



GUIDE

DE LA

SIGNALISATION VERTICALE A PARIS

Statut :

Date de rédaction : **12 avril 2010**

Date de validation :

Date de la version actuelle : **21 janvier 2015**

MODIFICATIFS

Date	Objet
15/07/2010	Diverses modifications (pages 6, 10, 22, 28, 29, 31, 43,...)
22/11/2010	SR3 a - b – Stationnement 2 Roues
17/06/2011	Actualisation page 32, suite à validation du guide de conception du stationnement deux roues à Paris.
29/08/2011	Mises à jour des réservations pour CD-CMD et du nouveau panneau M6h pour emplacements réservés aux titulaires de la carte de stationnement (ex GIG-GIC).
10/10/2011	Gabarits, limitations de hauteur, ...
27/04/2012	Actualisations diverses (arrêté du 6 décembre 2011)
12/07/2012	Recommandations pour un désencombrement du domaine public : réservation hôtels quatre étoile, autolib', bretelles BP
04/09/2013	Mise en place des Cédez le passage cycliste au feu rouge M12a et M12b
21/01/2015	Nouvelle signalisation verticale des stations de taxis avec abri voyageurs – changement des abris et instauration d'un mât signal

SOMMAIRE

I PRINCIPES GENERAUX	4
Préambule	4
1 - Principes de base de la signalisation.....	4
2 - Rappels de quelques aspects réglementaires.....	5
II CARACTERISTIQUES DES PANNEAUX ET IMPLANTATION	6
1 - Types de panneaux	6
2 - Dimensions des panneaux	6
Panneaux de type A : (Danger).....	7
Panneaux de type B : (Prescription).....	7
Panneaux de type C : (Indication).....	7
3 - Rétro réflexion (visibilité de nuit) et entretien des panneaux.....	8
4 - Normalisation - Certification.....	8
5 - Implantation	8
6 - Mise en œuvre	10
7 - Panonceaux	10
III PRINCIPAUX PANNEAUX.....	13
1 Les panneaux de type A : (Danger)	13
Principaux panneaux utilisés :.....	13
2 Les panneaux de type AB : (Intersections et priorités).....	14
3 Les panneaux de type B : (Prescription).....	14
Principaux panneaux d'interdiction utilisés:	15
Usage des panonceaux associés au B6 :	16
Principaux panneaux d'obligation utilisés :	18
Panneaux de prescription zonale de type B.....	19
4 Les panneaux de type C : (Indication)	20
Principaux panneaux utilisés:.....	20
Conditions particulières	21
5 Diverses indications	22
Jalonnement.....	23
6 Les Balises.....	23
IV ANNEXES	24
Aires piétonnes.....	24
Zone de rencontre	26
Modification de la réglementation - décret 2008-754 du 30-07-2008	27
Ralentisseurs de type dos d'âne et coussins berlinois.....	28
Ralentisseurs de type trapézoïdal :	28
Récapitulatif	29
Transport de fonds	30
Réservation -véhicules de personnes titulaires de la carte de stationnement.....	31
Rechargement véhicules électriques, autolib'	32
Stations de taxis	33
Entrées de Paris	35
Vidéosurveillance	35
Aire de livraison	35
Zone touristique.....	36
Zones interdites à certaines catégories d'usagers.....	36
Autocars de tourisme.....	36
Couloirs bus à contre sens.....	39
Interdictions de stationnement et / ou d'arrêt, hôtels quatre étoiles et plus	40
Signalisation au niveau des bretelles du Bd Périphérique	41
Transport Matières Dangereuses dans les tunnels routiers	42
Interdictions diverses : Gabarits, limitations de hauteur,	43

I PRINCIPES GENERAUX

Préambule

Cette doctrine est issue de l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (documents pour les gestionnaires de voirie) :

- 1ère partie : généralités
- 2ème partie : signalisation de danger
- 3ème partie : intersections et régimes de priorité
- 4ème partie : signalisation de prescription
- 5ème partie : signalisation d'indication et des services

La signification des panneaux est explicitée dans l'arrêté interministériel du 24/11/67 modifié (document opposable à l'usager).

La signalisation (aussi bien verticale qu'horizontale) est du ressort exclusif des services de voirie : La Préfecture de Police n'a aucune compétence pour imposer la mise en place d'un certain type de signalisation.

1 - Principes de base de la signalisation

- Uniformité : elle implique l'interdiction d'utiliser des signaux non réglementaires. Art. R411-25 du code de la route : ...
- Homogénéité : elle exige que dans des conditions identiques, on utilise des signaux identiques (même type, même gamme, même implantation ...)
- Simplicité et valorisation : elles s'obtiennent en évitant la surabondance de panneaux qui nuit à l'efficacité de la signalisation.
- Concentration : certains signaux doivent être vus en même temps quand ils se complètent. Il y a alors intérêt à les regrouper sur un même support.
- Lisibilité : un usager ne peut pas assimiler trop d'informations en même temps. Il faut se limiter au strict nécessaire, ou répartir ces informations dans l'espace.

Remarque : la sur signalisation peut être admise et utile de façon provisoire dans certains cas de modifications de circulation importantes liées à un chantier, à un événement particulier, ou à un changement de plan de circulation.

- Cohérence : les différentes signalisations doivent être cohérentes entre elles, donc jamais contradictoires. Il n'y a pas de hiérarchie entre signalisation verticale et signalisation horizontale, ni entre signalisation permanente et signalisation temporaire.
- Crédibilité : tout manquement aux règles fait perdre sa crédibilité à l'ensemble de la signalisation. Une maintenance et un entretien réguliers et efficaces de celle-ci sont nécessaires au maintien de cette crédibilité.

Enfin la lecture d'un aménagement doit toujours primer sur l'impact d'une signalisation. Une signalisation aussi « riche » soit-elle ne compense jamais un défaut d'aménagement.

2 - Rappels de quelques aspects réglementaires

- Art. L411-6 du Code de la Route : « 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 autorités chargées des services de la voirie. »

- Les gestionnaires de la voirie sont donc seuls responsables de la signalisation en place, même quand la mise en place a été déléguée ou sous-traitée à une entreprise ou à un tiers.

- Une DICT est normalement obligatoire avant toute pose de support de signalisation.

- Mise en conformité (art. 18-2) : toute modification de la réglementation relative à la signalisation (IISR) est exécutoire dès parution de l'arrêté pour les nouvelles signalisations. Le délai de mise en conformité pour la signalisation existante est de 10 ans, sauf indication contraire.

Exemple :

- panneau M6a indiquant le stationnement gênant en remplacement des anciens panneaux faisant référence à l'art R37.1



- couleur des panneaux en lettres noires sur fond blanc (couleur du fond anciennement en fonction du type de panneau, comme lettres blanches sur fond bleu pour les B27a).

II CARACTERISTIQUES DES PANNEAUX ET IMPLANTATION

1 - Types de panneaux

A : panneaux de danger

B : panneaux de prescription

C : panneaux d'indication

D : panneaux de direction

E : panneaux de repérage

EB : panneaux de début et fin d'agglomération

G : panneaux passages à niveau

AK, K... : panneaux de signalisation temporaire

X... : Signaux dynamiques affichés sur PMV

2 - Dimensions des panneaux

Les différentes gammes fixées par la réglementation sont les suivantes :

Gamme - Type	Triangle (côté)	Disque (diamètre)	Carré (côté)
Très grande	1500	1250	1050
grande	1250	1050	900
normale	1000	850	700
petite	700	650	500
miniature	500	450	350

Sur un même support, il est recommandé de mettre en place des panneaux de gamme identique.

Il est conseillé, sauf contraintes particulières liées au site, de respecter les règles suivantes (site urbain, hors boulevard périphérique et voies rapides)

Les voies situées dans les bois pourront, en raison de la faible densité de panneaux existante, faire l'objet d'une gamme supérieure.

Panneaux de type A : (Danger)

La gamme courante est la gamme « miniature » (base 500)
Sur les grands axes, on pourra utiliser la gamme « petite » (base 700)

Panneaux de type B : (Prescription)

La gamme courante est la gamme « petite » (diamètre 650 mm).

En raison des faibles impacts en termes de sécurité et de leur usage fréquent, il est préférable pour les panneaux B6 d'utiliser de manière générale la gamme « miniature » (diamètre 450 mm), la gamme « petite » pouvant être utilisée sur les grands axes (voies de largeur > 12 m).

En raison de l'impact important en termes de sécurité, les panneaux de type B1, B2, B21 peuvent être déclinés en gamme « normale » (diamètre 850 mm) sur les grands axes. Sur les petites voies ou les sites « classés », ce type de panneaux peut en revanche être utilisé dans une gamme « miniature ».

Certains panneaux B ne sont pas circulaires :

- Carré 500 x 500 mm
 - B6b1, b2, b3, b4 et b5 – B50a, b, c, d et e → zones de stationnement
 - B52, B53 et B54, B55 → zones de rencontre et aires piétonnes
- Rectangulaire 500 x 650 mm : B30 et B51 → zones 30

Panneaux de type C : (Indication)

La gamme courante est la gamme « petite » (côté 500 mm)

- gamme normale 900 x 1200 mm (→ utilisation dans Paris intra-muros et voies sur berges)
- ou de la grande gamme 1050 x 1500 mm (→ utilisation sur BP)

Pour le Boulevard Périphérique

Les gammes préconisées sont les suivantes :

- gamme normale pour les panneaux de type A et AB (base 1000 mm)
- grande gamme pour les panneaux de type B (diamètre 1050 mm)
→ au niveau des bretelles d'accès et de sortie, utilisation de la gamme normale (diamètre 850 mm).
- grande gamme pour les panneaux de type C (côté 900 mm)

Pour les voies sur berge

Les gammes préconisées seront les suivantes :

- petite gamme pour les panneaux de type A (base 700 mm)
- gamme normale pour les panneaux de type B (diamètre 850 mm)
- gamme normale pour les panneaux de type C (côté 700mm)

3 - Rétro réflexion (visibilité de nuit) et entretien des panneaux

- Elle est obligatoire pour tout panneau
- **La classe 1** est généralement suffisante
- **La classe 2** est obligatoire pour tous les panneaux de type AB et pour tous les panneaux des voies où la vitesse est supérieure ou égale à 70 km/h.
- **La Classe 3** est réglementairement réservée exclusivement aux panneaux de type AB et aux panneaux situés sur les voies où la vitesse est supérieure ou égale à 70km/h : ce niveau de rétro réflexion n'est pas utile ni souhaitable sur Paris.
- Sur un même axe et par souci de cohérence, on utilise la même classe de rétro réflexion
- La circulaire 92-03 du 31 Janvier 1992 préconise le remplacement des panneaux tous les 8 ans pour la classe 1 et tous les 12 ans pour la classe 2 (ou en fonction des mesures si le coefficient de rétro réflexion mesuré est inférieur à 70% de sa valeur normative initiale)

4 - Normalisation - Certification

La certification NF est obligatoire pour tout panneau réglementaire.

L'étiquetage CE est imposé à partir du 1^{er} janvier 2013 pour tout nouveau panneau.

5 - Implantation

- Les panneaux sont implantés sur trottoir ou îlot, exceptionnellement au-dessus de la chaussée, jamais directement sur chaussée.

- La face avant d'un panneau est perpendiculaire à la direction suivie par l'utilisateur concerné, donc perpendiculaire à l'axe de la chaussée.

Dans certains cas de réservations/interdictions de stationnement, on pourra positionner le panneau B6 parallèlement au trottoir.

C'est le cas notamment lorsqu'existe un stationnement en épi ou en bataille.

- Un panneau est toujours implanté du côté droit de la chaussée concernée.

Cette règle ne concerne pas le balisage ni les panneaux dont la signification est liée au côté de la chaussée (interdictions de stationner), ainsi que les panneaux B2a et B2c qui peuvent n'être implantés que du côté gauche.

- La répétition d'un panneau à gauche de la chaussée ne doit jamais être systématique, même pour un B1.

Elle n'est opportune que si la visibilité du panneau «réglementaire» de droite n'est pas optimale, notamment lorsque les chaussées sont larges.

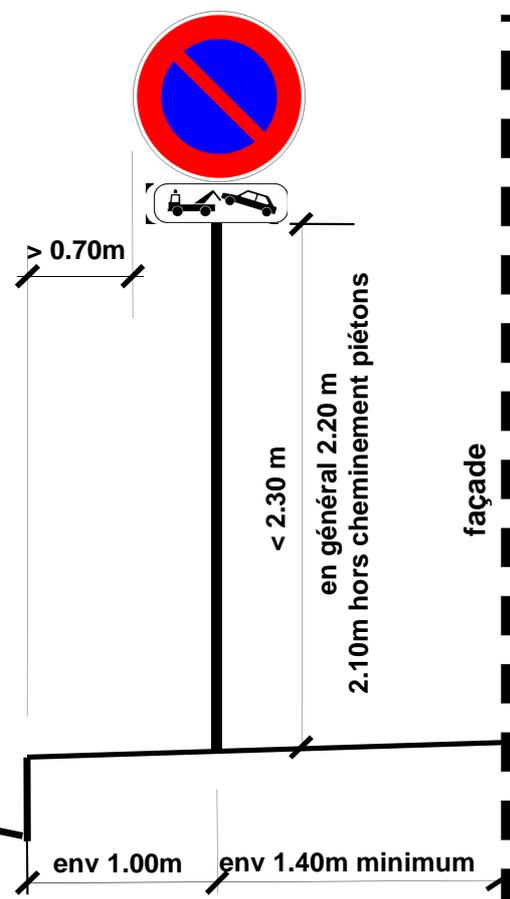
Cette répétition est inutile pour certains panneaux de danger ou d'indication.

- La hauteur réglementaire d'un panneau (hauteur sous l'ensemble panneaux et panonceaux) peut varier de 1,00 m à 2,30 m.

La hauteur courante admise à Paris est 2,20 m.

Elle peut être réduite à 2,10 m si le panneau se situe hors du cheminement piétons (bande fonctionnelle par ex.)

- Le retrait du bord d'un panneau par rapport au bord de la chaussée est au moins de 0,70 m, et la distance du tube aux façades est au minimum de 1,40 m, sauf impossibilité physique. Dans le cas d'un alignement déjà existant de mobilier (potelet, candélabres...), on pourra utilement positionner le support de telle façon que le bord du panneau soit au même niveau que l'alignement du mobilier existant.



- Il est indispensable d'examiner, avant toute pose d'un support de panneau, l'implantation du mobilier à proximité (notamment potelets), pour éviter la multiplication inutile d'obstacles.

- On évite autant que possible de poser sur un même support la signalisation « police » et la signalisation directionnelle ou les supports de feux (sauf éventuellement B1 et B2a).

- Un panneau de danger est implanté de 0,00 m à 50,00 m avant le danger potentiel (distance à moduler en fonction du site).

- Un panneau de prescription ponctuelle est implanté au point de départ de la prescription et est, sauf indication contraire, valable jusqu'à la prochaine intersection.

Une prescription prend donc fin généralement :

- . soit à la prochaine intersection,
- . soit au droit de la matérialisation d'une autre réglementation.

Hors de ce cas, un panneau de fin de prescription est nécessaire.

- Le rappel d'un panneau de prescription en section courante est rarement nécessaire. Le rappel des panneaux B6 tous les 75,00 m environ, peut se justifier pour des linéaires importants de voies.

- En cas de plusieurs panneaux mis en place sur un même support, on respectera l'ordre suivant du haut vers le bas : panneau de type A, panneau de type B, panneau de type C.

6 - Mise en œuvre

La position du support est telle qu'il gêne le moins possible le cheminement des piétons et des personnes en situation de handicap en particulier. Il convient en effet de conserver au minimum 1,40 m de passage libre de tout obstacle pour assurer l'accessibilité du cheminement des piétons.

En dessous de 2,00 m environ de largeur de trottoir, il est donc souvent préférable de positionner le support contre la façade en utilisant un support «coudé» ou une fixation du panneau en désaxé de manière à conserver un passage de 1.40 m minimum libre de tout obstacle.

Sur les trottoirs de largeur importante, le tube doit être placé dans l'alignement du reste du mobilier (potelets..) en utilisant notamment la fixation en désaxé.

Les candélabres peuvent également être utilisés comme supports de signalisation pour des gammes « standard » (KD à proscrire pour des problèmes de stabilité de l'ouvrage)

7 - Panonceaux

Un panonceau complète nécessairement un panneau : Il n'est jamais installé seul.

La largeur du panonceau doit être adaptée à la gamme du panneau associé.

Un panonceau est situé sous le panneau qu'il complète. S'il est placé sous un ensemble de panneaux, il s'applique à l'ensemble de ces panneaux

Le fond du panonceau est de **couleur blanche** (auparavant même couleur que le panneau associé)

La hauteur de 150 est normalement utilisée pour tous les panonceaux.

Pour les mentions littérales, la hauteur du panonceau est à adapter en fonction du nombre de lignes.

La largeur est à adapter en fonction du diamètre du panneau, sans jamais dépasser 500 mm.

Les inscriptions sur les panonceaux M6f (qui donnent des précisions concernant l'interdiction), M9z (indications diverses par inscriptions) et M10z (indique le nom propre d'un site ou de certains services) sont réalisées uniquement à l'aide des caractères de type L1 majuscules.

50 m

M1 : longueur de section comprise entre le signal et le début du point d'application du panneau.

↑ 50 m ↑

M2 : longueur d'application du message du panneau.

M3 : panonceaux directionnels

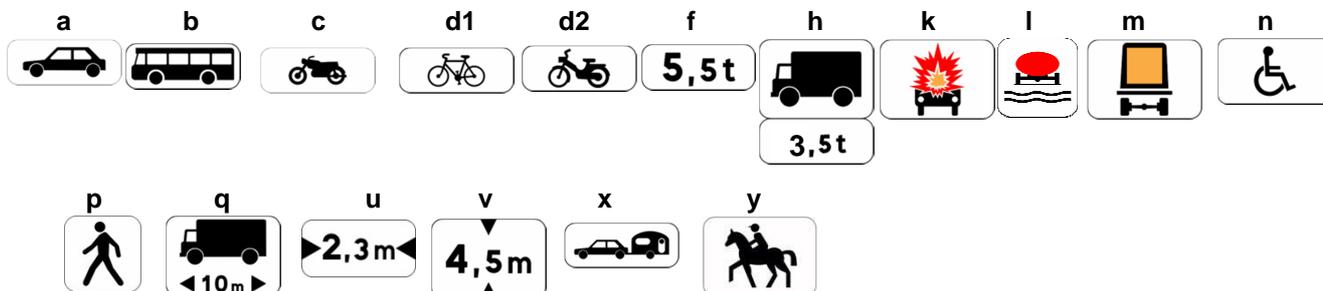


M3a : position de la voie concernée par le panneau.



M3b : indication de direction à suivre pour rencontrer le service marqué sur panneau.

M4 : panonceaux de catégorie.



M6 : relatifs au stationnement ;

Exemples de panonceaux à mettre en place en dessous de panneaux B6 :



M6a : Les anciens panonceaux stationnement gênant Art 37.1 du code de la route sont progressivement à remplacer par le pictogramme



M6f : donne des précisions sur l'interdiction mise en place (réservations pour services publics, ...)



M6h : Modifié par l'arrêté du 26 juillet 2011 → mise en conformité pour le 1/1/2015, en complément du B6d → pas besoin de M6a en supplément



M6i : réservation véhicules électriques / pas besoin de M6a en supplément
Ce panonceau est utilisé, en complément du panneau B6a1 pour signaler les emplacements autolib'.

M8 : application des prescriptions concernant les panneaux de stationnement
Quelques exemples :

M8a-b-c avec indication de distance en cas de difficultés pour poser B39



M8d-e-f : si panneaux posés parallèlement à la chaussée (à réserver en cas de faibles largeurs de trottoirs)



M9 : indications diverses :



ces panonceaux sont utilisés entres autres pour tout texte précisant le panneau associé.



M9b : à sa traversée, la voie est électrifiée (non obligatoire)



M9c : mis systématiquement en dessous du AB3a



M9d : Exemple : sous le A13b passage piétons surélevé





M9v2 : Ce panneau est à mettre en place sous les panneaux de prescription (B1, B2a, B6, ...) en lieu et place des actuels panneaux « interdit sauf cyclistes »

Remarque ; pour la clarté du message, le panneau M9v2 sera toujours préféré au M9v1 ci-contre



M9z {      **RAPPEL** ... }



M10 z : panneau d'identification, utilisé sur Paris sous le C1a pour indiquer le nom du parc de stationnement et uniquement celui-ci.



M11 b1-2: panneau précisant la période durant laquelle la voie a le statut d'aire piétonne ou les prescriptions particulières qui s'y appliquent.

E

M11 c1: panneau d'identification de la catégorie de tunnel définie en fonction du type de marchandises dangereuses autorisées à y circuler : « E » pour Paris.

E DE 6h À 20h

Le panneau M11c2 peut préciser la période horaire d'application.

M12: panneau d'autorisation conditionnelle de franchissement pour cycles.

Sur Paris, il a été décidé de mettre en place des panneaux carrés de taille 200mm X 200mm, de fond marron foncé (autorisation spécifique de la DSCR).



M12a : autorise les cycles à franchir la ligne d'arrêt du feu pour s'engager sur la voie située la plus à droite
→ signal inclus dans un carré marron 200 X 200 pour Paris



M12b : autorise les cycles à franchir la ligne d'arrêt du feu pour s'engager sur la voie située en continuité
→ signal inclus dans un carré marron 200 X 200 pour Paris

III PRINCIPAUX PANNEAUX

1 Les panneaux de type A : (Danger)

Ces panneaux sont issus de la deuxième partie de l'I I S R.

Les gammes utilisées sont miniatures pour les sites courants (base 500) et petite pour les grands axes

- but : attirer spécifiquement l'attention de l'utilisateur sur des dangers spécifiques
- Attention : une attention particulière sera apportée sur la pertinence d'implanter ce type de signal ; son impact sur le comportement des usagers étant très faible, il sera réservé à certaines situations spécifiques.
- Implantation en site urbain de 0 à 50 m – en général suffisamment en amont pour que le conducteur en soit informé et ait le temps d'adapter son comportement

Principaux panneaux utilisés :



A2b : ralentisseur de type dos d'âne (cf.: chapitre spécifique)



A3 : surtout décliné en signalisation temporaire, les rétrécissements ponctuels sur voirie étant signalés par une balise mono chevron J4



A9 : utilisé en signalisation avancée de la traversée des voies du tramway. Cette signalisation est obligatoire si la traversée du tramway n'est pas munie d'une signalisation lumineuse tricolore. Dans ce seul cas le panneau A9 peut être complété par un panneau M9z « Priorité au tramway ».



A13a : en signalisation avancée d'endroits fréquentés par les enfants → utilité de recensement et de nettoyage de ce type de panneaux vu la forte densité d'établissements scolaires dans Paris.
Le modèle se décline également en lumineux (signal non réglementaire et d'une efficacité très limitée)



A13b : en signalisation avancée d'un passage pour piétons : à déconseiller en site urbain. Ce type de panneau peut être utilisé sur des voies où la densité de passages piétons est faible, comme dans les bois. Il est dans ce cas utilement complété par le panneau C20a en position.
On utilise également ce panneau en signalisation avancée de passage piétons surélevé : Il est alors associé au panneau M9d.



A14 : associé à un panneau : danger « non répertorié » spécifique
En raison de son caractère très général, il est nécessaire de lui associer un panneau précisant la nature du danger



A17 : annonce de feux tricolores : à utiliser exceptionnellement pour signaler la présence de feux sur une voie à trafic important avec des conditions de visibilité faibles (feux après virage ou après sortie passage souterrain...) risquant de surprendre l'utilisateur.



A18 : à utiliser dans le cas du passage d'un sens unique à un double sens ou dans le cas d'un double sens sur une chaussée de faible largeur, seulement en cas d'ambiguïtés qui peuvent être sources de danger



A21 : débouché de cyclistes à gauche ou à droite

2 Les panneaux de type AB : (Intersections et priorités)

Ces panneaux sont issus de la troisième partie de l'I I S R sur les intersections et régimes de priorité.

Les deux types de panneaux susceptibles d'être posés sur Paris :



AB1 : panneau à utiliser exceptionnellement pour signifier un danger particulier consécutif à des refus de priorité à droite à une intersection



AB3a : panneau de cédez le passage obligatoirement associé à son panneau littéral (M9c)

CÉDEZ LE PASSAGE

Ce panneau n'est utilisé qu'au débouché de pistes cyclables ou contresens cyclables (cf. doctrine vélos), et dans certains cas de débouchés très particuliers de contre allées.



CÉDEZ LE PASSAGE

Le panneau M4d1 (symbole vélos) peut être ajouté sous le AB3a en cas d'ambiguïté avec la voie prioritaire : C'est le cas des pistes cyclables sur trottoir débouchant de manière presque parallèle sur la chaussée principale ; le panneau AB3a posé risque d'être perçu par les usagers de la chaussée principale alors que ce signal ne leur est pas destiné.

3 Les panneaux de type B : (Prescription)

Il est important pour la pose de ce type de panneau de s'assurer de l'existence de l'arrêté correspondant (panneau de gabarit B11 et B12 exceptés)

Implantation : au voisinage immédiat de l'endroit où la prescription commence à s'imposer.

Les panneaux B2a, B2b, et certains B21 se posent, eux, avant l'endroit où s'applique la restriction.

Sur le boulevard Périphérique, (chaussées séparées par un TPC et comportant au moins deux voies par sens de circulation) Art 8c de l'IISR :

« Sur les autoroutes et sur les routes à chaussées séparées par un terre plein central comportant au moins deux voies par sens de circulation, les panneaux de la signalisation permanente indiquant une limitation de vitesse ou une interdiction de dépasser placés à la droite de la route, sont répétés de l'autre côté de la chaussée ou sur un portique au-dessus des voies.

Sur ces mêmes routes et autoroutes, les autres panneaux de signalisation placés à droite de la route peuvent également être répétés de l'autre côté de la chaussée lorsque les conditions sont telles qu'ils risquent de ne pas être aperçus à temps par les conducteurs auxquels ils s'adressent. »

Principaux panneaux d'interdiction utilisés:



B0 : circulation interdite dans les deux sens à tous véhicules

Lorsqu'on veut définir des conditions d'accès (véhicules de secours, riverains..), le panneau B19 réglementairement à utiliser pour ce type d'usage peut être remplacé par un B0 avec panonceau.

En raison d'une mauvaise compréhension de ce signal par les usagers, il est souvent préférable d'utiliser le panneau B7b dans le cas où l'accès est autorisé aux vélos



B1 : sens interdit

Le panneau B1 indique que les véhicules peuvent seulement y circuler en sens unique inverse : Son message réglementaire concerne le sens de circulation et ne peut donc être utilisé pour restreindre des conditions d'accès (on utilisera dans ce cas le panneau B0 ou le panneau B7b avec son panonceau.

Ce panneau peut s'accompagner d'une pré signalisation par panneau B2a ou B21.

Il est possible de s'en passer exceptionnellement (souci de l'environnement, impossibilité physique d'implantation..) par l'emploi de panneaux B2 ou B21 sur les voies affluentes.

Il se décline en modèle occultable (ex voies marchés).

Son doublement à gauche ne doit pas être systématique et doit être examiné au cas par cas en fonction des contraintes locales de visibilité et de sécurité.



Il est utilisé accompagné d'un panonceau pour indiquer un double sens dont un sens est réservé à certains usagers (ex : double sens dont un sens est réservé aux vélos : M9v2).



→ S T B P : l'IISR modifié, prescrit (cf. annexe)

Art 50-1 ; « sur les bretelles d'entrée sur une autoroute ou sur route à chaussées séparées, les panneaux B1 ne sont implantés que si la bretelle provient d'une autre autoroute ou d'une route à chaussées séparées. Ils sont implantés de manière à être vus depuis la section courante par un usager supposé avoir pris l'autoroute à contresens.

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

B2 : interdiction de tourner à gauche B2a, à droite B2b, demi-tour B2c.

Ces interdictions doivent être complétées par le panonceau M9v2, en cas de double sens cyclable



Il est à noter que ces interdictions doivent faire l'objet d'arrêtés spécifiques dans le cas où la voie concernée n'est pas en sens interdit (danger du mouvement tournant considéré ou impact trop fort du stockage sur la circulation)



B2a



B2b



B2c

→ S T B P : l'IISR modifié, prescrit (cf. annexe)

Art 51 ; « à l'intersection d'une chaussée d'une autoroute ou d'une route à chaussées séparées avec une bretelle d'insertion ou d'entrecroisement, sont mis en place :

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



B6 : interdiction de stationner

Les panneaux B6 (hors B6b) s'appliquent uniquement du côté de la voie ou ils sont placés.

On n'implante pas de panneaux B6 du côté gauche sur une voie à double sens

Ces panneaux s'appliquent jusqu'à l'intersection suivante ou jusqu'à la matérialisation d'une autre réglementation.

Ils peuvent être utilement répétés tous les 75 m environ.



B6a1 : stationnement interdit (gênant avec panneau M6a) → les arrêts restent autorisés

On ne peut mettre en place de tels panneaux qu'en conformité avec un arrêté existant.

On ne pose plus de panneaux B6 sans M6a (plus d'interdit simple).

La notion de stationnement en pleine voie étant un peu floue, il est préférable de solliciter, sur les voies à problèmes, la prise d'un arrêté permettant une signalisation claire pour l'utilisateur.



B6d : arrêt et stationnement interdit (gênant avec panneau M6a)

Ces panneaux sont utilisés pour les aménagements du type VIGIPIRATE, en réservation pour les transports de fonds ou les CD-CMD.



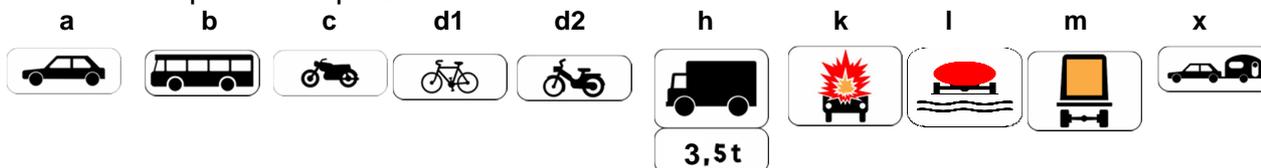
B39 : Panneau à positionner à la fin de l'interdiction de stationner (B6a1) ou la fin de l'interdiction d'arrêt (B6d)

Usage des panneaux associés au B6 :

Les réservations sont signalées par ajout d'un panneau M6f (qui donne des précisions sur l'interdiction mise en place) avec mention « interdit sauf ... »

Les catégories de véhicules concernées par l'interdiction sont signalées par les panneaux catégoriels M4.

Quelques exemples :



M9v2 ce panneau est à mettre en place sous les panneaux de prescription (B1, B2a, B6...) en lieu et place des actuels panneaux « interdit sauf cyclistes ».



Pour la clarté du message, ce panneau est préféré au panneau M9v1



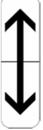
Le nouveau panneau M6h de réservation aux véhicules utilisés par les personnes titulaires de la carte de stationnement (ex GIG-GIC), complète le panneau B6d. Il n'est pas nécessaire d'ajouter un M6a.





Le panneau M6i de réservation aux véhicules électriques, dont **autolib'**, est placé sous un panneau B6a1, indiquant que le stationnement est gênant pour les véhicules non autorisés : Il est donc inutile d'y ajouter le panneau M6a.

L'utilisation des panneaux M8 peut être utile dans certaines situations :
 M8a pour indiquer le début de l'interdiction – M8b pour indiquer la fin de l'interdiction
 – M8c en rappel – M8d M8e dans le cas d'une implantation de panneaux parallèlement à la chaussée.



50 m Il est possible de compléter ces panneaux par une indication de distance (intéressant pour éviter la pose de panneaux de fin d'interdiction dans des sites contraints)



B6b : Ce sont des panneaux de zone indiquant l'entrée d'une zone à stationnement réglementé (interdit, payant...). On utilisera le B50a pour la fin d'une zone.



Il n'existe pas de panneau de zone avec stationnement et arrêt interdit : Il a donc fallu, pour signaler des zones à stationnement et arrêt réglementé (ex : zones touristiques, zones d'arrêt autocars réglementés) proposer un nouveau type de panneau (cf. annexe). Ces panneaux de zone doivent nécessairement s'accompagner de panneaux de fin de zone.



B7b : panneau à utiliser pour restreindre les conditions d'accès, de préférence au B0, lorsque les cycles sont autorisés



B8 : accès interdit aux véhicules affectés au transport de marchandises.



B9b : accès interdit aux cycles.



B9f : accès interdit aux véhicules de transport en commun de personnes.



B10a : limitation de longueur



B11 : limitation de largeur



B12 : obligatoire pour tout passage où la hauteur disponible est inférieure à 4.30m. La hauteur indiquée doit être inférieure de 30cm à la hauteur minimale réelle de l'ouvrage.



B13 : à mettre en place en conformité avec un arrêté, pour des problèmes de limite de charge admissible au niveau de la chaussée

Tous les signaux de limitation physique de gabarit B10a, B11, B12 et B13 doivent être implantés, en présignalisation en amont du point de choix, ainsi qu'au droit de l'ouvrage ou du tronçon de voie concerné.



B14 : limitation de vitesse

Ce type de panneau de limitation est réservé sur Paris aux voies limitées à 30 km/h et aux limitations de vitesse à 50 km/h en sortie du boulevard Périphérique au niveau des bretelles tout comme aux entrées des bois.

Sur le boulevard Périphérique, la limitation est fixée à 80 km/h. La signalisation à mettre en place devra être obligatoirement implantée des deux côtés de la chaussée comportant au moins deux files de circulation.

Les fins de limitation se déclinent par un B33.



En entrée d'agglomération, le EB 10 suffit puisqu'il prescrit la limitation à 50km/h sur toute l'agglomération.



B15 : cédez le passage à la circulation venant en sens inverse

Panneau obligatoirement associé à un C18 dans l'autre sens de circulation



B18a : interdit aux véhicules transportant des marchandises explosives ou facilement inflammables.



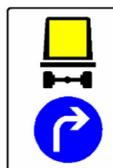
B18b : interdit aux véhicules transportant des marchandises susceptibles de polluer des eaux.



B18c + M11c1 : interdit aux véhicules transportant des marchandises dangereuses. (dispense du B18a et B18b). Le panneau B18c est accompagné sur Paris d'un panonceau M11c1 « E » indiquant la catégorie du tunnel

E

Son implantation est associée à une présignalisation de type C117 sur laquelle est précisée, la direction conseillée au prochain carrefour B21b-c1-c2-d1-d2-e,, sur le BP et dans tous les cas où existe effectivement un itinéraire de déviation.



E



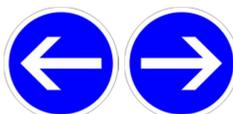
B19 : circulation interdite sauf ;R A T P



B31 : Fin de toutes les interdictions précédemment signalées, hors prescriptions générales ou zonales ; On préférera le panneau B39 « fin d'interdiction de stationner » pour signaler une fin d'interdiction de stationner, et le panneau B33 pour les fins de limitations de vitesse ponctuelles.

Principaux panneaux d'obligation utilisés :

B21



B21-1 et **B21-2** : direction obligatoire

– obligation de tourner avant le panneau



B21a1- a2 : contournement obligatoire

Le Code de la Route oblige le conducteur à contourner l'obstacle par la droite : On préférera donc pour le balisage d'îlot le J5 en accompagnement d'une ligne continue, à la mise en place du panneau B21a1. Il est souhaitable en revanche de mettre en place le panneau B21a1 en balisage sur l'îlot aval (celui situé dans le carrefour et protégé en amont par un autre îlot). Il est dans ce cas inutile de positionner un B1 à gauche du B21a1.



Pas de marquage en amont:
d'où l'utilité de rappeler la règle du contournement par la droite, en complément d'une fonction balisage, par le panneau B21
Rappel: inutile de placer un panneau B1 à gauche du B21

Balisage de l'îlot par une ligne continue en amont et complété par un panneau J5



B21b

B21 b, c, d, e : obligation de suivre les directions prescrites à la prochaine intersection



B21c1



B21c2



B21d1



B21d2



B21e



B22a : En signalisation d'une piste ou bande cyclable obligatoire pour les cycles sans side-car ou remorque et réservée aux cycles à 2 ou 3 roues

Sur Paris, l'ensemble des arrêtés de pistes ou bandes cyclables ne font pas apparaître, sauf exception, le caractère obligatoire pour les cycles (ex : pistes à contre sens) : En conséquence, on utilise pour signaler une voie cyclable, en cas de mauvaise lisibilité de cette dernière, le panneau C113.



B27a : en signalisation d'une voie réservée aux autobus.

Ce panneau peut être complété, en fonction de l'arrêté réglementant le couloir bus, par un panneau M4d1 (accès vélos) et M9 indiquant les possibilités d'arrêt pour livraisons. Le panneau B45 de fin de voie réservée aux autobus n'est mis en place que dans le cas d'une interruption du couloir bus en cours de voie.



B27b : en signalisation de voie réservée au tramway

Il n'existe plus de panneau de fin de voie réservée au tramway.

Panneaux de prescription zonale de type B



B30 Ce panneau signale une zone limitée à 30km/h. La fin de zone est signalée, soit par un panneau B51, soit dans le cas d'une entrée dans une aire piétonne ou d'une zone de rencontre par des panneaux respectivement B54 ou B52



B52 : Entrée d'une zone de rencontre

Ce panneau délimite l'entrée d'une zone dans laquelle les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée et bénéficient de la priorité sur les véhicules dont la vitesse est limitée à 20 km/h



B53 : Sortie d'une zone de rencontre



B54 : Entrée d'une aire piétonne (anciennement C109)

Ce panneau délimite le début d'une zone affectée à la circulation des piétons et des cyclistes roulant à l'allure du pas, à l'intérieur du périmètre de laquelle les restrictions d'accès sont spécifiées par panneaux → cf. annexe



B55 : Sortie d'une aire piétonne (anciennement C 110)
Ce panneau indique la fin de l'aire piétonne

4 Les panneaux de type C : (Indication)

Le but de ces panneaux est de porter à la connaissance des usagers des informations utiles à la conduite des véhicules.

Les panneaux sont de forme carrée.
Ils sont implantés en position ou en pré signalisation

La gamme courante est la gamme « petite » (côté 500mm)

Principaux panneaux utilisés:



C1a : en signalisation de lieux aménagés pour le stationnement en dehors de la chaussée (cf guide jalonnement)



Le C1a, associé au panneau M4d1, signale un emplacement de stationnement vélos.



Il est mis en place uniquement en cas de manque de visibilité de la zone (cf guide de conception du stationnement deux roues à Paris)



C1c : utilisé sur Paris pour le stationnement des autocars de tourisme (cf. annexe)



C5 : le C5 est à implanter :

- en tête de zone matérialisée pour les stations non équipées d'abri et de BAT
- en queue de zone matérialisée pour les stations sur lesquelles un nouvel abri et/ou mât signal est implanté (cf. : annexe)



C12 : signalisation de position de sens unique : Ce signal n'a pas d'utilité et peut concourir sur des voies larges à des augmentations de vitesse.



C13a : signalisation d'impasse ; pré signalisation possible par panneau C13b (facultatif dans le cas d'impasses de faible longueur)



C13 c ; impasse comportant une issue pour les piétons

C13 d ; impasse comportant une issue pour les piétons et les cyclistes



C18 : priorité par rapport à la circulation venant en sens inverse
A utiliser en complément du panneau B15



C20a : signalisation de position pour signaler exceptionnellement un passage piétons (cf. remarques A13b).

Ce panneau est utilisé accompagné du panneau M9d en signal de position pour indiquer la présence d'un passage piétons surélevé (cf. : annexe)





C20c : Le panneau est utilisé en signalisation de position (pré signalisation par panneau A9). Il est obligatoire si la traversée n'est pas munie d'une signalisation lumineuse tricolore. Dans ce cas seulement, ce panneau peut être complété par un panneau « PRORITE AU TRAMWAY »

A9



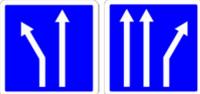
Conditions particulières



C24a en amont immédiat : danger provenant notamment d'une circulation à contre sens. Depuis février 2008 la flèche indiquant un contresens est désormais plus courte. → ancien



Panneaux C24a - c ; utilisés dans le cas de doubles sens cyclables isolés, ainsi que temporairement (un an environ) lors d'une mise en place de double sens cyclables dans une nouvelle zone 30



C24b en position : affectation de files de circulation en complément de marquages (utilisation peu urbaine) – optionnel pour files affectées



C24c en pré signalisation : conditions particulières de circulation sur une voie afférente



C27 : Signal de position indiquant une surélévation de chaussée (obligatoire sauf en zone 30 cf. : tableau)



C111 : Ce signal indique l'entrée d'un tunnel ou il est interdit de faire demi-tour, de s'arrêter et de stationner, et ou, l'allumage des feux de croisement est obligatoire .La signalisation d'une entrée de tunnel de plus de 300 mètres est obligatoire ; le C111 doit alors être accompagné d'un panneau d'étendue type M2.



C112 : sortie d'un tunnel. Ce signal est facultatif.



C113 : signalisation de voies conseillées et réservées aux cyclistes
Ce panneau est utilisé, uniquement pour signaler les bandes et pistes cyclables. Le panneau n'est mis en place qu'en cas de mauvaise visibilité de la voie cyclable ou globalement d'une mauvaise compréhension de l'aménagement par les usagers. Une modification de la réglementation permet en effet de signaler une voie cyclable uniquement à l'aide des logos vélos blancs réglementaires.



C114 : fin d'un itinéraire cyclable conseillé et réservé aux cycles. (ne pas mettre en place à un carrefour si l'itinéraire cyclable se prolonge au-delà du carrefour.



C115 : voie verte
Voie réservée à la circulation des piétons et des véhicules non motorisés

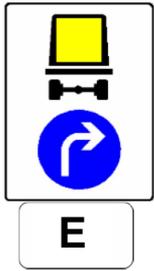


C115 et m4y :
Voie réservée à la circulation des piétons, et des véhicules non motorisés, et des chevaux.





C116 : fin de voie verte



C117 qui intègre un b21b – b21c1 – b21c2 – b21d1 – b21d2 – b21e
Pré signalisation d'une **section de route** comportant un tunnel dont l'accès est interdit à certaines catégories de véhicules transportant des marchandises dangereuses.

Ce signal est obligatoirement complété par un panneau **M11c1** ou **M11c2** indiquant la catégorie du tunnel, « E » sur Paris.

Cet ensemble est implanté à 6 secondes en amont du dernier point de choix précédant le tunnel, soit 150m sur BP et 80m sur les voies à 50km/h.

Son implantation est obligatoire sur le BP et dans tous les cas où existe effectivement un itinéraire de déviation.



5 Diverses indications



Le panneau d'espace mixte vélos / piétons n'a aucune base réglementaire :

Dans le cas d'une chaussée affectée à la fois aux piétons et aux vélos, on utilisera le statut d'aire piétonne signalé par panneau B 54.

En revanche, une piste sur trottoir doit laisser au minimum 1.40 m de libre, hors-piste vélos.

Accès Pompiers : Ce panneau peut être utilisé dans deux types de configuration:

- En début de contre allée ou espaces aménagés pour l'accès des pompiers, sur lesquels un stationnement véhicules générerait ou empêcherait l'accès des camions de pompiers

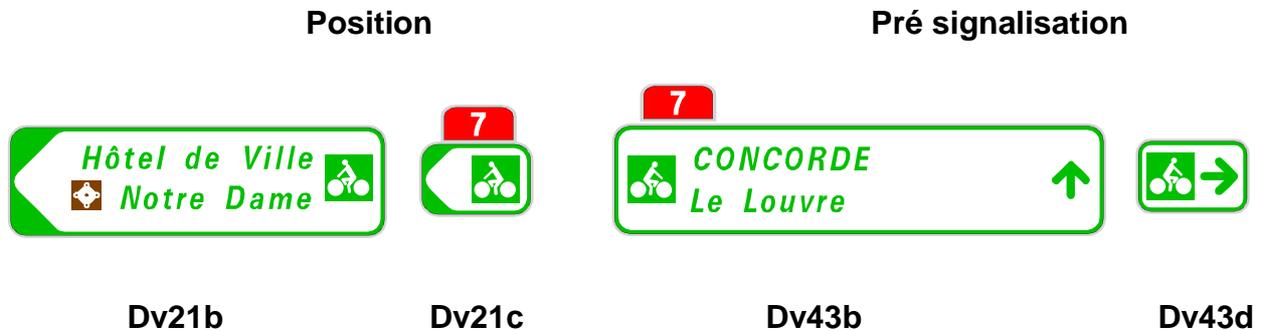
- En balisage d'une piste pompiers sur trottoir, en indiquant l'emplacement des potelets sécables.



Il est important de noter que ce panneau n'a pas de valeur réglementaire et ne peut donc servir de base à une verbalisation. Il doit en conséquence renforcer une signalisation réglementaire existante (tiretets jaunes, panneaux d'interdiction, ...)

Jalonnement

La signalisation directionnelle des itinéraires cyclables (rétro classe 1) doit se faire par panneaux Dv21 et Dv43, complétés le cas échéant par des cartouches indiquant les numéros d'axe en couleurs (cf. : doctrine jalonnement vélos).

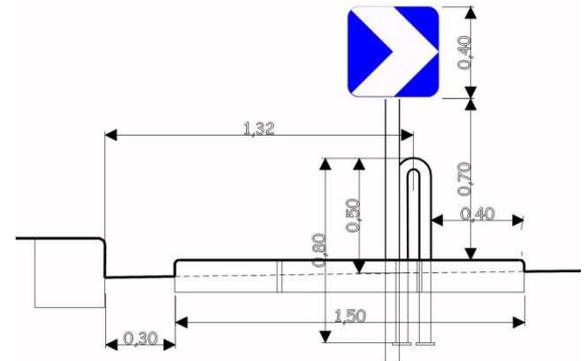


6 Les Balises

Dispositif ou équipement qui permet d'alerter les usagers de la présence d'un élément de voirie sur la trajectoire naturelle de ces usagers et susceptible de constituer pour ceux-ci un obstacle ou un point dangereux

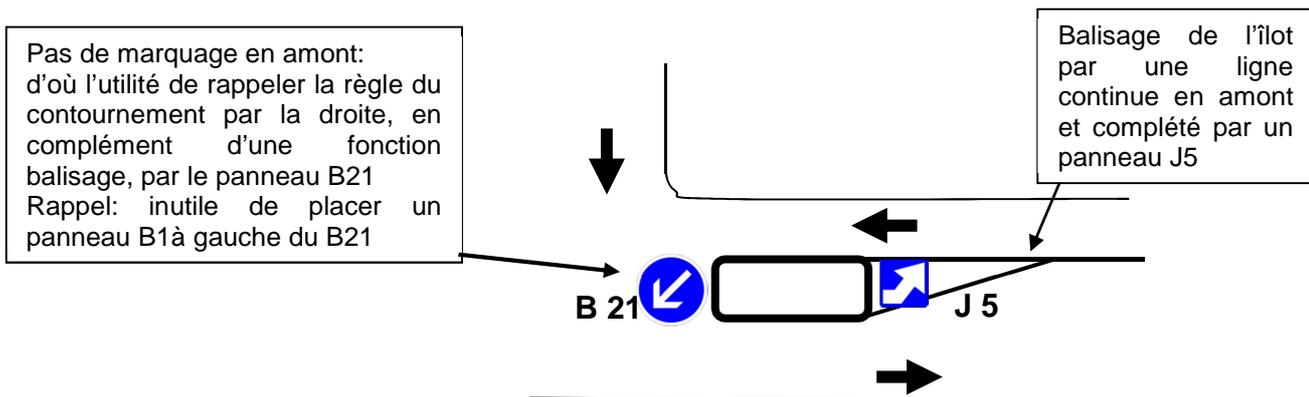


La balise J 4 est utilisée en agglomération pour signaler un aménagement ponctuel de voirie (cf. zone de stationnement deux roues motorisés sur chaussée)



La balise J5 signale le contournement par la droite d'un îlot séparateur en saillie annoncé par une ligne continue. Cette balise est implantée sur le nez de l'îlot

Elle améliore de jour comme de nuit la perception éloignée de l'îlot.



IV ANNEXES

Aires piétonnes

(Code de la route modifié par le décret 2008-754 du 30 juillet 2008)

L'aire piétonne est « une section ou un ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente.

Dans cette zone, sous réserve des dispositions de l'art 431-9, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. ». Le stationnement y est considéré comme gênant (R. 417-10 §III 6°).

« Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les aires piétonnes sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie des pouvoirs de police, à la condition de conserver l'allure au pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons ».

La mise en place de contre sens vélos, doit être, sauf exception, généralisée sur les aires piétonnes. Un arrêté spécifique doit néanmoins légaliser cette mesure

La signalisation obligatoire adaptée est le panneau **B 54**, complété par un panneau séparé indiquant les restrictions d'accès. Le panneau **B 54** est de taille réglementaire (gamme 500 x 500 conseillée).

Dans le cas d'un panneau **B 54** sur un support type « bi mât », un élément bas situé à 0.40m maxi doit être fixé aux deux mâts pour permettre la détection de l'ensemble par les malvoyants

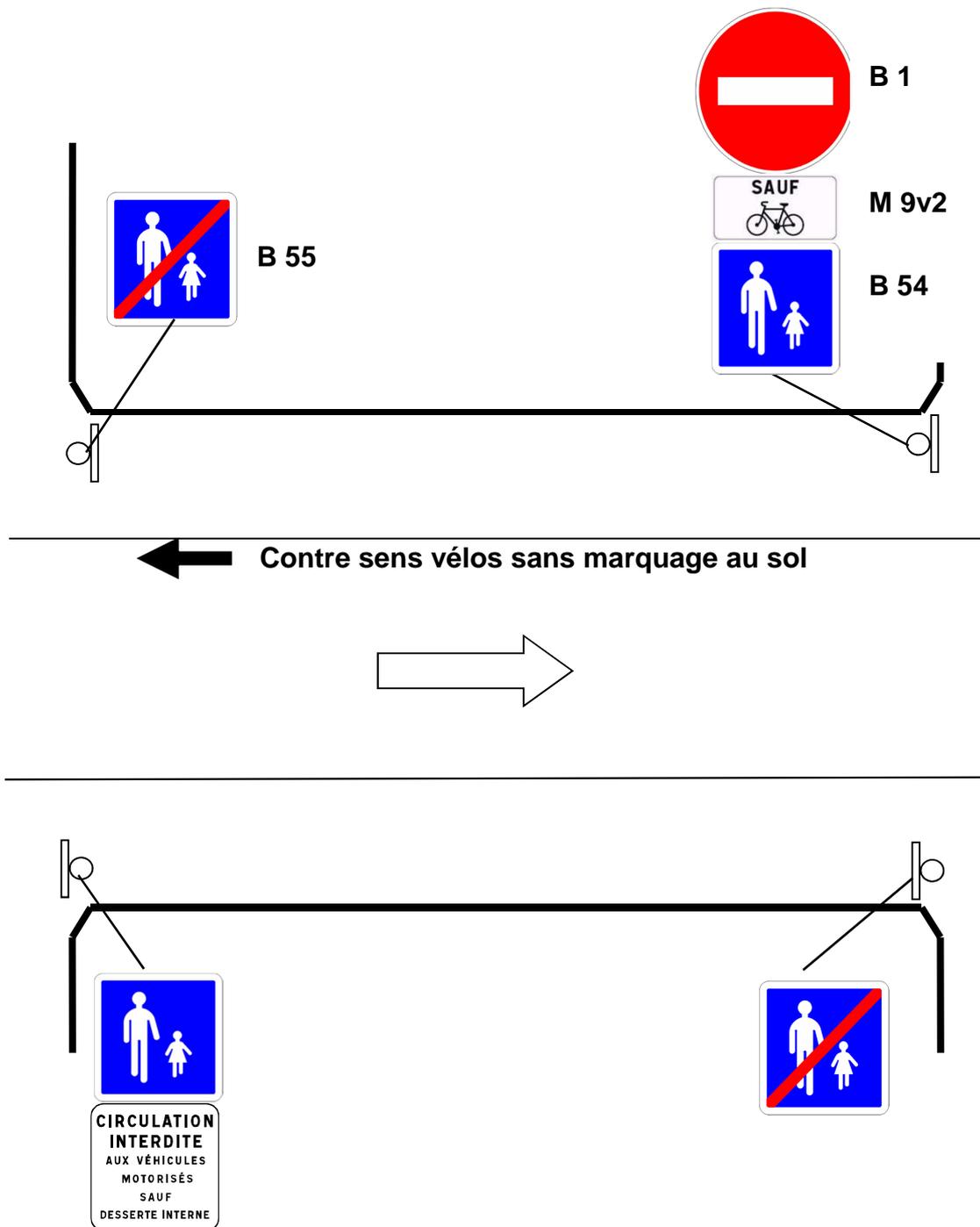
B 54



B 55



Exemple de signalisation verticale sur une aire piétonne avec circulation à sens unique et vélos autorisés à contre sens



Zone de rencontre

(Code de la route modifié par le décret 2008-754 du 30 juillet 2008)

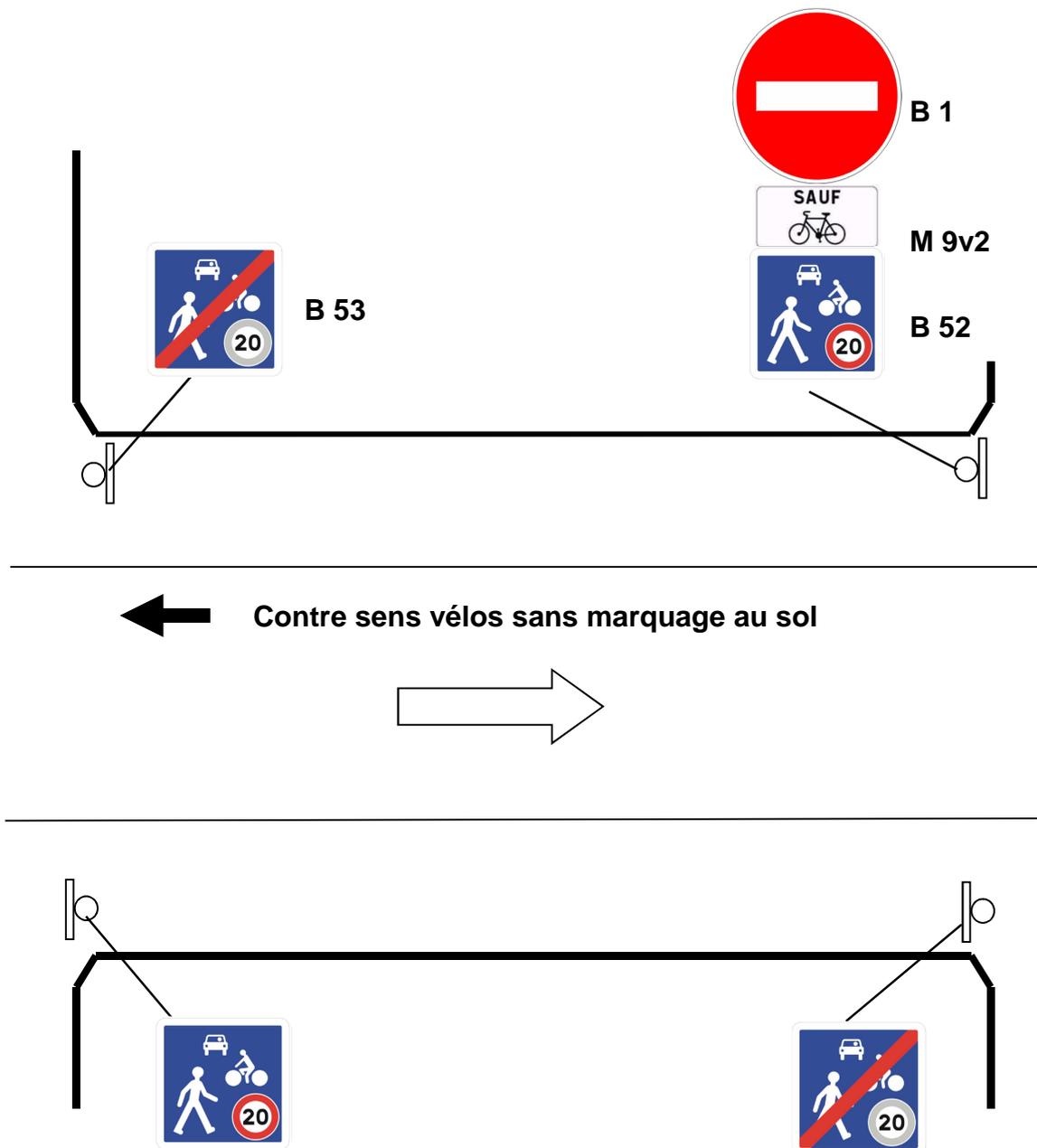
La zone de rencontre est « une section ou un ensemble de sections de voies en agglomération, constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules.

Le stationnement est considéré comme gênant, en dehors des emplacements aménagés à cet effet. (R. 417-10 §III 5°)

La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h.

Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.

Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable ».



Modification de la réglementation - décret 2008-754 du 30-07-2008

	Ancien Statut	Nouveau Statut (décret 2008/754 du 30/07/08)	Signalisation	Usages /problématiques
VOIE VERTE	Restrictions de circulation: Voie interdite à tout véhicule à moteur	Sans changements	 	Utilisation pour des voies fermées physiquement et en permanence à la circulation, permettant une bonne mixité piétons / roller / vélos + éventuellement cavaliers
AIRE PIETONNE: Priorité du piéton sur la chaussée	Restrictions de circulation: Aucune réglementaire (À préciser sur chaque arrêté) Restrictions de stationnement Aucune réglementaire (À préciser sur chaque arrêté) Restrictions de vitesse Aucune réglementaire (À préciser sur chaque arrêté – 15km/h sur Paris) Aménagements nécessaires signalisation	Restrictions de circulation: Véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone Restrictions de stationnement Stationnement gênant Restrictions de vitesse Les véhicules doivent circuler au pas Aménagements nécessaires Signalisation aux entrées / sorties	 <p>Le panneau sous le B54 précise seulement les restrictions d'accès → le B54 prescrit déjà la limitation de vitesse et l'interdiction de stationner</p>  <p>CIRCULATION INTERDITE AUX VÉHICULES MOTORISÉS SAUF DESSERTE INTERNE</p>	La circulation des véhicules non autorisés est maintenant punie d'une contravention de 4ème classe Nécessité d'un trafic automobile très limité Signalisation actuelle à changer dès que possible (incompatibilité de la limitation à 15km/h avec la nouvelle réglementation)
ZONE DE RENCONTRE Priorité du piéton sur la chaussée	Statut inexistant	Restrictions de circulation: Aucune réglementaire <i>Circulation des vélos autorisée à contresens</i> Restrictions de stationnement Stationnement gênant en dehors des emplacements aménagés à cet effet Restrictions de vitesse 20 km/h Aménagements nécessaires Signalisation aux entrées / sorties, et aménagements cohérents de la zone		Statut à mi chemin entre les aires piétones et les zones 30 Utilisation dans le cas de zones à forte densité piétonne, dans les rues à trottoirs non accessibles, rues de type résidentiel,.... Nécessité d'aménagements préalables et d'apaisement du trafic Signalisation du stationnement gênant inutile réglementairement
ZONE 30	Restrictions de circulation: Aucune Restrictions de stationnement Aucune Restrictions de vitesse 30 km/h Aménagements nécessaires Signalisation, et aménagement des entrées et sorties	Restrictions de circulation: Aucune <i>Circulation des vélos autorisée à contresens</i> Restrictions de stationnement Aucune réglementaire Restrictions de vitesse 30 km/h Aménagements nécessaires Signalisation aux entrées / sorties Aménagements cohérents de la zone	 <p>Panneau existant</p>	Nécessité d'ici le 1er juillet 2010 de généraliser les contre sens cyclables → aménagements éventuels à prévoir

Ralentisseurs de type dos d'âne et coussins berlinois

La signalisation avancée

Le panneau B14 est obligatoire hors zones 30.

Le panneau A2b qui lui est associé est nécessaire car il faut indiquer à l'usager le motif de la limitation de vitesse.

Ces deux panneaux sont normalement implantés à une distance d'environ 40 à 50 m du premier ralentisseur.



Dans le cas de ralentisseurs successifs implantés sur un même tronçon soumis à la limitation de 30 km/h, seul le premier fait l'objet de cette signalisation avancée, les panneaux A2b et B14 étant alors complétés par un panneau d'étendue M2.



La signalisation de position



Il est nécessaire d'implanter un panneau C27 en signal de position (sauf en zone 30, où l'on peut s'en passer).

Ralentisseurs de type trapézoïdal :

(ces ralentisseurs, supportent obligatoirement un passage pour piétons)



La signalisation avancée

Le panneau B14, et le panneau A13b complété d'un panneau de type M9d qui lui est associé, suivent les règles d'implantation applicables au ralentisseur de type dos d'âne (ci-dessus).

La signalisation de position



Il est réglementaire, hors des zones 30, d'implanter au droit du passage surélevé, un panneau de position C20 qui sera complété d'un panneau de type M9d

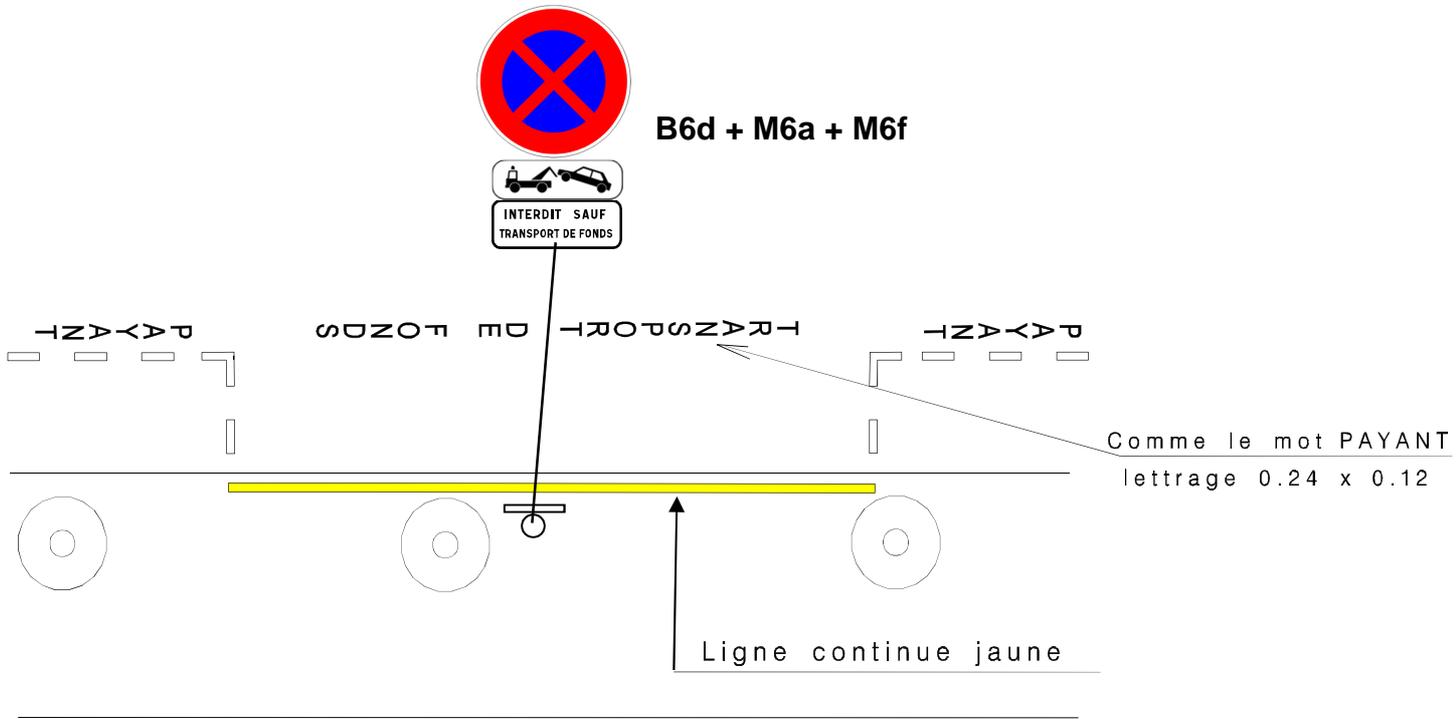
Récapitulatif

Signalisation	Avancée		Position
	B 14	A 2 b	
Ralentisseur dos d'âne - Coussins berlinois	B 14	A 2 b	C 27
			
Ralentisseur trapézoïdal ou Plateau en carrefour avec passage piétons	B 14	A 13 b + M9 d	C 20 + M9 d
			
Zone 30	Proscrit (sauf écoles)	Proscrit	Possible
Zone de rencontre	Proscrit	Proscrit	Possible
Hors zone 30	Réglementaire	Réglementaire	Réglementaire

- Le rappel à gauche de ces panneaux doit être exceptionnel

- La mise en place du signal de position C20 ou C27 est déconseillée mais possible à l'intérieur de la zone 30 tout comme dans la zone de rencontre, lorsqu'on juge la perception de la limitation de vitesse et du dispositif de ralentissement insuffisante.

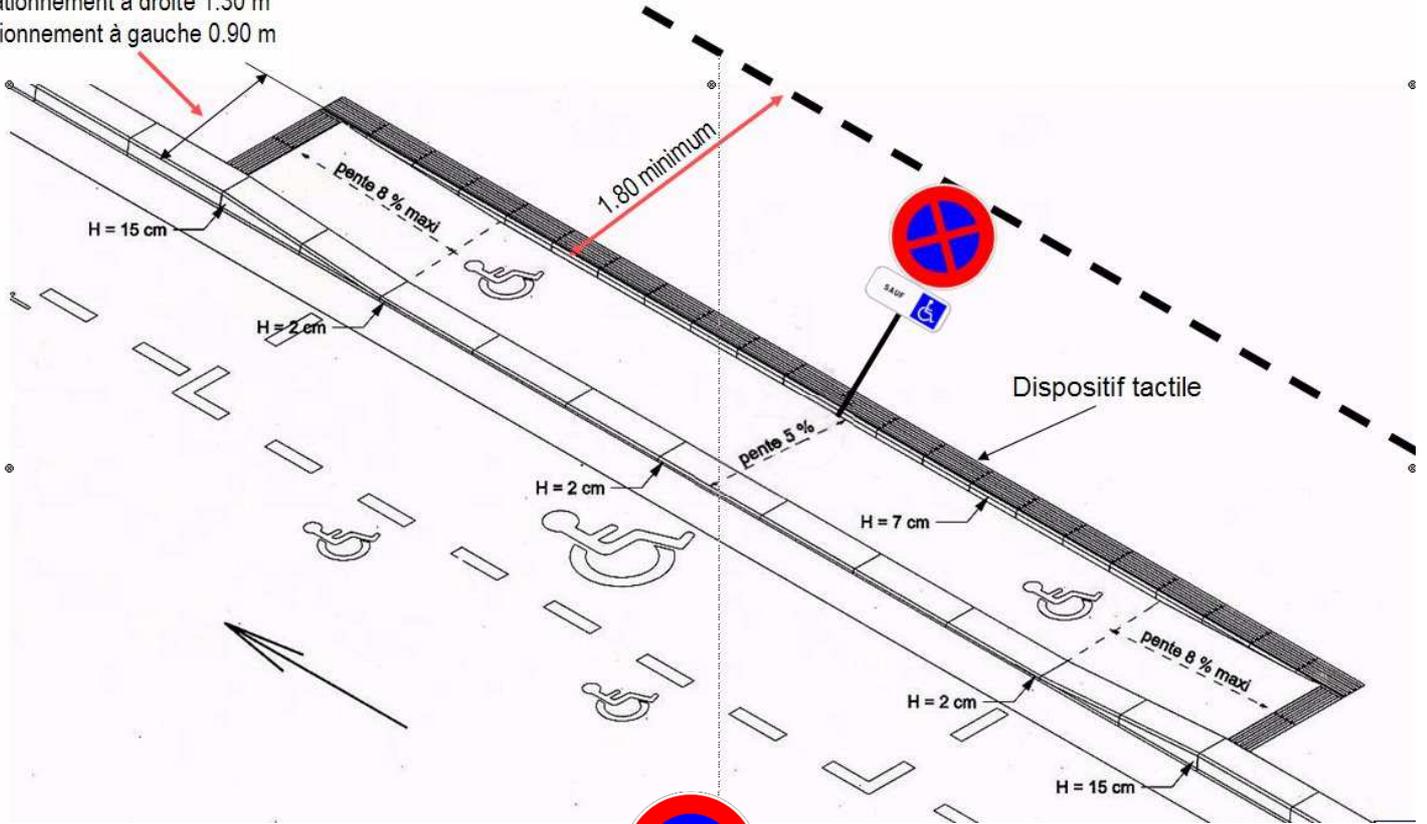
Transport de fonds



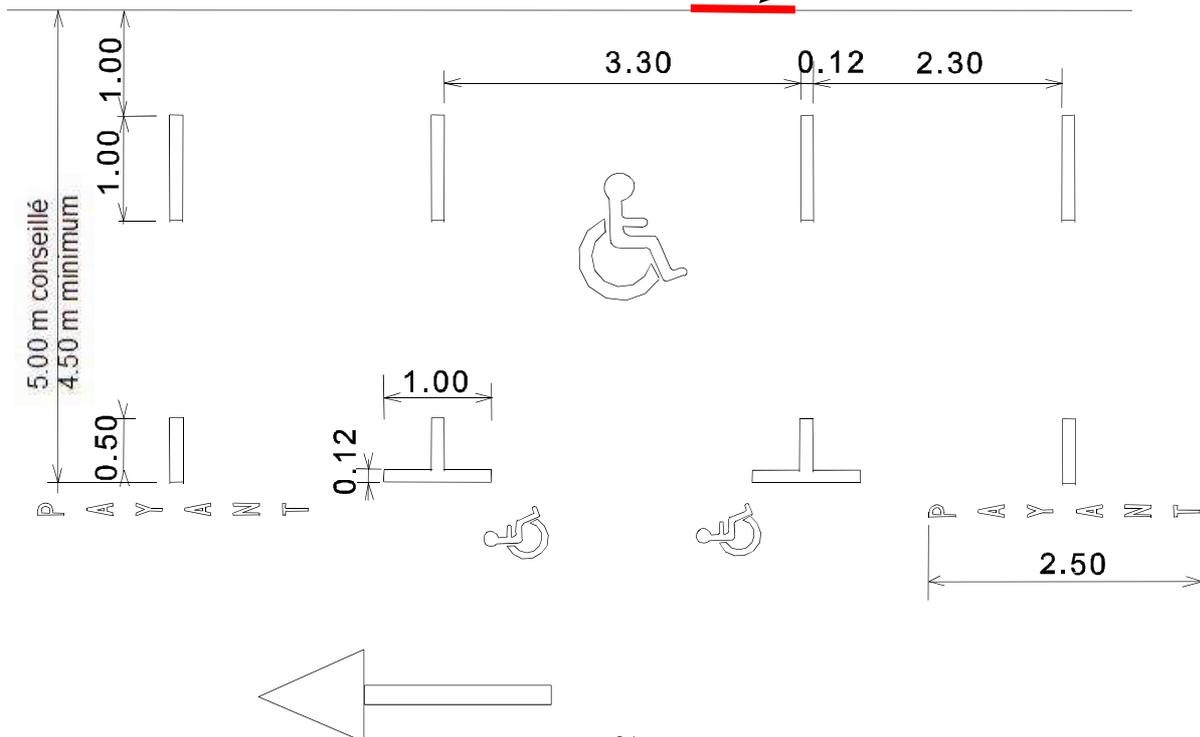
Réservation -véhicules de personnes titulaires de la carte de stationnement

Stationnement réservé aux personnes en situation de handicap (cf. carnet de détails SAGP)

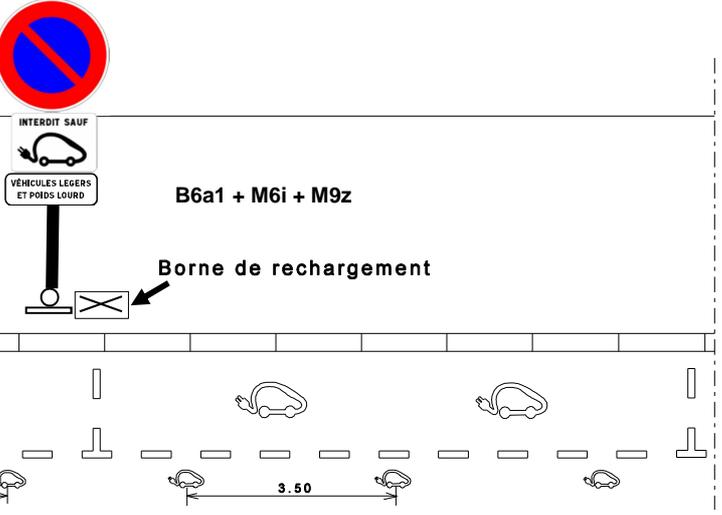
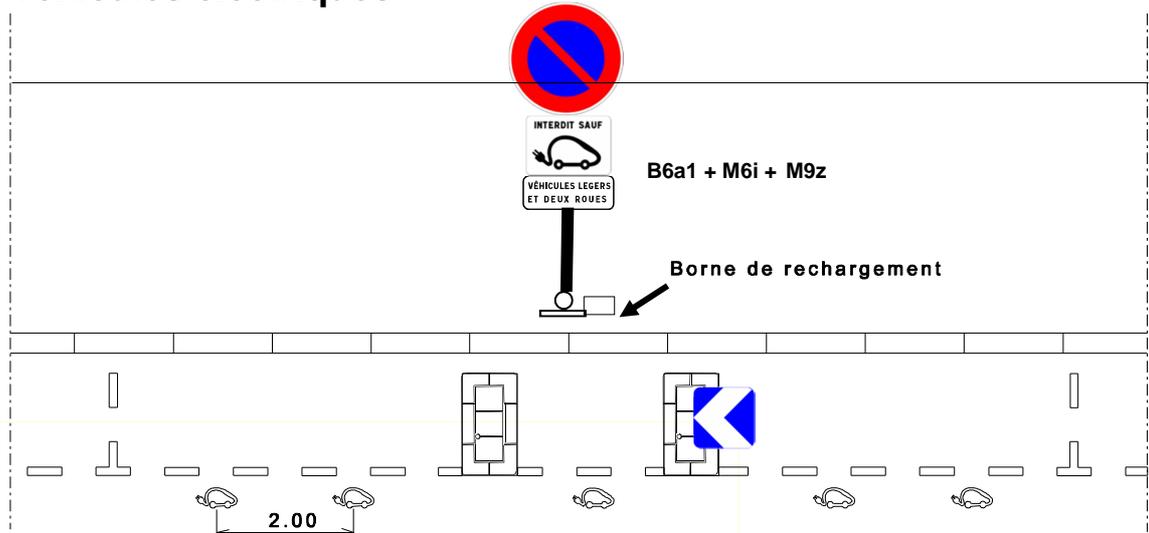
Stationnement à droite 1.30 m
 Stationnement à gauche 0.90 m



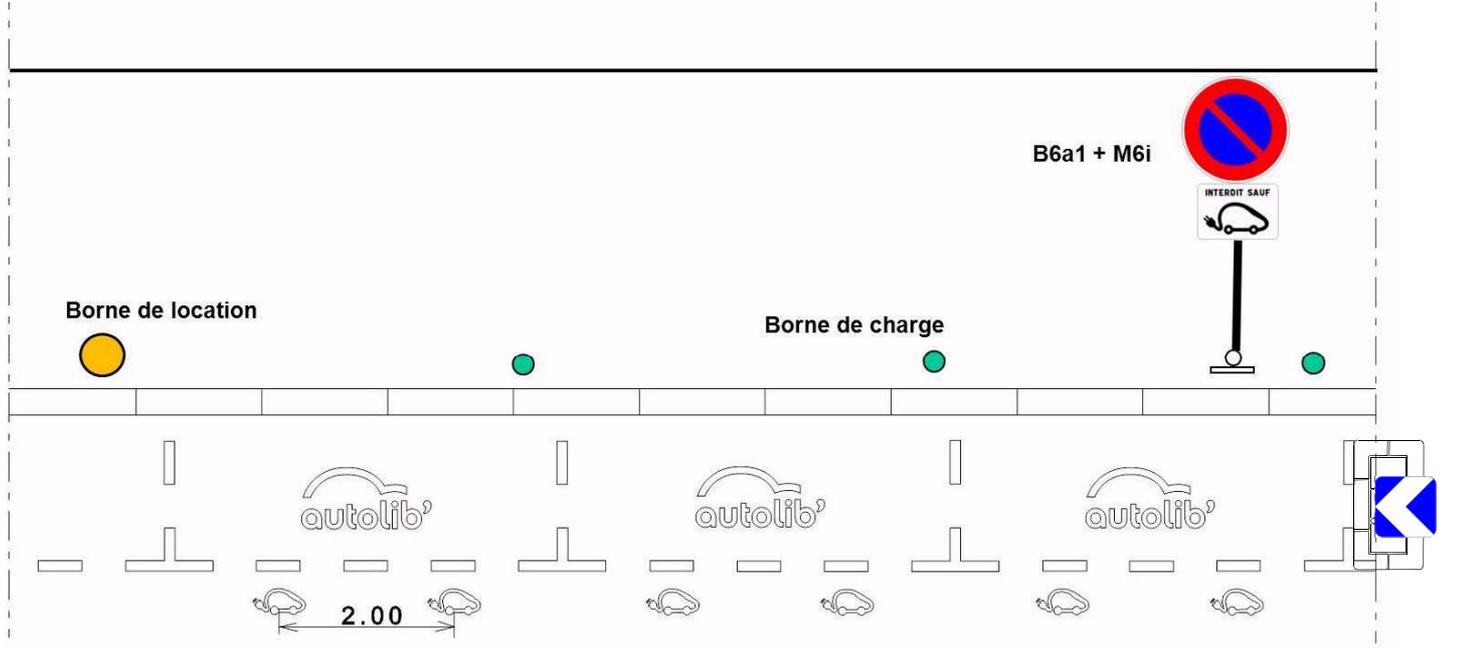
Abaissement sur 0.80 m



Rechargement véhicules électriques



Autolib'



Stations de taxis

Nouvelle signalisation réglementaire d'une station de taxis avec abri

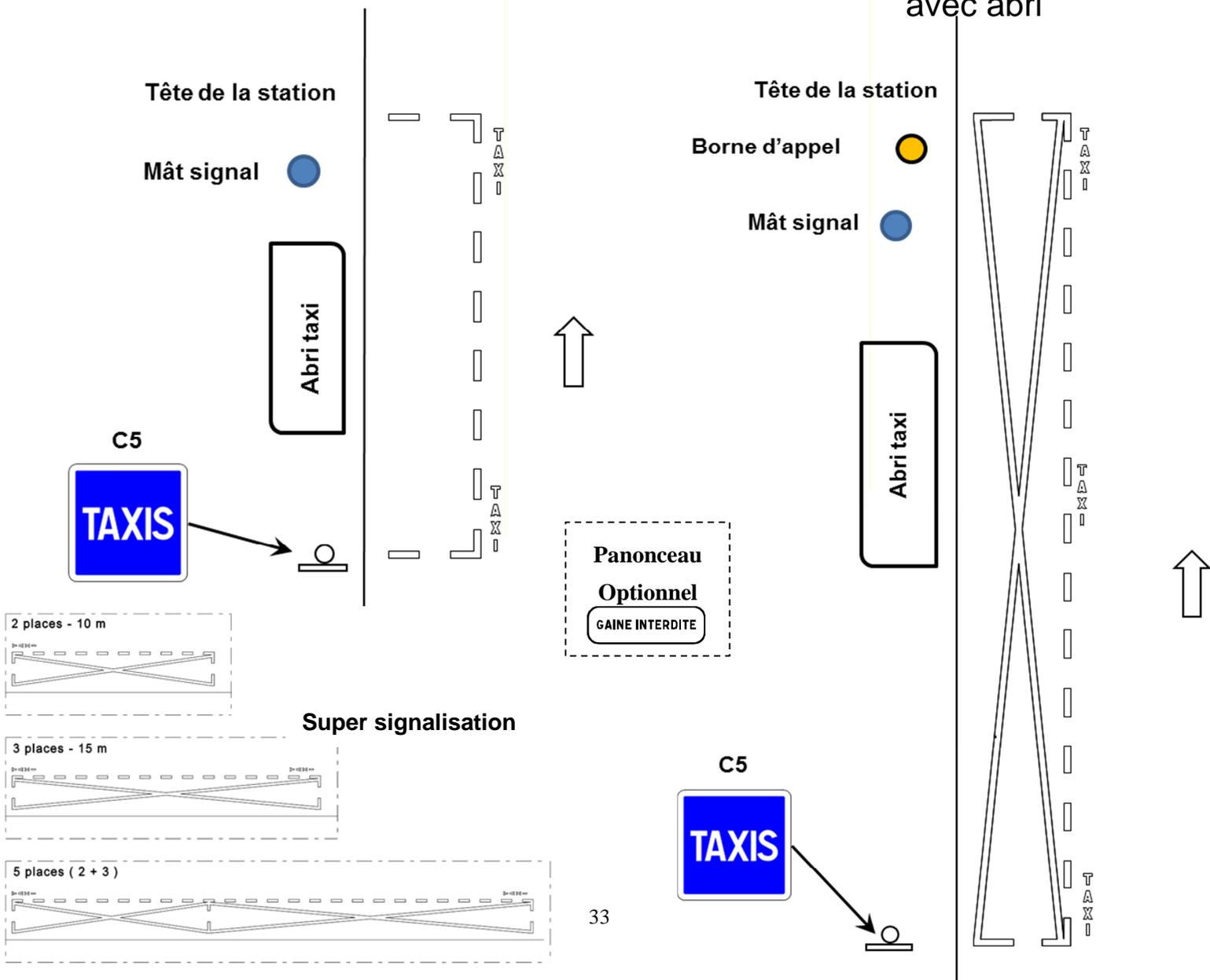
Le panneau C5 sera placé en queue de station au droit du dernier marquage

Design Marc Aurel



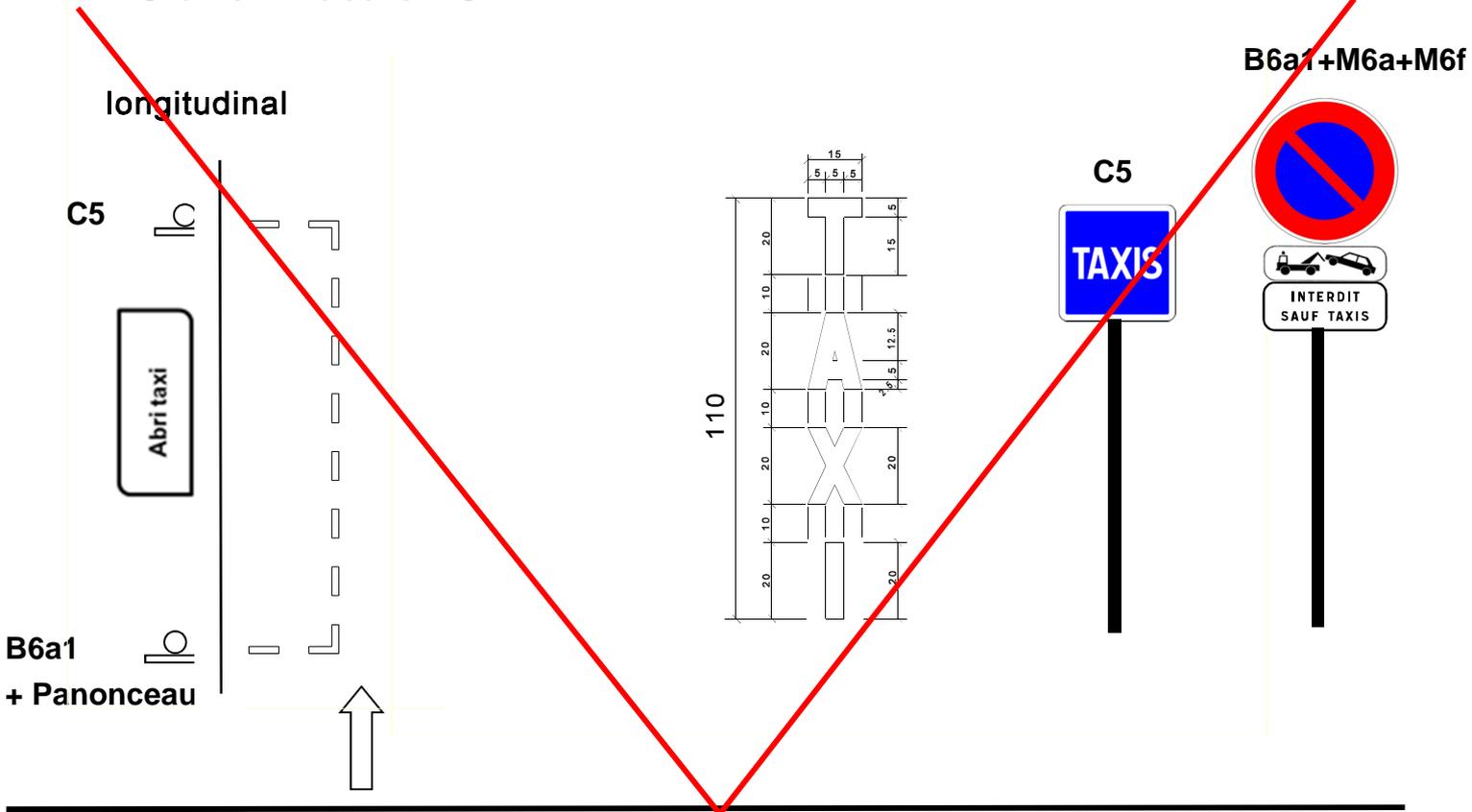
Station locale - SL
avec abri

Stations de quartier - SQ
et grande station - GS
avec abri



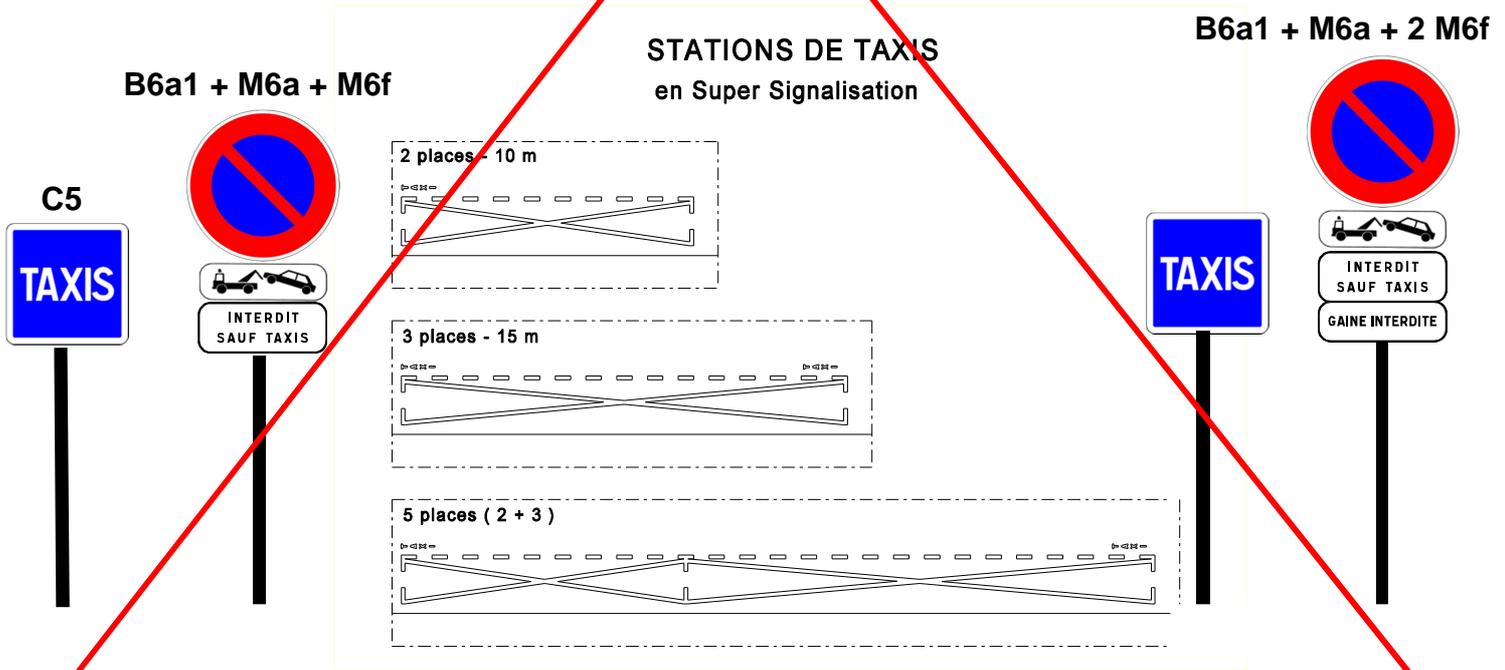
Ancienne signalisation d'une station de taxis avec abri programme

Station Locale - SL



Station de Quartier - SQ

Grandes Stations - GS



PAS DE CHANGEMENT de signalisation pour les stations sans abri

Entrées de Paris

Entrée hors du bd périphérique



Entrée par les bois



Entrée par le bd périphérique



Sorties de Paris



Sortie de Paris en entrée dans les bois

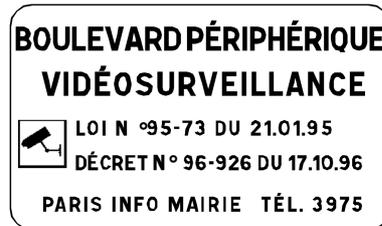


Vidéosurveillance

Panonceau seul à poser à la sortie des bretelles du bd périphérique



Panonceau seul à poser à l'entrée des bretelles du bd périphérique



Aire de livraison

700 x 900



Zone touristique

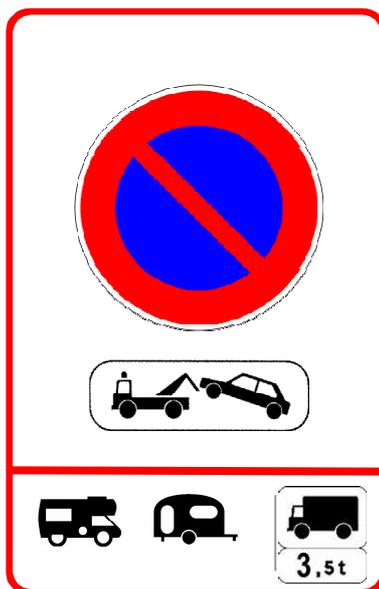
Ces panneaux sont placés aux entrées des zones touristiques (arrêt ou stationnement des autocars gênants, spécifiquement définis par arrêté)
dimensions 700 x 1150



Zones interdites à certaines catégories d'usagers

Caravanes – Autocaravanes

Ces panneaux sont placés aux entrées de zones spécifiquement définies par arrêté
dimensions 700 x 1150



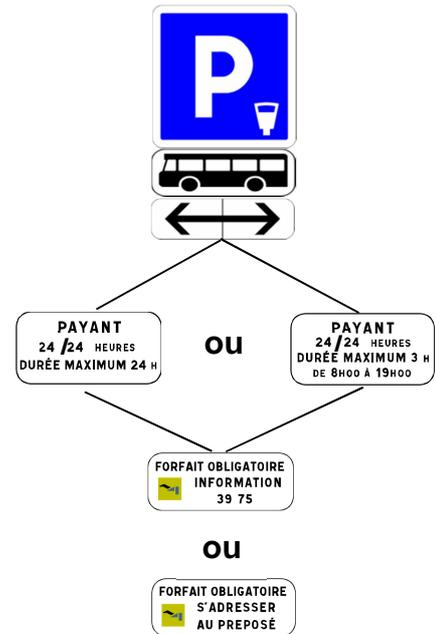
Autocars de tourisme

Juin 2003 - Création d'un forfait de stationnement pour les autocars de tourisme par pré paiement - Obligation de stationner sur les emplacements répertoriés sur le territoire parisien.

Caractéristiques de la signalisation :

Stationnement :

- Dimensionnement d'un emplacement autocar : 15.00 m x 2.50 m
- Les mots « PAYANT » et « AUTOCAR » sont accolés (inter distance 0.20m)
- Une sur signalisation au sol par croisillon blanc (cf. taxis) peut exceptionnellement être utilisée pour tenir compte des problèmes de lisibilité liés au site
- Marquage sur la bordure en ligne discontinue T ' 2 jaune
- Pose d'un panneau B6a1 en tête et B39 en fin avec panneau C1c, avec leurs panonceaux associés



Arrêt :

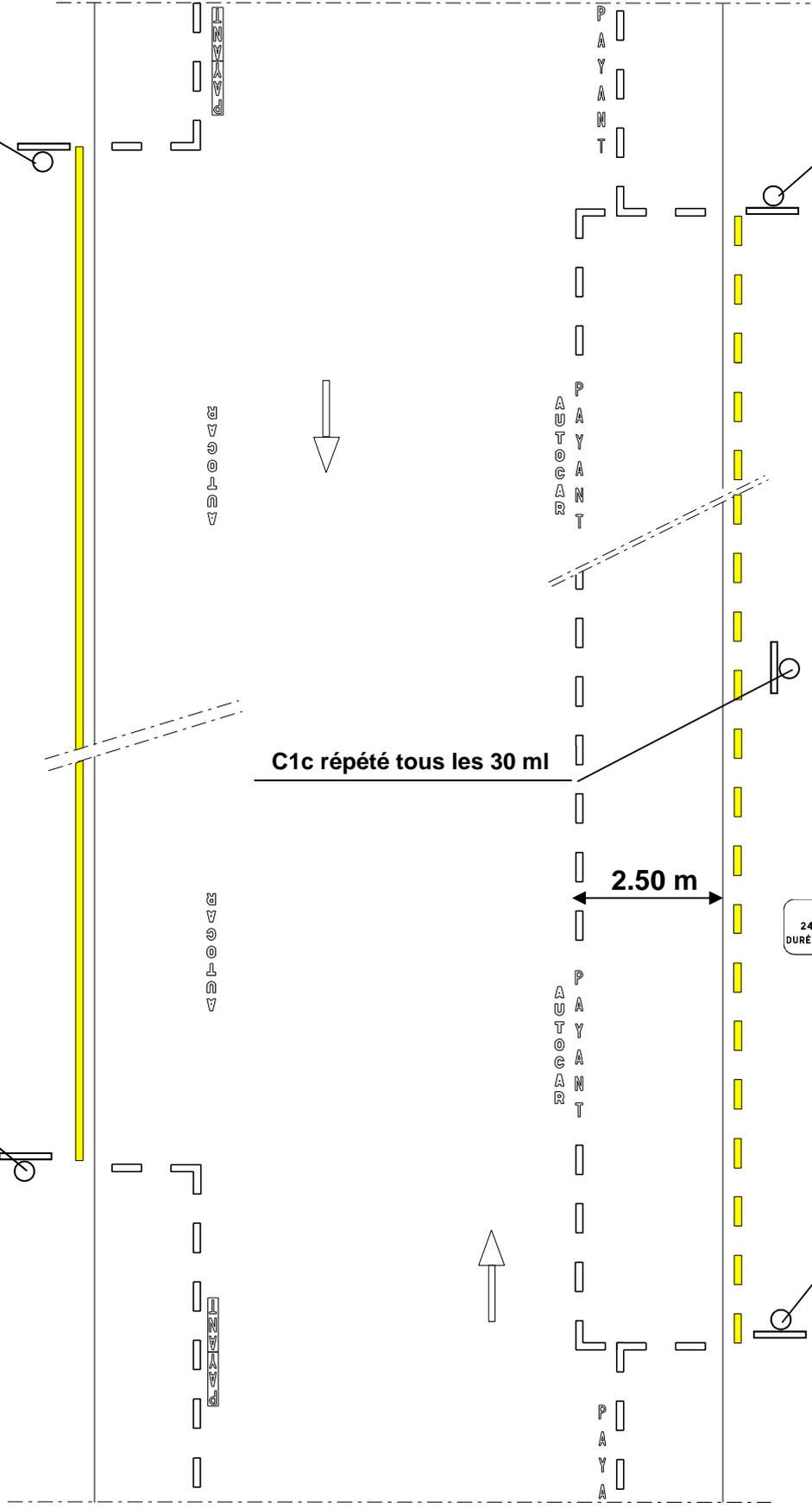
- Le mot « AUTOCAR » est placé dans la continuité du stationnement payant
- Marquage sur la bordure en ligne continue jaune
- Pose d'un panneau B6d en tête avec panonceaux associés et B39 en fin





INTERDIT SAUF
AUX AUTOCARS DE
TOURISME PENDANT
LA DURÉE NÉCESSAIRE
AUX VOYAGEURS POUR
MONTER - DESCENDRE
.....
MOTEUR ARRÊTÉ

FIN
D'INTERDICTION
DE
STATIONNER



C1c répété tous les 30 ml

2.50 m

PAYANT
24 / 24 HEURES
DURÉE MAXIMUM 3 H
DE 8H00 À 19H00

FORFAIT OBLIGATOIRE
INFORMATION
39 75

autres panonceaux
possibles

PAYANT
24 / 24 HEURES
DURÉE MAXIMUM 24 H

FORFAIT OBLIGATOIRE
S'ADRESSER
AU PREPOSÉ

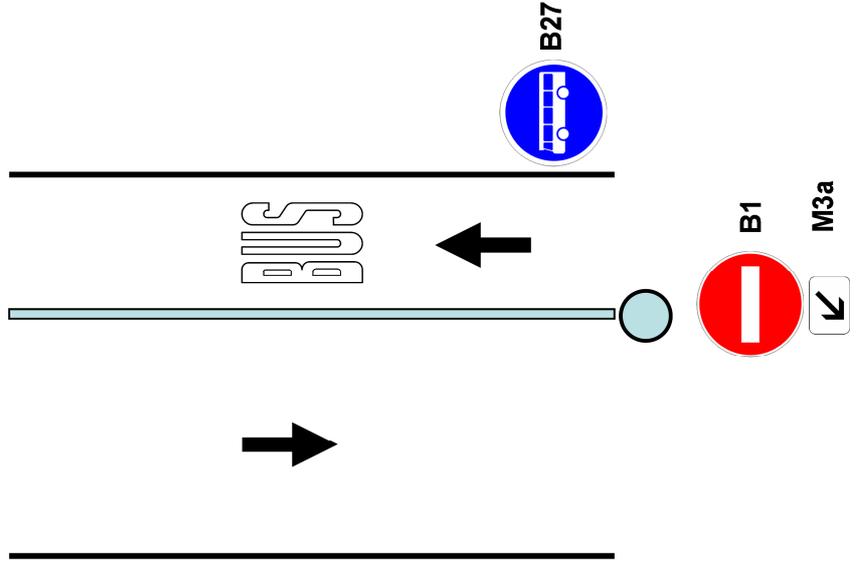
FIN
D'INTERDICTION
DE
STATIONNER



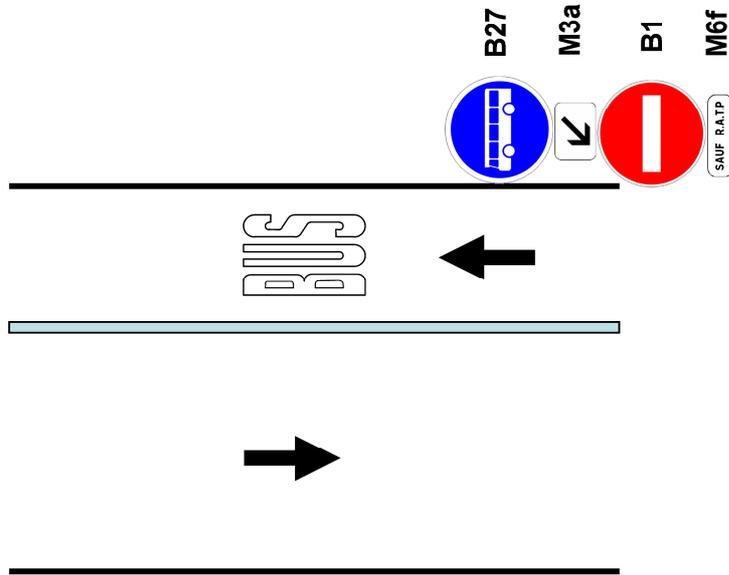
INTERDIT SAUF
AUX AUTOCARS

Couloirs bus à contre sens

Couloir bus à contre sens avec possibilité de positionner des panneaux dans l'axe
 Dans le cas de chaussées séparées (présence d'un séparateur), le panneau M3a n'est pas nécessaire

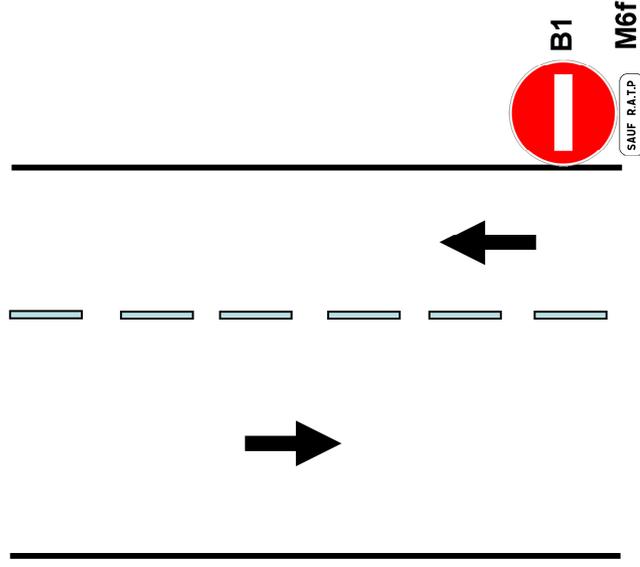


Couloir bus à contre sens sans possibilité de positionner des panneaux dans l'axe



Double sens dont un sens est réservé aux autobus RATP

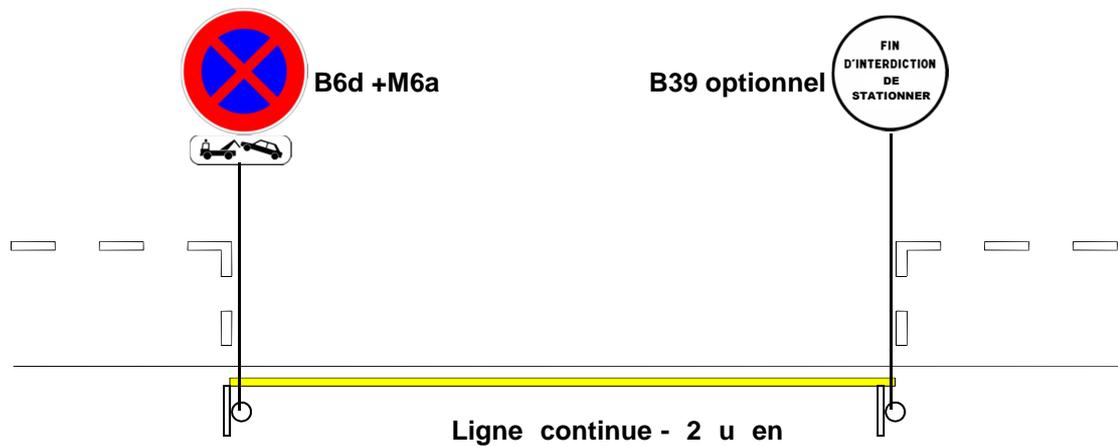
Marquage T1, T'1, T3 en 2u (pas en 5u)



Interdictions de stationnement et / ou d'arrêt Réservations pour les services publics

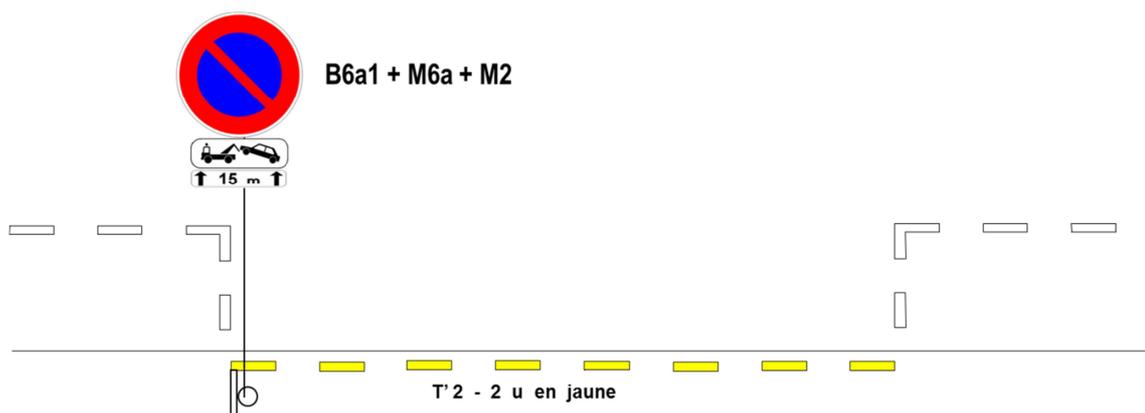


Vigipirate



La mise en place du panneau B39 n'est pas obligatoire si le marquage au sol permet d'identifier la limite entre le stationnement ou l'arrêt interdit (T'2 ou ligne continue jaune sur trottoir) et le stationnement autorisé (marquage sur chaussée). Néanmoins, afin de lever toute ambiguïté au niveau de la verbalisation, il est préférable de positionner le panneau B39 à la fin de la zone d'interdiction.

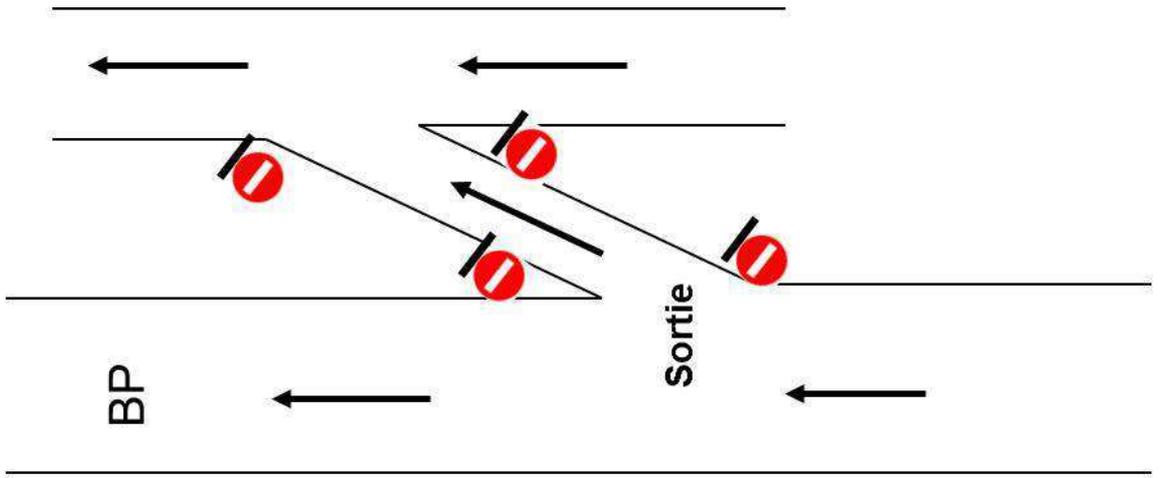
Réservations pour les hôtels quatre étoiles ou plus



Signalisation au niveau des bretelles du Bd Périphérique

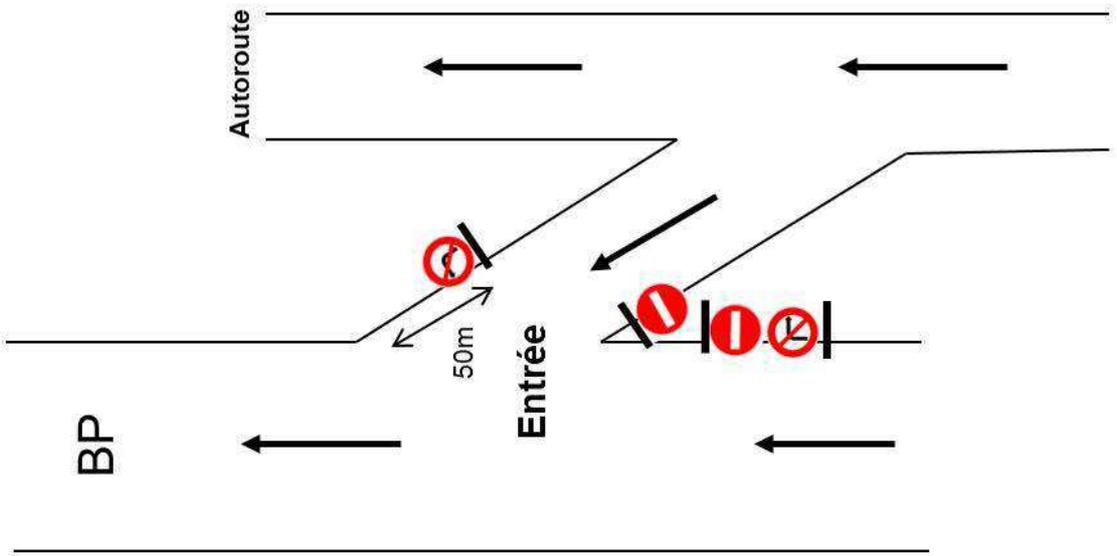
Raccordement d'une bretelle de sortie

3



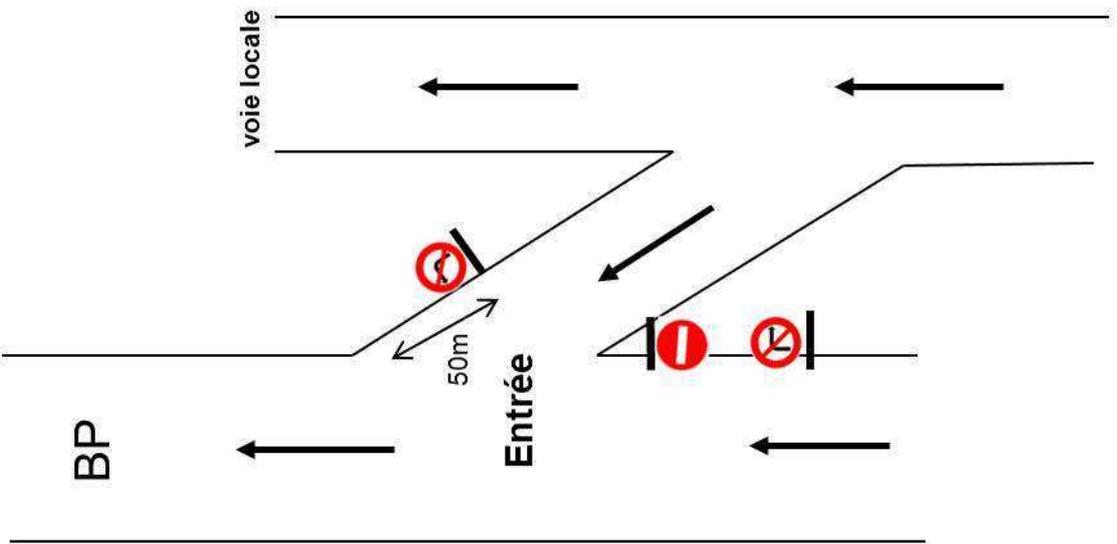
Bretelle d'entrée à partir d'une autoroute ou d'une route à chaussées séparées

2

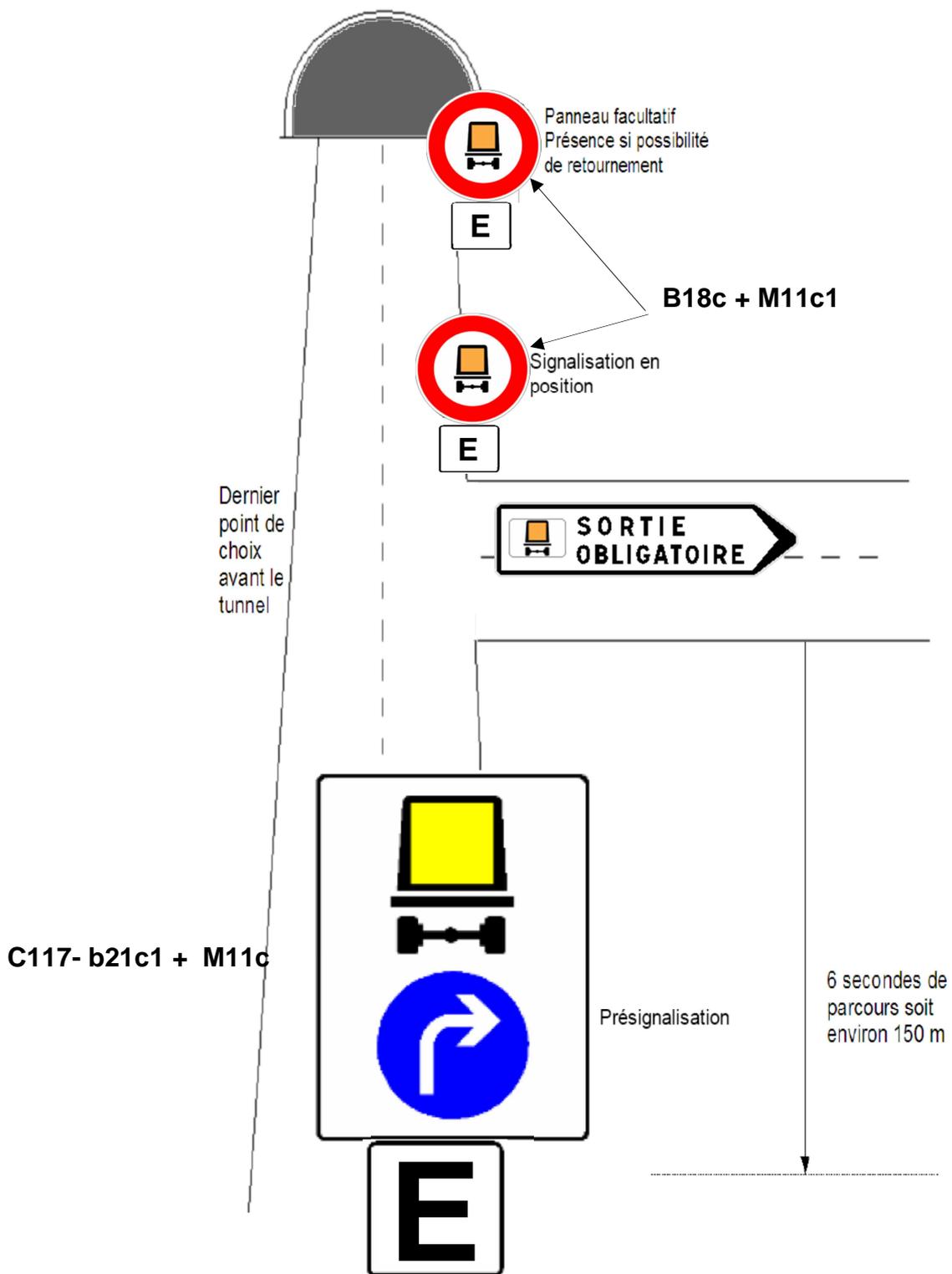


Bretelle d'entrée à partir d'une voirie locale

1



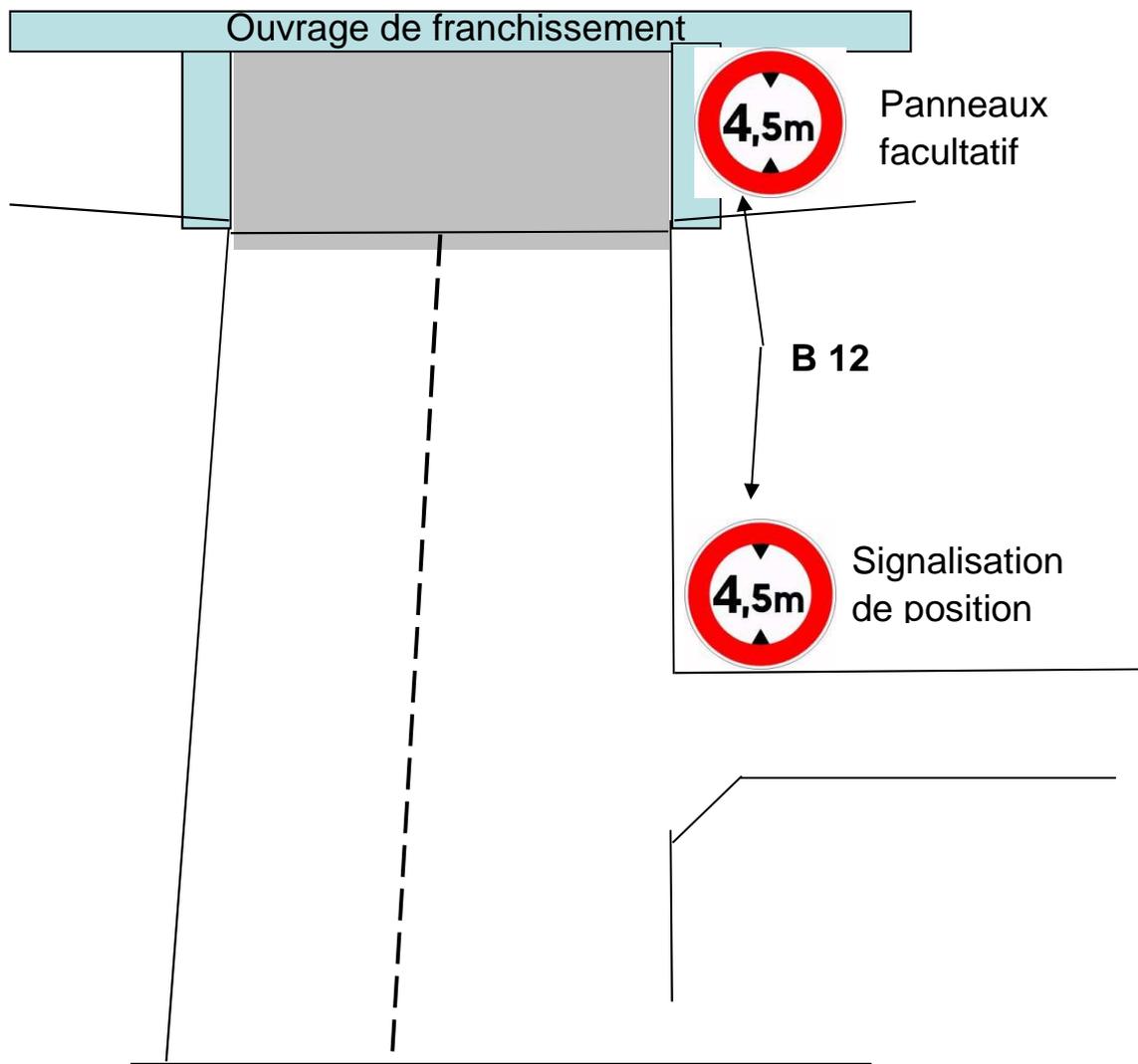
Transport Matières Dangereuses dans les tunnels routiers



Interdictions diverses : Gabarits, limitations de hauteur, ...

Sur les chaussées séparées comportant au moins 2 voies par sens de circulation, la répétition du signal à gauche, n'est possible que dans le cas où le risque de ne pas voir celui de droite est important.

Seuls les panneaux de limitation de vitesse et d'interdiction de dépasser sont obligatoirement rappelés à gauche



Présignalisation par
A14 + M4v



Facultatif

À ne mettre en place
qu'en cas de problèmes
spécifiques