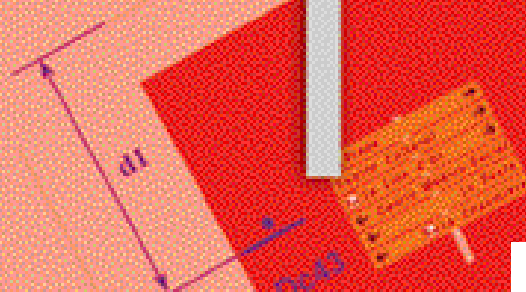


Signalisation d'information locale : guide technique



Signalisation d'information locale : guide technique

Collection Références

Cette collection comporte les guides techniques, les ouvrages méthodologiques et les autres ouvrages qui, sur un champ donné assez vaste, présentent de manière pédagogique ce que le professionnel courant doit savoir. Le Certu s'engage sur le contenu.

Le Certu publie aussi les collections : débats, dossiers, rapports d'étude, enquêtes et analyses.
Catalogue des publications disponible sur <http://www.certu.fr>.

Remerciements

Nous remercions tous ceux qui ont participé à la conception, à la rédaction, à l'illustration et à la relecture de ce document, et notamment : Hervé Cluzel (Certu), Françoise Turpin (DSCR), Georgette Bardin (Cete Méditerranée), Mustapha Makhloufi (DSCR), Gérard Philippe (Cete Sud-Ouest).

Avertissement

Ce document ne se substitue pas aux textes réglementaires en vigueur, que sont l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié et l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, mais il cherche à illustrer par des schémas simples les principales règles d'implantation édictées par ces documents. Volontairement, les croquis ne comportent aucune échelle et sont très dépouillés... Il s'agit bien d'illustration de principes simples de signalisation et non de situations d'aménagements à reproduire telles quelles.

Par convention d'écriture, le sigle IISR désigne l'instruction interministérielle sur la signalisation routière dans l'ensemble de l'ouvrage. Les citations d'articles législatifs ou réglementaires qui ne comportent pas de référence de texte sont toutes issues du Code de la route.

Sommaire

Avant-propos	5
Introduction	7
Constat et diagnostic	7
 PREMIÈRE PARTIE	
Le cadre réglementaire	11
1 - S.I.L. et publicité	12
2 - S.I.L., signalisation directionnelle et signalisation touristique	16
3 - Les textes de référence	18
 DEUXIÈME PARTIE	
Le cadre technique	21
1 - Que signaler ?	22
1 - 1 Le « Que signaler »	22
1 - 2 Le déroulement de l'étude	22
1 - 3 Liste des services signalables	23
2 - Comment signaler ?	26
2 - 1 Catégories de panneaux de S.I.L.	26
2 - 2 Conditions générales d'utilisation	27
2 - 3 Classification des panneaux de S.I.L.	27
2 - 4 Couleur des panneaux	28
2 - 5 Hauteur sous panneau	29
2 - 6 Éléments de base composant un panneau	29
2 - 7 Dimensionnement des éléments de base	31
2 - 8 Composition et dimensionnement d'un panneau	32
2 - 9 Composition d'un ensemble de panneaux	32
2 - 10 Règles d'implantation des ensembles	35
2 - 11 Rétroreflectorisat ion	37
2 - 12 Financement	37
 TROISIÈME PARTIE	
Annexes	39
Annexe 1 : Liste des ideogrammes existants	40
Annexe 2 : Espacements horizontaux, verticaux et ordre des éléments de base	41

Avant-propos

L'évolution des conditions et des modes de déplacements a, depuis 30 ans, modifié profondément la demande en termes de services de la part de l'utilisateur de la route. La signalisation directionnelle routière « classique », dédiée pour l'essentiel au jalonnement et au repérage de lieux géographiques ou d'équipements importants, ne pouvait seule répondre à la demande.

De même la signalisation de la proximité d'un service par des panneaux d'indication de type CE trouve rapidement ses limites, que ce soit pour des raisons réglementaires ou simplement pratiques, notamment en milieu urbain.

Aussi a-t-on vu se développer au fil des années l'implantation anarchique de « signalétique » ou de « microsignalisation ». Parfois également, les panneaux réglementaires ont été détournés de leur usage pour signaler, dans des compositions fantaisistes, des sites ou des services qui par leur nature ou leur implantation n'auraient pas dû être signalés sur le domaine public routier.

Ces pratiques ont un impact en terme d'environnement, ne serait-ce que par la pollution visuelle qu'ils engendrent. Si l'impact semble, a priori, moins évident en matière de sécurité routière, il est pourtant bien réel : pour le conducteur de véhicule dont le champ de vision, au moment de faire des choix dans un carrefour, est encombré d'indications pléthoriques au milieu desquelles peut être « noyé » un élément primordial pour sa sécurité (panneau de prescription, signal de danger...) ; pour le piéton également, et à plus forte raison pour la personne à mobilité réduite, qui peut être masqué à la vue des automobilistes ou dont le cheminement est encombré de mobilier et de support divers.

Afin de permettre aux gestionnaires de voirie de répondre à la demande des usagers, tout en respectant les impératifs de sécurité et d'environnement, la réglementation sur la signalisation routière a été complétée par l'introduction d'une nouvelle catégorie de signalisation d'information locale (SIL). Celle-ci répond à des objectifs et des contraintes précises et se distingue donc du reste de la signalisation directionnelle par son contenu, sa composition et son implantation.

Le présent ouvrage éclaire les dispositions réglementaires inscrites dans l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié et l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, notamment la 5e partie, qui restent les documents de références pour les maîtres d'ouvrage et gestionnaire de voirie. Il précise et explique, notamment, les choix qui ont été faits en matière de services « signalables ». Il fournit des éléments de méthodologie et explique les règles pratiques de mise en œuvre de la SIL dans le cadre des règles générales qui régissent la signalisation.

Introduction

1. Constat et diagnostic

La circulaire n° 82-31 du 22 mars 1982 relative à la signalisation de direction expliquait, il y a plus de vingt ans, que « l'évolution des conditions de déplacement a profondément modifié la demande en matière de signalisation de direction. Les initiatives locales, pour faire face à cette demande, n'ont pu se réaliser avec l'homogénéité et la rationalité voulues. Cette situation impose à la réglementation de prendre en compte les nouveaux besoins ».

Ainsi, en agglomération, des dispositifs de taille, de forme et de coloris divers, appelés « microsignalisation » ou « signalisation de proximité » ont proliféré d'une façon croissante sur le domaine routier.

Ces dispositifs non réglementaires mis en place, sont ainsi utilisés pour signaler :

- des activités d'intérêt privé (activités économiques, commerciales et artisanales, ...)

- des services et des équipements d'intérêt public ou culturel (services et équipement communaux, monuments historiques...), dont certains auraient dû être pris en compte par la signalisation de direction ou par son complément : la signalisation touristique.

Hors agglomération, on assiste aussi à une prolifération de dispositifs s'apparentant tantôt à une « microsignalisation » tantôt à des préenseignes dérogatoires illicites. Cette situation a comme conséquence, outre des problèmes liés à la sécurité des usagers en déplacement, un enlaidissement des paysages et une dégradation du cadre de vie. Les différentes initiatives de mise en valeur du patrimoine culturel et touristique entreprises par les diverses collectivités se trouvent ainsi dévalorisées sinon mises en échec.

2. Conséquences

La « micro-signalisation » des services et des équipements est déjà largement utilisée sur le domaine public routier et se caractérise par une hétérogénéité des dispositifs, dans la composition des messages et les modes d'implantation.

Les acteurs locaux expriment des besoins de signalisation qui méritent examen.

Ceci doit inciter les gestionnaires de voirie à respecter un cadre réglementaire et technique au regard des objectifs de sécurité routière, à savoir :

- hiérarchiser les services et les équipements à signaler ;
- unifier le graphisme pour une lecture efficace des dispositifs ;

- 
- assurer la signalisation des services et équipements sans mettre en cause la sécurité des usagers qu'ils soient motorisés ou non.

L'évolution de la réglementation en matière de signalisation a été une nécessité au regard de la transformation des conditions de déplacement des usagers ainsi que de l'évolution générale du mode de vie. Elle est donc inscrite dans un cadre visant à :

- garantir la sécurité de l'ensemble des usagers ;
- préserver la spécificité de la signalisation routière et améliorer sa lisibilité et son efficacité ;
- renforcer la protection du cadre de vie en améliorant la qualité des paysages naturels ou bâtis.

P R E M I È R E P A R T I E

Le cadre réglementaire

Les principes fondamentaux de ce cadre réglementaire sont les suivants :

- intégrer cette microsignalisation dans la signalisation routière sous l'appellation « Signalisation d'Information Locale » (SIL) ;
- autoriser l'implantation de celle-ci sur le domaine public routier ;
- soumettre la SIL aux règles fondamentales de la signalisation de direction, à savoir notamment : homogénéité, lisibilité, visibilité et continuité.

Ainsi définie, la SIL est :

- applicable en agglomération et hors agglomération ;
- interdite sur autoroute et route à chaussées séparées et leurs voies d'accès (bretelles, échangeurs...) ;
- dissociée physiquement de la signalisation directionnelle courante ;
- relative aux services et équipements d'intérêt local utiles aux personnes en déplacement.

Ces principes sont de nature à faire jouer à cette signalisation un rôle de guidage de l'utilisateur se déplaçant en véhicules vers des services et équipements. Elle ne doit, en aucun cas, être un outil de publicité, afin d'optimiser ses qualités de guidage. Elle ne doit pas être utilisée pour jalonner des itinéraires piétons.

La mise en place de cette signalisation est, de préférence, associée à la mise à jour éventuelle du schéma directeur de signalisation de direction.

Ce type de signalisation vise à compléter les autres outils de signalisation routière. Dans tous les cas, elle devra s'appuyer sur ce schéma directeur.

Ainsi, outils de signalisation routière existants et panneaux de signalisation d'information locale se compléteront avantageusement.

Les outils de signalisation comprennent : la signalisation de direction, d'indication des services (CE), d'intérêt culturel et touristique, ainsi que les relais d'information service (RIS).

1 SIL et publicité

La SIL, comme toute signalisation routière, doit se distinguer de la publicité.

Cette différence se manifeste dans leurs objectifs, leurs références réglementaires et les pouvoirs de police qui leur sont associés ainsi que leurs domaines d'implantation.

Ainsi, en matière de publicité, on distingue trois catégories de dispositifs publicitaires, en y associant des prescriptions différentes. (cf. *code de l'environnement* article L.581-3).

	SIL	Publicité
Objectif	Guider l'usager en déplacement	Informer le public ou attirer son attention
Référence réglementaire	Code de la route Code général des collectivités territoriales (CGCT) Instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR) Normes	Code de l'environnement et ses décrets d'application
Pouvoir de police	Circulation et stationnement	Affichage
Domaine	Public routier	Privé et public

1.1 La publicité

« Constitue une publicité, à l'exclusion des enseignes et des préenseignes, toute inscription, forme ou image, destinée à informer le public ou à attirer son attention, les dispositifs dont le principal objet est de recevoir lesdites inscriptions, formes ou images étant assimilés à des publicités ».



Exemple d'une publicité

1.2 L'enseigne

« Constitue une enseigne toute inscription, forme ou image apposée sur un immeuble et relative à une activité qui s'y exerce ».



Exemple d'une enseigne

1.3 La préenseigne

« Constitue une préenseigne toute inscription, forme ou image indiquant la proximité d'un immeuble où s'exerce une activité déterminée ».

Il existe également une catégorie spécifique de préenseigne dite « dérogatoire ».

Le décret n°82-211 du 24 février 1982 autorise les préenseignes à déroger aux dispositions visées au premier alinéa de l'article L.581-19 des dispositions du code de l'environnement, lorsqu'elles signalent notamment des activités particulièrement utiles pour les personnes en déplacement ou des monuments historiques classés ou inscrits, ou lorsque ces activités sont liées à des services publics ou d'urgence, ou s'exerçant en retrait de la voie publique, ou bien encore en relation avec la fabrication ou la vente de produits du terroir par des entreprises locales.

Ce régime se trouve essentiellement à s'appliquer hors agglomération et dans les agglomérations de moins de 10 000 habitants ne faisant pas partie d'un ensemble multicommunal de plus de 100 000 habitants, qui ne peuvent accueillir de dispositifs de publicité au sol.



Exemple d'une préenseigne



Exemple d'une préenseigne dérogatoire

■ Activités signalables au titre des préenseignes dérogatoires

Les préenseignes dérogatoires signalent :

- des activités particulièrement utiles pour les personnes en déplacement (garage, station-service, hôtel et restaurant) ;
- des activités liées à des services publics ou d'urgence : la notion de service public recouvre les équipements administratifs, les équipements judiciaires... Les services d'urgence à l'exception des pharmacies regroupent les centres hospitaliers, les commissariats de police, les gendarmeries... Ces différentes activités peuvent également bénéficier des dispositions relatives à la signalisation de direction ;
- des activités en relation avec la fabrication ou la vente de produits du terroir. La circulaire n°85-68 du 15 septembre 1985 précise qu'il s'agit bien évidemment de fonds dont l'activité principale concerne la fabrication ou la vente de produits du terroir local ce qui justifie leur implantation dans l'espace rural ;
- des activités s'exerçant en retrait de la voie publique. La circulaire n°85-68 du 15 septembre 1985 considère que « les activités situées en retrait de la voie publique sont celles qui ne peuvent se signaler aux usagers de la voie publique la plus proche de leur implantation par une enseigne ». En aucun cas il ne s'agit d'activités en retrait des grands axes, dès lors que ces activités sont signalables d'axes secondaires telles qu'une petite voie communale ;
- la proximité de monuments historiques classés ou inscrits et ouverts à la visite.

Cependant, il est à noter que leur implantation anarchique va à l'encontre de l'objectif de la loi qui est de protéger le cadre de vie contre les abus de l'affichage. Ces préenseignes polluent énormément le paysage routier, de par leur

prolifération excessive, plus particulièrement aux entrées des agglomérations, jusqu'à remettre en cause la lisibilité même de la route et de ses équipements.

Les dispositions du code de la route en matière de publicité visible des voies ouvertes à la circulation publique routière (articles R.418-1 à R.418-9) protègent le domaine public routier et ses dépendances, en instaurant des marges de recul aux différents dispositifs, par rapport aux types de voies (articles R.418-6 et R.418-7 du code de la route).

L'objet de la signalisation d'indication est de porter à la connaissance des usagers de la route la proximité ou la présence de dispositifs, d'installations ou de services susceptibles de leur être utiles.

En matière **de signalisation routière**, c'est l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié définissant la nomenclature des panneaux réglementaires à implanter sur le domaine routier, ainsi que l'instruction Interministérielle sur la signalisation routière indiquant le mode d'implantation de ces panneaux qui sont à prendre en compte.

Seuls, les panneaux de signalisation définis dans la réglementation citée ci-dessus peuvent être implantés sur le domaine public routier par les services en charge de la voirie, selon les articles 2 et 14-1 de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR).

La signalisation routière est un équipement de la route mettant ainsi une infrastructure à la disposition des usagers pour leur libre circulation et en toute sécurité. Le respect des règles est donc un aspect fondamental dans la mise en œuvre de toute signalisation.

L'article L. 411-6 du code de la route précise que seules les autorités chargées des services de la voirie sont habilitées à mettre en œuvre la signalisation routière. L'exclusivité de ce

pouvoir permet de sauvegarder l'homogénéité de la signalisation routière, et d'assurer la cohérence des règles et des conditions d'implantation.

La signalisation d'information locale (SIL) devant suivre les règles de la signalisation routière, ce sont donc seuls les services de la voirie qui sont habilités à la mettre en place. Cette position lui permet de bénéficier des mêmes protections que le reste de la signalisation, ce qui est gage de qualité et de crédibilité.

Le code de la route (articles R.418-1 à R.418-9 relatifs à la publicité visible des voies ouvertes à la circulation publique routière) interdit dans l'intérêt de la sécurité routière, toute publicité, enseigne ou préenseigne qui pourrait réduire la lisibilité et l'efficacité des signaux réglementaires, ou éblouir les usagers des voies publiques routières, ou bien encore solliciter leur attention dans des conditions dangereuses pour la sécurité routière.

Les protections définies par le code de la route sont de trois catégories :

- garantir la spécificité et l'efficacité de la signalisation routière ;
- sauvegarder l'intégrité du domaine public routier ;
- protéger les usagers contre les sollicitations d'attention dangereuses pour la circulation.

En conclusion, le code de la route définit clairement la distinction entre la signalisation et la publicité en interdisant cette dernière sur une partie du domaine public, routier ou non, celle qui intéresse la sécurité de la circulation routière.

2 SIL, signalisation directionnelle et signalisation touristique

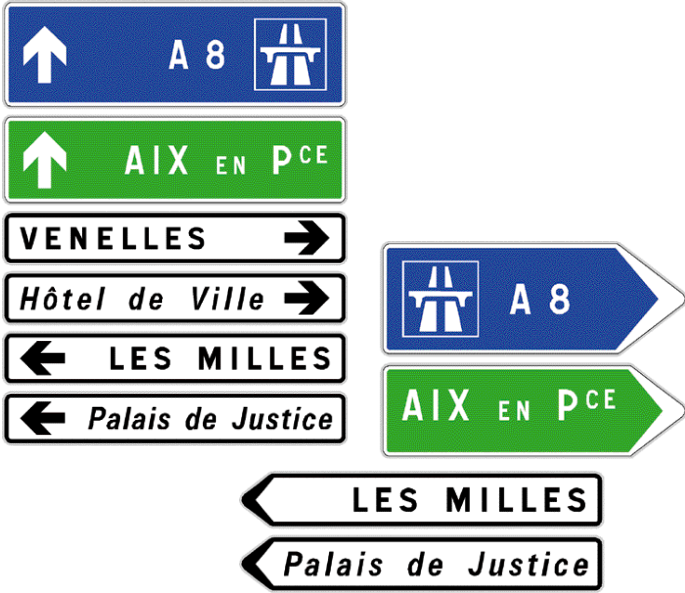
La signalisation d'information locale est un nouveau mode de signalisation qui ouvre des possibilités supplémentaires pour guider l'utilisateur de la route vers les services et équipements susceptibles de l'intéresser dans son déplacement et situé à proximité de la voie sur laquelle il se déplace.

Elle est donc soumise aux règles fondamentales de la signalisation routière et plus particulièrement de direction, tout en assurant un lien aussi bien avec la signalisation de direction qu'avec la signalisation touristique.

Le rôle des panneaux de direction est de permettre aux usagers de la route de suivre, de nuit comme de jour, sans erreur ni hésitation, l'itinéraire qu'ils se sont fixé en consultant au préalable un document de repérage, une carte routière par exemple.

Le tableau ci-contre illustre à la fois la spécificité des différents dispositifs et leur complémentarité.

De cette présentation, il faut retenir que la complémentarité et la cohérence sont gage d'efficacité et de sécurité. La mise en place d'une SIL doit donc prendre en compte la spécificité de chaque type de signalisation et sa manière de contribuer à offrir à l'utilisateur une chaîne d'information logique et cohérente. Ce sont ces exigences que doit incarner le schéma directeur de signalisation et son projet de définition.

OBJECTIFS	EXEMPLES
SIL Guider l'utilisateur en signalant les services ou équipements de proximité	
Directionnelle Guider l'utilisateur en déplacement vers les destinations à moyenne et longue distances	
Touristique Guider l'utilisateur vers les curiosités culturelles et touristiques	
Panneaux CE Guider l'utilisateur en indiquant les services ou équipements de proximité	

3 Les textes de référence

■ Sur le plan international, en matière de signalisation routière, de nombreuses conventions sont intervenues. Actuellement, la signalisation routière en France est notamment fondée sur la **convention internationale signée à Vienne le 8 novembre 1968**.

■ Sur le plan national, **le code de la route** comporte un article réglementaire, qui est le R. 411-25, prévoyant que ce sont les ministres des Transports et de l'Intérieur qui fixent, par arrêté conjoint, les conditions dans lesquelles est établie la signalisation routière.

■ **Les articles R.418-1 à R.418-9 du code de la route** relatifs à la publicité et aux enseignes visibles des voies ouvertes à la circulation publique, garantissent notamment, la spécificité et l'efficacité de la signalisation routière.

■ **Le code de la voirie** routière définit le domaine public routier et précise que seules les autorités chargées des services de la voirie sont habilitées à mettre en oeuvre la signalisation routière (article L.113-1 titre 1^{er}, chapitre III).

■ **L'arrêté interministériel sur la signalisation routière en date du 24 novembre 1967 modifié** fixe et définit les signaux réglementaires. Ces dispositions sont opposables à l'usager quel que soit la domanialité des voies concernées.

Son **article 1^{er}** précise que la nature des signaux, leurs conditions d'implantation ainsi que les règles se rapportant à l'établissement de la signalisation routière et autoroutière sont fixées par arrêté conjoint dans une instruction interministérielle.

Son **article 11** interdit strictement l'emploi de signaux d'autres types ou modèles que ceux qui sont définis dans l'arrêté.

■ L'instruction interministérielle sur la signalisation routière - 1^{er} à 8^e partie - prise par arrêté interministériel fixe les conditions d'établissement de la signalisation routière, conformément à l'article 1^{er} de l'arrêté du 24 novembre 1967. La **signalisation de direction** fait l'objet d'une circulaire séparée en date du 22 mars 1982.

D E U X I È M E P A R T I E

Le cadre technique

Une étude de signalisation d'information locale devra prendre en compte le schéma directeur de signalisation de direction mis en place auparavant.

Cette étude de signalisation d'information locale sur un secteur géographique donné s'effectue en deux grandes parties :

- la première, c'est le schéma directeur de signalisation. Il vise à sélectionner les équipements et services signalables. Il s'agit de répondre à la question : « que signaler » ?
- la seconde, qui aboutit au projet de définition de signalisation, vise à décrire précisément les panneaux et leur emplacement sur le terrain. Il s'agit alors de répondre à la question : « comment signaler » ?

Auparavant, deux termes doivent être définis car ils seront régulièrement utilisés par la suite :

- mention : inscription littérale d'un nom de lieu ou de service.
- pôle : tout lieu ou service pouvant donner lieu à une mention.

1 Que signaler ?

1.1 Le « QUE signaler »

Le « QUE signaler » est la première question technique que l'on doit se poser chaque fois que l'on souhaite entreprendre une étude de signalisation. Mais cette question d'apparence purement technique nécessite de prendre en compte un certain nombre de paramètres liés à des questions d'organisation, de pilotage et de choix de catégories et d'équipements à signaler.

Ainsi de la précision de la commande dépend la réussite de l'étude. Pour mener à bien celle-ci, il est conseillé **de traduire la commande en un cahier des charges** et de mettre en place :

- un groupe de pilotage qui valide le cahier des charges (les orientations et les rapports d'étape) ;
- un groupe technique qui participe à l'élaboration de l'étude.

1.2 Le déroulement de l'étude

L'étude de schéma directeur : toute réponse dans l'urgence sans une vision d'ensemble et sans une approche cohérente, est à proscrire. Il est recommandé **d'élaborer un schéma directeur de signalisation d'intérêt local**. Ce dernier est conduit selon une étude composée des étapes suivantes.

1.2.1 Cadre de l'étude

Le cadre de l'étude comporte à la fois l'aire géographique et le réseau de voirie concerné. Le réseau à prendre en compte est déterminé par la date à laquelle la signalisation sera

mise en place ainsi que les réseaux des zones limitrophes.

1.2.2 Étude des pôles

Il s'agit de recenser et localiser les services et équipements retenus dans le cahier des charges et susceptibles d'être signalés en SIL. On s'attachera à vérifier que les pôles retenus en SIL ne bénéficient pas, par ailleurs, d'une préenseigne. Il faudrait privilégier la SIL afin d'éviter une double information relative à un même service.

L'étape suivante consiste à hiérarchiser les pôles afin de dégager une vision globale cohérente et crédible des pôles à signaler. Cette hiérarchisation peut se faire de trois manières :

- entre les différentes catégories d'équipements et de services retenus : hébergement, équipement publics et équipements culturels par exemple ;
- entre les différents services et équipements d'une même catégorie. Dans la catégorie hébergement on peut établir une hiérarchisation entre les hôtels, les gîtes et les campings par exemple ;
- entre les niveaux du même service ou équipement, avec une hiérarchisation par le nombre d'étoiles pour les hôtels, par exemple.

L'aboutissement de cette étape doit faire l'objet d'une validation par le groupe de pilotage.

1.2.3 Jalonnement de proximité

Le but de cette étape est de déterminer la longueur du jalonnement pour chacun des pôles en fonction : de la hiérarchisation des pôles

retenus dans l'étape précédente ; de l'excentricité des pôles par rapport à la voie. La longueur du jalonnement dépend de la localisation du pôle par rapport à la voirie. Un équipement sera d'autant plus signalé qu'il sera excentré.

1.2.4 Établissement des fiches-carrefour

Le travail consiste à transcrire le résultat du jalonnement de proximité en terme de mentions signalables aux carrefours où seront implantés les panneaux relatifs aux équipements ou services.

À l'issue de cette étape, sur chaque branche, il conviendra de vérifier que le nombre de mentions ne dépasse pas six en présignalisation toutes directions confondues dont quatre pour une même direction. Il n'est pas possible de dédoubler la présignalisation.

En signalisation de position, on ne dépassera pas quatre mentions pour une même direction.

1.3 Liste des services signalables

Tous les services et équipements signalables ne sont pas obligatoirement à signaler.

1.3.1 Équipements et service signalables exclusivement avec des panneaux de signalisation de direction

- Point de départ excursions pédestres
- Hameau, ferme isolée
- Zone d'activité économique (ZAE, ZI, ZA)
- Zone portuaire
- Parc des expositions
- Centre hospitalier régional (CHR), centre hospitalier universitaire (CHU)
- Hôpital assurant les urgences
- Clinique assurant les urgences
- Hôtel de police
- Gendarmerie
- Préfecture
- Sous-préfecture
- Cité administrative regroupant plusieurs

services administratifs importants

- Hôtel de région
- Hôtel de département
- Hôtel de ville
- Palais de justice
- Gare ferroviaire
- Plate-forme multimodale
- Embarcadère et bac
- Aéroport
- Port
- Centre routier
- Centre de douane
- Parc de stationnement de grosse capacité
- Parc relais
- Parc national, régional
- Monument historique et site classé ou inscrit
- Office de tourisme, syndicat d'initiative
- Relais d'information service
- Emplacement réservé aux gens de voyage
- MIN, MIR
- Palais des congrès

1.3.2 Équipements et services signalables soit avec des panneaux de signalisation de direction, soit avec des panneaux de SIL

■ Ensembles résidentiels

- Quartier non classé
- Lotissement, résidence
- Cité universitaire
- Foyer de jeunes travailleurs
- Maison de retraite

■ Équipements d'hébergement isolés¹

- Hôtel
- Village de vacance
- Terrain de camping-caravaning
- Auberge de jeunesse
- Chambre d'hôte
- Gîte

■ Activités économiques et commerciales

- Établissement industriel isolé¹
- Centre commercial

La notion d'isolement s'apprécie au regard de la densité des équipements considérés dans l'aire d'étude. 1

■ Équipements médico-sociaux

- Hôpital, clinique n'assurant pas d'urgences
- Centre de sécurité sociale
- Maison de repos
- Centre social

■ Équipements publics

- Tribunaux divers
- DDE, DRE, DDA, DDASS
- Hôtel des impôts
- Trésorerie
- Inspection académique
- Rectorat
- ANPE
- Commissariat de police
- Mairie
- Mairie annexe, service communal installé en dehors de l'hôtel de ville
- Cimetière, funérarium

■ Services usuels

- Bureau de poste
- Déchetterie

■ Équipements de transports

- Petit port de plaisance
- Embarcadère et bac
- Aérodrome, héliport
- Téléphérique, funiculaire
- Parc de stationnement de faible capacité
- Emplacement réservé aux gens du voyage
- Aire de stationnement pour camping-car

■ Équipements économiques régionaux

- Chambre de commerce
- Chambre des métiers
- Bourse

■ Équipements scolaires et de formation

- Lycée, collège
- Faculté
- Grande école
- École spécialisée
(École normale, CREPS, AFPA, ...)

■ Sports et loisirs

- Parc d'attractions
- Base de loisirs
- Stade, complexe sportif
- Gymnase, salle de sport
- Aire ou bâtiments spécialisés tennis
- Hippodrome
- Centre équestre
- Golf
- Piscine
- Patinoire
- Bowling
- Piste de luge
- Télési
- Parc ou jardin spécialisé ou labellisé
(zoo, jardin des plantes, ...)
- Forêt
- Plage, centre nautique
- Lac, étang

■ Équipements culturels

- MJC, centre culturel
- Bibliothèque
- Salle des fêtes
- Théâtre, auditorium
- Opéra

■ Éléments du patrimoine culturel et naturel

- Musée
- Site non classé
(mont, pic, grotte, col, point de vue, etc.)
- Espace naturel sensible

■ Équipements cultuels

- Église, basilique, cathédrale
- Abbaye, couvent, monastère
- Synagogue
- Temple
- Mosquée

■ Équipements militaires

- Caserne
- Camp militaire
- Arsenal

1.3.3 Équipements et services signalables exclusivement avec des panneaux de signalisation d'information locale

■ Équipements d'hébergement

- Hôtel
- Village de vacance
- Terrain de camping-caravaning
- Auberge de jeunesse
- Chambre d'hôte
- Gîte
- Meublé de tourisme

■ Équipements de restauration

- Restaurant
- Table d'hôte
- Ferme auberge

■ Services usuels

- Garage-station service
- Distributeurs automatiques de billets
- Toiletttes ouvertes au public
- Artisanat
- Propriétés viticoles
- Produits du terroir (NB : il s'agit de produits dont la production est locale)
- Halle et marché couvert
- Aire de pique-nique
- Parc, jardin, promenade

■ Activités économiques et commerciales

- Établissement industriel

2 Comment signaler ?

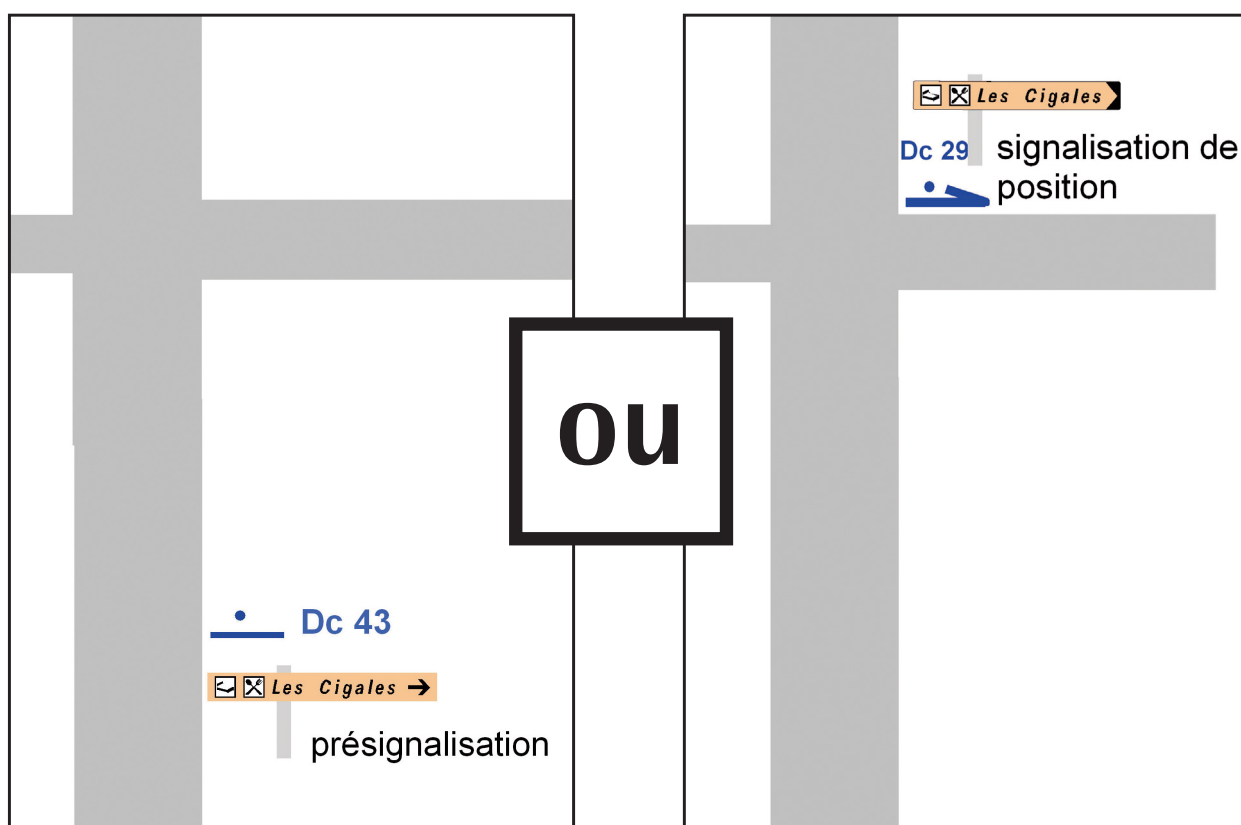
Les panneaux de signalisation d'information locale (SIL) sont dissociés physiquement de ceux de signalisation directionnelle courante.

2.1 Catégories de panneaux de SIL

Les panneaux de SIL se déclinent en deux catégories :

- les **panneaux de présignalisation** qui sont implantés en amont d'une intersection : règle générale ;
- les **panneaux de signalisation de position** qui sont implantés en intersection (à l'endroit où l'usager effectue sa manœuvre) : dispositions dérogatoires.

La SIL se réalise par de la **présignalisation** ou, à défaut par de la **signalisation de position** ; l'une étant exclusive de l'autre.



2.2 Conditions générales d'utilisation

Le choix du type de panneaux SIL à implanter pour un carrefour donné est conditionné par la présence ou non de panneaux de signalisation directionnelle courante sur ce même carrefour.

2.2.1 Cas général

La SIL est réalisée au moyen de panneaux de présignalisation.

2.2.2 Cas dérogatoire

La SIL peut être réalisée au moyen de panneaux de signalisation de position uniquement dans les 3 cas suivants :

- cas n°1 : le carrefour à équiper ne comporte aucun panneau de signalisation directionnelle courante ;
- cas n°2 : les contraintes d'environnement ne permettent pas d'implanter physiquement les panneaux de présignalisation dans de bonnes conditions de visibilité et de sécurité (largeur de trottoir insuffisante, plantations d'alignement trop proches de la chaussée, ...) ;
- cas n°3 : le carrefour à équiper est un carrefour giratoire. La SIL doit être réalisée par des panneaux de signalisation de position. Seules les mentions de sortie sont signalées par des panneaux implantés dans la surface de l'îlot séparateur de la branche concernée du carrefour giratoire.

Les cas n°1 et n°2 doivent revêtir un caractère tout à fait exceptionnel.

Dans les cas n°2 et n°3, cette disposition dérogatoire peut conduire à implanter côte à côte deux dispositifs de signalisation de position sur les branches du carrefour. Mais, la priorité, en matière d'implantation de panneaux doit toujours être donnée à la signalisation directionnelle.

2.3 Classification des panneaux de SIL

2.3.1 Panneaux de présignalisation Dc43

Le panneau Dc43 est implanté en amont d'un carrefour à géométrie simple.

Piscine Léo Lagrange ↑

 **Les Oliviers** ↗

  **Le Lion d'Or** →

↖ **P** **Salle des Fêtes**

←   **Les Lavandes**

Le panneau Dc43 est de forme rectangulaire et ne comporte pas de listel.

■ Les éléments de base composant ce panneau sont exclusivement les suivants :

- idéogramme(s) éventuel(s) ;
- mention pouvant comporter la désignation de l'activité ou du service éventuellement complétée du nom de l'établissement ;
- indicateur de classement (uniquement pour hôtel, camping, village résidentiel et résidence de tourisme) ;
- flèche directionnelle qui peut être verticale, horizontale ou oblique.

■ Sont notamment à proscrire :

- les logotypes afin d'éviter le caractère publicitaire,
- les distances,
- les temps de parcours,

- toutes indications complémentaires à la mention de type adressage, n° téléphone, information commerciale, etc.

2.3.2 Panneau de signalisation de position Dc29

La signalisation de position est réalisée au moyen d'un panneau de type Dc29.



Le panneau Dc29 est de forme rectangulaire et ne comporte pas de listel.

■ Les éléments de base composant ce panneau sont les suivants :

- idéogramme(s) éventuel(s) ;
- mention pouvant comporter la désignation de l'activité ou du service éventuellement complétée du nom de l'établissement ;
- indicateur de classement (uniquement pour hôtel, camping, village résidentiel et résidence de tourisme) ;
- pointe de flèche.

■ Sont notamment à proscrire :

- les logotypes afin d'éviter le caractère publicitaire,
- les distances,
- les temps de parcours,
- toutes indications complémentaires à la mention de type adressage, n° téléphone, information commerciale, etc.

2.4 Couleur des panneaux

■ Panneaux Dc43 et Dc29

Les panneaux SIL bénéficient d'un fond de couleur.

La signalisation d'information locale devant se différencier le plus possible de la signalisation courante, les couleurs de fond suivantes sont interdites sur les panneaux de type Dc43 et Dc29 :

- le blanc, le bleu et le vert dans les nuances utilisées pour les panneaux de signalisation directionnelle courante ;
- le jaune car cette couleur est utilisée en signalisation temporaire ;
- le marron dans la teinte de fond utilisée pour les panneaux de type H (signalisation d'information culturelle et touristique) ;
- le noir qui est la couleur utilisée en signalisation d'indication ;
- le rouge car interdit par la convention de Vienne.

Ces interdictions visent la couleur correspondant à une norme ou couleur similaire. Par exemple : le bleu, utilisé en signalisation directionnelle courante, est interdit mais le bleu ciel est autorisé.

La SIL peut se réaliser avec des ensembles de panneaux de couleur unique ou de couleurs variées. Néanmoins, il est conseillé de ne pas multiplier le nombre de couleurs sur un même ensemble pour ne pas nuire à la lisibilité des panneaux et à leur insertion dans l'environnement. Le fond du panneau doit être obligatoirement de couleur unie.

L'utilisation de la couleur peut avoir plusieurs intérêts :

- différencier une activité considérée comme le moteur économique d'un territoire, production vinicole par exemple ;
- différencier les divers types d'établissements d'une même activité, hébergement par exemple.



Le choix de couleurs doit rester homogène sur une même aire d'étude.

2.5 Hauteur sous panneau

Les hauteurs sous panneau sont indépendantes de la vitesse de référence, elles sont de :

- 1,00 m ou 2,30 m en agglomération,
- 1,00 m hors agglomération,
- 2,30 m dans les giratoires (en agglomération et hors agglomération).

Par dérogation à l'article 9 (1^{re} partie de l'IISR), la hauteur sous panneau peut être réduite à 0,50 m, uniquement pour les panneaux Dc29 (position).

2.6 Éléments de base composant un panneau

2.6.1 Mention

Une mention est composée de caractères minuscules normalisés de type L4.

Les caractères composant la mention sont de couleur :

- noire si le fond du panneau est de teinte claire ;
- blanche si le fond du panneau est de teinte foncée.

Pour diminuer la longueur des panneaux, il est possible d'abréger la mention, sous réserve de ne pas altérer la compréhension.

2.6.2 Idéogramme

Un idéogramme est une figurine qui peut être associée à une indication de destination ou un pôle. Son utilisation permet :

- de faciliter la lecture du panneau en supprimant une partie de l'information écrite ;
- de préciser cette information.

Les idéogrammes sont réglementés et définis dans l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié. La liste des idéogrammes réglementaires figure en annexe du présent document.

Une mention peut être précédée d'un ou deux idéogrammes au maximum.

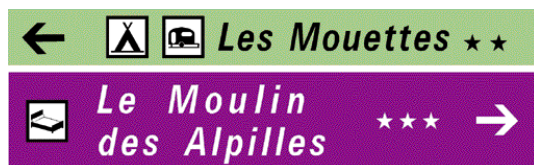
Chaque idéogramme s'inscrit dans un carré à fond blanc et les éléments composant celui-ci (bordure, inscription ou pictogramme) sont de couleur noire, sauf exception ; par exemple un idéogramme ID1a dont le fond est de couleur bleue et l'inscription de couleur blanche.

2.6.3 Indicateur de classement

Pour les activités liées à l'hébergement tels que hôtel de tourisme, village résidentiel de tourisme, résidence de tourisme et camping, le niveau de qualité des prestations offertes par ces établissements peut être précisé par un indicateur de classement officiel reconnu par le délégué au Tourisme qui est l'étoile. Il est placé immédiatement après l'inscription.

NB : L'indicateur officiel reconnu par le délégué au tourisme est l'étoile. La décision de classement d'un hébergement est prise par arrêté préfectoral. Les labels tels que les épis, cheminées, clés ou autres ne doivent pas figurer sur le domaine public routier. Ces différents labels ne peuvent figurer que sur l'enseigne indiquant l'hébergement.

Rappelons que : « Constitue une enseigne, toute inscription, forme ou image apposée sur un immeuble et relative à une activité qui s'y exerce ».

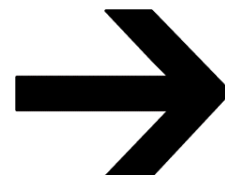


Les éléments graphiques définissant l'indicateur de classement sont de la même couleur que les caractères composant l'inscription.

2.6.4 Flèche directionnelle

■ Flèche du panneau Dc43

Le graphisme de la flèche du panneau Dc43 est conforme au modèle suivant :



La flèche est de la même couleur que les caractères composant l'inscription.



■ Pointe de flèche d'un panneau Dc29

Le graphisme de la pointe de flèche d'un panneau Dc29 est identique à celui de la pointe de flèche composant un panneau de signalisation directionnelle courante D29.



D 29



Dc 29

La pointe de flèche est de la même couleur que les caractères composant l'inscription.



2.7 Dimensionnement des éléments de base

À chaque panneau est associée une hauteur de base (H_b) définie en fonction de la vitesse réglementaire des véhicules et des conditions d'implantation.

À partir de cette hauteur de base (H_b), on déduit la hauteur de composition (H_c) nécessaire au dimensionnement des éléments constitutifs du panneau.

Pour la SIL, on admet $H_b = H_c$.

Les dimensions des hauteurs de composition sont les suivantes :

- si la vitesse réglementaire est inférieure ou égale à 50 km/h, $H_c = 62,5$ mm ou $H_c = 80$ mm ;
- si la vitesse réglementaire est supérieure à 50 km/h, $H_c = 80$ mm ou $H_c = 100$ mm.

Dans tous les cas, les dispositions adoptées devront être identiques pour l'ensemble de la SIL mise en oeuvre sur une aire définie.

2.7.1 Mention

La hauteur des caractères composant la mention correspond à la hauteur de la majuscule. Elle est égale à H_c .

Les hauteurs de caractères de 50 et 40 mm peuvent être utilisées pour des détails de composition (abréviation).

2.7.2 Idéogramme

Un idéogramme est inscrit dans un carré de côté égal à $1,5 H_c$.

2.7.3 Indicateur de classement

Chaque élément graphique de l'indicateur de classement d'hébergement (étoile) s'inscrit dans un carré fictif de côté égal à $0,6 H_c$.

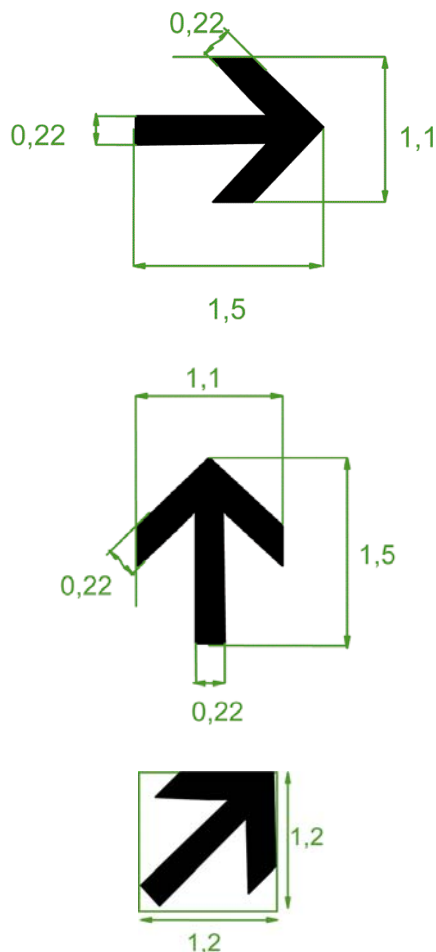
L'intervalle séparant deux éléments consécutifs est de $0,1 H_c$.



Les dimensions ont pour unité (H_c).

2.7.4 Flèche directionnelle du panneau Dc43

Les dimensions d'une flèche directionnelle du panneau Dc43 sont les suivantes :



Les dimensions ont pour unité (H_c).

2.8 Composition et dimensionnement d'un panneau

Un panneau est composé d'une seule mention. Cette mention peut s'écrire sur une ou deux lignes au maximum.

L'ordre des éléments de base est défini comme suit :

- idéogramme(s) + mention + étoile(s) + flèche pour un panneau avec flèche à droite,
- flèche + idéogramme(s) + mention + étoile(s) pour un panneau avec flèche à gauche.

La position des éléments de base dans un panneau (idéogramme(s) + mention + ...) est déterminée verticalement et horizontalement par la hauteur de composition (H_c).

Les espacements varient en fonction des éléments de base et du type de panneau. Le détail de composition des différents cas est présenté en annexe.

2.8.1 Espacements horizontaux et ordre des éléments de base

Exemple : cas d'un panneau Dc43 avec flèche à droite.

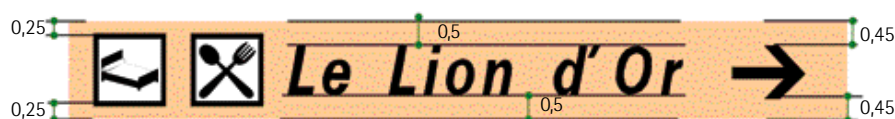


Les dimensions ont pour unité (H_c).

(*) : *espacement minimum*

2.8.2 Espacements verticaux

Exemple : cas d'un panneau Dc43 avec mention à une ligne comportant un idéogramme et une flèche horizontale.



Les dimensions ont pour unité (H_c).

2.9 Composition d'un ensemble de panneaux

2.9.1 Ensemble de panneaux Dc43

■ Caractéristiques dimensionnelles d'un ensemble

Les panneaux constituant un ensemble ont des longueurs identiques et sont alignés verticalement.

L'intervalle entre panneaux est de $0,25 H_b$ ($H_b/4$) environ.

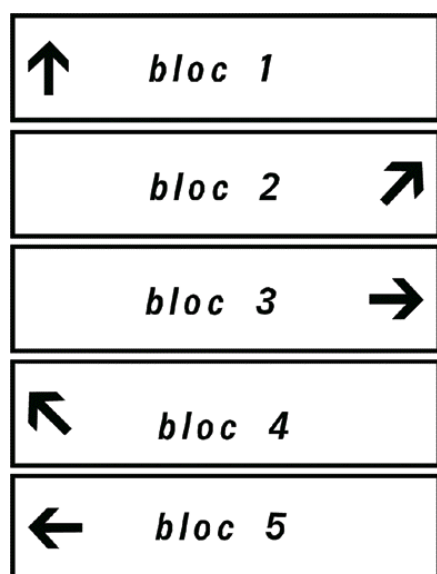
■ Règles d'assemblage des panneaux

L'agencement des panneaux se fait d'abord par sens (par direction) puis par couleur.



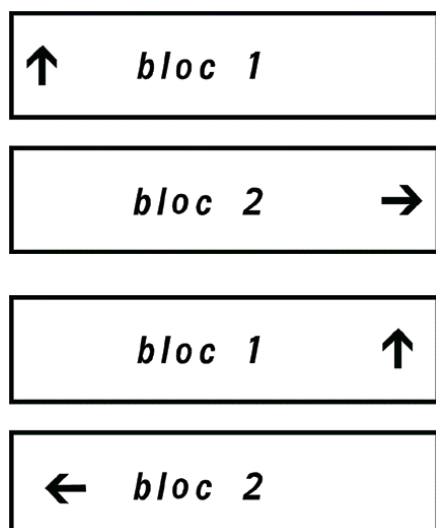
Si plusieurs équipements de même nature, trois hôtels par exemple, ou de même couleur, sont à signaler dans une même direction, l'ordonnement des mentions se réalise par ordre de distance croissante.

Les panneaux relatifs à chaque direction sont regroupés par bloc. Les différents blocs ainsi constitués sont alors empilés en respectant l'ordre suivant :



Dans tous les cas, on respecte le positionnement des flèches en quinconce.

Exemple : cas d'un bloc avec flèches verticales, celles-ci sont positionnées du côté opposé aux flèches du bloc placé immédiatement au-dessous.



2.9.2 Ensemble de panneaux Dc29

■ Ensemble unidirectionnel

Caractéristiques dimensionnelles

Les panneaux constituant un ensemble unidirectionnel ont des longueurs identiques et sont alignés verticalement.



L'intervalle entre panneaux est de $H_b/4$ environ.

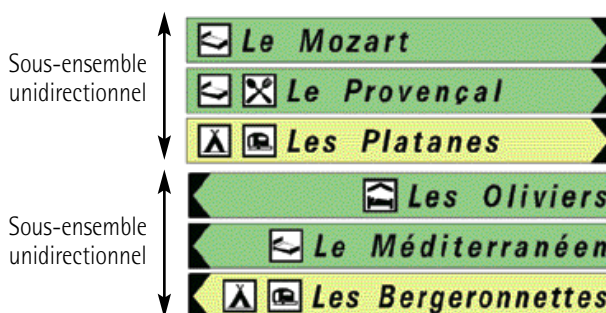
Règles d'assemblage des panneaux

Dans le cas d'un ensemble unidirectionnel de plusieurs couleurs, l'assemblage des panneaux est réalisé par empilement des différents blocs regroupant les panneaux de même couleur.

■ Ensemble bidirectionnel

Caractéristiques dimensionnelles d'un ensemble

Un ensemble bidirectionnel se compose de deux sous-ensembles unidirectionnels empilés sur le(s) même(s) support(s).

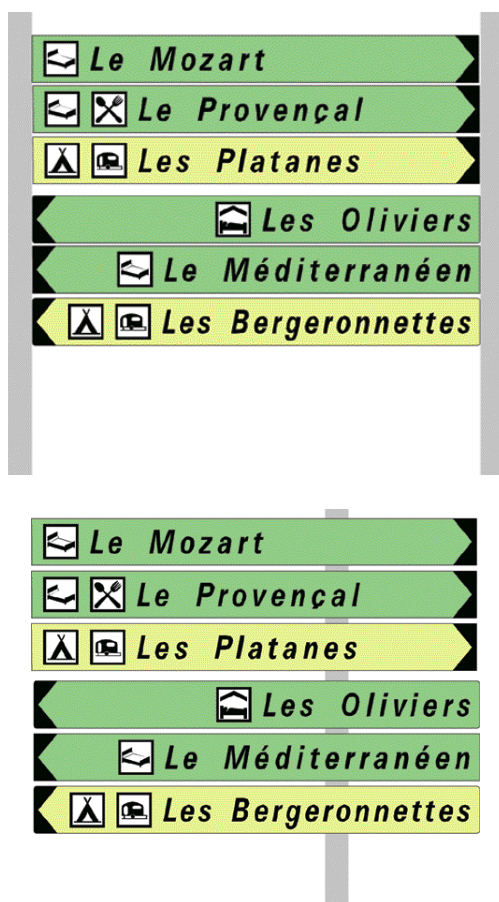


Les panneaux constituant un sous-ensemble unidirectionnel ont des longueurs identiques et sont alignés verticalement.

L'intervalle entre panneaux d'un sous-ensemble unidirectionnel est de $H_b/4$.

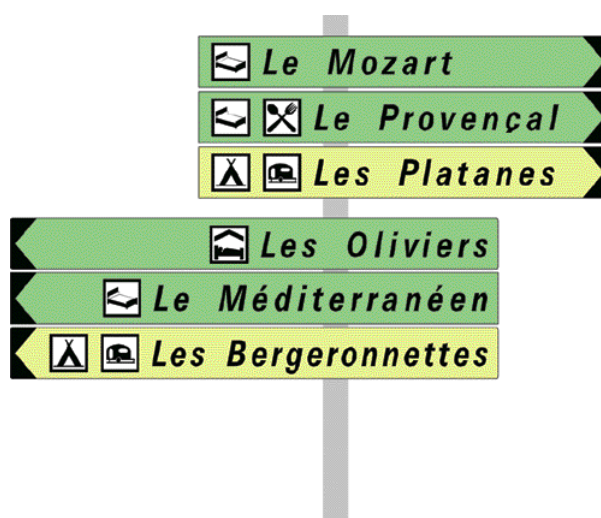
L'intervalle entre les deux sous-ensembles unidirectionnels est de $H_b/2$.

Cas n° 1 : l'ensemble bidirectionnel est fixé sur deux supports ou sur support unique centré



Les deux sous-ensembles unidirectionnels ont alors des longueurs identiques et sont alignés verticalement.

Cas n° 2 : l'ensemble bidirectionnel est fixé sur support unique excentré

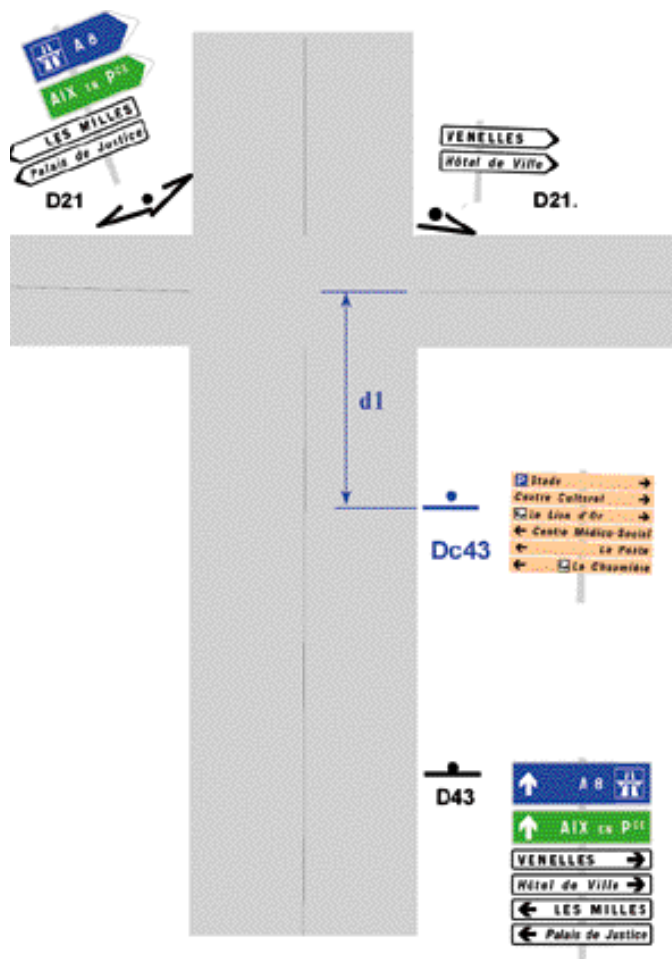


Règles d'assemblage des panneaux

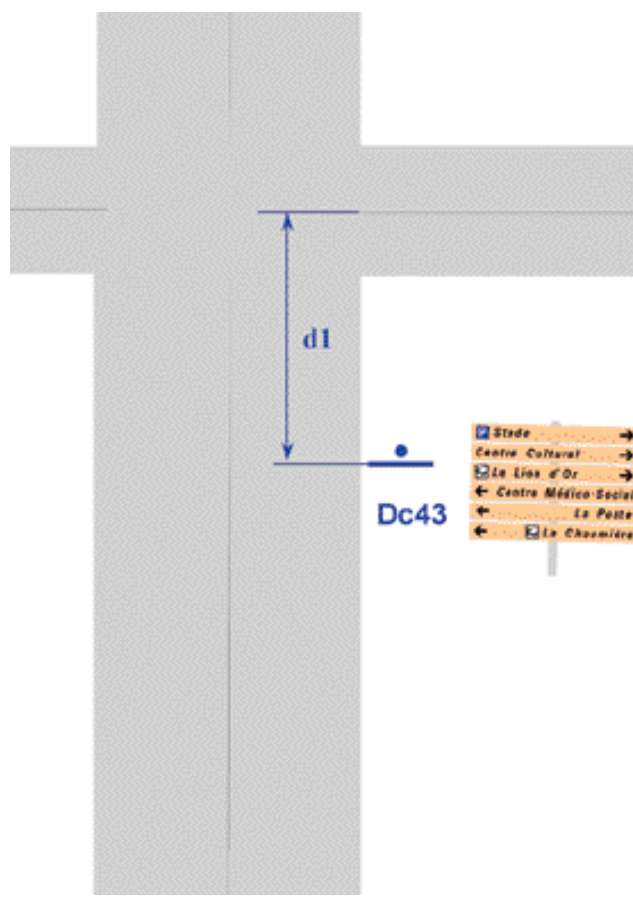
Dans le cas d'un ensemble bidirectionnel de plusieurs couleurs, on s'attachera à ce que l'ordre d'empilement des blocs soit le même pour les deux sous-ensembles unidirectionnels.

2.10 Règles d'implantation des ensembles

2.10.1 Cas général : SIL en présignalisation



Vitesse (V)	d1
$V \leq 50 \text{ km/h}$	15 à 50 m
$V > 50 \text{ km/h}$	50 à 75 m

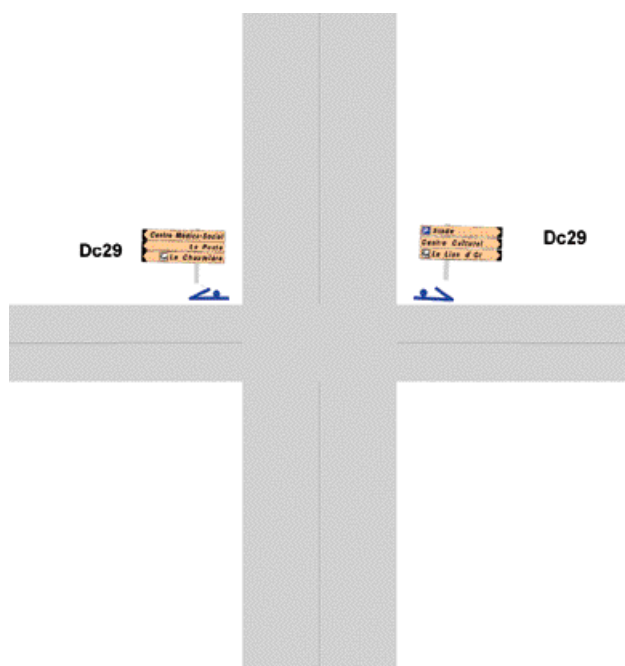


Vitesse (V)	d1
$V \leq 50 \text{ km/h}$	15 à 50 m
$V > 50 \text{ km/h}$	50 à 75 m

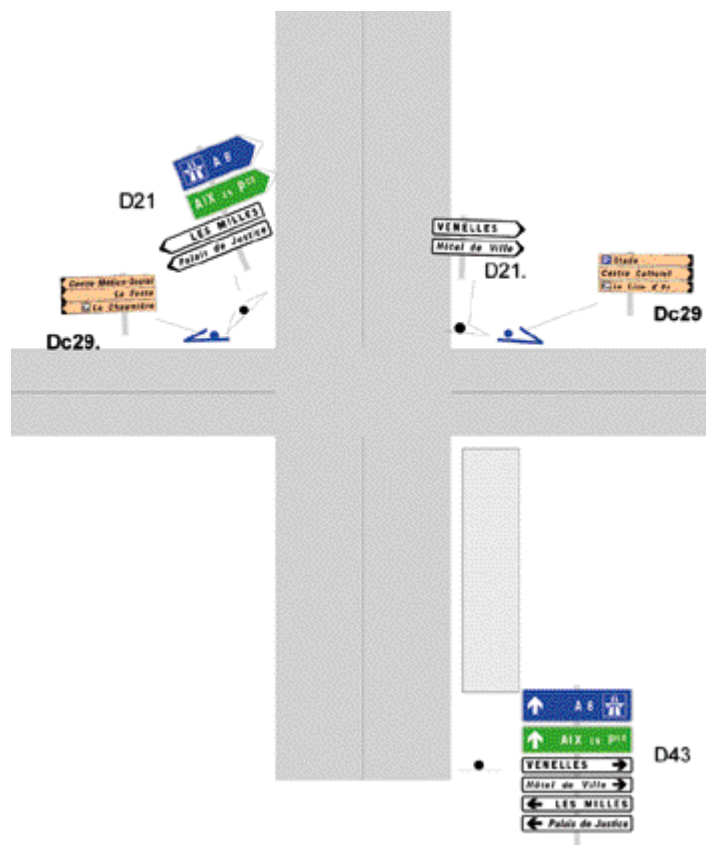
Le panneau Dc43 est situé entre le D43 et le carrefour. Il sera implanté à 15 mètres minimum en amont du carrefour (d1) et sera éloigné suffisamment du D43 pour ne pas perturber la lecture et la lisibilité des différents ensembles.

2.10.2 Cas dérogatoire (à caractère exceptionnel) : SIL en signalisation de position

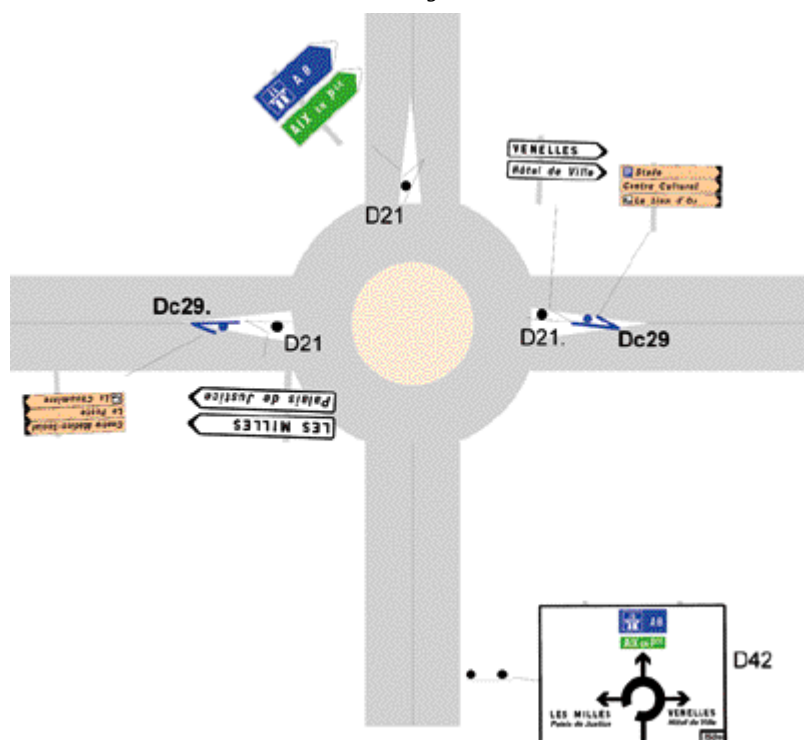
Cas n°1 : le carrefour à équiper ne comporte aucun panneau de signalisation directionnelle courante.



Cas n°2 : les contraintes d'environnement ne permettent pas d'implanter physiquement les panneaux de présignalisation.



Cas n°3 : carrefour giratoire.



2.11 Rétroreflectorisat ion

Les panneaux de signalisation d'information locale pourront être rétro réfléchissants. S'ils le sont, ils devront respecter les règles fixées par l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (première partie, généralités, article 13), notamment la règle de cohérence : « Par souci de cohérence et d'efficacité, les panneaux vus en même temps ont avantage à avoir des luminances équivalentes pour l'automobiliste concerné : ainsi par exemple, il ne faut pas mélanger un panneau avec un revêtement rétro réfléchissant de classe 1 dans le même champ de vision, avec un panneau de classe 2 ou un panneau éclairé. Dans tous les cas, la classe de rétro réflexion des panneaux de SIL ne doit jamais être supérieure à celle utilisée pour les panneaux de signalisation directionnelle générale présents sur le même carrefour. »

2.12 Financement

Le financement de la SIL comprend la fourniture, la pose, l'entretien, l'exploitation, le remplacement et éventuellement la suppression des dispositifs de signalisation routière.

Article 16 première partie de l'ISIR :

« Prescriptions financières : une circulaire interministérielle fixe les conditions dans lesquelles doivent être réparties les charges financières afférentes à la fourniture, la pose, l'entretien, l'exploitation, le remplacement et éventuellement la suppression des dispositifs de signalisation. »

Instruction n° 81-85 du 23 septembre 1981 :

§ 16 « tous les panneaux (de direction) d'intérêt local sont à la charge du demandeur ».

Article L411-6 du code de la route :

« le droit de placer en vue du public, par tous les moyens appropriés, des indications ou signaux concernant, à titre quelconque, la circulation n'appartient qu'aux autorités chargées des services de la voirie. »

Le fait de pouvoir financer un panneau de signalisation n'emporte pas l'autorisation d'être signalé sur le domaine public routier.

T R O I S I È M E P A R T I E

Annexes



Annexe 1 : liste des idéogrammes existants



ID1a

Parc de stationnement



ID4

Hôpital ou clinique n'assurant pas les urgences



ID8

Terrain de camping pour tentes



ID9

Terrain de camping pour caravanes



ID10

Auberge de jeunesse



ID11

Emplacement pour pique-nique



ID14a

Poste de distribution de carburant



ID17

Point d'accueil jeunes



ID18

Chambre d'hôtes ou gîte



ID19

Point de vue



ID20

Point de mise à l'eau d'embarcation légère



ID21

Point de départ d'un circuit de ski de fond



ID23

Point de départ d'un itinéraire d'excursion à pied



ID24

Déchetterie



ID25

Hôtel ou motel



ID26a

Restaurant



ID26b

Débit de boissons ou cafétéria



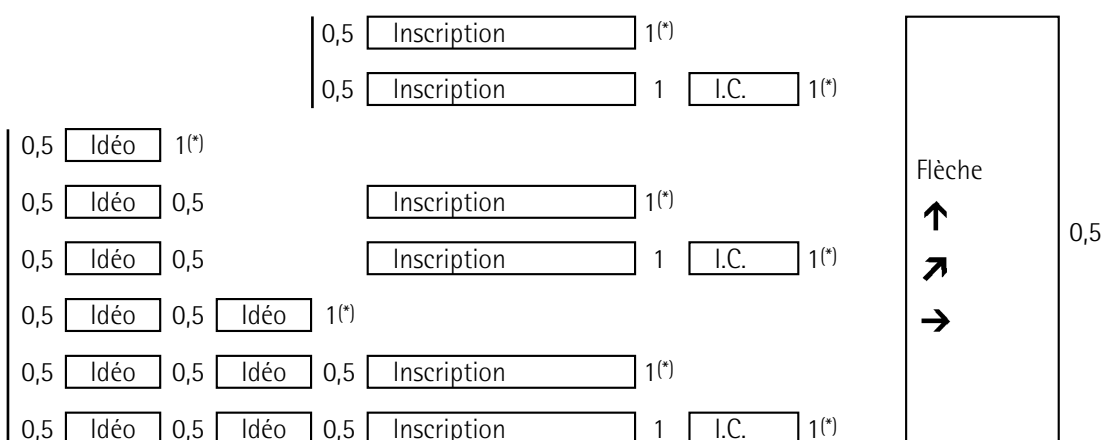
ID29

Point d'eau potable

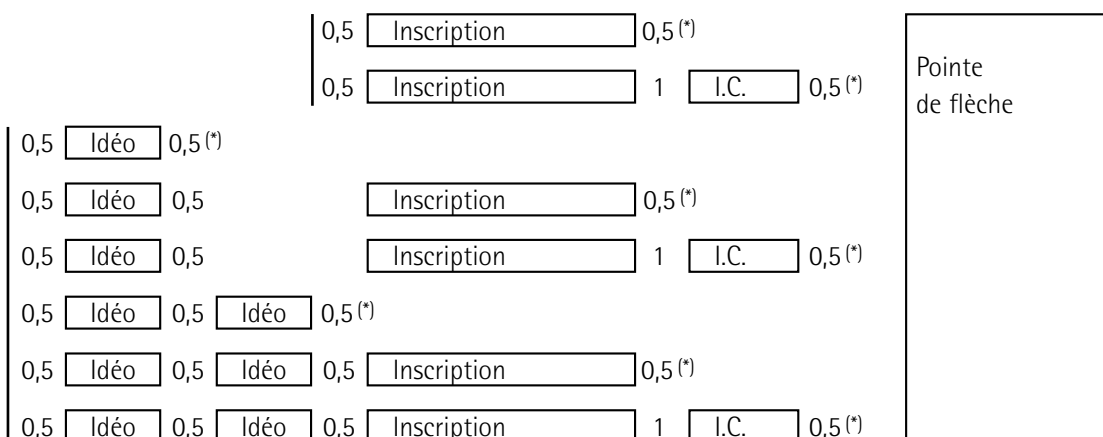
Annexe 2 : espacements horizontaux, verticaux et ordre des éléments de base

Panneau avec flèche à droite

■ Cas d'un panneau Dc43



■ Cas d'un panneau Dc29



I.C. = indicateur de classement.

Les espacements ont pour unité (Hc).

(*) Espacement minimum.

Panneau avec flèche à gauche

■ Cas d'un panneau Dc43

0,5	Flèche ↑ ↖ ←			Inscription	0,5	
				Inscription	1	I.C. 0,5
		1(*)	Idéo 0,5			
		1(*)	Idéo 0,5	Inscription	0,5	
		1(*)	Idéo 0,5	Inscription	1	I.C. 0,5
		1(*)	Idéo 0,5	Idéo 0,5		
		1(*)	Idéo 0,5	Idéo 0,5	Inscription 0,5	
		1(*)	Idéo 0,5	Idéo 0,5	Inscription 1	I.C. 0,5

■ Cas d'un panneau Dc29

Pointe de flèche	0,5 (*)			Inscription	0,5	
	0,5 (*)			Inscription	1	I.C. 0,5
	0,5 (*)	Idéo 0,5				
	0,5 (*)	Idéo 0,5		Inscription	0,5	
	0,5 (*)	Idéo 0,5		Inscription	1	I.C. 0,5
	0,5 (*)	Idéo 0,5	Idéo 0,5			
	0,5 (*)	Idéo 0,5	Idéo 0,5	Inscription	0,5	
	0,5 (*)	Idéo 0,5	Idéo 0,5	Inscription	1	I.C. 0,5

I.C. = indicateur de classement.

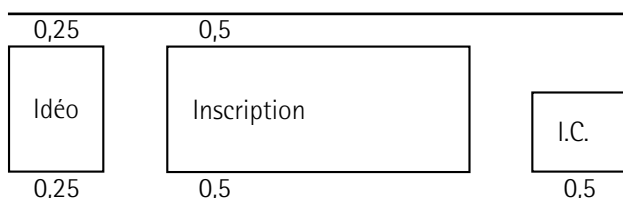
Les espacements ont pour unité (Hc).

(*) Espacement minimum.

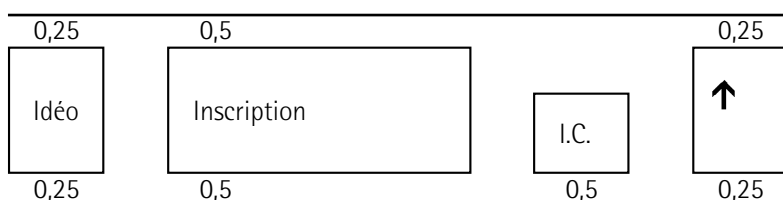
Espacements verticaux

Inscription sur une ligne

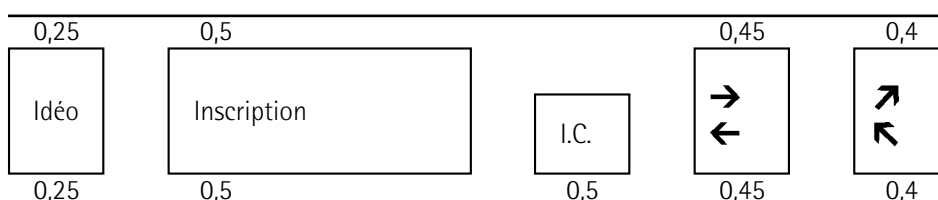
■ Cas d'un panneau Dc29



■ Cas d'un panneau Dc43 avec flèche verticale

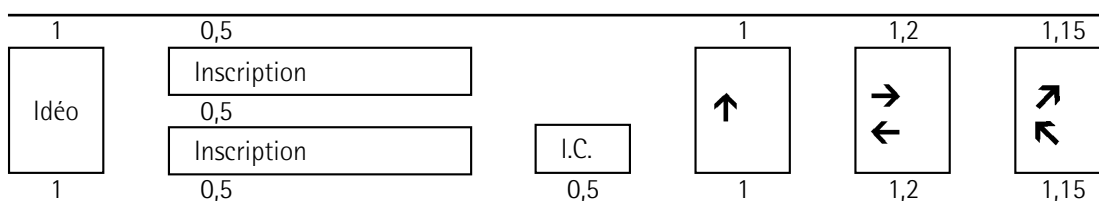


■ Cas d'un panneau Dc43 avec flèche horizontale ou oblique



Inscription sur deux lignes

■ Cas des panneaux Dc29 et Dc43



I.C. = indicateur de classement.

Les espacements ont pour unité (Hc).

Indicateur de classement et inscription sont alignés horizontalement par le bas.

Bibliographie

Principaux documents réglementaires

Code de la route.

Code de l'environnement.

*Arrêté du 24 novembre 1967 modifié relatif
à la signalisation des routes et autoroutes.*

*Instruction Interministérielle
sur la signalisation routière.*

Code de la voirie routière.

Code général des collectivités territoriales.

Guides techniques sur la signalisation directionnelle

*La signalisation des aménagements et
des itinéraires cyclables, Certu, 61 pages.*

*Signalisation de repérage. Signalisation
d'animation, Setra, 2001, 72 pages.*

Caddenda, Setra, 2005, 16 pages.

Autres documents à connaître

*L'équipement des routes interurbaines,
Setra, 1998, 450 pages.*

*Guide des carrefours urbains,
Certu, 1999, 239 pages.*

*Aménagement des carrefours interurbains
sur routes principales, Setra, 1998, 131 pages.*



Signalling of local information: a technical guide

The quality of road signalling is an essential condition for ensuring the comfort and safety of road users. Consequently, regulations relating to signalling strictly limit signals and their uses on public roads to those authorised by the applicable texts. Signs required for indicating services useful for road users are no exception to this rule.

This work intended for municipal highway-road managers, elected representatives and technicians groups in summarised form the rules that permit or prohibit the signalling of a service or facility and those that specify how it should be signalled. It also supplies recommendations on the efficient use of signalling of local information.

Señalización de información local: guía técnica

La calidad de la señalización de carreteras es una condición primordial para el confort y la seguridad del usuario. Esta es la razón por la que la normativa en materia de señalización reserva las señales y su uso en las vías abiertas a la circulación pública a aquellos expresamente autorizados por los textos en vigor. Los paneles necesarios para la señalización de los servicios útiles al usuario en desplazamiento también cumplen esta norma.

Esta obra, para el uso de los gestores de servicios de vías públicas, cargos electos y técnicos, agrupa, de manera sintética tanto las normas que permiten señalar o no un servicio o un equipamiento como las que indican cómo señalarlo. Facilita igualmente recomendaciones en cuanto al buen uso de la señalización de información local.

© CERTU - 2006

Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

Toute reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement du CERTU est illicite (loi du 11 mars 1957). Cette reproduction par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du Code pénal.

Coordination : Service Éditions (Patrick Marchand)

Mise en page : Antara ☎ 04 78 93 08 45

Impression : JOUVE ☎ 01 44 76 54 40

Achevé d'imprimer : novembre 2006

Dépôt légal : 4^e trimestre 2006

ISBN 10 : 2-11-096245-3

ISBN 13 : 978-2-11-096245-4

ISSN : 1263-3313

Cet ouvrage est en vente au CERTU

Bureau de vente :

9, rue Juliette Récamier

69456 LYON cedex 06 - France

☎ 04 72 74 59 59

Internet : <http://www.certu.fr>

■ La qualité de la signalisation routière est une condition primordiale du confort et de la sécurité de l'utilisateur. C'est pourquoi la réglementation en matière de signalisation restreint les signaux et leur usage sur les voies ouvertes à la circulation publique à ceux expressément autorisés par les textes en vigueur. Les panneaux nécessaires à la signalisation des services utiles à l'utilisateur en déplacement n'échappent pas à cette règle.

Cet ouvrage, à l'usage des gestionnaires de voiries, élus et techniciens, regroupe, de manière synthétique à la fois les règles qui permettent de signaler ou non un service ou un équipement et celles qui précisent comment le signaler. Il fournit également des recommandations quant au bon usage de la signalisation d'information locale.

La signalisation des aménagements et des itinéraires cyclables, CERTU, 2004

Signalisation temporaire. Manuel du chef de chantier, CERTU, 2003

Service Technique placé sous l'autorité du ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques a pour mission de faire progresser les connaissances et les savoir-faire dans tous les domaines liés aux questions urbaines. Partenaire des collectivités locales et des professionnels publics et privés, il est le lieu de référence où se développent les professionnalismes au service de la cité.