CERTU n°3 «BEV» juillet 2010
- norme NF P98-351

> les différentes largeurs

Largeur standard 600

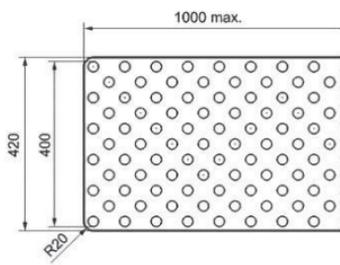
Les BEV de largeur standard comportent des lignes de 8 plots (vues dans le sens de la largeur) disposées en quinconce, soit une surface tactile de largeur hors tout de 587,5 mm ($\pm 5,0$ mm).



Cote du pas de freinage 500 mm.

Largeur réduite 420

Les BEV de largeur réduite comportent alternativement une ligne de 6 plots et une ligne de 5 plots (vues dans le sens de la largeur), soit une surface tactile de largeur hors tout de 400 mm (± 5 mm). Cette surface réduite ne peut être implantée que dans des cas dérogatoires.



Cote du pas de freinage jusqu'à 300 mm.

Le pas de freinage est l'espace entre les BEV et la zone de danger qui permet aux piétons de s'arrêter en sécurité.

> l'assemblage de plusieurs BEV

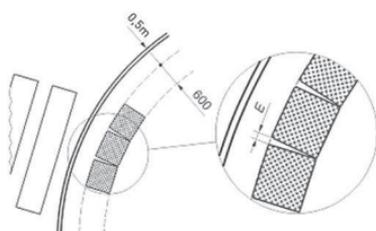
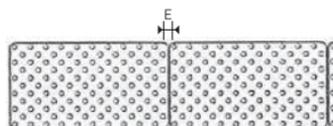


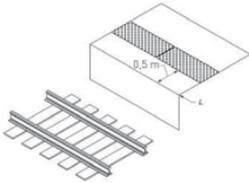
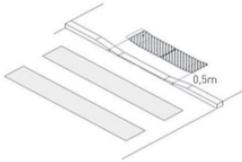
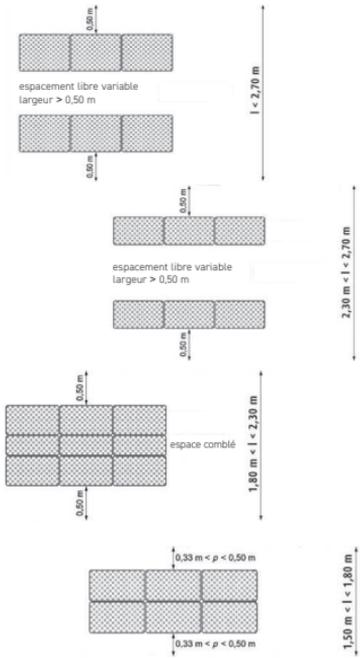
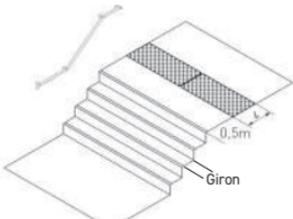
Schéma de pose d'une BEV sur un arrondi de trottoir



Le positionnement de 2 bandes doit respecter des lignes de plots, alternativement décalées (en quinconce).

- E = 30 mm maxi en pose rectiligne
- E = 110 mm maxi en pose en arrondi

> l'implantation des BEV

implantation	Standard	réduite
<p>en bordure de quais d'accès de transport collectif guidés</p> 		X
<p>sur voirie en bordure de trottoir</p> 	X	
<p>trottoir étroit $\leq 1,90$ m</p>		X
<p>sur voirie avec îlot refuge</p> 	X	
<p>îlot refuge largeur $> 2,70$ m 2 bandes de largeur standard</p>		
<p>îlot refuge $2,30 < l < 2,70$ m 2 bandes de largeur réduite</p>		X
<p>îlot refuge $1,80 < l < 2,30$ m espace comblé entre deux bandes de largeur réduite</p>		X
<p>îlot refuge $1,50 < l < 1,80$ m deux bandes de largeur réduite</p>		X
<p>sur voirie ou espace public en haut d'une volée d'escalier</p> 		X