

# La signalisation de repérage



Crédit photo : Arnaud Bouissou/MEDDTL






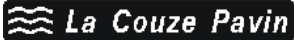
Ressources, territoires, habitats et logement  
Énergies et climat Développement durable  
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent  
pour  
l'avenir

Ministère de l'Écologie, du Développement durable,  
des Transports et du Logement

[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)

# Signalisation de repérage Fondamentaux

Direction	Intérêt culture touristique	Indication Services	Localisation Identification
D	H	C CE	H
			

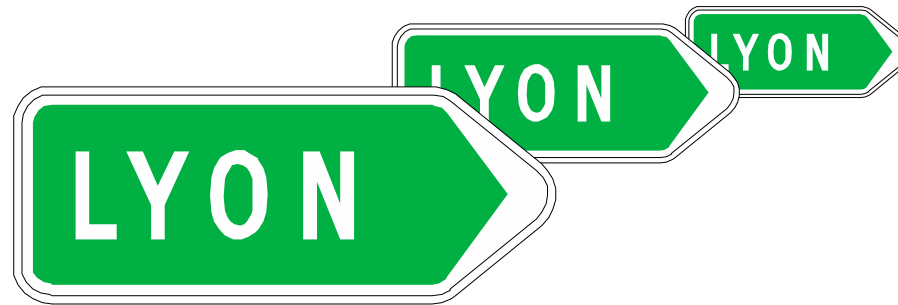
# Objet de la signalisation de direction

- Permettre aux usagers de la route de suivre de jour comme de nuit, l'itinéraire qu'ils se sont fixés.
  - L'utilisateur
    - doit avoir une idée de la localisation de sa destination
    - doit consulter au préalable une carte
    - . . . .



# Trois règles

- La continuité



- La lisibilité



- L'homogénéité



# Méthodologie

- Les six étapes de l'étude :



Cadre de l'étude



Étude des pôles

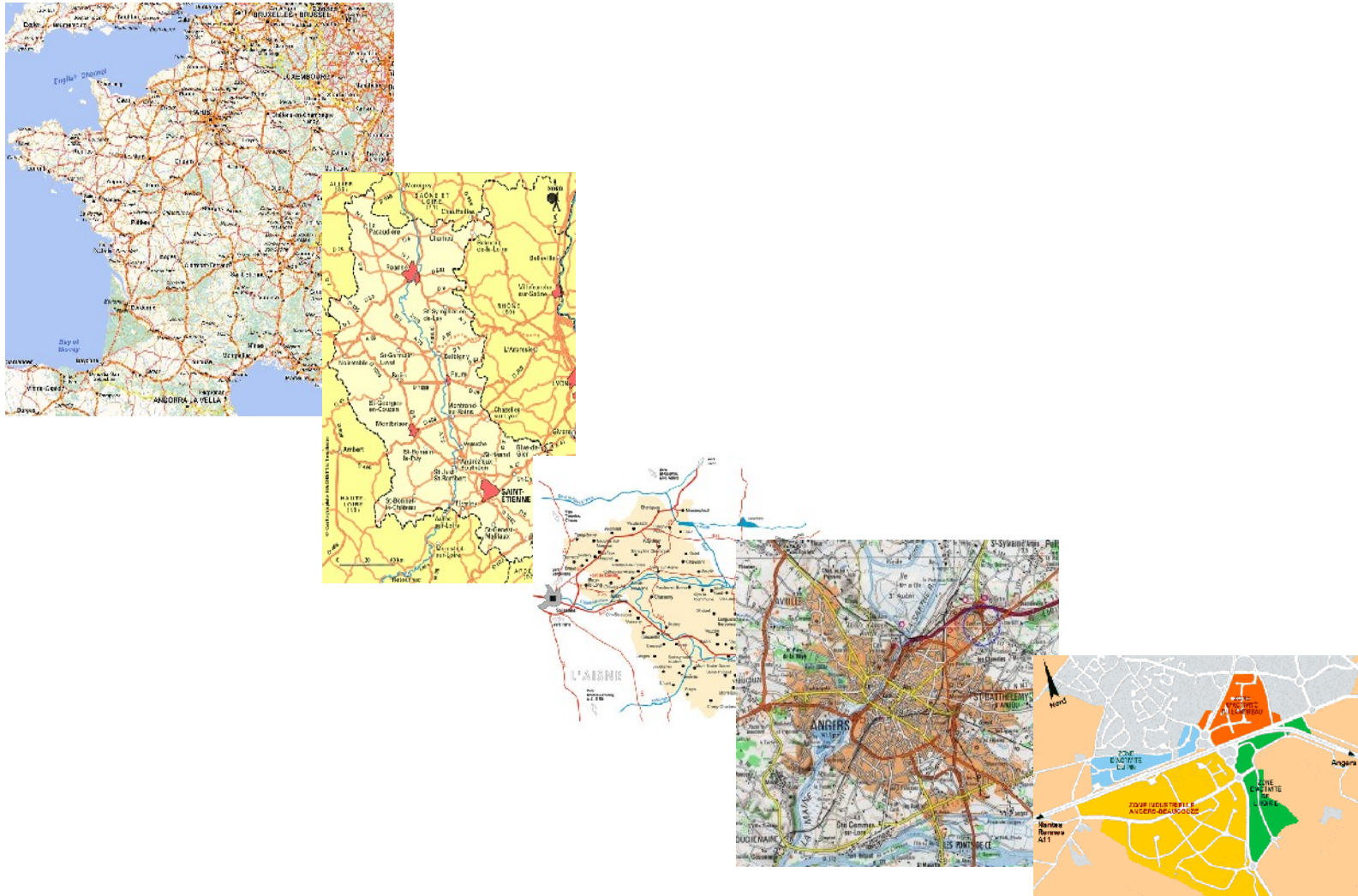


Étude de des liaisons

- ➔ Établissement des fiches-carrefours
- ➔ Complément à l'étude des liaisons
- ➔ Établissement des fiches de synthèse

# Cadre de l'étude

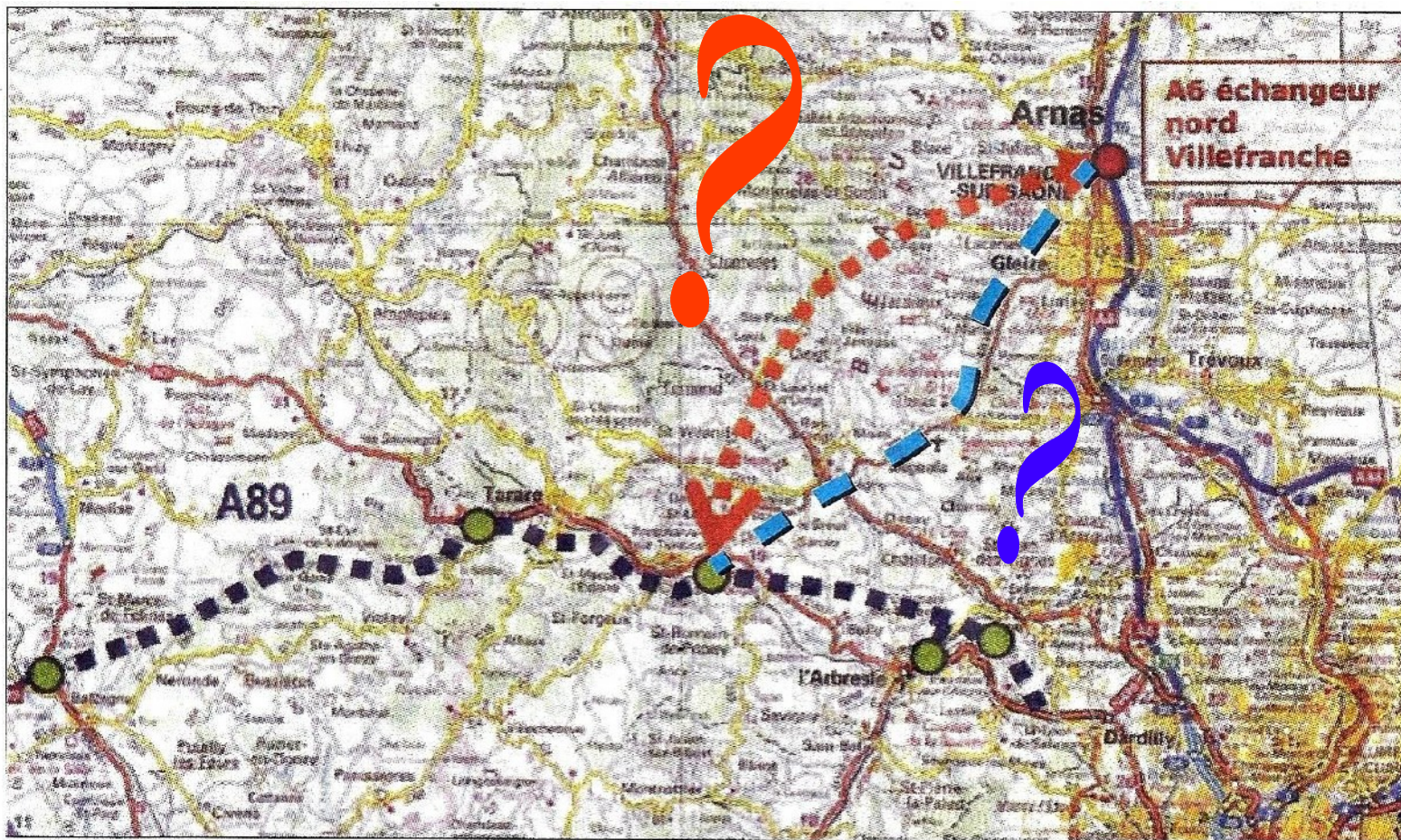
- Aire d'étude



# Cadre de l'étude

- Définition du réseau étudié
  - Principe de base :  
**toutes les voies**
  - Horizon de l'étude :  
**voies nouvelles**  
**mesures d'exploitation**
- il ne doit être ni trop éloigné ni trop proche

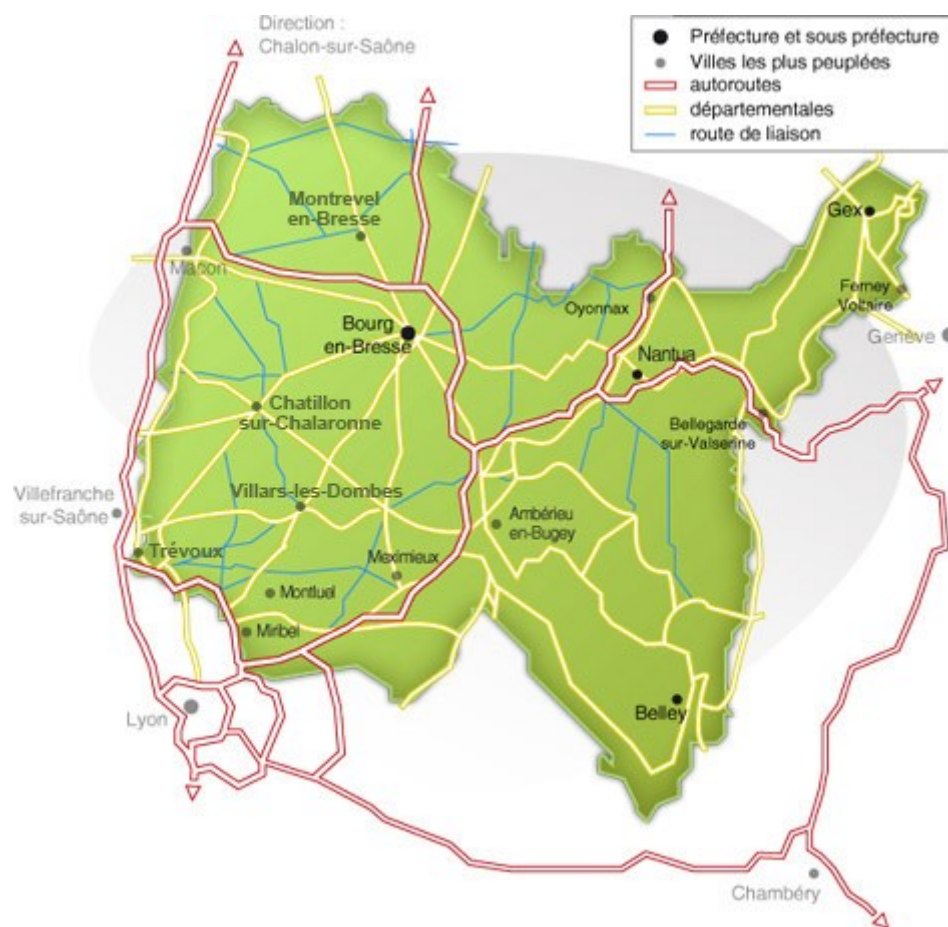
# Deux tracés possibles (Services du Conseil Général) décembre 2010





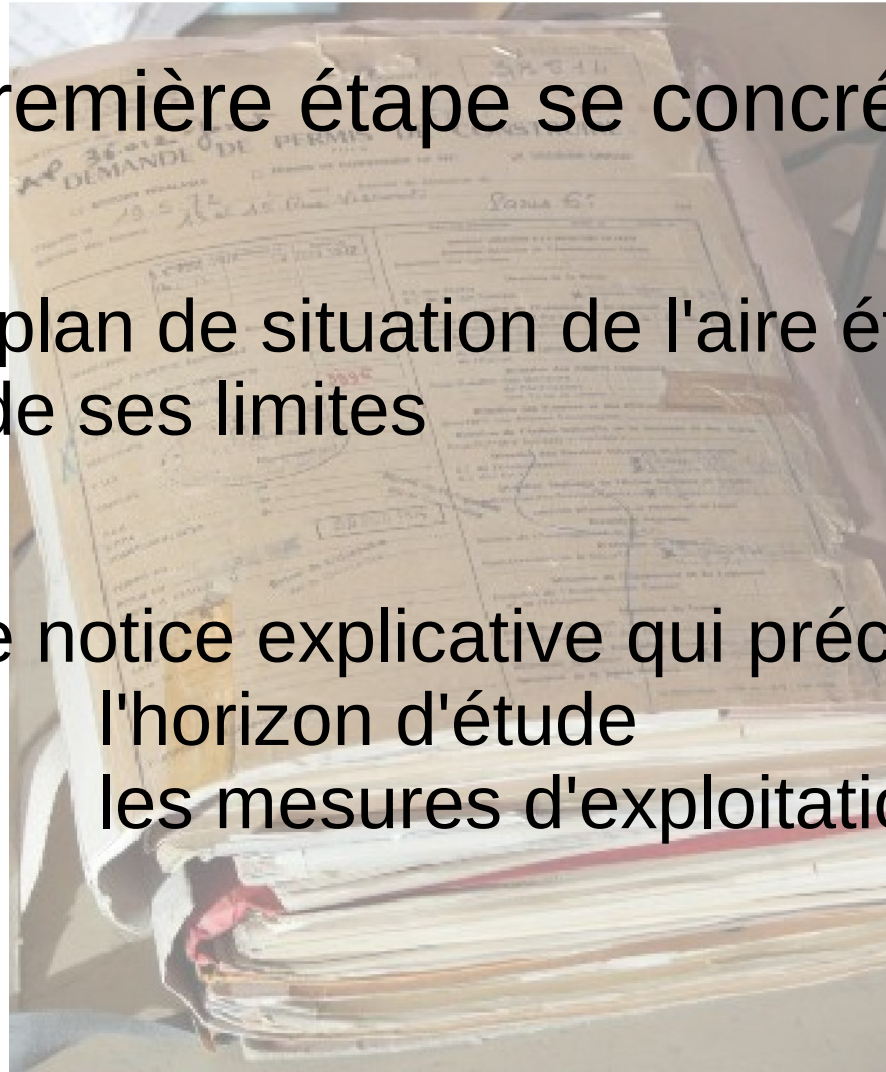
# Cadre de l'étude

- Prise en compte des réseaux limitrophes



# Cadre de l'étude

- Cette première étape se concrétise par :
  - un plan de situation de l'aire étudiée et de ses limites
  - une notice explicative qui précise :
    - l'horizon d'étude
    - les mesures d'exploitations



# Étude des pôles

- On appelle pôles :
  - les agglomérations, les lieux-dits, les communes,
  - les entités urbaines,
  - les quartiers, les zones d'activités,
  - les services, les équipements,
  - les sites, les zones touristiques,
  - . . .

# Étude des pôles

- Découpage en pôles :
  - en général, le découpage se fait par communes ou par quartiers
  - mais, il peut exister des pôles qui ne sont pas des communes
    - aéroports
    - zones industrielles
    - ...

# Étude des pôles

- Dénomination des pôles
  - à chaque pôle doit être associée une dénomination précise



Éviter les noms à rallonge

**Z.I. VÉNISSIEUX-CORBAS  
- ST PRIEST-MIONS**

**Z.I. LYON-sud-est**

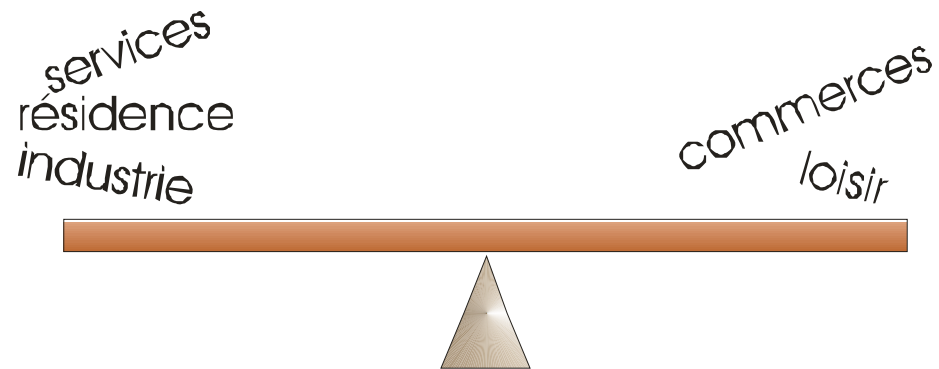


Cas des aéroports

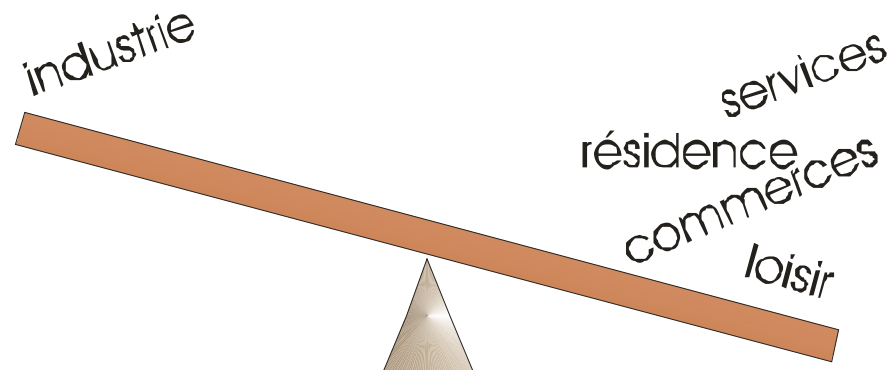
# Étude des pôles

- Classement

→ pôles équilibrés



→ pôles non équilibrés



# Étude des pôles

## ■ Classement des pôles équilibrés



Classe	Type de pôle	Niveau	Critère de population ( 1982 )	Critère de population ( 2007 )
VI	Classé d'intérêt national ou international	5	$900\ 000 < P$	$1\ 100\ 000 < P$
		5'	$400\ 000 < P \leq 900\ 000$	$490\ 000 < P \leq 1\ 100\ 000$
IV	Classé d'intérêt régional ou national	4	$180\ 000 < P \leq 400\ 000$	$220\ 000 < P \leq 490\ 000$
		4'	$80\ 000 < P \leq 180\ 000$	$100\ 000 < P \leq 220\ 000$
III	Classé d'intérêt départemental ou régional	3	$36\ 000 < P \leq 80\ 000$	$44\ 000 < P \leq 100\ 000$
		3'	$21\ 000 < P \leq 36\ 000$	$26\ 000 < P \leq 44\ 000$
II	Classé d'intérêt départemental	2	$7\ 200 < P \leq 21\ 000$	$8\ 800 < P \leq 26\ 000$
		2'	$3\ 200 < P \leq 7\ 200$	$3\ 900 < P \leq 8\ 800$
I	Classé d'intérêt cantonal	1	$1\ 440 < P \leq 3\ 200$	$1\ 750 < P \leq 3\ 900$
		1'	$640 < P \leq 1\ 440$	$780 < P \leq 1\ 750$
LR	D'intérêt local	LR	$640 < P$	$P < 780$

*Le classement des pôles verts fait l'objet d'une décision ministérielle*



# Étude des pôles

- Classement des pôles **équilibrés**
  - Réajustements :
    - dans les zones faiblement peuplées, les **chefs-lieu de circonscriptions** administratives peuvent être **surclassés d'un niveau**
    - dans les zones à forte densité de population, on **diminue d'un niveau** le classement des **pôles inclus dans ces zones**, à l'exclusion du pôle principal.

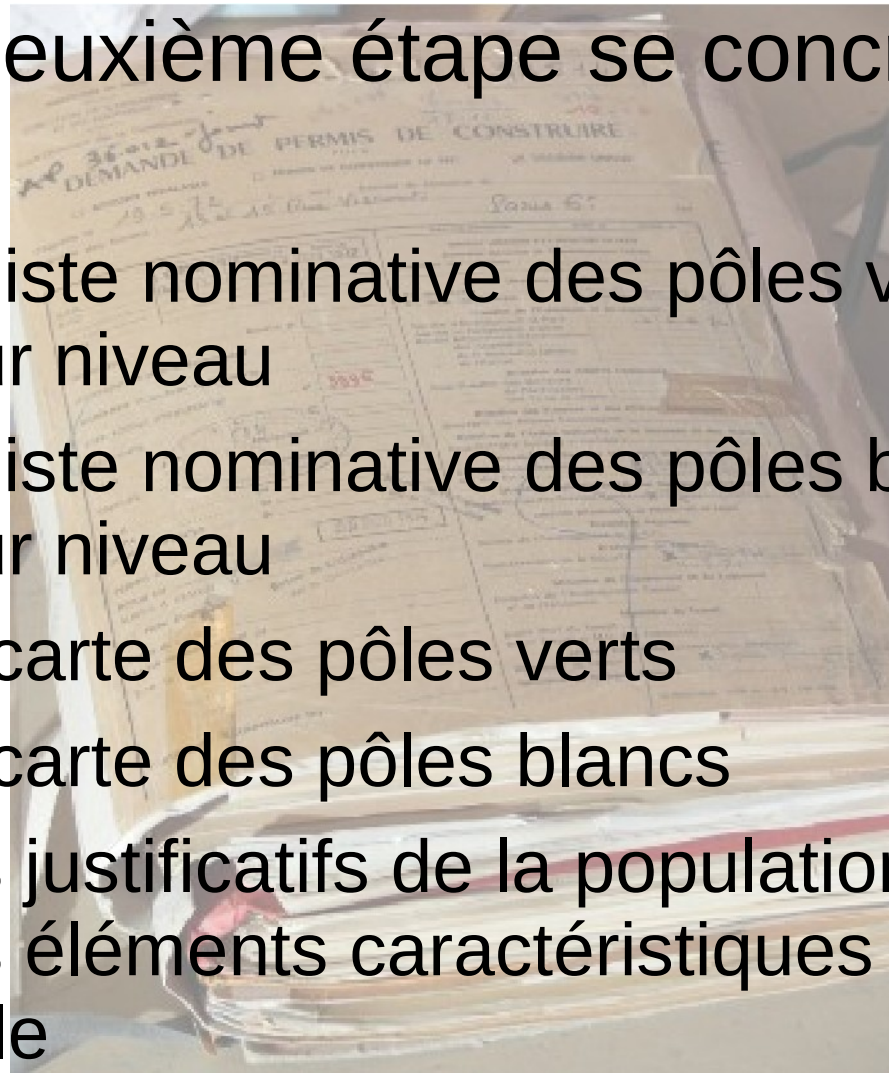


# Étude des pôles

- Classement des pôles **non équilibrés**
  - Quartiers
  - Parc de stationnement
  - Centres commerciaux
  - Zones industrielles
  - Aéroports, gares
  - Hôpitaux
  - Sites touristiques
  - Stations de sports d'hiver
  - Sites visitables
  - . . .

# Étude des pôles

- Cette deuxième étape se concrétise par :
  - la liste nominative des pôles verts et de leur niveau
  - la liste nominative des pôles blancs et de leur niveau
  - la carte des pôles verts
  - la carte des pôles blancs
  - les justificatifs de la population ainsi que les éléments caractéristiques de chaque pôle



# Étude des Liaisons

## Notions de base

### ■ Définition

- c'est un parcours orienté d'un pôle classé de départ vers un pôle classé d'arrivée.

### ■ Principe d'unicité

- **en principe**, une liaison n'emprunte qu'un seul itinéraire.
- **exceptions :**
  - cas des itinéraires concurrents à des autoroutes à péage  
➡ *point de choix : gratuit - péage*
  - cas des routes concurrentes à une autoroute gratuite  
➡ *la liaison utilise l'autoroute*
  - cas des liaisons catégorielles

# Étude des Liaisons

## Notions de base

- Classement des liaisons et des réseaux
  - Règle de nivellement : c'est le pôle le moins important qui définit la classe de la liaison.
  - Classement des liaisons

Classe du pôle le moins important	Classe de la liaison
IV	Z
IV	A
III	B
II	C
I	D

*Le classement des liaisons vertes fait l'objet d'une décision ministérielle*

Les voies supportant des liaisons vertes est appelé le réseau vert

Les voies supportant des liaisons blanches est appelé le réseau blanc

Le réseau vert et le réseau blanc constitue le réseau classé

# Étude des Liaisons

## Règles de détermination des liaisons

- Longueur maximale des liaisons

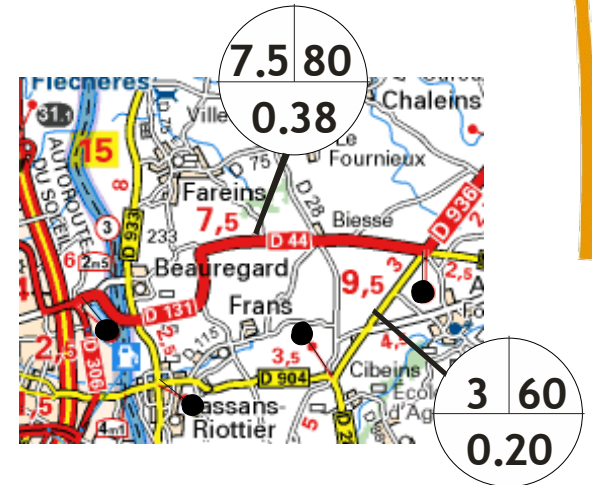
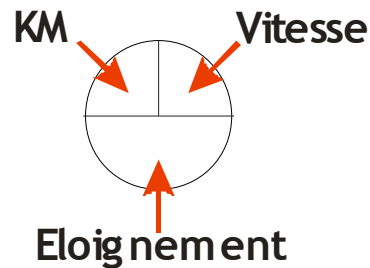
- Définition de l'éloignement :

- temps de parcours entre deux pôles est exprimé en ¼ heure.

$$E = \frac{4D}{V}$$

- Calcul d'éloignement → → → souplesse

- Carte des éloignements



- Éloignement maxi

Milieu urbain .....  $E \leq N$

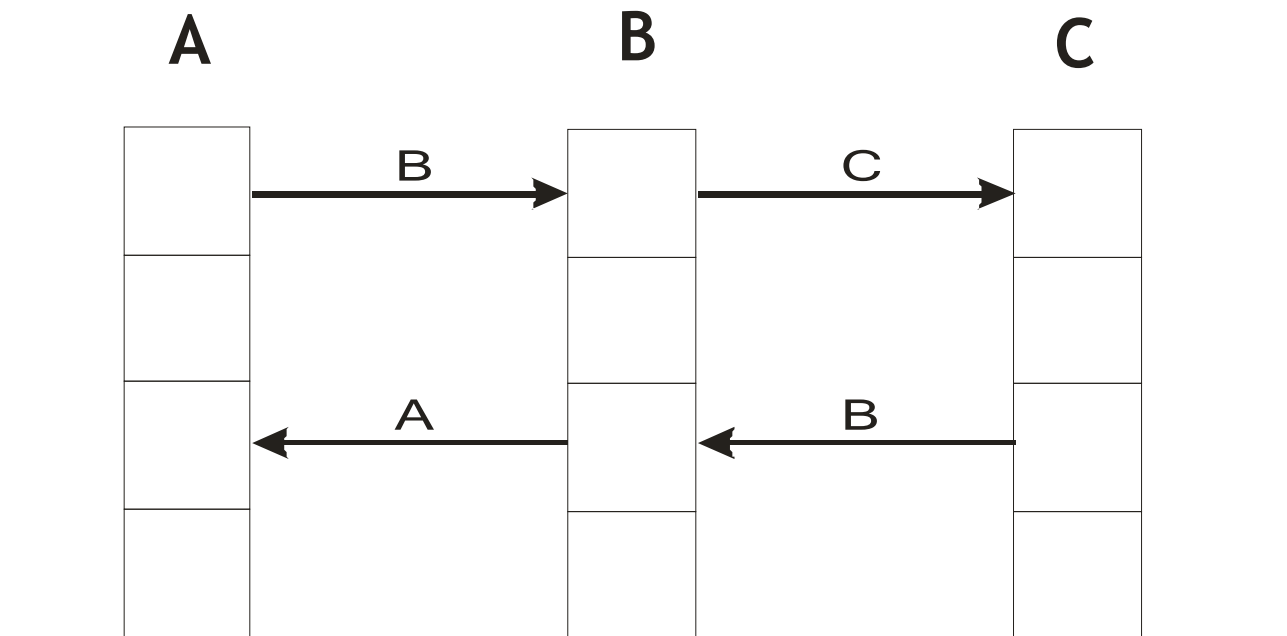
Réseaux C et D .....  $E \leq 2N$

Réseaux A et B .....  $E \leq 3N$

Réseaux Z .....  $E \leq 4N$

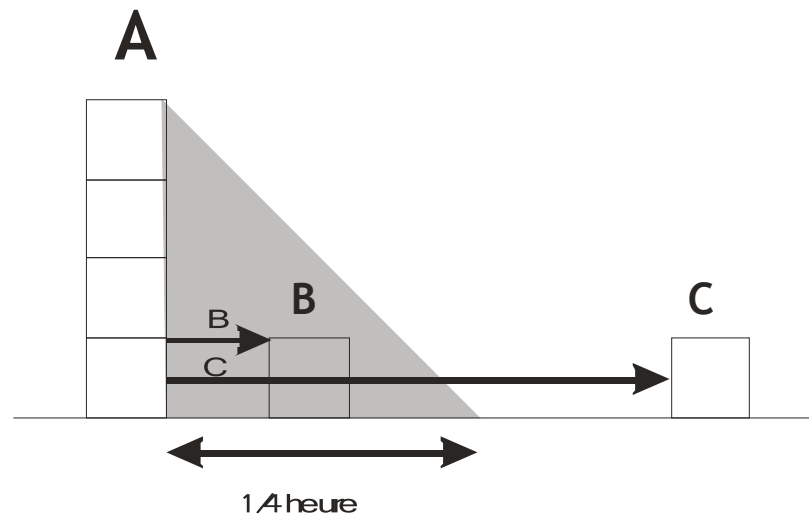
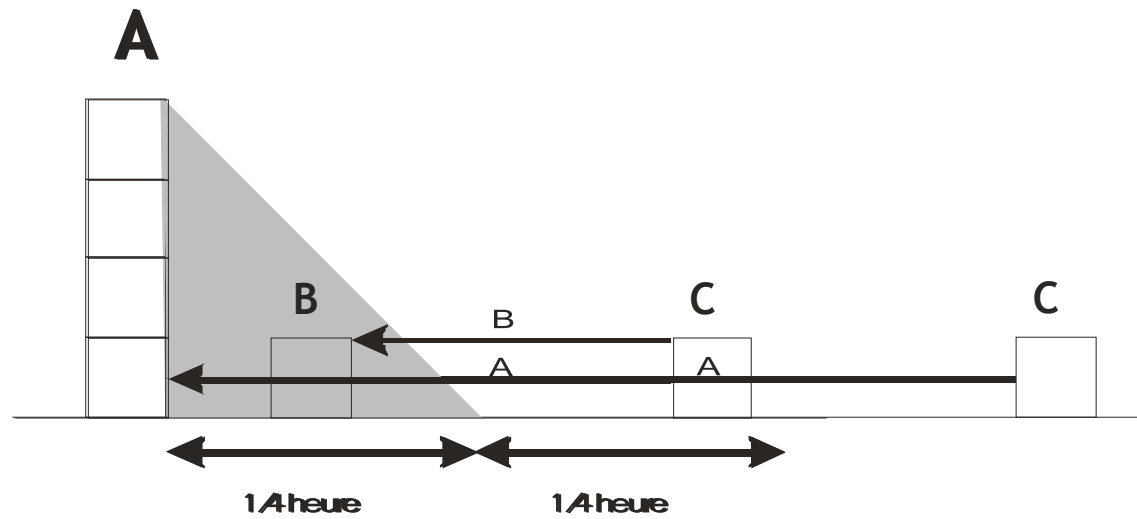
# Étude des Liaisons

## La règle d'écran



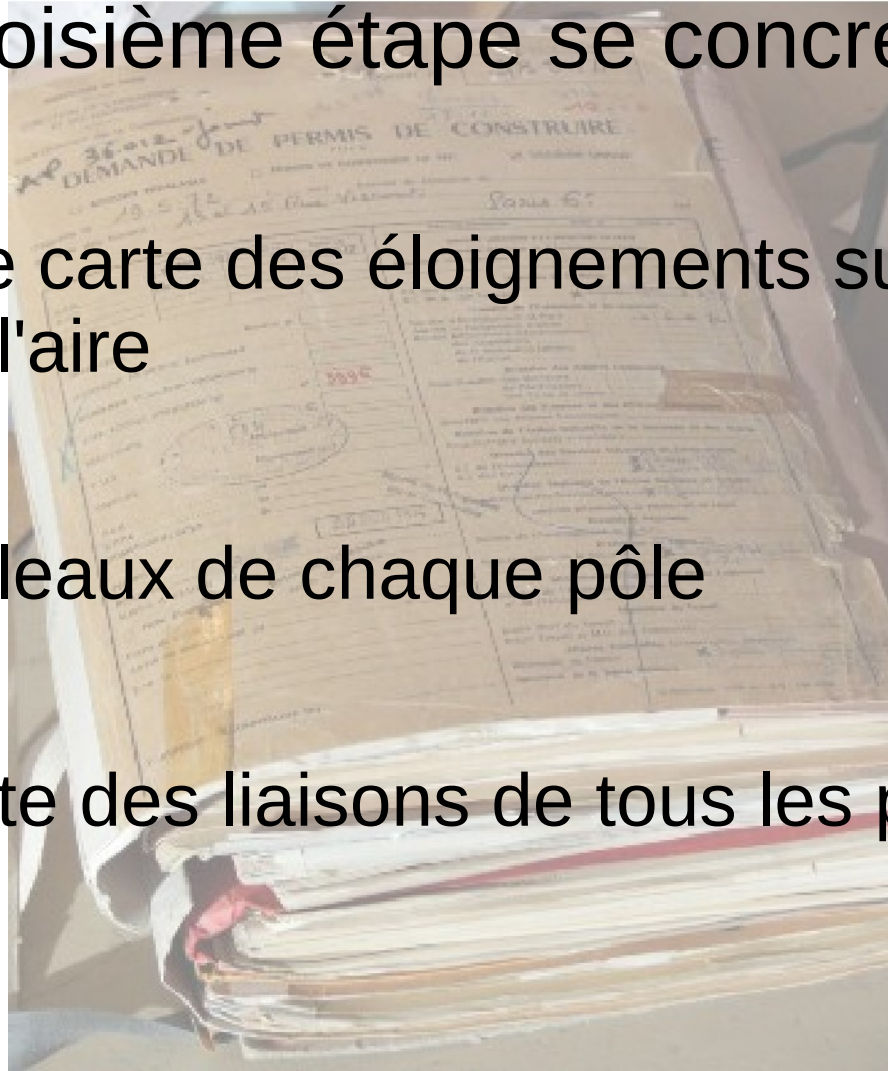
# Étude des Liaisons

## La domination



# Étude des Liaisons

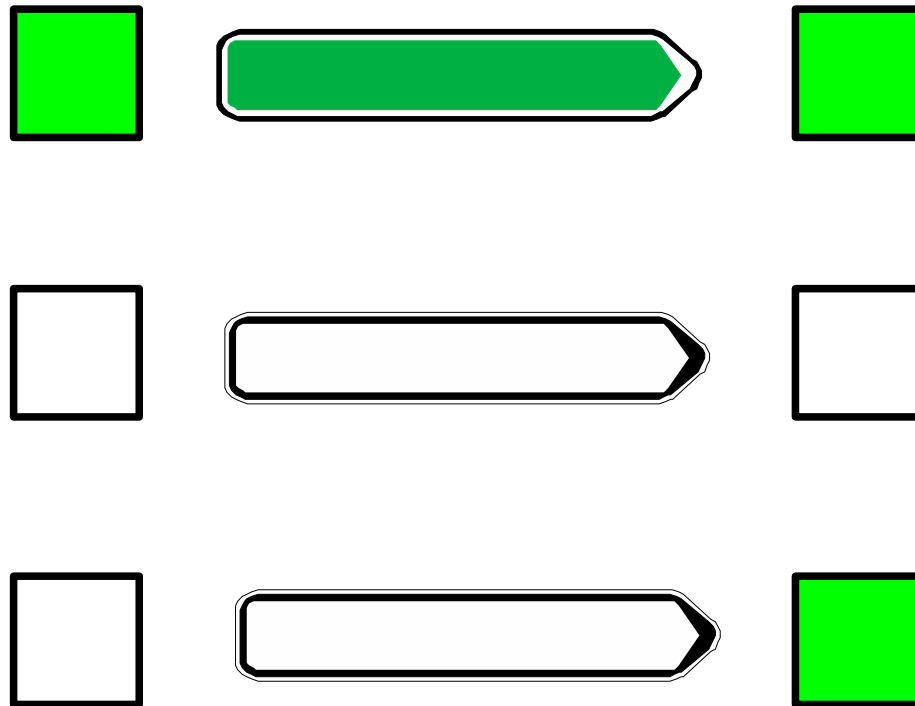
- Cette troisième étape se concrétise par :
  - une carte des éloignements sur l'ensemble de l'aire
  - tableaux de chaque pôle
  - carte des liaisons de tous les pôles



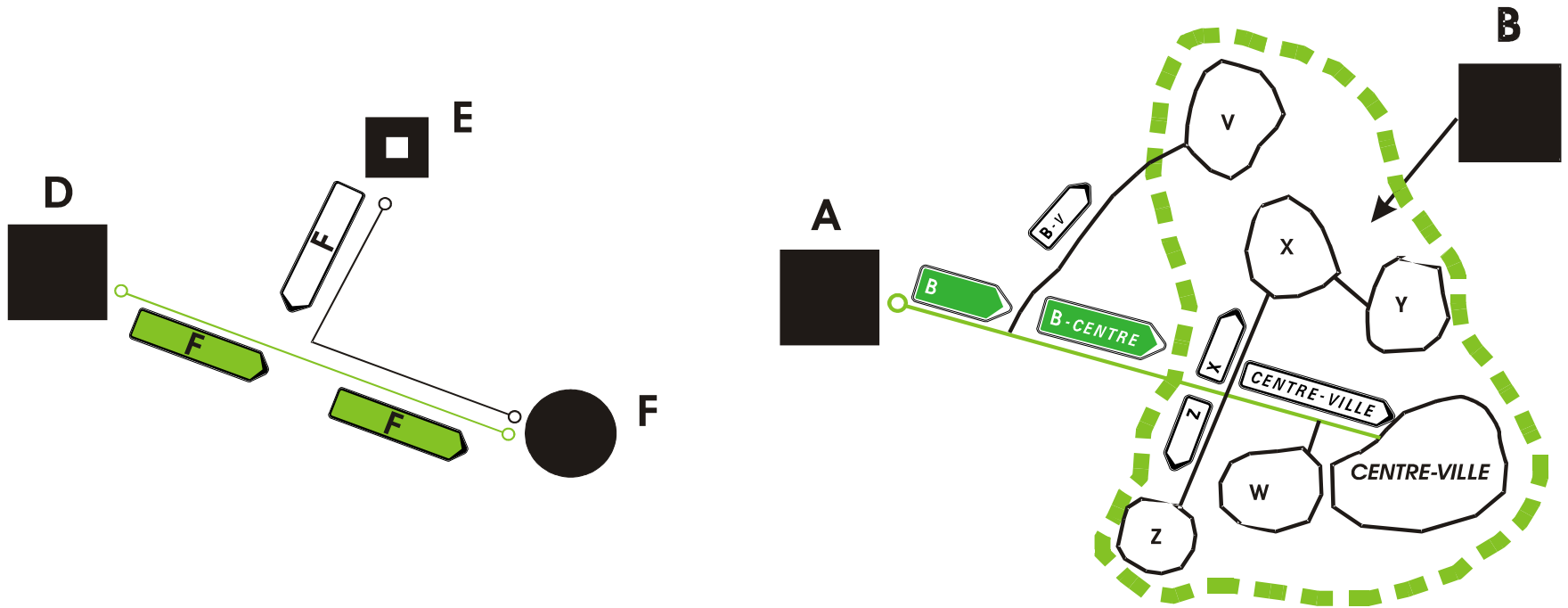


# Fiches carrefour

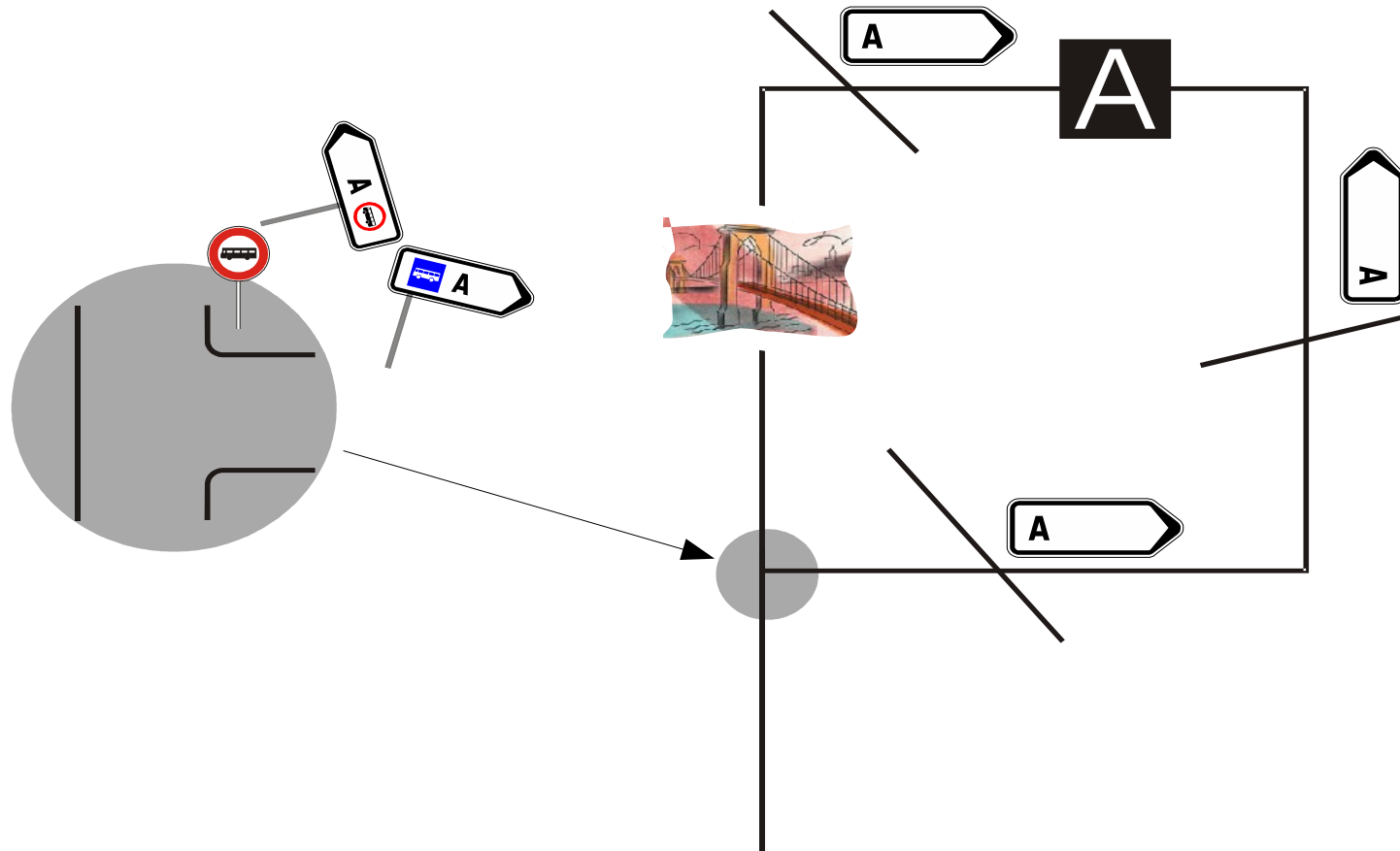
- Couleur des panneaux portant les mentions



# Couleur



# Les symboles



*L'utilisation des symboles SI et SC ne dispense pas de l'implantation des panneaux de prescription correspondants*

# Fiches carrefour

## Compléments aux liaisons

- Rabattement vers une voirie
  - ➔ Réciprocité
  - ➔ Proximité
- ➔ Repiquage
- ➔ Points de passage
- ➔ Pôles d'intérêt local
- ➔ Première localité rencontrée
- ➔ Équipements et services
- ➔ Mentions à caractère touristique

# Fiches carrefour

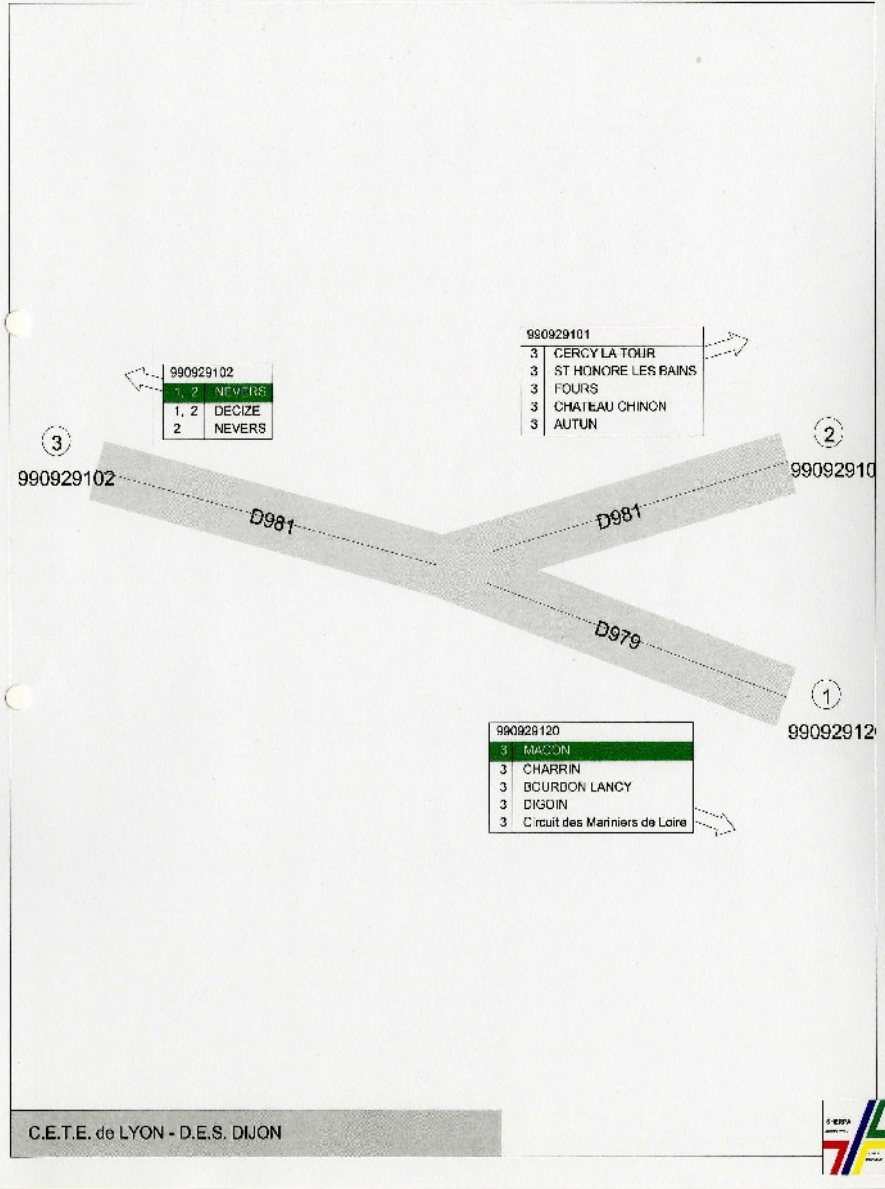
E \ S	3	12	13	15
3				
			((COMMENAILLES))	VINCENT SELLIERES
12				
	RUFFEY S/ SEILLE <del>LONS LE SAUNIER</del>		COMMENAILLES CHAUMERGY	VINCENT SELLIERES VERS S/S SELLIERES
13				
	RUFFEY S/ SEILLE <del>LONS LE SAUNIER</del>	BLETTERANS		VINCENT SELLIERES VERS S/S SELLIERES
15				
	RUFFEY S/ SEILLE <del>LONS LE SAUNIER</del>	BLETTERANS	COMMENAILLES	<div style="text-align: center;">             12                             3 ——— 13                             15           </div>



Carrefour : RN 81 \_ RD 979  
D979 - D981 - (Travaillé)

28/2/2007

DEPARTEMENT DE LA NIEVRE  
Schéma Directeur Départemental de Signalisation directionnelle



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

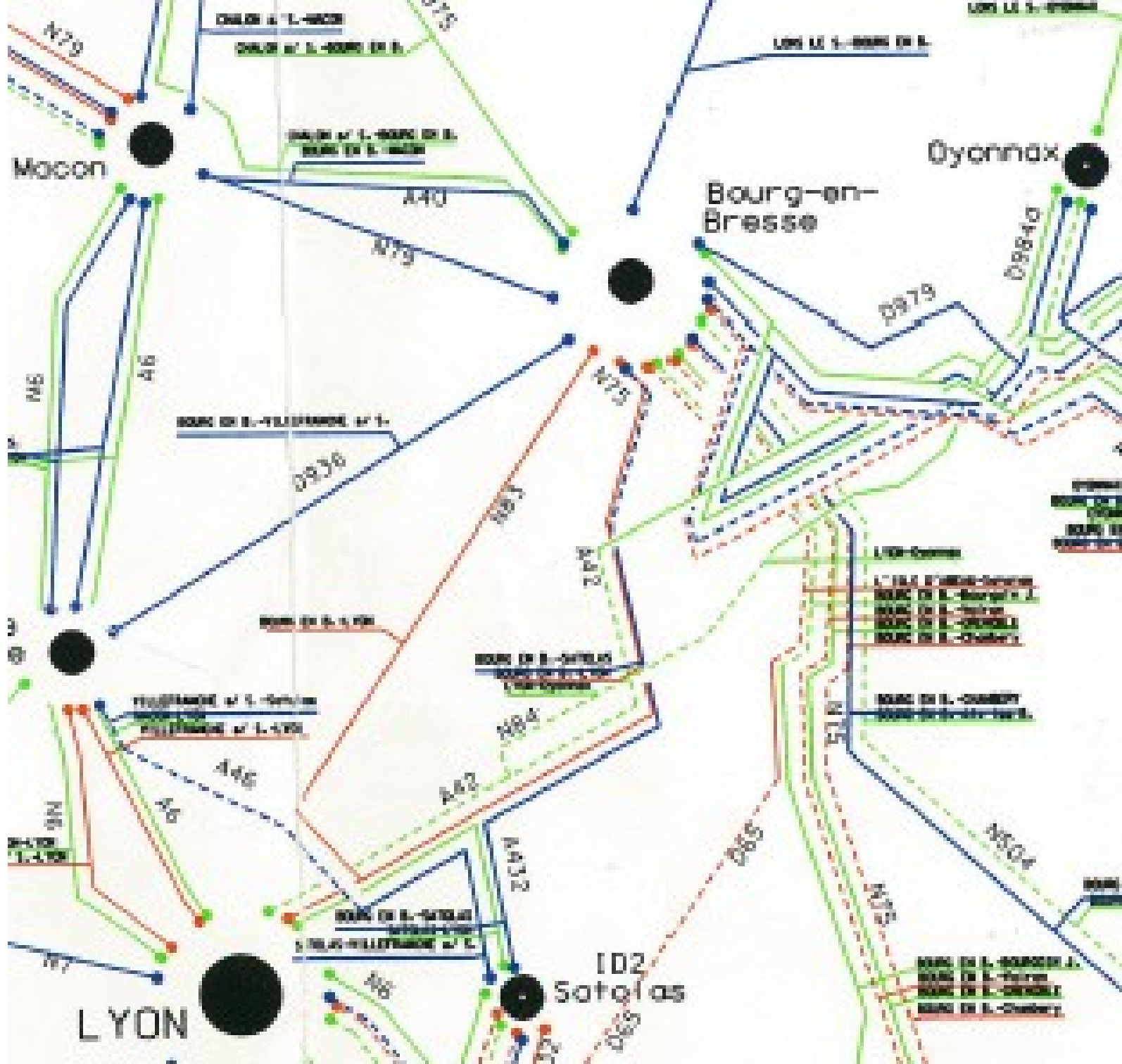
Ministère  
de l'Écologie,  
du Développement  
durable,  
des Transports  
et du Logement



# Fiche itinéraire

SCHEMA DIRECTEUR DE SIGNALISATION		Autoroute n° A39	Fiche itinéraire approuvée à la DM du : voir tableau DM A39		OBSERVATIONS
sens : aller <b>DIJON - BOURG</b> ▼		ECHANGEUR:	sens : retour <b>BOURG - DIJON</b> ▲		
mentions de filante:	mentions de sortie:			mentions de filante	mentions de sortie:
GRENOBLE GENEVE LYON LONS-LE-SAUNIER	DOLE-CENTRE	Diffuseur n°6 N5	STRASBOURG METZ-NANCY LILLE (b) PARIS (b) DIJON BESANCON DOLE-AUTHUME	DOLE-CENTRE	(b) Itinéraire ALTERNATIF
				ID2 - TAVAux DOLE-CHOISEY	
GRENOBLE GENEVE LYON LONS-LE-SAUNIER	LAUSANNE PONTARLIER LONS-LE-SAUNIER <i>par RN</i>	Diffuseur n°7 (Antenne de Poligny)	STRASBOURG METZ-NANCY LILLE (b) ou PARIS (b) DIJON DOLE	PONTARLIER	(b) itinéraire ALTERNATIF
				POLIGNY	
GRENOBLE GENEVE LYON BOURG-EN-B.	LONS-LE-SAUNIER	Diffuseur n°8 RN 78	STRASBOURG METZ-NANCY LILLE (b) ou PARIS (b) DIJON	LONS-LE-SAUNIER	(b) itinéraire ALTERNATIF
				LOUHANS MONTMOROT	





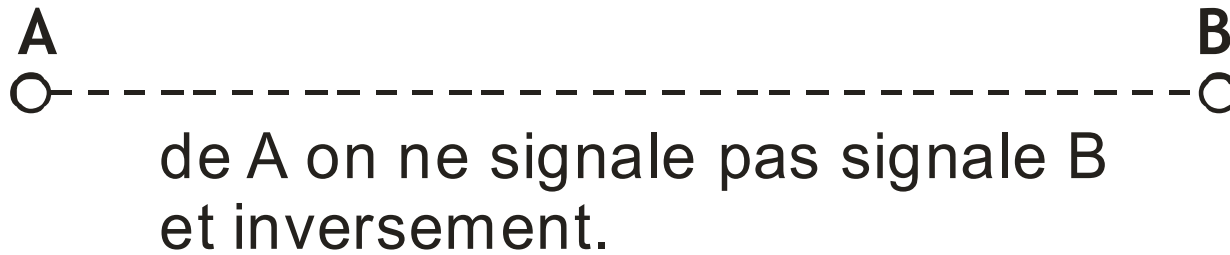


# Fiches de synthèse

## Nombre maximal de mentions

- La règle de base :
  - pour une même direction 6 mentions  
4 par couleur

# Lecture des cartes "BUS"



# Lecture des cartes "BUS"



- de A on ne signale pas B, on signale B à partir du point O.
- de B on signale A, au point O, pour assurer la continuité, on signle A.

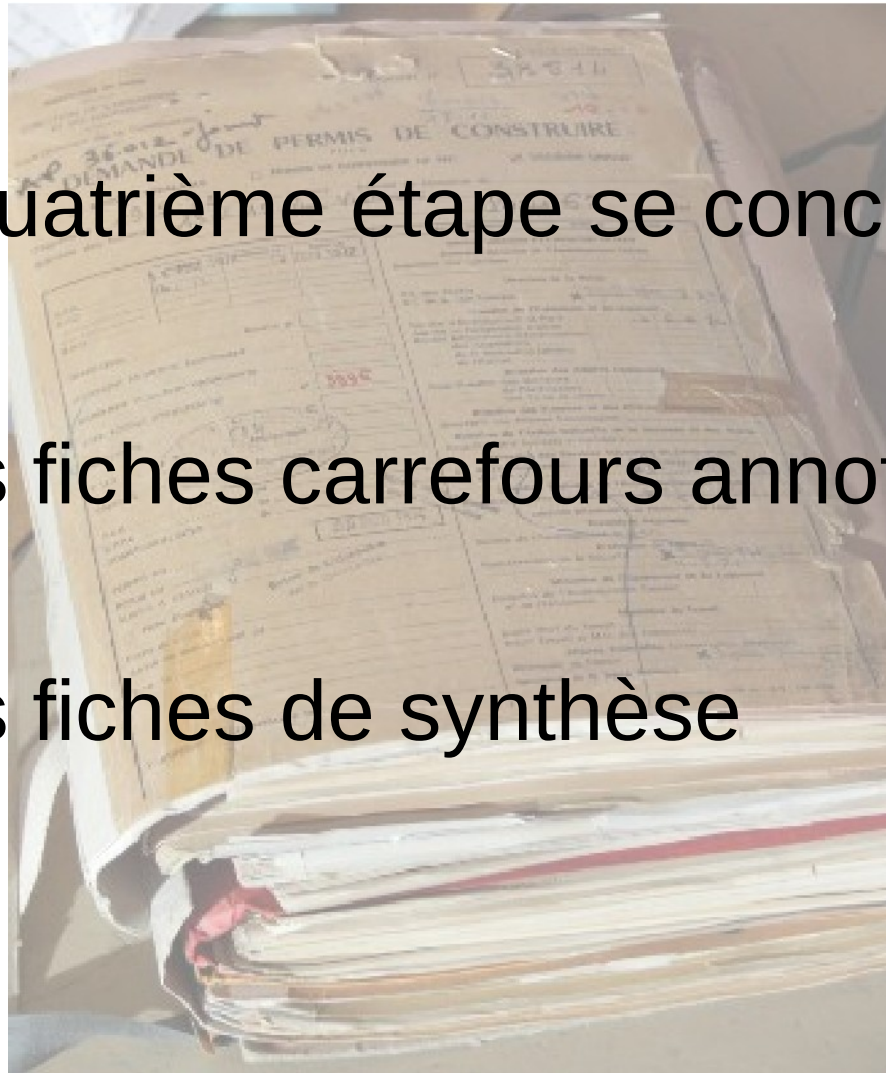


- de A on ne signale pas B, on signale B à partir du point O, au point O' pour assurer la continuité, on signale B.
- de B on ne signale pas A, on signale B à partir du point O', au point O pour assurer la continuité, on signale A.

# Fiches carrefour

## Fiches synthèse

- Cette quatrième étape se concrétise par :
  - les fiches carrefours annotées
  - les fiches de synthèse



# Comment signaler ?

Prochaine sortie :  
**COURPIÈRE**  
Gendarmerie

Courtesère 2.5

**N° 19**  
**2000 m**

Accès à  
**CLERMONT-FD :**  
**N° 18**  
**N° 19**  
**N° 20**  
**N° 21**

Aire de  
La Couze

~~S1~~

**N 144**  
**MONTLUÇON**  
**ST ÉLOI LES MINES**

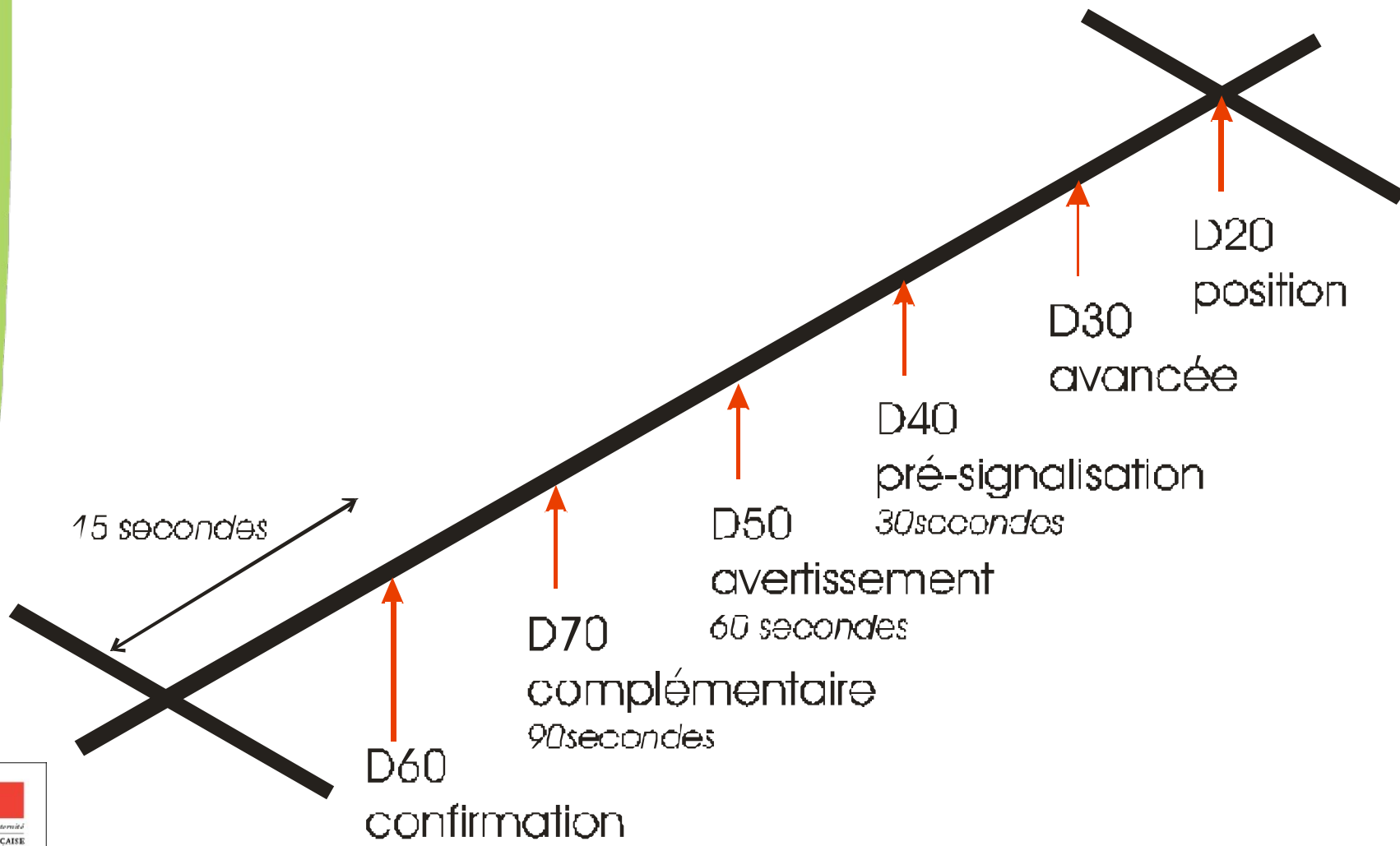
**A67 1000 m**  
**CLERMONT-FD**  
**ST ÉTIENNE**  
**NEVERS**

**A 75**  
**MONTPELLIER**  
**AURILLAC**  
**LE PUY**

**CLERMONT-FD**  
CHAMALIÈRES  
CHAYNAT  
LUDESSE  
150 m

Aire de  
La Couze

# Nomenclature des panneaux



# D20

- **Position**
- Ils sont de forme rectangulaire, terminés par une pointe de flèche.
- Ils comportent les mentions desservies.
- Ils sont implantés de façon à :
  - indiquer sans ambiguïté la direction à emprunter,
  - ce que l'utilisateur puisse effectuer sa manœuvre avant le panneau.

**D 12**



**D 28**

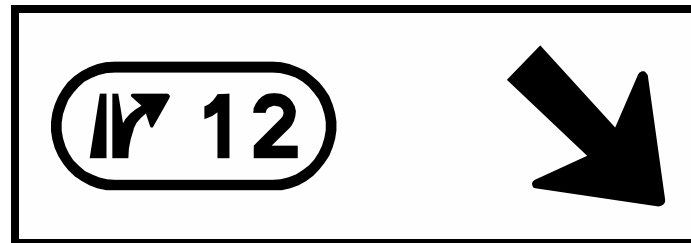


*Les Avôts*

# D30

- **Signalisation de position avancée**

Ils sont de forme rectangulaire, implantés au point où la voie de sortie atteint une largeur de 1,5 mètre.

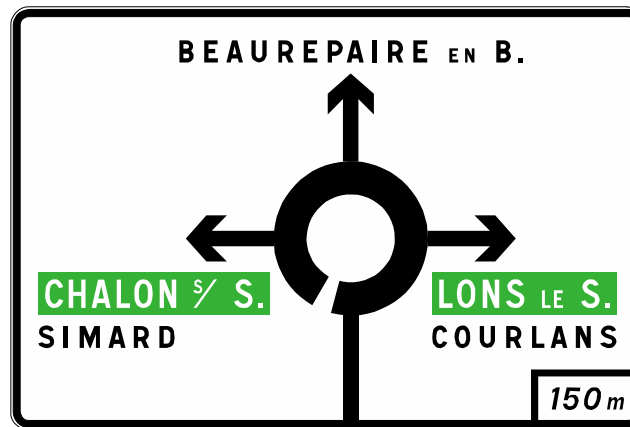
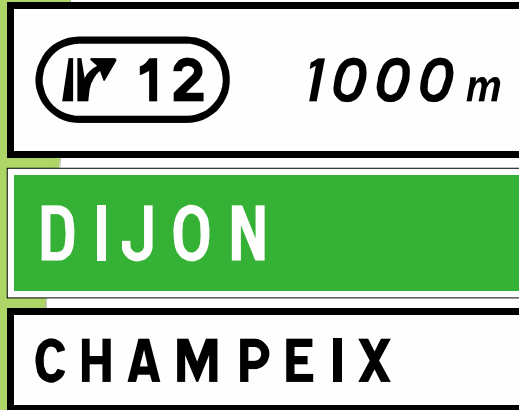




# D40

## ■ Pré-signalisation

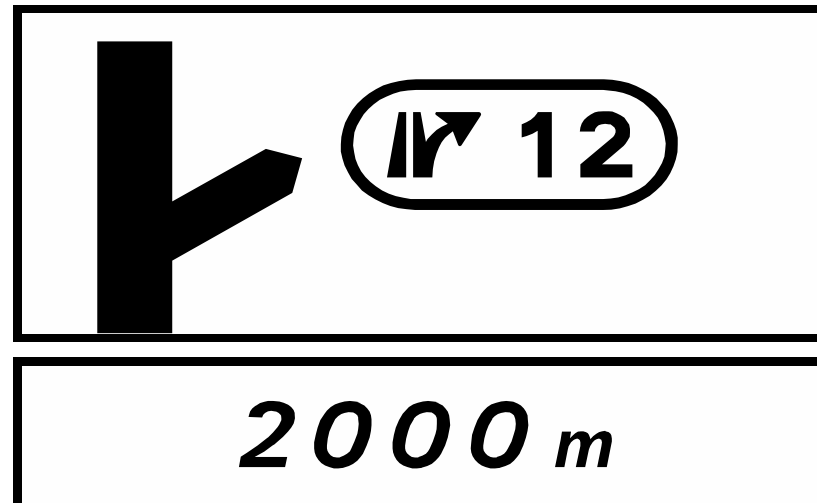
Ils sont de forme rectangulaire



# D50

- **Avertissement**

Ils sont de forme rectangulaire et ont pour but de mettre le conducteur en attention concentrée à l'approche d'une sortie ou d'une bifurcation



# D60

- **Confirmation**

Ils sont de forme rectangulaire, ils servent à confirmer les directions atteintes par la voie sur laquelle ils sont implantés.

**D 475**



# D70

- **Complémentaires**

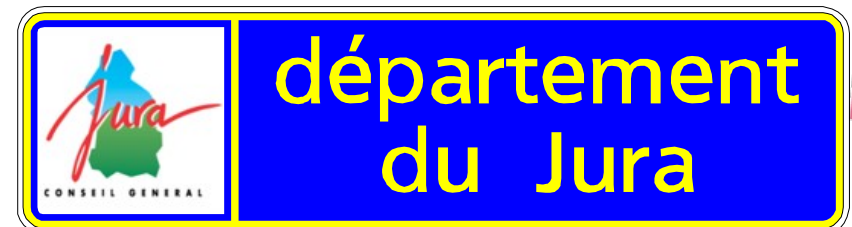
Ils sont de forme rectangulaire et à fond blanc.  
Ils peuvent être utilisés en complément de la signalisation de sortie des échangeurs



*prochaine sortie:*  
**SAILLENARD**  
*Gendarmerie*

# Localisation E30

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



# Localisation EB

- Définissent les **limites** à l'intérieur desquelles les règles de conduite ou de police, particulières aux **agglomérations** au sens du Code de la Route, sont applicables



# HB et Hc

- Hauteur des lettres

50 – 62.5 – 80 – 100 – 125 – 160 – 200 – 250 – 320 – 400

- Hb : hauteur de base

- HC : hauteur de composition

- Panneau à fond clair (jaune ou blanc)  $HC = Hb$

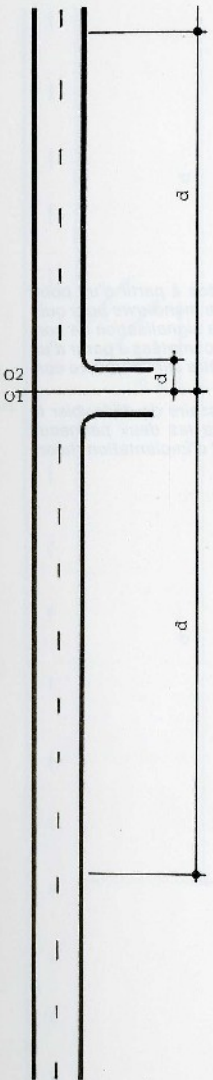
- Panneau à fond foncé  $HC = Hb + 1$

- Cartouche  $HC = Hb$

si le cartouche surmonte une panneau de petite dimension :  $HC = Hb - 1$

# Carrefours simples à trafic d'échange important

Carrefours sans affectation de voies



**CONFIRMATION**

D 61	VITESSES	d	Hb	h
	90 à 110 km/h	400 m	160 mm	1 m ou entre 2 et 2,5 m
	75 à 90 km/h	300 m	125 mm	
	60 à 75 km/h	300 m	100 mm	
	< 60 km/h	200 m	100 mm	

**POSITION**

D 21	VITESSES	d	Hb	h
	90 à 110 km/h	entre 15 et 50 m	200 mm	1 m ou entre 2 et 2,5 m
		entre 0 et 15 m	160 mm	
75 à 90 km/h	entre 15 et 50 m	160 mm		
	entre 0 et 15 m	125 mm		
60 à 75 km/h	entre 15 et 50 m	125 mm		
	entre 0 et 15 m	100 mm		
< 60 km/h	entre 15 et 50 m	100 mm		
	entre 0 et 15 m	100 mm		

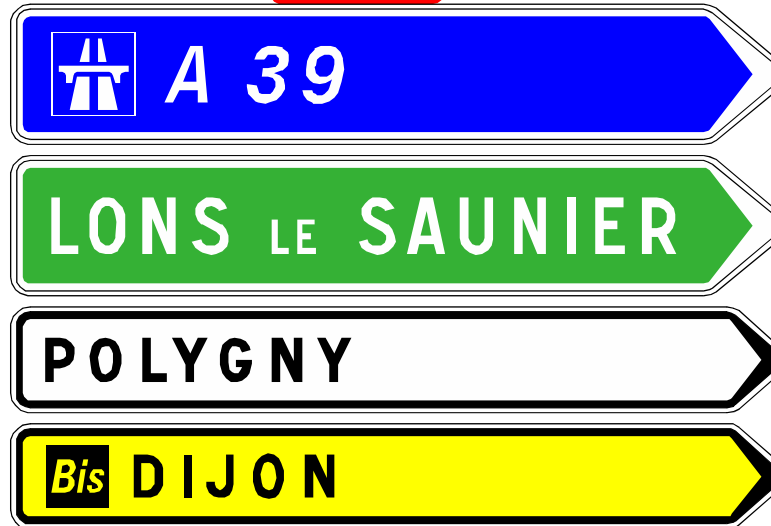
**PRESIGNALISATION**

D 43	VITESSES	d	Hb	h
	90 à 110 km/h	100 m	160 mm	1 m ou entre 2 et 2,5 m
	75 à 90 km/h	75 m	125 mm	
	60 à 75 km/h	75 m	100 mm	
	< 60 km/h	15 à 50 m	100 mm	



# Ordre des mentions

**N 5**



**A 39**

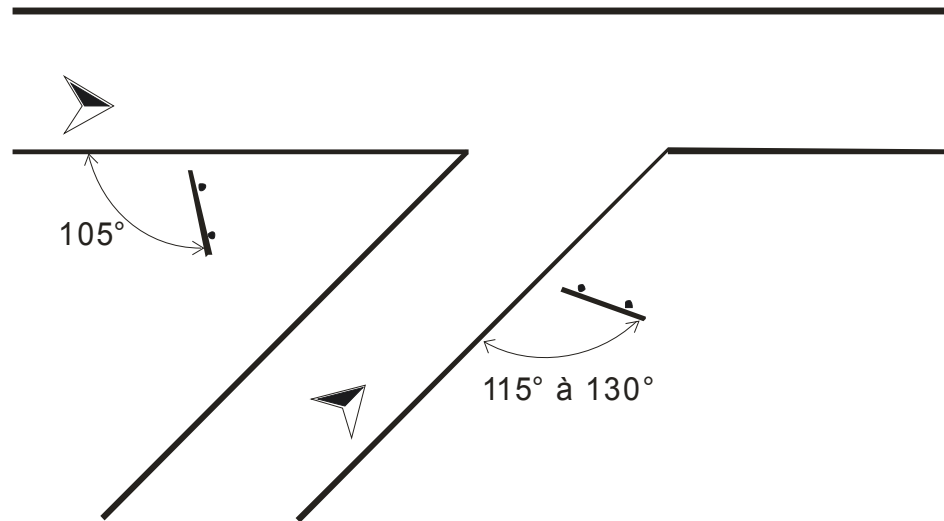
GRENOBLE	185
GENÈVE	160
LYON	145
LONS LE SAUNIER	20

# Distances

- supérieure à 5 km arrondie au km près
- entre 1 et 5 km arrondie au 1/2 km le plus voisin
- inférieure au km arrondie à l'hectomètre le plus voisin

# Règles d'utilisation d'implantation des panneaux

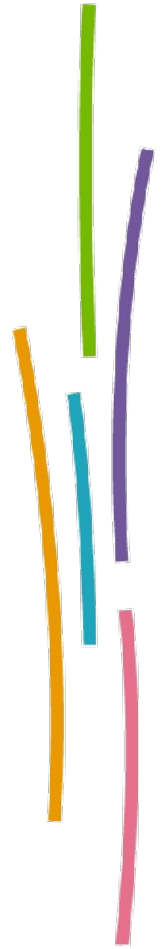
- Pour les panneaux de classe II





- |                |                 |
|----------------|-----------------|
| Beautin        | Les Plâtres     |
| La Petite Fory | Le Bois         |
| La Fory        | Le Plan du Biez |
| Champlat       | Aux Ollagnières |
| A Berger       | A Pataud        |
| A Caillat      | Aux Combes      |
| La Rivory      | A Chevalet      |
| Chavardet      | Goutasson       |





# FIN



Ressources, territoires, habitats et logement  
Énergies et climat Développement durable  
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent  
pour  
l'avenir

Ministère de l'Écologie, du Développement durable,  
des Transports et du Logement

[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)