

Amélioration de la sécurité des usagers

Amélioration du marquage à l'approche des ralentisseurs de type coussins et plateaux

Si des coussins ou plateaux sont de couleur plus claire que celle de la chaussée, les triangles (dits « dents de requin »), normalement matérialisés sur les rampants, peuvent être marqués directement sur la chaussée. Dans ce cas, la pointe du triangle est positionnée à la base du rampant. Le tableau ci-contre indique les cotes des triangles à marquer, selon les 2 dispositifs.



Cotes des triangles à marquer

	Largeur base	Longueur
Coussin	0.50 m	1.20 à 1.50 m
Plateau	0.70 m	2 m



Amélioration de la sécurité des usagers

- Surclassement de la rétroréflexion pour les panneaux sens interdits renforcés (B1J) utilisés pour lutter contre les prises à contresens des routes à chaussées séparées*
- Prise en compte de l'utilisation de la balise d'indication d'obstacle latéral (J13) en tunnel*
- Interdiction d'associer* un ou des panneaux sur un même support avec des panneaux de type AB3a (cédez-le-passage) et AB4 (stop)*
- Redéfinition de la ligne d'effet des feux : en lien avec le déploiement en 2018 de nouveau système de contrôle automatisé (radar tourelle)*



Amélioration de la sécurité des usagers

Possibilité de créer une zone « tampon » longue de 2 à 5 mètres avant les passages pour piétons



Elle peut être tracée entre 2 et 5 mètres en amont de la traversée piétons. Sa modulation est de type T2, composée de rectangles blancs de largeur 0.15m alternés avec des vides de même dimension.

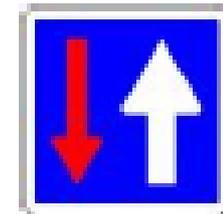
Cette ligne matérialise l'endroit où le véhicule doit s'arrêter pour assurer une bonne visibilité mutuelle avec les piétons souhaitant traverser. L'arrêt n'est pas obligatoire si aucun piéton ne souhaite s'engager sur la traversée.

Amélioration de la sécurité des usagers

Possibilité de créer une ligne d'effet d'alternat pour les sites où la configuration est très biaisée



B15



C18

Ligne d'effet d'alternat concernant les régimes de circulation alternée par panneau B15/ C18. Elle peut être tracée en amont ou au plus tard au droit du support du panneau B15. Sa modulation est identique à la ligne d'effet pour les passages piétons. Cette ligne matérialise l'endroit où le véhicule doit s'arrêter pour laisser le passage en sens inverse.

Amélioration de la sécurité des usagers

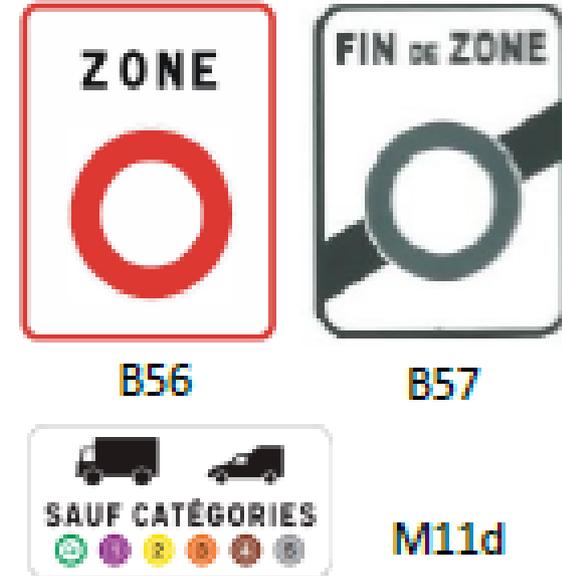
- Ajustement de l'usage des R22j et ligne CD le P en accompagnement des signaux AB3a en carrefour à sens giratoire*
- Association* d'ellipses au sol et des panneaux de limitation de vitesse*
- Possibilité de supports implantés sur chaussée en aire piétonne, zone de rencontre et zone 30*



La précédente réglementation interdisait l'implantation de panneaux sur îlots peints, sans distinction de zone. Aujourd'hui, dans les zones 30, les panneaux peuvent être maintenant installés sur un îlot peint. Dans les zones de rencontre et les aires piétonnes, ils peuvent être implantés sur chaussée.

Amélioration de la sécurité des usagers

Officialisation de la signalisation en matière de limitation d'accès pour les zones à circulation restreinte*



Après une période d'expérimentation, de nouveaux panneaux permettent la signalisation d'entrée et de sortie de zones de circulation restreinte, dénommés B56 et B57, accompagnés du panneau M11d qui caractérise les limitations d'accès en termes de catégories et classes de véhicules, ou de véhicules dérogatoires. Ils sont de dimensions (H /l) 900*600, 1200*1800 et 2400*1600 mm, respectivement pour les gammes petite, normale et grande.

dimensions

- 600x900 (petite)
- 1200x1800 (normale)
- 1600x2400 (grande)

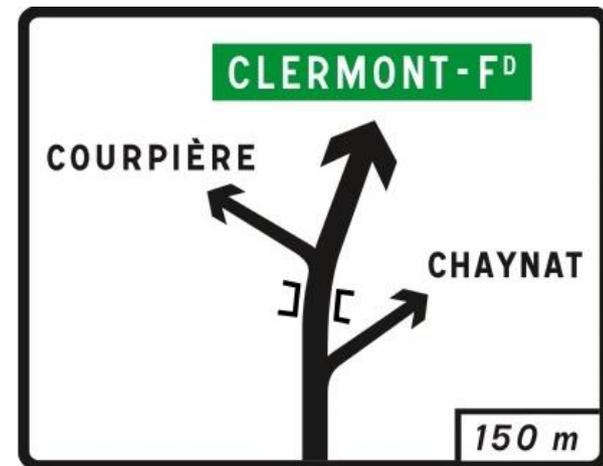
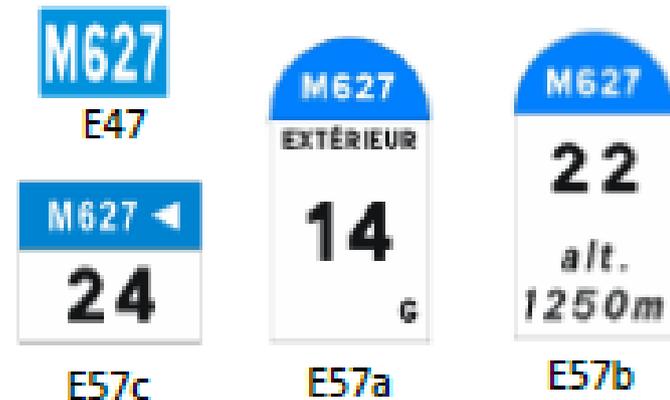
Amélioration de la sécurité des usagers

- *Précisions sur le guidage des cyclistes*

- *Définition d'un nouveau bornage* pour les réseaux métropolitains*

Des nouvelles bornes et plaquettes, ainsi qu'un cartouche, sont créés pour caractériser le repérage des nouvelles voies métropolitaines. Ces signaux sont facilement repérables par la couleur bleu Cyan qui devient le mode d'identification de ces voies, et sont nomenclaturés E57a, b et c, et E47 pour le cartouche.

- *possibilité d'encarts* sur D42*



Adaptation de la signalisation pour la coexistence des BHNS, tramways, trains et autres usagers

- Instauration d'une ligne* mixte de guidage (signalisation horizontale) pour les carrefours complexes*

☛ Ce marquage consiste à créer des lignes de guidage, pour renforcer la sécurité sur les carrefours où cohabitent des bus à haut niveau de service, des tramways, véhicules, et autres usagers.

Dans ce cas, on utilise des lignes mixtes dites de guidage, en intersection de type T2 doublées par une ligne continue, implantée avec un espacement de 2u du côté infranchissable.

- Utilisation du mot « TRAM » en marquage au sol, sur sites ou voies réservés aux tramways*

Par extension à l'usage du mot « BUS » en marquage, le mot « TRAM » est désormais intégré à la réglementation, pour signaler au sol les sites ou voies réservés aux tramways. Les caractéristiques d'écriture demeurent celles de la 7^{ème} partie de l'IISR.

Adaptation de la signalisation pour la coexistence des BHNS, tramways, trains et autres usagers

Ajout possible des panonceaux « TAXIS » et cycles au panneau B27a



Selon le choix de l'autorité détentrice du pouvoir de police, l'accès à ces voies réservées aux véhicules de transport en commun des lignes régulières peut être autorisé aux taxis et aux cycles. Dans ce cas les panonceaux M9z « TAXIS » et/ou M4d1 viennent compléter le B27a.

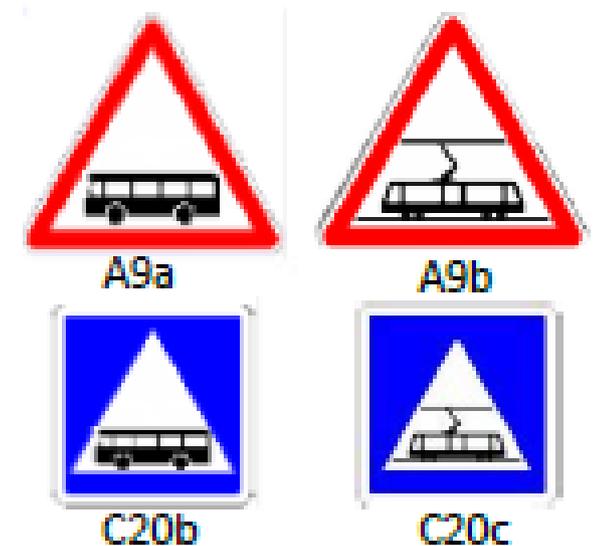
Adaptation de la signalisation pour la coexistence des BHNS, tramways, trains et autres usagers

Actualisation de certains panneaux relatifs à la signalisation des PN (prise en compte de la généralisation de l'automatisation des équipements), notamment :*

- panneau annonçant l'électrification* de la voie (M9b)*
- définition du panneau annonçant le fonctionnement manuel des barrières (A7)*
- en agglomération, possibilité d'utiliser le feu tricolore R11 si proximité carrefour en lieu et place du feu de signal d'arrêt R24**
- adaptation de la signalisation pour les PN d'une ligne ferroviaire à voie unique à faible trafic*
- actualisation* des hauteurs des lisses des barrières de PN*

Adaptation de la signalisation pour la coexistence des BHNS, tramways, trains et autres usagers

Création des panneaux A9a et C20b**



Un panneau A9a est créé pour pré signaler une traversée de voie de véhicules de services réguliers de transports, avec le symbole du bus.

Le décor de l'ancien panneau A9 est conservé mais devient A9b, il pré-signe les traversées de voies de tramways.

En position, un panneau C20b est créé qui reprend, comme pour le A9a, le symbole du bus. Il peut être accompagné d'un panneau M9z « PRIORITÉ AU BUS », particulièrement si la traversée n'est équipée d'aucune signalisation lumineuse.

Le panneau C20c est maintenu à l'identique.

Prise en compte de la doctrine en matière de VRTC

- Association du panneau de présignalisation d'affectation de voie (C24b) avec l'encart d'un autre panneau pour indiquer des conditions particulières de circulation par voie sur la route suivie 
- Utilisation des panonceaux d'indication de voie (de type M3) pour indiquer l'accès à une voie ou piste réservée 
- Association des panneaux de limitation de vitesse autorisée (B14) avec un panonceau directionnel M3a placé sur accotement, sur le même plan* que les panneaux B14 destinés à la circulation générale
- Prise en compte de l'abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h hors agglomération sur les routes bidirectionnelles à deux voies dans les limitations de vitesse appliquées en signalisation temporaire sous chantier
- Possibilité d'utiliser le damier en début et fin de VR

Amélioration de la sécurité des agents

- *Dégressivité de la vitesse*

En approche d'un chantier, sur une route à double sens sans séparateur central, dont la vitesse maximale autorisée est désormais passée à 80 km/h, la limitation dégressive des vitesses se fait par un 1^{er} palier à 70, puis le cas échéant, un second à 50 km/h.



- *Limitation de vitesse*

L'arrêté modifie certaines prescriptions de vitesse sur chantiers fixes, selon les types de route, et les profils de basculement et de neutralisation. Toutes les configurations ne peuvent être reprises ici, elles sont détaillées dans l'arrêté et seront reprises dans la future version modifiée de l'IISR.

Amélioration de la sécurité des agents

- Intégration du principe de signalisation mixte (traditionnelle et lumineuse)*
- Utilisation des dispositifs dits occultables (panneaux sur support pivotant, biseaux rabattables)*

L'IISR intégrera les panneaux temporaires dits « occultables » pour la neutralisation de voies latérales, en plus des Bra (Biseaux de rabattement), et des FLR (Flèches Lumineuses de Rabattement) et FLU (Flèches Lumineuses d'Urgence).

Ces panneaux occultables sont installés à demeure.

Le dispositif d'activation/ neutralisation du message peut être à volets ou pivotant (repli parallèle à la voie). Il concerne la signalisation d'approche comme le biseau.



Amélioration de la sécurité des agents

- *Suppression de l'assimilation des chantiers progressant par bonds successifs sur routes à chaussées séparées à des chantiers mobiles*

L'arrêté modifie le statut de ces chantiers selon le réseau concerné :

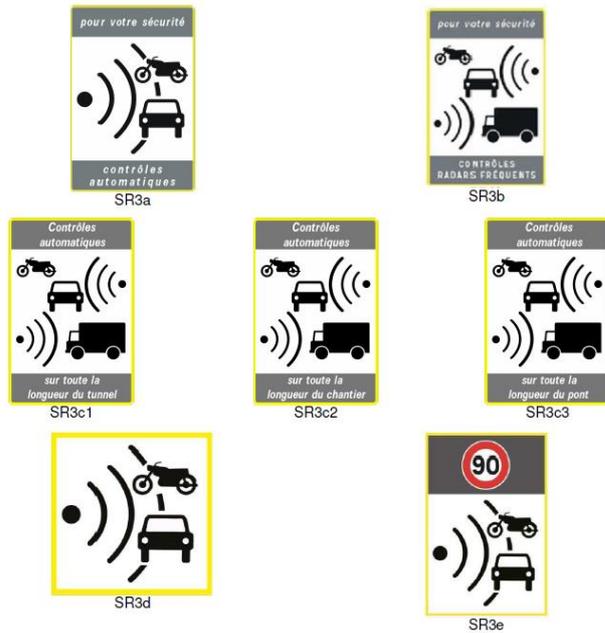
- Sur routes bidirectionnelles, ils ne peuvent être assimilés à des chantiers mobiles que s'ils réalisent au moins un déplacement par demi-journée (règle générale actuelle).
- Sur routes à chaussées séparées, ils sont maintenant traités comme des chantiers fixes.

- *Prise en compte des routes à 2 x 1 voie et des modes d'exploitation associés notamment les modalités de changement de chaussée par basculement et dévoiement ou basculement et alternat*

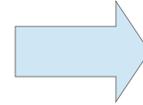
Les routes à chaussées séparées « 2 x 1 voie » sont intégrées aux prescriptions de l'article 133 de la 8^{ème} partie de l'IISR concernant les basculements. Elles appliquent les mêmes règles que celles appliquées aux routes bidirectionnelles sans séparation centrale, en fonction de la largeur de la voie (dévoiement ou alternat).

Arrêté du 12 décembre 2018

Les panneaux de type SR3 peuvent être complétés par des panonceaux de type M2 et M10c.



SR3



SR3b + M2 + M10c

IISR 2019
art 101-4 (5ème partie)

Arrêté du 12 décembre 2018

Panonceaux

. M11d

associé au panneau B56, il précise les caractéristiques de la limitation d'accès (catégories et classes des véhicules au sens des articles R.311-1 et R.318-2 du code la route) ainsi que les catégories de véhicules dérogatoires.

M11d – exemple



. M6k1

signale que l'arrêt ou le stationnement est réservé aux véhicules des usagers pratiquant le covoiturage.



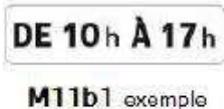
. M9b

~~indiquant qu'à sa traversée, la voie ferrée est électrifiée~~ indique qu'au passage à niveau la hauteur des fils de contact de la voie ferrée est inférieure à 6mètres.



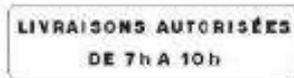
. M11b1

~~indiquant la période durant laquelle la voie a le statut d'aire piétonne.~~ Indique la période durant laquelle la prescription ou l'indication s'applique



. M11b2

signalant les prescriptions particulières qui s'appliquent dans l'aire piétonne ou une zone de rencontre ou une zone 30.

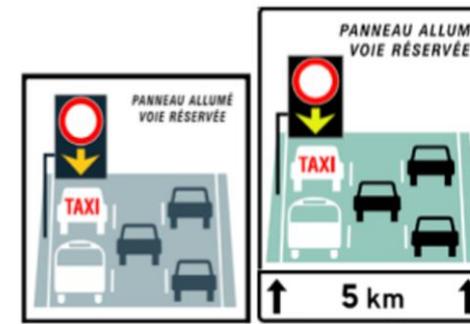
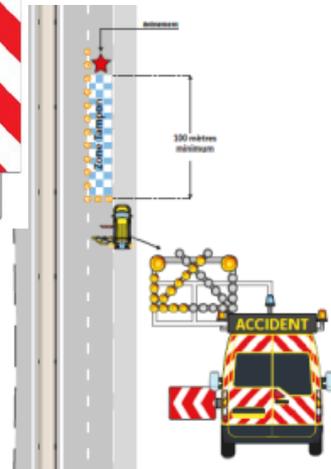
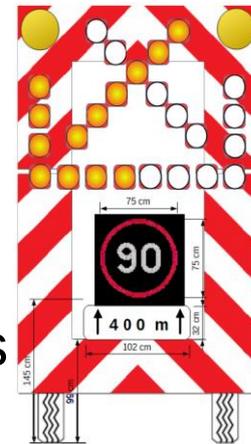


M11b2 exemple

arrêté 1967
art 2-1

Autorisations d'expérimentations

- 23 janvier 2019 : signalisation routière relative à la présignalisation d'un carrefour à sens giratoire en agglomération à Villeneuve-Saint-Georges (Val-de-Marne)
- 12 avril 2019 :
 - modification de la composition et du positionnement de la signalisation des flèches lumineuses de rabattement
 - utilisation sur AR de flèches lumineuses d'urgence (FLU) décalée par rapport au fourgon d'intervention qui la porte
- 25 avril 2019: une signalisation routière relative à une voie de circulation réservée à certaines catégories d'usagers sur l'autoroute A1 portée à 5 ans



Expérimentations locales

Plusieurs préfets expérimentent pour 2 ans, depuis le 31 déc. 2017, un droit de dérogation à certaines réglementations, dont notamment les préfets du Bas-Rhin et du Haut-Rhin.

Les domaines concernés et les modalités sont précisés dans le décret du 29 décembre 2017 et sa circulaire.

Sept domaines sont prévus et aucun de ces domaines n'inclut ou ne recoupe le champ de la signalisation routière.

Les expérimentations de signalisation sont donc exclues du droit de dérogation des préfets et restent soumises à autorisation de la DSR et de la DGITM.

Merci de votre attention

daniel.lemoine@cerema.fr