

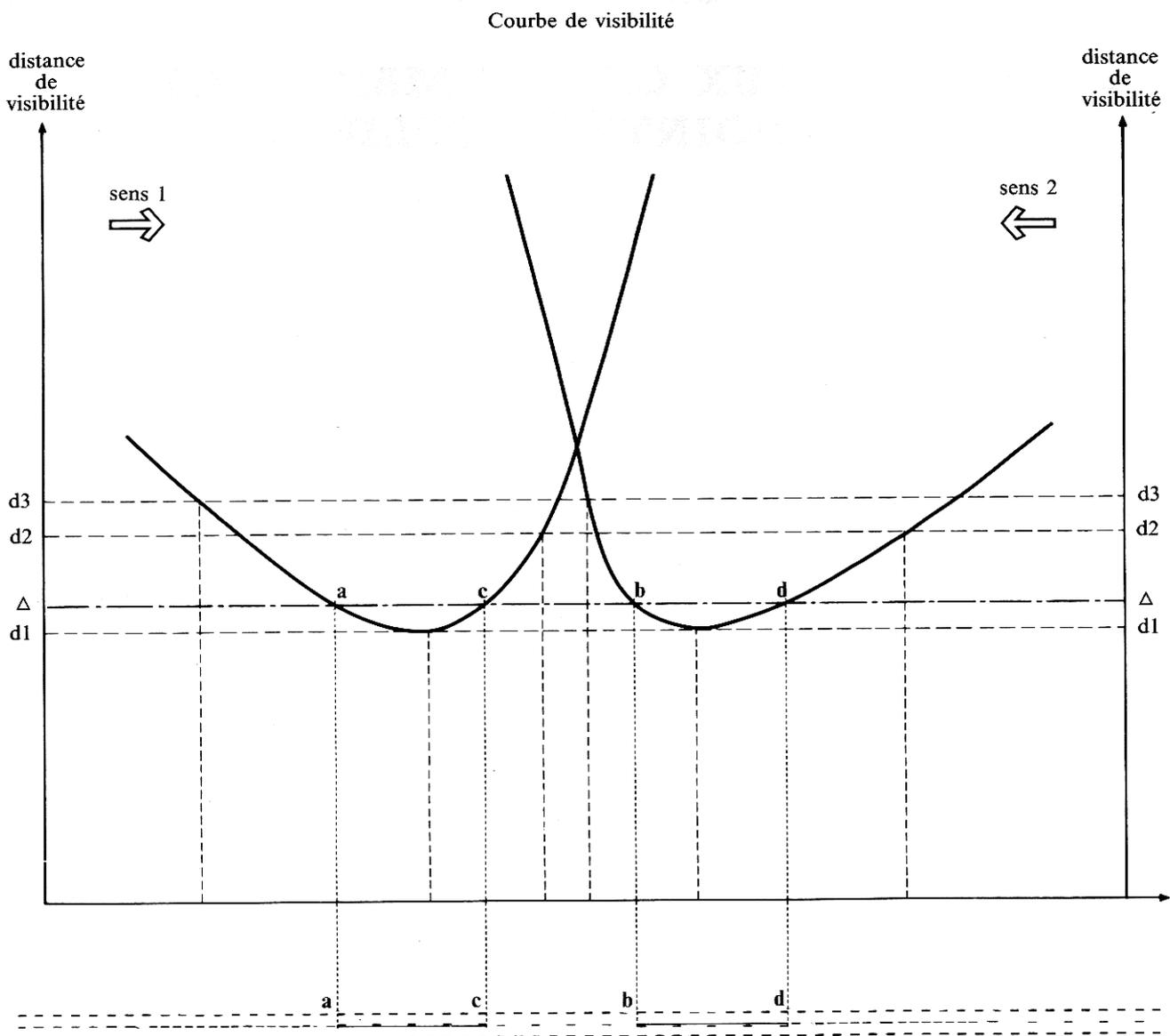
CHAPITRE IV

PRINCIPAUX CAS DE MARQUAGE DES POINTS SINGULIERS

Article 116. MARQUAGE DES ZONES A VISIBILITÉ RÉDUITE

Dans les schémas ci-après, les distances de visibilité Δ représentées correspondent aux zones de perte de visibilité en rapport avec les V15 mesurées sur le point singulier considéré. Le point a ou d, début de la zone de dépassement interdit, est le point où la distance de visibilité devient inférieure à Δ , sauf prescription différente précisée dans le texte. Le point b ou c, fin de la zone de dépassement interdit, est le point où la distance de visibilité devient supérieure à Δ sauf prescription différente également précisée dans le texte.

Les dispositions des lignes sont données pour chaque cas par les schémas inclus dans le texte (1).



(1) Sur les schémas les points a et c sont relatifs au sens 1 (de la gauche vers la droite) et les points b et d sont relatifs au sens 2 (de la droite vers la gauche).

A. - Routes à deux voies

1. - Généralités

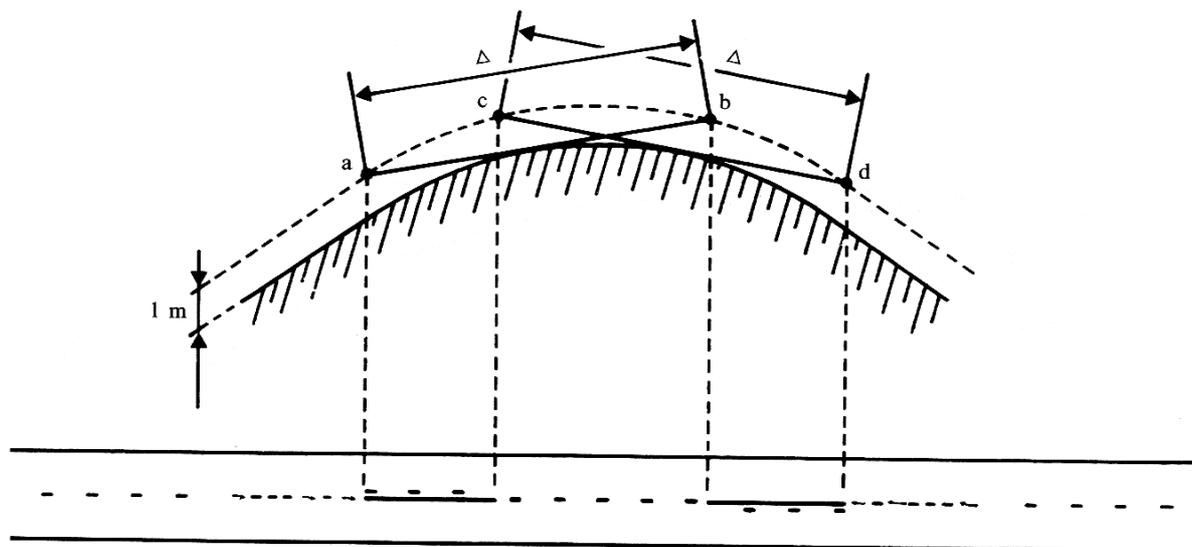
La ligne continue est normalement tracée dans l'axe géométrique de la chaussée.

Dans certains cas particuliers, il est à craindre que tous les véhicules de gabarit réglementaire ne puissent pratiquement pas respecter la ligne continue en raison de l'étroitesse de la chaussée ou de la disposition des lieux. On la remplace alors par une ligne de type T3 de largeur $2u$ et de même longueur que la ligne continue et les lignes d'annonce auxquelles elle se substitue, sans flèches de rabattement.

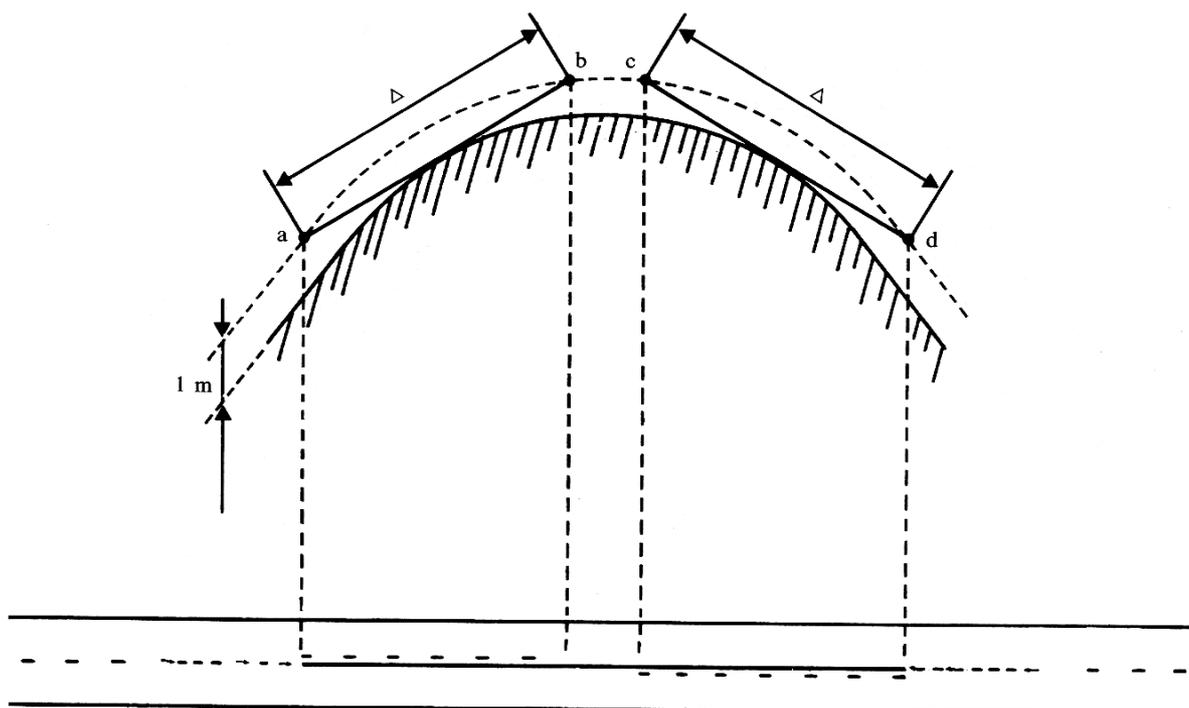
2. - Dos-d'âne

Le premier schéma s'applique dans le cas d'un dos-d'âne dont le profil en long comporte un recouvrement des zones de visibilité au sommet. Le deuxième schéma s'applique dans le cas contraire.

Cas de recouvrement



Cas de non-recouvrement

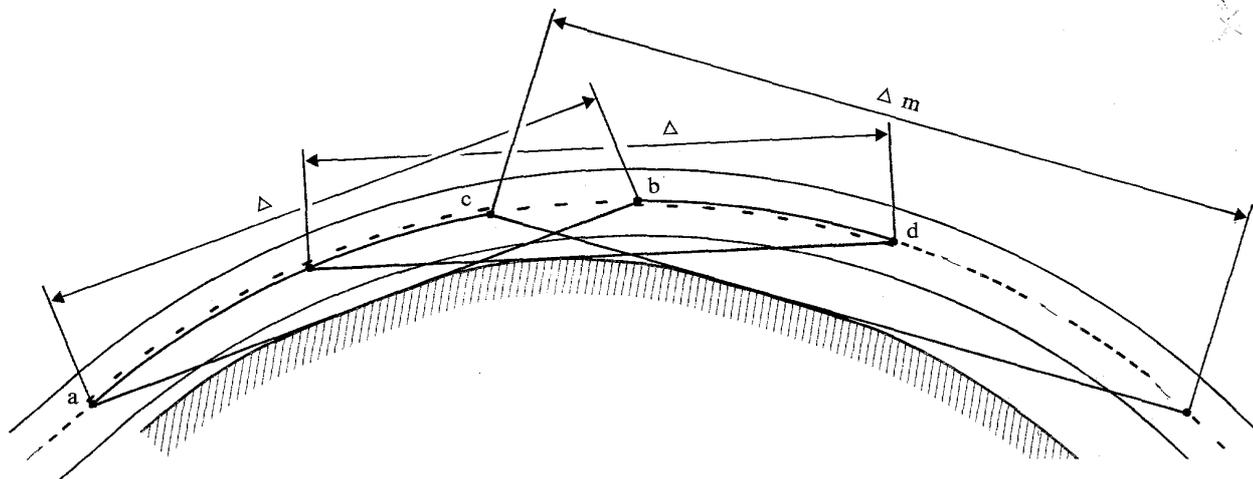


3. - Virages

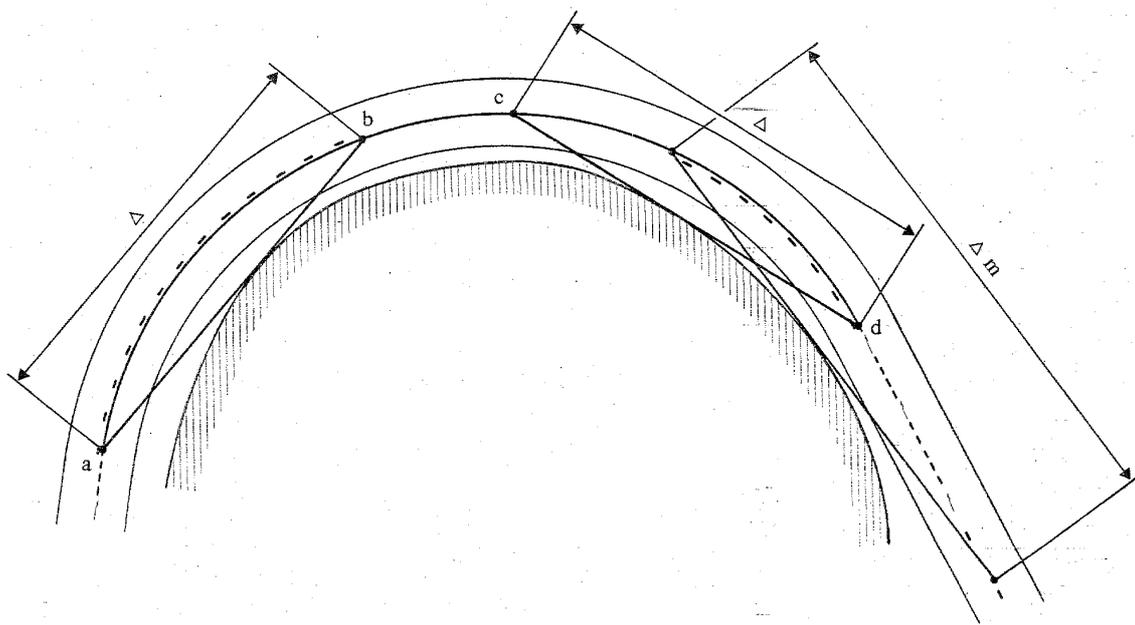
Les schémas ci-après s'appliquent au cas d'un virage sans visibilité suffisante à l'intérieur de la courbe, suivant qu'il y a ou non recouvrement des zones de visibilité.

Dans le sens pour lequel le virage est à droite et afin de prendre en compte la gêne constituée par les masques mobiles, on prendra pour la détermination du point b (fin de la zone de dépassement interdit) la valeur de Δ associée à la V15 immédiatement supérieure à celle que l'on considère, notée Δ_m sur les schémas.

Cas de recouvrement



Cas de non-recouvrement



4. - Succession de points singuliers

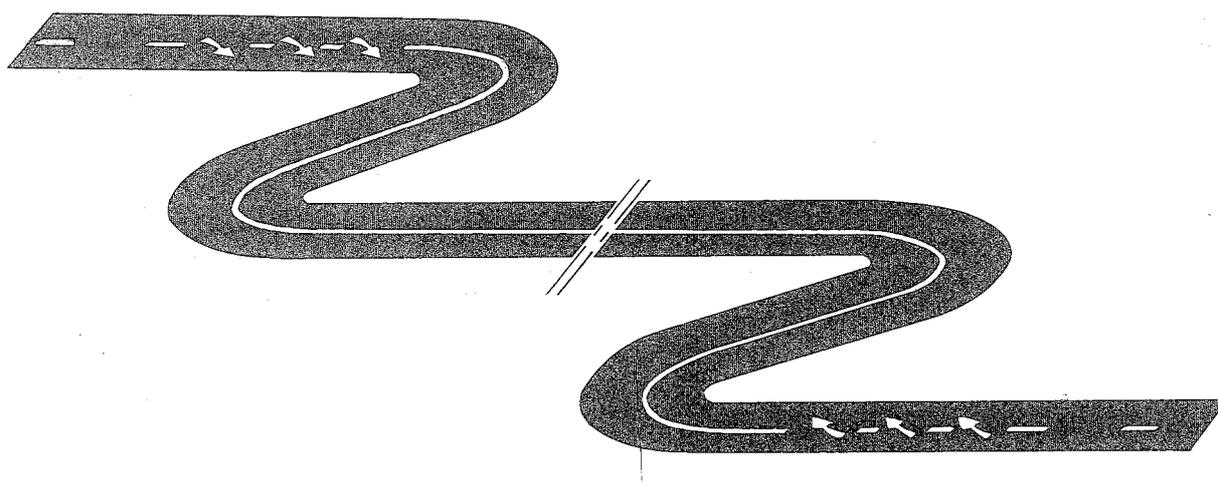
L'expérience montre qu'il peut arriver que certains points singuliers se succèdent et soient rapprochés de façon telle qu'on éprouve des difficultés à appliquer les dispositions qui précèdent. Dans certaines combinaisons de sinuosités ou de déclivités et lorsque le trafic est particulièrement chargé en véhicules lents ou de façon générale dans les fortes rampes, l'hétérogénéité du trafic fait qu'il peut être dangereux de chercher à dépasser un véhicule roulant à 70 ou 80 km/h alors que le dépassement d'un tracteur agricole ou d'un camion très lent, ne demandant que quelques secondes, est sans aucun danger.

En pareil cas il peut arriver qu'avec la valeur de Δ associée au V15, les lignes continues se soudent ou ne laissent subsister que des intervalles insuffisants pour entreprendre un dépassement (qui serait sans danger dans la majorité des cas) créant ainsi une gêne intolérable si elles doivent régner sur une grande longueur.

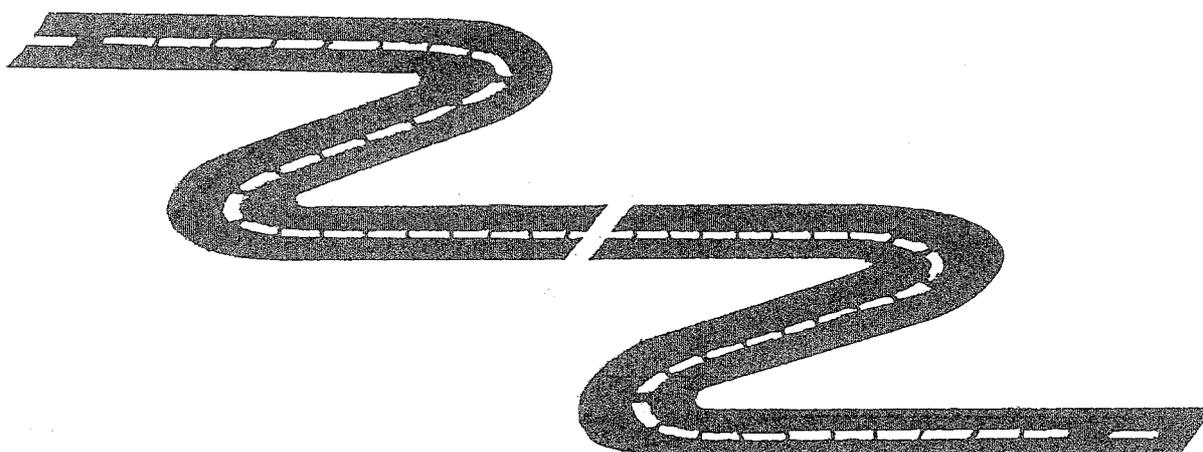
Il est alors prescrit, sauf cas exceptionnel, de remplacer la ligne continue et les lignes d'annonce qu'on aurait obtenues, par une ligne T3 et de largeur $2u$ (article 113.2), et ceci si la zone considérée est d'une longueur excessive (supérieure à un kilomètre par exemple dans les cas normaux). Dans ce cas on ne met pas de flèches de rabattement.

Dans le cas où on met en place une telle ligne T3, qu'on peut appeler de dissuasion, on peut réintroduire une ligne continue précédée de flèches de rabattement, sur un point particulièrement dangereux.

Solution théorique



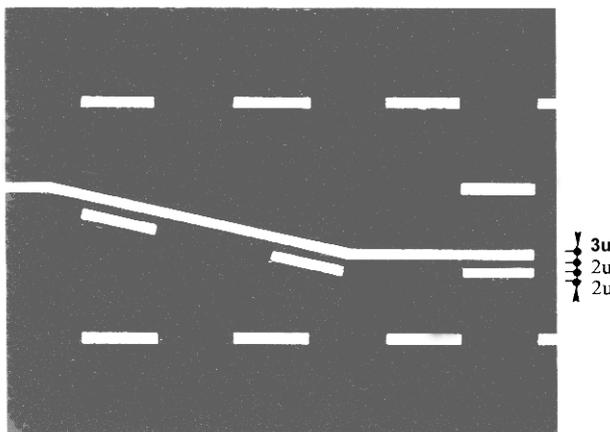
Solution préconisée



B. - Routes à trois voies

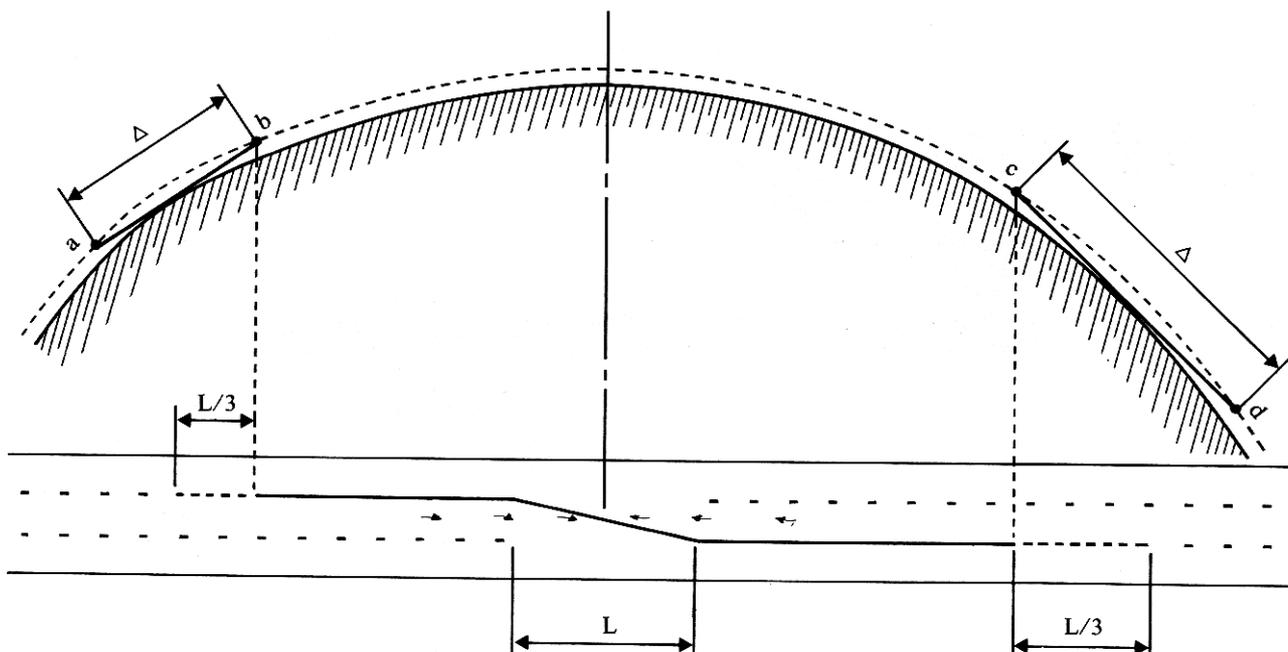
1. – Généralités : Position des lignes dans le profil en travers

A l'approche d'un point singulier, la ligne continue de délimitation des voies est comprise dans le tiers central de la chaussée, et dans le cas d'une ligne mixte la ligne continue est comprise dans le tiers central de la chaussée alors que la ligne discontinue est imputée sur le tiers extérieur de la chaussée.

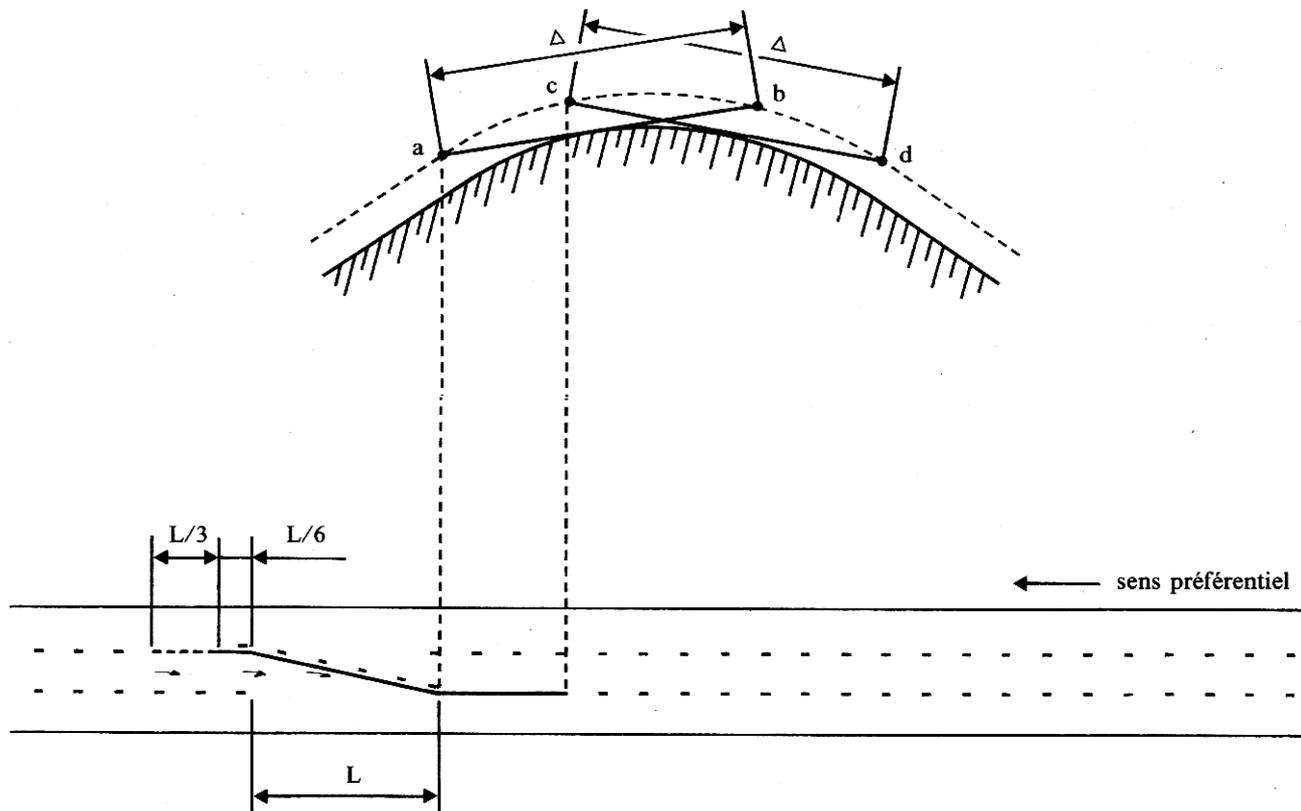
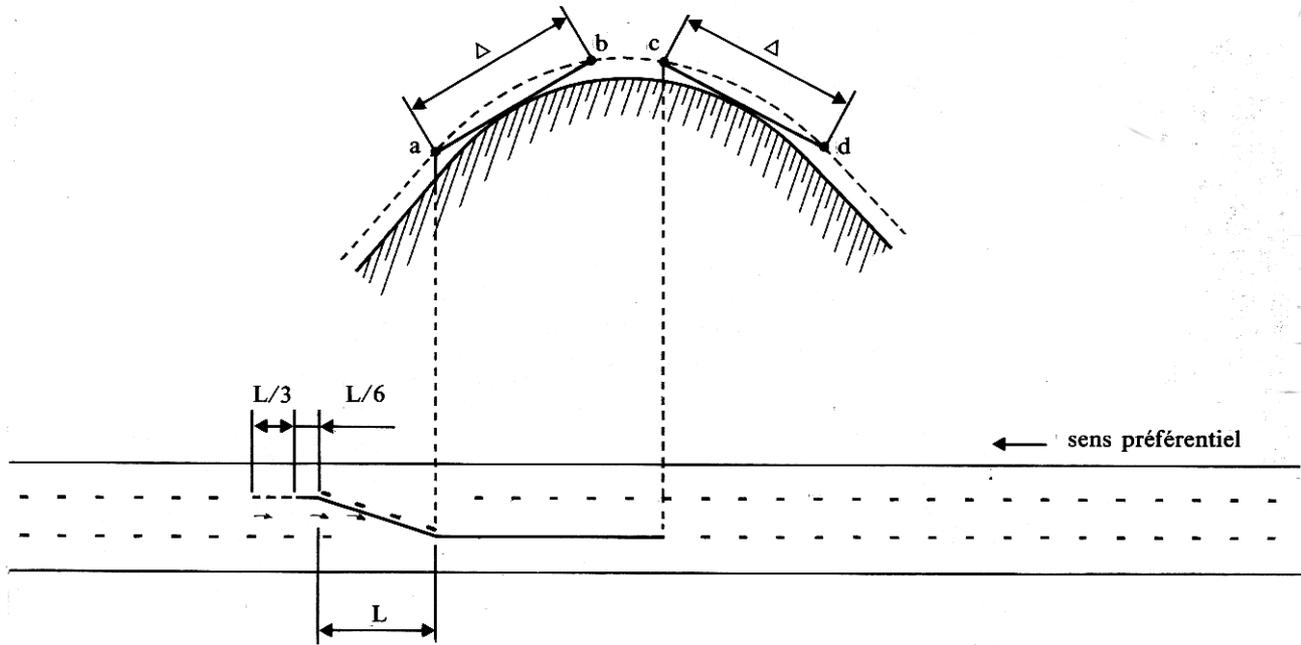


2. - Dos-d'âne

Le schéma ci-après s'applique lorsque la zone sans visibilité est longue. Le point O, sommet du dos-d'âne, est le milieu de la ligne continue oblique de rabattement mesurant L mètres. L étant la plus grande des longueurs de présignalisation associées aux distances de visibilité minimales déterminées dans les deux sens de circulation. Cette ligne joint les extrémités des deux lignes continues qui la précèdent à partir des points b et c.



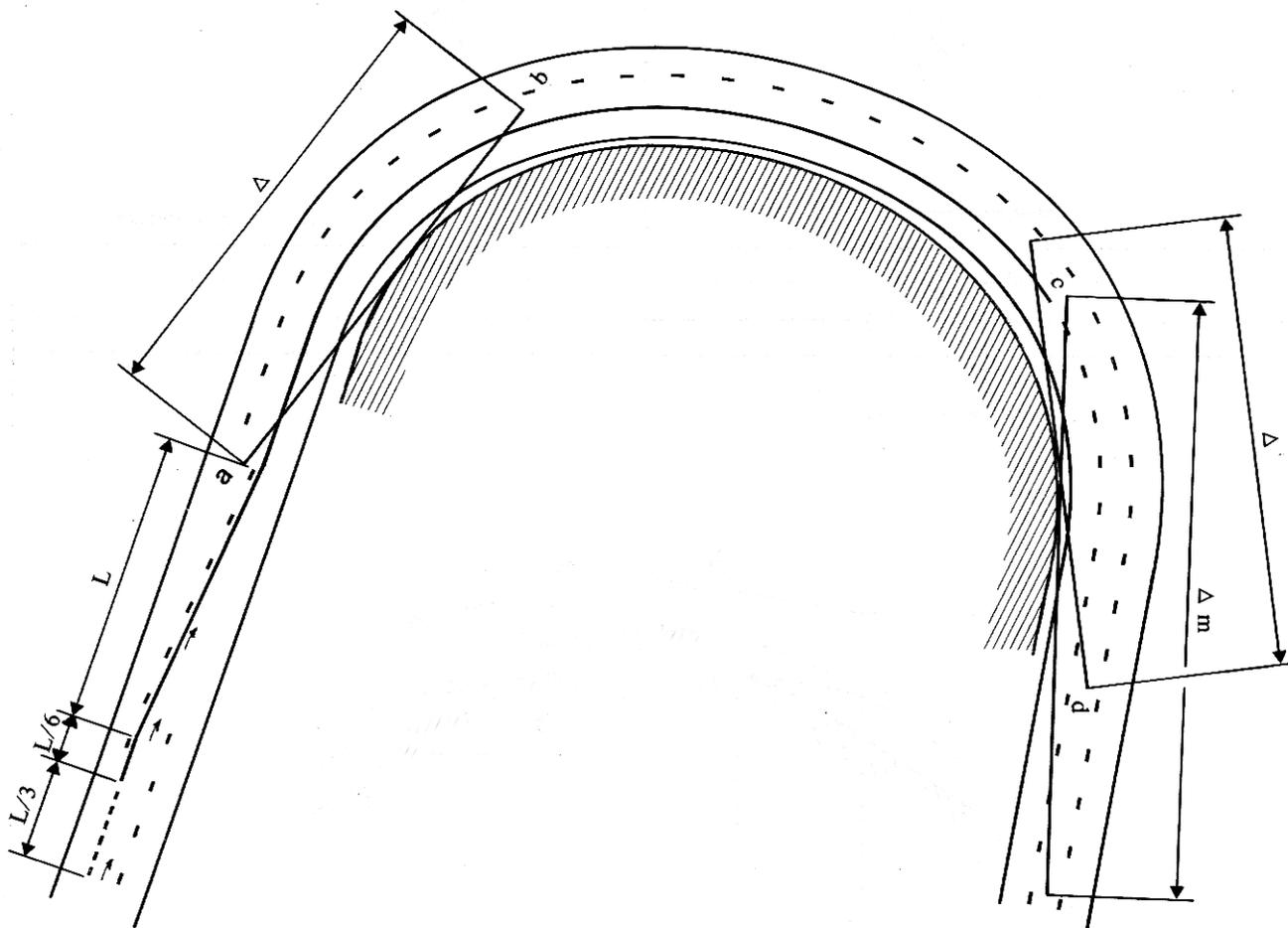
Lorsque la zone sans visibilité est de faible longueur, deux voies sont affectées, sur le point singulier considéré, préférentiellement à un sens de circulation. Qu'il y ait ou non recouvrement des zones de visibilité au sommet du dos-d'âne, le rabattement doit être effectué au point a ou au point d suivant le sens préférentiel qui a été retenu.

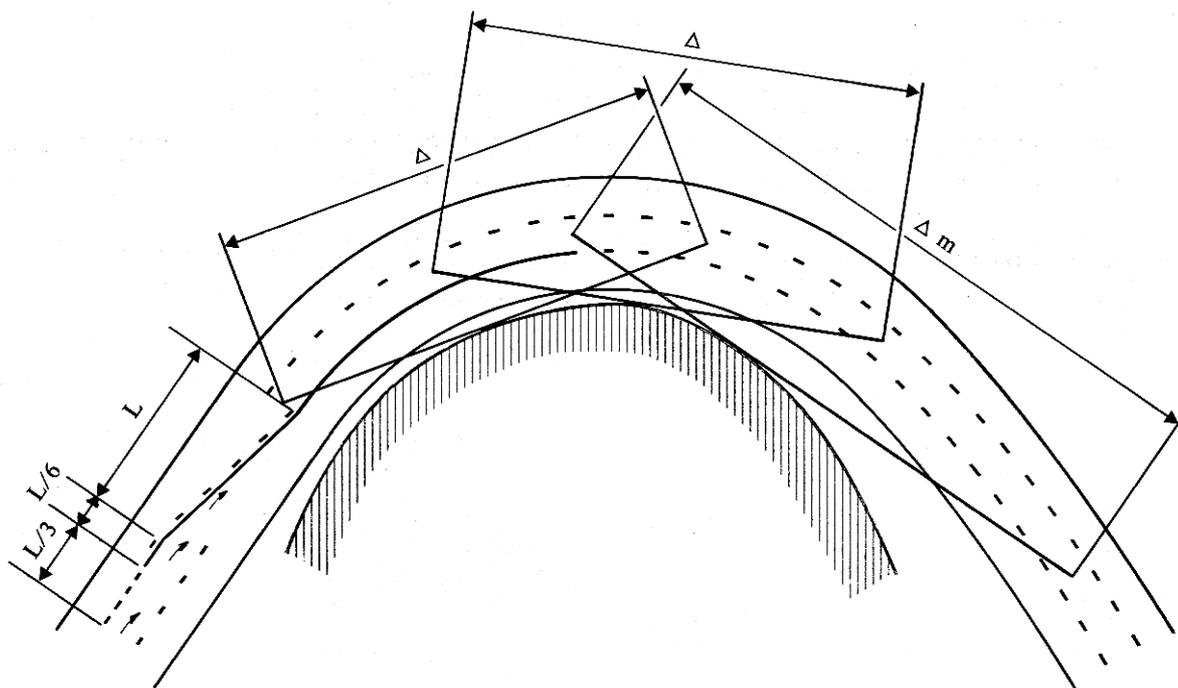


3. - Virages

En l'absence de contraintes liées au profil en long, deux voies sont affectées, sur le point singulier considéré, préférentiellement à un sens de circulation et ceci, qu'il y ait ou non recouvrement des zones de visibilité. En palier, le sens préférentiel est si possible aux véhicules virant à gauche. Qu'il y ait recouvrement ou non recouvrement des zones de visibilité, le rabattement doit être effectué au point a.

De même que pour les virages sur routes à deux voies, le point c de recouvrement de la visibilité sera déterminé à partir de la valeur de Δ associée au V15 immédiatement supérieur à celui considéré, notée Δ_m sur les schémas.





4.-Succession de points singuliers

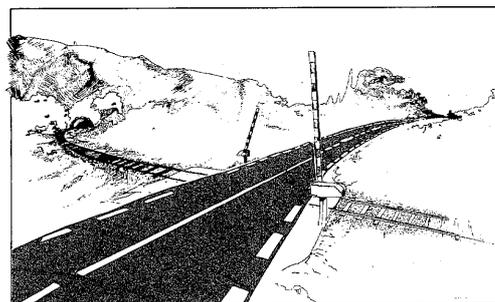
Dans le cas où les points singuliers se succèdent rapidement, on serait conduit, si l'on suivait les dispositions qui précèdent, à changer d'affectation au droit de chaque point singulier, multipliant ainsi le nombre de points de conflit aux lieux des rabattements.

Il est alors préférable d'affecter deux voies dans un sens sur plusieurs points singuliers successifs (sans toutefois que cela dépasse une longueur de l'ordre du kilomètre) et profiter d'un point singulier pour changer l'affectation en procédant comme il est décrit dans les paragraphes précédents.

Article 116.1. PASSAGES A NIVEAU NON GARDÉS ÉQUIPÉS DE DEMI-BARRIÈRES A ABAISSEMENT AUTOMATIQUE SUR ROUTES A DEUX VOIES

Sur ce type de passage à niveau, le dépassement n'est pas interdit par le code de la route. Mais une demi-barrière fermée peut être cachée par un véhicule arrêté. Il est donc utile d'interdire le dépassement.

Une ligne continue axiale doit alors être tracée de part et d'autre du passage à niveau sur une longueur totale de L mètres (L étant une des distances de présignalisation adaptée au $V15$ du lieu considéré), dans les cas où la nature de la chaussée et sa largeur permettent un tel marquage. Ces lignes continues doivent être précédées d'une ligne d'annonce de type T3 et de largeur $2u$, elle-même complétée de flèches de rabattement.

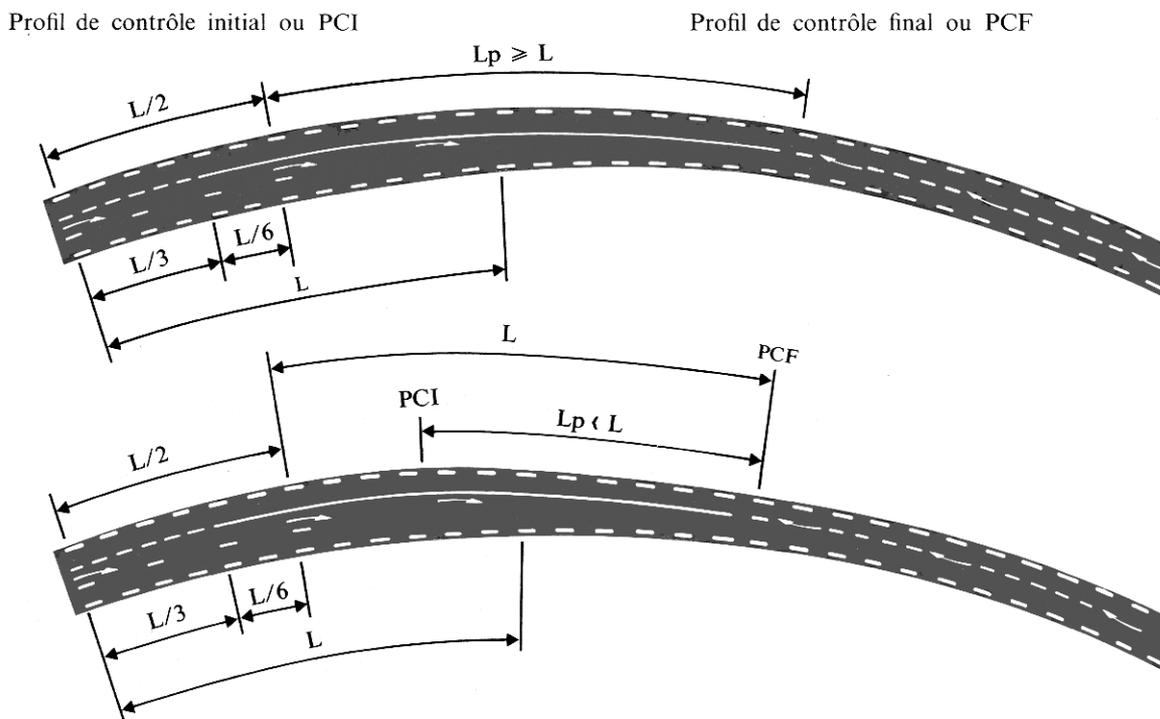


Quand la largeur de la chaussée est inférieure à 5 m et ne permet donc pas de réserver des voies de 2,50 m au moins, le marquage axial est constitué d'une ligne de type T3 et de largeur $2u$, dite de dissuasion (article 113.2).

Article 116.2. RÉTRÉCISSEMENTS ET ÉLARGISSEMENTS

A. - Rétrécissements de routes de 3 à 2 voies

Les schémas ci-après représentent le rétrécissement de routes de 3 à 2 voies suivant que le rétrécissement physique est de longueur supérieure ou inférieure à la ligne oblique nécessaire (de longueur L).

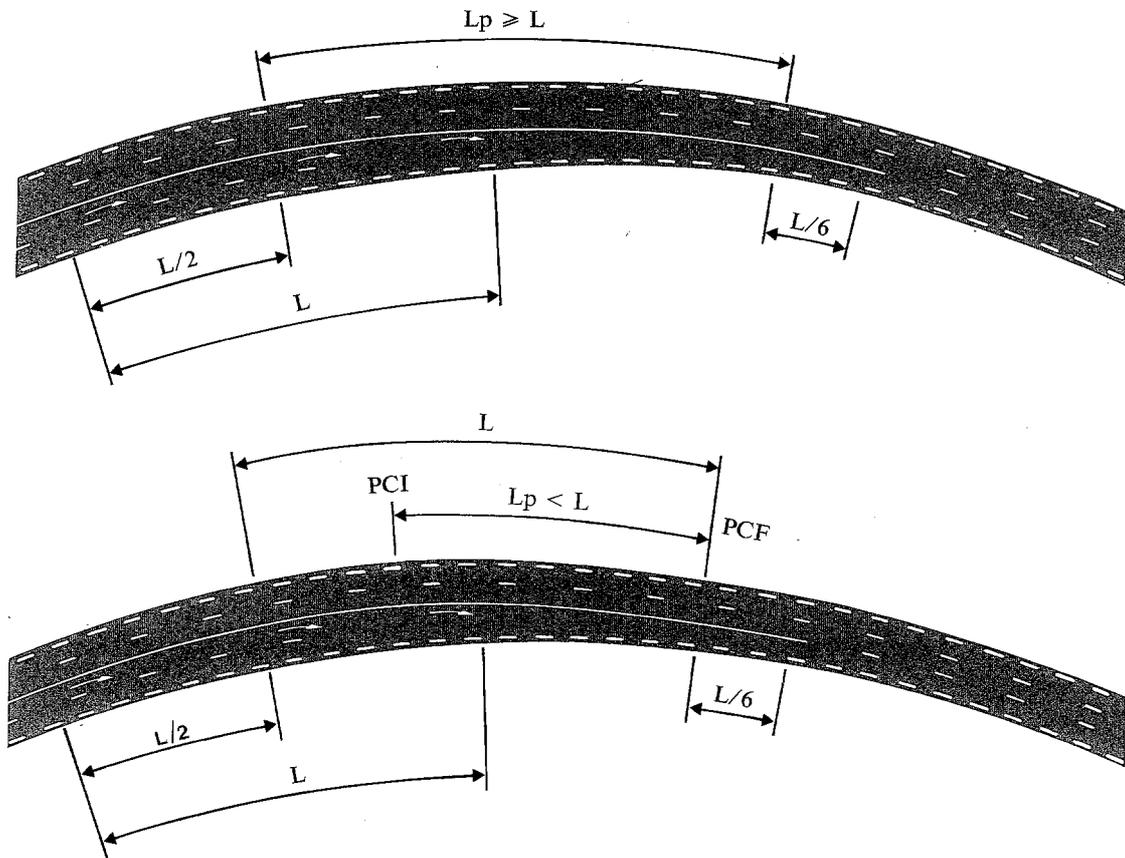


B. - Rétrécissement de routes de 4 à 3 voies

Les schémas ci-après représentent le rétrécissement de routes de 4 à 3 voies suivant que le rétrécissement physique est de longueur supérieure ou inférieure à la ligne oblique.

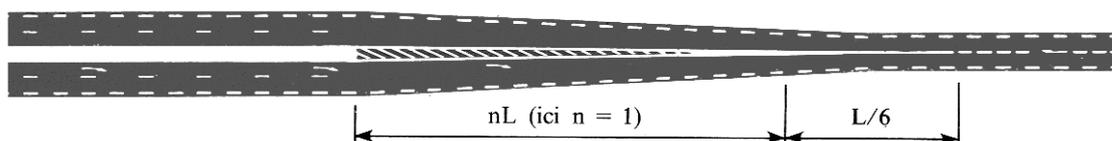
Profil de contrôle initial ou PCI

Profil de contrôle final ou PCF



C. - Rétrécissements de routes de 4 (ou 2 x 2) à 2 voies

Le schéma ci-après représente le rétrécissement d'une route à 2 x 2 voies en une route à 2 voies.



D. - Élargissements

Les sections élargies sont créées pour faciliter les dépassements. Il convient de ne pas créer de zones de confit aux extrémités de ces élargissements. Il faut donc traiter les extrémités de ces élargissements en suivant les principes énoncés pour les rétrécissements.

CHAPITRE V

INTERSECTIONS

Article 117.1. GÉNÉRALITÉS

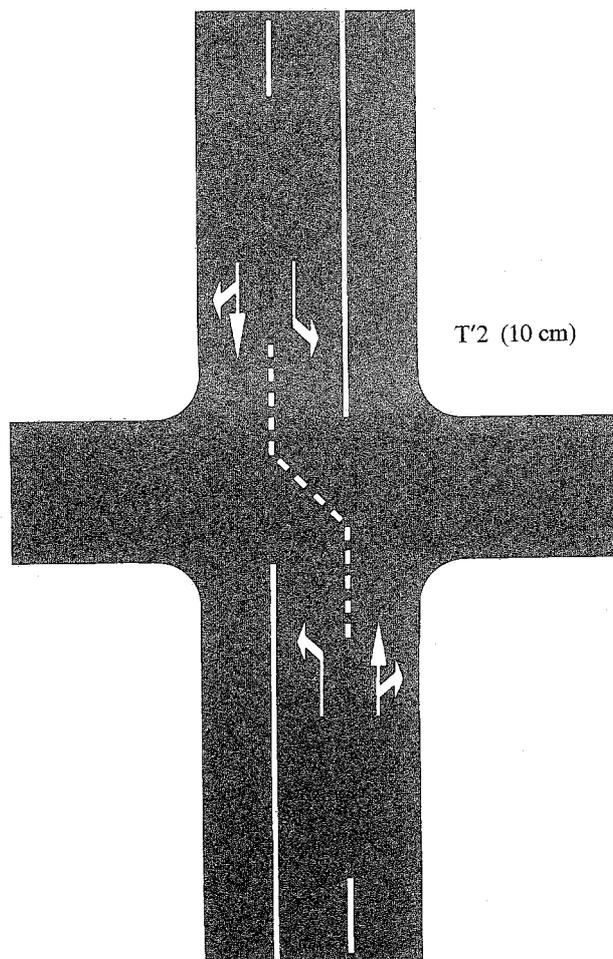
Les lignes discontinues tracées sur la chaussée des routes classées à grande circulation ou localement prioritaires ne doivent pas être interrompues, ni remplacées par une ligne continue (axiale ou non) au droit de leur intersection avec une route non prioritaire.

En ce qui concerne les intersections soumises au régime de priorité à droite ou réglées par feux tricolores, il n'y a pas lieu d'y tracer des lignes longitudinales.

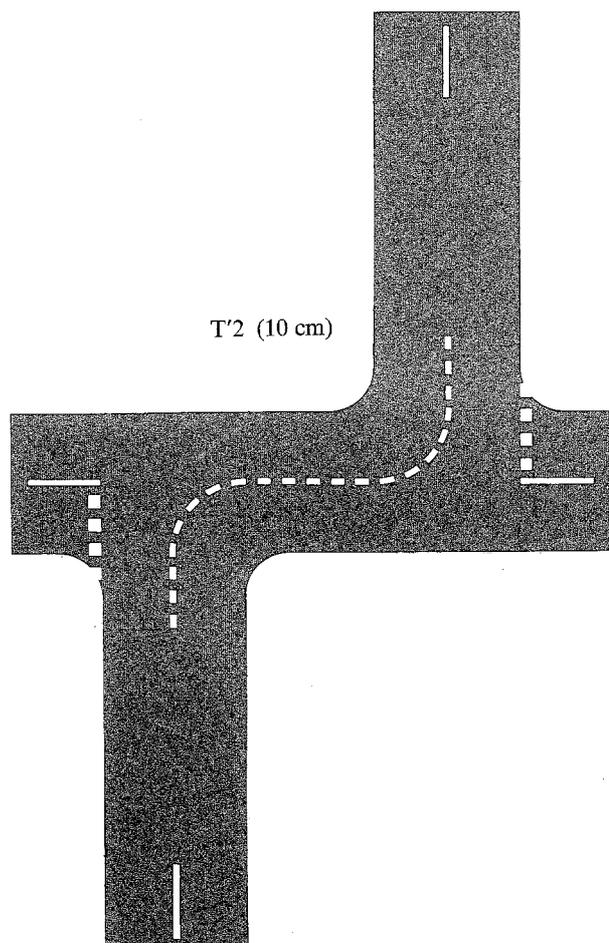
S'il est nécessaire de guider certains usagers : tournant à gauche à l'indonésienne, empruntant des voies en baïonnettes, on utilise des lignes transversales, dites lignes de guidage en intersection, qui sont de type T'2 et de largeur égale à 10 cm (article 113.2).

Les schémas C 1 et C 2 en annexe sont des exemples de carrefour figurant les différents éléments de marquage décrits dans les articles suivants.

Tourne-à-gauche à l'indonésienne



Carrefour en baïonnette

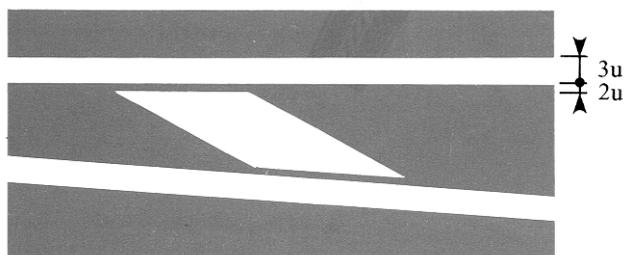
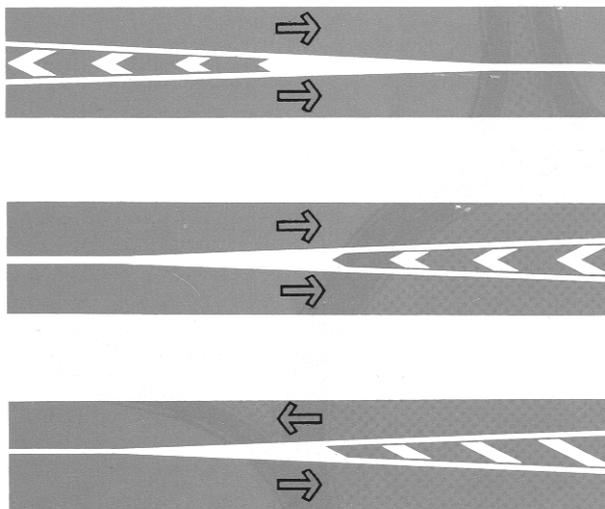


Article 117.2. POINTS DE DIVERGENCE, DE CONVERGENCE, DE SÉPARATION DE COURANTS DE SENS OPPOSÉS. ILOTS

A. - Points de divergence, de convergence, de séparation de courants de sens opposés

Ces points matériellement constitués d'un musoir (sauf dans le cas d'îlots réalisés uniquement en peinture, voir B) sont normalement délimités par des lignes continues de largeur $3u$ marquant la limite de la zone non circulée. La conception des musoirs et du marquage associé doit assurer une bonne perception des trajectoires à suivre et de la présence d'un obstacle.

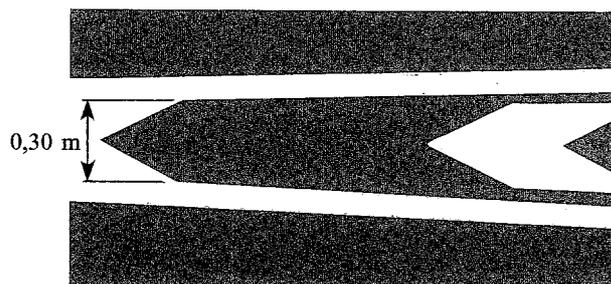
Les surfaces de chaussées normalement inutilisées dans ces zones peuvent être couvertes par des hachures. Les hachures sont de couleur blanche inclinées à 2 (parallèlement à la rive) pour 1 (perpendiculairement à celle-ci) ; leur largeur est de 0,50 m et leur espacement, mesuré entre parallèles est de 1,35 m (cf. schéma C 3 en annexe).



L'inclinaison des hachures est telle qu'elle tend à ramener l'utilisateur vers l'axe de la voie de circulation qu'il emprunte. Aux points de convergence ou de divergence, les hachures se présentent donc sous forme de chevrons convenablement orientés (pointe toujours dirigée vers le conducteur). L'inclinaison deux sur un des hachures est alors définie par rapport à la bissectrice de l'angle.

Entre les lignes continues de largeur $3u$ délimitant la zone non circulaire, et les hachures ou les bordures constituant le musoir, on laisse un espace de largeur $2u$.

Dans les pointes effilées constituées par le marquage, quand le dessin des chevrons ou des hachures n'est plus discernable (espace disponible inférieur à 30 cm) on peut le remplacer par une peinture blanche uniforme.



B. - Îlots

Aux intersections notamment, il peut être utile d'interdire à la circulation certains espaces appelés îlots. Ces îlots sont conçus soit pour séparer deux courants de circulation (îlots séparateurs), créer une divergence (îlots directionnels) soit pour être contournés circulairement (voir C).

Les différentes extrémités d'un même îlot peuvent assurer différentes fonctions (divergence, convergence, séparation de courants de sens opposés). Les extrémités de ces îlots doivent être traitées comme il est indiqué en A.

Ces îlots sont de préférence matérialisés par un terre-plein et des bordures basses franchissables qui doivent être rendues visibles de nuit par de la peinture blanche rétroréfléchissante ou des dispositifs

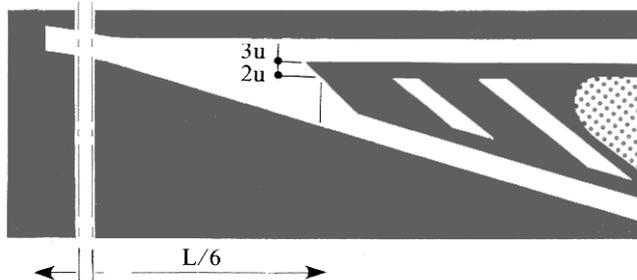
rétro réfléchissants blancs. En agglomération ces dernières dispositions sont appliquées si la visibilité de l'aménagement le nécessite.

Toutefois, lorsqu'ils ont pour objet principal la protection des piétons, ils doivent être délimités par des bordures hautes.

Ils peuvent être délimités par une ligne continue de largeur $3u$. Dans certains cas, on peut supprimer ces bordures et assurer le guidage par des lignes peintes sur la chaussée (voir aussi l'article 115.4 paragraphe

B). En agglomération, pour permettre l'accès direct aux propriétés riveraines, la ligne continue délimitant l'îlot peut exceptionnellement être interrompue suivant les dispositions de l'article 114.5.

La surface de chaussée inutilisée peut être couverte de hachures (voir A). Les dimensions de ces hachures peuvent être réduites homothétiquement pour les petits îlots.



Entre les lignes de largeur $3u$ délimitant l'îlot et les hachures ou les bordures de l'îlot, on laisse un espace non peint de largeur $2u$.

C. - Îlots particuliers

1. - Îlots circulaires

Le terre-plein central d'un carrefour giratoire est délimité par une ligne continue de largeur $3u$. En agglomération cette disposition est appliquée si la visibilité de l'aménagement le nécessite. Les mini giratoires, comportant un terre-plein central franchissable, sont délimités par une ligne discontinue de type T'2 de largeur $3u$.

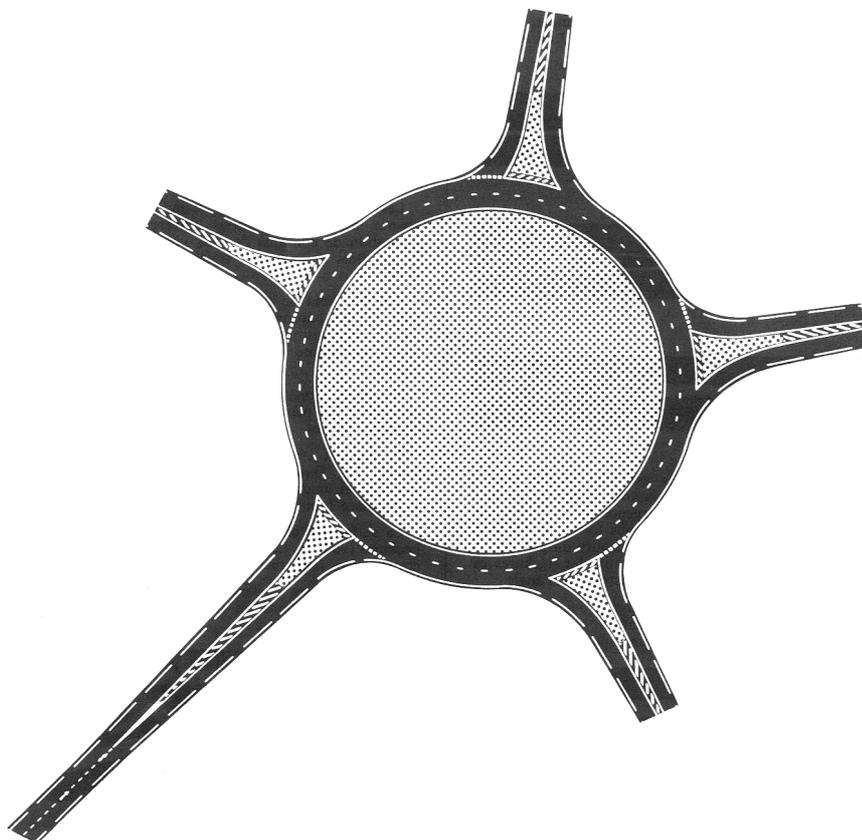
On distingue deux types de carrefour à îlot circulaire :

a) le carrefour à sens giratoire, signalé comme tel, comportant un terre-plein central matériellement infranchissable, et sur lequel tout conducteur qui l'aborde est tenu de céder le passage aux usagers circulant sur l'anneau (articles R 110-2 et R 415-10 du code de la route).

Lorsque les différentes voies de l'anneau doivent être délimitées, elles le sont par des lignes discontinues de type T1 ou T'1 ou T3 de largeur $2u$.

À l'approche de ce carrefour, les lignes de rives sont remplacées par des lignes de type T'3 et de largeur $3u$ à partir de la première flèche de rabattement. Elles sont continues à l'intérieur de l'anneau lorsqu'elles existent.

b) Le rond-point dans tous les autres cas de carrefours possédant un îlot circulaire.

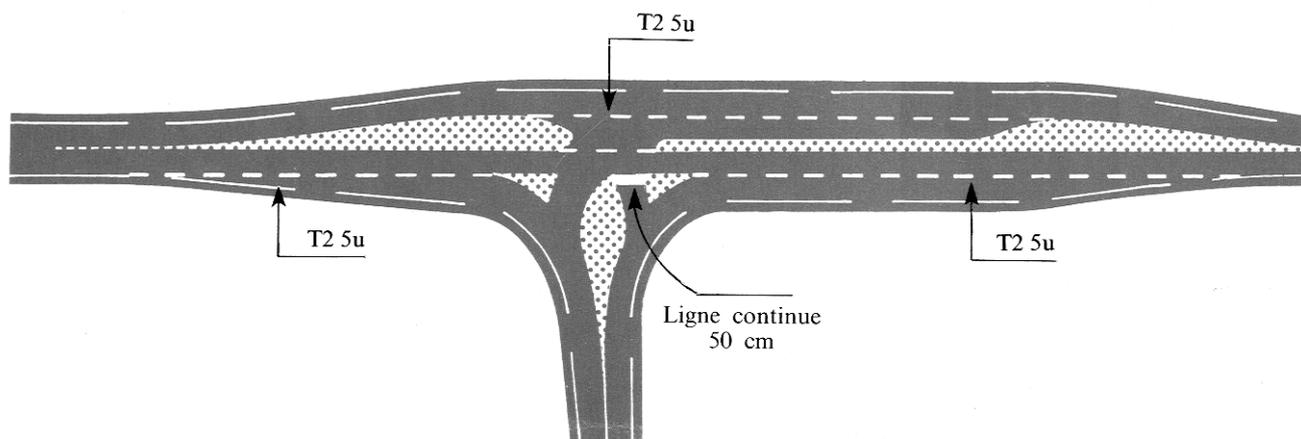


2.- De même que les autres îlots, les bornes et refuges sont normalement précédés par un marquage sur chaussée.

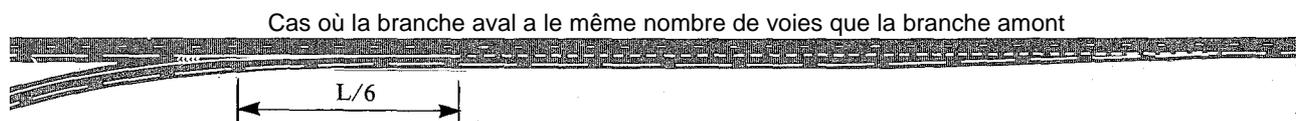
Article 117.3. VOIES D'INSERTION, DE DÉCÉLÉRATION, D'ENTRECROISEMENT SUR ROUTES ORDINAIRES. ENTRÉES ET SORTIES SUR AUTOROUTES ET ROUTES EXPRESS

A. -Voies d'insertion. Bretelles d'entrée. Convergences

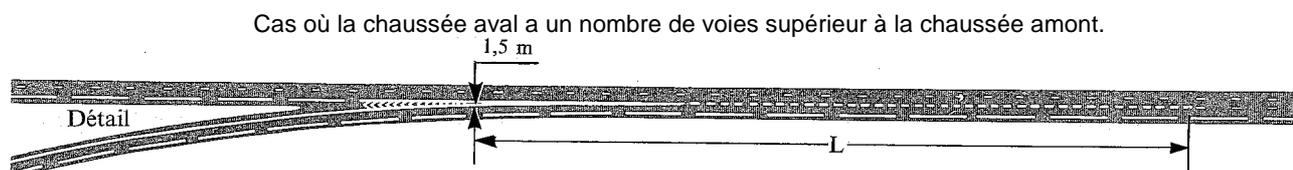
La ligne séparant la voie d'insertion de la chaussée principale est du type T2 de largeur 5u.



De même pour une bretelle d'entrée ou une convergence d'autoroutes, si la chaussée aval a le même nombre de voies que la chaussée amont, on trace en prolongement du nez géométrique, une ligne de type T2 et de largeur 5u qui se poursuit jusqu'à la ligne de rive.



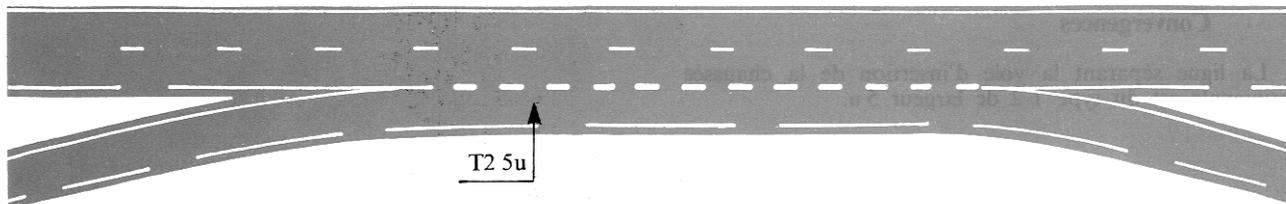
Si la chaussée aval a un nombre de voies supérieur, on trace une ligne de type T2 de largeur 5u en prolongement du nez géométrique sur une longueur de L au minimum depuis le point où le biseau a une largeur de 1,50 mètre.



Dans les cas précédents, la ligne de type T2 tient lieu de ligne complétant le panneau « CÉDEZ LE PASSAGE ». (Voir aussi l'article 117.4.)

B. Voies de décélération, d'entrecroisement. Bretelles de sortie. Divergences

Les voies de décélération et d'entrecroisement sont séparées de la chaussée par une ligne de type T2 et de largeur 5u.



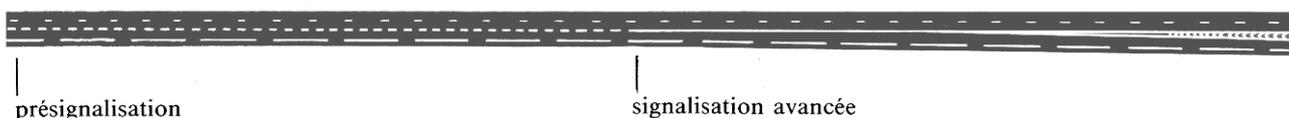
Sur autoroute et route express, on remplace la ligne de type T1 et de largeur 2u de délimitation de voies jouxtant immédiatement la ligne de type T2 par une ligne discontinue de type T3 de largeur 2u qui dissuade l'utilisateur d'accéder à la voie de sortie dans les cas où il aurait entrepris trop tard sa manœuvre. Cette ligne débute à une distance L des panneaux de signalisation avancée de type D30 et s'étend jusqu'au droit du nez géométrique. L'usage d'une ligne continue trop contraignant, est réservé aux cas présentant des difficultés particulières : la ligne continue remplace alors la ligne T3 à compter du panneau D30.

Pour les sorties ou bifurcations avec affectation de voies, la ligne de séparation entre les voies divergentes est constituée d'une ligne discontinue de type T2 de largeur 5u qui débute au premier portique de présignalisation de type Da40 et s'étend jusqu'au portique de position de type Da30 : au-delà et jusqu'au nez géométrique, la ligne de séparation des courants est continue et de largeur 5u.

Cas où il n'y a pas affectation de voies



Cas où il y a affectation de voies



Article 117.4. MARQUES TRANSVERSALES

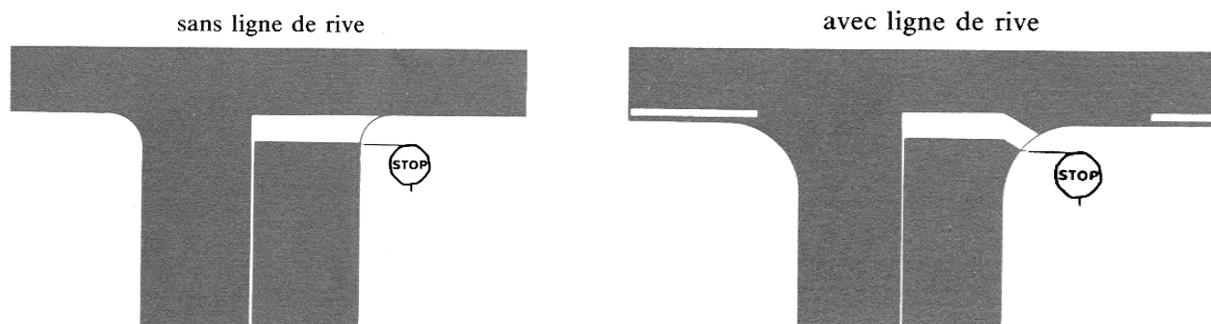
A. - Lignes complétant le panneau STOP (AB4) (1)

La ligne transversale est continue, a une largeur égale à 50 cm et s'étend sur toute la largeur des voies affectées à la circulation des véhicules qui doivent marquer l'arrêt imposé par le panneau STOP. Elle ne doit jamais être tracée en l'absence du panneau STOP.

Cette ligne n'est pas forcément le prolongement des bordures de la chaussée prioritaire. Elle doit être implantée de façon que les véhicules à l'arrêt aient la meilleure visibilité possible du trafic de la chaussée prioritaire, sans gêner en aucune façon ce dernier.

Sur les routes à double sens de circulation et en l'absence d'îlot, elle est précédée sur 10 à 20 mètres avant l'intersection par une ligne longitudinale continue, de largeur 2u, pour séparer les deux sens de

circulation. Cette ligne peut, soit être supprimée, soit être remplacée par une ligne discontinue de type T3, en cas de largeur de chaussée insuffisante.



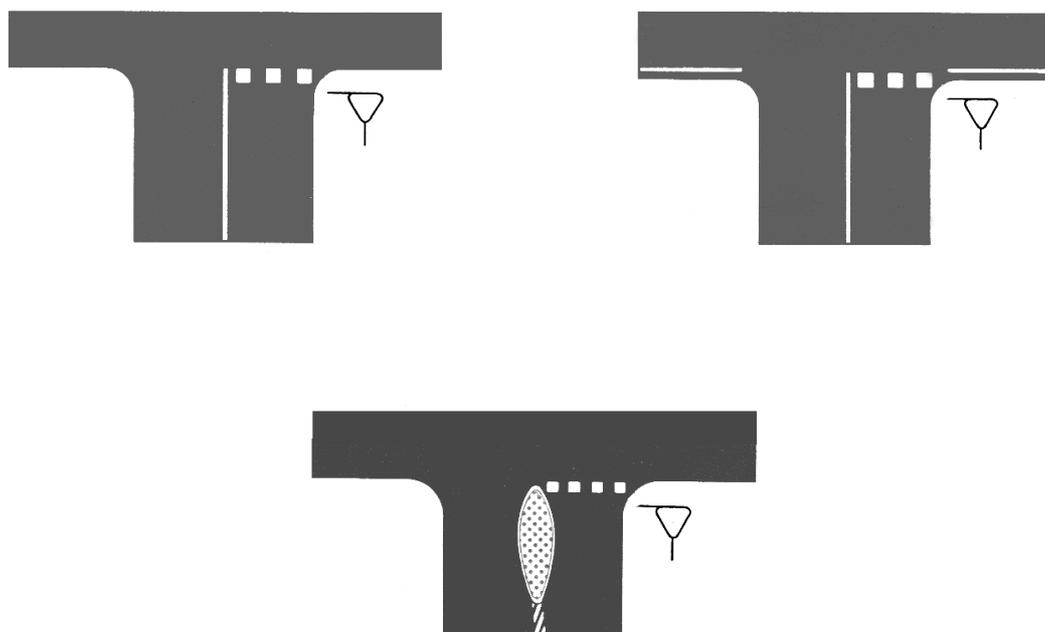
B. - Lignes complétant le panneau CEDEZ-LE-PASSAGE (AB3a) (1)

La ligne transversale est constituée par une ligne discontinue de 50 cm de large et de modulation T'2.

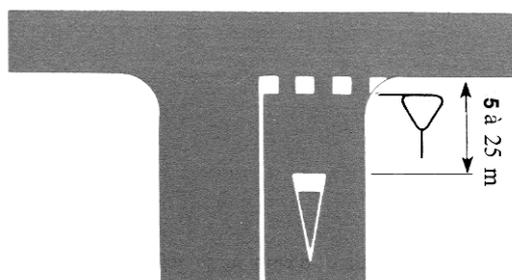
Cette ligne s'étend sur toute la largeur des voies affectées à la circulation des véhicules qui doivent céder le passage. Elle ne doit jamais être tracée en l'absence du panneau correspondant. Elle marque la limite de la chaussée prioritaire.

Dans le cas où il y a une voie d'insertion (article 117.3) la ligne complétant le panneau AB3a est la ligne de type T2 de largeur 5u délimitant cette voie.

Sur les routes à double sens de circulation et en l'absence d'îlot elle est précédée sur 10 à 20 mètres avant l'intersection par une ligne longitudinale continue, de largeur 2u, pour séparer les deux sens de circulation. Cette ligne peut, soit être supprimée, soit être remplacée par une ligne discontinue de type T3, en cas de largeur de chaussée insuffisante.



Avant la ligne transversale de type T'2, il peut être dessiné sur la chaussée, un triangle dont un côté est parallèle à la ligne et dont la pointe est dirigée vers les véhicules qui approchent (voir schéma D 7 en annexe).

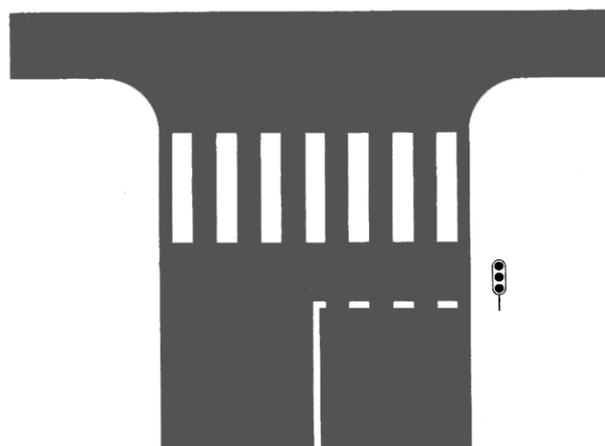


C. - Ligne d'effet des feux de circulation (1)

Elle est de type T'2 et de largeur égale à 15 cm. Elle ne s'étend que sur les voies affectées à la circulation des véhicules auxquels s'adressent les signaux lumineux tricolores, les commandements des agents de la circulation ou les signaux lumineux des passages à niveau non munis de barrières ou de demi-barrières.

Au carrefour, cette ligne est tracée lorsque les véhicules doivent s'arrêter en amont des feux ou en amont d'un passage pour piétons s'il existe.

La création d'un sas pour les cyclistes nécessite le marquage d'une seconde ligne d'effet des feux (cf. article 118.1).



(1) Pour les conditions d'emploi, se référer à la 3^e partie de la présente instruction.

CHAPITRE VI

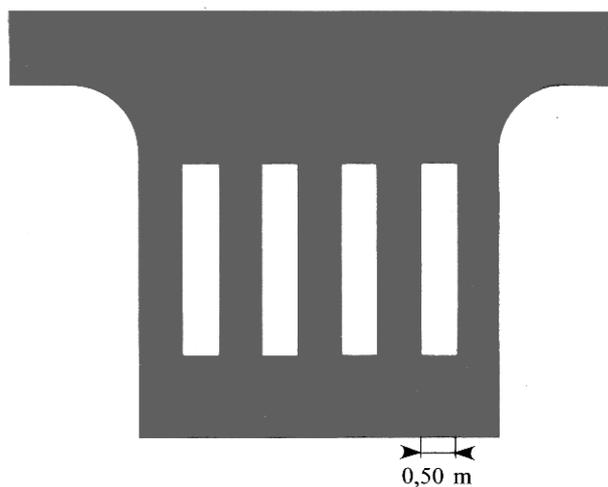
AUTRES MARQUES

Article 118. PASSAGES POUR PIÉTONS

Il est nécessaire de marquer par une signalisation horizontale, et éventuellement verticale, les passages prévus à l'intention des piétons pour la traversée des chaussées, en vertu de l'article R.412-37 du code de la route.

Les passages pour piétons sont délimités par des bandes rectangulaires ou parallélogrammiques blanches parallèles à l'axe de la chaussée, d'une longueur minimale de 2,50 m en ville et d'une longueur de 4 à 6 mètres en rase campagne ou dans les traverses de petites agglomérations. La largeur de ces bandes est de 0,50 mètre et leur interdistance de 0,50 mètre à 0,80 mètre.

Le marquage axial ou le marquage de délimitation des voies est interrompu de part et d'autre du passage pour piétons, à une distance de 0,50 m, pour éviter une juxtaposition des marques nuisible à leur lisibilité.



Le tableau ci-dessous indique le nombre de bandes que doit comporter un passage pour piétons en fonction de la largeur roulable de la chaussée.

Largeur roulable	4 à 6 m	6 à 8 m	8 à 10 m	10 à 12 m	12 à 14 m
Nombre de bandes	3 à 5	5 à 7	6 à 9	8 à 11	9 à 13

Lorsqu'un passage pour piétons est implanté sur un ralentisseur de type trapézoïdal, les bandes blanches sont prolongées sur une longueur de 0,50 m de part et d'autre du plateau constituant le passage piéton, afin d'améliorer sa lisibilité.

La signalisation avancée et la signalisation de position sont définies respectivement aux articles 40 et 72.1.

Article 118.1. MARQUES RELATIVES AUX AMENAGEMENTS CYCLABLES

A. - Bandes cyclables

Les bandes cyclables sont délimitées sur la chaussée par un marquage réalisé selon les prescriptions de l'article 114.3.

Les débuts et fins de bandes cyclables sont soit interrompus sans biseau, soit matérialisés au sol par un trait oblique de 3 mètres de long et de 5u de large tracé sur toute la largeur de la voie.

B. - Pistes cyclables

Les pistes cyclables ne jouxtent pas directement les voies de circulation générale.

Les lignes axiales des pistes à double sens de circulation sont continues de largeur $2u$ ou discontinues de type T'1 et de largeur $2u$ ($u = 3$ centimètres).

La ligne continue peut être remplacée par une ligne discontinue de type T3. Lorsqu'il est nécessaire de la séparer de la zone réservée aux piétons, la piste cyclable peut être délimitée par des lignes de rives continues de largeur $3u$ ($u = 3$ cm).

Les pistes dont la hauteur est comprise entre celle de la chaussée et celle du trottoir ne nécessitent généralement pas de marquage de rive du côté de la chaussée. Si ce marquage s'avère nécessaire, il est matérialisé par une ligne continue de largeur $3u$ ($u = 5$ ou 6 cm).

C - Marques complémentaires

Le marquage des voies cyclables peut être complété par :

- des figurines au sol; ces marques sont fortement recommandées aux débuts et fins de voies cyclables, et il paraît souhaitable de les utiliser, en répétition, à intervalles réguliers sur les bandes cyclables. Un schéma présente en annexe la figurine normalisée utilisable, on pourra aussi utiliser une figurine qui se déduit de celle-ci par homothétie de rapport $1/2$ (cf. schéma D 1 en annexe);

- des flèches au sol, de rabattement ou directionnelles, qui se déduisent des flèches employées sur route par une homothétie de rapport $1/2$.

- la ligne complétant le panneau AB3a (cédez le passage), qui se déduit de la ligne T'2-50cm par une homothétie de rapport $1/2$.

D.- Sas pour les cyclistes.

Un sas accessible aux cycles et aux cyclomoteurs peut faciliter le positionnement et les manœuvres des cyclistes aux carrefours à feux.

Le sas est ainsi délimité :

- à l'avant, par une ligne d'effet des feux (T'2, 15 cm) tracée à l'aplomb ou en retrait du feu tricolore ou par un passage pour piétons ; ces marques délimitent l'endroit réservé à l'arrêt des cycles et des cyclomoteurs lorsque le feu est rouge ;

- à l'arrière, par une seconde ligne d'effet des feux (T'2, 15 cm) tracée de 3 à 5 mètres en amont du premier marquage et destinée à indiquer l'endroit où les autres catégories de véhicules doivent s'arrêter lorsque le feu est rouge.

A l'intérieur du sas, le marquage de la figurine décrite au paragraphe C ci-dessus est mis en place dans l'axe de chaque voie de circulation.

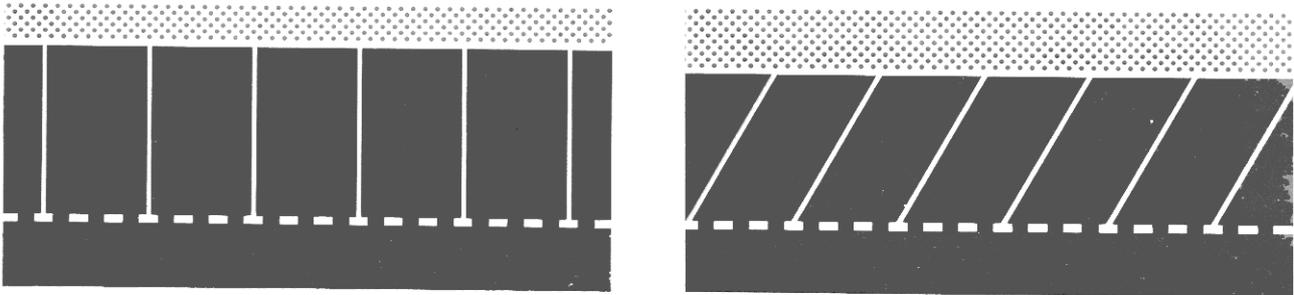
La réalisation d'un sas est subordonnée à la création d'une bande cyclable sur une dizaine de mètres en amont du carrefour.

Article 118.2. MARQUES RELATIVES AU STATIONNEMENT

A - Zones de stationnement autorisé ou réglementé

a) Stationnement en épi ou perpendiculaire

Dans le cas où le stationnement se fait en épi ou perpendiculaire, les limites sont matérialisées à l'aide des lignes de couleur blanches, continues de largeur 2 u ou discontinue de type T'2 de largeur 2 u ou simplement amorcées.



b) Stationnement longitudinal

Dans le cas où les limites de stationnement sont matérialisées, le schéma ci-après donne un exemple de marquage.



c) stationnement payant

Le caractère payant d'un emplacement réservé au stationnement peut être signalé à l'aide de l'inscription au sol du mot "payant" soit sur les marques elles-mêmes, soit immédiatement accolé aux marques de manière à être bien visible des usagers en quête d'une place de stationnement. Cette inscription pourra être réalisée soit en lettres blanches soit en négatif dans un rectangle blanc où le mot apparaîtra en découpage (pour permettre dans le cas de bandes préfabriquées de réaliser deux mots dans une même bande).

d) Stationnement gratuit à durée limitée avec contrôle par disque

Les lignes de couleur blanche peuvent être remplacées par des lignes de couleur bleue. Les pictogrammes et inscriptions restent de couleur blanche.

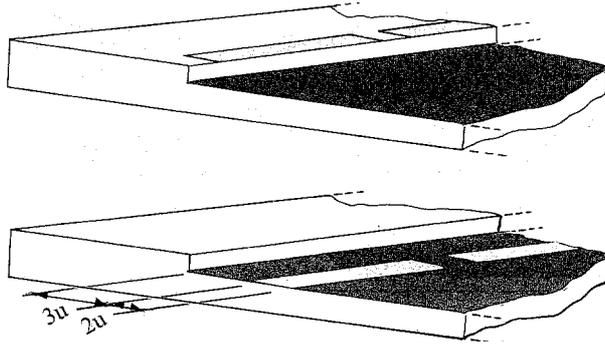
La signalisation d'indication est implantée conformément à l'article 70, point 2.

B. - Interdiction du stationnement et de l'arrêt

Cette interdiction peut être confirmée ou indiquée par le marquage, sur la face supérieure de la bordure du trottoir ou en rive de chaussée d'une ligne jaune de largeur 2u :

- discontinue de type T'2 pour l'interdiction de stationner,
- continue pour l'interdiction d'arrêt.

En cas d'utilisation de marques en rives de chaussée, il est nécessaire de laisser un intervalle d'au moins 3u entre le trottoir et le bord extérieur de la marque.

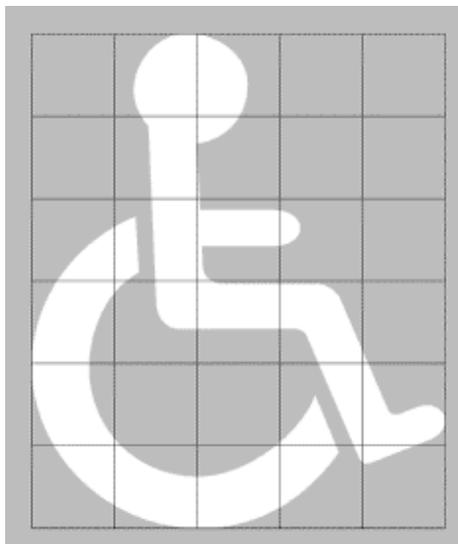


C.- Emplacements réservés à l'arrêt ou au stationnement de certaines catégories de véhicules.

- Emplacement réservé au stationnement des véhicules utilisés par les personnes handicapées à mobilité réduite (Cf. article 55 § C, 2) : seul est obligatoire le pictogramme conforme au modèle figurant ci-dessous peint en blanc sur les limites de l'emplacement : ses dimensions sont de 0,50 m x 0,60 m ou de 0,25 m x 0,30 m.

Ce pictogramme peut néanmoins être placé au milieu de l'emplacement de stationnement : ses dimensions sont dans ce cas de 1m x 1,2 m.

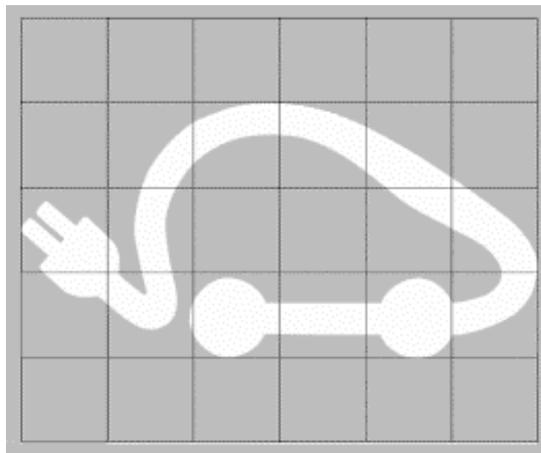
La signalisation verticale est implantée conformément à l'article 55, paragraphe C, point 2.



- Le pictogramme conforme au modèle figurant ci-dessous est peint en blanc sur les limites d'un emplacement de stationnement, pour rappeler qu'il est réservé au stationnement des véhicules

électriques pendant la durée de recharge de leurs accumulateurs. Les dimensions du pictogramme sont de 0,6 m x 0,3 m ou de 0,3 m x 0,15 m.

La signalisation verticale est implantée conformément à l'article 55, paragraphe C, point 2.



- La délimitation des emplacements réservés pour l'arrêt des véhicules effectuant un chargement ou un déchargement de marchandises est réalisée avec un marquage en ligne discontinue de type T'2 de largeur 2 u et de couleur jaune. L'emplacement est barré d'une croix en diagonale par ligne continue de largeur 2u et de couleur jaune. Le marquage est accompagné par l'inscription du mot « LIVRAISON » en jaune le long du marquage T'2.

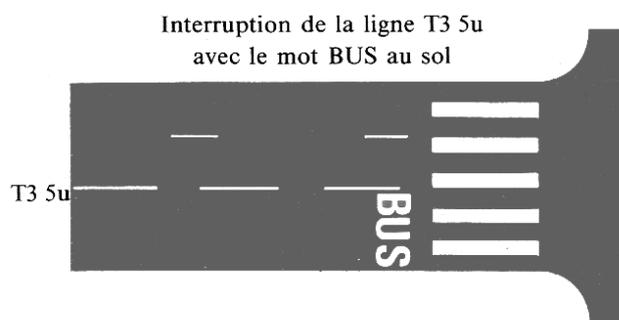
Article 118.3. MARQUES RELATIVES AUX TRANSPORTS EN COMMUN

A. - Délimitation des voies réservées en section courante

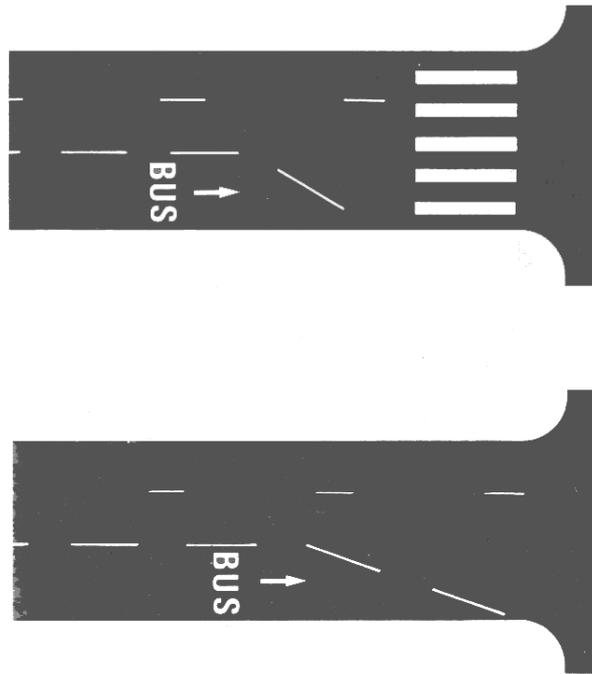
Les voies réservées aux transports en commun sont séparées de la chaussée principale conformément aux prescriptions de l'article 114-3.

B. - Interruption des voies réservées au droit des carrefours

A titre indicatif, les schémas ci-après figurent les différentes façons d'interrompre les voies réservées aux transports en commun, à l'approche des carrefours.



Emploi du biseau



C. -Emplacement d'arrêt d'autobus. Lignes zigzag

Pour marquer l'emplacement d'un arrêt d'autobus, on peut utiliser la ligne zigzag.

Cette ligne signifie qu'il est interdit de stationner ou de s'arrêter sur toute la zone marquée, pendant la période où circulent les autobus.

Cette ligne est de couleur jaune et doit être réalisée conformément au schéma ci-après. La longueur de l'arrêt est matérialisée sur au moins 10 mètres et peut être augmentée en fonction du nombre et de la longueur des autobus utilisant l'arrêt.



D. - Franchissement des carrefours par les voies réservées

Dans un carrefour, on peut matérialiser le passage d'une voie réservée aux transports en commun par un marquage en damier (carrés blancs de 0,80 m à 1,20 m de côté), lorsqu'il y a ambiguïté sur la trajectoire des véhicules. Ce marquage constitue une information pour l'ensemble des usagers de la route, mais ne modifie en rien les règles de priorité du carrefour.

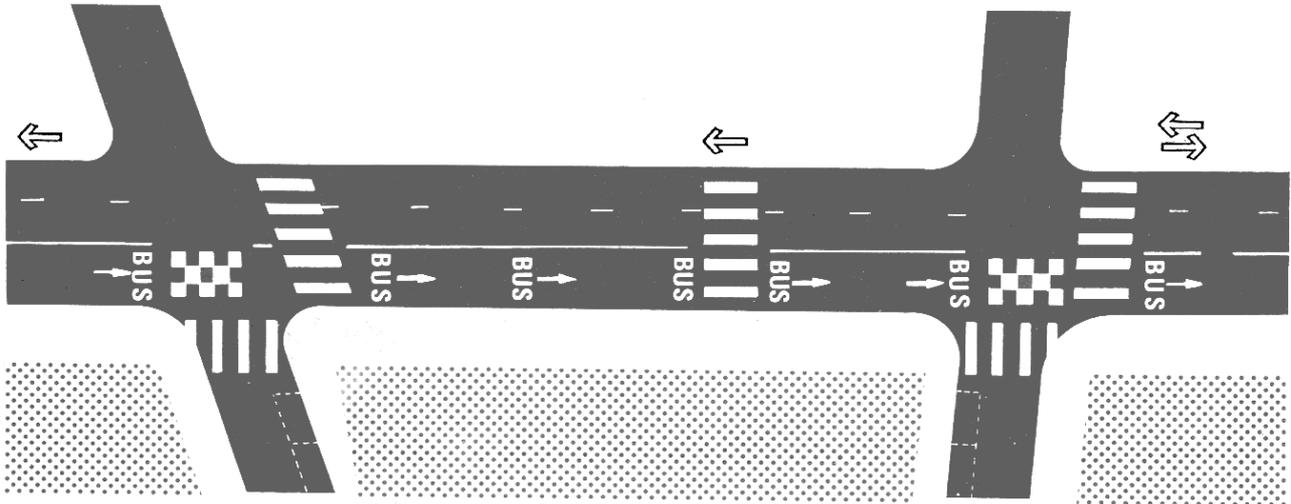
E. - Inscriptions sur les voies réservées

L'efficacité des voies réservées aux transports en commun peut être accrue par l'inscription au sol du mot " BUS ", notamment dans les circonstances suivantes :

- au droit des passages piétons,
- aux extrémités du couloir réservé,
- en répétition le long des couloirs.

Dans le cas d'un couloir à contresens, le mot « BUS » sera complété par une flèche directionnelle.

Pour les caractéristiques d'écriture des lettres composant le mot « BUS », il convient de se reporter à l'article 118-7.



F. - Cas particulier des stations de taxis

Les emplacements réservés aux taxis font l'objet d'un marquage identique à celui du stationnement (lignes blanches de largeur 2u), complété par l'apposition du mot « TAXI » disposé de la même manière que le mot « PAYANT » (article 118.2 paragraphe A).

Article 118.4. POSTES DISTRIBUTEURS DE CARBURANTS

Il est rappelé que les postes de distribution de carburants ne peuvent être installés sur les voies publiques ou en bordure de celles-ci que conformément à la réglementation en vigueur, notamment en matière d'autorisation de voirie (1).

Les dispositions, prévues par ces règlements, relatives à l'implantation des appareils distributeurs de carburants et à la disposition des accès, sont complétées par des marquages.

Lorsque le service de voirie compétent le juge nécessaire, on traite les accès des distributeurs sur domaine privé (station-service) en appliquant les règles prévues pour les voies d'insertion, de décélération, ainsi que pour les approches de têtes d'îlots.

L'installation l'entretien et la dépose en fin de permission de l'ensemble de cette signalisation sont à la charge du permissionnaire, ce qui doit être précisé dans l'arrêté d'autorisation.

(1) A la date de parution du présent texte la réglementation en vigueur est pour les routes nationales, la circulaire n° 62 du 6 mai 1954 et les dispositions spéciales prévues dans les textes de l'ICTARN, l'ICTAAL et l'ICTAVRU. Pour les autres voiries, il y a lieu de se reporter aux règlements généraux de voirie.

Article 118.5. BALISAGE D'OBSTACLES

Il est recommandé, pour baliser les obstacles engageant le gabarit ou peu distants de celui-ci, de les marquer par des bandes alternées bleu foncé (ou noir) et blanc ou par de la peinture blanche rétroréfléchissante. De plus, il est conseillé de disposer en avant de l'obstacle une série de dispositifs rétroréfléchissants blancs sur une longueur convenable.

Dans le cas d'un obstacle ponctuel isolé situé hors de la chaussée mais à proximité de celle-ci (par exemple dés de pont), il est recommandé de marquer l'obstacle par de la peinture blanche rétroréfléchissante. (Voir aussi article 9-2 § I).

Article 118.6. MARQUAGE TEMPORAIRE

Le marquage temporaire est traité à l'article 122 § B de la 8^e partie de la présente instruction.

Article 118.7. INSCRIPTIONS SUR CHAUSSÉE

Les inscriptions sur chaussée peuvent fournir aux usagers des indications utiles. Cependant, elles ne sont utilisées que comme un complément à une signalisation verticale. En effet, ces inscriptions peuvent n'être que peu ou pas visibles si elles sont plus ou moins effacées par le trafic, la neige, la boue, etc.

Les caractères des inscriptions sont fortement dilatés dans le sens longitudinal pour tenir compte de l'incidence sous laquelle ils sont vus. Lorsque la limitation de vitesse est inférieure ou égale à 50 km/h, les lettres et les chiffres doivent avoir une longueur minimale de 1,50 mètre. Lorsque la limitation de vitesse est supérieure à 50 km/h, les lettres et les chiffres doivent avoir une longueur de 4 mètres, éventuellement réduite jusqu'à 3 mètres s'il y a des problèmes d'implantation.

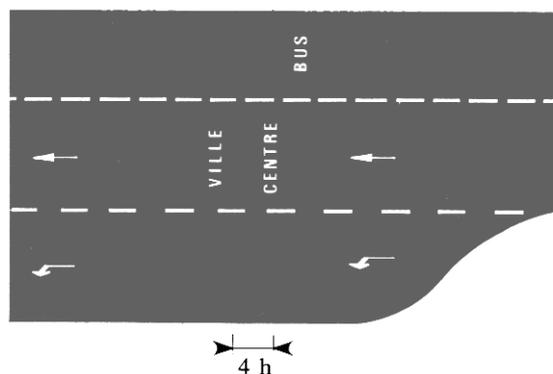
A titre d'exemple, figurent en annexe deux séries de planches de lettres (1), se rapportant chacune à un des cas évoqués à l'alinéa précédent, et mesurant respectivement 1,50 mètre et 4 mètres de haut. Ces caractères simplifiés comportent des parties courbes de caractéristiques identiques pour chacune des séries, et des parties droites. Ainsi, pour obtenir d'autres longueurs de lettres, il conviendra, suivant le cas, de prolonger ou raccourcir les parties rectilignes de l'une ou l'autre série.

On doit autant que faire se peut, inscrire sur la chaussée des mots courts et universellement connus notamment des étrangers : BUS, STOP, CENTRE VILLE...

Lorsque l'inscription, en raison de sa longueur, doit être écrite sur plusieurs lignes, la règle générale est d'inscrire les mots dans le sens de progression des véhicules. Par exemple, avec le mot « CENTRE-VILLE », on écrit d'abord le mot « CENTRE », puis le mot « VILLE », dans le sens de progression des véhicules, en laissant un espace entre les mots égal à quatre fois la hauteur des caractères.

La couleur utilisée pour les inscriptions sur la chaussée est le blanc.

(1) Schémas D 2, D 3, D 4; D 5 et D 6.



Article 118.8. MARQUAGE DE CHAUSSÉES PAR LES TIERS

L'article R. 38 (2°) du code pénal punit d'une amende contraventionnelle ceux qui, sans autorisation de l'administration, auront, par quelque procédé que ce soit, effectué des inscriptions, tracé des signes ou dessins sur la chaussée d'une voie publique ou sur ses dépendances.

Si ces inscriptions sont tracées avec une peinture indélébile, il y a dégradation d'ouvrage public. L'infraction constitue le délit prévu et puni par l'article 257 du code pénal.

L'autorisation administrative, lorsqu'elle est sollicitée, peut être accordée aux organisateurs d'épreuves sportives sous les réserves suivantes :

- a) Ces marques seront de couleur autre que blanche.
- b) Ces marques devront avoir disparu soit naturellement, soit par les soins des utilisateurs, au plus tard vingt-quatre heures après le passage de la course.
- c) Cette opération est comprise parmi les " dommages et dégradations " que l'organisateur s'est engagé à prendre à sa charge en vertu de l'article 4 de l'arrêté du 1^{er} décembre 1959 pris en application du décret n° 55-1366 du 18 octobre 1955 (1) portant réglementation générale des épreuves et compétitions sportives sur la voie publique.

Les organisateurs ou sociétés qui ne respecteraient pas ces prescriptions pourraient, indépendamment des sanctions pénales encourues, se voir refuser à l'avenir toute autorisation de l'espèce.

(1) Réglementation en vigueur à la date de parution du présent texte.

Article 118.9. MARQUES RELATIVES À DES AMÉNAGEMENTS DE SECURITE

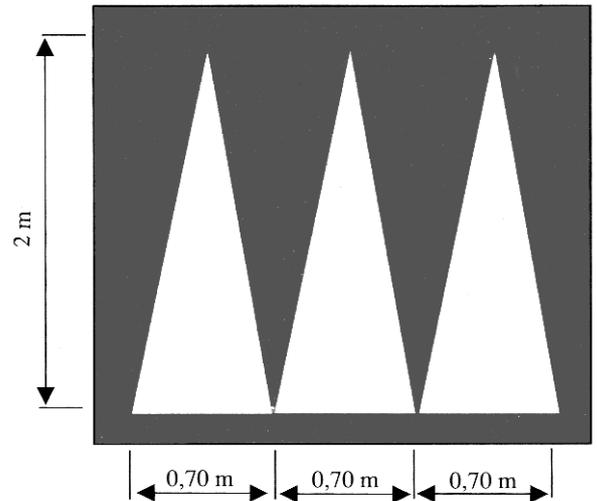
A. - Ralentisseurs de type dos-d'âne.

La présence d'un ralentisseur de type dos-d'âne est signalé par un marquage constitué d'un ensemble de trois triangles blancs, disposé sur le ralentisseur dans l'axe de chaque voie de circulation et dont les pointes sont orientées dans le sens normal de la circulation. Ce marquage n'est pas obligatoire dans les zones 30 (cf. art. 63.1).

Sur les chaussées bidirectionnelles de 5 m et plus de largeur, la séparation des sens de circulation est réalisée sur le ralentisseur par une ligne axiale discontinue de type T3 (2u), et prolongée de part et d'autre de celui-ci sur 10 m environ (cf. annexe D 8).

Ces marques ne concernent pas les passages piétons surélevés qui doivent comporter la signalisation horizontale définie à l'article 118.

La signalisation avancée et la signalisation de position sont définies respectivement aux articles 28.1 et 72.7. »



B - Ralentisseurs de type coussins et plateaux.

Les ralentisseurs de type coussins et plateaux sont des aménagements de modération de la vitesse en agglomération comportant une surélévation de la chaussée.

Chaque coussin est signalé par 3 triangles blancs contigus, réalisés sur la partie montante du coussin. La base d'un triangle est de 0,5 m. Le triangle s'étend sur toute la longueur de la rampe. Les pointes des triangles sont dirigées dans le sens de la circulation.

Pour les plateaux, un marquage par des triangles blancs contigus est réalisé sur les rampes, sur toute la largeur de la chaussée. La base d'un triangle est de 0,7 m et se situe au pied de la rampe. Le triangle s'étend sur toute la longueur de celle-ci.

Le marquage sur chaussée des coussins et plateaux n'est pas obligatoire lorsque ces aménagements se situent dans une zone 30 et s'ils sont constitués d'un matériau de couleur différente de la chaussée assurant une bonne perception.

Article 118.10. VOIE DE DETRESSE

Le marquage des voies de détresse, destinées à arrêter un véhicule en perdition, est obligatoire. Il doit être assuré au moyen d'un marquage en damiers de couleur rouge et blanche. Chaque carreau du damier mesure 1,5 m de large sur 3 m de long.

Sauf conditions exceptionnelles liées à la géométrie de la voie de détresse, le marquage doit être implanté sur 4,5 m de large au minimum. Il débute en limite extérieure de la bande d'arrêt d'urgence ou de la bande dérasée de droite et s'interrompt devant le lit d'arrêt.

La signalisation d'indication est implantée conformément à l'article 72-5.

Article 118.11. POSTE D'APPEL D'URGENCE

Le marquage de jalonnement des postes d'appel d'urgence est facultatif. Lorsqu'il est jugé utile, il présente la reproduction du pictogramme du panneau CE2a, complétée par une flèche et l'indication de la distance, en direction du poste d'appel d'urgence le plus proche.

Il est de couleur blanche. Il doit s'inscrire dans un rectangle dont les dimensions maximales sont de 0,5 m de large sur 1 m de long et les dimensions minimales sont de 0,25 m de large sur 0,5 m de long.

Il est implanté dans l'axe ou sur la partie droite de la bande d'arrêt d'urgence ou de la bande dérasée de droite, avec un pas minimum de 200 m.

La signalisation d'indication est implantée conformément à l'article 92-1.