

Aménagements de voirie

Fiche n°2 :

Dimensions et implantation de panneaux de signalisation



La signalisation routière est réglementée par un ensemble de lois, décrets, arrêtés, circulaires, instructions et normes. Elle fait l'objet de doctrines techniques présentées dans des guides.

La réglementation liée à la signalisation routière est établie sous la juridiction de deux ministères : le ministère ayant en charge les transports et le ministère de l'Intérieur. Les éléments ci-dessous sont tirés de l'Instruction Interministérielle de Signalisation Routière (IISR) et ont une valeur réglementaire.

Le préambule de l'IISR – 1ère partie stipule :

« L'importance du rôle de la signalisation routière s'accroît avec le développement de la circulation.

Bien conçue et réalisée, elle réduit les causes d'accident et facilite la circulation. Insuffisante, trop abondante ou impropre, elle est facteur de gêne et d'insécurité.

Les principaux critères d'efficacité sont : l'uniformité, l'homogénéité, la simplicité et la continuité des directions signalées.

- 1. L'uniformité implique l'interdiction d'utiliser, sur toutes les voiries, des signaux non réglementaires.*
- 2. L'homogénéité exige que, dans des conditions identiques, l'usager rencontre des signaux de même valeur et de même portée, implantés suivant les mêmes règles.*
- 3. La simplicité s'obtient en évitant une surabondance de signaux qui fatigue l'attention de l'usager, lequel tend alors à négliger les indications données ou même ne peut les lire, les comprendre ou les enregistrer.*
- 4. La continuité des directions signalées, assurée sur les routes importantes par la coordination effectuée à l'échelon de l'Administration Centrale, doit être recherchée sur toutes les autres routes en réalisant localement entre services les liaisons nécessaires »*

Il existe différents types de dispositifs utilisés pour la signalisation. Nous allons évoquer ici uniquement la signalisation par panneaux.

Les différents types de panneaux sont classifiés en plusieurs catégories en fonction du type d'information qu'ils donnent. (cf : IISR-1ère partie-article 3-1).

1- Dimensions des panneaux :

Il est important que la signalisation soit parfaitement lisible pour être respectée.

Pour les panneaux les plus fréquents (type A, AB, B, C, CE), par exemple :



il existe sept gammes de dimensions définies dans le tableau ci-dessous (dimensions exprimées en millimètres) :

Gamme	Triangle (côté nominal)	Disque (diamètre)	Octogone (Largeur entre les côtés opposés)	Carré (côté nominal)
Exceptionnelle				1500
Supérieure				1200
Très grande	1500	1250	1200	1050
Grande	1250	1050	1000	900
Normale	1000	850	800	700
Petite	700	650	600	500
Miniature	500 ⁽¹⁾	450 ⁽¹⁾	400	350

Pour les polygones dont les angles ont été arrondis, le côté se mesure entre sommets théoriques et prend le nom de côté nominal.
⁽¹⁾ Exceptionnellement, lorsque les caractéristiques géométriques d'un ouvrage (tunnel à gabarit réduit, par exemple) constituent une forte contrainte, une dimension de 400 mm peut être retenue.

(...)

En règle générale, on utilise des panneaux de la gamme normale. (IISR 1^{re} partie – Article 5-3. Dimensions et conditions d'emploi des panneaux)

Les panneaux de la grande gamme doivent être employés lorsque la gamme normale n'offre pas des conditions de lisibilité optimales au regard de la vitesse pratiquée.

Les panneaux de la petite gamme sont utilisés quand il y a des difficultés pour l'implantation de panneaux de la gamme normale (rangée d'arbres près de la chaussée, route de montagne, accotements réduits, en tunnels, trottoirs étroits, etc.).

Les panneaux miniatures ne sont utilisés qu'exceptionnellement, et exclusivement en agglomération et en tunnel, s'il s'agit de satisfaire à des considérations esthétiques, ou dans les cas d'implantation particulièrement difficile lorsque la dimension des panneaux de la petite gamme reste encore trop importante.

Les gammes exceptionnelles et supérieures sont réservées aux panneaux de type C et CE lorsqu'ils sont exclusivement employés pour la présignalisation des aires annexes sur routes et autoroutes. Elles permettent d'ajuster la largeur cumulée des panneaux C et CE à celle du registre supérieur, qui concerne le repérage de l'aire. Les panneaux de la très grande gamme sont employés sur les autoroutes, sauf impossibilité technique d'implantation.

Lorsqu'on veut particulièrement appeler l'attention sur un signal (généralement de danger), on peut adopter pour celui-ci une dimension de la classe supérieure à celle normalement utilisée sur la même route. On ne doit recourir à cette faculté qu'exceptionnellement. On peut également adopter des panneaux d'une dimension de classe supérieure pour les panneaux de réglementation du stationnement par zone (cf. art. 55-1et 68-20 de la 4ème partie).

La signalisation destinée aux seuls cyclistes peut être de la petite dimension, voire, en agglomération, de la dimension miniature.
(...)



2- Position des panneaux :

Instruction interministérielle sur la signalisation routière – 1^{re} partie – articles 8 et 9

Article 8. Implantation des signaux.

Les signaux ne peuvent être placés que sur accotement, sur terre-plein central, sur îlot ou au-dessus de la chaussée. Ils ne doivent pas être implantés sur un îlot matérialisé uniquement par un marquage au sol. En agglomération, ils peuvent être implantés sur chaussée dans les aires piétonnes, les zones de rencontre et sur îlot peint dans les zones 30.

Les supports des panneaux de type AB3a et AB4 sont exclusifs de tout autre panneau.



(...)

Les règles essentielles à appliquer pour éviter toute confusion et assurer une bonne compréhension sont les suivantes :

a) La partie vue d'un signal doit être dirigée face à la direction suivie par l'utilisateur (axe de la route).

En particulier, la face avant des panneaux doit être sensiblement perpendiculaire à cette direction.

(...)

Toutefois, pour les portiques placés au bas de pentes marquées, le registre est au contraire légèrement incliné vers le haut.

b) Les signaux sont normalement implantés du côté droit de la chaussée dans le sens de la circulation.

(...)

d) Les signaux placés ou répétés au-dessus de la chaussée doivent être soit éclairés soit rétroréfléchissants (cf. art. 13).

e) Dans le cas des chaussées ou tronçons de chaussée unidirectionnels, lorsque le signal placé à droite n'est pas visible dans des conditions satisfaisantes, on peut se contenter du signal placé à gauche s'il s'agit d'un panneau de type B2a, B2c ou d'un panneau B14 placé dans les conditions indiquées à l'article 9-1, paragraphe B.3.a, ci-après.

(...)

h) La signalisation destinée aux seuls cyclistes doit, si possible, être posée de telle sorte qu'il ne puisse y avoir aucune confusion avec la signalisation destinée aux autres véhicules. Si cela ne peut être évité, cette signalisation est complétée par un panneau de catégorie M4d1.

Dans le cas de pistes cyclables à sens unique, la signalisation destinée aux seuls cyclistes est alors disposée autant que possible à gauche de la piste, la face du panneau légèrement tournée vers celle-ci, de telle sorte qu'il n'y ait pas d'ambiguïté pour les véhicules circulant sur la chaussée principale.

i) La distance entre l'aplomb de l'extrémité du panneau situé du côté de la chaussée et la rive voisine de cette extrémité ne doit pas être inférieure à 0,70 m. Dans les cas où les contraintes physiques ou géométriques peuvent être importantes, notamment en agglomération et en montagne, il peut être nécessaire d'accepter une distance plus faible.

En rase campagne, soit les aplombs des panneaux sont placés en dehors de la zone dite « zone de récupération », soit leurs supports sont implantés au minimum à 2 m du bord voisin de la chaussée, à moins que des circonstances particulières ne s'y opposent (accotements étroits, présence d'une plantation, d'une piste cyclable, d'une voie ferrée, etc.).

En agglomération les panneaux sont implantés de façon que le support gêne le moins possible la circulation des piétons et respectent les règles de l'accessibilité découlant de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées..

Le support d'un signal peut aussi être implanté sur une propriété riveraine ou ancré à une façade après accord du propriétaire sous réserve des dispositions réglementaires applicables en la matière.

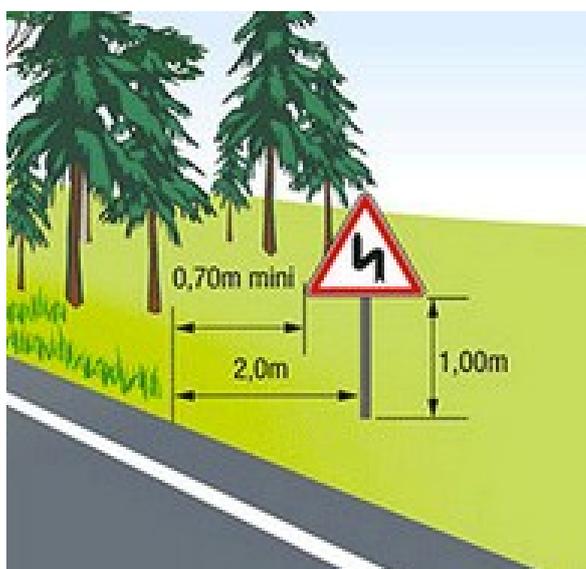
(...)

Article 9. Hauteur des panneaux au-dessus du sol.

La hauteur des panneaux au-dessus du sol s'entend toujours sauf indication contraire, de la hauteur du bord inférieur du panneau ou du panneau associé (mais non d'un cartouche éventuel) par rapport au niveau de l'accotement (ou du trottoir).

a) En rase campagne

La hauteur réglementaire est fixée en principe à **1 m** (si plusieurs panneaux sont placés sur le même support, cette hauteur est celle du panneau inférieur), hauteur assurant généralement la meilleure visibilité des panneaux frappés par les feux des véhicules.



Elle peut être modifiée compte tenu des circonstances locales :

- soit pour assurer une meilleure visibilité des panneaux,
- soit pour éviter qu'ils masquent la circulation. C'est ainsi que, sur les îlots directionnels, ils peuvent être placés à une hauteur inférieure à 1 m,
- soit, dans le cas des supports à sécurité passive, pour éviter un choc dans le pare-brise d'un véhicule léger en cas d'accident, ils peuvent être placés à une hauteur supérieure à 1 mètre.

b) En agglomération

Dans les agglomérations bénéficiant d'un éclairage public, les panneaux peuvent être placés à une hauteur allant **jusqu'à 2,30 m** pour tenir compte notamment des véhicules qui peuvent les masquer, ainsi que de la nécessité de ne gêner qu'au minimum la circulation des piétons.



c) Cas particuliers

Lorsque les panneaux sont placés au-dessus de la chaussée, sur portique, potence ou haut-mât, ils sont fixés à une hauteur minimale correspondant au gabarit de la route auquel s'ajoute une revanche de 0,10 m pour l'entretien de la chaussée et une revanche de 0,50 m pour la protection de la signalisation.

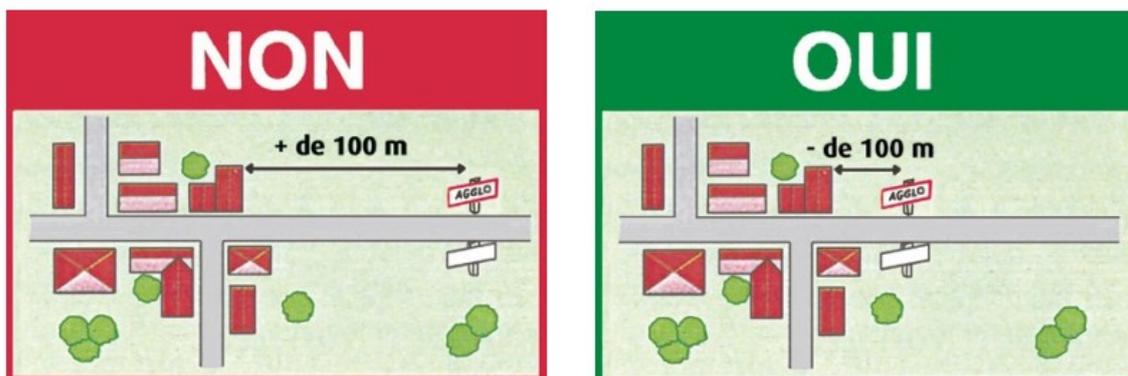
Lorsque sont implantés des panneaux à messages variables sur haut mât en terre-plein central d'autoroute, ceux-ci ont une hauteur minimale de 3,50 m sans excéder 6,50 m. Si la largeur du terre-plein central est inférieure à 3,50 m, leur hauteur est alors de 5,50 m.

(...)

3. Focus sur les panneaux de limites d'agglomération

La gestion des limitations de vitesse en entrée et en sortie d'agglomération constitue un enjeu important. La transition entre milieu interurbain et urbain (et réciproquement) implique que l'utilisateur adapte, de manière importante, sa vitesse au nouvel environnement qu'il rencontre.

Le bon positionnement des panneaux d'entrée et de sortie d'agglomération contribue à crédibiliser le bien fondé de la limitation de vitesse et donc son respect par l'utilisateur.



Conformément à l'article 99-2 de l'IISR, les panneaux EB10 et EB20 sont implantés aux limites de l'agglomération (cf. art. R.110-2 et R.411-2 du code de la route). À l'intérieur de ces limites, les règles de circulation particulières aux agglomérations sont applicables. (...) Lorsque deux agglomérations sont mitoyennes, l'identification de la route en limite de deux communes de la même zone agglomérée est facultative.

Lorsqu'une zone agglomérée s'étend de manière continue sur plusieurs communes, le panneau EB20 n'est pas obligatoirement utilisé à chaque limite communale. Le panneau EB10 est suffisant pour indiquer à l'utilisateur qu'il change de commune et que les éventuelles règles de circulation particulières à la commune précédente ne s'appliquent plus.

NOTA : L'article R110-2 du Code de la route définit l'agglomération comme l'«espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés, et dont l'entrée et la sortie sont signalées par des panneaux placés à cet effet le long de la route qui le traverse ou qui le borde».

L'urbanisation constitue le principal signe d'entrée en agglomération.

L'espace bâti se caractérise alors par :

- un espacement réduit entre bâtiments (typiquement moins de 50 mètres) ;
- des bâtiments proches de l'emprise de la voirie ;
- une fréquence significative d'accès riverains.

Il s'accompagne le plus souvent des aménagements suivants :

- le début des aménagements piétons (trottoirs...) ;
- un éclairage public de type urbain ;
- du mobilier et des plantations à caractère urbain...

Ce sont autant de codes qui créent une rupture visuelle, un effet de porte et aident à marquer la rupture avec le milieu interurbain. Les panneaux d'entrée et de sortie d'agglomération sont posés en vis-à-vis, sur l'accotement droit, à moins de 100 mètres (valeur indicative) de l'espace bâti et des éléments qui caractérisent l'existence de l'agglomération

ANNEXE 22 - Panneaux de type EB



Références

- [Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière](#)