

par ladite loi et selon laquelle l'ingénieur en chef est substitué au préfet pour la délivrance des récépissés de camionnage rural.

Les attributions dévolues provisoirement à l'ingénieur en chef étant à nouveau de la compétence du préfet, président du comité technique départemental, j'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir vous considérer comme le véritable destinataire de ma circulaire du 24 juin 1946.

Par autorisation :

*Le directeur général des chemins de fer
et des transports,*

DORGES.

A - 14

Circulaire (T.P. Intérieur) aux préfets sur la signalisation routière.

1^{er} août 1946.

Nous vous adressons ci-joint une instruction sur la signalisation routière, qui a pour objet, ainsi qu'il est exposé dans son préambule, de codifier toutes les prescriptions relatives à cette signalisation.

Cette instruction annule et remplace toutes les circulaires antérieures sur la signalisation routière, notamment les suivantes :

- Circulaire du 15 avril 1835;
- Circulaires du 21 juin 1853 et du 17 mars 1913;
- Circulaire du 9 août 1919;
- Circulaires du 15 mars et du 8 octobre 1920;
- Circulaire du 5 novembre 1921;
- Circulaires des 2 février et 28 octobre 1922;
- Circulaire du 19 août 1926;
- Circulaires des 24 août et 3 septembre 1928;
- Circulaires des 26 août et 15 novembre 1929;
- Circulaires des 24 mars, 2 avril et 28 juillet 1930;
- Circulaire du 17 février 1931;
- Circulaires des 29 janvier, 24 mai, 13 juillet, 11 août, 18 août, 5 octobre et 28 décembre 1932;
- Circulaires des 14 janvier et 29 mars 1933;
- Circulaires des 23 janvier, 20 avril, 5 mai, 7 décembre 1934;
- Circulaires des 8 janvier, 19 février, 5 et 20 mai, 22 novembre et 31 décembre 1935;
- Circulaires des 17 et 29 octobre, 5 novembre et 17 décembre 1936;
- Circulaires des 6, 7 et 13 avril, 27 juillet 1937;
- Circulaires des 15 janvier, 9 avril, 30 et 31 mai, 1^{er} juin, 11 et 22 juillet, 16 et 27 décembre 1938;
- Circulaires des 10 février et 4 avril 1941.

D'autre part, est expressément constatée la nullité de l'acte dit « arrêté interministériel du 15 juillet 1942 », qui avait fixé le système de signalisation routière en zone occupée.

Le ministre des travaux publics et des transports,

Jules MOCH.

Le sous-secrétaire d'État à l'intérieur,

Jean BIONDI.

PRÉAMBULE.

La présente instruction a pour objet de codifier, en les précisant et les mettant au point, les diverses prescriptions relatives à la signalisation routière, qui se trouvent actuellement dispersées dans un grand nombre de circulaires. Elle tend à réaliser une unité complète, d'une part, en uniformisant jusque dans leurs détails les procédés de signalisation et les types de signaux en usage, d'autre part, en précisant le mode d'emploi des signaux, de manière à obtenir une signalisation homogène à la fois dans son ensemble et pour chaque itinéraire en particulier.

Pour obtenir ces résultats, il est indispensable que, dans chaque département, l'ingénieur en chef intervienne directement dans la préparation des plans de signalisation des différents itinéraires et assure un contrôle rigoureux et systématique de leur exécution sur place.

Les inspecteurs généraux, de leur côté, doivent assurer, à ce sujet, une unité de vue complète entre les différents départements de leur circonscription.

PREMIÈRE PARTIE.

PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES.

CHAPITRE PREMIER.

Règles générales et définitions.

ARTICLE PREMIER. — *Objet de la signalisation routière.*

La signalisation routière a pour objet :

- de rendre plus sûre la circulation routière,
- de faciliter cette circulation,
- d'indiquer ou rappeler diverses prescriptions particulières de police.

Elle n'a et ne saurait avoir le caractère d'une garantie assurée par la puissance publique aux usagers de la route contre les risques et dangers de la circulation. Les usagers de la route circulent, en effet, à leurs risques et périls, quelles que soient les mesures prises pour la signalisation et ils doivent s'accommoder des voies publiques, telles qu'elles sont et adapter leur marché à l'état dans lequel ils les trouvent.

ART. 2. — *Convention internationale de Genève.*

Les règles générales de la signalisation ont fait l'objet d'une convention internationale sur « l'unification de la signalisation routière », signée à Genève le 30 mars 1931 (1) et ratifiée par la loi du 3 juillet 1934 (2). Les ratifications de la France ayant été déposées au secrétariat général de la Société des nations le 11 octobre 1934, un décret du 11 avril 1935 (1) a déclaré que cette convention entrerait en vigueur à partir de cette dernière date.

En exécution de l'article 2 de la loi du 3 juillet 1934, le ministre des travaux publics et des transports et le ministre de l'intérieur ont arrêté suivant les règles du système international de signalisation défini dans l'annexe à la convention, les types (formes, dimensions, couleurs) des signaux réglementaires figurés et décrits dans la présente instruction et son annexe.

ART. 3. — *Forme et couleur des signaux.*

Les panneaux de forme *triangulaire* sont réservés aux signaux de danger. Ceux de forme *circulaire* caractérisent les signaux comportant une prescription absolue (interdiction ou obligation).

Ceux de forme *rectangulaire* ou en *forme de flèche* s'appliquent aux signaux comportant une simple indication.

Sur les panneaux de signalisation de forme circulaire, le rouge marque une interdiction.

Les *balises* sont des signaux de position. Constituées par des poteaux bien visibles, elles sont implantées sur la plateforme des routes ou chemins ou en bordure de celle-ci.

ART. 4. — *Classification des signalisations.*

Suivant leur objet, les signalisations peuvent se classer en quatre catégories :

1° La signalisation d'*obstacle* qui signale les points particulièrement dangereux ;

2° La signalisation de *police* qui indique les interdictions ou recommandations qui découlent de règlements particuliers. Dans cette catégorie se rangent notamment les signaux de prudence, de parage autorisé ;

3° La signalisation de *localisation* qui fournit des points de repère ; nom des localités, des cours d'eau ;

4° La signalisation de *direction* qui marque la route à suivre et donne également les distances.

À côté de ces diverses signalisations permanentes, il y a en outre la *signalisation temporaire* qui se rapporte à des obstacles ou à des difficultés n'ayant pas un caractère permanent, tels que les chantiers de travaux ou à des mesures de police temporaires. Les signaux de cette catégorie doivent conserver un caractère provisoire.

ART. 5. — *Signalisation avancée et de position.*

En matière de signalisation de direction et d'obstacle, on distingue la signalisation *avancée* et celle de *position*.

Dans le cas de la signalisation de direction, la signalisation avancée prend le nom de *présignalisation*.

(1) Voir Recueil des lois, ordonnances, décrets, règlement et circulaires, année 1934, p. 315 ; année 1935, p. 164 et suivantes.

(2) La loi du 3-7-34 a été modifiée par le décret du 30-10-35, reproduit au même Recueil (année 1935, p. 888).

ART. 6. — Signalisation de nuit.

De nuit, les signaux ne sont visibles, en règle générale, que s'ils sont directement éclairés par les phares des véhicules. Mais un panneau peut avoir un éclairage propre : Dans ce qui suit, on désignera par l'expression de panneau « lumineux », un panneau éclairé par transparence, le panneau « éclairé » étant par contre celui qui est éclairé par réflexion.

ART. 7. — Emploi exclusif des signaux prescrits. — Supersignalisation éventuelle.

L'emploi des signaux types ou modèles que ceux qui sont définis dans la présente instruction est strictement interdit.

Dans les cas, qui doivent d'ailleurs rester exceptionnels, où des autorités jugeraient indispensable de recourir à d'autres signaux, elles seraient tenues au préalable d'en soumettre le modèle soit au ministre des travaux publics et des transports (si des routes nationales sont intéressées), soit à celui de l'intérieur (s'il s'agit d'autres voies).

Dans les cas, également exceptionnels, où l'on jugerait utile, pour attirer l'attention sur certains dangers particulièrement graves, de renforcer la signalisation ordinaire, on pourrait recourir à une *supersignalisation*, sous réserve que celle-ci soit réalisée dans les conditions qui sont précisées à l'article 36 de la présente instruction.

CHAPITRE II.**Prescriptions techniques communes aux diverses signalisations.****ART. 8. — Nature des signaux. — Modèles.**

La valeur d'une signalisation réside pour une large part dans son uniformité qui la rend plus claire pour le public et donne par ailleurs une impression de bonne organisation et de discipline.

Pour obtenir une stricte uniformité des signaux permanents, ceux-ci seront, à l'avenir, fournis uniquement par des entreprises agréées par l'administration supérieure et exécutés conformément à des modèles déposés par ces entreprises et également agréés.

Alors que les signaux permanents doivent être en matériaux durables, les signaux temporaires, notamment de chantier, peuvent être constitués, ainsi que leurs supports, par des matériaux moins résistants, tels que le bois et l'étoffe qui offrent l'avantage très appréciable, pour des signaux fréquemment déplacés, d'être relativement légers.

ART. 9. — Supports des signaux.

Les supports des signaux permanents doivent être soit en métal soit en béton armé soit enfin mais sur les communales seulement en bois.

Les supports métalliques des signaux doivent être peints couleur aluminium. Cette peinture protège bien le métal et est moins fragile que le blanc neige. Etant implantés dans la généralité des cas sur le domaine public où ils constituent un obstacle, les supports sont ainsi aussi visibles que possible la nuit.

Les supports des panneaux de signalisation sont, en principe, constitués par des fers à U de 80 mm. de largeur avec des ailes de 45 mm. et une épaisseur de 6 mm.

Pour les panneaux mesurant plus de 1 mètre de longueur, ceux-ci doivent être constitués par un fer de 120 × 55 × 7. Au delà de 1 m. 50 de longueur, deux supports de 80 × 45 × 6 sont recommandés.

D'autres supports métalliques (en tôle emboutie par exemple) peuvent être utilisés, mais ces derniers doivent, ainsi que les supports en béton armé, être conformes à un modèle agréé au préalable par l'administration supérieure.

Les supports en béton armé sont peints en blanc.

Les poteaux de bois utilisés par les communes ont une section de 80 mm. de côté et sont peints de couleur aluminium.

Les prescriptions ci-dessus ne s'appliquent pas aux supports muraux qui sont constitués par des profilés dont la section est fonction de la portée et qui sont peints de la même couleur que l'envers des panneaux.

ART. 10. — *Fondation des signaux permanents.*

Les supports des signaux sont obligatoirement scellés dans du béton.

Lorsque le signal est implanté sur un trottoir muni d'un revêtement, les fondations font saillie de 0 m. 10 sur le niveau du sol et est terminé par une pointe de diamant à quatre faces.

En terrain de qualité moyenne et pour un panneau triangulaire de 1 mètre de côté, le massif de fondation a les dimensions indiquées sur le croquis annexé à la présente instruction. (Tableau G 1.)

Dans les autres circonstances, les ingénieurs s'inspireront de ces données et les adapteront au cas considéré.

ART. 11. — *Implantation des panneaux.*

Bien que dans certaines circonstances un signal puisse être plus visible pour un usager s'il est placé à sa gauche (ce cas peut notamment se présenter pour un virage à droite), les panneaux doivent être, sauf dans le cas de la signalisation de direction et à moins d'impossibilité, placés à droite de la chaussée dans le sens de la marche et en outre perpendiculairement à l'axe (1).

La distance entre l'extrémité du panneau située du côté de la chaussée et l'aplomb de la rive voisine de cette extrémité ne doit pas être inférieure à 0 m. 50 (2).

En rase campagne, l'axe des panneaux est placé en principe à 2 mètres du bord voisin de la chaussée, à moins que des circonstances particulières ne s'y opposent (cas des accotements étroits, de la présence d'une plantation d'arbres, d'une piste cyclable, d'une voie ferrée).

Il n'est pas exclu d'implanter le support d'un signal soit dans le fossé, soit même sur la propriété riveraine, après accord dans ce cas avec le riverain.

ART. 12. — *Hauteur des panneaux au-dessus du sol.*

La hauteur des panneaux au-dessus du sol définie dans la présente instruction s'entend toujours, sauf indication contraire, de la hauteur du bord inférieur du panneau par rapport au niveau de l'accotement ou du trottoir et non pas par rapport à la surface de la chaussée.

En rase campagne, la hauteur réglementaire des panneaux au-dessus du sol est fixée à 1 mètre (3).

Si deux panneaux sont placés sur le même support, cette hauteur est celle du panneau inférieur.

Dans les traverses, cette hauteur est en principe de deux mètres. Si les circonstances locales ne permettent pas de respecter cette hauteur, notamment pour les panneaux appliqués sur les murs de façade, il y a lieu en principe

(1) L'automobiliste sait ainsi qu'il doit laisser le panneau sur sa droite, cette indication peut lui être utile la nuit ou par temps de brouillard.

(2) Dans certains cas, en montagne notamment, il peut être nécessaire d'accepter une distance plus faible.

(3) Dans certains cas, en montagne notamment, il peut être nécessaire d'adopter une hauteur supérieure.

de la diminuer et non de l'augmenter. En particulier, il n'y a pas d'inconvénient alors à placer les panneaux assez bas, l'essentiel est de leur assurer une excellente visibilité.

Les panneaux de localisation placés sur poteau sont traités comme étant en rase campagne.

ART. 13. — *Envers des panneaux.*

L'envers du panneau ne doit pas attirer l'attention; il faut donc renoncer à le peindre, comme on le fait trop souvent, en blanc ou en noir. Il doit être peint d'une teinte neutre, grise, telle qu'elle est définie en tête des annexes.

ART. 14. — *Inscription sur les panneaux.*

Pour la signalisation de la voirie nationale, l'administration décide de ne plus accepter de dons; toute inscription de nom d'un donateur se trouvera ainsi éliminée sur les panneaux établis au titre de la signalisation des routes nationales (1).

Pour les voiries départementales et communales, cette inscription sera portée éventuellement sur l'envers des panneaux, conformément aux instructions du tableau A, n° 8.

La face des panneaux d'obstacle ou de police ne porte en principe aucune inscription rappelant la signification des vignettes ou des indications qui figurent sur ces panneaux. Il est toutefois dérogé à cette règle dans quelques cas particuliers, précisés dans les tableaux A, B et C, notamment afin d'indiquer la nature de l'obstacle que signale le tableau A, n° 7.

La convention de Genève ne s'oppose nullement à de telles indications. Elle n'interdit, en effet, que les inscriptions qui pourraient prêter à confusion avec les signaux réglementaires ou rendre leur lecture plus difficile, ainsi que les inscriptions étrangères à l'objet du signal et jugées de nature à en diminuer la visibilité (art. 4 de la convention du 30 mars 1931).

Toutes les inscriptions concernant la circulation routière proprement dite sont faites en lettres droites. On emploie l'écriture cursive pour les inscriptions n'offrant qu'un intérêt touristique ou local, telles que celles prévues au tableau H.

ART. 15. — *Emploi de dispositifs réfléchissants sur les signaux.*

L'emploi de dispositifs réfléchissants sur les panneaux ou leur support n'est autorisé que dans certains cas particuliers. Les tableaux A, B, E, G et J ci-annexé indiquent limitativement les types de panneaux qui pourront être munis de dispositifs réfléchissants et en précisent l'emploi sur chacun d'eux.

Cet emploi n'est pas à prévoir sur les panneaux rectangulaires autres que les panneaux de présignalisation ou en forme de flèche; ceux-ci n'étant destinés qu'à donner une simple indication, il n'est pas nécessaire d'attirer spécialement l'attention sur eux.

L'emploi de dispositifs réfléchissants sur les signaux de position est réglé à l'occasion de l'examen particulier des diverses signalisations.

(1) Cette interdiction n'est pas applicable aux panneaux signalant les postes de secours, ni aux panneaux visés aux articles 60 et 61 ci-après.

CHAPITRE III.

Prescriptions administratives et financières.**ART. 16. — Droits exclusifs de l'administration.**

L'article 3, § 1^{er}, de la loi du 3 juillet 1934 stipule que le droit de placer en vue du public, par tous les moyens appropriés, des indications ou signaux concernant à un titre quelconque la circulation, n'appartient qu'aux administrations (nationale, départementales ou communales), chargés des services de voirie. Il en découle dès lors, pour ces administrations, l'obligation de poursuivre la disparition sur les panneaux, affiches, etc., de toute nature établis par des particuliers, soit sur la voie publique, soit sur des façades ou clôtures riveraines, soit enfin à l'intérieur des propriétés, de toutes inscriptions comportant des indications de direction, de distance, de danger et de sens de circulation, s'adressant aux personnes qui circulent sur la route. Sont notamment interdits :

1^o Le jalonnement par des organismes privés de certains itinéraires par des panneaux spéciaux portant des flèches de couleur ;

2^o L'installation par certains restaurateurs ou négociants sur les accotements des routes de panneaux-réclames portatifs destinés à arrêter la clientèle de passage.

On pourra toutefois laisser placer en dehors du sol des voies publiques des indications avisant le public de la proximité d'un établissement commercial ou industriel, sous réserve qu'elles ne comportent pas simultanément une indication de localité et une indication de distance et sous réserve des prescriptions de l'acte dit loi du 12 avril 1943 sur la publicité (1).

ART. 17. — Prescriptions financières.

Étant donnée l'importance de la signalisation sur les voies principales, il n'est plus possible d'admettre que sa pleine exécution et sa densité dépendent des concours particuliers qui peuvent être offerts et, en ce qui concerne la voirie nationale, l'État renonce, en conséquence à tous les dons ainsi qu'il a été dit à l'article 14 (2). Les départements et communes peuvent continuer à les accepter.

Pour ces panneaux comme pour ceux acceptés antérieurement par l'État, l'acceptation implique que la collectivité en assurera l'entretien et que chaque fois que la conservation du signal ou la lisibilité de ces indications exigera qu'il soit réparé, ce travail ne devra pas avoir pour conséquence de faire disparaître les noms des donateurs, s'ils ont imposé ces inscriptions comme condition du don qu'ils consentaient. Par contre, le jour où le panneau hors d'usage sera remplacé aux frais de l'administration, les inscriptions ci-dessus n'auront plus de raison d'être et elles ne devront pas être reproduites sur le nouveau signal.

Les articles 26, 28, 29, 31, 32, 33, 42, 52, 53 et 60 ci-dessous indiquent les conditions dans lesquelles la répartition des dépenses doit être assurée pour la signalisation des traverses et les cas où certains signaux doivent être pris en charge par des administrations autres que celles chargées de la voirie de la route intéressée.

(1) Cet acte n'étant pas validé à la date de la présente instruction, il reste provisoirement en vigueur, en application de l'ordonnance du 9 août 1944.

(2) Et sauf les exceptions visées à cet article.

DEUXIÈME PARTIE.

PRESCRIPTIONS PARTICULIÈRES
AUX DIVERSES SIGNALISATIONS.

TITRE PREMIER.

SIGNALISATION D'OBSTACLE.

CHAPITRE PREMIER.

Généralités.

ART. 18. — *Principaux obstacles à signaler. — Panneaux-types.*

Les principaux obstacles qui constituent un danger pour la circulation et doivent de ce fait être signalés de façon spéciale à l'attention des usagers, sont les croisements de voies fréquentées ou les carrefours mal dégagés, les virages relativement brusques, les passages à niveau de voies ferrées, gardés ou non, les ponts mobiles, les cassis ou dos d'âne accentués.

Les panneaux *avancés* signalant la proximité de ces divers points dangereux sont de forme triangulaire et respectivement conformes aux divers types du tableau A annexé à la présente instruction.

Un type est en outre prévu pour signaler les dangers autres que ceux qui viennent d'être énumérés, tels que rétrécissement de chaussée ou évitement de tramways, pont ou souterrain à tirant d'air de hauteur inférieure à 4 m. 30, coupure grave de la route ou détérioration d'un ouvrage d'art nécessitant des précautions spéciales, voisinage d'une carrière exploitée à la mine, zone menacée par des avalanches ou des chutes de pierres, etc.; la nature de l'obstacle ainsi signalé est inscrite sur le panneau, sous la forme indiquée au tableau A, n° 7.

Les panneaux d'obstacle doivent être placés à 150 mètres en avant de l'obstacle qu'ils signalent, à moins de difficultés spéciales sérieuses ou d'avantages marqués à modifier légèrement cette distance, notamment pour la visibilité (1).

On ne doit pas perdre de vue que pour que la signalisation routière soit réellement efficace, il faut non seulement s'attacher à lui conserver les caractères d'uniformité et de lisibilité que la convention de Genève et la loi du 3 juillet 1934 ont voulu réaliser, mais encore l'employer avec discernement. C'est ainsi que l'on doit éviter de multiplier à l'excès les signaux d'obstacle dont on a parfois usé avec exagération. Il est désirable que les signaux existants qui seraient reconnus inutiles soient enlevés.

Les signaux *de position* sont définis dans la présente instruction au fur et à mesure de l'examen de chaque nature d'obstacle.

ART. 19. — *Bandes colorées sur la chaussée.*

Ces bandes ont pour objet d'indiquer aux conducteurs de véhicules la place qu'ils doivent occuper normalement sur la chaussée.

(1) Dans les traverses, cette distance peut être réduite suivant la disposition des lieux.

L'emploi de ces bandes doit, quand l'état de la chaussée le permet, être développé suivant les directives ci-après :

a. Sur les chaussées à deux voies charretières et ayant au moins cinq mètres de largeur, on doit marquer l'axe de la chaussée par une bande, uniquement sur la longueur des sections, où, par suite de la présence, soit d'un dos d'âne dans le profil en long, soit d'un virage, la visibilité n'est pas assurée à 100 mètres entre deux observateurs dont l'œil est placé à 1 m. 25 au-dessus de la chaussée (1).

La bande est prolongée sur 50 mètres de longueur, de part et d'autre de la zone de visibilité réduite.

En dehors de ces cas, et notamment aux carrefours et dans les virages où la visibilité est supérieure à 100 mètres, il ne doit pas être tracé de bande axiale sur les chaussées à deux voies.

b. Dans le cas de chaussées offrant trois voies charretières, les bandes sont indispensables pour assurer la facilité et la sécurité de la circulation. Dans ce cas, l'on marque, même dans les alignements droits, par des lignes longitudinales, l'espace attribué à chacune de ces voies. Mais dans les virages et aux sommets des rampes, lorsque la visibilité est inférieure à 100 mètres, les lignes multiples sont interrompues et remplacées par une ligne d'axe comme il est dit au paragraphe a ci-dessus ; un intervalle de 50 mètres sans aucune peinture est alors ménagé entre les zones à lignes multiples et la zone à simple ligne axiale. Les lignes multiples sont également interrompues sur 50 mètres de part et d'autre des carrefours.

Des bandes sont également nécessaires sur les chaussées à plus de trois voies charretières.

La bande colorée doit être continue et mesurer 10 centimètres de largeur ; la couleur employée est le jaune canari clair (2).

L'emploi de plots peut être admis sur les chaussées pavées ou sur certains revêtements spéciaux.

CHAPITRE II.

Croisements.

ART. 20. — *Signalisation avancée.*

En rase campagne, il convient de se borner à signaler les carrefours qui offrent soit par l'importance ou par la nature de la circulation qui les fréquente, soit par la disposition des lieux, soit du fait de quelque autre circonstance, un caractère dangereux.

Dans les agglomérations, où l'on circule généralement moins vite, notamment dans les villes où existe une police de la circulation, la pose de tels signaux doit être considérée comme exceptionnelle.

ART. 21. — *Signalisation de position.*

Sur les voies à grande circulation ou affluentes, cette signalisation est réalisée dans les conditions définies aux articles 41 et 42 ci-après.

(1) Les dispositions précédentes ne sont pas applicables aux virages des routes de montagne ou des routes très sinueuses en pays accidenté pour les raisons indiquées à l'article 24 ci-après.

(2) Sur les chaussées en béton on pourra utiliser des bandes noires, en les faisant coïncider avec les joints longitudinaux de la chaussée.

Sur les autres voies, en rase campagne, et à défaut de signaux de direction sur poteaux bien visibles, il est recommandé de marquer la position même d'un confluent ou d'un croisement de chemins d'une certaine importance par l'un des procédés suivants :

a. S'il existe des arbres sur la route, au voisinage immédiat du point à signaler :

De part et d'autre du confluent, on peut peindre en blanc une bande de 0 m. 70 de hauteur, dont la base est à 0 m. 60 au-dessus du sol de l'accotement, autour du tronc d'un arbre aussi rapproché que possible du confluent et du même côté que ce dernier.

Le simple badigeon au lait de chaux est insuffisant.

Lorsque les deux voies se croisent, on procède de la sorte de chaque côté de la route.

En dehors des confluent ou croisements, on s'abstient de peindre les arbres plantés le long des parties rectilignes des routes.

Il est signalé à ce propos qu'en rase campagne le maintien d'arbres à proximité des croisements n'est pas recommandable, le tronc des arbres pouvant nuire à la visibilité. Une bonne pratique consiste même à suspendre les plantations régulières sur une longueur de 30 mètres de part et d'autre des croisements importants. La suppression des arbres contribue d'ailleurs dans ce cas à bien marquer la présence d'un croisement.

b. A défaut d'arbres, on peut poser des balises peintes en blanc uni constituées comme celles dont il est question à propos des virages (art. 25).

Pour les balises à section carrée, l'un des plans diagonaux est placé perpendiculairement à l'axe de la voie principale.

Il ne doit y avoir en principe qu'une balise à chaque bifurcation et deux à chaque croisement. Toutefois dans le cas où la balise, en raison d'un pan coupé ou d'un raccordement, ne peut être vue à la fois des deux voies qui se croisent, il y a lieu de la doubler de manière à la rendre visible dans les deux directions.

La balise ne doit jamais être placée à moins de 1 mètre de la bordure de la chaussée. Elle ne doit pas comporter de dispositifs réfléchissants.

S'il n'y a qu'une voie affluente, la balise est placée du côté de cette voie.

L'emploi aux croisements, soit sur les arbres, soit sur les balises, de bandes alternées de colorations différentes est proscrit.

S'il existe au carrefour des haies vives, celles-ci doivent, en règle générale, être arrachées et remplacées (1), sur une longueur de 50 mètres au moins, à partir du confluent, par une clôture sèche en fil de fer de 1 m. 10 de hauteur, en principe à 4 fils supportés par des potelets en bois ou béton armé, distants de 2 mètres et peints en blanc. La balise est alors placée à l'angle même de la clôture sèche et arasée à 1 m. 80 de hauteur.

ART. 22. — *Signalisation lumineuse des croisements.*

(Voir le titre II ci-après.)

ART. 23. — *Emploi de miroirs aux croisements.*

L'emploi de miroirs aux croisements est rigoureusement interdit.

(1) Au cas où le propriétaire riverain n'accepterait pas cette substitution, elle pourrait lui être imposée par application du décret-loi T. P. n° 20 du 30 octobre 1935.

CHAPITRE III.

Virages.

ART. 24. — *Signalisation avancée.*

La signalisation avancée des virages doit être faite avec beaucoup de discernement, et seulement dans les endroits où les courbes de la route, soit par leur raideur, soit par le défaut de visibilité, soit encore par leur apparition inopinée sur un itinéraire où les sinuosités sont rares, constituent réellement un danger.

Une excessive multiplication de ces signaux lasse l'attention et nuit à leur efficacité.

En pays accidenté, il est en général, suffisant de marquer une série de courbes par deux signaux seulement, placés aux extrémités de la section sinueuse, un dans chaque sens; les répéter à chaque tournant risque de lasser l'attention des conducteurs et de ne pas atteindre le but que l'on se propose.

Par contre, ces signaux doivent être répétés dans l'intérieur de la section après chaque carrefour important et donner l'indication de la longueur de la section sinueuse restant à parcourir. Cette indication sera portée dans le bas du panneau, sous la forme suivante : « VIRAGES sur ... km. » ainsi que le précise le tableau A (n° 2). Semblable inscription est faite sur les deux panneaux extrêmes.

En pays plat, sur une route facile, où les conducteurs sont tentés de rouler à grande vitesse, ceux-ci redoutent surtout les tournants qui se présentent de manière imprévue et les virages dont le devers laisse à désirer; on s'attachera donc à signaler ceux qui offrent ces caractères; mais on s'abstiendra de placer des signaux à toutes les courbes quelles qu'elles soient.

En particulier, on ne doit pas signaler sur un itinéraire aménagé pour une vitesse de base donnée, sur une assez grande longueur, les virages dont les rayons sont égaux ou supérieurs aux rayons normaux tels qu'ils sont définis au paragraphe 22 de la circulaire série A n° 38 du 18 novembre 1942, sauf dans le cas où la visibilité ne serait pas assurée dans les conditions fixées au paragraphe 25 de cette même circulaire.

ART. 25. — *Signalisation de position.*

1° En rase campagne lorsqu'il existe sur la route des arbres formant une plantation régulière, il y a lieu de peindre en blanc autour des troncs situés du côté du grand rayon du virage, et de ce côté seulement, une bande de 0 m. 70 de hauteur dont la base est à 0 m. 60 au-dessus de l'accotement.

Si les arbres sont trop espacés, on peut, pour matérialiser le tracé de la courbe, implanter dans la file même des balises conformes au type défini ci-après.

2° Si la route n'est pas plantée, et si aucune construction, aucun parapet ou aucune barrière de sécurité, ne borde le côté extérieur du virage, on peut jalonner, s'il y a lieu, celui-ci au moyen de balises soit en béton légèrement armé ou matériaux analogues, soit en bois.

Les balises de béton sont alors cylindriques et mesurent 0 m. 20 de diamètre (voir tableau G n° 4).

Les balises en bois sont, soit cylindriques, avec un diamètre de 0 m. 20 environ (dans ce cas, elles doivent avoir une forme très régulière et être limitées à leur partie supérieure par un cône de 5 cm. de hauteur), soit à section carrée de 16 cm. de côté et limitées à leur partie supérieure par une pyramide de 5 cm. de hauteur.

Par raison d'économie, la grosseur des balises peut toutefois être réduite sur les chemins peu importants.

Les balises à sections carrées sont placées de façon que leurs plans diagonaux soient respectivement parallèles et perpendiculaires à l'axe de la chaussée.

De façon générale, les balises sont peintes en blanc neige et portent à la partie supérieure un capuchon de 0 m. 25 de hauteur, rouge sur les routes nationales, jaune sur les chemins départementaux (1) où il est facultatif, l'objet de ce capuchon étant de rendre les balises plus visibles par temps de brouillard ou de neige.

L'espacement des balises ne doit pas dépasser 15 mètres. Il doit être réduit suffisamment pour que quatre balises se trouvent simultanément dans le champ visuel, de façon à bien dessiner la courbe.

Sauf difficulté spéciale, les balises doivent être implantées sur l'accotement situé du côté extérieur du virage, en bordure de la plateforme, l'axe de 0 m. 50 de son arête. Elles doivent avoir une hauteur de 1 m. 30 au-dessus du niveau de l'accotement.

Toutes les fois que les balises ont leur axe à moins de 1 m. 50 de la limite de la chaussée, elles doivent être protégées par un trottoir ou par une banquette de terre dont les dimensions sont indiquées au croquis ci-annexé (tableau G n° 5).

L'emploi éventuel de dispositifs réfléchissants sur les balises dans les courbes pourra faire l'objet d'instructions ultérieures.

Il ne doit pas être employé de grillages dans les virages dans un but de signalisation. La pose de grillages comme dispositif de sécurité fera éventuellement l'objet d'instructions ultérieures.

3° Si un parapet borde le côté extérieur du virage, on peint pour le rendre plus visible, des bandes verticales blanches de 0 m. 30 de largeur, distantes entre elles de 2 mètres. Ces bandes partent du couronnement du parapet et s'arrêtent à 0 m. 20 au-dessus du sol.

Dans le cas d'une barrière de sûreté, les dés en sont peints en blanc, les mains courantes métalliques en couleur aluminium.

Un mur situé à l'extérieur d'un virage peut également être rendu plus visible en y peignant des bandes blanches de 0 m. 30 de largeur, distantes entre elles de 2 mètres. Ces bandes qui s'élèvent jusqu'à 1 m. 30, s'arrêtent à 0 m. 20 au-dessus du sol.

CHAPITRE IV.

Passages à niveau gardés de voies ferrées.

ART. 26. — Tout passage à niveau gardé est annoncé par le signal avancé n° 3, défini au tableau A.

La barrière dont est doté tout passage à niveau gardé constitue pour lui la signalisation de position.

Les barrières des passages à niveau sont peintes en blanc et rouge et sont munies sur les voies fréquentées par les automobiles de dispositifs réfléchissants rouges, disposés en bandes horizontales comportant au moins chacune trois dispositifs réfléchissants de 60 mm. au moins de diamètre. Ces dispositifs sont réalisés et entretenus par l'administration du chemin de fer.

(1) Les teintes rouges et jaune à adopter sont définies en tête des annexes.

CHAPITRE V.

Passages à niveau non gardés de voies ferrées.**ART. 27. — Règles générales.**

Lorsqu'une voie ferrée traverse à niveau sans barrière, la plateforme d'une voie publique ou lorsqu'une voie ferrée établie sur une voie publique passe d'un côté à l'autre de cette voie en traversant la chaussée, l'article 15 du décret du 22 mars 1942 sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées donne au ministre des travaux publics et des transports notamment le pouvoir d'imposer à l'exploitant les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de la circulation sur la voie publique traversée par cette voie.

Parmi ces mesures figure la signalisation du passage à niveau et, s'il y a lieu, l'annonce de l'approche des trains aux usagers de la route.

ART. 28. — Signalisation avancée.

Les panneaux de signalisation avancée doivent être conformes au type n° 4 défini au tableau A.

D'autre part, l'arrêté préfectoral qui, après approbation du ministère des travaux publics et des transports, autorise la suppression des barrières et du gardiennage d'un passage à niveau, peut prescrire, une limitation de la vitesse sur la route au droit du signal avancé du passage.

L'exploitant de la voie ferrée doit fournir les panneaux réglementaires de limitation de vitesse que le service routier doit installer sur le poteau du signal avancé de passage à niveau non gardé.

ART. 29. — Signalisation de position.

La signalisation de position des passages à niveau non gardés est restée en dehors de la convention de Genève.

Elle doit être constituée, à proximité immédiate de la traversée à niveau et de chaque côté de la voie ferrée par un signal qui sera conforme au type G, n° 2.

Le support de ce signal est obligatoirement muni de dispositifs réfléchissants comme indiqué au tableau G, n° 2.

Cette signalisation est à la charge entière de l'administration du chemin de fer.

ART. 30. — Signalisation automatique de l'approche des trains.

Le signal de position défini à l'article 29 précédent peut être doublé par un signal annonçant automatiquement l'approche des trains.

Ces appareils de signalisation automatique doivent être conçus de telle façon qu'en cas de défaut de fonctionnement ou de suppression du courant électrique, ils marquent l'arrêt. Un arrêté ministériel (1) fixe les conditions auxquels ils doivent satisfaire.

ART. 31. — Voies ferrées industrielles.

Les dispositions des articles 28 et 29 sont applicables aux traversées des voies publiques par les voies ferrées industrielles.

Le permissionnaire est tenu, en outre, d'assurer la fourniture, la pose et l'entretien des signaux avancés.

(1) L'arrêté actuellement en vigueur est celui du 25 janvier 1941.

En conséquence, chaque fois qu'une autorisation de placer ces voies est accordée ou renouvelée, il doit être spécifié que le permissionnaire doit poser et entretenir la signalisation correspondante, ainsi que le prévoit d'ailleurs pour les routes nationales l'arrêté d'autorisation type annexé à la circulaire ministérielle, série B, n° 62, du 2 mai 1942.

CHAPITRE VI.

Ponts mobiles.

ART. 32. — *Signalisation avancée.*

Ces signaux sont du type A 5.

Ils sont fournis une fois pour toutes par le service chargé de la voie d'eau ; ils sont posés, entretenus et remplacés, s'il y a lieu, par le service de voirie de qui dépend la route.

ART. 33. — *Signalisation de position.*

La position du pont mobile doit être marquée par des barrières (de préférence des barrières oscillantes faciles à manœuvrer), établies de part et d'autre de celui-ci. Chaque barrière doit être peinte en blanc et rouge et porter le disque « Sens interdit » défini au tableau B, sous le n° 3 ; elle est ainsi que le disque rendue visible la nuit, soit au moyen d'un éclairage direct, soit au moyen de dispositifs réfléchissants ou par tout autre procédé permis par les circonstances locales.

Lorsque les circonstances locales et, en particulier, la nature et l'importance de la circulation le justifient, on ajoute à la barrière un signal lumineux à trois feux : rouge, jaune orangé et vert (voir art. 25). Cette disposition doit fonctionner de telle sorte qu'une coloration de feu soit toujours apparente, sans que jamais deux colorations différentes soient visibles simultanément.

Les signaux de position (barrières, disques et accessoires) sont fournis, posés, entretenus et exploités par le service duquel relève le pont mobile. Pour les ponts manœuvrés mécaniquement par un personnel à demeure, les barrières et, le cas échéant, les signaux lumineux à trois feux sont, autant que possible, enclenchés avec l'organe de verrouillage de l'ouvrage, de manière que celui-ci ne puisse être ouvert qu'après fermeture complète des barrières et, s'il y a lieu, après mise au rouge des signaux lumineux.

Lorsque cet enclenchement ne peut pas être réalisé, ainsi que pour les ponts légers manœuvrés par des auxiliaires ou par les marinières eux-mêmes, une consigne impose la fermeture complète des deux barrières avant toute manœuvre du pont.

CHAPITRE VII.

Cassis ou dos d'âne.

ART. 34. — Seuls doivent être signalés les cassis ou dos d'âne accentués qui peuvent présenter un danger pour la circulation rapide.

Les panneaux de signalisation avancée comportent dans l'un et l'autre cas la même vignette, conforme au type n° 6 du tableau A (1).

Il est inutile de réaliser pour les cassis et dos d'âne une signalisation de position.

(1) En ce qui concerne plus spécialement les dos d'âne, la véritable solution consiste plutôt que de les signaler, à effectuer les travaux de correction qui permettent, souvent à peu de frais, de supprimer tout danger.

CHAPITRE VIII.

Signalisation des obstacles divers.

ART. 35. — Un certain nombre d'obstacles divers ont été énumérés à l'article 18 ci-dessus.

Ils peuvent être annoncés au moyen du signal triangulaire « OBSTACLES DIVERS », conforme au type n° 7 du tableau A, sur lequel est inscrite la définition sommaire de l'obstacle, étant entendu que ce signal avancé ne dispense pas de recourir aux autres mesures de prudence et d'avertissement qu'il est d'usage de prendre ou de prescrire à l'endroit dangereux lui-même.

S'il s'agit d'un pont ou d'un souterrain offrant un tirant d'air inférieur à 4 m. 30 sur tout ou partie de la chaussée, on emploie, à proximité même de l'ouvrage, le signal n° 2 du tableau B.

En outre, il est recommandé de signaler, avec de la peinture blanche, le parement du pont ou la tête du souterrain dans la partie susceptible d'entraver la circulation et d'y répéter la hauteur du passage libre.

De même, il est recommandé de peindre en blanc, à l'exclusion de toute autre couleur :

Les dès ou bornes qui marquent l'entrée des ouvrages d'art, notamment quand la chaussée subit un rétrécissement à la traversée de l'ouvrage ;

Les piles ou supports d'ouvrage d'art prenant appui sur la voie publique ;

Les parapets, bornes, etc., qui signalent ou marquent des obstacles ou des points pouvant offrir un danger pour la circulation ;

Les bordures de trottoir ou de refuge aux points où l'attention des conducteurs doit être particulièrement attirée (entrée de certains ponts, bifurcation, etc.).

L'emploi dans ces divers cas de dispositifs réfléchissants pourra faire l'objet d'instructions ultérieures.

CHAPITRE IX.

Supersignalisation.

ART. 36. — Ainsi qu'il est indiqué à l'article 7 ci-dessus, la supersignalisation ne doit être employée que dans des cas exceptionnels, car il ne faut pas que l'emploi de signaux spéciaux amoindrisse l'autorité qui s'attache aux signaux ordinaires utilisés seuls.

Toutefois, il peut être justifié de donner à l'usager de la route un avertissement supplémentaire mais seulement dans des points présentant des dangers tout particuliers.

Dans ce cas, il est évidemment préférable de chercher tout d'abord à exécuter en ces points les travaux de correction et d'amélioration indispensables pour revenir à une situation normale, mais on peut se heurter parfois à de trop grandes difficultés.

Lorsque les conditions nécessaires à l'établissement d'une supersignalisation sont remplies, on peut faire usage d'un signal conforme au type n° 9 du tableau A ci-joint, mais l'emploi de ce signal doit faire l'objet, dans chaque cas particulier, d'une autorisation spéciale. Cette autorisation est donnée, lorsqu'il s'agit d'une route nationale, par le ministre des travaux publics et des transports, et, lorsqu'il s'agit d'une autre voie, par le ministre de l'intérieur ou par le préfet du département dûment délégué à cet effet.

Cette supersignalisation s'accompagne, en général, d'une limitation de la vitesse des véhicules au voisinage de l'obstacle dangereux. Cette limitation est signalée par un panneau qui doit être conforme au type n° 5 du tableau B et qui est en principe posé sur le même support, au-dessous du signal spécial.

TITRE II.

SIGNALISATION DE POLICE.

CHAPITRE PREMIER.

Règles générales.

ART. 37. — *Types de signaux.*

La signalisation de police comprend à la fois des signaux comportant une prescription absolue (restrictions diverses à la circulation, obligations à exécuter) et des signaux comportant une simple indication.

Les premiers doivent être de forme circulaire et conformes aux types figurés et décrits dans le tableau B ci-annexé.

Les deuxièmes doivent être de forme carrée ou rectangulaire et conformes aux types figurés et décrits dans le tableau C ci-annexé.

ART. 38. — *Indications complémentaires concernant certains signaux de police.*

On peut préciser les indications du signal circulaire « stationnement interdit » (signal de position type B 9), par la peinture sur la face supérieure du trottoir d'une bande de 10 cm. de largeur, alternativement rouge et blanche, chaque élément mesurant 50 cm. de longueur; cette bande règne sur toute la longueur où le stationnement est interdit. On peut substituer à la peinture de la bordure une bande discontinue insérée dans le revêtement du trottoir au contact de la bordure. Cette bande est alors constituée par des éléments carrelés colorés en rouge, mesurant approximativement 0 m. 10 de largeur sur 0 m. 45 de longueur, l'espace libre entre chaque élément étant de 0 m. 50.

Les indications du signal rectangulaire « parcage autorisé » (signal de position) peuvent être complétées également par la peinture, sur le sol de la chaussée, de bandes blanches de 10 centimètres de large délimitant les emplacements réservés au stationnement des voitures.

Quand les règlements de police imposent aux piétons, pour la traversée des chaussées, l'emprunt de passages désignés, ceux-ci sont délimités latéralement par des lignes transversales à la chaussée, réalisées soit par des bandes peintes en blanc de 10 centimètres de largeur, soit par des plots. La signalisation de ces passages par le panneau rectangulaire de prudence type C1 n'est à réaliser que sur les points où la disposition des lieux ou la vitesse probable des véhicules rendent le passage exceptionellement dangereux.

Signal d'arrêt immédiat de la gendarmerie. — En application de l'acte dit « loi du 22 juillet 1943 », il est institué un signal de police comportant une prescription absolue d'arrêt immédiat; le modèle de ce signal, de force circulaire, figure sous le n° 11 bis dans le tableau B ci-annexé; il porte l'inscription : « Halte—Gendarmerie » et annonce la pose, sur la route, d'un barrage mobile, du genre « herse », destiné à arrêter les conducteurs qui ne se conformeraient pas à l'ordre donné par ce signal, auprès duquel un gendarme se tiendra en permanence, et qui sera doublé, la nuit, d'un projecteur ou fanal.

ART. 39. — *Signalisation par feux colorés.*

Les mouvements des véhicules peuvent être également réglementés dans les agglomérations urbaines et sur les grands itinéraires routiers par une signalisation lumineuse qui doit obligatoirement répondre aux conditions ci-après :

A. *Couleur et signification des feux.*

Cette signalisation comporte l'utilisation de trois feux ayant les couleurs suivantes : rouge, jaune-orangé, vert.

Leur signification est la suivante :

Feu rouge, fixe ou clignotant : interdiction de franchir ;

Feu vert, fixe ou clignotant : voie libre ;

Feu jaune-orangé :

a. Dans les carrefours où la circulation est régie au moyen de signaux lumineux tricolores fixes, le feu jaune-orangé qui joue le rôle d'un signal intermédiaire entre les deux autres couleurs a la signification suivante :

1° Pour un conducteur non encore engagé : interdiction de s'engager dans le carrefour ;

2° Pour un conducteur déjà engagé dans le carrefour : ordre de le libérer.

L'emploi de ce feu est indispensable pour constituer la transition entre le vert et le rouge. On peut l'employer également comme intermédiaire entre le rouge et le vert. Ce signal doit subsister un temps suffisant pour permettre aux conducteurs et aux piétons d'effectuer, en temps utile, la manœuvre qui leur est commandée ;

b. Dans les carrefours où la signalisation tricolore cesse de fonctionner, ou à tout autre emplacement, l'emploi du feu jaune-orangé fixe ou clignotant signifie : « ATTENTION — DANGER — RALENTIR ».

La signification des feux tricolores est la même pour les conducteurs de tous les véhicules quels qu'ils soient et pour les piétons.

B. *Disposition des feux.*

Les trois feux doivent être disposés à droite du courant des véhicules.

Lorsqu'ils sont associés, ils sont disposés dans les lanternes, verticalement, et dans l'ordre suivant :

- le rouge en haut,
- le jaune-orangé au centre,
- le vert en bas.

Lorsque la voie suivie est traversée par des passages de piétons, les poteaux sont implantés avant la limite extérieure du passage, pour rappeler aux conducteurs qu'ils ne doivent pas s'engager sur le passage.

Le feu vert ne doit pas être à une hauteur inférieure à 2 m. 30 ni supérieure à 3 m. 50 au-dessus du niveau du sol.

Les lentilles doivent être espacées de 35 centimètres environ entre axes et leur diamètre doit être au moins de 20 centimètres. En outre, les feux doivent être munis d'une lentille arrière d'au moins 8 centimètres de diamètre.

Toutes les fois qu'il est utile, l'échelle des feux est répétée plus bas à 1 m. 50. Les feux pourront également être répétés sur les refuges lorsque la chaussée en comporte ou au ras du sol.

C. Signal de prudence.

Le feu jaune-orangé fixe ou clignotant, employé seul comme signal de prudence, peut être placé, soit au ras du sol (crapauds, base des refuges axiaux, etc.), soit dans les mêmes conditions que le signal tricolore, soit suspendu au-dessus d'une carrefour à une hauteur supérieure à 6 mètres.

CHAPITRE II.

Routes à grande circulation.**ART. 40. — Généralités.**

Les règles applicables à la circulation des véhicules dans les bifurcations, croisées de chemins et carrefours, ont été fixées par le décret du 27 février 1940 modifiant l'article 10 du décret du 20 août 1939 (Code de la route).

En application de ce décret, tous les usagers qui viennent par une voie à grande circulation ont la priorité de passage sur les usagers venant par d'autres voies, sauf :

- a. Dans la traversée des agglomérations;
- b. Si la voie croisée est elle-même à grande circulation.

Sont voies à grande circulation, les voies ainsi désignées par décrets (1). Le droit de priorité de passage existe en vertu de ces décrets pour la voie à grande circulation indépendamment de la présence de la signalisation décrite ci-après.

L'établissement d'une signalisation est néanmoins une obligation pour les collectivités et les services chargés des voies publiques, partout où elle est réellement utile : sur les voies affluentes, les signaux prévus ne sont nécessaires que si elles sont praticables à la circulation automobile.

Les ingénieurs éprouvent parfois des difficultés à déterminer les limites des agglomérations et, par suite, les voies affluentes à signaler en dehors de ces limites.

Les limites d'une agglomération dépendent d'une situation de fait, conditionnée elle-même par des circonstances multiples susceptibles de modifications constantes. Du point de vue spécial de la circulation, il semble qu'une définition théorique serait illusoire et pourrait offrir de sérieux inconvénients. Les tribunaux sont, en tout état de cause, juges souverains de cas d'espèce.

Il n'en reste pas moins que l'autorité administrative est qualifiée pour constater les limites de fait et ne peut se dispenser de le faire lorsqu'elle doit prendre une décision basée sur la notion d'agglomération.

Il y a lieu, dans chaque cas particulier, de déterminer ces limites de fait. Les ingénieurs doivent se mettre d'accord, à ce sujet, avec le maire de la commune intéressée.

Ces limites doivent être matérialisées, à l'entrée et à la sortie des agglomérations, par un panneau indiquant le nom de la localité (tableau D).

ART. 41. — Signalisation sur la voie à grande circulation.

En dehors des agglomérations, on utilise :

- a. Pour annoncer la rencontre d'une autre voie à grande circulation, le signal de priorité (tableau A, type 1 bis). Ce signal est obligatoirement muni de dispositifs réfléchissants;

(1) Les décrets actuellement en vigueur sont ceux des 25 septembre 1932 et 27 janvier 1933.

b. Pour annoncer une voie affluente non déclarée à grande circulation, le signal de prudence avec la figurine de croisement (tableau C, type 2). Celui-ci est donc substitué en ce cas au signal de croisement (tableau A, type 1).

En outre, au débouché même de toute voie affluente ouverte à la circulation automobile sur la voie à grande circulation, on place, comme signal de position, sur l'accotement de cette dernière, une balise verticale dont les caractéristiques ont été définies par l'arrêté interministériel du 25 mars 1937 (tableau G, type 3).

Cette balise doit être placée dans les conditions fixées à l'article 21 pour les balises ordinaires cylindriques indiquant la position des croisements.

En principe, elle ne doit pas être munie de dispositifs réfléchissants. Dans le cas néanmoins où un éclairage par dispositifs réfléchissants devrait être réalisé à titre exceptionnel, ces dispositifs doivent être de couleur jaune-orangé de 60 mm. et disposés comme pour les signaux de police à 65 cm., 80 et 95 cm.

La présence de ces balises n'exclut pas nécessairement, le cas échéant, le balisage pratiqué par les intersections à l'aide d'une peinture blanche appliquée sur le tronc des arbres voisins. Par contre, elle se substitue au balisage au moyen d'un poteau peint en blanc.

La balise de priorité doit être employée au débouché de toutes les voies affluentes définies plus haut comme devant être signalisées.

Quant au signal de prudence type C2, l'usage doit en être limité aux intersections dont l'importance ou la disposition justifient réellement qu'elles soient annoncées à distance.

ART. 42. — *Signalisation sur les voies affluentes.*

Sur les voies débouchant sur une voie à grande circulation, en dehors d'une agglomération, on utilise le signal annonçant la route à priorité (tableau A, n° 1 bis). Ce signal avancé est fourni par le service de la voie à grande circulation, mais il est posé et maintenu en bon état de conservation par le service duquel dépend la voie affluente.

TITRE III.

SIGNALISATION DE LOCALISATION.

ART. 43. — *Implantation.*

A l'entrée de toute agglomération (dans l'un et l'autre sens) doit figurer le nom de la localité. Le panneau sera apposé, soit sur poteaux, soit exceptionnellement sur une maison, perpendiculairement à l'axe de la route et à droite de la direction suivie.

Les autorités locales devront, en outre, faire inscrire ce nom de façon très apparente sur les monuments ou établissements publics, tels que : mairie, bureau de P.T.T., gare (du côté de la voie publique).

Le panneau de localisation doit être considéré comme matérialisant la limite de l'agglomération en ce qui concerne les règles de la circulation (voir art. 40).

ART. 44. — *Types. — Inscriptions.*

Les panneaux de localisation doivent être conformes aux types donnés par le tableau D.

Ils ne doivent comporter aucune inscription en dehors du nom de la localité et du numéro de la route.

TITRE IV. SIGNALISATION DE DIRECTION.

CHAPITRE PREMIER.

Règles générales. Signalisation en rase campagne.

ART. 45. — *Principes généraux.*

La signalisation de direction doit avoir pour but de permettre aux usagers de suivre de jour comme de nuit, sans erreur, ni hésitation, l'itinéraire qu'ils se sont fixé, en les dispensant, autant que possible, de la consultation de la carte en cours de route; il est souhaitable qu'il leur suffise d'examiner la carte préalablement et de retenir les quelques noms des points principaux jalonnant leur itinéraire.

Cette condition doit être satisfaite aussi bien dans les traverses qu'en rase campagne.

ART. 46. — *Implantation. — Types.*

A cette fin, en dehors des traverses dont le cas est examiné au chapitre II ci-après, il doit être placé des panneaux de direction à tous les carrefours des voies praticables à la circulation automobile; ces panneaux sont en forme de flèche (tableau E, n° 1, 1 bis, 1 ter).

En outre, à la sortie de toutes les localités importantes ou de traversée compliquée, sont placés des panneaux rectangulaires dits *panneaux de confirmation* (tableau E, n° 2).

La position des panneaux de direction doit être déterminée avec soin, dans chaque cas d'espèce, de façon que leurs indications soient visibles pour un conducteur tenant la droite de la chaussée.

Les panneaux de direction supportés par un mur sont plaqués sur celui-ci et, par suite, généralement parallèles à la direction de la route. Pour les panneaux de direction sur poteaux, ils sont inclinés à 15° environ sur l'axe de la route. Les panneaux de confirmation sont placés perpendiculairement à cet axe.

A une bifurcation, les panneaux doivent être placés en général dans la pointe de la bifurcation et parfaitement visibles de l'usager qui se dirige vers celle-ci.

En dehors des panneaux de confirmation, il est superflu d'établir des panneaux de direction en des points intermédiaires entre les carrefours où ils font double emploi avec les indications des bornes kilométriques.

Par contre, à une bifurcation, il ne faut pas se contenter — erreur qui a souvent été commise — de mettre un panneau sur la voie secondaire, en ne signalant ainsi la voie principale que par élimination; la direction principale doit être également signalée.

ART. 47. — *Inscriptions (1).*

Le choix du nom des localités à faire figurer sur les panneaux de direction ou de confirmation sera fait d'après les règles suivantes :

Un panneau porte au maximum les noms de deux localités :

A. *Voies non classées à grande circulation.*

Sur la première ligne, on doit faire figurer le nom de la première localité à rencontrer, quelle que soit son importance.

(1) Les noms composés peuvent donner lieu à des abréviations pour réduire les dimensions des panneaux, ex. Ch.-Thierry, Pont-St-Esprit, St-J.-d'Angely, St-Julien-en-V.

Sur la deuxième ligne, on inscrit le nom de la première localité importante à rencontrer au delà (1).

Le nom d'une localité inscrite sur un panneau doit continuer à figurer sur tous les panneaux successifs au delà dans le sens de la marche, tant que cette localité n'a pas été atteinte.

B. Voies à grande circulation.

Les règles ci-dessus sont applicables, sauf pour les panneaux de confirmation et pour les panneaux placés aux points suivants (2) : carrefours situés à la rencontre avec une autre voie à grande circulation ou une autre route importante et carrefours où il y a ambiguïté particulière sur la continuité de la voie à grande circulation.

Pour ces carrefours et pour les panneaux de confirmation, on inscrit en première ligne le nom de la première localité importante à rencontrer (nom qui figure en deuxième ligne dans les carrefours ordinaires), et sur la deuxième ligne on inscrit le nom du premier « grand centre » à rencontrer au delà.

Quand il n'y a plus de localité importante à rencontrer avant le grand centre, celui-ci passe en première ligne et on inscrit en deuxième ligne le grand centre suivant.

L'appréciation de l'importance des localités et des centres doit varier d'ailleurs suivant l'importance de la route elle-même.

Sur une voie à grande circulation établissant essentiellement des liaisons à grande distance, on doit considérer comme localité importante une localité de l'ordre d'une sous-préfecture moyenne ou d'un gros chef-lieu de canton, ou une localité qui constitue un carrefour important d'itinéraires, et l'on doit prendre comme grands centres les préfectures ou les villes d'importance au moins comparable à une préfecture moyenne (3).

Sur les voies à grande circulation d'importance moindre, on peut prendre comme localité importante des localités de l'ordre de grandeur d'un chef-lieu de canton ordinaire et comme grand centre les sous-préfectures ou villes d'importance comparables à la sous-préfecture moyenne.

Les ingénieurs en chef devront, pour chacune des routes à grande circulation de leur département, soumettre à l'approbation de M. le ministre des travaux publics et des transports, par l'intermédiaire de l'inspecteur général, la liste des localités qu'ils proposent d'adopter comme localités importantes et grands centres.

En principe, doivent être exclusivement mentionnés sur les panneaux les noms des localités desservies par la route et non pas les noms de celles desservies par les routes qui s'y raccordent directement ou indirectement.

Toutefois, cette règle subira les exceptions suivantes :

a. Quand une route X se termine par une autre Y, à quelques kilomètres d'un grand centre, on peut considérer qu'elle aboutit en fait (par l'intermé-

(1) Sur les routes de haute montagne, les grands cols peuvent être assimilés à des localités importantes.

(2) Ces panneaux seront désignés « panneaux principaux » par opposition aux autres panneaux qui seront appelés « panneaux courants ».

(3) Exemple : sur la R. N. 10, entre Paris et Bordeaux, les localités à faire figurer comme grand centre sont : Paris, Chartres, Tours, Poitiers, Angoulême, Bordeaux. Une ville de banlieue, quelle que soit sa population comme grand centre, c'est la grande ville dans la banlieue de laquelle elle se trouve qui doit être mentionnée, dès l'instant où elle est desservie par la route. Pour les routes se dirigeant sur la capitale, l'indication Paris doit figurer sur les panneaux principaux dès qu'on a dépassé par exemple Beauvais pour la R. N. 1, Laon pour la R. N. 2, Châlons pour la R. N. 3.

diaire de cette autre route) à ce centre, et le nom de ce dernier doit figurer sur les panneaux de la route X, comme s'il était situé sur cette route (1);

b. Quand il a été créé une déviation pour éviter la traversée d'une localité, le nom de celle-ci doit, jusqu'à l'origine de la déviation, continuer à figurer sur les panneaux de signalisation comme si la route continuait à la traverser;

c. Une route peut passer à proximité d'une ville importante et bien qu'elle ne la traverse pas constituer, sur une partie de son parcours, l'itinéraire habituel d'amenée à cette ville pour de nombreux usagers; ceux-ci s'étonnent de ne trouver aucune indication relative à cette ville sur cet itinéraire. On peut, en pareil cas, indiquer la direction de cette ville, non sur les panneaux de la route eux-mêmes qui doivent rester réservés aux localités desservies par la route, mais sur un panneau supplémentaire, également en forme de flèche, placé au-dessous du panneau principal (2), tableau E, n° 3.

Cette disposition doit rester exceptionnelle. Il ne doit jamais y avoir plus d'un panneau supplémentaire;

d. Quand la route nationale Y (3) a un tronçon commun assez court avec la route nationale X d'un numéro inférieur, on mettra de même, en rase campagne, au-dessous des panneaux de la route X, un panneau également en forme de flèche indiquant le nom du premier grand centre situé sur la route Y au delà du point où elle se détache de la route X (tableau E, n° 3).

ART. 48. — Indication des distances et désignation des routes.

A côté des noms des localités doivent figurer les distances. Les distances sont données en kilomètres et hectomètres.

Toutefois, elles sont arrondies au kilomètre dès qu'elles dépassent cinq kilomètres, ainsi que pour toutes les localités où la distance entre le panneau de localisation et le centre atteint environ ou dépasse un kilomètre.

Les distances sont comptées à partir du centre de la localité (4) s'il est situé sur la route; à partir du point de croisement de la voie menant à ce centre par l'itinéraire le plus court, s'il est en dehors de la route.

Au delà du panneau de localisation annonçant la localité, le nom de celle-ci n'a plus à figurer sur les panneaux de direction.

Les inscriptions doivent être surmontées de la désignation de la voie publique (N = route nationale; D = chemin départemental; V = chemin vicinal) avec le numéro.

Les ingénieurs doivent se mettre d'accord avec leurs collègues des départements voisins sur les noms des localités et sur les distances à faire figurer sur les panneaux de signalisation. Il est inadmissible qu'il y ait des divergences entre les diverses indications de distance données au public.

ART. 49. — Présignalisation de certains croisements.

Il doit être établi un panneau de présignalisation pour toute bifurcation ou tout croisement comportant une voie à grande circulation et une autre voie ayant une circulation générale importante. Ce panneau se substitue au panneau

(1) C'est souvent le cas pour les villes, qui, dans la nomenclature officielle des routes, servent à désigner l'itinéraire; par exemple, la N. 88 est désignée comme route de Lyon à Toulouse; or, elle n'aboutit pas directement à Lyon et s'embranchant sur la N. 56 à Givors; dans le sens de Toulouse vers Lyon, le grand centre à considérer doit néanmoins être Lyon dès qu'on aura dépassé St-Etienne.

(2) Ex. la R. N. 751 passe près d'Angers, mais reste sur la rive gauche de la Loire. On peut, entre Saumur et les Ponts-de-Cé, mettre «Angers» sur les flèches, en dessous des panneaux de direction de la route.

(3) Ou exceptionnellement un chemin départemental très important.

(4) La circulaire du 22 avril 1885 qui prescrivait l'établissement d'un état itinéraire des routes nationales indique que le centre de chaque localité est choisi dans l'endroit le plus fréquenté, là où convergent la plupart des services de transports, où se trouvent les principaux hôtels. On peut se reporter au choix fait en exécution de cette circulaire pour toutes les localités desservies par les routes nationales à cette date.

de croisement et est implanté dans les mêmes conditions. Il peut être pourvu de dispositifs réfléchissants.

Pour la réalisation de ces signaux, on doit se conformer strictement aux dessins au tableau E, n° 5; en particulier, chaque direction ne doit comporter en principe que le nom d'un grand centre ou d'une localité importante.

D'autre part, il arrive parfois qu'une route nationale s'infléchit brusquement alors qu'une voie n'intéressant pas la circulation générale paraît la prolonger en ligne droite. Dans ce cas, l'on peut, si la sécurité de la circulation l'exige, utiliser le panneau de présignalisation, sans aucune indication sur l'itinéraire accessoire.

Les signaux de présignalisation peuvent être employés à l'intérieur des localités quand l'importance du croisement le justifie et que les circonstances locales le permettent.

ART. 50. — *Bornes type Michelin.*

Il ne sera plus établi au titre de la signalisation des routes nationales des bornes du type figurant au tableau E, n° 6.

Les départements et communes peuvent utiliser ces bornes pour la signalisation de leurs voies et en placer également sur les routes nationales aux carrefours peu importants, qui ne comportent pas de signalisation au titre de la route nationale.

CHAPITRE II.

Signalisation de direction dans les traverses.

ART. 51. — *Principes. — Plans de circulation.*

C'est principalement dans les traverses que la signalisation est difficile et a été jusqu'ici insuffisante. C'est là que le conducteur hésite et perd souvent, faute de signaux visibles, beaucoup plus de temps que ne lui en ont peut-être fait gagner des travaux coûteux d'aménagement de l'itinéraire parcouru.

La signalisation complète d'une traverse doit permettre à l'usager de trouver, à partir de toutes les artères principales, à l'intérieur d'une agglomération son chemin vers les divers itinéraires routiers, en respectant les règles de police édictées.

Il ne suffit pas qu'elle permette de suivre le tracé de chaque route nationale. D'ailleurs, les nécessités de la circulation urbaine et l'établissement de « sens unique » peuvent rendre impossible de suivre (au moins dans un sens) certaines sections de routes. La liaison naturelle entre deux routes nationales peut se faire par une voie d'une autre catégorie.

Il faut étudier, d'accord avec les municipalités, les voies à emprunter pour suivre et relier les divers itinéraires. Cette détermination fait partie du plan de circulation à établir pour l'ensemble des voies de l'agglomération, par l'autorité municipale. S'il n'y a pas accord pour la partie de ce plan qui concerne les routes nationales ou les chemins départementaux (et leur liaison), entre la municipalité et les services de voirie intéressés, la question sera soumise au préfet, qui décidera pour les localités de moins de 50.000 habitants, et qui pour les autres villes, transmettra le dossier avec son avis, au ministre des travaux publics et des transports et au ministre de l'intérieur, pour décision commune.

ART. 52. — *Plans de jalonnement.*

La signalisation complète d'une localité comporte un ensemble de panneaux qui n'intéressent pas seulement les routes nationales.

Le projet de cet ensemble de signaux constitue le « plan de jalonnement » de la localité.

L'étude de ce plan doit être poursuivie à l'initiative du service des ponts et chaussées et en accord avec les municipalités et services intéressés.

A chaque carrefour important doit être indiquée la direction à prendre pour gagner chacune des sorties de la ville; pour chaque sortie, il ne doit être porté que le nom d'une seule localité; ce nom doit être celui du « grand centre » figurant sur le panneau de confirmation à cette sortie de la ville (conformément aux prescriptions de l'article 47) [1].

Toutefois, si deux routes nationales se séparent à proximité de la sortie de la ville, on pourra sur les signaux de jalonnement, faire figurer le nom d'une localité pour chacune de ces routes, dans les mêmes conditions que si elles correspondaient à deux sorties séparées.

Le modèle de panneaux à utiliser est donné par les types 4 du tableau E.

La répartition des dépenses devra être faite sur les bases suivantes :

L'État prendra en charge les signaux à placer le long des routes nationales, pour les localités desservies par ces routes elles-mêmes. Il placera également ces signaux le long des voies d'autres catégories, qui, sur certaines sections, seraient imposées comme itinéraires obligatoires en substitution d'une route nationale. En outre, si une voie non nationale est adoptée comme itinéraire de liaison entre deux routes nationales, les signaux correspondants seront pris en charge par l'État.

Les autres signaux seront à fournir par les autres collectivités : il appartiendra naturellement au département de prendre en charge, pour les chemins départementaux, les signaux correspondant à ceux payés par l'État pour les routes nationales.

L'établissement du plan de jalonnement d'une traverse importante est une étude difficile; les services locaux du fait même de leur habitude des lieux, ne sont pas toujours les mieux placés pour discerner les signaux vraiment nécessaires et il leur sera souvent utile de recourir à une collaboration extérieure.

Les plans de jalonnement des villes de plus de 50.000 habitants devront être soumis avant exécution à l'approbation du ministre des travaux publics et des transports.

Les autres plans seront soumis à l'approbation de l'inspecteur général de la région.

Au cas où l'accord ne pourrait se réaliser avec les collectivités locales, soit sur la consistance du plan de jalonnement, soit sur la répartition des dépenses, les ingénieurs établiront un plan plus réduit, qui permette néanmoins sans incertitude de suivre les routes nationales et de passer l'une à l'autre, les dépenses de ce plan réduit étant à supporter entièrement par le budget des routes nationales.

CHAPITRE III.

Signalisation de nuit.

ART. 53. — La signalisation, surtout celle de direction, doit être établie de manière à avoir la même efficacité de nuit que de jour. En rase campagne, la hauteur des panneaux a été fixée à l'article 12 de manière qu'ils puissent être éclairés par les phares dans la position code. En traverse, quand la visibilité des panneaux employés n'est pas nettement assurée la nuit, malgré l'éclairage public existant, il y a lieu, soit d'assurer un éclairage spécial des appareils de signalisation diurne, soit d'établir des panneaux lumineux.

(1) Sauf dans le cas où, sur la route, il n'y a pas de « grand centre » au sens donné plus haut à ce terme, en ce cas les panneaux de jalonnement doivent porter le nom de la première localité importante qui figure sur la 1^{re} ligne du panneau de confirmation.

La lumière rouge a, en matière de signalisation routière, une signification très précise, l'arrêt; elle doit être réservée à la signalisation de police comme indiqué à l'article 39 ci-dessus, et ne doit en aucun être employée pour des signaux qui ne comportent pas cette signification.

Conformément à l'article 8, il est rappelé que les dispositifs d'éclairage par réflexion et les types de panneaux lumineux doivent être agréés par l'administration supérieure.

Lorsqu'on associe un signal lumineux à un signal diurne, ce dernier doit rester en tous points conformes au type correspondant.

Si le panneau lumineux n'attire pas suffisamment l'attention le jour, ou n'est pas assez lisible le jour également, il doit être doublé par un panneau ordinaire placé dans les conditions indiquées à l'article 12.

Les frais d'établissement de ces dispositifs spéciaux et de leur alimentation en électricité seront à la charge de l'État pour tous les panneaux qu'il doit établir à ses frais d'après les règles posées à l'article 52.

L'État assumera également les frais d'entretien, de renouvellement des lampes et de fourniture de courant des panneaux qu'il aura établis à ses frais. Il conviendra, en général, d'établir une entente avec les municipalités, de manière qu'elles assurent cet entretien et cette fourniture (en même temps que ceux de leur éclairage public), moyennant une redevance forfaitaire à déterminer.

Au cas où la municipalité désirerait donner aux signaux lumineux ou éclairés une extension supérieure à celle résultant des instructions ci-dessus, il lui appartiendrait de prendre à sa charge le supplément des dépenses d'établissement et les frais d'entretien.

CHAPITRE IV.

Bornes kilométriques.

ART. 54. — *Objet du bornage. — Modèles.*

Le bornage des routes a un double but : faciliter l'exécution du service (préparation des états d'indication pour la distribution des matériaux, renseignements statistiques, etc.) et concourir à la signalisation par des renseignements complémentaires donnés aux usagers.

La forme et les dimensions des bornes kilométriques et hectométriques et de limites de département doivent être celles indiquées et cotées sur les dessins figurant au tableau F' (bornes) ci-joint.

ART. 55. — *Implantation des bornes.*

Les bornes kilométriques et hectométriques doivent être placées sur la gauche de la route (dans le sens défini par son appellation officielle).

Les bornes doivent être placées sur l'accotement, à 3 mètres de distance du bord de la chaussée, si la largeur de l'accotement le permet; sinon, à l'arrêt de la plateforme ou sur la banquette de sûreté, quand il en existe une; la distance de 3 mètres peut être augmentée si la présence de pistes spécialisées l'exige; quand il existe une plantation, les bornes sont placées sur l'alignement des arbres.

Dans les routes sans accotement les bornes doivent être placées sur les banquettes de sûreté ou sur les parapets, ou au pied des talus de déblai.

Les faces les plus larges des bornes kilométriques doivent être orientées perpendiculairement à l'axe de la route.

ART. 56. — *Inscriptions et numérotage des bornes.**Bornes kilométriques.*

Sur la petite face antérieure parallèle à l'axe de la route, on inscrit la lettre N pour les routes nationales, la lettre D pour les chemins départementaux et la lettre V pour les chemins vicinaux; au-dessous le numéro de la voie et le chiffre kilométrique de la borne.

Le numérotage kilométrique des bornes est fait par département traversé. L'origine de l'espacement kilométrique et du numérotage des bornes est, si l'origine de la route n'est pas située dans le département, le point d'entrée de la route dans celui-ci (point marqué par la borne limite des départements) [1].

Les emprunts qu'une route Y peut faire de sections d'une autre route X n'entrent pas en ligne de compte dans le numérotage de la route Y.

Sur chacune des faces latérales, on inscrit les noms et les distances de deux des localités se trouvant au delà de la borne dans le sens de la marche en se conformant aux règles données pour les panneaux courants aux articles 47 et 48; on inscrit en outre dans la partie supérieure coloriée le numéro de la voie.

En outre, en pays de montagne, on inscrit l'altitude sur les bornes kilométriques, comme il est indiqué à l'article 62 ci-après.

La disposition, les dimensions et la nature des caractères des inscriptions doivent être conformes aux indications des figures (tableau F, bornes).

Bornes hectométriques.

La face antérieure doit porter le chiffre indiquant le nombre d'hectomètres depuis la borne kilométrique précédente.

Bornes limites des départements.

Les localités à faire figurer sur la face antérieure doivent être toujours des centres importants (ceux qui sont inscrits, le cas échéant, en deuxième ligne sur les panneaux de direction).

Peinture des bornes.

La partie hors terre des bornes doit être peinte à l'huile sur trois couches et en couleur blanche, les lettres des inscriptions sont ensuite soigneusement réchampies en couleur noire. Des dispositifs plus durables pour les inscriptions pourront être éventuellement employés après leur agrément par l'administration.

La partie supérieure des bornes kilométriques sera peinte en rouge sur les routes nationales, en jaune sur les chemins départementaux (2).

ART. 57. — *Entretien des bornes.*

Les inscriptions des bornes doivent rester constamment lisibles; et c'est chaque année, dès la fin de l'hiver, c'est-à-dire avant le début de la période d'activité de la circulation touristique, qu'il convient d'effectuer toutes les réparations

(1) Le chiffre kilométrique des bornes est une indication qui intéresse peu les usagers, le but du numérotage est surtout de faciliter l'exécution du service. Aussi est-ce par service d'entretien et non par département que doit être fait le numérotage, quand il n'y a pas coïncidence exacte entre les deux, à savoir dans les deux cas suivants :

a. Une route, après son entrée dans un département A, recoupe parfois sur une courte section le territoire d'un département voisin B, l'entretien de cette section est assuré par le Service des Ponts et Chaussées du département A. Dans ce cas, le bornage et le numérotage doivent être faits comme si la section en question appartenait à A. Il est inutile de mettre les bornes limites de département aux extrémités de la section.

b. Quand la route recoupe plusieurs fois la limite de deux départements voisins, ou en cas d'existence d'une section mitoyenne, on est amené à fixer arbitrairement un point d'action des services des deux départements indépendant des divers points de séparation des territoires. C'est ce point qui doit être pris pour origine dans B (ou aboutissement dans A) de l'implantation et du numérotage des bornes. Il comportera une borne kilométrique «zéro». On ne doit placer une borne «limite de département» qu'au premier point de franchissement et dans le sens de la route.

(2) Les teintes rouge et jaune à adopter sont définies en tête des annexes.

nécessaires. On constate à cet égard que, lorsqu'on procède soit à la pose des bornes, soit à la réfection de leurs peintures, on ajourne beaucoup trop l'inscription des caractères et des chiffres de signalisation de telle sorte que le touriste rencontre alors de nombreuses bornes blanches, sans indication d'aucune sorte. Il convient de renoncer à ces errements et de porter sans le moindre délai sur les bornes les diverses mentions réglementaires, dès que la surface sur laquelle elles doivent être apposés est en état de les recevoir.

Enfin, la peinture colorée appliquée sur le sommet des bornes kilométriques perd, en général, très rapidement son éclat; pour que son renouvellement ne soit pas trop fréquemment nécessaire, il y a intérêt à adopter exclusivement des couleurs de qualité supérieure, notamment celles dont se servent pour leur signalisation, les chemins de fer ou le service des phares.

Les accotements doivent être dressés et fauchés ou désherbés autour des bornes de manière que les inscriptions portées sur ces dernières soient toujours parfaitement lisibles.

Si l'on observe strictement cette prescription, il est inutile de construire des socles spéciaux pour surélever les bornes; il ne doit plus en être établis de nouveaux; mais il n'y a pas lieu de les supprimer là où ils existent déjà.

CHAPITRE V.

Divers.

ART. 58. — *Anciennes plaques de fonte.*

Il existe sur les routes et chemins beaucoup de plaques de signalisation en fonte conforme aux anciens modèles réglementaires. Ces plaques ne seront pas renouvelées sur les routes nationales. Mais les plaques existantes en bon état doivent être conservées, car elles donnent, ne fut-ce qu'aux piétons, des renseignements complémentaires intéressants. Elles devront être régulièrement entretenues et être repeintes avec des lettres blanches sur fond bleu.

ART. 59. — *Signalisation des cours d'eau.*

La signalisation doit être complétée par des inscriptions placées sur les points où les voies de terre franchissent les cours d'eau.

Le nom du cours d'eau doit être indiqué à chaque extrémité du pont qui le franchit, sur le parapet du côté droit. L'inscription doit être peinte en gros caractère bleu foncé sur fond blanc, autant que possible directement sur la maçonnerie ou sur le métal et, pour en assurer une lecture facile, se présenter perpendiculairement ou tout au moins obliquement à l'axe de la route. Le nom du cours d'eau doit être précédé de l'article le ou la (par exemple : le Doubs, la Marne, l'Aisne), afin d'éviter toute confusion avec le département qui porte la même dénomination.

Si la disposition des ouvrages ne permet pas l'exécution de ce travail dans les conditions ainsi prévues l'inscription doit être portée sur un panneau fixé au parapet ou à un poteau-support (voir modèle n° 3, tableau D).

ART. 60. — *Signalisation des monuments historiques et des sites.*

La signalisation de localisation et de direction doit, en certain cas, fournir aux touristes les indications nécessaires pour leur permettre d'accéder à des sites et à des monuments historiques qui peuvent parfois être le but principal ou même unique de leur voyage.

La signalisation des sites et des monuments historiques doit être réalisée dans les conditions suivantes :

Seuls peuvent faire l'objet de cette signalisation spéciale les monuments et

sites pour lesquels l'administration des beaux-arts a pris des mesures de préservation et qu'elle a nommément retenus, sur avis favorables d'une commission spéciale désignée à cet effet.

Les panneaux doivent être conformes au type n° 4 figuré sur le tableau D ci-annexé. Dans les villes, leur emploi doit demeurer exceptionnel et leurs dimensions sont ramenées à celles des plaques des rues.

Ils ne peuvent être placés que sur la voie menant directement aux monuments ou sites à signaler et, sauf le cas d'impossibilité absolue, reconnue par la commission susvisée, à moins de 10 kilomètres de ceux-ci.

Leur emplacement exact est fixé par le service de voirie compétent.

Ils sont à fournir par l'administration des beaux-arts. Ils sont posés et entretenus par le service de voirie compétent.

ART. 61. — *Signalisation touristique ou d'intérêt local.*

Il pourra être autorisé, le cas échéant l'établissement de certains panneaux donnant des indications touristiques ou d'intérêt purement local, telles que : plage, musée, centre-ville, arrêt d'autocar, etc.

Ces panneaux seront conformes aux types indiqués au tableau H.

ART. 62. — *Signalisation de l'altitude.*

En pays de montagne, l'indication de l'altitude est un renseignement intéressant pour le tourisme. Elle doit en conséquence figurer, arrondie en mètres, sur les faces des bornes kilométriques perpendiculaires à l'axe de la route (tableau F, borne n° 2).

TITRE V.

SIGNALISATION TEMPORAIRE.

CHAPITRE PREMIER.

Signalisation des chantiers.

ART. 63. — *Règles générales.*

La signalisation des chantiers doit être assurée avec le plus grand soin. Un morceau d'étoffe rouge accroché à un arbre ou à un bout de bois, des écriteaux de dimensions trop faibles avec des indications illisibles sont la marque d'un manque de soin inadmissible.

Lorsque les chantiers sont de faible importance et ne comportent qu'un très faible effectif ne disposant que d'un matériel restreint (petit outillage manuel, instruments topographiques, etc.) et de moyens de transports individuels (bicyclettes ou motocyclettes), leur personnel est peu susceptible d'être distingué à distance des usagers de la route et par conséquent il sera d'autant plus exposé à être heurté ou écrasé qu'il peut être obligé de se déplacer souvent sur la chaussée et que ses occupations doivent détourner son attention des dangers de la route.

Sur les chantiers ordinaires d'aménagement ou de réfection des routes, le travail s'effectue généralement par équipes pourvues d'engins mécaniques (cylindres, cuves répandeurs) et de moyens de transports automobiles (camions, camionnettes), suffisamment encombrants pour attirer l'attention des automobilistes et constituer ainsi une première protection indirecte du personnel.

Mais alors le chantier par sa nature même peut constituer un réel danger pour la circulation.

Quelle que soit leur importance, les chantiers doivent donc comporter une signalisation avancée et une signalisation de position. La signalisation avancée pourra toutefois le cas échéant être supprimée en traverse.

ART. 64. — *Signalisation avancée.*

Pour tous les chantiers, elle est constituée par des panneaux rectangulaires conformes au type n° 1 du tableau J, placés sur l'accotement à une hauteur de 0 m. 80 environ, de part et d'autre du chantier. La distance du signal avancé à l'origine du chantier est, en principe, de 150 mètres pour tous les chantiers. Elle peut être plus faible pour les chantiers de petite importance sans descendre au-dessous de 50 mètres.

On doit placer sur les principales voies qui aboutissent à la route dans la section comprise entre les signaux avancés, à chacun des points de rencontre ou aux abords immédiats de ces points, des fanions en étoffe jaune de mêmes dimensions que les fanions rouges définis à l'article suivant.

Si, dans les conditions prescrites à l'article 67 ci-après, la vitesse au droit du chantier doit être limitée, on associe aux panneaux réglementaires définis ci-dessus un disque circulaire signalant la limitation de vitesse et conforme au type n° 1 bis du tableau J.

ART. 65. — *Signalisation de position.*

a. Sur les chantiers de faible importance, la signalisation de position est constituée :

- soit simplement par un fanion en étoffe rouge, type J 2 ;
- soit par un barrage léger de fortune, accompagné du fanion rouge, type J 2 ;
- soit par un barrage amovible léger du type J 3.

b. Sur les chantiers plus importants, on place à l'origine et à la fin du chantier :

1° Sur l'accotement, un fanion rouge semblable au fanion précédemment décrit

2° Sur la chaussée, un barrage du type J 4, accompagné d'un panneau, type J 5, indiquant la nature du chantier (goudronnage, rechargement ou travaux).

A défaut de barrage type J 4, on pourra réaliser un barrage de fortune qui devra être aussi visible que possible et être accompagné d'un panneau type J 5.

Les panneaux ou barrages qui sont maintenus la nuit doivent être éclairés.

En outre, il est recommandé de mettre en évidence, de nuit, le bord des obstacles que peut présenter un chantier (excavations, tas de déblais ou de matériaux, etc.), au moyen de piquets de chantier, conformes au type J 6.

ART. 66. — *Chantiers spéciaux.*

Certains chantiers exceptionnels comportent, tant pour la circulation routière que pour le personnel, du fait de cette circulation, des dangers particuliers.

C'est le cas, par exemple, de la réparation d'éboulements, de murs de soutènement ou de talus de déblais, des exhaussements ou abaissements de chaussées, de la consolidation ou la reconstruction d'ouvrages sous chaussée.

Les chantiers doivent être signalés comme les chantiers ordinaires d'aménagement de route avec, en tant que de besoin, une signalisation complémentaire spéciale renseignant les conducteurs de véhicules sur les précautions à observer, imposant une vitesse appropriée, un espacement de véhicules, etc. Celles de ces indications qui ne rentrent pas dans les catégories prévues par la convention internationale de Genève de 1931, devront être constituées par des lettres de couleur bleu foncé, de 0 m. 15 de haut, sur fond jaune.

Cette réglementation particulière au chantier doit faire l'objet d'un arrêté préfectoral affiché aux deux extrémités du chantier.

La disparition d'un chantier ne doit pas impliquer automatiquement la disparition de toute signalisation au droit de son emplacement et au cas où la nature des travaux entrepris nécessite un certain délai avant que la circulation sur la chaussée redevienne normale, il convient de signaler cette anomalie temporaire au moyen d'une signalisation appropriée pouvant même encore comporter une limitation de vitesse s'il en est besoin.

ART. 67. — Réglementation générale de vitesse au droit des chantiers.

La vitesse au droit des chantiers de travaux doit être limitée à 30 kilomètres à l'heure par un arrêté préfectoral pris sur la proposition de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées et du service vicinal.

L'arrêté préfectoral doit spécifier que la limitation de vitesse ne s'applique qu'aux chantiers dont les signaux avancés comporteront le disque circulaire prévu aux articles 64 et 65 ci-dessus.

Pour chacun des chantiers où les ingénieurs décident d'appliquer la limitation de vitesse fixée par l'arrêté, il est apposé des disques rendant effective cette limitation, étant entendu que pour éviter des ralentissements inutiles on ne recourra à cette mesure que si les circonstances l'exigent.

ART. 68. — Signalisation des détournements de circulation.

Les détournements de circulation peuvent être rendus indispensables, soit par une coupure fortuite de la voie (inondations, éboulements, etc.), soit par l'exécution de travaux sur celle-ci.

Quand l'interruption de la circulation est réellement nécessaire à la bonne exécution du travail (pavage neuf par exemple), il ne faut pas hésiter à y recourir sous réserve de pousser le travail avec la plus grande activité; le détournement de la circulation doit être alors prescrit par un arrêté préfectoral spécial.

En cas de détournement, des barrages devront être installés pour empêcher l'accès de la section interdite à la circulation.

Il convient alors d'user d'une signalisation très explicite et très impérative.

A la bifurcation du chemin de détour, on place :

1° Un panneau du type J 7 indiquant que la route est barrée et à quelle distance;

2° Un, ou le cas échéant, plusieurs panneaux indiquant la ou les déviations de détournement, type J 8.

Tout le long du parcours dévié et à chaque intersection de ce parcours avec les autres chemins, la direction à suivre est confirmée par des panneaux, type J 8, étant bien entendu que sur les voies donnant accès à la section barrée, on place également des signaux, type J 7.

CHAPITRE II.

Barrières de dégel.

ART. 69. — Quand sur une voie déterminée, il est nécessaire de signaler les restrictions imposées à la circulation par suite du dégel, en vertu d'arrêtés des autorités compétentes il est fait usage de signaux conformes au type n° 10 du tableau B.

TROISIÈME PARTIE.

PRESCRIPTIONS DIVERSES.

CHAPITRE PREMIER.

Mesures de protection de la signalisation contre la publicité.

ART. 70. — *Réglementation générale de la publicité.*

Deux textes législatifs principaux réglementent la publicité :

a. Tout d'abord la loi du 3 juillet 1934 portant ratification de la convention de Genève, modifiée par le décret du 30 octobre 1935. Cette loi dispose, en son article 3, qu'il est interdit de placer sur un immeuble ou terrain bordant la voie publique des panneaux-réclames ou autres qui, par leur forme, leurs couleurs, leurs dimensions, pourraient être confondus avec les signaux administratifs. La convention de Genève (dont les prescriptions ont la même force que la loi puisque celle-ci a rendues applicables), précise en outre, en son article 4, que l'on devra interdire l'apposition, soit sur la voie publique, soit aux abords, de panneaux ou inscriptions quelconques qui pourraient rendre plus difficile la lecture des signaux réglementaires; et aussi l'apposition sur un signal réglementaire de toute inscription étrangère à la nature de celui-ci, et qui serait de nature à en diminuer la visibilité ou à en altérer le caractère. La loi interdit également d'établir tous autres panneaux à proximité des croisements ou bifurcations, des courbes ou des passages à niveau, en deçà d'une zone de 30 mètres réservée de chaque côté de la route.

Il appartient spécialement au ministre des travaux publics et des transports et au ministre de l'intérieur d'assurer l'application de cette loi qui vise avant tout l'unification, l'efficacité et la protection de la signalisation routière.

b. Ensuite l'acte dit loi du 12 avril 1943 (*J. O.* du 15 avril 1943) [1], relatif à la publicité par panneaux-réclames, par affiches et enseignes qui vise en général la protection des paysages, monuments historiques, sites, villes d'art, ensembles artistiques ou pittoresques, contre les abus de l'affichage. L'application de ces prescriptions rentre dans les attributions de l'administration des beaux-arts.

D'autre part, il est rappelé que la circulaire du 6 juillet 1937 (travaux publics), relative à la publicité sur les dépendances du domaine public national, est maintenue en vigueur (2), étant entendu que les circulaires auxquelles elle se réfère, et qui sont abrogées par la présente instruction, sont remplacées par celle-ci.

Il y a lieu de remarquer que les textes législatifs précités sont indépendants les uns des autres et que les prescriptions qu'ils édictent se superposent. La publicité doit donc satisfaire à la fois à toutes leurs dispositions tant générales que particulières.

Les prescriptions de l'acte dit loi du 12 avril 1943 sont d'ailleurs en général notablement plus restrictives que celles de la loi du 3 juillet 1934; notamment l'interdiction prononcée par elle des panneaux de publicité en dehors des agglomérations (3), rend sans objet certaines mesures de détail qui avaient été prescrites pour l'application de la loi de 1934.

(1) Cet acte n'était pas valide à la date de la présente instruction, il reste donc provisoirement en vigueur, en exécution de l'ordonnance du 9 août 1944.

(2) Compte tenu toutefois de l'article 2 de la loi du 12-4-43 qui subordonne à une autorisation préfectorale l'établissement ou l'agencement par les municipalités de construction quelconque pour servir spécialement à la publicité.

(3) Voir article 1^{er} de l'acte dit loi du 12 avril 1943.

CHAPITRE II.

La signalisation et la publicité.

Application de la loi du 3 juillet 1934.

ART. 71. — Comme il a été dit ci-dessus, ce sont les ministres de l'intérieur et des travaux publics qui sont spécialement chargés de veiller à l'application des prescriptions de la loi du 3 juillet 1934, concernant les mesures de protection de la signalisation contre la publicité. Ils sont assistés dans cette tâche par tous les services de voiries du territoire qui devront se conformer aux règles et prescriptions ci-après :

a. *Interdiction de toute publicité sur les signaux.*

Toute inscription publicitaire sur les signaux et leurs supports est rigoureusement interdite, même sur leur face arrière. L'interdiction s'applique aux signaux éclairés ou lumineux, ainsi qu'aux appareils portant l'indication du nom des rues dans les agglomérations.

b. *Suppression de toutes inscriptions de signalisation en dehors des signaux officiels.*

Comme il a été spécifié à l'article 16 ci-dessus, toutes inscriptions de signalisation sont interdites en dehors de celles placées par les administrations.

c. *Interdiction de tous panneaux susceptibles de nuire à la signalisation.*

Pour l'application des dispositions de la loi du 3 juillet 1934 rappelée ci-dessus, il conviendra :

Que les autorités revisent les autorisations qu'elles auraient accordées jusqu'ici d'apposer des panneaux, affiches, etc., sur des ouvrages dépendant de la voie publique et qu'elles enjoignent aux bénéficiaires de ces autorisations de retirer ou de modifier tout ce qui tomberait sous le coup des interdictions définies ci-dessus.

Que les agents de l'autorité enjoignent aux particuliers qui auraient fait, en dehors du sol de la voie publique ou des ouvrages dépendant de celle-ci, des installations tombant sous le coup desdites interdictions, d'avoir à reformer ou à faire disparaître ces installations.

Quant au critérium à adopter pour déterminer si tel panneau se confond avec un signal réglementaire ou s'il en rend la lecture difficile, si telle inscription altère le caractère du signal ou en diminue la visibilité, il n'est pas possible de le définir de manière formelle ni de donner des règles absolues à suivre; il s'agit, en effet, de l'appréciation de question de fait, laquelle est susceptible de varier suivant les circonstances propres à chaque cas d'espèce.

Cependant l'on devra considérer :

1° *Que le contour triangulaire, qui caractérise les signaux officiels de danger, éléments principaux de la sécurité de la circulation, doit être exclusivement réservé à ces signaux.*

Les réclames, affiches ou autres inscriptions ne peuvent donc être placés dans des panneaux, cadres, etc., à contour extérieur triangulaire, que sous la condition que l'élément triangulaire ne prédomine point et qu'aucune confusion avec le signal officiel ne puisse se produire.

2° *Que le contour circulaire, qui caractérise les signaux officiels comportant des prescriptions absolues, ne peut être employé à d'autre fins, si ce n'est sous la double condition :*

Que le diamètre du cercle soit au moins égal à 1 m. 50;

Que la combinaison des couleurs s'oppose à toute confusion avec lesdits signaux.

3° Que le contour rectangulaire, utilisé pour les signaux de localisation, de direction et de simple indication, n'est point interdit pour d'autres usages. Mais des panneaux-réclames, affiches, inscriptions, etc., de cette forme, ne doivent nuire ni à la visibilité ni à la lisibilité des signaux officiels, ce que les circonstances propres à chaque cas d'espèce permettront seules d'apprécier. Il ne faut pas qu'un panneau de ce genre, en se projetant sur un signal officiel, le masque, ou encore que la combinaison de ses couleurs ne l'en différencie pas suffisamment. C'est ainsi, par exemple, que lorsqu'un signal officiel est apposé sur un mur, les autres inscriptions ou affiches voisines devront en être suffisamment écartées pour ne pas en gêner la lecture (un intervalle libre de 1 m. 50, compté à partir des bords du signal, sera en général convenable) et devront offrir des coloris de fond et de lettres nettement différents de ceux du signal.

d. *Interdiction de tous panneaux aux croisements, courbes, passages à niveau, etc.*

La loi du 3 juillet 1934 interdit d'établir tous panneaux à proximité des croisements ou bifurcations, des courbes ou des passages à niveau en deçà d'une zone de 30 mètres, réservée de chaque côté de la route.

En dehors des agglomérations, cette interdiction résulte également des dispositions générales de l'acte dit loi du 12 avril 1943 (art. 1^{er}).

Dans les agglomérations, il sera assez rare d'avoir à faire enlever des panneaux situés en dehors des limites de la rue; mais l'on aura fréquemment à dégager les vues aux abords d'un croisement de rues ou d'un endroit dangereux pour la circulation; la première mesure à prendre pour y réussir sera de ne point, à proximité du point en question, laisser les voies s'encombrer de panneaux ou d'autres installations similaires. Il appartiendra aux maires d'agir dans ce sens, et de faire enlever, non seulement les installations surabondantes qui dépendraient de la commune, mais encore celles qui auraient été faites par des particuliers, fût-ce avec l'autorisation administrative.

ART. 72. — *Répression des contraventions à la loi du 3 juillet 1934.*

Toute infraction aux dispositions de cette loi est passible d'une amende dont le taux, compte tenu des actes dits lois du 26 juillet 1941 et du 17 février 1942 est de 200 à 3.500 francs (1). La répression en est poursuivie, conformément au décret-loi du 28 décembre 1926 sur l'unification des compétences en matière de police de la circulation et de la conservation des voies publiques. Il appartient aux ingénieurs en chef des ponts et chaussées et du service vicinal, en vertu de l'article 4 du décret-loi du 28 décembre 1926, d'engager directement les poursuites et de requérir du tribunal devant lequel ils ont le droit de conclure verbalement, l'enlèvement des installations illicites et l'application aux contrevenants des sanctions édictées par l'article 3 de la loi et rappelées ci-dessus.

CHAPITRE III.

Entretien des signaux. Dégradation.

Contraventions de voirie.

ART. 73. — L'attention des ingénieurs est particulièrement appelée sur la nécessité d'assurer le parfait entretien des signaux et de leurs supports. Toute détérioration accidentelle devra être réparée dans le plus bref délai. La peinture devra être refaite, en tout ou en partie, toutes les fois qu'elle commencera à

(1) L'acte dit loi du 26 juillet 1942 fixant le taux des amendes pénales, interprété et modifié par la loi du 27 février 1943, a été validé et la portée en a été précisée par l'ordonnance du 24 mars 1945. D'autre part, la loi du 24 mai 1946 a majoré les taux des amendes dans la proportion d'environ 1 à 5.

perdre ses qualités protectrices ou son coloris initial. Si un signal venait à être déplacé pour une cause ou pour une autre, il devra être rétabli le plus tôt possible à son emplacement primitif. L'implantation des signaux, exécuté conformément aux prescriptions de la présente instruction devra d'ailleurs tenir compte de l'opportunité de les soustraire autant que possible aux détériorations accidentelles.

Il est fait observer d'ailleurs que les signaux constituent des ouvrages de la route et, à ce titre, sont protégés par les lois et règlements sur la voirie, au même titre que la voie publique elle-même. Le décret-loi précité du 28 décembre 1926 leur est donc applicable en ce qui concerne la répression des contraventions et la procédure à suivre, comme indiqué à l'article précédent. Il y a lieu de remarquer toutefois que les contraventions en matière de voirie constituant désormais des contraventions de police, le taux maximum de l'amende, compte tenu des actes dits lois du 26 juillet 1941 et du 17 février 1942 est de 180 francs; ce maximum se substitue à ceux qui étaient fixés, en la matière, suivant les cas, par les anciens règlements et la loi du 23 mars 1842.

Il est rappelé enfin qu'une circulaire du 5 mars 1906 (travaux publics) a institué une procédure simplifiée pour la réparation amiable des dommages causés involontairement au domaine public. Elle consiste à établir un état estimatif des dépenses qu'entraîne la réparation du dommage et à le notifier au contrevenant. Lorsque celui-ci accepte la responsabilité de l'infraction, adhère à l'état estimatif de la dépense et en garantit s'il y a lieu le paiement, le litige peut recevoir un règlement rapide sans qu'il soit donné suite au procès-verbal de contravention.

Cette procédure paraît susceptible de résoudre de façon très simple, dans nombre de cas, les litiges résultant de la détérioration involontaire des signaux. Dans les autres cas, le procès-verbal de contravention sera déféré au tribunal de simple police.

CHAPITRE IV.

Dispositions transitoires et diverses.

ART. 74. — En principe, l'unification de la signalisation routière telle qu'elle résulte des dispositions contenues dans la présente instruction devra être réalisée par étapes successives suivant les programmes qui seront établis par la direction des routes pour ce qui concerne le réseau national.

Quant aux signaux actuellement en place et qui deviendraient hors d'usage, ils seront remplacés par des signaux conformes aux modèles prescrits par la présente instruction, sous la réserve toutefois que s'il s'agit d'une route à grande circulation et d'un signal de direction, les indications du nouveau signal ne rompent pas de façon fâcheuse l'harmonie qui doit exister entre les différents signaux de direction de la localité. Pour éviter de tels inconvénients, il sera parfois préférable de remplacer le signal détruit par un signal provisoire, en bois peint par exemple, du modèle ancien, en attendant qu'il soit possible de procéder au remplacement de l'ensemble des signaux de l'itinéraire considéré.

En ce qui concerne les bornes kilométriques et hectométriques, les règles relatives à l'implantation de ces bornes (art. 55) et aux inscriptions qu'elles doivent porter (art. 56), ne recevront pratiquement leur application qu'à l'occasion d'un travail d'ensemble de remise en place tel que celui nécessité par un aménagement de la route entraînant le déplacement des bornes.

Encore conviendra-t-il que l'ensemble de la route ait reçu son tracé définitif, y compris toutes déviations ou rectifications, de façon que le kilométrage puisse être arrêté lui-même de façon définitive.

TABLE DES MATIÈRES.

PRÉAMBULE.

PREMIÈRE PARTIE.

PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES.

	PAGES.
CHAPITRE PREMIER. — Règles générales et définitions.	
Article 1. — Objet de la signalisation routière.....	725
— 2. — Convention internationale de Genève.....	726
— 3. — Forme et couleur des signaux.....	726
— 4. — Classification des signalisations.....	726
— 5. — Signalisation avancée et de position.....	726
— 6. — Signalisation de nuit.....	727
— 7. — Emploi exclusif des signaux prescrits. — Supersignalisation éventuelle	727
CHAPITRE II. — Prescriptions techniques communes aux diverses signalisations.	
Article 8. — Nature des signaux. — Modèles.....	727
— 9. — Supports des signaux.....	727
— 10. — Fondation des signaux permanents.....	728
— 11. — Implantation des panneaux.....	728
— 12. — Hauteur des panneaux au-dessus du sol.....	728
— 13. — Envers des panneaux.....	729
— 14. — Inscriptions sur les panneaux.....	729
— 15. — Emploi de dispositifs réfléchissants sur les signaux.....	729
CHAPITRE III. — Prescriptions administratives et financières.	
Article 16. — Droits exclusifs de l'administration.....	730
— 17. — Prescriptions financières.....	730

DEUXIÈME PARTIE.

PRESCRIPTIONS PARTICULIÈRES AUX DIVERSES SIGNALISATIONS.

TITRE PREMIER. — Signalisation d'obstacle.

CHAPITRE PREMIER. — Généralités.	
Article 18. — Principaux obstacles à signaler. — Panneaux types.....	731
— 19. — Bandes colorées sur la chaussée.....	731
CHAPITRE II. — Croisements.	
Article 20. — Signalisation avancée.....	732
— 21. — Signalisation de position.....	732
— 22. — Signalisation lumineuse des croisements.....	733
— 23. — Emploi de miroirs aux croisements.....	733

CHAPITRE III. — *Virages.*

Article 24. — Signalisation avancée	734
— 25. — Signalisation de position	734

CHAPITRE IV. — *Passages à niveau gardés de voies ferrées.*

Article 26. — Passages à niveau gardés.....	735
---	-----

CHAPITRE V. — *Passages à niveau non gardés de voies ferrées.*

Article 27. — Règles générales.....	736
— 28. — Signalisation avancée.....	736
— 29. — Signalisation de position.....	736
— 30. — Signalisation automatique de l'approche des trains.....	736
— 31. — Voies ferrées industrielles.....	736

CHAPITRE VI. — *Ponts mobiles.*

Article 32. — Signalisation avancée.....	737
— 33. — Signalisation de position.....	737

CHAPITRE VII. — *Cassis ou dos d'âne.*

Article 34. —	737
---------------------	-----

CHAPITRE VIII. — *Signalisation des obstacles divers.*

Article 35. —	738
---------------------	-----

CHAPITRE IX. — *Supersignalisation.*

Article 36. —	738
---------------------	-----

TITRE II. — **Signalisation de police.**CHAPITRE PREMIER. — *Règles générales.*

Article 37. — Types de signaux.....	739
— 38. — Indications complémentaires concernant certains signaux de police	739
— 39. — Signalisation par feux colorés.....	740

CHAPITRE II. — *Routes à grande circulation.*

Article 40. — Généralités	741
— 41. — Signalisation sur la voie à grande circulation.....	741
— 42. — Signalisation sur les voies affluentes.....	742

TITRE III. — **Signalisation de localisation.**

Article 43. — Implantation	742
— 44. — Types. — Inscriptions.....	742

TITRE V. — **Signalisation temporaire.**CHAPITRE PREMIER. — *Règles générales. — Signalisation en rase campagne.*

Article 45. — Principes généraux.....	743
— 46. — Implantation. — Types.....	743
— 47. — Inscriptions	743
— 48. — Indications des distances et désignation des routes.....	745
— 49. — Présignalisation de certains croisements.....	745
— 50. — Bornes type Michelin.....	746

CHAPITRE II. — *Signalisation de direction dans les traverses.*

Article 51. — Principes. — Plans de circulation.....	746
— 52. — Plans de jalonnement.....	746

CHAPITRE III.

Article 53. — Signalisation de nuit.....	747
--	-----

CHAPITRE IV. — *Bornes kilométriques.*

Article 54. — Objet du bornage. — Modèles.....	748
— 55. — Implantation des bornes.....	748
— 56. — Inscriptions et numérotage des bornes.....	749
— 57. — Entretien des bornes.....	749

CHAPITRE V. — *Divers.*

Article 58. — Anciennes plaques de fonte.....	750
— 59. — Signalisation des cours d'eau.....	750
— 60. — Signalisation des monuments historiques et des sites.....	750
— 61. — Signalisation touristique ou d'intérêt local.....	751
— 62. — Signalisation de l'altitude.....	751

TITRE IV. — **Signalisation de direction.**CHAPITRE PREMIER. — *Signalisation des chantiers.*

Article 63. — Règles générales.....	751
— 64. — Signalisation avancée.....	752
— 65. — Signalisation de position.....	752
— 66. — Chantiers spéciaux.....	752
— 67. — Réglementation générale de la vitesse au droit des chantiers.....	753
— 68. — Signalisation des détournements de circulation.....	753

CHAPITRE II. — *Barrières de dégel.*

Article 69. —	753
---------------------	-----

TROISIÈME PARTIE.

PRESCRIPTIONS DIVERSES.CHAPITRE PREMIER. — *Mesures de protection
de la signalisation contre la publicité.*

Article 70. — Réglementation générale de la publicité.....	754
--	-----

CHAPITRE II.

Article 71. — La signalisation et la publicité. — Application de la loi du 3 juillet 1934.....	755
Article 72. — Répression des contraventions à la loi du 3 juillet 1934.....	756

CHAPITRE III.

Article 73. — Entretien des signaux. — Dégradations. — Contraventions de voirie.....	756
---	-----

CHAPITRE IV.

Article 74. — Dispositions transitoires et diverses.....	757
--	-----

ANNEXES.

Les tableaux ci-après donnent les types à adopter pour les signaux.

Les couleurs des panneaux représentées sur ces tableaux sont précisées par les références ci-dessous au répertoire de couleurs Oberthur.

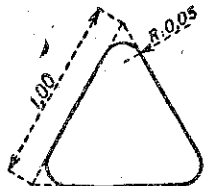
COULEUR.	PLANCHE.	TON.	DÉSIGNATION du RÉPERTOIRE.
Blanc.....	2	1	Blanc de Neige.
Crème.....	10	3	Blanc crème.
Bleu foncé.....	230	2	Bleu de roi.
Rouge.....	89	2	Laque géranium.
Jaune.....	23	2	Jaune soleil.
Teinte neutre.....	362	1	Ardoise.

TABLEAU A.

SIGNAUX D'OBSTACLE.

I. DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Dimensions. — Panneaux triangulaires de 1 m. de côté dont les angles sont arrondis suivant un cercle de 5 cm. de rayon. Listel de 3 cm. de largeur.



La dimension des panneaux peut être réduite à 70 cm. en traverse, dans le cas d'accotements de largeur réduite ou de difficultés spéciales (rangée d'arbres près de la chaussée, routes de montagne, etc.). Dans ce cas, toutes les cotes sont réduites proportionnellement et arrondies.

Couleurs. — Fond crème. — Vignette, listel et inscriptions bleu foncé.

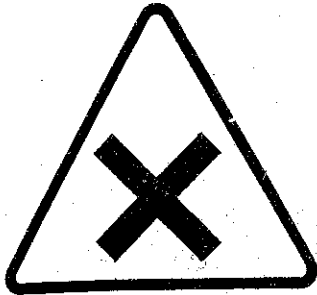
Dispositifs réfléchissants. — Les panneaux 1 bis et 9 sont toujours munis de dispositifs réfléchissants. Sur les autres panneaux d'obstacle, de tels dispositifs ne sont à placer que dans les cas particuliers où cela présente un intérêt marqué.

On utilise des dispositifs réfléchissants de 90 mm. de diamètre (60 mm. pour les panneaux de 70 cm.) de couleur jaune orangé, disposés au trois angles du panneau, comme indiqué sur le panneau n° 1 bis.

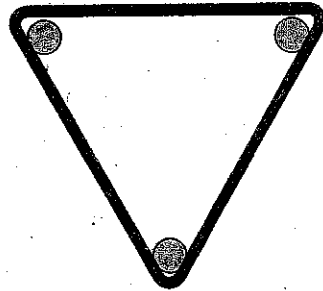
II. DISPOSITIONS PARTICULIÈRES.

NUMÉROS des TYPES.	DÉSIGNATION ET INDICATIONS COMPLÉMENTAIRES.	RÉFÉRENCES À L'INSTRUCTION GÉNÉRALE.	
		Articles.	Pages.
1	Signal de croisement..... L'emploi de dispositifs réfléchissants sur ce signal doit être exceptionnel.	20	14
1 bis	Croisement avec une route à priorité..... Ce signal est au contraire toujours muni de dispositifs réfléchissants.	41 et 42	21 et 22
2	Virage..... Lorsqu'il y a lieu de porter une inscription sur ce panneau dans les conditions fixées par les 2 ^e et 3 ^e alinéas de l'article 24, l'inscription est faite en lettres de 8 cm. de hauteur.	24	15
3	Passage à niveau gardé.....	26	16
4	Passage à niveau non gardé.....	28	17
5	Pont mobile.....	32	18

A _ SIGNAUX D'OBSTACLE



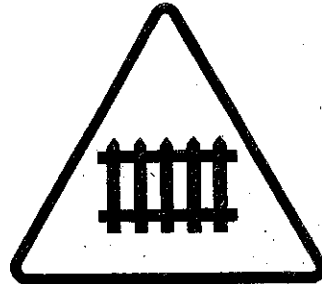
1 _ Croisement



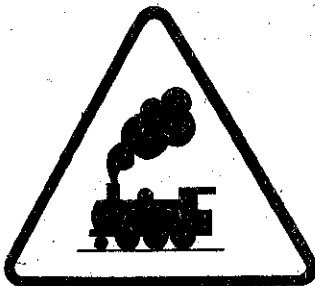
1^{bis} _ Croisement avec
une route à priorité



2 _ Virages



3 _ Passage à niveau gardé



4 _ Passage à niveau non gardé



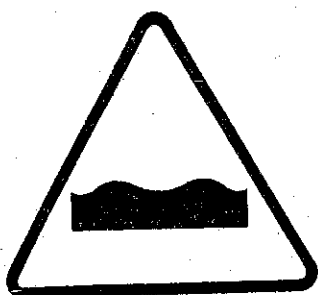
5 _ Pont mobile

TABLEAU A.

SIGNAUX D'OBSTACLE (suite).

NUMÉROS des TYPES.	DÉSIGNATION ET INDICATIONS COMPLÉMENTAIRES.	RÉFÉRENCES À L'INSTRUCTION GÉNÉRALE.	
		Articles.	Pages.
6	<i>Cassis ou dos d'âne</i>	34	18
7	<i>Obstacles divers</i>	14 et 35	10 et 18
	Pour signaler les divers obstacles suivants, on adoptera obligatoirement les inscriptions ci-après, en lettres de 5 cm. de hauteur : Rétrécissement de chaussée. : Chaussée rétrécie. Voie de garage de tramways sur la chaussée. : Évitement de tramway. Pont ou souterrain à tirant d'air inférieur à 4 ^m 30. : Hauteur limitée. Voisinage d'une carrière exploitée à la mine. : Carrière. Zone menacée par les avalanches. : Danger d'avalanche. Par les chutes de pierres. : Chute de pierres. Cette liste n'est pas limitative.		
8	<i>Teinte neutre de l'envers d'un panneau</i>	13	10
	Pour le cas de panneaux ayant fait l'objet de dons (sur les voies autres que les Routes Nationales), le nom du donateur est à indiquer en lettres noires de 5 cm. de hauteur sur l'envers du panneau ainsi teinté, sous la forme : « Don de ».		
9	<i>Panneau de supersignalisation</i>	36	19
	Panneau triangulaire de 1 ^m 25 de côté dont les angles sont arrondis suivant un rayon de 5 cm. Inscription « Danger » en lettres blanches sur fonds bleu foncé de 18 cm. de hauteur. Ces lettres sont munies de dispositifs réfléchissants blancs de 11 mm. Ce signal est en outre obligatoirement muni de dispositifs réfléchissants de 90 mm. aux angles.		

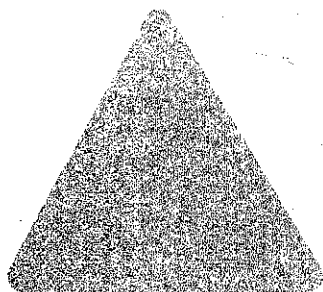
A _ SIGNAUX D'OBSTACLE (Suite)



6 _ Cassis ou dos d'âne



7 _ Obstacles divers



8 _ Envers d'un panneau



9 _ Supersignalisation

TABLEAU B.

SIGNAUX DE POLICE

COMPORTANT DES PRESCRIPTIONS ABSOLUES.

I. DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Dimensions. — Panneaux circulaires de 70 cm. de diamètre. Bande rouge de 12 cm. 5 de largeur; listel blanc de 1 cm. 5. Le diamètre des panneaux peut être réduit à 50 cm. en traverse; dans ce cas, toutes les cotes sont réduites proportionnellement et arrondies.

Couleurs. — a. Panneaux 1 à 11 inclus : bande circulaire rouge, fond et listel blanc sauf pour le panneau 9 où le fond est bleu foncé. Inscriptions et vignettes bleu foncé.

b. Panneaux 12 et 13 : listel, inscriptions et vignettes blanc. Fond bleu foncé.

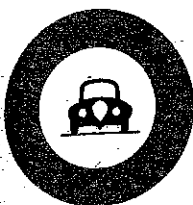
Dispositifs réfléchissants. — Il ne doit jamais être placé de dispositifs réfléchissants sur ces panneaux de police.

Lorsqu'il apparaît nécessaire d'attirer spécialement de nuit l'attention sur un signal on dispose 3 dispositifs réfléchissants de 60 mm. sur le support du panneau (hauteur au-dessus du sol du centre de ces dispositifs : 65, 80 et 95 cm.). Pour tous les signaux les dispositifs réfléchissants sont alors jaune orangé, sauf pour les panneaux 1 et 3 pour lesquels ils sont rouge.

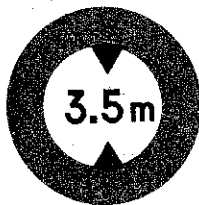
II. DISPOSITIONS PARTICULIÈRES.

NUMÉROS des TYPES.	DÉSIGNATION ET INDICATIONS COMPLÉMENTAIRES.	RÉFÉRENCES À L'INSTRUCTION GÉNÉRALE.	
		Articles.	Pages.
1	<i>Interdit aux automobiles.</i>	37	19
2	<i>Hauteur limitée.</i> L'emploi de ce panneau de position se combine avec l'emploi du panneau A, qui joue un rôle de signal avancé.	35 et 37	18 et 19
3	<i>Sens interdit.</i> Barre blanche de 12 cm. de largeur et 55 cm. de longueur. L'emploi de ce signal peut se combiner avec l'emploi du signal n° 12 « Sens obligatoire ». Dispositifs réfléchissants rouge sur le fût comme indiqué ci-dessus aux dispositions générales lorsqu'il est jugé nécessaire.	37	19
4	<i>Dépassement interdit.</i>	37	19
5	<i>Vitesse maximum.</i>	37	19
6	<i>Double limitation de vitesse.</i>	37	19
7	<i>Poids maximum.</i> Le poids maximum inscrit sur le panneau est celui du véhicule et de sa charge. Le support de ce signal est obligatoirement muni de dispositifs réfléchissants jaune orangé.	37	19
8	<i>Interdit aux poids lourds.</i>	37	19
9	<i>Stationnement interdit.</i>	37 et 38	19
10	<i>Barrière de dégel.</i>	69	31
11	<i>Poste de douane.</i> L'inscription inférieure est faite dans la langue du pays limitrophe.	37	19
11 bis	<i>Barrage de gendarmerie (signal mobile).</i>	38	19
12	<i>Sens obligatoire. Voir panneau n° 3.</i>	37	19
13	<i>Piste obligatoire pour cyclistes.</i> Les lettres de l'inscription mesurent respectivement 5 et 8 cm. de hauteur.	37	19

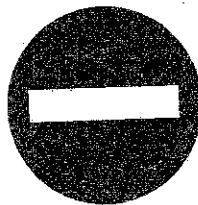
B - SIGNAUX DE POLICE COMPORTANT DES PRESCRIPTIONS ABSOLUES



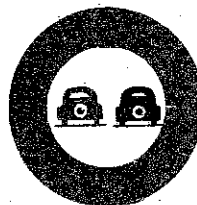
1



2



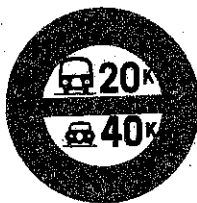
3



4



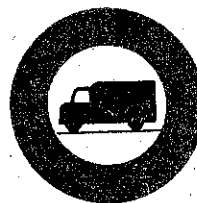
5



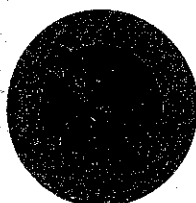
6



7



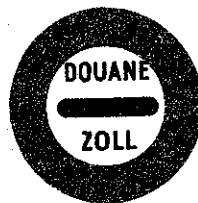
8



9



10



11



11bis



12



13

TABLEAU C.

SIGNAUX DE POLICE COMPORTANT UNE SIMPLE INDICATION.

I. DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Les panneaux carrés 1, 2, 3 et 4 ont 70 cm. de côté. Tous les panneaux, sauf le panneau C 7, comportent un listel blanc de 1,5 cm. de largeur.

La dimension des panneaux carrés peut être réduite à 0 m. 40 en traverse (et dans ce cas, le listel est réduit à 1 cm.).

II. DISPOSITIONS PARTICULIÈRES.

NUMÉROS des TYPES.	DÉSIGNATION ET INDICATIONS COMPLÉMENTAIRES.	RÉFÉRENCES À L'INSTRUCTION GÉNÉRALE.	
		Articles.	Pages.
1	<i>Panneau de prudence.</i> Triangle crème de 60 cm. de côté sur fond bleu foncé. On peut préciser la signification du panneau par une inscription en lettres de 5 cm., par exemple « Sortie d'Usine », « Passage clouté » ou « Route glissante » (énumération non limitative).	37 et 38	19
2	<i>Panneau de croisement d'une route à priorité avec une voie affluente non à priorité.</i>	41	21
3	<i>Panneau de prudence avec vignette « Écoles », pas d'inscription.</i>	37	19
4	<i>Parcage autorisé.</i> Lettre blanche sur fond bleu foncé.	38	19
5	<i>Ce type est employé pour signaler diverses prescriptions de police.</i> Lettres bleu foncé de 8 cm. de hauteur sur fond crème. Cadre bleu foncé de 6 cm. 5.	37	19
6	<i>Hôpital Silence</i> Dimensions: 60 cm. × 95 cm. Lettres bleu foncé de 8 à 12 cm. de hauteur sur fond crème. Cadre bleu foncé de 6 cm. 5.	37	19
7	<i>Poste de secours.</i> Dimensions: 60 cm. × 90 cm. Ce panneau signale les postes de secours sur route. L'implantation des supports de ces panneaux doit faire l'objet d'autorisations d'occupation temporaire du Domaine Public.		

C - SIGNAUX DE POLICE COMPORTANT UNE SIMPLE INDICATION



1



2



3



4



5



6



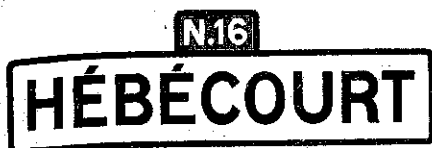
7

TABLEAU D.

SIGNAUX DE LOCALISATION.

NUMÉROS des TYPES.	DÉSIGNATION ET INDICATIONS COMPLÉMENTAIRES.	RÉFÉRENCES À L'INSTRUCTION GÉNÉRALE	
		Articles.	Pages.
1 1 bis 1 ter	<i>Panneaux de localisation</i> <i>Dimensions</i> : Hauteur du panneau : 38 cm. Longueur variable. Hauteur du cartouche : 16 cm. Lettres de 20 cm. de hauteur pour le nom de la localité. Lettres de 10 cm. de hauteur pour la désignation de la route. Listel de 2 cm. de largeur. <i>Couleurs</i> : Fond crème. Listel et nom de la localité en lettres bleu foncé. Cartouche rouge pour les Routes Nationales. Cartouche jaune pour les Chemins départementaux. Cartouche blanc pour les Chemins Vicinaux. Le numéro de la route est inscrit en blanc sur le fond rouge du cartouche pour les Routes Nationales, en bleu foncé pour les Chemins départementaux et les Chemins Vicinaux.	43 et 44	22
2	<i>Panneau de localisation</i> Pour une localité à nom composé long et de façon à éviter d'avoir un panneau de longueur démesurée, l'inscription pourra être faite sur 2 lignes. Les seules modifications par rapport aux prescriptions ci-dessus sont alors les suivantes : — Hauteur du panneau : 60 cm. — Hauteur des lettres du nom de la localité : 20 cm. sur la 1^{re} ligne, 15 cm. sur la 2^e ligne.	43 et 44	22
3	<i>Panneau signalant un cours d'eau</i> <i>Dimensions</i> : Hauteur du panneau : 38 cm., longueur variable. Lettres de 20 cm. de hauteur. Listel de 2 cm. de largeur. <i>Couleurs</i> : Comme pour les panneaux précédents.	59	29
4	<i>Panneau signalant un site ou un monument historique</i> <i>Dimensions</i> : Hauteur 65 cm., longueur variable. Lettres de 6 à 10 cm. de hauteur. Cadre de 10 cm. de largeur. <i>Couleurs</i> : Comme pour les panneaux précédents : fond crème, lettres et cadre bleu foncé.	60	29

D. SIGNAUX DE LOCALISATION



1



1bis



1ter



3



2



4

25 A.

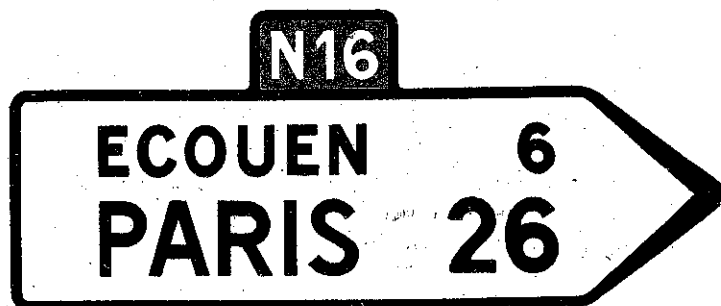
TABLEAU E.

SIGNAUX DE DIRECTION.

NUMÉROS des TYPES.	DÉSIGNATION ET INDICATIONS COMPLÉMENTAIRES.	RÉFÉRENCES À L'INSTRUCTION GÉNÉRALE.	
		Articles.	Pages.
1 et 1 bis	<i>Panneaux de direction pour les Routes Nationales et Chemins départementaux</i> <i>Panneaux en forme de flèche.</i> <i>Dimensions :</i> Hauteur : 45 cm., longueur variable. Pointe de flèche de 30 cm. arrondie à son extrémité (ce qui réduit sa longueur à 28 cm.). Hauteur du cartouche : 16 cm. Listel de 2 cm. s'épaississant jusqu'à 6 cm. suivant la bissectrice à la pointe de la flèche. Caractères de 10 cm. pour le cartouche et la 1 ^{re} ligne Caractères de 15 cm. pour la 2 ^e ligne.	46	22
	<i>Couleurs :</i> Fond crème entouré d'un listel bleu foncé. Noms des localités et chiffres des km., en caractères bleu foncé. Cartouche rouge pour les Routes Nationales. Cartouche jaune pour les Chemins Départementaux ⁽¹⁾ . Le numéro de la route est inscrit en blanc sur le fond rouge du cartouche pour les Routes Nationales, en bleu foncé sur le fond jaune du cartouche pour les Chemins Départementaux.	47	23
1 ter	Les distances en kilomètres sont indiquées uniquement par des chiffres à l'exclusion de toute indication K ou Km. Ces chiffres sont obligatoirement placés du côté de la pointe de la flèche. <i>Panneau de direction pour les Chemins vicinaux . . .</i> <i>Dimensions :</i> Hauteur : 25 cm., longueur variable. Lettre de 10 cm. pour l'inscription, 8 cm. pour le n° de la route. Hauteur du cartouche : 14 cm. <i>Couleurs :</i> Comme pour les panneaux précédents. Cartouche blanc.	46	22

(1) La couleur verte est réservée pour les chemins forestiers.

E - SIGNAUX DE DIRECTION



1



1bis



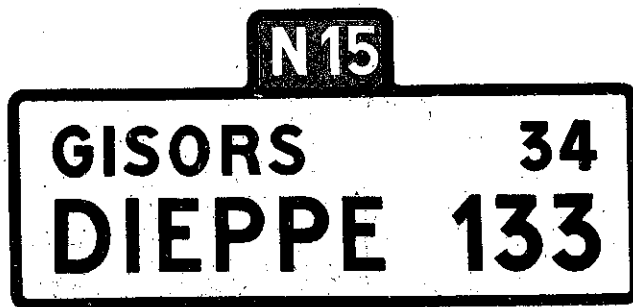
1ter

TABLEAU E.

SIGNAUX DE DIRECTION (suite).

NUMÉROS des TYPES.	DÉSIGNATION ET INDICATIONS COMPLÉMENTAIRES.	RÉFÉRENCES À L'INSTR. GÉNÉRAL.	
		Articles.	Pages.
2	Panneaux de confirmation.....	46	22
	Ces panneaux sont rectangulaires. Dimensions : Hauteur 45 cm., longueur variable. Listel de 2 cm. Caractères de 10 cm. pour le car- touche et la 1^{re} ligne..... Caractères de 15 cm. pour la 2^e ligne..... Couleurs : Comme pour les panneaux précé- dents. Les distances en kilomètres sont indiquées par des chiffres à l'exclusion de toute indication K ou Km.	47	23
3	Panneau de direction complémentaire.....	47	23
	Dimensions : Hauteur 30 cm., longueur variable. Nom de la localité en lettres de 15 cm. Couleurs : Comme pour les panneaux précé- dents.		

E - SIGNAUX DE DIRECTION (Suite)



2



3

TABLEAU E.

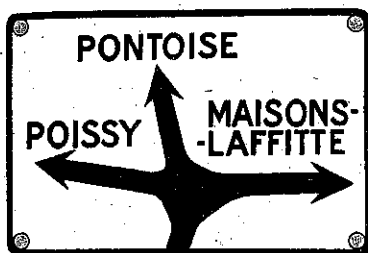
SIGNAUX DE DIRECTION (suite et fin).

NUMÉROS des TYPES.	DÉSIGNATION ET INDICATIONS COMPLÉMENTAIRES.	RÉFÉRENCES À L'INSTR. GÉNÉRALE.	
		Articles.	Pages.
4	<i>Signaux de jalonnement</i>..... <i>Dimensions</i> : Hauteur : 1 direction 25 cm. 2 directions 35 cm. 3 — 50 cm. 4 — 65 cm. Longueur variable. Inscriptions en lettres de 10 cm. de hauteur. Listel de 2 cm. <i>Couleurs</i> : Fond crème entouré d'un listel bleu foncé. Lettres bleu foncé.	52	25
5	<i>Panneaux de présignalisation</i>..... <i>Dimensions minima</i> { Hauteur 1 m. Lettres 10 cm. Épaisseur des traits repré- sentant les voies : 8 cm. Listel : 2 cm. <i>Couleurs</i> : Fond crème, listel, inscriptions et schéma bleu foncé. <i>Dispositifs réfléchissants</i> : Dispositifs jaune orangé de 60 mm. à chaque angle, lorsqu'il est jugé nécessaire. <i>Schéma représenté</i> : Le dessin représenté doit constituer un schéma clair de la disposition du carrefour tel qu'il apparaît à l'automo- biliste qui l'aborde. Il y a intérêt à propor- tionner l'épaisseur des traits du schéma à l'importance de la circulation sur les voies représentées.	49	25
6	<i>Borne type Michelin</i>	50	25

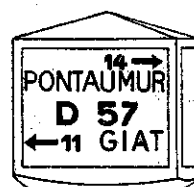
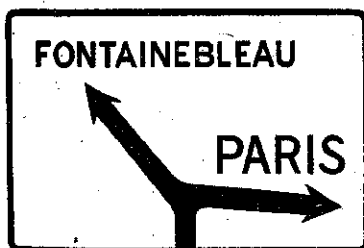
E - SIGNAUX DE DIRECTION (Suite)



4



5



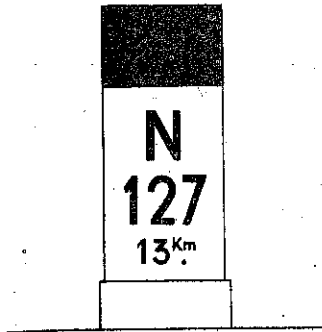
6

TABLEAU F.

BORNES.

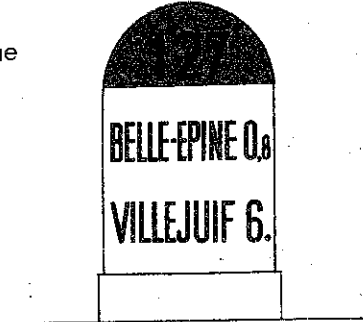
NUMÉROS des TYPES.	DÉSIGNATION ET INDICATIONS COMPLÉMENTAIRES.	RÉFÉRENCES À L'INSTR. GÉNÉRALE.	
		Articles.	Pages.
1 1 bis	<i>Borne kilométrique</i>..... Hauteur : 65 cm. dont 10 cm. de soubassement. Épaisseur : 25 cm. Largeur : 35 cm. <i>Dimensions des caractères :</i> a. Sur la face parallèle à la voie : — Lettres N, D : 10 cm. — N° de la voie : 10 cm. — Distance : 5 cm. b. Sur les faces perpendiculaires à la voie : — N° de la voie : 10 cm. — Lettres et chiffres : 8 cm. <i>Couleurs :</i> Inscriptions en noir, fond blanc, partie supérieure rouge pour les routes nationales, jaune pour les chemins départementaux.	54 et 56	27
2	<i>Borne kilométrique sur une route de montagne</i>..... Les inscriptions donnant l'altitude sont en caractères de 5 cm. de hauteur.	62	29
3	<i>Borne indiquant la limite de deux départements</i>.... Hauteur : 1 m. dont 10 cm. de soubassement. Épaisseur : 25 cm. Largeur : 38 cm. <i>Dimensions des caractères :</i> Noms des départements : caractères de 8 cm. de hauteur. Noms des localités et distances : caractères de 5 cm. de hauteur. Lettres N, D : 10 cm. N° de la voie : 10 cm. <i>Couleurs :</i> Inscriptions en noir, fond blanc, partie supérieure rouge pour les routes nationales, jaune pour les chemins départementaux.	54 et 56	27
4	<i>Borne hectométrique</i>..... Hauteur : 20 cm. Épaisseur : 15 cm. Largeur : 15 cm. Chiffre de 8 cm. de hauteur, noir sur fond blanc.	54 et 56	27

F. BORNES



1
• Face parallèle à la route

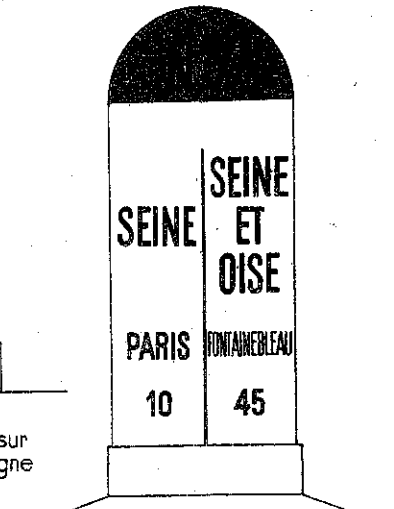
Borne kilométrique



1bis
Face perpendiculaire à la route



2
Borne kilométrique sur
une route de montagne



3
Borne indiquant la limite
de deux départements



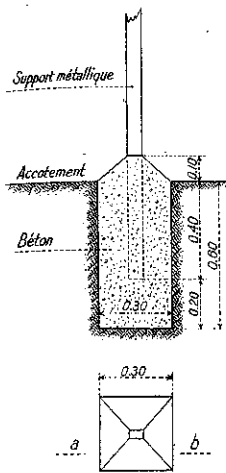
4
Borne hectométrique

TABLEAU G.

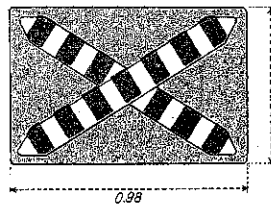
FONDATION DE SIGNAUX. BALISES.

NUMÉROS des TYPES.	DÉSIGNATION ET INDICATIONS COMPLÉMENTAIRES.	RÉFÉRENCES À L'INSTR. GÉNÉRALE.	
		ARTICLES.	PAGES.
1	<i>Fondation de signal permanent.....</i>	10	9
2	<i>Panneau de position des passages à niveau non gardés.....</i> Le support de ce signal est obligatoirement muni de dispositifs réfléchissants jaune orangé de 60 mm. dans les mêmes conditions que les supports des panneaux de police (voir tableau B). Couleurs : Teinte neutre pour le fond du panneau. Bandes blanches et rouges alternées pour la croix. NOTA : Le panneau peut exceptionnellement être disposé, le petit côté horizontal, dans le cas d'accotements de largeur réduite.	29	17
3	<i>Poteau de priorité.....</i> Triangle crème. Encadrement bleu foncé. Tout le reste de la balise, blanc. Ce signal peut exceptionnellement être muni de dispositifs réfléchissants jaune orangé de 60 mm. disposés sur le support dans les mêmes conditions que les signaux de police (voir tableau B).	41	21
4	<i>Balise de croisement ou de virage.....</i> Partie supérieure rouge pour les routes nationales, jaune pour les chemins départementaux.	21 et 25	14 et 15
5	<i>Protection d'une balise de virage par banquette de sûreté.....</i>	25	15

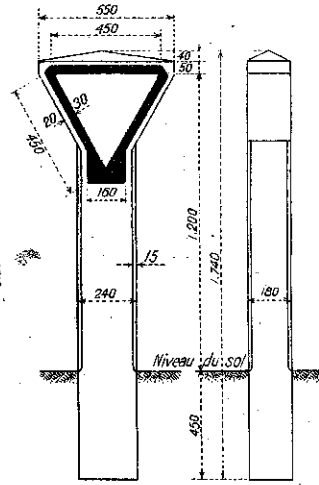
G - FONDATION DE SIGNAUX - BALISES



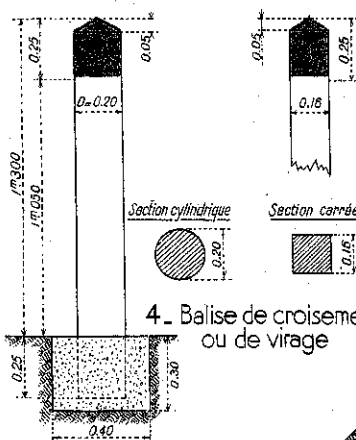
1 - Fondation de signal permanent



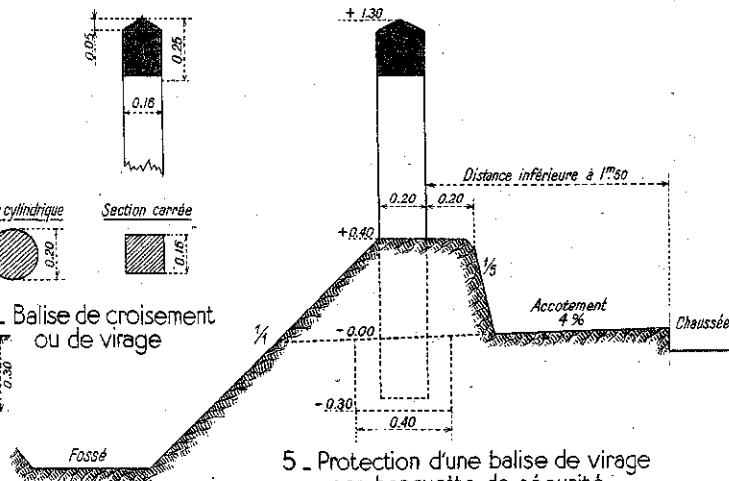
2 - Panneau de position des passages à niveau non gardés



3 - Poteau de priorité



4 - Balise de croisement ou de virage



5 - Protection d'une balise de virage par banquette de sécurité

TABLEAU H.

SIGNAUX TOURISTIQUES OU D'INTÉRÊT LOCAL.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Les signaux touristiques et d'intérêt local, dont l'emploi est autorisé par l'article 61 de l'Instruction générale, sont rectangulaires.

Dimensions :

Hauteur et longueur variables.

Lettres cursives dont les hauteurs sont les suivantes :

Hauteur du E majuscule : 20, 15, 10, 5 cm.

Hauteur du e minuscule : 12, 9, 6, 3 cm.

Couleurs :

Fond crème entouré d'un listel bleu foncé.

Inscriptions et flèches bleu foncé.

Exemples d'inscriptions :

Centre-Ville;

La Gare;

La Plage;

Le Château;

Téléférique.

(Énumération non limitative.)

Signalisation des arrêts d'autocars. — Les arrêts d'autocar seront signalés par des panneaux du type H 3 caractérisés par leur forme rectangulaire et l'emploi, pour les inscriptions, de lettres cursives blanches sur fond bleu foncé. Les dimensions du panneau et des caractères sont facultatives. Listel blanc de 2 cm. en bordure du panneau.

H. SIGNAUX TOURISTIQUES OU D'INTÉRÊT LOCAL



1

HAUTEUR DES LETTRES

E $\begin{array}{c} \text{H} \\ \text{H} \end{array}$ *e* $\begin{array}{c} \text{h} \\ \text{h} \end{array}$



2

<i>H</i>	20	15	10	5
<i>h</i>	12	9	6	3



3

TABLEAU J.

SIGNAUX DE CHANTIER.

NUMÉROS des TYPES.	DÉSIGNATION ET INDICATIONS COMPLÉMENTAIRES.	RÉFÉRENCES À L'INSTR. GÉNÉRALE.	
		ARTICLES.	PAGES.
1	<i>Panneau de signalisation avancée.</i> <i>Dimensions :</i> 85 cm. $\times$ 32 cm. <i>Listel de</i> 2 cm. <i>Lettres de</i> 15 cm. de hauteur. <i>Couleurs :</i> Lettres et listel bleu foncé sur fond jaune. <i>Dispositifs réfléchissants :</i> 4 dispositifs jaune orangé de 60 mm. aux angles.	64	30
1 bis	<i>Disques de limitation de vitesse au droit du chan-</i> <i>tier.</i> <i>Dimensions :</i> Diamètre 32 cm. <i>Bande circulaire rouge de</i> 6 cm. Fond bleu. Caractères bleu foncé.	64	30
2	<i>Fanion rouge de position.</i> <i>Dimensions :</i> 50 $\times$ 40 cm. <i>Hauteur de</i> 1 m. de hauteur.	65	30
3	<i>Barrage amovible pour chantier de faible impor-</i> <i>tance.</i> <i>Dimensions :</i> Bande de 125 cm. $\times$ 20 cm. <i>Hauteur au-dessus du sol de la partie inférieure de</i> <i>la bande :</i> 80 cm. <i>Couleurs :</i> Bandes blanches et rouges alternées. <i>L'envers du barrage peint en teinte neutre porte l'ins-</i> <i>cription «Fin du chantier» en lettres noires.</i>	65	30
4	<i>Barrage amovible pour chantier important</i> <i>Dimensions :</i> Bande de 180 cm. $\times$ 20 cm. <i>Hauteur au-dessus du sol de la partie inférieure de</i> <i>la bande :</i> 80 cm. <i>Couleurs :</i> Bandes blanches et rouges alternées. <i>L'envers du barrage peint en teinte neutre porte l'ins-</i> <i>cription «Fin du chantier» en lettres noires.</i> <i>Dispositifs réfléchissants :</i> La bande peut com- porter des dispositifs réfléchissants. Ce sont alors des dispositifs de 60 mm. rouge disposés comme l'indique la figure. <i>Suivant l'importance du chantier le barrage peut,</i> <i>soit ne comporter qu'une bande, soit en comporter</i> <i>plusieurs superposées, et bien entendu il comprend</i> <i>un nombre d'éléments juxtaposés en rapport avec</i> <i>la largeur du chantier.</i> <i>La partie inférieure de la bande la plus basse est à</i> <i>0 m. 80 au-dessus du sol.</i>	65	30
4 bis	<i>Exemple de barrage comportant 2 bandes super-</i> <i>posées</i>	65	30

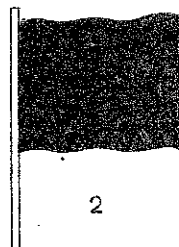
J - SIGNAUX DE CHANTIER



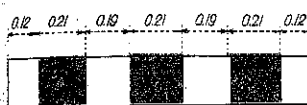
1



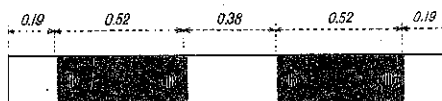
1 bis



2



Endroit



Endroit



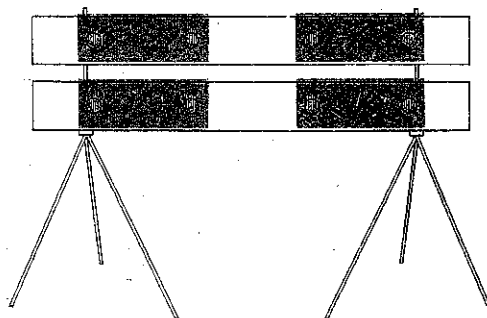
Envers

3



Envers

4



4 bis

TABLEAU J.

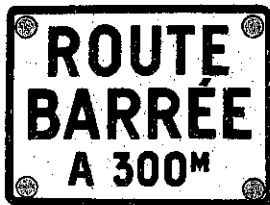
SIGNAUX DE CHANTIER (suite).

NUMÉROS des TYPES.	DÉSIGNATION ET INDICATIONS COMPLÉMENTAIRES.	RÉFÉRENCES À L'INSTR. GÉNÉRALE.	
		ARTICLES.	PAGES.
5	<i>Panneau indiquant la nature du chantier.....</i> <i>Dimensions : Hauteur 32 cm.</i> <i>Longueur variable.</i> <i>Couleurs : Listel bleu de 2 cm., lettres bleu de 15 cm. de hauteur sur fond jaune.</i> Ce panneau comporte l'une des trois inscriptions suivantes : — Goudron ; — Cyliadrage ; — Travaux ; à l'exclusion de toute autre.	65	30
6	<i>Piquet de chantier</i> <i>Dimensions : Hauteur totale 1 m.</i> <i>Triangle supérieur : 20 cm. de côté.</i> <i>Dispositif réfléchissant : Jaune orangé de 90 mm. de diamètre.</i> <i>Couleurs : Bandes rouges et blanches alternées de 12 cm.</i>	65	30
7	<i>Panneau « Route Barrée ».....</i> <i>Dimensions : 80 × 60 cm.</i> <i>Listel : 2 cm.</i> <i>Lettres de 15 cm. de hauteur pour inscription « Route barrée » et de 10 cm. pour l'indication de distance.</i> <i>Couleurs : Lettres et listel bleu foncé sur fond jaune.</i> <i>Dispositifs réfléchissants : Jaune orangé de 60 mm. de diamètre aux 4 angles.</i>	68	31
8	<i>Panneau de signalisation de détournement de circulation.....</i> a) Type à adopter au départ de la déviation et aux carrefours importants sur la déviation : <i>Dimensions : Longueur variable.</i> <i>Hauteur : 40 cm.</i> <i>Lettres cursives de 6 cm. (minuscules) et 10 cm. (majuscules) de hauteur pour l'inscription « Route déviée ».</i> <i>Lettres normales de 15 cm. pour le nom de la ville.</i> <i>Listel : 2 cm.</i> <i>Couleurs : Lettres et listel bleu foncé sur fond jaune.</i> b) Flèche de confirmation à employer aux divers croisements sur la route déviée : <i>Dimensions : Longueur variable.</i> <i>Hauteur : 25 cm.</i> <i>Listel : 2 cm.</i> <i>Lettres de 15 cm. de hauteur.</i> <i>Couleurs : Listel et lettres bleu foncé sur fond jaune.</i>	68	31

J - SIGNAUX DE CHANTIER (Suite)



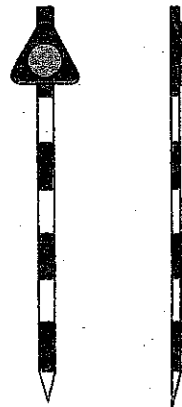
5



7



8a



6



8b

TABLEAU K.

CARACTÈRES.

Les inscriptions sur les panneaux, faisant l'objet des planches D, E et J de la présente instruction, sont prévues en caractères de 10, 15 ou 20 cm. de hauteur.

Le type de caractère adopté présentant une grande importance pour la bonne lisibilité des panneaux, les prescriptions suivantes devront être observées :

I. FORME DES CARACTÈRES.

La forme des lettres et chiffres sera celle indiquée sur les trois planches ci-après.

II. LARGEURS DES CARACTÈRES ET ÉPAISSEURS DES TRAITS.

1^o *Lettres de 20 cm. de hauteur et chiffres de 15 cm. de hauteur :*

a. *Inscriptions courtes* : les largeurs et l'épaisseur des traits des caractères ne devront pas être supérieures à celles indiquées à la planche K1 ci-après (caractères larges) ;

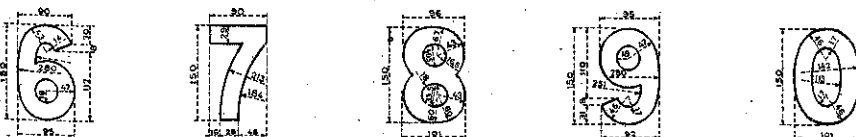
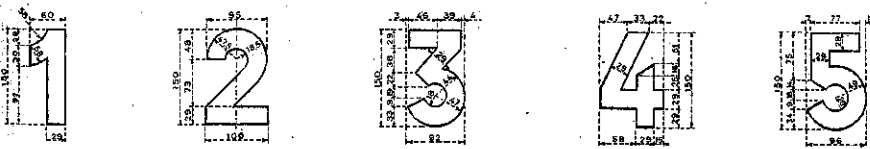
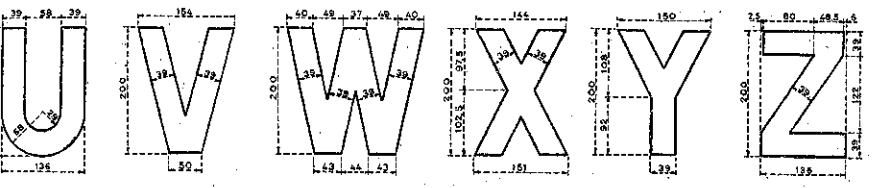
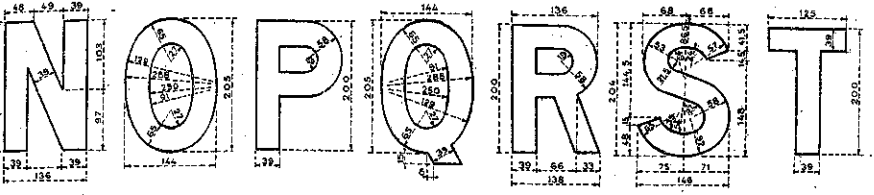
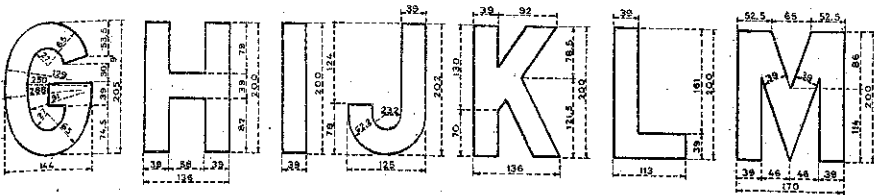
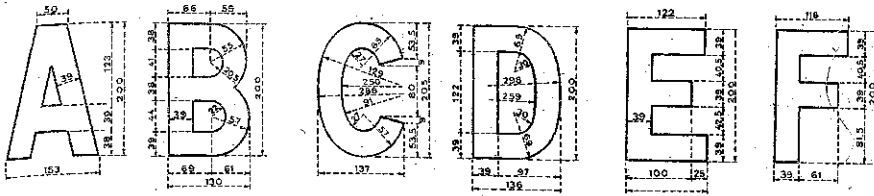
b. *Inscriptions longues* : les largeurs et l'épaisseur des traits des caractères ne devront pas être inférieures à celles indiquées à la planche K3 ci-après (caractères réduits) ;

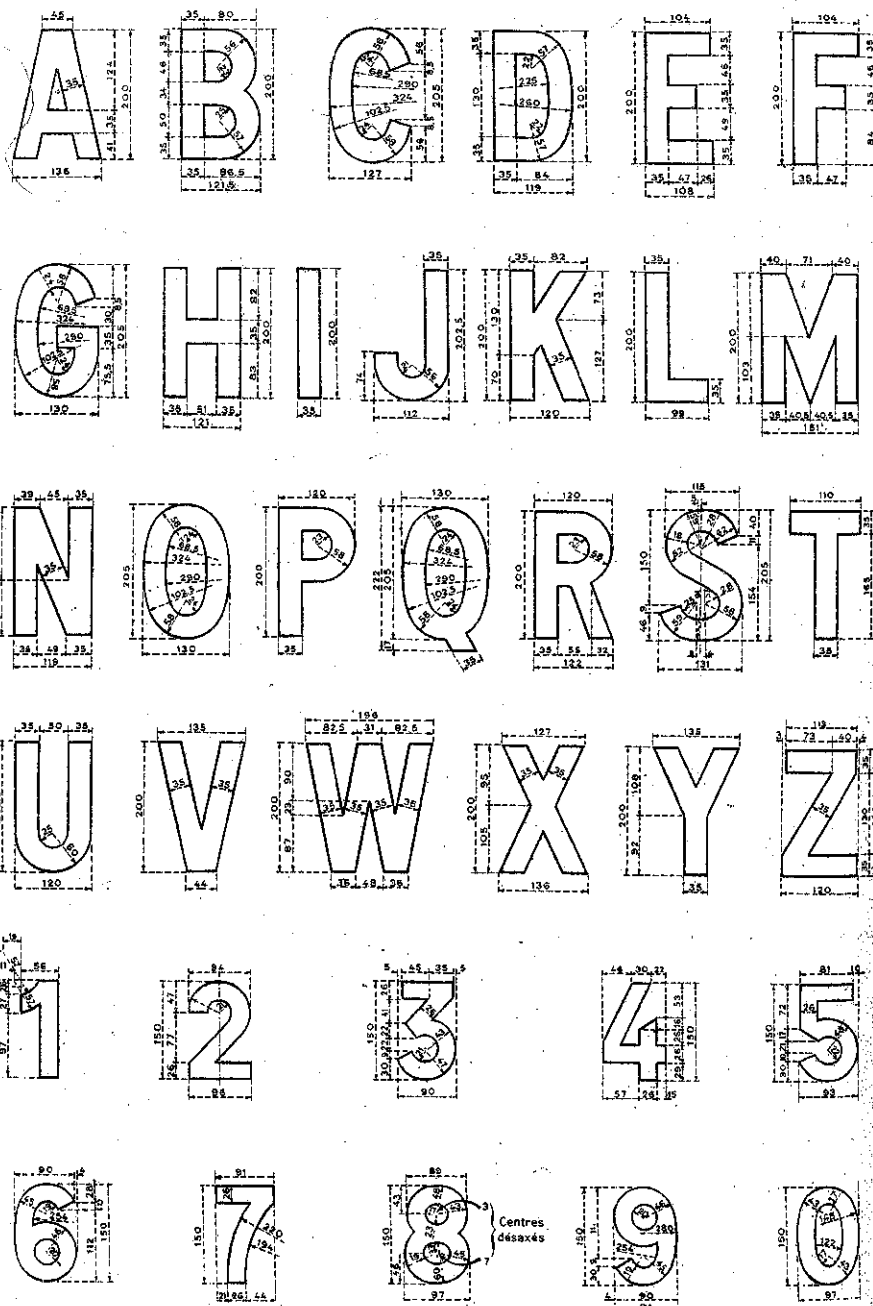
c. *Inscriptions de longueur moyenne* : les largeurs et l'épaisseur des traits des caractères seront comprises dans les limites ci-dessus (la planche K2 donne à titre d'exemple des dimensions qui peuvent alors être utilisées) [caractères normaux].

2^o *Lettres de 15 et de 10 cm. de hauteur et chiffres de hauteur inférieure à 15 cm. :*

Toutes les dimensions sont à réduire proportionnellement.

K1-CARACTÈRES LARGES



K₂-CARACTÈRES NORMAUX

K3-CARACTÈRES RÉDUITS

