

**INSTRUCTION INTERMINISTERIELLE  
SUR LA  
SIGNALISATION ROUTIERE**

-----  
Deuxième Partie :

**SIGNALISATION DE DANGER**

---

**ARRETE DU 7 JUIN 1977**  
**relatif à la signalisation des routes et autoroutes (1)**  
*(Journal officiel du 13 août 1977)*

Le ministre de l'Intérieur, et le ministre de l'Équipement et de l'Aménagement du Territoire.  
Vu l'arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et autoroutes modifié par arrêtés des 17 octobre 1968, 23 juillet 1970, 8 mars 1971, 20 mai 1971 27 mars 1973, 10 et 25 juillet, 26 juillet 1974 et 6 juin 1977.  
Arrêtent :

**Article 1<sup>er</sup>.**

Sont abrogées les dispositions de l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière du 22 octobre 1963, modifiée, qui figurent sous les titres suivants :

Préambule.

Première partie : « Prescriptions générales ».

Deuxième partie : « Signalisation de danger ».

Quatrième partie : « Signalisation de prescription absolue ».

Sixième partie : « Signaux lumineux de circulation ».

**Article 2.**

Sont approuvées les dispositions du livre 1 de l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière qui figurent sous les titres suivants :

Première partie : « généralités

Deuxième partie : « signaux de danger ».

Quatrième partie : « signaux de prescription ».

Sixième partie : « signaux lumineux de circulation ».

**Article 3.**

Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 7 juin 1977.

*Le ministre de l'Intérieur*  
Pour le ministre de l'Intérieur et par délégation  
*Le Préfet, Directeur de la réglementation  
et du contentieux*  
CHARLES BARBEAU

*Le ministre de l'Équipement  
et de l'Aménagement du Territoire*  
Pour le ministre de l'Équipement et par délégation :  
*Le Directeur des routes  
et de la Circulation routière*  
MICHEL FÈVE

(1) Modifié par les arrêtés du :  
22 décembre 1978 (J.O. du 18 janvier 1979).  
13 décembre 1979 (J.O. du 31 janvier 1980).  
21 septembre 1981 (J.O. du 3 octobre 1981).  
16 février 1984 (J.O. du 11 mars 1984).  
30 décembre 1986 (J.O. du 29 janvier 1988).  
16 février 1988 (J.O. du 12 mars 1988).  
20 novembre 1990 (J.O. du 14 décembre 1990).  
20 mars 1991 (J.O. du 16 mai 1991)  
21 juin 1991 (J.O. du 1<sup>er</sup> août 1991).  
30 janvier 1992 (J.O. du 26 mars 1992).  
6 novembre 1992 (J.O. du 30 janvier 1993).  
16 novembre 1998 (J.O. du 17 mars 1999).  
8 avril 2002 (J.O. du 25 avril 2002).  
31 juillet 2002 (J.O. du 21 septembre 2002).

## SOMMAIRE

CHAPITRE I GENERALITES.....	3
Article 19. Principaux dangers à signaler.....	3
Article 20. Signalisation avancée et de position.....	3
Article 21. Forme des panneaux.....	3
Article 22. Dimensions des panneaux.....	3
Article 23. Couleurs des panneaux.....	4
Article 24. Emploi de revêtements rétroréfléchissants.....	4
Article 25. Implantation des panneaux.....	4
Article 26. Signalisation des dangers particulièrement graves.....	4
CHAPITRE II DISPOSITIONS PARTICULIERES AUX DIVERS DANGERS.....	5
Article 27. Virages.....	5
Article 28. Cassis ou dos-d'âne.....	5
Article 28-1. Ralentisseurs de type dos-d'âne.....	6
Article 29. Chaussée rétrécie.....	6
Article 30. Chaussée glissante.....	6
Article 31. Verglas.....	6
Article 32. Ponts mobiles.....	6
Article 33. Passages inférieurs ou tunnels de hauteur limitée.....	6
Article 34. Passages à niveau munis de barrières et gardés.....	7
Article 34-1. Passages à niveau munis d'une signalisation automatique lumineuse et sonore avec demi-barrières automatiques.....	8
Article 34-2. Passages à niveau munis d'une signalisation automatique lumineuse et sonore sans demi-barrières automatiques.....	8
Article 35. Passages à niveau sans barrière et non munis de signalisation automatique.....	8
Article 35-1. Passages à niveau situés en agglomération.....	9
Article 35-2. Traversée de voies de tramways.....	10
Article 36. Dispositions spéciales applicables aux passages à niveau des voies ferrées électrifiées.....	10
Article 37. Voies ferrées à trafic lent et faible.....	10
Article 38. Traversée d'une aire de danger aérien.....	10
Article 39. Endroit fréquenté par les enfants.....	11
Article 40. Passage pour piétons.....	11
Article 40-1. Passage d'animaux.....	12
Article 40-2. Descente dangereuse.....	12
Article 40-3. Annonce de feux tricolores.....	12
Article 40-4. Circulation dans les deux sens.....	12
Article 40-5. Risque de chutes de pierres.....	12
Article 40-6. Débouché sur un quai ou une berge.....	12
Article 40-7. Débouché de cyclistes.....	13
Article 41. Autres dangers.....	13
Article 41-1. Brouillard.....	13
Article 41-2. Neige.....	13
Article 41-3. (Sans objet).....	14
Article 41-4. Casernes de pompiers.....	14
Article 41-5. Inondations.....	14
Article 41-6. Vent latéral.....	14
ANNEXE I.....	15
ANNEXE II.....	17

# CHAPITRE I

## GENERALITES

---

### Article 19. Principaux dangers à signaler

L'objet de la signalisation de danger est d'attirer de façon toute spéciale l'attention des usagers de la route aux endroits où leur vigilance doit redoubler en raison de la présence d'obstacles ou de points dangereux liés :

- soit à la structure même de la route : virages, cassis ou dos-d'âne, chaussée rétrécie ;
- soit à l'état de la route ou son environnement chaussée glissante, chute de pierres ;
- soit à des dispositions adaptées à la rencontre d'autres voies de communication : pont mobile, barrière de passage à niveau ;
- soit aux conditions de circulation des véhicules et des piétons : endroit fréquenté par les enfants, circulation à double sens succédant à une section à sens unique ;
- soit à des dispositions ou des circonstances locales sortie d'usine, voisinage d'une carrière exploitée à la mine.

La signalisation temporaire de danger est traitée dans la 8<sup>e</sup> partie de la présente instruction.

Il convient d'éviter, conformément au principe de valorisation énoncé à l'article 4 de la première partie de la présente instruction, de multiplier les signaux de danger dont on a usé avec exagération, notamment lorsque certains dangers sont évidents et perçus longtemps à l'avance <sup>1</sup>(1). Les signaux superflus doivent être enlevés.

Cette disposition s'applique notamment dans les zones « 30 ».

### Article 20. Signalisation avancée et de position

A. Lorsqu'il y a lieu de signaler un danger tel que l'un de ceux énumérés ci-dessus on met généralement en place une signalisation avancée destinée à prévenir l'utilisateur de la route de l'approche de l'obstacle, du point dangereux ou du début d'une zone dangereuse. Cette signalisation peut être complétée par un panneau de distance M1 ; elle doit l'être dans certains cas précisés aux articles correspondants.

B. Lorsqu'on signale une zone dangereuse, il convient, dans la mesure du possible d'en indiquer la longueur sur un panneau d'étendue M2 si la zone est longue ou si elle comporte des intersections. Le panneau de danger complété par un panneau d'étendue M2 est répété de distance en distance, et en tout cas après chaque intersection.

Il ne doit jamais porter la mention « RAPPEL » qui est dénuée de tout intérêt.

C. Certains dangers font l'objet d'une signalisation de position. Cette signalisation est définie aux articles concernant le danger correspondant.

### Article 21. Forme des panneaux

Les panneaux de danger ont la forme de triangles équilatéraux dont le côté inférieur est horizontal.

### Article 22. Dimensions des panneaux

Les gammes de dimensions des panneaux et leurs conditions d'emploi respectives sont définies à l'article 5-3.

---

<sup>1</sup> (1) C'est en particulier le cas s'il existe un balisage judicieux.

## **Article 23. Couleurs des panneaux**

Les panneaux permanents de danger sont à fond blanc. Les symboles et, le cas échéant, les inscriptions sont noirs. Les feux du panneau A17 sont tricolores. Le symbole du panneau A24 est rouge. Les panneaux sont entourés par une bande rouge bordée elle-même par un listel blanc.

## **Article 24. Emploi de revêtements rétroréfléchissants**

En vue de l'application de l'article 13 de la 1<sup>re</sup> partie de la présente instruction les panneaux de danger sont obligatoirement rétroréfléchissants. Les balises J10 le sont sur une hauteur de 0,70 m à partir du sommet de la balise, tant pour les parties blanches que pour les parties rouges. Les panneaux de type G1 et G2 le sont pour les parties rouges et blanches. Le portique G3 doit comporter un revêtement rétroréfléchissant de la classe 2.

## **Article 25. Implantation des panneaux**

A. Les panneaux de danger, à l'exception du panneau A18 (cf. paragraphe E ci-dessous) sont toujours implantés en signalisation avancée, avant le point ou le début de la zone à signaler. Ils ne sont complétés par un panneau de distance M1 que si la distance d'implantation est différente de celle définie au paragraphe B ci-dessous.

B. Hors agglomération, la distance normale d'implantation est comprise entre 100 et 200 m. Elle est choisie aussi proche que possible de 150 m, sauf difficultés spéciales sérieuses ou avantages marqués à la modifier, notamment pour améliorer la visibilité du signal ou pour tenir compte de la vitesse des véhicules

En agglomération, la distance normale d'implantation est comprise entre 0 et 50 m. Elle est choisie aussi proche que possible de 50 m.

C. Lorsque les panneaux de danger sont placés à une distance différente de la distance normale d'implantation définie au paragraphe précédent, ils sont complétés par un panneau de distance M1.

On peut utiliser cette possibilité pour augmenter la distance d'implantation qui ne doit pas excéder 400 m hors agglomération et 150 m en agglomération. Le panneau est alors répété à mi-distance environ. Les deux panneaux portent dans ce cas des panneaux de distance M1.

La réduction, hors agglomération, de la distance d'implantation à une valeur inférieure à 100 m doit être exceptionnelle et tenir compte tout spécialement de la distance de visibilité du panneau et de la vitesse habituellement pratiquée sur la route. Cette distance ne doit pas être inférieure à 50 m.

Les règles relatives aux indications de distance à porter sur les panneaux sont données à l'article 9-1 (première partie de la présente instruction).

D. Si la disposition des lieux est telle qu'on ne peut poser le panneau à la distance d'implantation qui résulte des paragraphes précédents sans prêter à ambiguïté (par exemple danger situé à proximité d'une intersection) il convient, dans la mesure du possible de signaler le danger à la distance normale par tout autre moyen approprié, par exemple en faisant figurer le signal sur un panneau de présignalisation de type D42 ou C24a.

E. Le panneau A18 est un panneau de position implanté au début de la zone à signaler. Il peut éventuellement être répété en signalisation avancée. Il est alors complété par un panneau de distance M1.

## **Article 26. Signalisation des dangers particulièrement graves**

La signalisation des dangers particulièrement graves ne peut être établie que par l'emploi de panneaux de la dimension immédiatement supérieure à celle normalement utilisée sur cette section de route (cf. article 5-3, 1<sup>re</sup> partie de la présente instruction).

Conformément aux dispositions de l'article 13-1 de la 1<sup>re</sup> partie de la présente instruction, un feu de balisage et d'alerte de la catégorie R1 peut être utilisé pour renforcer la perception d'un signal de danger.

## CHAPITRE II

### DISPOSITIONS PARTICULIERES AUX DIVERS DANGERS

---

#### Article 27. Virages

##### A. Généralités

Pour signaler un virage, plusieurs équipements peuvent être employés :

- en signalisation avancée : un panneau de type A1 ;
- en signalisation de position : des balises J1, une ou plusieurs balises J4 multichevrons, des balises J4 monochevron.

La décision de signaler un virage et le choix entre les divers types de signaux sont fonction des lieux et doivent être cohérents avec un traitement complet et homogène de l'itinéraire concerné. La signalisation peut notamment être implantée lorsque :

- le virage n'est pas visible ou lisible ;
- la courbe présente un faible rayon par rapport aux autres virages de l'itinéraire ou une variation de rayon importante, ou un défaut de dévers ;
- la courbe se situe sur un itinéraire où les sinuosités sont rares.

Sur les routes bidirectionnelles situées hors agglomération, l'importance de la signalisation implantée est fonction du risque encouru par l'utilisateur de la route dans le virage. Il existe quatre séquences de signalisation, présentées ci-après en fonction de l'importance croissante de ce risque :

- pas de signalisation ou éventuellement signalisation avancée par panneau de type A1 ;
- signalisation par balises J1 et éventuellement par panneau de type A1 ;
- signalisation par panneau de type A1 et balises J1 et balise(s) J4 multichevrons ;
- signalisation par panneau de type A1 et balises J4 monochevron.

En agglomération, ou sur autoroute, ou sur route à chaussées séparées sans accès riverain, le panneau A1 peut être implanté seul ou accompagné de balises J1 et J4 pour signaler un virage à faible rayon.

##### B. Signalisation avancée

Les panneaux de type A1 peuvent être utilisés pour signaler les virages.

Ils sont implantés en signalisation avancée.

Une courbe unique est signalée par un panneau A1a ou A1b, suivant qu'elle est à droite ou à gauche.

Une série de deux ou trois courbes est signalée par un panneau A1c ou A1d, suivant que la première courbe est à droite ou à gauche.

Une série plus longue de courbes est signalée par l'un des deux panneaux A1c ou A1d accompagné d'un panneau d'étendue M2 (cf. article 9-1). Cet ensemble, A1c ou A1d + M2, peut être répété à l'intérieur de la section sinueuse, notamment après chaque intersection importante. Le panneau " RAPPEL " ne doit jamais être utilisé.

##### C. Signalisation de position

Les balises J1, J4 et J6 peuvent être utilisées en signalisation de position des virages.

Elles sont implantées suivant les dispositions prévues à l'article 9-2.

#### Article 28. Cassis ou dos-d'âne

La signalisation avancée des cassis ou des dos d'âne se fait à l'aide du panneau A2a.

Seuls peuvent être signalés les cassis ou dos d'âne accentués qui présentent un danger.

Aucune signalisation de position n'est prévue.

Aux cassis ou dos d'âne présentant des difficultés de franchissement par des véhicules de faible garde au sol, en particulier certains passages à niveau, le panneau A2a est complété par un panneau d'indications diverses M9 portant la mention « VÉHICULES SURBAISSÉS ATTENTION ».

## **Article 28-1. Ralentisseurs de type dos-d'âne**

La signalisation avancée d'un ralentisseur de type dos d'âne, se fait à l'aide du panneau A2b, complété par un panneau B14 de limitation de vitesse à 30 km/h. Cette signalisation n'est pas utile dans une zone 30 (cf. article 63.1).

Dans le cas de ralentisseurs successifs, seul le premier fait l'objet d'une signalisation avancée, le panneau A2b étant alors complété par un panneau d'étendue M2.

La signalisation de position est définie à l'article 72.7. Le marquage est réalisé conformément à l'article 118.9.

## **Article 29. Chaussée rétrécie**

La signalisation avancée des rétrécissements de chaussées se fait à l'aide des panneaux A3, A3a, A3b. Le panneau A3 s'emploie lorsque le rétrécissement est symétrique ou que la disposition des lieux ne permet pas de l'attribuer à un côté déterminé.

Seuls doivent être signalés les rétrécissements qui sont susceptibles d'entraîner des dangers sérieux.

Les règles de passage dans une section rétrécie peuvent être, si nécessaire, précisées soit par les panneaux B15 et C18, soit par des feux tricolores (cf. article 40-3 ci-dessous).

En agglomération, la signalisation de position d'un rétrécissement de chaussée réalisé par un aménagement ponctuel de voirie peut se faire par une balise J4 monochevron.

S'il s'agit d'un rétrécissement temporaire on applique les dispositions prévues à la huitième partie de la présente instruction.

## **Article 30. Chaussée glissante**

La signalisation avancée des sections de chaussées particulièrement glissantes se fait à l'aide du panneau A4 complété éventuellement par un panneau d'indications diverses M9.

Un panneau d'étendue M2 peut compléter le panneau A4 si la section a plus de 500 m.

## **Article 31. Verglas.**

Lorsqu'il est possible de signaler le verglas, notamment sur de courtes sections de routes, connues par expérience, où il peut se produire en l'absence d'une formation généralisée et où son apparition échappe à toute prévision, la signalisation s'effectue à l'aide d'un panneau A4 complété par un panneau M9z d'indications diverses portant l'inscription : « VERGLAS FRÉQUENT ».

Cette signalisation est maintenue pendant toute la mauvaise saison et retirée le reste du temps.

Lorsque le verglas fait l'objet d'une prévision météorologique ou lorsqu'il est réellement constaté, la signalisation temporaire s'effectue conformément aux dispositions de l'article 130.

## **Article 32. Ponts mobiles**

La signalisation avancée des ponts mobiles se fait à l'aide du panneau A6.

La signalisation de position est réalisée à l'aide de barrières, de préférence oscillantes, établies de part et d'autre du pont, même si celui-ci est à sens unique. Chaque barrière porte des bandes de couleur alternativement blanche et rouge et un panneau B0.

Ces bandes et ce panneau sont également rétro réfléchissants.

L'ensemble peut être rendu plus visible, la nuit, par éclairage.

Lorsque les circonstances locales et en particulier la nature et l'importance de la circulation le justifient, on implante des signaux d'arrêt de type R24 (cf. articles 109-3 B et 111-2 de la sixième partie de la présente instruction).

Lorsqu'il s'agit de ponts mobiles dont les barrières sont manœuvrées mécaniquement par du personnel à demeure, celles-ci et, le cas échéant, les signaux d'arrêt sont autant que possible enclenchés avec l'organe de verrouillage de l'ouvrage, de manière que celui-ci ne puisse être ouvert qu'après fermeture complète des barrières et, s'il y a lieu, après mise au rouge des signaux d'arrêt.

Dans le cas où cet enclenchement ne peut être réalisé, ou lorsqu'il s'agit de ponts légers manœuvrés par des auxiliaires ou par les marinières eux-mêmes, une consigne impose la fermeture des barrières avant toute manœuvre du pont.

## **Article 33. Passages inférieurs ou tunnels de hauteur limitée**

Ces passages sont ceux dont la hauteur libre sous l'ouvrage, au-dessus d'un point quelconque de la chaussée, mesurée normalement à la surface de celle-ci, est inférieure à 4,30 m.

La signalisation de danger correspondante est constituée par le panneau A14 complété par le panneau d'indications diverses M9 « Hauteur limitée ...m ».

La hauteur indiquée est inférieure de 0,20 m à 0,30 m à celle effectivement disponible (cf. article 61 de la 4<sup>e</sup> partie).

La signalisation de position est décrite à l'article 61 de la 4<sup>e</sup> partie de la présente instruction.

Les conducteurs des véhicules dont le gabarit atteint ou dépasse la hauteur autorisée doivent être prévenus de cette limitation en un point, en général origine de déviation, d'où ils peuvent contourner l'obstacle. On applique alors les dispositions prévues à l'article 49.1 de la 4<sup>e</sup> partie de la présente instruction.

### **Article 34. Passages à niveau munis de barrières et gardés**

La signalisation avancée (A7bis) est constituée par le panneau A7 complété par des balises J10 comportant des bandes rouges obliques sur fond blanc. La pente descendante de ces bandes est orientée vers l'axe de la chaussée.

La première balise confondue avec le support du panneau A7 comporte trois bandes rouges ; les deux autres, implantées aux deux tiers et au tiers de la distance séparant le panneau A7 du passage à niveau comportent respectivement deux et une seule bande rouge.

Si le tracé de la route est sinueux, le panneau A7 et le balisage peuvent être installés à droite et à gauche de la chaussée.

La signalisation de position est constituée par les barrières dont est doté tout passage à niveau gardé. Ces barrières sont peintes en blanc et rouge.

Elle est complétée, la nuit, quand il y a des circulations ferroviaires ou quand les barrières sont habituellement fermées, et si l'importance de la circulation routière le justifie, par un ou deux feux de position blancs placés à proximité immédiate des barrières et éventuellement rouges sur les barrières quand celles-ci sont fermées.

En outre la signalisation de position comporte des plaques rectangulaires de 0,53 m X 0,20 m comprenant deux bandes rouges rétro réfléchissantes de 0,19 m X 0,17 m encadrant une bande blanche également rétro réfléchissante de 0,12 m x 0,17 m. Ces plaques sont disposées comme suit :

A. La circulation routière nocturne est faible :

Si les barrières ne sont pas constamment ouvertes la nuit, une seule plaque, à grand axe horizontal, est placée au centre de la barrière soit sur la lisse ou la traverse supérieure <sup>2</sup>(1) soit sur la barrière elle-même, son grand axe horizontal étant dans ce cas à 0,80 m au-dessus du sol.

B. Dans le cas contraire :

1. Si les barrières sont constamment ouvertes la nuit, deux plaques à grand axe vertical sont placées l'une au-dessus de l'autre devant chacun des supports des barrières à droite et à gauche de la chaussée et au droit des barrières pour matérialiser l'ouverture entre ces supports.

2. Si les barrières ne sont pas constamment ouvertes la nuit, des plaques sont, en plus du dispositif prévu à l'alinéa précédent, placées sur les barrières perpendiculairement à l'axe de la chaussée.

Leur grand axe est à 0,80 m au-dessus du sol. Elles sont régulièrement espacées de 1,50 à 2 m, distance mesurée perpendiculairement à l'axe de la chaussée. Les plaques extérieures sont à 2 m au plus des extrémités des barrières.

Dans le cas où les barrières, habituellement ouvertes ne sont pas visibles du poste de manœuvre à distance, et si la circulation routière le justifie, un feu clignotant rouge de type R 24 (cf. articles 109-3 B et 111-2 de la sixième partie de la présente instruction) doit être mis en action afin d'avertir en temps utile les usagers de la route que le mouvement de fermeture de la barrière va commencer. Ce mouvement doit être suffisamment lent pour permettre aux usagers qui se trouveraient déjà engagés sur le passage d'achever leur traversée.

Des dispositions complémentaires ou spéciales peuvent être proposées à l'approbation ministérielle par les services locaux de voirie ou l'exploitant de la voie ferrée chaque fois que cela paraît utile.

---

<sup>2</sup> (1) La plaque de 0,53 m X 0,20 m peut être remplacée par une plaque de 0,50 m X 0,80 m comportant deux bandes rouges rétro réfléchissantes de 0,175 m X 0,08 m encadrant une bande blanche également rétro réfléchissante de 0,15 m x 0,08 m.

## **Article 34-1. Passages à niveau munis d'une signalisation automatique lumineuse et sonore avec demi-barrières automatiques**

La signalisation avancée A7bis est constituée par le panneau A7 complété par le balisage <sup>3</sup>(1) défini aux deux premiers alinéas de l'article 34 ; en outre, le panneau A7 est complété par un panneau portant l'inscription « SIGNAL AUTOMATIQUE » en lettres de 0,10 m noires sur fond blanc.

La signalisation de position est constituée par un signal G2 comportant un signal sonore <sup>4</sup>(2), un feu clignotant rouge de type R24 (cf. art. 109-3 B et 111-2 de la 6<sup>e</sup> partie de la présente instruction) et une ou deux demi-barrières peintes en blanc et rouge rétro réfléchissantes en totalité. Le signal G2 doit être implanté à proximité immédiate du passage à niveau, sur la droite de la route, dans chaque sens.

La signalisation de position comporte, en outre, un deuxième signal R24 en synchronisme ou en alternance avec le premier, placé sur la gauche de la route soit au delà de la voie ferrée sur l'envers du signal G2 opposé, soit, lorsque les conditions locales l'exigent, en deçà de la voie ferrée sur un support indépendant, de manière que les conducteurs approchant du passage à niveau puissent, autant que possible, voir au moins un feu quelle que soit la position de leur véhicule : sur la droite, le feu clignotant rouge R24 du signal de face, sur la gauche, soit celui de l'envers du signal situé de l'autre côté de la voie ferrée, soit celui placé en deçà de la voie ferrée sur un support indépendant.

Sur les lignes à voies multiples, les signaux G2 sont complétés aux passages à niveau équipés de deux demi-barrières par l'inscription en bleu foncé sur fond blanc rétro réfléchissant : « UN TRAIN PEUT EN CACHER UN AUTRE ».

D'autre part, le préfet, hors agglomération, pour les routes nationales et les chemins départementaux, ou le maire dans tous les autres cas, peut prescrire une limitation de vitesse à observer sur la route à partir du signal avancé. Un panneau B14 est alors implanté sur le support du signal avancé.

## **Article 34-2. Passages à niveau munis d'une signalisation automatique lumineuse et sonore sans demi-barrières automatiques.**

La signalisation avancée (A8bis) est constituée par le panneau A8 complété par le balisage défini aux deux premiers alinéas de l'article 34. En outre le panneau A8 est complété par un panneau portant l'inscription « FEU CLIGNOTANT » en lettres de 0,10 m noires sur fond blanc.

La signalisation de position est constituée :

- pour les lignes à une voie par un signal G1bis ou G1bbis.
- pour les lignes à plusieurs voies par un signal G1abis ou G1cbis.

Ces signaux comportent une croix de Saint-André, un signal sonore <sup>5</sup>(3) et un feu clignotant rouge de type R24 (cf. art. 109-3 et 111-2 de la 6<sup>e</sup> partie de la présente instruction). Le signal est placé à proximité immédiate du passage à niveau, sur la droite de la route dans chaque sens.

La signalisation de position comporte, en outre un deuxième signal R24 en synchronisme ou en alternance avec le premier, placé sur la gauche de la route, soit au-delà de la voie ferrée sur l'envers du feu destiné à l'autre sens de circulation soit, lorsque les conditions locales l'exigent, en deçà de la voie ferrée sur un support indépendant, de manière que les conducteurs approchant du passage à niveau puissent, autant que possible, voir au moins un feu quelle que soit la position de leur véhicule : sur la droite, le feu clignotant rouge R24 du panneau de face, sur la gauche, soit celui de l'envers du signal situé de l'autre côté de la voie ferrée, soit celui placé en deçà de la voie ferrée sur un support indépendant.

Une ligne d'effet des signaux peut compléter la signalisation de position comme il est prévu à l'article 117-4 paragraphe C de la 7<sup>e</sup> partie de la présente instruction.

D'autre part, le préfet, hors agglomération, pour les routes nationales et les chemins départementaux, ou le maire dans tous les autres cas peut prescrire une limitation de vitesse à observer sur la route à partir du signal avancé. Un panneau B14 est alors implanté sur le support du signal avancé.

## **Article 35. Passages à niveau sans barrière et non munis de signalisation automatique**

A. Lorsqu'un passage à niveau muni de barrières est transformé en passage à niveau non muni de barrières, les usagers doivent être avertis par un panneau bien visible du type KC1 (cf. article 122, paragraphe A, de la 8<sup>e</sup> partie de la présente instruction), portant l'inscription « BARRIERES RÉCEMMENT SUPPRIMÉES » placé entre le signal avancé et le passage à niveau. Ce panneau doit être maintenu en place pendant un an.

<sup>3</sup> (1) Pour les passages à niveau situés en agglomération, le balisage peut être supprimé.

<sup>4</sup> (2) En agglomération le signal sonore peut être supprimé.

<sup>5</sup> (3) En agglomération le signal sonore peut être supprimé.



Le balisage prévu aux deux premiers alinéas de l'article 34, sans être obligatoire, est recommandé pour les passages à niveau à circulation automobile notable.

B. Passages à niveau sans obligation d'arrêt.

1. La signalisation avancée est constituée par le panneau A8.

2. La signalisation de position est constituée :

- pour les lignes à une voie par un panneau G1 ou G1b ;
- pour les lignes à plusieurs voies par un panneau G1a ou G1c.

Ces panneaux comportent une croix de Saint-André. Ils sont implantés à proximité immédiate du passage à niveau, sur la droite de la route dans chaque sens.

Le préfet, hors agglomération pour les routes nationales et les chemins départementaux, ou le maire dans tous les autres cas, peut prescrire une limitation de vitesse à observer sur la route à partir du panneau avancé. Un panneau B14 est alors implanté sur le support du panneau avancé.

C. Passages à niveau avec obligation d'arrêt.

La mise en place d'une signalisation d'arrêt (STOP) à un passage à niveau doit être autorisée par un arrêté pris, sur proposition de l'exploitant du chemin de fer, par le préfet, en application de l'article R 422-3 du code de la route et des articles 3 paragraphe 2 et 12 de l'arrêté ministériel du 8 février 1973.

1. La signalisation avancée est constituée par le panneau A8 complété par un panneau M5 «STOP Xm» placé au-dessous.

2. La signalisation de position est constituée par le panneau AB4 placé au-dessous du panneau G1, G1a, Gb ou G1c et si possible par la ligne STOP prévue à l'article 117-4, paragraphe A, de la 7<sup>e</sup> partie de la présente instruction.

### **Article 35-1. Passages à niveau situés en agglomération**

Dans une agglomération, les passages à niveau autres que ceux munis d'une signalisation automatique lumineuse au titre des articles 34-1 et 34-2 sont équipés, si l'importance de la circulation routière le justifie :

A. S'il s'agit de passages à niveau munis de barrières, de deux feux rouges de type R24 (cf. articles 109-3 B et 111-3 de la 6<sup>e</sup> partie de la présente instruction) clignotant en synchronisme ou en alternance, dont l'allumage est commandé dès le début de la fermeture des barrières et qui sont placés sur des poteaux implantés l'un à droite, l'autre à gauche de la chaussée.

Le feu gauche peut être placé à l'arrière du feu destiné à l'autre sens de circulation et, en conséquence, se trouver de l'autre côté de la voie ferrée.

Ces feux doivent avoir une intensité au moins égale à celles des feux utilisés pour la réglementation de la circulation aux carrefours.

Des feux rouges peuvent éventuellement être placés sur les lisses. Ils ne remplacent en aucun cas les feux rouges précités. Ils clignotent en synchronisme avec le feu de droite.

La signalisation avancée est constituée par un panneau A7.

B. S'il s'agit de passages à niveau sans barrière, deux feux rouges de type R24 clignotant en synchronisme ou en alternance, placés en bordure de la chaussée, l'un sur le panneau G1, G1a, G1b ou G1c <sup>6</sup>(1), l'autre sur un poteau implanté à gauche et en bordure de la chaussée. Le feu gauche peut être placé à l'arrière du feu destiné à l'autre sens de circulation et, en conséquence, se trouver de l'autre côté de la voie ferrée.

Ces feux sont commandés, au passage des trains, soit à la main, soit automatiquement.

La signalisation avancée est constituée par un panneau A8, complété par un panneau portant l'inscription « FEU CLIGNOTANT » en lettres de 0,10 m noires sur fond blanc.

La signalisation de position peut être complétée par la ligne d'effet des signaux prévus à l'article 117-4, paragraphe C, de la 7<sup>e</sup> partie de la présente instruction.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux traversées de voies de tramways, qui font l'objet de l'article 35-2.

---

<sup>6</sup> (1) Le portique doit être rétro réfléchissant avec un revêtement de la classe 2.

## Article 35-2. Traversée de voies de tramways

Dans une agglomération, la signalisation avancée de la traversée des voies de tramways se fait à l'aide du panneau A9.

Cette signalisation n'est obligatoire que si le passage est muni d'un signal d'arrêt R24 (cf. article 111-2) ;

Une signalisation de position peut être réalisée conformément à l'article 72-1.

Si celle-ci n'est pas mise en place, le panneau A9 peut être complété par un panneau d'indications diverses M9z portant l'inscription « PRIORITE AU TRAMWAY ».

## Article 36. Dispositions spéciales applicables aux passages à niveau des voies ferrées électrifiées

Lorsque la hauteur des fils de contact mesurée au-dessus de la chaussée, ou du rail si celui-ci est en saillie, est inférieure à 6 mètres <sup>7</sup>(1) les dispositions ci-après sont prévues :

### A. SIGNALISATION DE POSITION

Cette signalisation comporte un portique G3 <sup>8</sup>(2) et un panneau B12. La hauteur du portique est égale à la hauteur des fils, mesurée au-dessus de la chaussée, ou du rail si celui-ci est en saillie, diminuée de 1 m si la tension nominale des fils de contact est supérieure à 1 500 volts ou de 0,75 m dans le cas contraire.

Le chiffre porté sur le panneau B12 est égal à celui de la hauteur du portique diminué de 0,30 m.

### B. SIGNALISATION AVANCÉE

Cette signalisation est constituée par un panneau A7 ou A8 complété par un panneau M9b portant le symbole de l'électricité défini à l'article 9-1 de la 1<sup>e</sup> partie et par un panneau B12.

Dans le cas où il existe une intersection entre la signalisation avancée et le P.N., un panneau de distance M1 est placé sous le panneau B12.

## Article 37. Voies ferrées à trafic lent et faible

Lorsqu'une route est traversée par une voie ferrée à trafic lent et faible, la signalisation avancée et la signalisation de position sont conformes à celles prévues aux articles précédents, mais elles peuvent n'être installées qu'au moment où la desserte de la voie ferrée l'exige.

Toutefois lorsque, au passage des trains, la circulation routière est réglée par des signaux donnés à la main par un convoyeur, le panneau avancé A8 doit être remplacé par un panneau A14 et le signal de position G1 doit être supprimé.

La signalisation peut être complétée, de part et d'autre du passage à niveau, par un ou deux feux rouges de type R24 (cf. articles 109-3 et 111-2 de la 6<sup>e</sup> partie de la présente instruction) clignotant en synchronisme ou en alternance d'une intensité au moins égale à celle des feux utilisés pour régler la circulation aux carrefours.

## Article 38. Traversée d'une aire de danger aérien

A. Lorsqu'une route traverse une zone où les aéronefs sont susceptibles de se déplacer au sol ou lorsque certains points d'une chaussée routière se trouvent à moins de 4,85 m au-dessous d'un fond de trouée associé à une piste ou bande gazonnée en service, la circulation doit être interdite sur cette route, à chaque mouvement d'aéronef <sup>9</sup>(3).

Lorsqu'une piste possède un seuil décalé, le fond de trouée à considérer, pour l'application de la disposition ci-dessus, part du point de la bande d'envol situé, pour un avion à l'atterrissage, à 60 m en amont de ce seuil.

Lorsqu'une bande gazonnée possède un seuil décalé, le fond de trouée à considérer part de ce seuil.

<sup>7</sup> (1) La hauteur de 6 m est imposée par l'arrêté interministériel du 13 février 1970 relatif aux conditions techniques auxquelles doivent satisfaire les distributions d'énergie électrique. L'article 101 de ce même arrêté admet cependant que des dérogations peuvent être accordées par le ministre chargé de l'énergie électrique après avis du Comité technique de l'électricité. Ce Comité examine toute demande de dérogation tendant à réduire la lame d'air de sécurité à moins de 1 m, ou de 0,75 m si la tension nominale des fils de contact n'excède pas 1 500 volts.

<sup>8</sup> (2) Le portique doit être rétro réfléchissant avec un revêtement de la classe 2.

<sup>9</sup> (3) Il y a lieu évidemment de faire prendre l'arrêté d'interdiction par l'autorité compétente.

## 1. SIGNALISATION AVANCÉE

200 m en deçà de l'entrée dans la zone où la circulation est susceptible d'être interdite est implanté un panneau A23. Si des barrières complètent la signalisation de position de la zone on emploie le panneau A7 au lieu du panneau A23.

Le panneau A7 doit alors être complété par un panneau d'indications diverses M9 portant la silhouette d'un avion.

## 2. SIGNALISATION DE POSITION

a) Aux limites de la zone d'interdiction, sont implantés des panneaux du type G1 comportant un dispositif lumineux d'interruption de la circulation (deux feux rouges de type R24 (cf. art. 109-3 et 111-2 de la 6<sup>e</sup> partie de la présente instruction) clignotant alternativement dont l'un apparaît quand l'autre s'éteint et placés à la même hauteur) accompagné d'un panneau d'indications diverses M9a portant la silhouette d'un avion.

b) Si la circulation aérienne et la circulation routière sont intenses, le signal G1 est remplacé par des demi-barrières G2.

c) Si l'importance de la circulation routière le justifie il peut être posé des barrières complètes identiques à celles définies à l'article 34, commandées par un agent de l'aérodrome.

## 3. SIGNALISATION DE POLICE

A. 10 m au-delà du panneau G1, des demi-barrières ou des barrières, on plante un panneau B6d<sup>10</sup>(1).

B. Lorsque sur un tronçon de route, la surface de servitude dans l'intérêt de la navigation aérienne est à moins de 10 m au-dessus de la chaussée, on plante, sur le même support un panneau A23 et un panneau B12 complétés par un panneau d'indications diverses M9 portant la mention « SAUF AUTORISATION ».

### Article 39. Endroit fréquenté par les enfants

La signalisation avancée d'endroits fréquentés par les enfants tels que écoles, colonies de vacances, terrains de jeux, se fait à l'aide de panneaux A13a. Il n'est pas prévu de signalisation de position.

### Article 40. Passage pour piétons

La signalisation avancée d'un passage pour piétons, lorsqu'elle est nécessaire, ce qui est toujours le cas en rase campagne et l'est fréquemment dans les zones suburbaines, se fait à l'aide du panneau A13b. Lorsque le passage piéton est surélevé le panneau A13b est complété par le panneau M9d. La signalisation de position est réalisée par un marquage spécifique sur chaussée (cf. article 118 de la 7<sup>e</sup> partie de la présente instruction) qui peut être complétée éventuellement par un panneau C20a (article 72-1 de la 5<sup>e</sup> partie de la présente instruction). Le panneau A13b ne doit pas être posé en l'absence d'un passage ainsi signalé notamment sur les sections à 70 km/h.

En agglomération, sur les sections à 70 km/h, il est recommandé de ne pas planter de passage piéton en dehors des carrefours importants, de type giratoire, ou des intersections gérées par des feux de circulation. Dans ce dernier cas, si un arrêté le prescrit, la signalisation du passage piéton est complétée par un panneau B14, limitant la vitesse à 50 km/h, posé sur le même support et au-dessous du panneau A13b. Dans les zones « 30 » la matérialisation des passages piétons doit rester exceptionnelle.

En dehors des agglomérations, dans le cas où il a été décidé d'installer un passage piéton, et si un arrêté le prescrit, la signalisation de ce passage piéton est complétée par un panneau B14, limitant la vitesse à 70 km/h, posé sur le même support et au-dessous du panneau A13b.

---

<sup>10</sup> (1) Il y a lieu de faire prendre l'arrêté de limitation de vitesse par l'autorité compétente.

### **Article 40-1. Passage d'animaux**

Les panneaux A15a1, A15a2, A15b et A15c sont employés lorsque les autorités compétentes estiment nécessaire d'indiquer le point d'entrée d'une zone dans laquelle des animaux domestiques, des animaux sauvages ou des chevaux montés sont, d'une manière non exceptionnelle, susceptibles de traverser la chaussée.

Lorsque les points de passages d'animaux sont nombreux ou mal définis il est bon de compléter le panneau A15 par un panneau d'étendue M2.

### **Article 40-2. Descente dangereuse**

A l'approche d'une descente surtout si la déclivité est supérieure à 10 % sur route et 4 % sur autoroute ou voie assimilée, le panneau A16 peut être employé. Il indique la valeur de la pente.

Au début de la descente on trouve en règle générale deux panneaux A16. Le premier est complété par un panneau M1 indiquant la distance au début de la pente. Le deuxième par un panneau d'étendue M2 indiquant la longueur de la descente.

Le panneau A16, complété d'un panneau d'étendue M2 adapté, est répété sur la section concernée avec un intervalle de 500 m à 2 km suivant la longueur de la descente.

Des panneaux de rappel des règles de conduite en plusieurs langues peuvent être mis en place en début de la descente. Ils doivent être réservés aux cas exceptionnels.

Le cas échéant on peut signaler un itinéraire de déviation (cf. article 49-1 de la quatrième partie de la présente instruction).

### **Article 40-3. Annonce de feux tricolores**

Hors agglomération, les feux tricolores doivent faire l'objet d'une signalisation avancée par panneau A17 pour éviter qu'ils surprennent. Il est complété par un panneau B14 de limitation de vitesse <sup>11</sup>(1) posé sur le même support et au-dessous du panneau A17.

Toutefois, si plusieurs feux se succèdent à moins de 300 m, cette signalisation n'est nécessaire que pour annoncer le premier feu.

En agglomération, la signalisation avancée par panneau A17 est généralement inutile, sauf lorsque la présence des feux peut surprendre l'usager, ce qui se produit notamment dans les banlieues où les intersections sont espacées et peu visibles et sur les sections à 70 km/h.

Lorsqu'il existe en permanence un sens unique alterné, réglé par feux, un panneau C50 indiquant « CIRCULATION ALTERNÉE » peut être mis en place.

### **Article 40-4. Circulation dans les deux sens**

A la fin d'une section de route à sens unique, il est nécessaire de signaler que la circulation s'effectue dans les deux sens en implantant un panneau A18 à la limite des deux sections. Si ce panneau, qui est généralement utilisé comme signal de position, est employé comme signal avancé, il convient de le compléter par un panneau de distance M1. Il n'y a pas lieu d'implanter un tel panneau à la fin d'une courte section à sens unique dans un carrefour aménagé et en agglomération lorsque les lieux permettent de percevoir de façon évidente que la chaussée est à double sens.

### **Article 40-5. Risque de chutes de pierres**

Le panneau A19 a pour but d'avertir l'usager de l'approche d'un passage où un danger existe du fait de chutes de pierres et de la présence éventuelle de pierres sur la route.

Ce panneau peut être complété par un panneau d'étendue M2. Il est recommandé de provoquer un arrêté, émanant de l'autorité compétente, interdisant l'arrêt dans la zone dangereuse et de mettre en place les panneaux B6d correspondants.

### **Article 40-6. Débouché sur un quai ou une berge**

Lorsque le débouché sur un quai ou une berge présente un danger, la signalisation avancée de ce danger, si elle est jugée nécessaire se fait à l'aide du panneau A20.

---

<sup>11</sup> (1) Il y a lieu de faire prendre l'arrêté de limitation de vitesse par l'autorité compétente.

## Article 40-7. Débouché de cyclistes

La signalisation avancée du débouché de cyclistes venant de droite ou de gauche d'une piste ou d'une bande cyclable, se fait à l'aide du panneau A21.

La signalisation des pistes cyclables est traitée à l'article 43-20 de la 3<sup>e</sup> partie de la présente instruction.

## Article 41. Autres dangers

La signalisation avancée de dangers autres que ceux pour lesquels il existe un symbole spécifique se fait à l'aide du panneau A14.

On ne doit pas employer ce signal lorsqu'il existe un tel symbole spécifique.

Le panneau A14 doit, autant que possible, être complété par un panonceau d'indications diverses M9 précisant la nature du danger.

Pour les dangers énumérés ci-après on emploie, à l'exclusion de toute variante, les inscriptions suivantes :

NATURE DU DANGER	INSCRIPTION SUR PANONCEAU	COMMENTAIRE
Sortie d'usine	Sortie d'usine	Ce panneau, dont l'utilisation doit être très limitée, n'est à placer que si l'usine est riveraine ou très voisine de la route
Carrière exploitée à la mine	Carrière	
Arbres inclinés engageant le gabarit de 4,30 m	Arbres inclinés	
Arrêt d'autocar	Arrêt d'autocar	A ne poser que si la visibilité insuffisante crée un danger
Accotement ne permettant pas par temps sec, le stationnement sans risque d'enlèvement d'un véhicule de tourisme, sans que cette circonstance soit apparente	Accotement meuble	

Il est en principe interdit de signaler les sorties d'automobiles ou d'engins de chantier d'une propriété ou d'un chemin privé non ouvert à la circulation publique. Aux termes de l'article R 415-9 du Code de la Route, c'est en effet à l'automobiliste s'engageant sur la route de prendre toutes les précautions voulues, et la fausse sécurité que lui donne l'existence d'un signal peut être une cause d'accidents.

Il ne peut être dérogé à cette interdiction que si la sortie sur la route se fait dans de très mauvaises conditions de visibilité.

L'utilisation du panneau A14 n'implique en aucune façon que le danger signalé est de faible importance, mais seulement qu'à l'époque de sa mise en place il n'existait pas de symbole réglementaire pour ce danger.

## Article 41-1. Brouillard

Sur les sections traversant les zones où le brouillard est très fréquent, les voitures peuvent être guidées par l'un des procédés suivants :

- Lignes de peinture sur la chaussée (cf. articles 113 et 114 de la 7<sup>e</sup> partie de la présente instruction).
- Peinture des bordures (cf. article 114-4 de la 7<sup>e</sup> partie de la présente instruction),
- Balisage (cf. article 9-2 de la 1<sup>re</sup> partie de la présente instruction).

On peut en outre placer des panneaux A14 avec panonceau d'indications diverses M9, « BROUILLARD FRÉQUENT ».

## Article 41-2. Neige

Sur les sections fréquemment enneigées, les balises de virage J1 (mais non les J3) peuvent comporter à la partie supérieure un capuchon de peinture rouge, quelle que soit la catégorie de la route (cf. article 9-2 paragraphe B, 5, de la 1<sup>re</sup> partie de la présente instruction).

Sur les routes dont le tracé peut devenir incertain sous la neige on peut, au début de chaque hiver, jalonner le tracé par des perches de hauteur appropriée dont la partie supérieure est, quelle que soit la catégorie de la route, peinte en rouge ou en bandes alternées rouges et blanches.

Ces perches sont implantées sur l'accotement.

**Article 41-3.** *(Sans objet).*

#### **Article 41-4. Casernes de pompiers**

Lorsque cela paraît utile, la sortie d'une caserne de pompiers peut être signalée, dans chaque sens de circulation, par des signaux d'arrêt de type R24 (cf. articles 109-3 B et 111-2 de la 6<sup>e</sup> partie de la présente instruction).

La signalisation avancée est constituée par un panneau A14 complété par un panonceau M9 avec l'inscription : « SORTIE POMPIERS ». Dans ce cas particulier le panneau A14 peut être muni à son sommet d'un feu de balisage et d'alerte de catégorie R1 dont le fonctionnement sera temporaire.

#### **Article 41-5. Inondations**

Il peut arriver que certaines sections de route puissent être, de façon brusque et imprévisible, sujettes à des submersions, généralement de durée limitée.

Dans ce cas, on place un panneau A14 portant un panonceau M9 avec l'inscription : « RISQUE D'INONDATION ». Si possible, on y ajoute un panonceau M2 d'étendue.

Lorsque la route est coupée par une inondation qui rend toute circulation impossible ou dangereuse, on applique les dispositions des articles 128 ou 130.

#### **Article 41-6. Vent latéral**

La signalisation avancée du danger dû au vent est réalisée à l'aide du panneau A24.

En complément, il est conseillé de mettre en place une balise J7 sur un endroit exposé au vent et bien visible depuis la route, de jour comme de nuit.

---

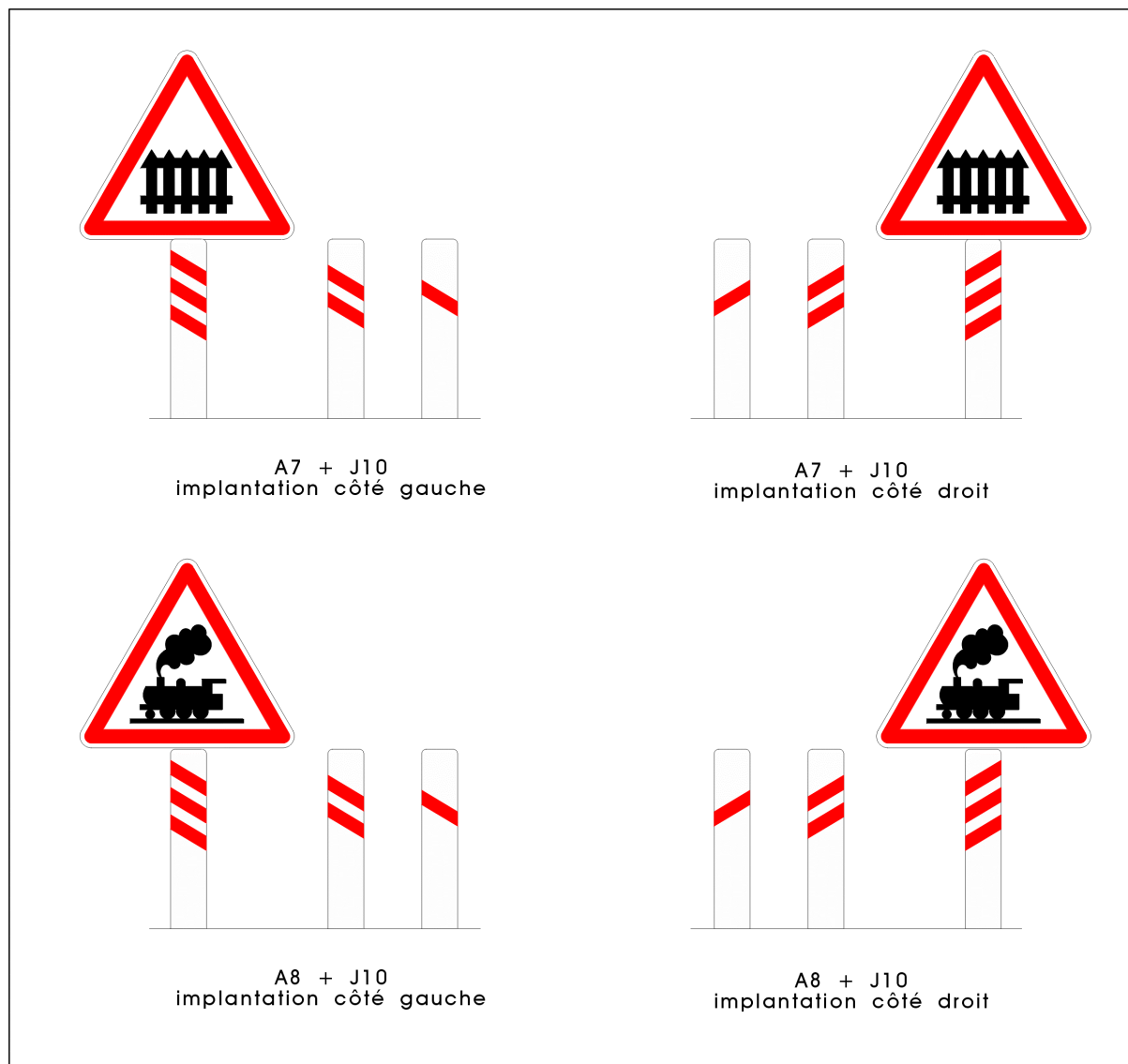
# ANNEXE I

## SIGNALISATION DE DANGER



# SIGNALISATION AVANCÉE DES PASSAGES À NIVEAUX

## Exemples





## ANNEXE II

### SIGNALISATION DE POSITION DES PASSAGES À NIVEAUX (TYPE G)

#### 1) G1, G1 bis, G1a, G1a bis, G1b, G1b bis, G1c, G1c bis

##### *DIMENSIONS* (en mm)

G1 et G1b : 1150 × 750, G1a : 1150 × 950, G1c : 1550 × 750

##### *COULEURS*

Fond : gris

Croix de St-André : rouge et blanc en alternance.

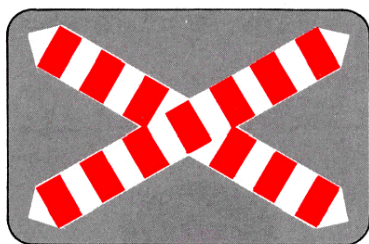
##### *RETROREFLECTORISATION*

La croix de St-André est rétro réfléchissante

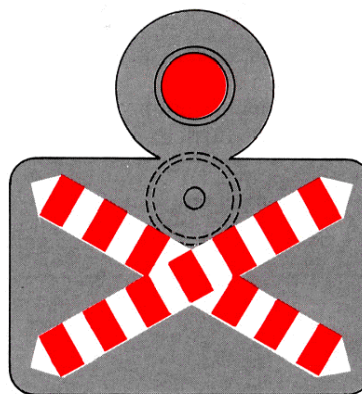
##### *IMPLANTATION*

La distance d'implantation entre l'aplomb de l'extrémité du panneau située du côté de la chaussée et la rive voisine de cette extrémité ne doit pas être inférieure à 0,70 m (à défaut d'espace suffisant, le panneau peut être présenté avec sa plus grande dimension placée verticalement).

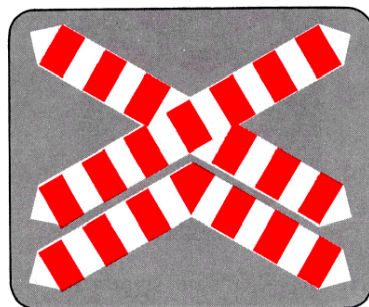
La hauteur du bord inférieur du panneau par rapport au niveau de l'accotement (ou du trottoir) ne doit pas être inférieure à 1 m.



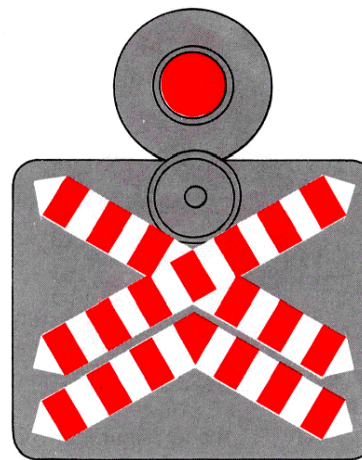
**G1** — Passage à niveau à voie unique (art. 35)



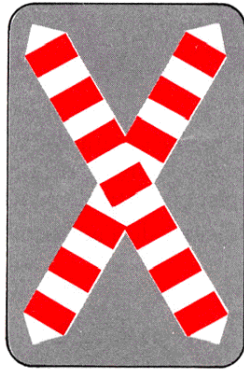
**G1 bis** — Passage à niveau à voie unique muni d'une signalisation automatique lumineuse (art. 34.2 et 38)



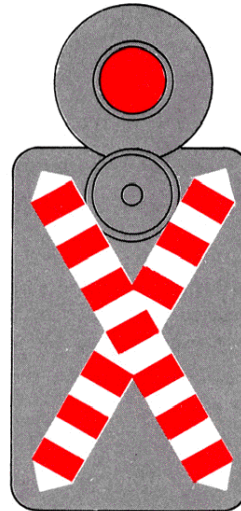
**G1a** — Passage à niveau à plusieurs voies (art. 35)



**G1a bis** — Passage à niveau à plusieurs voies muni d'une signalisation automatique lumineuse (art. 34-2)



**G1b** — même signification que G1.  
(article 35)



**G1b bis** — même signification  
que G1 bis  
(articles 34-2 et 38)



**G1c** — même signification  
que G1 a.  
(article 35)



**G1c bis** — même signification  
que G1a bis.  
(articles 34.2 et 38)

