

2. Un contrat de travail pour chaque membre de l'équipage

L'engagement des marins embarqués à bord des navires visés à l'article 1^{er} du règlement n° 3577/92 et pratiquant un service de cabotage en France est matérialisé par un contrat écrit signé par les deux parties nommément identifiées, dans lequel sont expressément mentionnées les clauses relatives à la durée d'engagement, aux éléments constitutifs du salaire, aux congés payés, à l'emploi occupé.

Les éléments relatifs à la durée d'engagement, au salaire, aux congés payés, à l'emploi occupé doivent être disponibles en langue française ou anglaise.

3. La langue parlée à bord

Les marins embarqués à bord des navires visés à l'article 1^{er} du règlement n° 3577/92 pratiquant un service de cabotage à passagers de desserte des îles ou de croisière (navires d'une jauge inférieure à 650 tonnes brutes) en France et portés sur le rôle d'équipage pour aider les passagers en cas de situation d'urgence doivent satisfaire aux dispositions de l'article 8 de la directive du Conseil 94/58/CE du 22 novembre 1994.

4. Réglementation sociale

4.1. Les règles relatives à la durée du travail, de repos et de congés

Les règles en vigueur en matière de durée du travail, de repos et de congés qui s'appliquent à bord des navires visés à l'article 1^{er} du règlement n° 3577/92 et pratiquant un service de cabotage en France sont celles auxquelles sont soumis aux termes des lois et règlements en vigueur les marins embarqués sur les navires battant pavillon français opérant sur ces trafics.

Pour les armements assurant un service de cabotage mettant en œuvre au moins un navire de commerce d'une jauge brute supérieure à 250 tonneaux, il est fait application des dispositions du code du travail, du code du travail maritime et des conventions collectives étendues – officiers et personnels d'exécution – et accords collectifs en vigueur (livre VII du code du travail et articles 24 à 30, et 92.1 du code du travail maritime et les décrets pris pour leur application).

S'agissant des armements assurant un service de cabotage ne mettant en œuvre que des navires d'une jauge brute inférieure à 250 tonneaux, il est fait application des dispositions du code du travail et du code du travail maritime (livre VII du code du travail et articles 24 à 30, et 92.1 du code du travail maritime et les décrets pris pour leur application).

4.2. La détermination des effectifs

Pour les navires d'une jauge brute supérieure à 500 tonneaux, et pratiquant un service de cabotage en France, la détermination des effectifs minimaux de sécurité à bord est effectuée conformément à la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (dite convention SOLAS) signée à Londres le 1^{er} novembre 1974. Elle prend en compte l'organisation du travail à bord.

Pour les navires dont la jauge est inférieure à 500 tonneaux ou non couverts par la convention SOLAS, la détermination des effectifs est effectuée conformément à la réglementation française en vigueur (articles 24, 25 et 26-1 du code du travail maritime et décrets pris pour leur application) :

- décret n° 83-793 du 6 septembre 1983 relatif à l'organisation du travail à bord des navires affectés à la navigation maritime ;
- décret n° 83-794 du 6 septembre 1983 relatif à la durée quotidienne maximale du travail pour certaines catégories de navigation (navires de commerce et de pêche) ;
- décret n° 83-795 du 6 septembre 1983 relatif au contingent d'heures de travail effectif au-delà duquel est attribué le repos compensateur (par an et par salarié).

4.3. Rémunération

Pour les armements assurant un service de cabotage mettant en œuvre au moins un navire de commerce d'une jauge brute supérieure à 250 tonneaux, il est fait application en matière de rémunération du salaire minimum interprofessionnel de croisière maritime (SMIC maritime), ou des dispositions des

conventions collectives en vigueur – officiers et personnels d'exécution – dès lors qu'elles prévoient un seuil de rémunération supérieur.

S'agissant des armements assurant un service de cabotage ne mettant en œuvre que des navires d'une jauge brute inférieure à 250 tonneaux, il est fait application en matière de rémunération des dispositions du code du travail et du code du travail maritime (articles L. 141-1 à 10 et D. 742-1 et 2 du code du travail).

Le montant du SMIC, servant de référence au calcul du SMIC maritime, est fixé annuellement par voie de décret. S'agissant des rémunérations minimales servies aux officiers, il convient de se reporter à la convention collective applicable et aux barèmes publiés.

5. Protection sociale

Les marins embarqués sur des navires visés à l'article 1^{er} du règlement n° 3577/92 et pratiquant un service de cabotage en France doivent être couverts par la législation applicable en matière de sécurité sociale de l'un des Etats membres de l'Union européenne ou d'un Etat partie à l'EEE.

Les risques maladie-maternité, vieillesse, accident du travail, invalidité et chômage doivent, en tout état de cause, être couverts.

6. Jaugeage

S'agissant de la jauge, il convient de se référer à la jauge brute (GT) définie par la convention de Londres du 23 juin 1969 sur le jaugeage des navires.

7. Références et modalités pratiques

Les normes conventionnelles des marins de la marine marchande en vigueur sont :

- pour les officiers, la convention collective nationale de travail des capitaines et officiers de la marine marchande du 30 septembre 1948 et l'arrêté du 1^{er} juillet portant agrément ;
- pour les personnels d'exécution, la convention collective et protocoles d'accord concernant les personnels d'exécution des entreprises de transports maritimes, et l'arrêté du 22 août 1979 portant extension.

Ces conventions sont disponibles auprès du comité central des armateurs de France, 47, rue de Monceau, 75008 Paris.

Arrêté du 13 novembre 1998 modifiant l'arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et autoroutes

NOR : EQU9801518A

Le ministre de l'intérieur et le ministre de l'équipement, des transports et du logement,

Vu la convention sur la signalisation routière signée à Vienne le 8 novembre 1968, publiée par le décret n° 81-796 du 4 août 1981 :

Vu l'accord européen, signé à Genève le 1^{er} mai 1971, complétant la convention sur la circulation routière ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968 et de l'accord européen du 1^{er} mai 1971 complétant la convention sur la signalisation routière ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968, publié par le décret n° 81-968 du 16 octobre 1981 ;

Vu le code de la voirie routière, et notamment ses articles L. 113-1 et R. 113-1 ;

Vu le code de la route, et notamment son article R. 44 ;

Vu la loi n° 55-435 du 18 avril 1955 portant statut des autoroutes ;

Vu l'article 11 du décret n° 56-1425 du 27 décembre 1956 portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi n° 55-435 du 18 avril 1955 sur le statut des autoroutes ;

Vu l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié relatif à la signalisation des routes et des autoroutes, notamment son article 1^{er} ;

Vu les arrêtés des 26 juillet 1974, 7 juin 1977, 21 juin 1991 et 6 novembre 1992 modifiés relatifs à l'approbation de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, première partie (Généralités), deuxième partie (Signalisation de danger), troisième partie (Signalisation relative aux intersections et aux régimes de priorité), quatrième partie (Signalisation de prescription), cinquième partie (Signalisation d'indication), sixième partie (Feux de circulation permanents), huitième partie (Signalisation temporaire) ;

Sur proposition de la directrice de la sécurité et de la circulation routières et du directeur des libertés publiques et des affaires juridiques,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. – L'arrêté du 24 novembre 1967 modifié est modifié comme indiqué aux articles ci-après.

Art. 2. – A l'article 3, après les alinéas relatifs aux panneaux A 8, ajouter :

« Panneau A 9. Traversée de voies de tramways. »

Art. 3. – A l'article 4, paragraphe B (Panneaux d'obligation), à l'alinéa « Panneau B 27 », remplacer : « B 27 » par : « B 27 a ».

Ajouter à la suite l'alinéa suivant :

« Panneau B 27 b. Voie réservée aux tramways. »

Art. 4. – A l'article 4, paragraphe D (Panneaux de fin d'obligation), à l'alinéa « Panneau B 45 », remplacer : « B 45 » par : « B 45 a ».

Ajouter à la suite l'alinéa suivant :

« Panneau B 45 b. Fin de voie réservée aux tramways. »

Art. 5. – A l'article 5, paragraphe I (Signaux d'indication), l'alinéa « Panneau C 7 » est remplacé par l'alinéa suivant :

« Panneau C 7 Indication d'un arrêt de tramway. – Le stationnement est réservé aux tramways. Les autres usagers de la route ne doivent pas dépasser un tramway pendant son arrêt, conformément à l'article R. 16 du code de la route. »

A l'alinéa « Panneau C 20 », remplacer : « C 20 » par : « C 20 a ».

Ajouter à la suite l'alinéa suivant : « Panneau C 20 c. Indication d'une traversée de voies de tramways. »

Art. 6. – A l'article 5, paragraphe 2 (Signaux de direction) :

a) Au h « Panneaux de confirmation de type D 60 », après l'alinéa concernant le panneau D 63 d, ajouter les deux alinéas suivants :
« Panneau D 69 a. Panneau de fin d'itinéraire "S" ;
« Panneau D 69 b. Panneau de fin d'itinéraire "Bis". »

A la fin du h, ajouter les alinéas suivants :

« Le panneau D 69 a est de forme rectangulaire. Il est à fond jaune et listel noir, avec une barre transversale rouge, et comporte le symbole SU 1.

« Le panneau D 69 b est composé de deux registres rectangulaires. Le registre supérieur est à fond jaune et listel noir, avec une barre transversale rouge ; il comporte le symbole SC 20 et l'inscription "Fin d'itinéraire bis". Le registre inférieur est à fond bleu, vert ou blanc ; il est composé comme un panneau de confirmation courante D 61. »

b) Au i « Panneaux de signalisation complémentaire de type D 70 », après l'alinéa concernant le panneau D 73, ajouter les deux alinéas suivants :

« Panneau D 79 a. Panneau de signalisation complémentaire d'itinéraire "S" ;

« Panneau D 79 b. Panneau de signalisation complémentaire d'itinéraire "Bis". »

A la fin du i, ajouter le texte suivant :

« Les panneaux D 79 sont composés de deux registres rectangulaires :

« – le registre supérieur du panneau D 79 a est à fond bleu, vert ou blanc et comporte la (ou les) mention(s). Le registre inférieur est à fond jaune et comporte sur une ligne le mot "suivre" suivi du symbole SU 1 ;

« – le registre supérieur du panneau D 79 b est à fond jaune et comporte le symbole SC 20 suivi de la (ou des) mention(s). Le registre inférieur est à fond blanc et comporte les inscriptions suivantes : sur une première ligne, le mot "suivre", sur une seconde ligne, la mention, éventuellement dans un encart vert ou bleu. »

Art. 7. – A l'article 5, paragraphe 6 (Symboles) :

Au deuxième alinéa, supprimer la dernière phrase concernant le symbole SC 16 ;

Après les alinéas concernant le symbole SC 17, insérer l'alinéa suivant :

« Soit un itinéraire "Bis" ; on utilise alors le symbole SC 20, qui est composé d'un carré à fond noir dans lequel s'inscrit le mot "Bis" de couleur jaune. »

Ajouter un dernier alinéa rédigé comme suit :

« Soit l'identification d'un itinéraire "S", dit de substitution, caractérisant un réseau associé à un réseau principal autoroutier auquel il se substitue lorsque ce dernier connaît des perturbations. On utilise alors le symbole SU 1 composé d'un rectangle à fond noir dans lequel s'inscrivent la lettre "S" et un (ou des) chiffre(s) de couleur jaune. »

Art. 8. – A l'article 6, à la fin de l'article, ajouter l'alinéa suivant :

« Balise J 13. Balise de signalisation d'obstacle.

« La balise J 13 comporte des bandes obliques alternativement bleues et blanches. »

Art. 9. – L'article 7 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Feux de circulation permanents »

« Les feux lumineux réglementant la circulation des véhicules ou la traversée des piétons sont verts, jaunes ou rouges, le jaune et le rouge pouvant être clignotants ; ils sont blancs lorsqu'ils ne concernent que les tramways.

« Ils peuvent être groupés en ensembles de feux tricolores ou bicolors ou unicolors.

« Les feux destinés aux véhicules sont généralement circulaires. Ils peuvent comporter un pictogramme qui précise à quels véhicules ils s'adressent, ou des signes spécifiques pour les feux destinés aux tramways.

« Les feux destinés aux piétons sont verts et rouges. Ils comportent un pictogramme.

« 1. Signification générale des couleurs :

« Un feu vert fixe signifie autorisation de passer la ligne d'effet du signal (1). Toutefois, un feu vert destiné à régler la circulation à une intersection ne donne pas aux conducteurs l'autorisation de passer si, dans la direction qu'ils vont emprunter, l'encombrement de la circulation est tel qu'ils ne sont pas certains de dégager l'intersection avant le changement de phase ;

« Si un piéton s'engage sur la chaussée lorsque le signal qui lui est destiné est vert, il est assuré de disposer d'un temps suffisant pour achever sa traversée ou atteindre un refuge, à une vitesse normale, avant l'arrivée de véhicules en conflit direct avec lui ;

« Un feu jaune fixe signifie aux conducteurs de véhicules interdiction de franchir la ligne d'effet du signal. Cette interdiction ne joue pas dans le cas où, à l'allumage du feu jaune, le conducteur ne peut plus arrêter son véhicule dans des conditions de sécurité suffisante avant la ligne d'effet du signal ;

« Un feu jaune clignotant a pour objet d'attirer l'attention des conducteurs sur un danger particulier. Il autorise le franchissement de la ligne d'effet du signal mais avec une prudence renforcée ;

« Un feu rouge, fixe ou clignotant, signifie aux véhicules interdiction de passer la ligne d'effet. Pour les piétons, le feu rouge fixe qui lui est destiné signifie interdiction de s'engager sur la chaussée ou obligation de la dégager au plus vite. Un feu blanc ne concerne que les tramways.

« 2. Signification des signes spécifiques aux feux de tramways :

« La barre verticale, le disque fixe, le disque clignotant, la barre horizontale ont respectivement la même signification et le même effet pour les tramways que le feu vert, le feu jaune fixe, le feu jaune clignotant, le feu rouge fixe.

« 3. Ligne d'effet des signaux :

« Lorsqu'elle n'est pas matérialisée sur la chaussée, la ligne d'effet des signaux destinés aux véhicules se situe avant le passage pour piétons s'il précède les feux et, dans les autres cas, dans un plan perpendiculaire à l'axe de la voie et passant par les feux ;

« La ligne d'effet des signaux destinés aux piétons se situe à la limite de la chaussée à traverser et du trottoir sur lequel ils attendent.

« A. – Signaux lumineux d'intersection »

« Les signaux lumineux d'intersection sont destinés à séparer dans le temps les principaux mouvements de véhicules et de piétons en conflit dans une intersection. Leur usage peut être étendu à la protection de traversées pour piétons en pleine voie ou à la gestion d'alternats pour le franchissement de sections de routes étroites.

« Ils se composent de trois feux respectivement vert, jaune et rouge dans cet ordre de bas en haut, ou exceptionnellement de droite à gauche. Ils s'allument de façon cyclique dans l'ordre vert-jaune-rouge-vert, etc. sans clignoter. Ils sont destinés à tous les véhicules qui se présentent sur la chaussée, ou à une partie d'entre eux lorsqu'ils comportent un pictogramme.

« Les signaux lumineux aux tramways se composent de trois feux blancs, présentant de bas en haut une barre verticale, un disque et une barre horizontale. Ils s'allument de façon cyclique comme les feux tricolores.

« On utilise également des signaux bicolors destinés aux piétons et, dans certains cas, des signaux unicolors jaunes clignotants, dits d'anticipation.

(1) Le mot « signal » désigne le message transmis et souvent, par extension, le feu ou l'ensemble de feux qui le fournit.

« a) Signaux tricolores circulaires (R 11) :

« Ils sont composés par des ensembles de trois feux circulaires. Exceptionnellement, le feu du bas peut être jaune clignotant. Ils s'adressent à la totalité des usagers qui circulent sur le couloir de circulation (ensemble des voies parallèles et de même sens non séparées par un terre-plein), à l'exception des usagers concernés par un éventuel signal modal ;

« Certains signaux tricolores circulaires sont munis, sur leur face arrière, d'une répétition en forme de croix grecque de leur seul feu rouge, qui permet aux usagers qui ne sont pas directement concernés par ce signal d'en connaître l'état.

« b) Signaux bicolores destinés aux piétons (R 12) :

« Ils se composent de deux feux rectangulaires généralement disposés côte à côte : celui de droite, de couleur verte, porte une silhouette de piéton en mouvement, celui de gauche, de couleur rouge porte une silhouette de piéton immobile. Ils peuvent aussi être disposés l'un au-dessus de l'autre, le vert en bas. Leur existence est liée à la présence de signaux lumineux tricolores.

« c) Signaux tricolores modaux (R 13) :

« Ils se composent de trois feux munis de pictogrammes identiques : cycle (R 13 c), ou bus (R 13 b).

« Ils s'adressent aux catégories d'usagers spécifiquement désignés par le pictogramme :

« R 13 c : cyclistes ;

« R 13 b : services réguliers de transport en commun dûment habilités à emprunter les voies réservées à leur intention ;

« Le feu du bas peut être jaune clignotant ;

« Lorsqu'un ensemble tricolore modal R 13 est juxtaposé à un ensemble tricolore circulaire R 11, les usagers auxquels le signal R 13 s'adresse doivent se conformer aux indications qu'il donne.

« d) Signaux tricolores directionnels (R 14) :

« Ils se composent de trois feux munis de pictogrammes identiques en forme d'une ou deux flèches. Ils s'adressent à tous les véhicules qui ont pour destination la direction indiquée par la flèche (ou l'une des directions indiquées) :

« La flèche correspondant à l'autorisation ou à l'interdiction d'aller tout droit est orientée vers le haut ;

« Les indications données ne concernent que les conducteurs qui occupent, sur la chaussée, la ou les voies correspondantes, matérialisées dans ce but.

« e) Signaux modaux d'anticipation (R 15) :

« Destinés aux mêmes catégories de véhicules que les signaux tricolores modaux R. 13, ils se composent d'un feu jaune clignotant muni d'un pictogramme : cycle (R 15 c), bus (R 15 b) ;

« Ils sont toujours associés à un signal tricolore circulaire R 11.

« f) Signaux directionnels d'anticipation (R 16) :

« Destinés aux mêmes catégories de véhicules que les signaux tricolores directionnels R 14, ils se composent d'un feu jaune clignotant muni d'un pictogramme en forme d'une ou deux flèches ;

« Ils sont toujours associés à un signal tricolore circulaire R 11 ;

« Une flèche à droite (ou à gauche) désigne la première direction de sortie autorisée immédiatement à droite (ou à gauche).

« g) Significations particulières du jaune clignotant :

« Sur un signal d'anticipation (modal R 13 ou directionnel R 14), le feu jaune clignotant signifie aux usagers concernés qu'ils peuvent franchir la ligne d'effet du signal tricolore circulaire R 11 associé, bien que celui-ci soit au rouge, mais en toute prudence et en cédant le passage à tous autres véhicules ou piétons ;

« Dans un ensemble de feux tricolore, un feu jaune clignotant signifie autorisation de passer avec prudence car d'autres usagers, avec lesquels un conflit inhabituel est possible, sont admis simultanément à franchir l'intersection :

« - ce feu jaune clignotant est en bas (sur les feux circulaires ou modaux seulement) lorsque cette situation est permanente ; les feux s'allument alors de façon cyclique dans l'ordre : jaune clignotant, jaune fixe, rouge, jaune clignotant, etc. ;

« - ce feu jaune clignotant est au milieu lorsque l'ensemble de l'installation est en panne, en cours de mise en activité ou volontairement géré avec ce seul message, pour une durée déterminée ou non ;

« Dans ces deux cas, en application de l'article R. 44 du code de la route, l'usager doit appliquer l'un des régimes de priorité suivants :

« - priorité à droite en l'absence de tout panneau de type AB (art. R. 25 du code de la route) et priorité aux tramways (art. R. 29 du code de la route) ;

« - indications données par ces panneaux de type AB dans le cas contraire.

« h) Signaux pour tramways (R 17) :

« Ils se composent de trois feux blancs sur fond noir et comportent des signes de formes différentes. Ils s'adressent exclusivement aux tramways.

« i) Signaux directionnels pour tramways (R. 18) :

« Ils se composent de trois feux blancs sur fond noir et comportent des signes de formes différentes. La barre verticale du feu du bas est inclinée à droite ou à gauche pour indiquer la direction autorisée. Ils s'adressent exclusivement aux tramways.

« B. - Autres signaux lumineux de circulation

Les signaux visés ici ont une implantation fixe hors des intersections, et fonctionnent en permanence ou occasionnellement.

« a) Signaux d'affectation de voies (R 21) :

« Les feux R 21 sont implantés au-dessus de chaque voie matérialisée sur la chaussée pour réglementer séparément la circulation de ces voies :

« un feu vert fixe en forme de flèche verticale vers le bas (R 21 b) signifie autorisation d'emprunter la voie située au-dessous ;

« - un feu jaune clignotant en forme de flèche oblique vers le bas (R 21 c) signifie obligation de se rabattre vers la voie adjacente indiquée par la flèche ;

« - un feu rouge fixe en forme de croix de Saint-André (R 21 a) signifie interdiction d'emprunter la voie située au-dessous.

« b) Signaux de contrôle d'accès (R 22, R 23) :

« Les signaux de contrôle d'accès comprennent :

« - les signaux de contrôle de flot : R 22, tricolores ;

« - les signaux de contrôle individuel : R 23, bicolores.

« Le signal de contrôle de flot (R 22) est fourni par un ensemble de trois feux circulaires vert, jaune, rouge, ou jaune clignotant, jaune, rouge, d'aspect identique au signal R 11. Il permet de limiter le débit des véhicules en ne les admettant que par intermittence, par exemple pour accéder à une voie importante.

« Le signal de contrôle individuel (R 23) est fourni par deux feux circulaires vert, rouge ou jaune, clignotant rouge, dans cet ordre de bas en haut. Il permet un contrôle véhicule par véhicule, par exemple sur une voie de péage d'autoroute.

« c) Signaux d'arrêt (R 24) :

« Un feu rouge clignotant (R 24), ou un ensemble de deux feux rouges clignotant en alternance imposent l'arrêt de tous les véhicules. Ils sont employés devant un passage à niveau, une traversée de voie de tramway, un pont mobile, avant une zone dangereuse telle qu'un couloir d'avalanches, ou pour laisser le passage aux véhicules de pompiers. »

Art. 10. - L'article 12 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Les dispositions du présent arrêté ou des arrêtés modificatifs ultérieurs seront appliquées au fur et à mesure du remplacement des signaux, feux ou marquages actuellement en place.

« Les signaux, feux ou marquages dont l'implantation nouvelle n'est plus autorisée peuvent, sauf indication contraire, rester en place pendant une période n'excédant pas dix ans, à compter de la date de la parution de l'arrêté modificatif correspondant. »

Art. 11. - Dans le cadre des modifications mentionnées aux articles ci-dessus, les signaux suivants ont été introduits :

Panneaux A 9, B 27 b, B 45 b, C 20 c, D 69 a, D 69 b, D 79 a, D 79 b ;

Symboles SC 20 et SU 1 ;

Feux R 17, R 18 tg, R 18 td ;

Balise J 13 ;

Le panneau « C 7. Indication d'un arrêt de tramway » est modifié ;

Le dessin des nouveaux signaux figure en annexe du présent arrêté ;

L'ancien panneau C 7, le symbole SC 16 et les panneaux de type D à fond vert comportant ce symbole, les signaux tricolores modaux R 13 t et d'anticipation modaux R 15 t relatifs aux tramways sont supprimés et leur implantation nouvelle n'est plus autorisée ;

Ces panneaux, symboles et signaux restent toutefois en vigueur dans les conditions prévues au nouvel article 12 de l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié.

Art. 12. - Le directeur des libertés publiques et des affaires juridiques au ministère de l'intérieur et la directrice de la sécurité et de la circulation routières au ministère de l'équipement, des transports et du logement sont chargés, chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

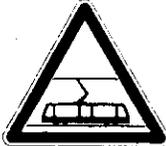
Fait à Paris, le 13 novembre 1998.

*Le ministre de l'équipement,
des transports et du logement,
Pour le ministre et par délégation :
La directrice de la sécurité
et de la circulation routières,
L. MASSIN*

*Le secrétaire d'Etat à l'outre-mer,
ministre de l'intérieur par intérim,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur des libertés publiques
et des affaires juridiques,
J.-M. DELARUE*

ANNEXE

PANNEAUX DE SIGNALISATION DE DANGER (type A)



A9 - Traversée de voies de tramways

PANNEAUX DE SIGNALISATION D'OBLIGATION (type B)



B27b - Voie réservée aux tramways

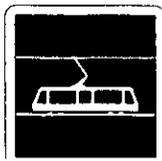


B45b - Fin de voie réservée aux tramways

PANNEAUX DE SIGNALISATION D'INDICATION (type C)



C20c - Indication d'une traversée de voies de tramways



C7 - Indication d'un arrêt de tramway

PANNEAUX DE SIGNALISATION DE DIRECTION ET SYMBOLES



D 69 a - Panneau de fin d'itinéraire «Bis»



D 69 b - Panneau de fin d'itinéraire «Bis»



D 79 a - Panneau de signalisation complémentaire d'itinéraire «S»



D 79 a - Panneau de signalisation complémentaire d'itinéraire «S»



D 79 b - Panneau de signalisation complémentaire d'itinéraire «Bis»



SC 20 - Symbole d'indication d'itinéraire « Bis »



SU 1 - Symbole d'identification d'itinéraire « S »



D 79 b - Panneau de signalisation complémentaire d'itinéraire «Bis»

**FEUX DE CIRCULATION PERMANENTS
Signaux lumineux d'intersection**



R17
SIGNAL POUR TRAMWAYS



R18
SIGNAUX DIRECTIONNELS POUR TRAMWAYS



R18tg



R18td

Balise J 13



Arrêté du 16 novembre 1998 relatif à l'approbation de modifications de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière

NOR : EQU59801519A

Le ministre de l'intérieur et le ministre de l'équipement, des transports et du logement,

Vu la convention sur la signalisation routière signée à Vienne le 8 novembre 1968, publiée par décret n° 81-796 du 4 août 1981 ;

Vu l'accord européen, signé à Genève le 1^{er} mai 1971, complétant la convention sur la circulation routière ouverte à la signature à