


*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

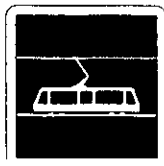


B45b - Fin de voie réservée aux tramways

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




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




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


**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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> mai 1971 complétant la convention sur la signalisation routière ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968, publié par 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<sup>er</sup> ;

Vu les arrêtés du 26 juillet 1974, du 7 juin 1977, du 21 juin 1991 et du 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) et 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<sup>er</sup>.** – Sont approuvées les modifications (1) relatives à l'introduction de la balise de signalisation d'obstacle J 13, à la signalisation des traversées de voies de tramways, à l'équipement des véhicules, à l'utilisation des panneaux B 15-C 18, à la signalisation temporaire par flèches lumineuses de rabattement et à la signalisation des personnes apportées aux dispositions de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, en ce qui concerne :

- la première partie (Généralités) ;
- la deuxième partie (Signalisation de danger) ;
- la troisième partie (Signalisation relative aux intersections et aux régimes de priorité) ;
- la quatrième partie (Signalisation de prescription) ;
- la cinquième partie (Signalisation d'indication) ;
- la sixième partie (Feux de circulation permanents) ;
- la huitième partie (Signalisation temporaire).

Ces modifications font l'objet d'une annexe au présent arrêté.

**Art. 2.** – Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 16 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,*

I. 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

### MODIFICATIONS DE L'INSTRUCTION INTERMINISTÉRIELLE SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE

#### PREMIÈRE PARTIE

##### Généralités

A l'article 9-2, le paragraphe I (Autres balises) devient le paragraphe J (Autres balises).

Le nouveau paragraphe-I est rédigé ainsi qu'il suit :

##### « I. – Balise J 13

« La balise de signalisation d'obstacle J 13 peut être utilisée pour signaler, sur des routes de largeur inférieure à 7 m, des petits ouvrages situés à proximité immédiate de la chaussée, à une distance inférieure à 1 m de la surface revêtue, et pouvant constituer des obstacles dangereux.

(1) Ces modifications feront l'objet d'une publication au *Bulletin officiel* du ministère de l'équipement, des transports et du logement.

« Elle est de forme trapézoïdale ; sa hauteur hors sol est de 1,20 m et sa largeur de 0,25 m. Elle comporte, sur une ou deux faces, une alternance de bandes obliques bleues et blanches à 30° dont la pente est dirigée vers la chaussée. Ces bandes sont constituées d'un revêtement rétro réfléchissant de classe 2 ; leur largeur, mesurée verticalement, est de 0,20 m.

« La balise J 13 est implantée à environ 0,50 m avant ou après l'ouvrage et à son aplomb gauche dans le sens de circulation.

« La signalisation par balise J 13 est mise en place pour chaque obstacle, qu'il s'agisse d'un obstacle seul ou de deux obstacles situés de part et d'autre de la chaussée. En outre, elle doit être perceptible pour les deux sens de circulation. Cette signalisation est réalisée de la manière suivante :

« – pour les obstacles de longueur supérieure à 3 m, une balise J 13 est implantée à chaque extrémité de l'ouvrage. Dans ce cas, les deux balises ne comportent des bandes que sur une seule face et sont orientées de manière que chacune soit visible pour un sens de circulation ;

« – pour les obstacles de longueur inférieure à 3 m, une seule balise J 13 comportant des bandes sur les deux faces est implantée avant l'ouvrage. Si l'ouvrage masque la perception de la balise pour le sens inverse de circulation, deux balises sont implantées comme dans le cas précédent.

« Cas particulier des passages à niveau :

« La balise d'obstacle J 13 peut être utilisée pour signaler certaines installations liées au fonctionnement des passages à niveau lorsque celles-ci sont situées en bordure de chaussée et peuvent être une cause d'accidents.

« L'implantation de quatre balises est recommandée, sauf lorsque l'emprise ferrée est très réduite, par exemple dans le cas des lignes à voie unique.

« La balise J 13 peut être utilisée dans les cas ci-après :

« 1<sup>o</sup> Lorsque les installations du passage à niveau sont implantées trop près du bord de la chaussée et peuvent constituer un obstacle. Sont essentiellement concernés :

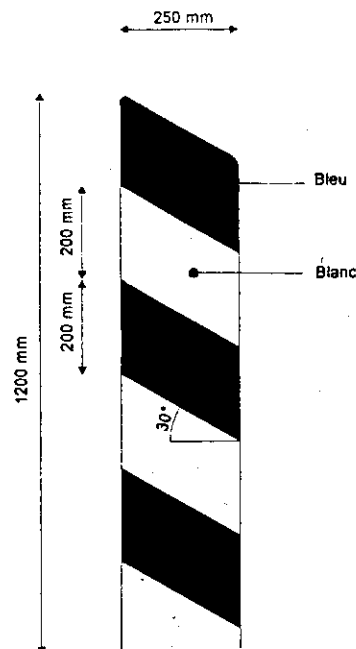
« – les passages à niveau où la route a été élargie sans que l'implantation des installations ait été modifiée ;

« – les passages à niveau où certaines installations telles que les dispositifs de protection en rail courbé, les bordures de trottoir hautes, les glissières de sécurité, les panneaux ou pancartes, etc., constituent un obstacle.

« 2<sup>o</sup> Pour rendre les installations d'un passage à niveau mieux perceptibles dans leur environnement. Ceci ne concerne que les passages à niveau disposant d'une bonne visibilité d'approche mais dont certaines installations proches de la chaussée ne sont pas suffisamment perceptibles.

« L'implantation de la balise J 13 est à exclure pour les passages à niveau situés dans un virage ou une courbe, sauf cas très particulier nécessitant une étude spécifique. »

A l'annexe V, ajouter la balise suivante :



## DEUXIÈME PARTIE

## Signalisation de danger

A la fin de l'article 35-1, ajouter l'alinéa suivant :

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

Insérer le nouvel article suivant :

« Art. 35-2. – Traversée de voies de tramways :

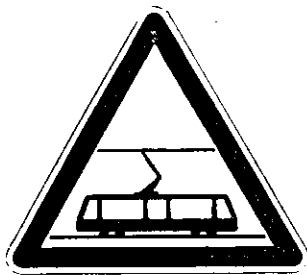
« Dans une agglomération, la signalisation avancée de la traversée des voies de tramways se fait à l'aide du panneau A 9 ;

« Cette signalisation n'est obligatoire que si le passage est muni d'un signal d'arrêt R. 24 (cf. art. 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 A 9 peut être complété par un panneau d'indications diverses M 9 z portant l'inscription "Priorité au tramway". »

A l'annexe 1, ajouter le panneau suivant :



A9 - Traversée de voies de tramways (article 35-2)

## TROISIÈME PARTIE

## Intersections et régimes de priorité

A l'article 42-9, paragraphe B, ajouter le paragraphe suivant :

« 3° Cas particulier d'un carrefour à feux dont la route prioritaire croise des voies de tramways :

« L'article R. 29 du code de la route indique que la priorité de passage appartient aux tramways.

« Dans le cas où les feux sont éteints ou au clignotant général, l'ambiguïté entre la priorité de passage du tramway et le régime prioritaire de la route implique la perte du caractère prioritaire de la route en conflit avec la traversée des voies de tramways. Cette perte de priorité doit être signalée en amont du carrefour. »

Modifier le numéro du dernier paragraphe de 3° en 4°.

## QUATRIÈME PARTIE

## Signalisation de prescription

Remplacer l'ensemble de l'article 67-2 par le suivant :

« Art. 67-2. – Voie réservée aux véhicules de transports en commun :

« Le panneau B 27 a est employé pour indiquer que la voie est réservée aux autobus de transports en commun des lignes régulières dûment autorisées par l'autorité compétente ;

« Le panneau B 27 b est employé pour indiquer que la voie est réservée aux tramways.

« Ils peuvent être complétés par :

« – un panneau directionnel M 3 précisant la position de la voie réservée ;

« – un panneau M 9 d'indications diverses précisant les autres catégories d'usagers autorisés à utiliser la voie et/ou les modalités d'application. »

L'article 68-10 est modifié comme suit :

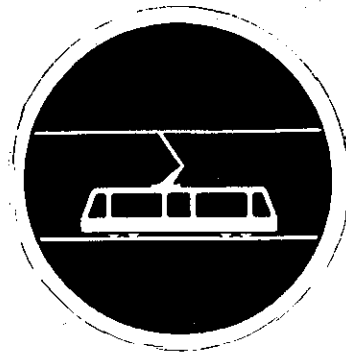
Remplacer : « B 45 » par : « B 45 a » ;

Ajouter une ligne supplémentaire : « B 45 b : Fin de voie réservée aux tramways ».

Modifier l'annexe 2 (Panneau d'obligation) :

Remplacer : « B 27 » par : « B 27 a » (pages 34 et 35 de l'édition 1996).

Ajouter le panneau suivant :

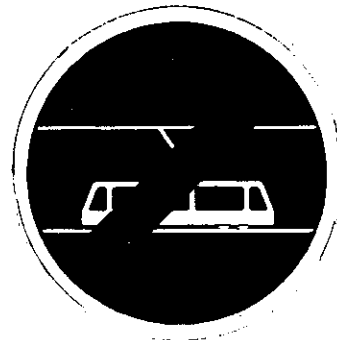


B27b - Voie réservée aux tramways (article 67-2)

Modifier l'annexe 3 (Panneaux de fin de prescription) :

Dans la planche des panneaux de fin d'obligation, remplacer : « B 45 » par : « B 45 a » ;

Ajouter le panneau suivant :



B45b - Fin de voie réservée aux tramways (article 68-10)

## CINQUIÈME PARTIE

## Signalisation d'indication

Remplacer l'article 70-6 par :

« Art. 70-6. – Arrêt de tramway :

« Le panneau C 7 est utilisé pour signaler les arrêts de tramway. »

L'article 72-1 est remplacé par le texte suivant :

« Art. 72-1. – Traversée des chaussées.

« 1. Indication d'un passage pour piétons :

« Le panneau C 20 a est utilisé pour signaler un passage prévu à l'intention des piétons pour la traversée des chaussées, matérialisé par le marquage approprié (cf. art. 118) ;

« Lorsque cette signalisation s'avère nécessaire, le panneau est implanté au droit du passage ;

« Le panneau C 20 a n'est jamais utilisé en présignalisation. Toutefois une signalisation avancée du passage piéton peut être mise en place conformément à l'article 40 ;

« 2. Indication d'une traversée de voies de tramways :

« Le panneau C 20 c est utilisé pour signaler la traversée de la chaussée par une voie de tramways ;

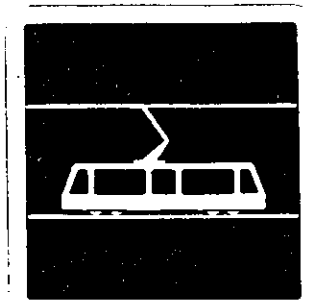
« Lorsque cette signalisation s'avère nécessaire, le panneau est implanté au droit de la traversée ;

« Le panneau C 20 c n'est jamais utilisé en présignalisation. Toutefois une signalisation avancée de la traversée peut être mise en place conformément à l'article 35-2 ;

« Lorsque la traversée est munie d'un signal d'arrêt R 24 (cf. art. 111-2), le panneau C 20 c lui est associé ;

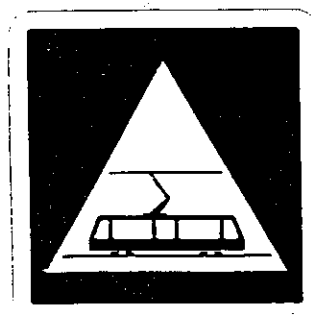
« Lorsque la traversée ne comporte aucune signalisation lumineuse, le panneau C 20 c peut être complété par un panneau d'indications diverses M 9 z, portant l'inscription "Priorité au tramway". »

L'annexe est modifiée comme suit :  
Remplacer le dessin du panneau C 7.



C7 - Indication d'un arrêt de tramway (article 70-6)

Remplacer : « C 20 » par : « C 20 a ».  
Ajouter le panneau suivant :



C20c - Indication d'une traversée de voies de tramways (article 72-1)

## SIXIÈME PARTIE

### Feux de circulation permanents

A l'article 109, premier alinéa, modifier la dernière phrase comme suit :

« Les traversées de voies ferrées sont également traitées dans la présente instruction. »

A l'article 109-2, dernier alinéa, dans la parenthèse :

Après : « passages à niveaux, » ajouter : « traversées de voies de tramways, ».

A l'article 109-3 :

Remplacer les trois premiers alinéas par le texte suivant :

« Les feux de circulation sont verts, jaunes ou rouges, sauf ceux spécifiquement destinés aux tramways, qui sont blancs. Ils peuvent être groupés en signaux tricolores, bicolores ou unicolores. Ils sont généralement circulaires, et peuvent comporter un pictogramme ou des signes spécifiques pour les feux destinés aux tramways. »

« Les feux jaunes, rouges et le disque des feux pour tramways peuvent être clignotants (c'est-à-dire alternativement allumés ou éteints chaque seconde, pendant des durées sensiblement égales). L'aspect et la signification des différents signaux sont définis dans l'article 7 de l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié. »

« Les caractéristiques générales communes à l'ensemble des signaux lumineux de circulation sont traitées dans l'article 109-4. »

Au paragraphe A, remplacer la première phrase par :

« Les signaux lumineux d'intersection forment une première famille de signaux traités dans le chapitre II. Ils comprennent huit grands types de signaux, R 11 à R 18. »

Dans le paragraphe relatif au R 13 :

- dans la figure 3, supprimer le schéma et la légende relatifs au signal TRAM ;

- dans la dernière phrase, remplacer : « R 13 *cj*, R 13 *bj* et R 13 *tj* » par : « R 13 *cj* et R 13 *bj* ».

Dans le paragraphe relatif au R 15 dans la figure 5, supprimer le schéma et la légende relatifs au signal TRAM.

Après le paragraphe relatif au R 16 ajouter les deux paragraphes suivants :

« R 17 : signal pour tramways :

« Il est composé de trois feux blancs présentant, de bas en haut, une barre verticale, un disque et une barre horizontale, sur fond noir circulaire. »

« Le feu central comportant le disque peut être clignotant. »

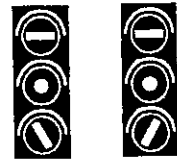


R 17  
fig. 6.a

« R 18 : signaux directionnels pour tramways :

« Ils sont composés comme le signal R 17, à l'exception de la barre du feu inférieur qui est incliné à gauche ou à droite. »

« Ils sont destinés aux tramways qui ont pour destination la direction indiquée par la barre du feu inférieur. »



R 18tg R 18td

fig. 6.b

A l'article 109-3, paragraphe B, dans le paragraphe relatif au R 24 :

Au deuxième alinéa, dans la parenthèse, après : « passage à niveaux, », ajouter : « traversée de voies de tramways, ».

A l'article 109-4 :

Au deuxième alinéa, après : « tricolores » ajouter : « et les signaux pour tramways ».

Avant la figure 12, ajouter l'alinéa suivant :

« Les feux pour tramways sont assimilés aux feux circulaires. »

Dans la légende de la figure 12, supprimer : « tricolores ».

Dans la légende de la figure 15, supprimer : « ou TRAM, R 13 *t* ».

Avant la figure 16, ajouter l'alinéa suivant :

« Les signaux pour tramways R 17 et R 18, ne sont pas répétés. »

A la fin de la légende de la figure 16, ajouter :

« Ces dispositions s'appliquent aux feux pour tramways. »

Remplacer le texte : « Sur la totalité des signaux bicolores et tricolores en fonctionnement, les couleurs se succèdent sans se chevaucher et sans période d'extinction » par : « Sur la totalité des signaux bicolores et tricolores et des signaux pour tramways en fonctionnement, les couleurs ou les formes se succèdent sans se chevaucher et sans période d'extinction ».

Remplacer le dernier alinéa par :

« Tous les pictogrammes et les signes spécifiques aux feux pour tramways qui figurent sur les feux apparaissent lumineux sur fond noir. »

Supprimer l'article 109-5 :

A l'article 110, paragraphe A, à la fin du deuxième alinéa, ajouter la phrase suivante : « Cet usage est aussi étendu au franchissement d'une voie réservée aux tramways par une route, sauf dans les cas prévus à l'article 111-2. »

A l'article 110, paragraphe B :

Remplacer le premier alinéa du paragraphe 5 par le texte suivant :  
« 5. Lorsqu'un mouvement directionnel est admis dans un carrefour au moyen d'une phase spéciale, il ne doit être en conflit avec aucun autre courant de véhicules ou de piétons. »

A l'article 110, paragraphe C :

Remplacer le titre du I par : « Déroulement des couleurs ou des signes spécifiques aux feux pour tramways. »

A la fin du 1, ajouter l'alinéa suivant :

« Signaux pour tramways R 17 et R 18 :

« - le déroulement des différents états d'allumage des feux est le suivant : barre verticale (feu R 17) ou oblique (feu R 18), disque, barre horizontale, barre verticale ou oblique ;

« - la durée minimale du feu autorisant le passage des tramways (barre verticale ou oblique) est de six secondes ;

« - la durée d'allumage du disque est de trois secondes, exceptionnellement cinq secondes. »

A la fin du 2 ajouter l'alinéa suivant :

« Pour les tramways, il est préférable d'avoir recours à une détection permettant de s'assurer que ce véhicule a dégagé la zone de conflit avant d'engager la phase suivante. A défaut, il convient de tenir compte des caractéristiques propres aux tramways (vitesse, freinage, longueur...). »

Au 5, remplacer le deuxième alinéa par le texte suivant :

« Les principaux défauts sont les suivants :

« - allumage simultané au vert (ou jaune clignotant sur le feu du bas, ou barre verticale ou oblique sur feu pour tramways) de deux signaux antagonistes ou verts en croix (véhicules ou piétons) ;

« - absence de rouge ou de barre horizontale sur feux pour tramways sur un signal principal d'une entrée de véhicules. »

A la fin de l'avant-dernier alinéa, ajouter : « et au disque clignotant pour les feux pour tramways. »

Au 6, à la fin du premier alinéa, ajouter :

« Si cette installation comporte des feux pour tramways, ceux-ci sont soumis aux mêmes règles, avec le disque du feu central qui clignote. »

Au quatrième alinéa, remplacer la première phrase par :

« En l'absence de panneaux de priorité, le jaune clignotant général implique le régime de la priorité à droite pour tous les véhicules, les tramways conservant néanmoins, dans tous les cas, la priorité de passage (1). »

et ajouter le renvoi de bas de page suivant :

« (1) Dans ce cas, il est souhaitable que des consignes de prudence soient données aux conducteurs de tramways par l'exploitant. »

Au dernier alinéa :

– dans la première phrase, remplacer la parenthèse : « (R 11 j, R 13 c j, R 13 b j ou R 13 t j) » par : « (R 11 j, R 13 c j ou R 13 b j) » ;

– dans la dernière phrase, remplacer : « R 11 j, R 13 c j, R 13 b j ou R 13 t j » par : « (R 11 j, R 13 c j ou R 13 b j) ».

A l'article 110-1, paragraphe 2 :

A la fin de la première phrase, ajouter : « ou par des signaux pour tramways R 17 ou R 18 ».

A l'article 110-2, paragraphe 1 :

Dans la première phrase, après : « signaux tricolores », ajouter : « ou des signaux pour tramways ».

A l'article 110-3, paragraphe 1 :

Remplacer la parenthèse : « (cycles : R 13 c, bus : R 13 b, ou tramways R 13 t) » par : « (cycles : R 13 c ou bus : R 13 b) ».

Ajouter après l'article 110-5 un nouvel article :

« Art. 110-6. – Emploi et implantation des signaux pour tramways R 17 et R 18 :

« 1. Les signaux pour tramways R 17 et R 18 sont destinés à admettre, en phase spéciale ou non, les tramways dans un carrefour, à assurer la protection des piétons franchissant les voies de tramways ou à signaler le franchissement d'une route à l'exception des cas prévus à l'article 111-2 ;

« 2. Les signaux R 17 et R 18 sont implantés comme les feux tricolores R 11, de manière à être vus par les conducteurs de tramways auxquels ils sont exclusivement destinés. Ils peuvent être exceptionnellement implantés immédiatement à gauche de la voie sur laquelle circulent les tramways auxquels ils sont destinés ;

« 3. Les signaux pour tramways R 17 et R 18 peuvent éventuellement être complétés par des signaux d'exploitation (lumineux ou fixes) propres aux tramways à la condition expresse que ceux-ci ne se confondent ni par la forme, ni par la couleur, ni par la taille, avec les signaux réglementaires. Les signaux d'exploitation doivent être physiquement dissociés des feux de signalisation pour ne pas en gêner la perception. »

A l'article 111-2 :

Remplacer le troisième alinéa par le texte suivant :

« Le signal R 24 peut être utilisé aux passages à niveau, aux traversées de voies de tramways, à proximité d'un aérodrome, aux entrées de ponts mobiles, dans les conditions prévues aux articles correspondants de la deuxième partie de la présente instruction :

- « – ponts mobiles : article 32 ;
- « – passages à niveau : articles 34, 34-1, 34-2, 35-1 et 37 ;
- « – traversée de voies de tramways : articles 35-2 et 72-1 ;
- « – traversée d'une aire de danger aérien : article 38. »

Avant le dernier alinéa, insérer les deux alinéas suivants :

« En agglomération, lorsqu'une chaussée est traversée par des voies de tramway, la règle générale est l'utilisation de feux tricolores pour régler le passage des véhicules. Toutefois, lorsque la traversée se situe dans une intersection routière qui n'a pas lieu d'être équipée de feux tricolores (faible trafic, carrefours giratoires...) ou à proximité de celle-ci, il est possible d'utiliser le signal R 24 accompagné des signaux prévus aux articles 35-2 et 72-1 de l'instruction.

« Les signaux R 24 sont reliés aux signaux R 17 implantés sur la voie de tramway, de façon à ce que tout dysfonctionnement des signaux R 24 soit immédiatement détecté et répercuté aux conducteurs de tramways, conformément aux dispositions de l'article 110, paragraphe C 5. »

Remplacer le texte du dernier alinéa par :

« En dérogation à l'article 109-4, pour les passages à niveau et les traversées de voies de tramways, un signal R. 24 peut, si nécessaire, être rappelé à gauche de la route (art. 34-1, 34-2 et 35-1 de la deuxième partie de la présente instruction. »

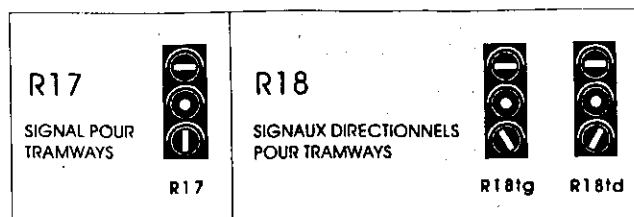
Dans l'annexe :

Dans la partie « Signaux lumineux d'intersection » :

« – dans la case R 13 supprimer le schéma et la légende relatifs au R 13 t ;

« – dans la case R 15 supprimer le schéma et la légende relatifs au R 15 t ;

« – après la case R 16 ajouter les cases suivantes :



## HUITIÈME PARTIE

### Signalisation temporaire

A l'article 122, remplacer le paragraphe C par :

« C. – Matériels mobiles :

« Le matériel routier mobile constitue un obstacle qui doit être particulièrement apparent. Il est préférable qu'il soit peint en orange ou en une couleur claire.

« Les véhicules d'intervention et de travaux, à l'arrêt ou en progression lente sur une chaussée ouverte à la circulation publique ou sur bande d'arrêt d'urgence, doivent être équipés de feux spéciaux répondant aux prescriptions de l'arrêté du 4 juillet 1972 et d'une signalisation complémentaire conforme aux dispositions de l'arrêté du 20 janvier 1987.

« Ces règles sont également applicables aux véhicules assurant la signalisation de chantiers ou de dangers temporaires.

« Les véhicules légers banalisés, non affectés à des missions d'intervention, de travaux ou de signalisation, mais qui peuvent être amenés, par nécessité de service, à s'arrêter sur la chaussée en cas d'urgence ou à pénétrer dans une zone de travaux, peuvent être équipés de feux spéciaux conformes à l'arrêté du 4 juillet 1972. L'usage de ces feux doit toutefois être réservé aux situations d'urgences, lors de l'accès ou de la sortie d'une zone balisée ou en cas d'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence.

« Outre les règles définies ci-dessus, les véhicules assurant la signalisation de chantiers ou de dangers temporaires peuvent être équipés de panneaux à messages variables. Ces messages sont :

- « – soit la représentation d'un panneau de danger ou de prescription (cf. art. 7-2 de l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié) ;
- « – soit un texte ;
- « – soit des chevrons analogues à ceux du signal K 8. Dans ce cas, les chevrons sont fixes, clignotants, alternés avec un autre message ou défilant horizontalement dans le sens qu'ils indiquent ;
- « – soit une flèche lumineuse clignotante (cf. art. 133 F).

« Hormis les panneaux de danger ou de prescription, les messages sont de couleur jaune. »

A l'article 127, remplacer le paragraphe C par :

« C. – Panneaux B 15 - C 18 :

« Ces panneaux sont utilisés dans les conditions définies aux articles 64 (quatrième partie) et 72 (cinquième partie) de la présente instruction. Le sens prioritaire est généralement attribué à la voie de circulation qui n'est pas affectée par les travaux ou l'obstacle.

« En signalisation temporaire, ce type d'alternat peut être utilisé pour un trafic de pointe ne dépassant pas 400 véhicules par heure. La longueur de l'alternat sera adaptée à la valeur du trafic ; en aucun cas, elle ne doit dépasser 150 mètres. »

A l'article 133, remplacer le paragraphe F par :

« F. – Neutralisation de voie(s) latérale(s) :

« Dans le cas d'un chantier fixe de durée inférieure à 24 heures, d'un chantier mobile ou d'un danger temporaire nécessitant la neutralisation d'une ou deux voies latérales contiguës, la signalisation d'approche et la matérialisation du biseau peuvent être remplacées par une signalisation temporaire par flèches lumineuses de rabattement (FLR), embarquées sur véhicule ou sur remorque (cf. annexe V).

« Le dispositif constituant le signal FLR est composé de l'association :

- « – d'un panneau B 21a1 (ou B 21a2) ;
- « – d'une flèche lumineuse clignotante comportant 13 feux de forme circulaire de couleur jaune ;
- « – de deux feux d'alerte ;
- « – d'un cadre comportant des bandes biaisées, alternées rouges et blanches, rétrofléchissantes de classe 2.

« Dans le cas de la neutralisation d'une voie, la signalisation comporte deux dispositifs : un dispositif d'avertissement (le plus en amont du chantier) et un dispositif de position (le plus proche du chantier).

« Dans le cas de la neutralisation simultanée de deux voies contiguës, la signalisation comporte trois dispositifs : un dispositif d'avertissement, un dispositif de position et un dispositif intermédiaire.

« Dans le cas d'une intervention d'urgence pour cause de danger temporaire, la signalisation d'urgence peut être exceptionnellement assurée par un seul dispositif FLR ou par un signal simplifié porté par un véhicule d'intervention, ne comportant qu'une flèche lumineuse dont les caractéristiques sont strictement identiques à celle du signal FLR. Dans ce cas, la durée de la signalisation d'urgence ne doit pas excéder une heure.

« Les dispositifs sont utilisés dans les conditions suivantes :

« – ils doivent être visibles à une distance minimum de 400 m :

« – dans les zones à visibilité réduite (inférieure à 400 m), et uniquement pour la neutralisation de la ou des voies de droite, les dispositifs de signalisation par flèche lumineuse de rabattement pourront être utilisés en ajoutant en amont un véhicule de présignalisation équipé d'un panneau A K5 muni de 3 feux R2 et d'un panneau K D10. Ce véhicule circule sur la bande d'arrêt d'urgence à une distance d'environ 300 m du dispositif d'avertissement.

« – dans le cas d'une limitation permanente de vitesse à 110 km/h, la distance minimum de visibilité pourra être réduite ; elle ne devra toutefois, en aucun cas, être inférieure à 200 m ;

« – ils doivent être distants de 150 à 200 m l'un de l'autre et décalés dans le profil en travers :

« – pour la neutralisation d'une voie, le dispositif d'avertissement est à cheval sur la bande de rive, le dispositif de position est dans l'axe de la voie neutralisée ;

« – pour la neutralisation de deux voies, le dispositif d'avertissement est à cheval sur la bande de rive, le dispositif intermédiaire est à cheval sur la bande de séparation des deux voies à neutraliser, le dispositif de position est dans l'axe de la dernière voie neutralisée ;

« – la flèche lumineuse et celle du panneau B 21 a sont orientées vers la ou les voies laissées libres à la circulation ;

« – en l'absence de balisage longitudinal du chantier, la distance entre le dispositif de position et le début du chantier ne doit pas excéder 150 m ;

« – sur les chantiers fixes ou les chantiers mobiles progressant par bonds, le balisage longitudinal doit être réalisé ;

« – la longueur maximale d'un chantier signalé par flèche lumineuse de rabattement ne doit pas excéder 4 km ;

« – sauf en cas d'intervention d'urgence, l'utilisation des dispositifs de signalisation par flèche lumineuse est interdite lorsque les conditions de visibilité sont mauvaises (brouillard, pluie, neige) ou quand les conditions climatiques sont défavorables (route enneigée, verglas) ;

« – les dispositifs FLR ne doivent pas être utilisés pour la neutralisation de voies centrales sauf en protection de travaux sur un divergent si le balisage classique ne peut être mis en place. »

Remplacer le texte de l'article 134 par le texte suivant :

« Signalisation des personnes :

« Toute personne intervenant à pied sur le domaine routier à l'occasion d'un chantier ou d'un danger temporaire doit revêtir un vêtement de signalisation à haute visibilité de classe 2 ou 3, conforme aux spécifications de la norme NF EN 471.

« Toutefois, les intervenants de courte durée peuvent se contenter d'un vêtement de classe 1. »

#### **Arrêté du 4 mars 1999 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif au transport en commun de personnes**

NOR : EQU9900332A

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

Vu le code de la route, et notamment son article R. 105 ;

Vu l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif au transport en commun de personnes, modifié en dernier lieu par l'arrêté du 5 décembre 1997 ;

Sur la proposition de la directrice de la sécurité et de la circulation routières,

Arrête :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – L'article 3 de l'arrêté du 2 juillet 1982 susvisé est complété par l'alinéa suivant :

« – par "membre d'équipage", une personne chargée de seconder le conducteur ou de remplir les fonctions d'hôtesse, de steward ou de guide. »

**Art. 2.** – Dans la deuxième phrase du premier alinéa de l'article 46 de l'arrêté du 2 juillet 1982 susvisé, les termes : « Ce siège réservé au personnel d'accompagnement, ... » sont remplacés par : « Ce siège réservé à un membre d'équipage. ... ».

**Art. 3.** – La directrice de la sécurité et de la circulation routières est chargée de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 4 mars 1999.

Pour le ministre et par délégation :

*La directrice de la sécurité  
et de la circulation routières.*

I. MASSIN

#### **Arrêté du 8 mars 1999 portant création d'un traitement automatisé d'informations nominatives relatif aux dérogations présentées au conseil médical de l'aéronautique civile**

NOR : EQU9900308A

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

Vu la convention n° 108 du Conseil de l'Europe du 28 janvier 1981 pour la protection des personnes à l'égard du traitement automatisé des données à caractère personnel, approuvée par la loi n° 82-890 du 9 octobre 1982 ;

Vu la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, notamment son article 15 ;

Vu le décret n° 78-774 du 17 juillet 1978 modifié pris pour l'application de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée susvisée ;

Vu le décret du 25 juin 1997 portant délégation de signature à certains fonctionnaires et agents de la direction générale de l'aviation civile ;

Vu l'avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés en date du 12 janvier 1999 portant le numéro 630239.

Arrête :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – Il est créé au conseil médical de l'aéronautique civile situé au 93, boulevard du Montparnasse, à Paris (6<sup>e</sup>), un traitement automatisé d'informations nominatives dont l'objet est la gestion des dérogations présentées au conseil précité.

**Art. 2.** – Les catégories d'informations nominatives enregistrées sont les suivantes :

Nom ;  
Prénom ;  
Civilité ;  
Sexe ;  
Date de naissance ;  
Age ;  
Adresse ;  
Nombre d'heures de vol ;  
Nom de l'employeur ;  
Fonctions du candidat ;  
Date de la visite ;  
Diagnostic médical ;  
Nom du médecin agréé ;  
Décision prise par le conseil.

**Art. 3.** – Les destinataires de ces informations, outre le candidat, sont le centre d'expertise médicale du personnel navigant ou (et) le médecin agréé, suivant le type de visite requis.

**Art. 4.** – Le droit d'accès prévu par l'article 34 de la loi du 6 janvier 1978 susvisée s'exerce auprès du conseil médical de l'aéronautique civile.

**Art. 5.** – Le droit d'opposition prévu par le premier alinéa de l'article 26 de la loi du 6 janvier 1978 susvisée ne s'applique pas au traitement mis en œuvre.

**Art. 6.** – Le directeur général de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 8 mars 1999.

Pour le ministre et par délégation :

Par empêchement du directeur général  
de l'aviation civile :

*Le chef de service.*

J.-F. GRASSINEAU