



# Instruction générale sur la signalisation routière du Québec



Cabinet du ministre

Québec, le 6 mai 1982

Depuis la publication du premier cahier de l'Instruction générale sur la signalisation routière du Québec en 1966, la pratique de signalisation a grandement évolué en raison de l'introduction du système international de mesure et de l'accent mis durant cette période sur l'utilisation des symboles dans la transmission efficace des messages et des indications aux usagers de la route.

En outre, le nouveau code de la sécurité routière sanctionné le 28 mai 1981 établit bien clairement à l'article 317 que la signalisation installée sur le réseau routier québécois doit être conforme aux normes prescrites par règlement du Gouvernement.

Il me fait donc grand plaisir à titre de ministre des Transports de présenter la révision de 1982 de l'Instruction générale sur la signalisation routière du Québec, laquelle instruction devrait contribuer à l'atteinte d'une uniformité dans la signalisation et ainsi d'en arriver à accroître la sécurité des usagers du réseau routier québécois.

MICHEL CLAIR

INSTRUCTION GÉNÉRALE SUR LA SIGNALISATION  
ROUTIÈRE DU QUÉBEC

Mise à jour ( no 1 )

- 1- Insérer la page 7.
- 2- Corriger le code postal «G2K 1K7» pour «G2K 1M1» à la dernière ligne de l'article A.1.11, page 18.
- 3- Remplacer les pages 25-26, 27-28, 39-40, 43-44, 45-46, 47-48 par les nouvelles pages datées « mars 1982 ».
- 4- Enlever les pages 49-50.
- 5- Rayer « le signal de limitation de hauteur » à la cinquième ligne du premier paragraphe de l'article 3.2, page 52.
- 6- Remplacer les pages 55-56, 59-60, 61-62, 63-64, 69-70, 71-72, 95-95, 101-102 et 107 par les nouvelles pages datées « mars 1982 ».
- 7- Corriger le mot « blanc » pour « orange » à la dernière ligne de l'article 6.10, page 112.
- 8- Remplacer les pages 155-156, 157-158, 167-168, 169-170, 173-174, 175-176 et 209-210 par les nouvelles pages datées « mars 1982 ».

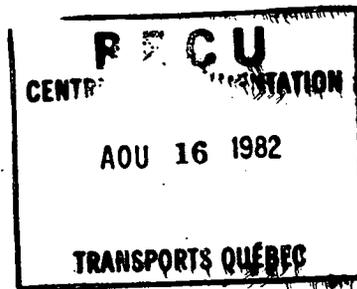
remplacé par La signalisation routière au  
Québec, 1990 TQ 566



42206

**Ministère des Transports**  
Centre de documentation  
830, Chemin Ste-Foy  
6e étage  
Québec (Québec)  
G1S 4X9

# Instruction générale sur la signalisation routière du Québec



Nouvelle édition revue et corrigée 1979

CPTRD  
CANQ  
TR  
402  
1979

434

TQ  
219  
1979  
E.H.A



## Avant-propos

Une circulation toujours croissante sur les routes du Québec, notamment en raison de la construction de nombreuses autoroutes au cours des dernières années, a rendu nécessaires l'augmentation et l'amélioration de la signalisation routière. C'est à ce besoin que vient répondre cette nouvelle édition du Manuel d'instruction générale sur la signalisation routière du Québec.

Le Manuel comporte deux nouveaux chapitres, l'un sur la signalisation autoroutière, l'autre sur les signaux lumineux.

L'un des changements majeurs concerne l'adaptation de la signalisation au système international d'unités (SI), notamment celle qui a trait aux distances et aux limites de vitesse.

On notera aussi la création de signaux qui correspondent à des réalités nouvelles (les voies réservées aux autobus et les pistes cyclables, par exemple) ou qui viennent ajouter des éléments de sécurité additionnels. Une recherche a par ailleurs entraîné des modifications aux signaux existants en vue d'améliorer leur impact visuel et de les uniformiser avec ceux que l'on retrouve en Amérique du Nord. Enfin, le recours à la signalisation symbolique a été accru tandis que les indications écrites qui subsistent ont été soumises aux dispositions de la Charte de la langue française.

Le Québec a toujours été à l'avant-garde en matière de signalisation routière et, afin que cette Instruction Générale profite à sa population, les corps publics doivent appliquer intégralement ses prescriptions, conformément au Code de la route, S.R.Q. 1964, chap. 31, et à l'arrêté en conseil no 2937 du 11 septembre 1968, qui précise la politique du gouvernement en matière de signalisation routière.

En puisant à la même source les données dont elles ont besoin, les administrations publiques conserveront une unité essentielle en matière de signalisation en vue d'améliorer la sécurité des nombreux citoyens qui, chaque jour, empruntent les routes du Québec.



## Introduction

Les explications qui suivent ont pour objet de familiariser le lecteur avec la méthode de classement des panneaux et panonceaux illustrés dans cette instruction générale sur la signalisation routière du Québec.

**La lettre A désigne les signaux de prescription.**

**La lettre B désigne les signaux de danger.**

**La lettre C désigne les signaux d'indication.**

**La lettre D désigne les signaux de travaux de construction et de déviation.**

Chaque signal est identifié par une de ces lettres et un chiffre qui lui est accolé. Lorsque, dans un même article, il est question de deux panneaux ou plus, de même catégorie, un second chiffre est ajouté aux premiers éléments.

**La lettre P indique qu'il s'agit d'un panonceau.**

**La lettre G signifie « gauche ».**

**La lettre D signifie « droite ».**

Cet ouvrage est en vente au comptoir postal de l'Éditeur officiel du Québec, dont l'adresse est :

1 283, boul Charest ouest  
Québec (Québec)  
G1N 2C9

et dans les librairies de l'Éditeur officiel du Québec :

**Québec :**

Place Sainte-Foy Centre administratif « G »  
G1V 2L1 rez-de-chaussée  
Tél. : 651-4202 G1R 4Y7  
Tél. : 643-3895

**Trois-Rivières :**

225, rue des Forges  
G9A 2G7  
Tél. : 379-1443

**Montréal :**

Complexe Desjardins  
H5B 1B8  
Tél. : 873-6704

**Hull :**

662, boulevard  
Saint-Joseph  
J8Y 4A8  
Tél. : 770-0111

---

*Les articles A.4.18 à A.26, concernant les panneaux bruns et blancs du chapitre « Signalisation d'indication » sont en révision quant aux types de panneaux et aux normes d'implantation.*

*Le panneau A-1, signal d'arrêt à l'intersection, sur lequel apparaissent les mots ARRÊT STOP, demeure légal jusqu'à son remplacement ou jusqu'au 31 décembre 1987 (Décision no : 82-13 du Conseil des ministres).*

*Le panneau A-2, « Cédez le passage », à bordure noire sur fond jaune reflectorisé, demeure légal jusqu'à son remplacement.*

---

ISBN 2-551-03850-2



**Tableau de conversion des nouvelles unités (SI)**

(millimètres en pouces)

| mm | po   | mm  | po    | mm   | po    | mm   | po     |
|----|------|-----|-------|------|-------|------|--------|
| 10 | 0,39 | 100 | 3,94  | 380  | 14,96 | 1250 | 49,21  |
| 15 | 0,59 | 120 | 4,72  | 400  | 15,75 | 1300 | 51,18  |
| 20 | 0,79 | 130 | 5,12  | 450  | 17,72 | 1350 | 53,15  |
| 30 | 1,18 | 150 | 5,91  | 480  | 18,90 | 1500 | 59,06  |
| 40 | 1,57 | 200 | 7,87  | 500  | 19,69 | 1800 | 70,87  |
| 50 | 1,97 | 240 | 9,45  | 600  | 23,62 | 1850 | 72,84  |
| 60 | 2,36 | 250 | 9,84  | 680  | 26,77 | 2100 | 82,67  |
| 70 | 2,76 | 270 | 10,63 | 750  | 29,53 | 2400 | 94,49  |
| 80 | 3,15 | 300 | 11,81 | 900  | 35,43 | 3000 | 118,11 |
| 90 | 3,54 | 340 | 13,39 | 1050 | 41,33 | 4500 | 177,16 |
|    |      |     |       | 1200 | 47,24 | 6250 | 246,06 |

**Tableau de conversion des nouvelles unités (SI)**

(mètres en pieds)

| m    | pi    | m     | pi     | m   | pi     | m     | pi        |
|------|-------|-------|--------|-----|--------|-------|-----------|
| 0,30 | 0,98  | 4,60  | 15,09  | 35  | 114,82 | 220   | 712,77    |
| 0,35 | 1,15  | 5,00  | 16,40  | 36  | 118,10 | 225   | 738,18    |
| 0,50 | 1,64  | 5,50  | 18,04  | 37  | 121,38 | 250   | 820,20    |
| 0,60 | 1,97  | 5,80  | 19,02  | 40  | 131,23 | 300   | 984,24    |
| 0,90 | 2,95  | 6,00  | 19,68  | 44  | 144,35 | 325   | 1 066,26  |
| 1,00 | 3,28  | 7,00  | 22,97  | 46  | 150,91 | 350   | 1 148,28  |
| 1,15 | 3,77  | 8,00  | 26,25  | 47  | 154,19 | 375   | 1 230,30  |
| 1,25 | 4,10  | 9,00  | 29,53  | 50  | 164,04 | 400   | 1 312,32  |
| 1,50 | 4,92  | 10,00 | 32,81  | 51  | 167,32 | 425   | 1 394,34  |
| 1,80 | 5,90  | 12,00 | 39,36  | 60  | 196,84 | 500   | 1 640,40  |
| 1,85 | 6,07  | 13,00 | 42,65  | 70  | 229,65 | 600   | 1 968,48  |
| 2,00 | 6,56  | 14,00 | 45,93  | 75  | 246,06 | 700   | 2 296,56  |
| 2,20 | 7,22  | 15,00 | 49,21  | 80  | 262,46 | 800   | 2 624,64  |
| 2,40 | 7,87  | 16,00 | 52,49  | 90  | 295,27 | 900   | 2 952,72  |
| 2,50 | 8,20  | 17,00 | 55,77  | 100 | 328,08 | 1 000 | 3 280,80  |
| 2,70 | 8,86  | 19,00 | 62,33  | 120 | 393,69 | 1 500 | 4 921,20  |
| 2,75 | 9,02  | 20,00 | 65,62  | 125 | 410,10 | 2 000 | 6 561,60  |
| 3,00 | 9,84  | 22,00 | 72,17  | 140 | 459,31 | 3 000 | 9 842,40  |
| 3,30 | 10,82 | 25,00 | 82,02  | 150 | 492,12 | 4 000 | 13 123,20 |
| 3,50 | 11,48 | 26,00 | 85,30  | 160 | 524,92 | 5 000 | 16 404,00 |
| 4,00 | 13,12 | 30,00 | 98,42  | 190 | 623,35 |       |           |
| 4,10 | 13,45 | 33,00 | 108,26 | 200 | 656,16 |       |           |

**Tableau de conversion des nouvelles unités (SI)**

kilomètres en milles (distance)

| km | milles | km | milles | km  | milles | km    | milles |
|----|--------|----|--------|-----|--------|-------|--------|
| 1  | 0,62   | 24 | 14,91  | 50  | 31,06  | 130   | 80,77  |
| 2  | 1,24   | 25 | 15,53  | 53  | 32,93  | 140   | 86,99  |
| 3  | 1,86   | 26 | 16,16  | 54  | 33,55  | 150   | 93,20  |
| 4  | 2,49   | 27 | 16,78  | 58  | 36,03  | 160   | 99,41  |
| 5  | 3,11   | 29 | 18,02  | 60  | 37,28  | 161   | 100,04 |
| 6  | 3,73   | 30 | 18,64  | 64  | 39,76  | 200   | 124,27 |
| 7  | 4,35   | 31 | 19,26  | 65  | 40,38  | 300   | 186,41 |
| 8  | 4,97   | 32 | 19,88  | 70  | 43,49  | 400   | 248,54 |
| 9  | 5,59   | 33 | 20,51  | 72  | 44,73  | 500   | 310,68 |
| 10 | 6,21   | 36 | 22,37  | 89  | 49,70  | 600   | 372,82 |
| 15 | 9,32   | 39 | 24,23  | 90  | 55,92  | 700   | 434,95 |
| 18 | 11,19  | 40 | 24,86  | 100 | 62,13  | 800   | 497,09 |
| 19 | 11,81  | 43 | 26,72  | 110 | 68,35  | 900   | 559,23 |
| 20 | 12,43  | 44 | 27,34  | 120 | 74,56  | 1 000 | 621,37 |
| 22 | 13,67  | 48 | 29,83  |     |        |       |        |

**Tableau de conversion des nouvelles unités (SI)**

kilomètres en milles (limite de vitesse)

| Km/h | m/h | Km/h | m/h |
|------|-----|------|-----|
| 30   | 20  | 70   | 45  |
| 40   | 25  | 80   | 50  |
| 50   | 30  | 90   | 55  |
| 60   | 35  | 100  | 60  |
| 60   | 40  | 100  | 65  |

## Table des matières

|  | page |
|--|------|
| Avant-propos .....   | 5    |
| <b>PARTIE « A » — Panneaux</b>   |      |
| Chapitre I — Dispositions préliminaires .....  | 15   |
| Chapitre II — Signalisation de prescription .....  | 25   |
| Chapitre III — Signalisation de danger .....   | 51   |
| Chapitre IV — Signalisation d'indication .....   | 67   |
| Chapitre V — Signalisation des autoroutes .....  | 81   |
| Chapitre VI — Signalisation de travaux de construction et de déviation .....                   | 109  |
| Tableaux — Tableau comparatif .....  | 21   |
| <b>PARTIE « B » — Signaux lumineux</b>   |      |
| Chapitre I — Définitions, dispositions préliminaires, signification des signaux lumineux ..... | 119  |
| Chapitre II — Justification des feux de circulation .....                                      | 123  |
| Chapitre III — Installation des feux de circulation .....                                      | 129  |
| Chapitre IV — Utilisation des feux de circulation .....  | 131  |
| Chapitre V — Programmation des feux de circulation .....                                       | 137  |
| Chapitre VI — Autres feux .....  | 139  |
| <b>PARTIE « C » — Marques sur la chaussée</b>  |      |
| Chapitre I — Généralités .....   | 145  |
| Chapitre II — Types de marques et leur fonction .....  | 147  |



## PARTIE A

### Panneaux

- Chapitre I — Dispositions préliminaires
- Chapitre II — Signalisation de prescription
- Chapitre III — Signalisation de danger
- Chapitre IV — Signalisation d'indication
- Chapitre V — Signalisation des autoroutes
- Chapitre VI — Signalisation de travaux de construction et de déviation





## Dispositions préliminaires

### Art. A.1.1 **Objet de la signalisation routière**

La signalisation routière a pour objet:

- 1° de rendre plus sûre la circulation routière;
- 2° de faciliter cette circulation;
- 3° d'identifier ou de rappeler si nécessaire la réglementation édictée par l'autorité investie du pouvoir réglementaire;
- 4° de signaler des dangers;
- 5° de donner des indications ou des renseignements utiles aux usagers de la route.

Elle n'a pas, et ne peut avoir, le caractère d'une garantie assurée par la puissance publique aux usagers de la route contre les risques, les dangers et les inconvénients de la circulation.

Afin de conserver toute son efficacité, la signalisation routière doit:

- 1° être simple et homogène;
- 2° attirer l'attention;
- 3° être parfaitement visible et lisible à distance;
- 4° être facile à comprendre;
- 5° être bien adaptée aux dangers et aux particularités à signaler.

### Art. A.1.2 **Établissement de la signalisation**

L'installation, l'enlèvement et l'entretien des signaux routiers relèvent du ministère responsable de l'établissement de la signalisation. Il est interdit de déplacer, de dégrader ou de détruire un dispositif de signalisation, de le masquer, d'y apporter des changements ou d'y afficher quoique ce soit. Il est également interdit à toute personne non autorisée de placer, sur le domaine public, sur les immeubles ou sur les terrains bordant la voie publique, tout signal qui peut être confondu avec les signaux réglementaires.

Les signaux implantés par des particuliers ou par des services privés n'engagent pas la responsabilité de l'autorité compétente et doivent être enlevés sans délai.

Les dispositions de l'alinéa précédent ne visent pas les services publics et les entreprises exécutant des travaux qui nécessitent l'occupation partielle ou entière de la route, pourvu que leurs dispositifs de signalisation aient été approuvés par l'autorité compétente.

### Art. A.1.3 **Catégories de signaux**

Les signaux routiers se répartissent en quatre catégories:

- 1° Signaux de prescription (*type A*)  
Ils ont pour objet de porter à la connaissance des usagers de la route et des piétons les prescriptions résultant de mesures réglementaires.
- 2° Signaux de danger (*type B*)  
Ils ont pour objet d'attirer, de façon toute spéciale, l'attention des usagers de la route aux endroits où ils doivent redoubler de vigilance en raison de la présence d'obstacles ou de points dangereux, tant sur la route qu'à ses abords.
- 3° Signaux d'indication (*type C*)  
Ils ont pour objet de signaler aux usagers de la route les directions, destinations, désignations, distances, points d'intérêts et services publics.
- 4° Signaux de travaux de construction et de déviation (*type D*)  
Ils ont pour objet d'attirer, de façon toute spéciale, l'attention des usagers de la route aux endroits où ils doivent redoubler de vigilance en raison de travaux de construction ou de réparation de la route.

### Art. A.1.4 **Emploi de signaux routiers**

On doit faire un usage judicieux des panneaux de signalisation. L'emploi excessif de signaux de prescription et de danger contribue à en diminuer le respect. Par contre, l'utilisation fréquente de signaux d'indication peut s'avérer utile à l'usager de la route et n'affecte en rien leur valeur.

**Art.  
A.1.5. Homogénéité de la signalisation**

À l'unité, principe fondamental de toute signalisation, se rattache celui de l'homogénéité. Il est, en effet, nécessaire qu'un même esprit anime les services chargés d'établir la signalisation, afin que l'usager de la route trouve, dans des conditions semblables, des signaux de même valeur, de même portée et de même forme, comportant les mêmes couleurs, les mêmes symboles et les mêmes inscriptions.

Les signaux dont le modèle figure dans la présente Instruction ont fait l'objet d'une étude approfondie. Toutes les collectivités du Québec ont l'obligation d'adopter la nouvelle signalisation (*voir avant-propos*).

**Art.  
A.1.6. Uniformité des panneaux**

Les panneaux de signalisation doivent reproduire fidèlement les modèles homologués figurant dans ce manuel.

Le Service de la signalisation tient à la disposition des municipalités, des fabricants de panneaux et des services privés s'occupant de signalisation routière, les plans des panneaux figurant dans la présente Instruction. Toute demande doit être faite par écrit à l'adresse suivante:

Ministère des Transports  
Service de la signalisation  
4715 boul. Pierre-Bertrand nord  
Québec (Québec)  
G2K 1K7

**Art.  
A.1.7. Couleurs des panneaux  
(planche 1)**

Les panneaux de signalisation portent les couleurs suivantes:

**1° signaux de prescription**

- a) Le panneau du signal d'arrêt porte, une bordure et une inscription blanches, sur fond rouge.
- b) Le panneau du signal de « Cédez le passage » porte un triangle et une bordure de couleur blanche, sur fond rouge.
- c) Le panneau du signal d'accès interdit porte, sur fond blanc, une bordure noire et un disque rouge au centre duquel figure une barre blanche horizontale.
- d) Les panneaux des signaux d'obligation portent, sur fond blanc une bordure et un symbole noirs entourés d'une couronne verte.
- e) Les panneaux de voies exclusives et de direction des voies portent, sur fond blanc ou noir une bordure, un symbole et une inscription de couleur blanche ou noire selon qu'ils sont installés en bordure de la route ou au-dessus de la chaussée.
- f) Le panneau du signal de sens unique porte, une bordure et un symbole de couleur blanche, sur fond noir.
- g) Les panneaux des signaux d'interdiction portent, sur fond blanc, une bordure et un symbole noirs. Ce dernier est entouré du symbole d'interdiction décrit à l'article A.1.10.c.
- h) Le panneau du signal du début d'une zone scolaire porte, sur fond bleu, une bordure et la silhouette, en blanc, de deux écoliers.
- i) Les panneaux des signaux de réglementation portent, sur fond blanc, une bordure, une inscription et un symbole noirs entourés, selon le cas, soit d'une couronne verte, soit du symbole d'interdiction décrit à l'article A.1.10.c.
- j) Les autres panneaux de signaux de prescription portent, sur fond blanc, une bordure et une inscription ou un symbole de couleur noire.

**2° signaux de danger**

Les panneaux de signaux de danger portent une bordure et une inscription ou un symbole de couleur noire sur fond jaune. Font exception à cette règle les panneaux de signaux avancés d'arrêt obligatoire (art. A.3.12) et de feux de circulation (art. A.3.13), qui ont chacun un symbole de couleur différente.

### 3° signaux d'indication

Les panneaux de signaux d'indication portent une bordure blanche et une inscription ou un symbole de même couleur sur fond vert. Font exception à cette règle les panneaux de signaux d'indication touristique ou d'intérêt local, de lac, de cours d'eau, etc. qui porteront la même couleur sur fond brun et les écussons d'autoroutes qui porteront la même couleur sur fond bleu et rouge.

### 4° signaux de déviation et de travaux de construction

Les panneaux de signaux de limitation de vitesse recommandée, de signaux de danger et les panonceaux qui peuvent leur être associés portent une bordure et une inscription ou un symbole de couleur noire sur fond orange lorsqu'ils sont utilisés pour signaler une déviation ou un chantier de construction.

### 5° panonceaux

Les panonceaux sont de même couleur que les panneaux qu'ils complètent.

## Art. A.1.8

### Forme des panneaux (*planche 1*)

Les formes des panneaux sont les suivantes:

- 1° la forme octogonale est réservée au signal d'arrêt;
- 2° la forme triangulaire pointant vers le bas est réservée au signal « Cédez le passage »;
- 3° la forme rectangulaire des panneaux dont les deux grands côtés sont à la verticale est réservée généralement aux signaux de prescription. La forme carrée peut également être utilisée pour cette catégorie de panneaux;
- 4° la forme rhombique (losange) est réservée à l'indication de danger. La forme carrée de même que la forme rectangulaire des panneaux dont les plus grands côtés sont à l'horizontale peuvent également être utilisées pour cette catégorie de panneaux;
- 5° la forme pentagonale est réservée à la signalisation du début d'une zone scolaire;
- 6° la forme rectangulaire des panneaux dont les deux grands côtés sont à l'horizontale est réservée généralement aux signaux d'indication. La forme carrée peut également être utilisée pour cette catégorie de panneaux;

7° d'autres formes sont réservées à des fins spécifiques comme l'identification des autoroutes et des routes.

## Art. A.1.9

### Dimensions des panneaux

Les dimensions réglementaires définies dans la présente Instruction sont des normes minimales. Tout agrandissement des panneaux entraîne nécessairement une modification proportionnelle de toutes les dimensions. On pourra faire usage des panneaux de supersignalisation dans les cas suivants:

- 1° sur les routes permettant une vitesse élevée;
- 2° aux endroits où l'automobiliste risque d'être distrait par la paysage, les enseignes, les affiches, etc.;
- 3° aux points dangereux comportant des éléments imprévisibles, même pour le conducteur averti;
- 4° aux endroits où le champ visuel est obstrué.

Il peut s'avérer utile de recourir parfois à des panneaux de plus grandes dimensions. Une étude particulière des lieux en établira la nécessité. Toutefois, il ne faut pas en abuser. Des panneaux de dimensions inférieures peuvent exceptionnellement être installés aux endroits où des panneaux normalisés ne pourraient l'être, faute d'un dégagement latéral suffisant, comme cela peut se produire dans les quartiers historiques.

## Art. A.1.10

### Symboles

Pour faciliter la lecture et la compréhension des signaux routiers, on pourra recourir à des symboles qui ne demandent pas à l'automobiliste un effort de lecture ou de mémoire irréalisable. Les inscriptions qu'on ne peut remplacer par des symboles devront être simplifiées. Les abréviations, les sigles et les symboles ne peuvent être différents de ceux qui figurent dans le manuel.

#### a) Flèches

La flèche est le symbole que l'on retrouve le plus souvent sur les panneaux. On l'utilise pour déterminer les espaces touchés par des réglementations, pour annoncer un prochain message et pour indiquer les hauteurs libres, les voies à emprunter, les changements de direction, les manoeuvres à faire et les destinations à atteindre.

### b) Silhouettes

La silhouette est un autre symbole qui remplace de nombreuses inscriptions sur les panneaux. On l'utilise pour établir que des êtres et des choses sont touchés par des réglementations, pour indiquer la configuration des lieux, pour engager l'usager à redoubler de vigilance et pour communiquer des renseignements.

### c) Symbole d'interdiction

Le symbole d'interdiction est constitué d'une couronne rouge et d'une barre diagonale de même couleur qui part du côté supérieur gauche et aboutit au côté inférieur droit en faisant un angle de 45° avec l'horizontale. Tout ce qui figure à l'intérieur de la couronne fait l'objet d'une interdiction.



### d) Symbole d'obligation ou d'autorisation

Le symbole d'obligation ou d'autorisation est constitué d'une couronne verte. Tout ce qui figure à l'intérieur de la couronne fait l'objet d'une obligation ou d'une autorisation.



## Art.

### A.1.11 Inscriptions

Les types de caractères adoptés pour les inscriptions sont répartis en séries de A à E. Règle générale, les séries A et B sont utilisées sur les plaques indicatrices de nom de rue (appellations édilitaires), et sur les panneaux réglementant le stationnement et les arrêts.

Les séries C, D, E peuvent être utilisées pour tous les panneaux. Les signes diacritiques (accents, trémas, cédilles) doivent toujours figurer, même sur les lettres capitales.

La facilité de lecture à distance est principalement fonction de la hauteur des caractères. À titre d'exemple, à 20 m on peut lire une inscription en lettres de 30 mm de hauteur; à 100 m, les lettres devront avoir 150 mm de hauteur au moins.

Le Service de la signalisation du ministère des Transports tient à la disposition des services de signalisation routière le répertoire des caractères normalisés. Toute demande doit être faite par écrit à l'adresse suivante:

Ministère des Transports  
Service de la signalisation  
4715 boul. Pierre-Bertrand nord  
Québec (Québec)  
G2K 1K7  
/M/

## Art.

### A.1.12 Réfléctorisation et éclairage des panneaux

La signalisation doit être efficace aussi bien la nuit que le jour. Il importe donc que les panneaux soient refléctorisés ou éclairés conformément aux dispositions de la présente Instruction, afin de conserver la même apparence.

### 1° Réfléctorisation

La réfléctorisation est étendue à presque tous les panneaux. Le fond, la bordure, le symbole et l'inscription doivent être réfléctorisés, sauf s'ils sont de couleur noire.

Les matériaux de réfléctorisation doivent être de qualité telle qu'ils puissent conserver leurs propriétés naturelles en permanence et réfléchir uniformément la lumière lorsque le panneau est éclairé par les phares des véhicules automobiles. Il est à remarquer que les panneaux réfléctorisés peuvent changer d'aspect la nuit, à cause du phénomène de la condensation.

### 2° Éclairage

Les panneaux doivent être éclairés au moyen d'un flux lumineux:

- a) par un ou plusieurs projecteurs dirigés sur la surface entière du panneau;
- b) par une ou plusieurs ampoules électriques placées à l'intérieur du panneau et éclairant par transparence;
- c) par un tube fluorescent épousant la forme des symboles ou des inscriptions;
- d) par l'éclairage public ambiant dans la mesure où il est satisfaisant.

## Art. A.1.13 **Bordure des panneaux**

Le symbole, l'inscription et la bordure d'un panneau doivent être de même couleur. Lorsque le fond du panneau est de couleur plus foncée que l'inscription et le symbole, la bordure figure aux arêtes mêmes du panneau.

Par contre, lorsque le fond du panneau est plus pâle que l'inscription et le symbole, la bordure est un peu en retrait et entourée d'une bande qui la met en évidence.

Sur un panneau dont les petits côtés ont 750 mm, la bordure doit avoir une largeur de 10 à 15 mm et être appliquée en retrait à 10 mm environ des arêtes. Dans tous les autres cas, la largeur de la bordure et de la bande qui l'entoure doit toujours être proportionnelle à la longueur des petits côtés.

La largeur de la bordure des panneaux de supersignalisation ne doit pas être supérieure à la largeur du trait des plus gros caractères de l'inscription et ne jamais dépasser 80 mm.

Il n'est pas nécessaire d'arrondir les angles des panneaux de supersignalisation. Ceux de la plupart des autres panneaux doivent cependant être arrondis.

## Art. A.1.14 **Implantation des panneaux** (planche 2)

### 1° Généralités

L'homogénéité et l'unité sont les règles fondamentales de la signalisation routière, sauf dérogation dans certains cas exceptionnels. Les signaux de prescription, de danger et d'indication devront être implantés conformément aux dispositions de la présente Instruction. Toutefois, il faudra dans certains cas, procéder à une étude approfondie des lieux, de jour comme de nuit, pour que l'installation soit faite à l'endroit idéal.

Les signaux sont installés du côté droit de la chaussée, face au sens de la circulation. Exceptionnellement, on peut les implanter du côté gauche, soit sur les îlots de canalisation de la circulation, soit sur les bandes médianes des routes à chaussées séparées; on peut également les fixer sur portique au-dessus de la chaussée. Cependant, dans les rues à sens unique, on peut placer des signaux identiques des deux côtés de la chaussée, l'un vis-à-vis de l'autre.

On devra orienter le panneau réfléctorisé de telle sorte que le reflet ne nuise pas à la lecture de l'indication pendant la nuit.

On évitera d'installer des signaux de danger différents des deux côtés de la chaussée, l'un vis-à-vis de l'autre, puisque la simultanéité de lecture peut disperser l'attention du conducteur. Par contre, il n'y a aucun inconvénient à poser des signaux identiques des deux côtés de la chaussée, l'un vis-à-vis de l'autre, particulièrement dans les virages où le signal opposé peut être momentanément masqué.

Dans les agglomérations urbaines, on peut fixer les panneaux de signalisation aux lampadaires appartenant à la municipalité, pourvu que les signaux soient, dans la mesure du possible, en position réglementaire.

### 2° Installation des panneaux

En région rurale et urbaine, les signaux de prescription seront installés à l'endroit même où les prescriptions sont applicables, au début et à la fin des espaces touchés par la réglementation et, au besoin, répétés entre ce début et cette fin. Les signaux d'arrêt et les signaux obligeant à céder le passage seront placés aussi près que possible du point où le conducteur aura à marquer un temps d'arrêt ou à céder le passage.

En région rurale, les signaux de danger

seront placés à une distance de 100 à 300 m de l'endroit dangereux selon la condition des lieux et la vitesse permise. Toutefois, en région urbaine, la distance entre le point de danger et le signal peut varier de 30 à 100 m.

En région rurale comme en région urbaine, les signaux d'indication sont installés en deçà ou au-delà de l'intersection à une distance ne dépassant pas généralement 300 m.

### 3° Hauteur et éloignement des panneaux par rapport à la chaussée

#### a) Hauteur

La hauteur des panneaux au-dessus du sol s'entend toujours, sauf indication contraire, de la hauteur du bord inférieur du panneau ou du panneau associé par rapport,

— en région rurale, au niveau du sommet d'une chaussée sans bordure où elle doit être de 1,5 à 2,5 m;

— en région urbaine, au niveau du sommet d'une chaussée avec bordure où elle doit être de 1,8 à 3,0 m. Là où il y a circulation de piétons on devra assurer une hauteur minimale de 2,2 m.

#### b) Éloignement par rapport à la chaussée

L'éloignement des panneaux par rapport à la chaussée s'entend toujours, sauf indication contraire, de l'éloignement de l'arête du panneau par rapport,

— en région rurale, au bord de l'accotement, où il doit être de 1,0 à 3,5 m;

— en région urbaine, au bord de la chaussée avec bordure, où il doit être de 0,3 à 2,2 m.

### 4° Mode d'installation

En région rurale, sauf dispositions contraires, on installera un seul signal par poteau ou par support. Toutefois, un panneau peut compléter l'indication d'un panneau qui lui est superposé.

Aux carrefours et aux bifurcations, il est permis de grouper un certain nombre de panneaux d'indication sur un même support.

En région urbaine comme en région rurale, sauf dispositions contraires, les panneaux suspendus doivent être fixés, autant que possible, au-dessus du centre des voies qu'ils matérialisent et de sorte que le bord inférieur des panneaux soit à 5,5 m au-dessus de la chaussée.

Les planches 3-4-5-6 montrent divers modes d'installation de signaux. On en trouvera les règles dans les chapitres qui leur sont consacrés dans la présente Instruction.

### 5° Dispositions complémentaires

Avant d'ouvrir à la circulation une nouvelle route ou une voie de déviation, il importe d'y installer la signalisation appropriée. Toute variation notable du volume de circulation peut amener une modification partielle ou complète de la signalisation de certains secteurs. Les signaux installés temporairement doivent être enlevés dès que leur utilisation est devenue inutile.

#### Art.

#### A.1.15 Matériaux des panneaux

Seuls des matériaux de bonne qualité doivent entrer dans la fabrication des panneaux de signalisation. Les alliages ferreux ou non ferreux recouverts d'une couche protectrice et les contreplaqués conformes aux normes d'imperméabilité sont des matériaux d'usage courant. Cependant, d'autres matériaux peuvent être utilisés s'ils sont conformes aux normes relatives à la couleur, à la réflectorisation et à l'éclairage des panneaux (Art. A.1.7, A.1.12).

#### Art.

#### A.1.16 Supports

Les poteaux de bois imputrescible, de métal ou de béton, les fûts des lampadaires et des feux de circulation, les balises amovibles en béton, etc. peuvent servir de support aux signaux. Ils doivent être suffisamment rigides pour résister à la vibration et au vent.

#### Art.

#### A.1.17 Entretien des signaux

La signalisation routière doit faire l'objet d'inspections périodiques, même la nuit. En conséquence, les administrateurs responsables de son établissement doivent mettre sur pied des équipes chargées de l'inspection et de l'entretien de tous les signaux dans leur territoire.

Les inscriptions et les symboles doivent toujours être bien visibles et tous les signaux endommagés seront réparés ou remplacés sans délai. Ceux qui sont éclairés doivent être inspectés périodiquement et l'on doit pourvoir au remplacement des ampoules électriques sur le point de faire défaut.

Une attention particulière doit être apportée à l'enlèvement de la végétation nuisible, de la neige, des matériaux de construction ou autres objets laissés en bordure des routes et de tout ce qui peut nuire à la visibilité des signaux.

Art.  
A.1.18

Tableau comparatif des numéros des panneaux de  
l'Instruction générale et de ceux du U.T.C.D.\*

Tableau I

| Désignation des panneaux                             | Instruction générale | Uniform Traffic Control Devices for Canada |
|--|----------------------|--|
| <b>Signalisation de prescription</b>                 |                      |  |
| Signal d'arrêt                                       | A-1                  | RA-1                                       |
| Toutes directions ( <i>panonceau</i> )               | A-1-P                |  |
| Obligation de céder le passage                       | A-2                  | RA-2                                       |
| Accès interdit                                       | A-3                  | RB-23                                      |
| Entrée interdite ( <i>panonceau</i> )                | A-3-P                | RB-23T                                     |
| Reculer  | A-3-1                |  |
| Limitation de vitesse                                | A-4-1                | RB-1                                       |
| km/h ( <i>panonceau</i> )                            | A-4-P                | RB-7                                       |
| Limitation de vitesse ( <i>panonceau</i> )           | A-4-2-P              | RB-6                                       |
| Vitesse minimale imposée                             | A-4-3                | RB-4                                       |
| Limitation de vitesse ( <i>signal avancé</i> )       | A-5                  | RB-5                                       |
| Obligation d'aller tout droit                        | A-6-1                | RB-15                                      |
| Obligation de tourner à droite                       | A-6-2-D              | RB-14                                      |
| Obligation d'aller tout droit ou de tourner à droite | A-6-3-D              | RB-12                                      |
| Obligation de tourner à droite ou à gauche           | A-6-4                |  |
| Interdiction de faire demi-tour                      | A-6-5                | RB-16                                      |
| Heures et jours ( <i>panonceau</i> )                 | A6-P                 |  |
| Direction des voies                                  | A-7-1                | RB-47                                      |
| Direction des voies                                  | A-7-2-D              | RB-42                                      |
| Direction des voies                                  | A-7-3-D              | RB-44                                      |
| Direction des voies                                  | A-7-4                | RB-45                                      |
| Direction des voies                                  | A-7-5                |  |
| Direction des voies                                  | A-7-6-D              |  |
| Direction des voies                                  | A-7-7-D              |  |
| Sens obligatoire                                     | A-8-1                | RB-21                                      |
| Indication d'une chaussée à sens obligatoire         | A-8-2                |  |
| Début d'une route à double sens de circulation       | A-8-3                | RB-24                                      |
| Passez à droite                                      | A-9-D                | RB-25                                      |
| Trajet obligatoire pour les camions                  | A-10-1               | RB-61                                      |
| Trajet obligatoire pour les motocyclettes            | A-10-2               |  |
| Accès interdit aux véhicules lourds                  | A-11-1               | RB-62                                      |
| Accès interdit aux automobiles                       | A-11-2               |  |
| Accès interdit aux motocyclettes                     | A-11-3               |  |
| Accès interdit aux bicyclettes                       | A-11-4               | RB-67                                      |
| Accès interdit aux piétons                           | A-11-5               | RB-66                                      |
| Accès interdit aux automobiles et aux bicyclettes    | A-11-6               |  |
| Accès interdit aux piétons et aux cyclistes          | A-11-7               | RB-68                                      |
| Voie réservée ( <i>sur portique</i> )                | A-12-1               |  |
| Voie réservée ( <i>au sol</i> )                      | A-13-1               |  |
| Stationnement interdit ( <i>région rurale</i> )      | A-14-1-G-D           | RB-151                                     |
| Stationnement interdit ( <i>région urbaine</i> )     | A-14-2-G-D           | RB-51                                      |
| Stationnement interdit ( <i>heures et jours</i> )    | A-14-3-G-D           | RB-52                                      |
| Stationnement interdit ( <i>zone d'autobus</i> )     | A-14-4               |  |
| Stationnement ( <i>heures et jours</i> )             | A-15-1-G-D           | RB-53                                      |
| Stationnement en file                                | A-15-2               |  |
| Arrêt interdit                                       | A-16-1               | RB-57                                      |
| Interdiction de dépasser                             | A-17-1               | RB-31                                      |
| Fin d'interdiction de dépasser                       | A-17-2               | RB-32                                      |
| Voie pour véhicules lents                            | A-18                 | RB-35                                      |
| Indication d'une ligne d'arrêt                       | A-19                 |  |

\* Uniform Traffic Control Devices for Canada.

Tableau I (suite)

| Désignation des panneaux                       | Instruction générale | Uniform Traffic Control Devices for Canada |
|--|----------------------|--|
| Début de zone scolaire                         | A-20                 | WC-1                                       |
| Passage pour écoliers                          | A-21-1               | RA-3                                       |
| Passage pour piétons                           | A-21-2               | RA-4                                       |
| Passage pour enfants près d'un terrain de jeux | A-21-3               | RA-5                                       |
| Passage pour motoneiges                        | A-21-4               |  |
| Prescription pour les piétons                  | A-22                 |  |
| Poste de pesage                                | A-23                 |  |
| Limitation de poids                            | A-24                 | RB-63                                      |
| Défense de jeter des ordures                   | A-25                 |  |

## Signalisation de danger

|   |        |        |
|---|--------|--------|
| Virage en coude   | B-1-1  | WA-1   |
| Vitesse recommandée ( <i>panonceau</i> )  | B-1-P  | WA-7   |
| Virage  | B-1-2  | WA-2   |
| Double virage en coude  | B-1-3  | WA-5   |
| Double virage   | B-1-4  | WA-5   |
| Route sinueuse  | B-1-5  | WA-6   |
| Vitesse recommandée dans un virage de bretelle ( <i>autoroute</i> )               | B-2    |        |
| Intersection en croix   | B-3-1  | WA-11  |
| Intersection en T   | B-3-2  | WA-14  |
| Embranchement   | B-3-3  | WA-13  |
| Bifurcation   | B-3-4  |        |
| Voies convergentes  | B-3-5  | WA-12  |
| Intersection en Y   | B-3-6  | WA-15  |
| Voies convergentes ( <i>autoroute</i> )   | B-4    | WA-16  |
| Chaussées séparées ( <i>début</i> )   | B-5-1  | WA-31  |
| Chaussées séparées ( <i>fin</i> )   | B-5-1  | WA-32  |
| Contournement par la droite et par la gauche                                      | B-5-2  | WA-17  |
| Circulation à double sens ( <i>signal avancé</i> )                                | B-6    | WB-3   |
| Chaussée rétrécie   | B-7    | WA-23  |
| Passage étroit  | B-8    | WA-24  |
| Indication de route à une voie ( <i>panonceau</i> )                               | B-8-P  | WA-24T |
| Arrêt ( <i>signal avancé</i> )  | B-9    | WB-1   |
| Feux de circulation ( <i>signal avancé</i> )                                      | B-10   | WB-2   |
| Distance en chiffres ( <i>panonceau</i> )   | B-10-P | WB-2T  |
| Passage à niveau ( <i>signal avancé</i> )   | B-11   | WC-4   |
| Pente   | B-12   | WA-21  |
| Pente très raide ( <i>panonceau</i> )   | B-12-P | WA-21T |
| Fin de revêtement   | B-13   | WA-25  |
| Chaussée cahoteuse  | B-14   | WA-22  |
| Chaussée glissante  | B-15   | WC-5   |
| Risque de chute de pierres  | B-16   | WC-6   |
| Limitation de hauteur ( <i>signal avancé</i> )                                    | B-17-1 | WA-26  |
| Limitation de hauteur   | B-17-2 | WA-27  |
| Zone scolaire ( <i>signal avancé</i> )  | B-18   |        |
| Passage de piétons ( <i>signal avancé</i> )                                       | B-19-1 | WC-2   |
| Passage d'enfants près d'un terrain de jeux ( <i>signal avancé</i> )              | B-19-2 | WC-3   |
| Indication du danger que peut présenter un camion chargé ( <i>signal avancé</i> ) | B-19-3 | WD-A48 |
| Passage pour motoneiges ( <i>signal avancé</i> )                                  | B-19-4 |        |
| Passage d'animaux sauvages ( <i>signal avancé</i> )                               | B-19-5 |        |
| Damier  | B-20   | WA-8B  |
| Fin de route ( <i>damier</i> )  | B-21   | WA-8   |
| Balise à chevrons   | B-22   |        |
| Balise à bandes obliques  | B-22-G |        |
| Balise à bandes obliques  | B-22-D |        |

Tableau I (suite)

| Désignation des panneaux   | Instruction générale | Uniform Traffic Control Devices for Canada |
|--|----------------------|--|
| <b>Signalisation d'indication</b>  |                      |  |
| Numéro de route  | C-1-1                | IB-2                                       |
| Numéro d'autoroute   | C-1-2                |  |
| Nom d'autoroute  | C-1-3                |  |
| Identification de la Transcanadienne   | C-1-4                | IB-1                                       |
| Jonction ( <i>panonceau</i> )  | C-2-P                | IB-3                                       |
| Direction de routes numérotées ( <i>panonceau de signalisation avancée</i> ) | C-3-1-P              | IB-5                                       |
| Direction de routes numérotées ( <i>panonceau de signalisation avancée</i> ) | C-3-2-P              | IB-6                                       |
| Direction de routes numérotées ( <i>panonceau</i> )                          | C-3-3-P              | IB-7                                       |
| Direction de routes numérotées ( <i>panonceau</i> )                          | C-3-4-P              | IB-8                                       |
| Direction de routes numérotées ( <i>panonceau</i> )                          | C-3-5-P              | IB-9                                       |
| Direction de routes numérotées ( <i>panonceau</i> )                          | C-3-6-9              |  |
| Point cardinal ( <i>panonceau</i> )  | C-4-1-P              | IB-12                                      |
| Point cardinal ( <i>panonceau</i> )  | C-4-2-P              | IB-10                                      |
| Point cardinal ( <i>panonceau</i> )  | C-4-3-P              | IB-13                                      |
| Point cardinal ( <i>panonceau</i> )  | C-4-4-P              | IB-11                                      |
| Fin de routes numérotées   | C-5-P                | IB-15                                      |
| Route sans issue   | C-6                  |  |
| Déviation  | C-7                  | ID-1T                                      |
| Aéroport   | C-8                  | IC-11                                      |
| Identification d'un aéroport ( <i>panonceau</i> )                            | C-8-P                |  |
| Traversier   | C-9                  |  |
| Période de fonctionnement  | C-9-P                |  |
| Pistes cyclables   | C-10                 |  |
| Signal de direction sur les routes principales                               | C-11-1               | IA-1                                       |
| Signal de direction sur les routes principales                               | C-11-2               | IA-2                                       |
| Signal de direction sur les routes principales                               | C-11 3               | IA-3                                       |
| Signal de direction sur les routes régionales                                | C-12-1               |  |
| Signal de direction sur les routes régionales                                | C-12-2               |  |
| Signal de direction sur les routes régionales                                | C-12-3               |  |
| Signal de direction sur les routes municipales                               | C-13-1               | IA-5                                       |
| Signal de direction sur les routes municipales                               | C-13-2               |  |
| Signal de direction sur les routes municipales                               | C-13-3               |  |
| Signal de confirmation sur les routes principales                            | C-14-1               |  |
| Signal de confirmation sur les routes principales                            | C-14-2               | IA-4                                       |
| Signal de confirmation sur les routes régionales                             | C-15-1               |  |
| Signal de confirmation sur les routes régionales                             | C-15-2               |  |
| Indication des frontières  | C-16-1               |  |
| Indication des agglomérations  | C-16-2               |  |
| Poste de la Sûreté du Québec   | C-17                 |  |
| Aire de stationnement  | C-18                 |  |
| Hôpital  | C-19                 | IC-10                                      |
| Poste de renseignements touristiques   | C-20                 | IC-8                                       |
| Parcs  | C-21                 |  |
| Lieux historiques  | C-22                 |  |
| Haltes routières   | C-23                 |  |
| Station-service  | C-24-1               | IC-1                                       |
| Restaurant   | C-24-2               | IC-2                                       |
| Logement   | C-24-3               | IC-7                                       |
| Camping  | C-24-4               | IC-4                                       |
| Caravaning   | C-24-5               | IC-3                                       |
| Caravaning et camping  | C-24-6               |  |
| Lieu de villégiature   | C-25                 |  |
| Nom de lac   | C-26-1               | ID-3                                       |
| Nom de cours d'eau   | C-26-2               | ID-2                                       |

Tableau I (suite)

| Désignation des panneaux   | Instruction générale   | Uniform Traffic Control Devices for Canada |
|--|--|--|
| <b>Signalisation de travaux de construction et de déviation</b>  |  |  |
| Distance à parcourir avant d'atteindre le chantier<br>Travaux d'entretien mineurs<br>Vitesse recommandée<br>Déviation ( <i>signal avancé</i> )<br>Étendue des travaux<br>Rue barrée<br>Route barrée<br>Dynamitage<br>Détour<br>Fin des travaux | D-1<br>D-2<br>D-3<br>D-4<br>D-5<br>D-6-1<br>D-6-2<br>D-7<br>D-8<br>D-9 | WD-A41<br>WD-A43<br>ID-IT                  |



Partie A  
Chapitre II

## Signalisation de prescription

**Art.  
A.2.1**    **Objet**

La signalisation de prescription a pour objet de porter à la connaissance des usagers de la route et des piétons les prescriptions résultant de mesures réglementaires.

On veillera à placer les signaux de prescription bien en vue et aux endroits où ils sont strictement nécessaires. On devra les installer conformément aux dispositions de la présente Instruction et voir à les enlever dès qu'ils ne remplissent plus le rôle qui leur était dévolu.

**Art.  
A.2.2**    **Nature**

La signalisation de prescription comporte deux aspects: l'obligation et l'interdiction. Elle comprend:

- 1° le signal d'arrêt et le signal « Cédez le passage »;
- 2° l'accès interdit;
- 3° la limitation de vitesse;
- 4° les mouvements obligatoires ou interdits;
- 5° les interdictions particulières;
- 6° le stationnement et l'arrêt interdits ou réglementés;
- 7° les passages réglementés;
- 8° les autres obligations et interdictions.

**Art.  
A.2.3**    **Formes et couleurs des panneaux**

Les panneaux des signaux de prescription sont de forme carrée ou rectangulaire, à fond blanc ou noir, portant bordure, symbole ou inscription en noir, blanc, vert ou rouge selon l'objet de la prescription.

On devra les assujettir à leur support en disposant les grands côtés à la verticale, sauf s'il s'agit du panneau de sens unique.

Font exception le signal d'arrêt et le signal « Cédez le passage » dont la forme et la couleur sont différentes de celles des autres panneaux.

Les dimensions inscrites dans la marge, au bas des signaux figurant dans la présente Instruction, sont des normes minimales. Toutefois, s'il devient nécessaire d'agrandir un panneau, on aura soin de modifier proportionnellement tous ses éléments.

**Art.**  
**A.2.4 Arrêt à l'intersection A-1 (planche 3)**

Le signal A-1 impose aux conducteurs l'obligation de marquer un temps d'arrêt.

Le panneau du signal d'arrêt est de forme octogonale. L'inscription et la bordure sont blanches sur fond rouge. Le texte est composé en capitales d'au moins 150 mm de hauteur, série C. Tous les éléments de la face du panneau sont réfléchissants.

Le signal d'arrêt doit toujours faire face au sens de la circulation, mais aux carrefours de routes qui se croisent à angle aigu, on doit s'assurer que la face du panneau n'est pas visible de la route croisée.

Lorsque la distance de visibilité du panneau n'est pas suffisante pour permettre une immobilisation complète et où les automobilistes seraient susceptibles d'enfreindre la prescription du signal d'arrêt, il y aura lieu d'installer le signal avancé d'arrêt (B-9) de la manière prévue à l'article A.3.12.

Généralement, la circulation aux carrefours est réglée par des panneaux d'arrêt installés sur la route secondaire. Toutefois, dans certains cas bien particuliers tel le cas du carrefour à trois branches, il peut être justifié d'arrêter la circulation dans la branche principale par mesure de sécurité.

À l'intersection de deux routes d'égale importance, on aura soin d'étudier le volume de la circulation, la distance de visibilité et la vitesse dans chacune des branches, avant de procéder à l'installation du signal dans un sens plutôt que dans l'autre.

Aux intersections où il y a des feux clignotants, on installera le panneau d'arrêt dans la ou les branches faisant face aux feux clignotants rouges.

Aux intersections où il y a des feux de circulation, on ne doit pas installer de signal d'arrêt. Cependant, lorsqu'il est nécessaire d'accorder pendant quelques heures la priorité de passage à une route plutôt qu'à une autre on pourra faire clignoter le feu jaune pour la route principale et le feu rouge pour la route secondaire.

Il est déconseillé d'utiliser le panneau d'arrêt à seule fin d'obliger les conducteurs à respecter la limite de vitesse permise.

En règle générale, le signal d'arrêt doit être installé à proximité du point où le conducteur est tenu de marquer un temps d'arrêt à la limite de la chaussée qu'il veut emprunter ou traverser.

En région rurale, le signal d'arrêt doit être installé du côté droit, à une distance variant de 1 à 3,50 m du bord de l'accotement et de 1,50 à 15 m de l'accotement de la chaussée transversale. Le panneau sera assujéti au support, de telle sorte que le bord inférieur soit de 1,50 à 2,50 m au-dessus du sommet de la chaussée.

En région urbaine, le signal doit être également installé du côté droit, à moins de 2,20 m du bord de la chaussée et à au moins 1,50 m du bord de la rue transversale, sans qu'il soit à plus de 15 m (planche 3). Le bord inférieur du panneau doit être à 2,20 m au-dessus du sommet de la rue ou du trottoir, mais dans certains cas cette hauteur pourra varier de 1,80 à 3 m.



A-1  
600 × 600 (1)

---

(1) La dimension des panneaux est toujours donnée en millimètres et selon des normes minimales.

Aux endroits où la vitesse d'approche des véhicules est élevée et où les signaux d'arrêt risquent d'être confondus avec les signaux environnants, il est recommandé d'utiliser des panneaux de super-signalisation (900 × 900) ou (1200 × 1200).

### Signaux d'arrêt pour chacune des branches

L'utilisation, à titre provisoire, de signaux d'arrêt pour chacune des branches peut s'avérer utile à certains carrefours, comme mesure de sécurité.

On ne pourra y recourir cependant que dans le cas où on aura établi qu'il était urgent d'y installer des feux lumineux et qu'il fallait remédier à la situation pendant que des dispositions sont prises pour réaliser le projet.

Lorsque ce moyen de régulation de la circulation est employé, le panneau entièrement réfléchissant A-1-P portant une bordure et une inscription blanches sur fond rouge devra être utilisé sous le panneau A-1.



A-1-P  
450 × 300

#### Art. A.2.5

### Signal « Cédez le passage » A-2 (planche 3)

Le signal A-2 impose aux conducteurs l'obligation de céder le passage aux véhicules qui circulent sur la route qu'ils veulent emprunter.

Ce signal a la forme d'un triangle équilatéral pointant vers le bas. Le fond rouge du panneau porte un triangle équilatéral de couleur blanche pointant également vers le bas. Tous les éléments de la face du panneau sont réfléchorisés.

#### On installe le signal A-2:

- 1° sur une route secondaire faisant intersection avec une route principale lorsqu'il s'agit moins d'imposer un temps d'arrêt à l'usager de la route secondaire que d'accorder priorité de passage à celui de la route principale;
- 2° à l'accès d'une route à grande vitesse dont l'entrée ne comporte pas de voie d'accélération de longueur suffisante;
- 3° sur toute voie oblique de dégagement aménagée pour les virages à droite, mais non dotée d'une voie d'accélération de longueur suffisante.

Le signal sera installé conformément aux dispositions de l'article A.1.14.



A-2  
900 × 900 × 900

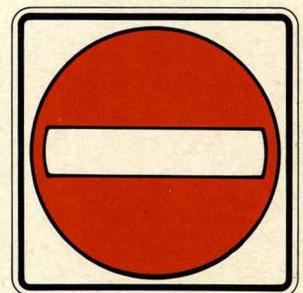
#### Art. A.2.6

### Signal d'accès interdit A-3 (planche 3)

Cette signalisation indique que l'accès est interdit à toutes les catégories de véhicules.

Le panneau A-3 porte sur fond blanc un cercle rouge. Une barre horizontale de couleur blanche figure au centre du cercle. Tous ses éléments sont réfléchorisés.

Ces signaux doivent être installés bien en vue des deux côtés de la chaussée, conformément à l'article A.1.14, à la sortie des voies aménagées pour les virages à droite ou à gauche et aux bretelles de sortie des autoroutes.



A-3  
600 × 600

Pour permettre à l'usager de se familiariser avec cette prescription, on installera, pour un temps limité, le panneau A-3-P sur le même support que le panneau A-3. Ce signal porte sur fond blanc réfléchissant une bordure et une inscription en noir.



A-3-P  
600 × 450

Comme mesure complémentaire pour rappeler à l'automobiliste qu'il circule dans la mauvaise direction, on pourra installer à gauche et à droite dans la bretelle, conformément à l'article A.1.14, le panneau A-3-1 à la distance la plus appropriée. Le panneau de 900 × 900, réfléchissant, porte sur fond rouge une inscription et une bordure blanches.



A-3-1  
900 × 900

#### Art. A.2.7 Limitation de vitesse A-4 (planche 4)

##### A-4-1. — Vitesse maximale

Le signal A-4-1 indique aux conducteurs la vitesse maximale autorisée.

L'inscription et la bordure des signaux A-4-1 à A-4-4 sont noires sur fond blanc réfléchissant. La limitation de vitesse doit toujours être indiquée en multiples de 10.

Les signaux de la catégorie A-4-1 seront installés à l'entrée des zones de vitesse réglementées. Lorsque la zone s'étend en longueur il y a lieu de répéter ce signal à intervalles d'au plus 15 km.

En régions rurales et urbaines, les signaux du type A-4-1 seront installés à droite de la chaussée. Sur les routes à chaussées séparées et dans les rues à sens unique, on peut aussi en placer du côté gauche.

En région rurale, ils seront assujettis au support de manière que le bas du panneau soit de 1,50 à 2,50 m au-dessus du sommet de la chaussée, à une distance variant de 1 à 3,50 m du bord de la route.

Dans les régions urbaines où les rues ont une bordure, le signal A-4-1 sera installé à une distance variant de 0,30 à 2,20 m de la bordure. Dans les secteurs où le stationnement est libre, les signaux seront assujettis au support de telle sorte que le bas du panneau soit de 1,80 à 3 m au-dessus de la bordure ou du sommet de la chaussée.



A-4-1-50  
600 × 750

### A-4-3. — Vitesse minimale

Le signal A-4-3 indique que les véhicules ne doivent pas circuler à une vitesse inférieure à celle qui est imposée.

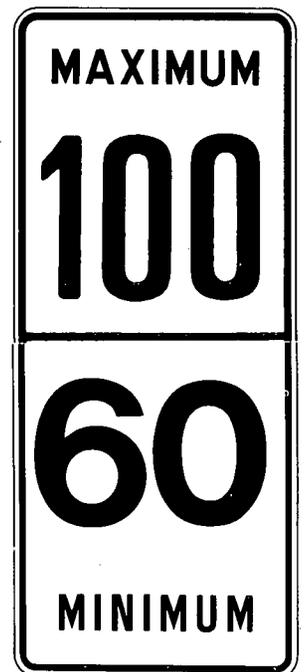
La prescription n'interdit pas de ralentir au moment d'emprunter une voie de sortie ni d'arrêter pour un motif valable, auquel cas le conducteur est tenu de ranger sa voiture de façon à dégager complètement la chaussée. Cette mesure vise surtout à réduire la fréquence des dépassements, conséquence d'une circulation trop lente.



A-4-3-60  
600 × 750

Le panneau A-4-3 mesure 600 × 750. Le signal A-4-3 ne s'emploie pas isolément, mais toujours de pair avec le panneau A-4-1 qui lui est superposé. Toutefois, le panneau A-4-4 de 900 × 2400 pourra remplacer les panneaux A-4-3 et A-4-1. Le bas de ces panneaux doit être de 1,50 à 2,50 m au-dessus du sommet de la chaussée.

L'ensemble sera installé à une distance variant de 1 à 3,50 m du bord de l'accotement à intervalles d'au plus 15 km. Sur les routes à chaussées séparées, lorsque les signaux de droite risquent de ne pas être vus, il convient d'en placer aussi du côté gauche.



A-4-4-100-60  
900 × 2400

### Art. A.2.8

#### Signal avancé de limitation de vitesse A-5 (planche 4)

Le signal avancé A-5 doit être installé à l'approche d'une zone de limitation de vitesse, lorsque cette prescription force l'usager à un ralentissement supérieur à 30 km à l'heure.

En région rurale, l'intervalle entre le signal A-4-1 et le signal avancé A-5 peut varier de 250 à 350 m.

Les dimensions, les couleurs et les règles d'implantation de ce signal avancé sont les mêmes que celles du signal qu'il précède. Le fond du panneau doit être réfléchissant.



A-5-50  
600 × 750

**Art.  
A.2.9**

**Signaux de manoeuvres obligatoires aux intersections et signal de manoeuvre interdite aux intersections A-6 (planche 5)**

Les signaux A-6-1 à A-6-4 à fond blanc réfectorisé, portent une flèche noire figurant au centre du symbole d'obligation réfectorisé et d'une bordure noire.

Le panneau A-6-5 à fond blanc réfectorisé et à bordure noire porte une flèche noire incurvée en U inversé, entourée du symbole d'interdiction réfectorisé.

Les panneaux dont il est question dans le présent article ont les significations suivantes:

- A-6-1 obligation d'aller tout droit (*interdiction de tourner à droite ou à gauche*);
- A-6-2-D obligation de tourner à droite (*interdiction d'aller tout droit ou de tourner à gauche*);
- A-6-3-D obligation d'aller tout droit ou de tourner à droite (*interdiction de tourner à gauche*);
- A-6-4 obligation de tourner à droite ou à gauche (*interdiction d'aller tout droit*);
- A-6-5 interdiction de faire demi-tour.

Il est à noter que ces signaux, employés sans le panneau A-6-P, conservent leur caractère permanent de prescription ou d'interdiction.



A-6-1  
600 × 600



A-6-2-D  
600 × 600



A-6-3-D  
600 × 600



A-6-4  
600 × 600

Quand le caractère de prescription ou d'interdiction des manoeuvres n'est pas permanent, on doit assujettir le panneau A-6-P au bas des panneaux déjà installés.

Le panneau A-6-P porte une bordure et des inscriptions noires sur fond blanc réfléchissant.

Les inscriptions doivent être illustrées dans l'ordre suivant: les heures, les jours et s'il y a lieu, les catégories de véhicules.

La largeur du panneau A-6-P sera la même que celle des panneaux auxquels il est assujéti.

On évitera d'employer le panneau A-6-P isolément.

Cette signalisation de prescription et d'interdiction doit toujours faire face au sens de la circulation.

En région rurale, les signaux seront placés de 1,50 à 2,50 m au-dessus du sommet de la chaussée, à une distance variant de 1 à 3,50 m du bord de l'accotement. En région urbaine, ils seront installés de telle sorte que le dégagement de la chaussée ou de la bordure soit de 1,80 à 3 m avec un dégagement vertical minimal de 2,20 m lorsqu'il y a circulation de piétons; le dégagement horizontal sera d'au moins 0,30 m.

Lorsque les signaux doivent être associés aux feux de circulation de type vertical, ils seront fixés de préférence au-dessous des feux: lorsqu'ils sont joints aux feux de type horizontal, les panneaux seront assujettis aux poteaux des feux eux-mêmes. Toutefois, des panneaux additionnels peuvent être installés en deçà du carrefour.



A-6-5  
600 × 600



A-6-P  
600 × 300

#### Art.

#### A.2.10 Signaux de direction des voies A-7 (planche 6)

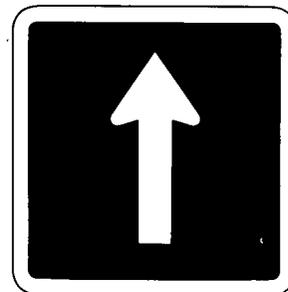
Aux approches des intersections, il peut être parfois nécessaire d'indiquer à l'usager de la route, la voie dans laquelle il devra se ranger immédiatement pour aller tout droit ou pour tourner à l'intersection.

Cette signalisation se fait à l'aide des panneaux A-7-1 à A-7-5 suspendus à environ 5,50 m au centre de chaque voie à une distance ne dépassant pas 50 m de l'intersection ou à l'aide des panneaux A-7-6 ou A-7-7 installés en bordure de la chaussée conformément aux dispositions de l'article A.1.14.

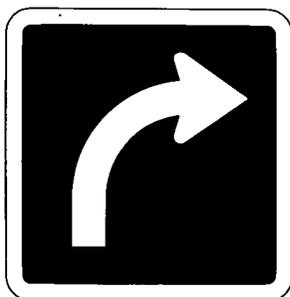
Les panneaux A-7-1 à A-7-5 sont à fond noir sur lequel se détachent une ou des flèches et une bordure blanche réfléchissées, tandis que les panneaux A-7-6 et A-7-7 ont un fond blanc réfléchissant sur lequel se détachent une bordure et des flèches noires.

Les panneaux dont il est question dans le présent article ont les significations suivantes:

- A-7-1 obligation d'aller tout droit;
- A-7-2-D obligation de tourner à droite;
- A-7-3-D obligation d'aller tout droit ou de tourner à droite;
- A-7-4 obligation de tourner à droite ou à gauche;
- A-7-5 voies réservées aux virages à gauche, dans les deux sens de la circulation;
- A-7-6-D voie de gauche, aller tout droit et voie de droite, tourner à droite;  
obligation d'aller tout droit par la voie de gauche et de tourner à droite par la voie de droite;
- A-7-7-D voie de gauche, aller tout droit ou tourner à droite et voie de droite, tourner à droite;  
obligation d'aller tout droit ou de tourner à droite par la voie de gauche et de tourner à droite par la voie de droite.



A-7-1  
600 x 600



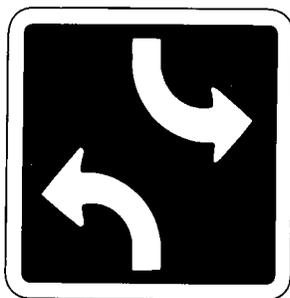
A-7-2-D  
600 x 600



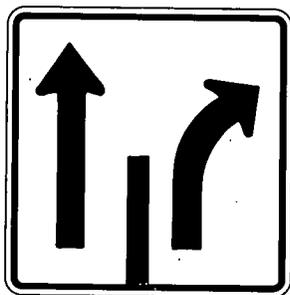
A-7-3-D  
600 x 600



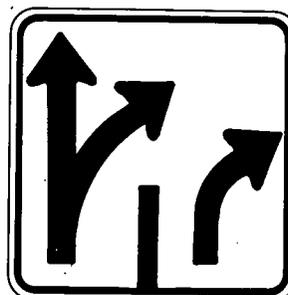
A-7-4  
600 x 600



A-7-5  
600 x 600

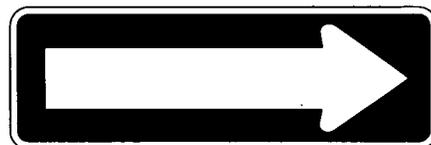


A-7-6-D  
600 x 600



A-7-7-D  
600 x 600

**Art.**  
**A.2.11 Circulation à sens unique ou à double sens A-8**



A-8-1  
750 × 250

**A-8-1. — Sens unique**

Avant d'installer ce signal, les municipalités du Québec doivent se conformer aux dispositions du Code de la route concernant les rues à sens unique.

Le signal est composé d'une flèche et d'une bordure blanches réfléchies sur fond noir.

Les panneaux A-8-1 sont placés aux intersections des rues, ruelles et chemins privés à sens unique, face à la circulation transversale, conformément aux indications de la planche 5.

Le panneau A-8-1 est monté de telle sorte que la distance entre le bord inférieur du panneau et le sommet de la rue ou de la bordure de la chaussée soit de 1,80 à 3 m et que la distance qui le sépare du bord de la chaussée avec bordure soit de 0,30 à 2,20 m.

**A-8-2. — Début de sens unique**

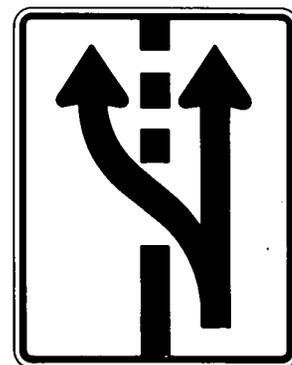
Parfois, il est nécessaire d'indiquer le début d'une chaussée où la circulation n'est permise que dans un sens et qui prolonge une autre chaussée où la circulation est autorisée dans les deux sens.

Cette signalisation rend l'utilisateur conscient qu'il peut conduire légalement à gauche ou à droite du centre de la chaussée à sens unique sur laquelle il s'est engagé, et qu'il est alors sujet aux prescriptions du Code de la route relatives à la conduite des véhicules sur les chaussées à sens unique.

Le panneau A-8-2 à fond blanc réfléchies avec bordure noire porte deux flèches noires dans le même sens et une ligne continue qui devient discontinue, représentant le centre de la chaussée.

Le signal sera installé à droite et à gauche de la chaussée, de 15 à 30 m au-delà de l'intersection où le sens unique débute (planche 5).

Le signal A-8-2 est fixé au support de telle sorte que la hauteur du panneau soit de 1,80 à 3 m avec un minimum de 2,2 m lorsqu'il y a circulation de piétons et que l'éloignement du panneau par rapport à la chaussée soit de 2,20 m.



A-8-2  
600 × 750

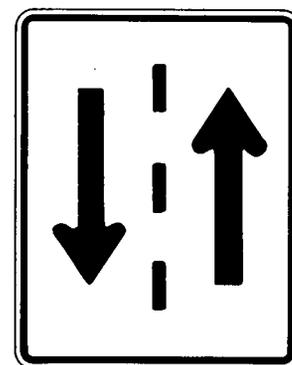
**A-8-3. — Circulation à double sens**

Le signal A-8-3 a pour objet d'indiquer à l'utilisateur qu'une route à sens unique devient une route à double sens à un endroit précis et que, par conséquent, il doit tenir la droite et ne peut dépasser librement.

Le panneau comporte une bordure noire sur fond blanc réfléchies et porte deux flèches noires en sens contraire séparées par trois traits d'une ligne discontinue.

Le signal A-8-3 s'implante de chaque côté de la route à l'endroit où la circulation commence à s'effectuer dans les deux sens, et est toujours précédé du signal B-6.

Le mode d'installation du signal de circulation à double sens est décrit à la section A.1.14 et à la planche 5.



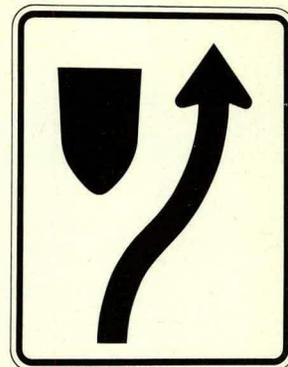
A-8-3  
600 × 750

**Art.**  
**A.2.12 Passez à droite A-9**

Ce signal oblige les conducteurs à contourner l'obstacle par la droite. Les signaux de ce type, implantés sur les bandes médianes, ne doivent pas être éloignés de plus de 15 m des extrémités des bandes et leur implantation doit être conforme aux indications des planches 2 et 7. Sur les îlots et refuges pour piétons, ils doivent être implantés aussi près que possible des extrémités. Dans les passages souterrains, ils seront assujettis au pilier central.

Aux endroits où les conducteurs sont dans l'obligation de passer à gauche d'un obstacle, on doit faire usage du signal A-9-G. Là où il est permis de contourner l'obstacle indifféremment par la droite ou par la gauche, on plantera le signal B-5-2 conformément à l'article A.3.8. Dans tous les cas, le signal A-9 devra être accompagné de la balise appropriée.

Ce panneau porte sur fond blanc réfléchissant une bordure et un symbole de couleur noire.



A-9-D  
600 × 750

**Art.**  
**A.2.13 Trajet obligatoire pour les camions et autres catégories de véhicules A-10**

Les signaux A-10-1, A-10-2 et autres ont pour objet d'indiquer aux conducteurs des types de véhicules illustrés, là où les routes qu'ils doivent emprunter.

Avant d'établir cette signalisation, les municipalités du Québec devront se conformer aux dispositions du Code de la route concernant la catégorie des véhicules visés.

Le fond blanc du panneau est réfléchissant et porte la silhouette noire d'un type de véhicule entourée d'une couronne verte.

Ce signal ne doit jamais être employé isolément, mais toujours au-dessus de l'un ou de l'autre des panonceaux C-3-1 à C-3-6, à fond blanc réfléchissant, sur lesquels se détache une flèche noire qui indique le sens prescrit.

Dans les municipalités où les intersections sont nombreuses le long d'une route, il n'est pas nécessaire de répéter les signaux à tous les croisements, mais seulement aux plus importants. Lorsque l'intervalle entre les intersections dépasse 600 m, il est préférable d'implanter les signaux à chacune d'elles afin de mieux guider les conducteurs.

On aura soin également de toujours placer les signaux A-10-1, A-10-2 et autres avec le panonceau C-3-1 ou C-3-2 à une distance variant de 25 à 100 m de toute bifurcation. Cette signalisation avancée permettra aux conducteurs de véhicules de manoeuvrer correctement.



A-10-1  
600 × 600



A-10-2  
600 × 600

**Art.  
A.2.14 Interdictions particulières A-11**

Vous trouverez illustrés ci-contre quelques modèles de signaux d'accès interdit qui ont les significations suivantes:

**A-11-1. — Accès interdit aux véhicules lourds**

Le signal A-11-1 est implanté aux intersections de routes ou de rues où l'on veut interdire l'accès aux véhicules lourds.

La prescription ne s'applique pas aux voitures utilitaires, mais à tous les véhicules lourds qui empruntent ces parcours sans nécessité. Elle vise surtout à prolonger la durée des chaussées et à assurer une parfaite tranquillité aux habitants de ces quartiers.

Avant d'implanter cette signalisation, les municipalités du Québec doivent se conformer aux dispositions du Code de la route concernant cette catégorie de véhicules.

**A-11-2. — Accès interdit aux automobiles**

Le signal A-11-2 est implanté aux entrées des parcs, des terrains de jeux, ou à tout autre endroit où la circulation automobile est interdite.

**A-11-3. — Accès interdit aux motocyclettes**

Le signal A-11-3 est implanté:

- 1° aux entrées de certains parcs et de certains terrains de jeux réservés aux piétons;
- 2° à certaines intersections de routes ou de rues où la réglementation interdit l'accès aux motocyclettes afin d'assurer une parfaite tranquillité aux habitants de ces quartiers.

**A-11-4. — Accès interdit aux bicyclettes**

Le signal A-11-4 est implanté:

- 1° aux entrées des autoroutes sur lesquelles la présence de cyclistes peut constituer un danger;
- 2° aux entrées de certains parcs et de certains terrains de jeux réservés aux piétons;
- 3° aux entrées des ponts lorsque la circulation est interdite aux cyclistes.



A-11-1  
600 × 600



A-11-2  
600 × 600



A-11-3  
600 × 600



A-11-4  
600 × 600

#### A-11-5. — Accès interdit aux piétons

Là où il est nécessaire d'interdire la circulation des piétons, on plantera le signal A-11-5.



A-11-5  
600 × 600

#### A-11-6. — Accès interdit aux automobiles et aux bicyclettes

Lorsqu'il est nécessaire d'interdire l'accès d'une route ou d'une section de route à ces deux catégories de véhicules, on peut l'indiquer sur un seul panneau.



A-11-6  
600 × 600

#### A-11-7. — Accès interdit aux piétons et aux cyclistes

Le signal A-11-7 s'implante aux entrées des autoroutes, puisque la présence des cyclistes et des piétons y constitue un danger.



A-11-7  
600 × 600

Les panneaux A-11-1 à A-11-7, à fond blanc réfléchissant, portent un symbole noir entouré d'une couronne d'interdiction. Ils doivent être implantés conformément à l'article A.1.14.

Lorsqu'il est nécessaire d'interdire l'accès d'une route ou d'une section de route à deux catégories de véhicules autres que celles qui apparaissent sur le panneau A-11-6, on peut l'indiquer sur un seul panneau à la condition que le panneau ait été soumis à l'approbation du ministère des Transports.

**Art.**  
**A.2.15 Voie réservée A-12, A-13**

Lorsqu'il est nécessaire de réserver une voie de circulation à une fin particulière, on utilise alors le panneau de voie réservée.

Ce signal est caractérisé par l'utilisation du symbole normalisé du véhicule concerné, des mots VOIE RÉSERVÉE et d'une flèche appropriée.

Des renseignements supplémentaires peuvent être ajoutés pour restreindre la prescription à certaines heures ou à certains jours.

La présente Instruction donne quelques exemples qui doivent servir de guide à la conception et à la fabrication de ces panneaux.

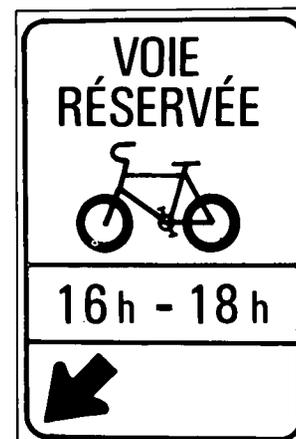
La flèche vers le bas est réservée aux installations au-dessus de la chaussée, tandis que la flèche à angle vers le bas est prévue pour les installations sur le bord de la chaussée.

Le panneau a un fond blanc rétro-réfléchissant avec inscription, bordure et symbole noirs ou un fond noir avec inscription, bordure et symbole blancs rétro-réfléchissants selon qu'il est installé au bord ou au-dessus de la chaussée.

Le mode d'installation du signal A-13-1 est décrit à l'article A.1.14.



A-12-1  
600 × 900



A-13-1  
600 × 900

**Art.  
A.2.16 Stationnement interdit ou réglementé A-14, A-15**

**A-14-1 à A-14-4 Stationnement interdit**

**A-15-1, A-15-2 Stationnement réglementé**

De tous les signaux routiers, ceux qui concernent le stationnement sont les plus nombreux dans les agglomérations urbaines. Leur efficacité sera d'autant plus grande que toutes les municipalités du Québec adopteront les mêmes signaux de stationnement.

Vous trouverez ci-contre quelques modèles de signaux de stationnement et les indications qui doivent y figurer selon l'ordre suivant:

- 1° stationnement permis ou interdit;
- 2° heures prescrites (*si les heures ne sont pas indiquées, la prescription s'applique en permanence*);
- 3° jours prescrits (*si les jours ne sont pas indiqués, la prescription s'applique à tous les jours de la semaine*);
- 4° étendue touchée par la réglementation (*l'étendue est délimitée par une ou des flèches*).

Les panneaux portent généralement des flèches noires qui indiquent l'endroit, ou l'étendue où la prescription s'applique. Ils s'installent à un angle approximatif de 45° par rapport à la chaussée.

Le type A-14-1, à fond blanc réfléchissant, est placé le long des routes rurales aux endroits où le stationnement pourrait nuire à la circulation ou comporter un danger. Il est implanté conformément à l'article A.1.14.

Les types A-14-2, A-14-3, A-14-4, A-15-1 et A-15-2 sont en usage dans les régions urbaines et peuvent être réfléchissants. Ils s'installent conformément à l'article A.1.14. En règle générale, on les échelonnera à une distance de 100 m.

Les panneaux indiquant l'interdiction de stationner portent, sur fond blanc, la lettre P en noir entourée d'une couronne d'interdiction ainsi qu'une inscription noire si nécessaire. Les panneaux indiquant l'autorisation de stationner portent, sur fond blanc, la lettre P en noir entourée d'une couronne verte ainsi qu'une inscription noire si nécessaire. La bordure de ces panneaux est noire.



A-14-1-G-D  
600 × 600



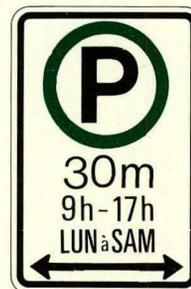
A-14-2-G-D  
300 × 450



A-14-3-G-D  
300 × 450



A-14-4  
300 × 450



A-15-1-G-D  
300 × 450



A-15-2  
300 × 450



A-16-G-D  
300 × 450

**Art.  
A.2.17 Arrêt interdit A-16**

Le signal d'arrêt interdit, à fond blanc, porte un octogone en noir entouré d'une couronne d'interdiction. La bordure, les flèches et l'inscription sont noires. Le panneau sera installé conformément à l'article A.1.14.

Les indications doivent y figurer dans l'ordre suivant:

- 1° heures d'interdiction (*si les heures ne sont pas indiquées, la prescription s'applique en permanence*);
- 2° jours prescrits (*si les jours ne sont pas indiqués, la prescription s'applique à tous les jours de la semaine*);
- 3° étendue touchée par la réglementation (*l'étendue est généralement délimitée par des flèches*).

**Art.  
A.2.18 Dépassement A-17**

Le signal A-17-1, qui indique le début d'une zone où le dépassement est interdit, est généralement implanté à l'approche d'une section de route en construction ou en réparation, afin d'assurer la sécurité des travailleurs et des usagers de la route. Toutefois, sur certaines routes à trois voies où la circulation est permise dans les deux sens, ce signal est implanté aux endroits où des refuges ont été peints sur la chaussée pour assurer la protection des véhicules voulant effectuer un virage à gauche.

Sur fond blanc réfléchissant du panneau se détache la silhouette noire de deux véhicules roulant côte à côte, inscrite dans le symbole d'interdiction réfléchissant.

Le signal A-17-2 indiquant la fin de la zone où le dépassement est interdit, est toujours précédé du signal A-17-1. On peut cependant s'abstenir de recourir au signal A-17-2 lorsque les marques sur la chaussée indiquent à l'usager qu'il aborde une zone où le dépassement est permis.

Sur fond blanc réfléchissant se détache la silhouette noire de deux véhicules roulant côte à côte, apparaissant dans le symbole d'autorisation réfléchissant.

Le mode d'implantation des signaux A-17-1 et A-17-2 est décrit à l'article A.1.14.



A-17-1  
900 × 900



A-17-2  
900 × 900

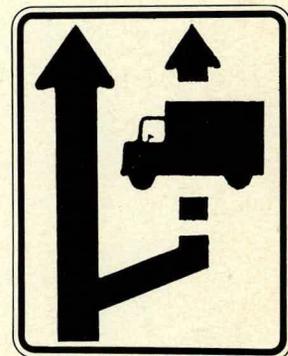
**Art.  
A.2.19 Voie pour véhicules lents A-18**

Lorsque, dans une côte, il y a une voie réservée aux véhicules qui la gravissent lentement, on indique l'endroit où cette voie commence et l'endroit où elle finit.

À 100 m environ de l'amorce de cette voie, on implante le signal A-18 (*planche 8*). Ce panneau à fond blanc réfléchissant, porte une bordure et une inscription noires. Il est assujéti au support de telle sorte que le bord inférieur du panneau soit de 1,50 à 2,50 m au-dessus du sommet de la chaussée et que son arête soit à une distance de 1 à 3,50 m du bord de l'accotement.

À 300 m environ du point où la voie prend fin, on implante, conformément à l'article A.3.10 le signal B-7-2-D et on lui associe le panneau B-10-P sur lequel figure l'inscription numérique 300.

Ce panneau remplace celui qui porte l'inscription « véhicules lents à droite » sur la planche 8.



A-18  
900 × 1200

**Art.  
A.2.20 Indication d'une ligne d'arrêt à l'intersection A-19**

Le panneau indiquant la ligne d'arrêt sera placé aux abords de certaines intersections où existent des feux de circulation, principalement:

- 1° aux endroits où les conducteurs auraient tendance à empiéter sur la ligne d'arrêt;
- 2° aux endroits où la ligne d'arrêt se trouve éloignée de l'intersection.

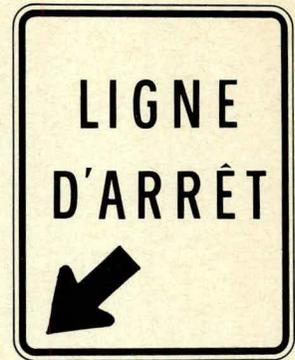
Sur fond blanc réfectorisé se détachent, en noir, le symbole, l'inscription et la bordure.

Le signal s'installe habituellement à droite, vis-à-vis de la ligne d'arrêt, mais il peut également être installé à gauche, sur la bande médiane et sur les îlots.

Dans les régions urbaines, le panneau A-19 sera placé à une distance de 0,30 à 2,20 m de la bordure, à une hauteur variant de 1,80 à 3 m avec un minimum de 2,20 m lorsqu'il y a circulation de piétons. Dans les régions rurales, il aura une hauteur de 1,50 à 2,50 m et il sera éloigné du bord de l'accotement de 1 à 3,50 m.

Sur les routes à chaussées non divisées, où la circulation se fait dans les deux sens, le signal A-19-G doit être implanté à droite. Sur les routes à chaussées divisées, on placera les signaux des deux côtés, le premier A-19-G à droite de la chaussée vis-à-vis de la ligne d'arrêt et le second A-19-D à gauche, sur la bande médiane.

Dans les voies à sens unique, cette signalisation est implantée des deux côtés de la chaussée.



A-19-G  
600 × 750

**Art.  
A.2.21 Début de zone scolaire A-20**

Le panneau A-20 est de forme pentagonale à fond bleu sur lequel se détachent en blanc la bordure et la silhouette de deux écoliers.

Le signal A-20 est implanté conformément aux dispositions de l'article A.1.14, et va de pair avec le signal avancé B-18 qui est utilisé conformément aux dispositions de l'article A.3.3 (planche 9).

Lorsque, dans certaines municipalités, les règlements prescrivent une vitesse inférieure à 50 km à l'heure dans une zone scolaire, le panneau A-4-1-30 doit être installé sous le panneau A-20.

La fin de la zone scolaire est indiquée à l'aide du panneau A-4-1 sur lequel est affichée la vitesse permise sur ce parcours.



A-20  
600 × 600

Art.

## A.2.22 Signaux pour les passages A-21

La catégorie de panneaux pour les passages comprend:

- 1° le panneau A-21-1 indiquant un passage pour écoliers;
- 2° le panneau A-21-2 indiquant un passage pour piétons;
- 3° le panneau A-21-3 indiquant un passage pour enfants près d'un terrain de jeux;
- 4° le panneau A-21-4 indiquant un passage pour motoneiges;
- 5° le panneau A-21-5 indiquant un passage pour cyclistes.

Ces panneaux portent sur fond blanc réfléchissant une bordure, un symbole et une flèche, en noir, indiquant le passage. Ils s'implantent conformément aux dispositions de l'article A.1.14 et de la planche 9.

### A-21-1. — Passage pour écoliers

La sécurité des écoliers sur les routes reste impossible sans la collaboration des personnes chargées de veiller sur eux et, en général, de tous les préposés à la sécurité routière.

Les mesures de protection seront d'autant plus efficaces qu'on aura soin d'enseigner aux écoliers le sens de leur responsabilité, les principes de sécurité et la signification de tous les signaux routiers.

Le signal A-21-1 n'est pas à lui seul une garantie de protection. Il faut, en outre, assurer la surveillance aux heures critiques. La présence d'un passeur scolaire est indispensable aux endroits considérés comme dangereux pour les écoliers. Cette signalisation ne peut être implantée ailleurs qu'aux passages surveillés.

Une formule type de demande de signalisation de passage surveillé est insérée à la page 45. Les autorités scolaires voudront bien y recourir si elles projettent d'établir pareille signalisation aux abords des écoles.

Lorsque le signal A-21-1 est implanté, le signal avancé B-18 doit l'être également, conformément à l'article A.3.22. Lorsqu'il y a des feux de circulation aux abords d'un passage pour écoliers, il n'y a pas lieu d'implanter le signal A-21-1.

Des marques sur chaussée accompagnent généralement cette signalisation.

### A-21-2. — Passage pour piétons

Le signal A-21-2 s'implante aux endroits où, au jugement de l'autorité compétente, les conditions existantes rendent essentielle la présence de ce signal pour assurer une certaine sécurité aux piétons. Toutefois, aux intersections munies de feux de circulation, il n'y a pas lieu d'implanter cette signalisation.

Lorsque ce signal est implanté, le signal avancé B-19-1 (article A.3.23) doit l'être également, et l'espace prévu pour le passage des piétons devra être délimité par des bandes jaunes ou blanches conformément à l'article C.2.9.



A-21-1-G  
600 x 750



A-21-2-G  
600 x 750

### A-21-3. — Passage pour enfants près d'un terrain de jeux

Le signal A-21-3 s'implante aux abords des terrains de jeux et est toujours précédé du signal avancé B-19-2 (*article A.3.23*). Toutefois, aux intersections munies de feux de circulation, il n'y a pas lieu d'implanter un tel signal.

Cette signalisation n'est pas à elle seule une garantie de protection. Il faut en outre que le terrain de jeux soit clôturé de façon à limiter l'accès à la route à certains endroits précis qui seront gardés par un passeur scolaire.

Une formule type de demande de signalisation de passage pour enfants près d'un terrain de jeux est insérée à la page 46. Les autorités concernées voudront bien y recourir si elles projettent d'établir pareille signalisation aux abords des terrains de jeux.

Des marques sur chaussée accompagnent généralement cette signalisation.

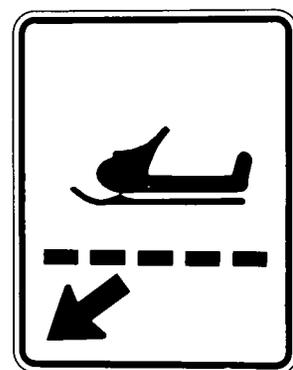


A-21-3-G  
600 x 750

### A-21-4. — Passage pour motoneiges

Le signal A-21-4 ne peut être implanté ailleurs qu'aux passages autorisés par le ministère. Il va de pair avec le signal avancé B-19-4 (*article A.3.23*).

Une formule type de demande de signalisation de passage pour motoneiges est insérée à la page 47. Les autorités concernées voudront bien y recourir si elles projettent d'établir pareille signalisation aux abords d'un passage pour motoneiges.

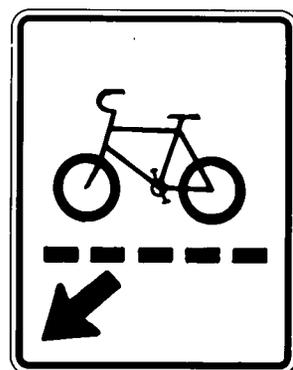


A-21-4  
600 x 750

### A-21-5. — Passage pour cyclistes

Le signal A-21-5 ne peut être implanté ailleurs qu'aux passages autorisés par le ministère. Il va de pair avec le signal avancé B-19-5 (*article A.3.23*).

Une formule type de demande de signalisation de passage pour cyclistes est insérée à la page 48. Les autorités concernées voudront bien y recourir si elles projettent d'établir pareille signalisation aux abords d'un passage pour cyclistes.



A-21-5  
600 x 750

## Art. A.2.23 Prescription pour les piétons A-22

Aux intersections dotées de feux de circulation à commande manuelle, le petit panneau A-22 portant un symbole, une inscription et une bordure en noir sur fond blanc, est juxtaposé au bouton que les piétons doivent presser pour demander le passage.



A-22  
150 x 240

**Art.  
A.2.24**

**Poste de pesage A-23**

Le signal A-23-1 indique l'existence d'un poste de pesage où les camionneurs doivent faire vérifier le poids total, à vide ou en charge, de leur véhicule. Les panonceaux qui lui sont associés varient selon que le poste est en fonctionnement de façon continue ou de façon discontinue.

Lorsque le poste est en fonctionnement de façon continue, le signal A-23-1 est installé immédiatement au-dessus du panonceau A-23-2-P près du poste, à une distance variant de 1 à 3,50 m du bord de l'accotement et de telle sorte que le bas du panonceau soit de 1,50 à 3,50 m au-dessus du sommet de la chaussée.

L'Instruction recommande, s'il le faut, la signalisation avancée d'un poste de pesage afin de permettre aux camionneurs de ralentir et d'accéder aux lieux en toute sécurité. À cette fin, on doit placer le signal A-23-1 au-dessus du panonceau A-23-3-P qui indique à quelle distance se trouve le poste.

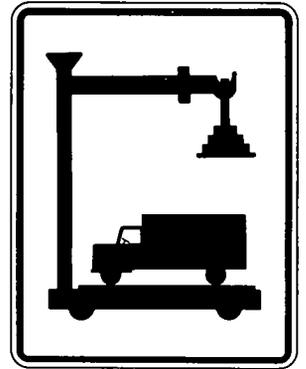
Le panneau A-23-1 porte sur fond blanc réfléchissant une bordure et un symbole noirs.

Lorsque le poste est en fonctionnement de façon discontinue, on évite aux camionneurs des visites inutiles en leur fournissant un renseignement complémentaire. On leur indique que le poste est ouvert à l'aide du panonceau A-23-4-P que l'on installe sur le même support, entre le panneau A-23-1 et le panonceau A-23-2-P; lorsque le poste est fermé, seul le panonceau A-23-5-P doit être visible sous le panneau A-23-1.

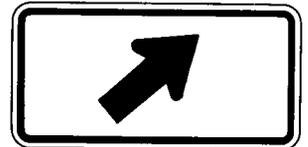
Le signal A-23-6 sera installé, conformément à l'article A.1.14, suffisamment près de la bascule pour que les camionneurs puissent exécuter la manoeuvre désirée.

Les panonceaux A-23-2-P à A-23-5-P et le panneau A-23-6 portent sur fond blanc réfléchissant une bordure, une inscription et un symbole noirs. Un feu de circulation à trois lentilles, dont deux sont vertes et une rouge, est installé dans le panneau A-23-6 et chacune des lentilles est associée à un message.

Lorsque le panneau A-23-1 et les panonceaux A-23-2-P à A-23-5-P sont installés en bordure des voies rapides, toutes les dimensions seront triplées.



A-23-1  
600 × 750



A-23-2-P  
600 × 300



A-23-3-P  
600 × 300



A-23-4-P  
600 × 300



A-23-5-P  
600 × 300

**Art.  
A.2.25**

**Limitation de poids A-24**

Le signal A-24 a pour objet d'informer les conducteurs qu'ils ne peuvent emprunter certains ponts et certains viaducs lorsque le poids total en charge de leur véhicule dépasse le poids maximal établi.

Le panneau A-24 se place aux approches des ouvrages d'art. Il a un fond blanc réfléchissant avec inscription et bordure noires.

Sur les routes rurales, le signal sera implanté à une distance variant de 1 à 3,50 m du bord de l'accotement. Le bas du panneau doit être de 1,50 à 2,50 m au-dessus du sommet de la chaussée. On peut aussi l'assujettir à la charpente même du pont et il doit faire face à la circulation.

Cette signalisation ne doit pas être implantée sans l'autorisation de l'administration chargée de l'entretien des ponts et viaducs.



A-24-10  
600 × 600

**Art.  
A.2.26 Défense de jeter des ordures A-25**

Le panneau A-25 porte, sur fond blanc réfléctorisé, la silhouette noire d'une boîte de conserve ouverte sur laquelle figure le symbole d'interdiction. Le signal est placé, selon les conditions suivantes:

- a) sur les autoroutes, à une distance minimale de 25 km l'un de l'autre;
- b) sur les routes principales et régionales (100 à 399), aux sorties des agglomérations;
- c) sur les routes traversant une réserve faunique, à une distance minimale de 15 km l'un de l'autre;
- d) aux endroits aménagés pour permettre aux voyageurs de s'arrêter, tels que haltes routières, belvédères, points d'observation, etc.

Le panneau A-25-P, portant sur fond blanc réfléctorisé, le symbole du maillet, une bordure et une inscription de couleur noire, peut être installé sous le panneau A-25 de façon à indiquer le montant de l'amende à payer en cas de violation.



A-25  
600 × 600



A-25-P  
600 × 300

**Art.  
A.2.27 Limitation de hauteur A-26**

Le signal A-26, sur fond blanc réfléctorisé, est assujéti à la charpente des ponts et des ponts d'étagement au passage inférieur. Il est placé au-dessus du centre de la chaussée.



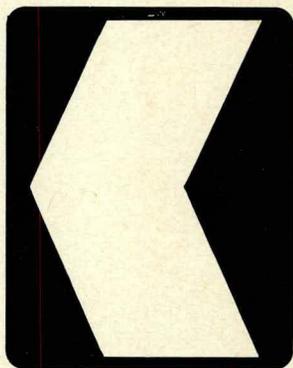
A-26-4,1  
600 × 600

**Art.  
A.2.28 Chevrons d'alignement A-27**

Le chevron d'alignement peut être utilisé de façon spéciale pour informer le conducteur d'un changement dans l'alignement horizontal de la route.

Le chevron doit être installé à l'extérieur de la courbe et à angle droit par rapport à la direction de la circulation à laquelle il s'adresse. On devra l'utiliser en séquence de trois à six panneaux de même grandeur, espacés de 15 à 50 mètres, de façon à ce que le conducteur garde toujours dans son champ de vision nocturne au moins deux panneaux.

Le chevron d'alignement consiste en une flèche blanche sur fond noir. Il doit être réfléctorisé et montrer la même apparence la nuit que le jour.



A-27  
600 × 750

## Demande de signalisation de passage pour écoliers

Municipalité .....

Comté de .....

Date .....

Ministère des Transports

Direction régionale no.....

Rue.....

Ville.....

Province de Québec

Code postal no.....

Messieurs,

Le conseil municipal de .....,  
comté de ....., vu la résolution en date  
du ....., prie le ministère des Transports d'établir,  
à ses frais, la signalisation de passage pour écoliers sur la voie publique qu'il entretient dans notre  
municipalité.

Précisez l'endroit exact: .....

Dès que les signaux seront installés, le conseil s'engage à poster, aux frais de la  
municipalité, un agent de police ou un surveillant qualifié à l'endroit précité, aux heures d'entrée  
et de sortie des enfants. Cet engagement sera renouvelé à chaque année.

À défaut de remplir ses engagements, la municipalité reconnaît au ministère des Transports  
le droit d'enlever les signaux de passage pour écoliers.

Le secrétaire-trésorier,

.....  
signature

## Demande de signalisation de passage pour enfants près d'un terrain de jeux

Municipalité .....

Comté de .....

Date .....

Ministère des Transports

Direction régionale no.....

Rue.....

Ville.....

Province de Québec

Code postal no.....

Messieurs,

Le conseil municipal de .....,  
comté de ....., vu la résolution en date  
du ....., prie le ministère des Transports d'établir,  
à ses frais, la signalisation de passage pour enfants sur la voie publique qu'il entretient dans notre  
municipalité, pour assurer la sécurité de ceux qui fréquentent notre terrain de jeux clôturé.

Précisez l'endroit exact: .....

Dès que les signaux seront installés, le conseil s'engage à poster, aux frais de la  
municipalité, un agent de police ou un surveillant qualifié à l'endroit précité, aux heures d'entrée  
et de sortie des enfants. Cet engagement sera renouvelé à chaque année.

À défaut de remplir ses engagements, la municipalité reconnaît au ministère des Transports  
le droit d'enlever les signaux de passage pour enfants près d'un terrain de jeux.

Le secrétaire-trésorier

.....  
signature



## Demande de signalisation de passage pour motoneiges\*

Club de motoneiges .....

.....

.....

localité

comté

Date .....

Ministère des Transports

Direction régionale no.....

Rue.....

Ville.....

Province de Québec

Code postal no.....

Le club de motoneige dûment accrédité.....  
prie le ministère des Transports d'établir, à ses frais, la signalisation d'un passage pour motoneiges  
sur la voie publique qu'il entretient dans notre région.

Précisez l'endroit exact: .....

.....

Dès qu'elle n'aura plus sa raison d'être, la signalisation sera enlevée par le ministère. Le  
club pourra s'en prévaloir, à nouveau, l'an prochain s'il satisfait toujours aux conditions requises  
et présente une nouvelle demande.

Le président ou le secrétaire du club

.....

signature

\* Joindre une seule demande de passage par  
formule, ainsi qu'une lettre d'accréditation du  
club.



## Demande de signalisation de postes d'essence le long des autoroutes situées en milieu rural.

Ministère des Transports

Direction régionale no.....

Rue.....

Ville.....

Province de Québec

Code postal no.....

Messieurs,

Après avoir pris connaissance des exigences du ministère des Transports pour l'établissement et le maintien d'une signalisation de postes d'essence, je m'engage à en respecter les termes, « exploitation continue de l'établissement 24 heures sur 24, sept jours par semaine, à longueur d'année ».

Je prie donc le ministère des Transports d'installer à ses frais, aux abords de la sortie \_\_\_\_\_, une signalisation adéquate destinée aux usagers de l'autoroute \_\_\_\_\_.

Le propriétaire,

.....  
signature

Nom: .....  
en lettres majuscules

Adresse: .....  
.....



PARTIE A  
Chapitre III

## Signalisation de danger

**Art.  
A.3.1**    **Objet**

Les signaux de danger ont pour objet d'attirer de façon toute spéciale l'attention des usagers de la route aux endroits où ils doivent redoubler de vigilance en raison de la présence d'obstacles ou de points dangereux, tant sur la route qu'à ses abords.

Il convient d'éviter la multiplication excessive des signaux de danger, ce qui risque à la longue de lasser l'attention des usagers de la route et d'en diminuer le respect. L'autorité compétente verra donc à faire enlever les signaux superflus.

La signalisation de danger doit être implantée:

- 1° aux abords des virages, et des doubles virages et des routes sinueuses (*art. A.3.4*);
- 2° aux abords des virages dans les bretelles (*art. A.3.5*);
- 3° aux intersections (*art. A.3.6*);
- 4° aux approches de voies convergentes (*art. A.3.7*);
- 5° au début et à la fin des chaussées séparées (*art. A.3.8*);
- 6° aux approches des chaussées non séparées et à double sens (*art. A.3.9*);
- 7° aux abords des chaussées rétrécies (*art. A.3.10*);
- 8° aux abords des passages étroits (*art. A.3.11*);
- 9° aux approches du signal d'arrêt ou des feux de circulation que l'on ne peut voir à une distance suffisante (*art. A.3.12, A.3.13*);
- 10° aux approches des passages à niveau (*art. A.3.14*);
- 11° aux approches des pentes raides (*art. A.3.16*);
- 12° à la fin des revêtements de chaussées (*art. A.3.17*);
- 13° aux approches des chaussées cahoteuses (*art. A.3.18*);
- 14° aux approches des chaussées glissantes (*art. A.3.19*);
- 15° aux abords des escarpements où il y a risque de chutes de pierres (*art. A.3.20*);
- 16° aux approches des ouvrages d'art qui ont une hauteur libre limitée (*art. A.3.21*);
- 17° aux abords des établissements scolaires (*art. A.3.22*);
- 18° aux approches des passages pour piétons, des terrains de jeux, des passages de camions, de motoneiges, de cyclistes et d'animaux sauvages (*art. A.3.23*);
- 19° aux brusques déviations de route (*art. A.3.24*);
- 20° à la fin des routes sans issue (*art. A.3.25*);
- 21° aux approches d'obstacles sur la chaussée et sur le bord de la chaussée (*art. A.3.26*).

Les signaux de danger doivent toujours être implantés conformément aux dispositions de la présente Instruction.

**Art.**  
**A.3.2 Formes et couleurs des panneaux**

La plupart des signaux de danger sont de forme rhombique (*losange*). Le fond du panneau est jaune réflécteurisé sur lequel se détachent en noir la bordure, l'inscription ou le symbole. Font exception: le signal avancé d'arrêt, le signal avancé des feux de circulation, ~~le signal de limitation de hauteur~~ et certains panonceaux dont la couleur ou la forme sont quelque peu différentes.

Sauf indication contraire, tous les signaux de danger doivent avoir 600 mm de côté. Toutefois, dans les cas spéciaux mentionnés à l'article A.1.9, on pourra faire usage de panneaux de super-signalisation, en ayant soin de modifier proportionnellement tous les éléments du panneau.

**Art.**  
**A.3.3 Implantation des signaux de danger**

La signalisation de danger ayant pour objet d'assurer le maximum de sécurité aux usagers de la route et d'attirer leur attention sur les dangers de la circulation en des lieux qui ne leur sont pas toujours familiers, il importe que les signaux soient toujours implantés au bon endroit.

La présente Instruction donne des règles générales mais il faudra, dans certains cas, procéder à une étude approfondie des lieux, de jour comme de nuit, de façon que l'installation se fasse à l'endroit idéal.

En région rurale, les signaux de danger seront placés de 100 à 300 m de l'endroit dangereux, selon la condition des lieux et la vitesse permise, tandis qu'en région urbaine, cette distance peut varier de 30 à 100 m. Toutefois, lorsque le panneau mentionne une distance ou lorsqu'un panonceau indicateur de distance est assujéti à un panneau de danger, celui-ci sera installé autant que possible à la distance indiquée.

Dans les régions rurales, les signaux seront éloignés de 1 à 3,50 m du bord de l'accotement et installés à une hauteur de 1,50 à 2,50 m du sommet de la chaussée.

Dans les régions urbaines, les signaux seront éloignés de 0,30 à 2,20 m du bord de la chaussée ou de la bordure et installés à une hauteur de 1,80 à 3 m du sommet de la chaussée avec bordure. Là où il y a circulation de piétons, une hauteur minimale de 2,20 m devra être assurée.

**Art.  
A.3.4 Virages B-1**

Le choix du signal de virage approprié doit être fait selon les indications du tableau 2. Cette signalisation est implantée à une distance variant de 100 à 300 m des virages, conformément aux dispositions de l'article A.3.3. Le fond jaune des panneaux doit être réfléchissant. Le panneau B-1-P peut être associé à ces types de panneaux, conformément aux données du tableau 2. La vitesse recommandée est indiquée par un nombre dont le dernier chiffre est 5.



B-1-1-D  
600 × 600



B-1-P-55  
450 × 450

Tableau 2

**Concordance des signaux de virage en fonction de la vitesse**

| Vitesse maximale prescrite avant le virage, en km/h | Vitesse recommandée dans les virages en km/h, (1) |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |
|---|---|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
|   | 100   | 85                | 75                | 65                | 55                | 45                | 35                | 25                | moins de 25       |
| 100   | B-1-2   | B-1-2<br>B-1-P-85 | B-1-2<br>B-1-P-75 | B-1-2<br>B-1-P-65 | B-1-2<br>B-1-P-55 | B-1-1<br>B-1-P-45 | B-1-1<br>B-1-P-35 | B-1-1<br>B-1-P-25 | B-1-1<br>B-1-P-15 |
| 90  | B-1-2   | B-1-2             | B-1-2<br>B-1-P-75 | B-1-2<br>B-1-P-65 | B-1-2<br>B-1-P-55 | B-1-1<br>B-1-P-45 | B-1-1<br>B-1-P-35 | B-1-1<br>B-1-P-25 | B-1-1<br>B-1-P-15 |
| 80  | B-1-2   | B-1-2             | B-1-2             | B-1-2<br>B-1-P-65 | B-1-2<br>B-1-P-55 | B-1-1<br>B-1-P-45 | B-1-1<br>B-1-P-35 | B-1-1<br>B-1-P-25 | B-1-1<br>B-1-P-15 |
| 70  | —   | —                 | B-1-2             | B-1-2             | B-1-2<br>B-1-P-55 | B-1-1<br>B-1-P-45 | B-1-1<br>B-1-P-35 | B-1-1<br>B-1-P-25 | B-1-1<br>B-1-P-15 |
| 60  | —   | —                 | —                 | B-1-2             | B-1-2             | B-1-1<br>B-1-P-45 | B-1-1<br>B-1-P-35 | B-1-1<br>B-1-P-25 | B-1-1<br>B-1-P-15 |
| 50  | —   | —                 | —                 | —                 | B-1-2             | B-1-1             | B-1-1<br>B-1-P-35 | B-1-1<br>B-1-P-25 | B-1-1<br>B-1-P-15 |

1. Vitesse déterminée à l'aide de l'inclinomètre. Dans certains virages, on peut planter les signaux B-1-4 ou B-1-5 au lieu de B-1-2, et B-1-3 au lieu de B-1-1.

L'implantation du signal de route sinueuse se fait à l'exclusion de tout autre signal de virage, à moins qu'il ne s'agisse d'indiquer des virages en coude qui entraînent nécessairement une réduction de vitesse.

Le panneau de vitesse recommandée B-1-P s'emploie de pair avec les panneaux de virage, conformément aux données du tableau 2. Ce panneau à fond jaune réfectorisé de 450 × 450 s'installe sur le même support que le panneau de virage et au-dessous de celui-ci, de façon que la hauteur soit de 1,50 à 2,50 m. Lorsque les dimensions du panneau de virage seront portées à 900 × 900, celles du panneau B-1-P seront de 600 × 600.

Le panneau porte en noir l'indication de la vitesse recommandée en multiples de 10 km/h. Il sera installé dès que la vitesse de sécurité aura été déterminée et approuvée par l'autorité compétente. Toutefois, ce signal ne sera jamais employé seul ou installé de pair avec d'autres types de panneaux.

Lorsque deux virages se succèdent en direction opposée à 150 m ou moins l'un de l'autre, le panneau B-1-3 ou B-1-4 doit être employé conformément aux données du tableau 2. Lorsque le premier virage est à gauche, on implantera le panneau B-1-3-G ou B-1-4-G, et le type B-1-3-D ou B-1-4-D s'il est à droite.

Le panneau B-1-P est associé à ces types de panneau, conformément aux données du tableau 2. La surface jaune des panneaux B-1-3 et B-1-4 est réfectorisée.

Le panneau B-1-5, à fond jaune réfectorisé, portant une flèche noire incurvée quatre fois en sens contraire, est employé sur les routes où cinq virages se succèdent à moins de 150 m l'un de l'autre.

Lorsque le premier virage est à droite, on implante le panneau B-1-5-D et le panneau B-1-5-G s'il est à gauche. Le panneau B-1-P est associé à ces deux types de panneaux, conformément aux données du tableau 2.

Dans les tronçons de route dont le tracé présente une série de virages dont le nombre est inférieur à cinq, on doit implanter un ou plusieurs panneaux de types B-1-1, B-1-2, B-1-3 et B-1-4, plutôt que de type B-1-5



B-1-2-D  
600 × 600



B-1-3-D  
600 × 600



B-1-4-D  
600 × 600



B-1-5-D  
600 × 600

**Art.  
A.3.5**

**Vitesse recommandée dans les virages des bretelles B-2**

Ce signal sert à informer les automobilistes de la vitesse de sécurité dans les virages des bretelles d'un échangeur. Il est implanté conformément aux dispositions de l'article A.3.3., près du musoir. Toutefois, lorsque le virage débute à plus de 300 mètres en aval du musoir, le signal B-2 est remplacé par un signal de type B-1, utilisé selon l'article A.3.3, sous lequel est posé un panneau indiquant la vitesse recommandée.

Les vitesses sont indiquées par un nombre dont le dernier chiffre est 5 et le signal ne doit jamais être mis en place avant que la vitesse de sécurité n'ait été déterminée par les moyens techniques acceptés, tel un inclinomètre à bille. Le signal porte sur fond jaune réfléchissant une bordure et une inscription de couleur noire.



B-2-45  
900 × 1200

**Art.  
A.3.6**

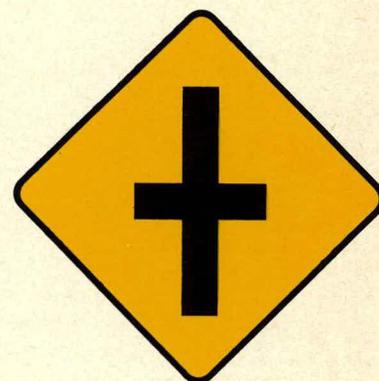
**Signaux d'intersection B-3**

Cette signalisation est implantée aux abords des intersections isolées. Il est à remarquer que les panneaux d'intersection ne doivent pas être employés pour indiquer l'existence d'un chemin privé.

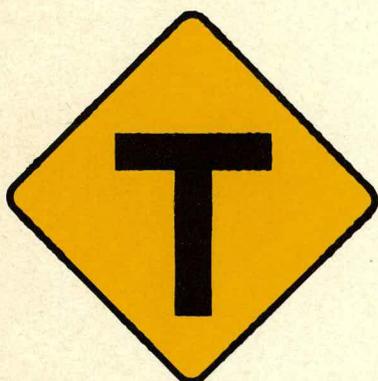
Le symbole indique le type d'intersection. Ainsi le signal B-3-1 montre une intersection en forme de croix. Le signal B-3-2 est implanté aux abords d'une intersection en forme de T. Les types B-3-3, B-3-4 et B-3-5 indiquent la direction de la route affluente, telle qu'elle apparaît à l'usager qui l'aborde. Le panneau B-3-6 est installé aux abords d'une bifurcation en Y.

Tout chemin public aboutissant à un virage doit être indiqué par un tiret ajouté à la flèche du signal de virage.

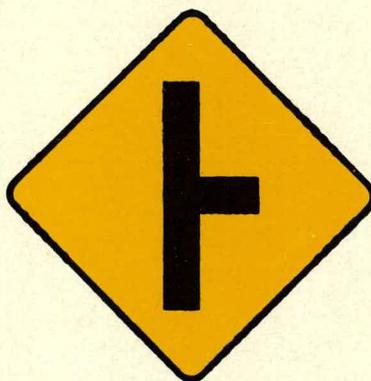
Le fond jaune des panneaux est réfléchissant et l'implantation doit se faire de la manière prévue à l'article A.3.3.



B-3-1  
600 × 600



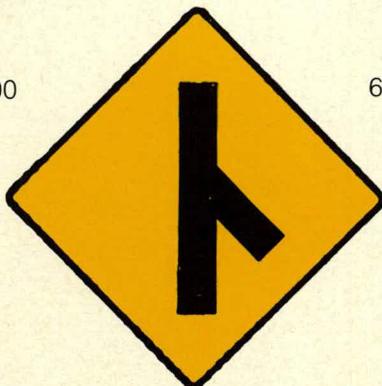
B-3-2  
600 × 600



B-3-3-D  
600 × 600



B-3-4-D  
600 × 600



B-3-5-D  
600 × 600



B-3-6  
600 × 600

**Art.  
A.3.7**    **Panneau de voies convergentes B-4**

Cette signalisation est employée pour prévenir l'utilisateur de la route qu'il approche d'une voie convergente, et pour l'inviter à manoeuvrer de façon à faciliter l'accès pour ceux qui arrivent sur la bretelle.

En règle générale, le panneau est utilisé sur le réseau autoroutier, à la proximité des échangeurs. Il est implanté sur l'autoroute elle-même à environ 200 m du point de convergence, conformément à l'article A.3.3, et de façon que la vision du conducteur qui s'apprête à s'engager sur l'autoroute ne soit pas obstruée par le signal.

Lorsque l'importance des deux routes qui convergent est sensiblement la même, le panneau est installé sur l'une et sur l'autre.

Ce panneau porte sur fond jaune réfléctorisé un symbole et une bordure noirs.



B-4-D  
600 × 600

**Art.  
A.3.8**    **Chaussées séparées B-5**

**B-5-1. — Début et fin d'un contournement par la droite**

Pour indiquer à l'utilisateur le début ou la fin de chaussées séparées, on utilise le panneau B-5-1, mais en prenant soin de l'inverser.

Le signal B-5-1 est disposé comme on le fait voir en marge, lorsqu'il a pour objet de prévenir le conducteur qu'il approche de chaussées séparées. Cette signalisation précède généralement celle du type A-9-D (*Passez à droite*) qui se superpose toujours à la balise B-22-G, comme le montre la planche 7 de la présente Instruction.

Le signal B-5-1 est disposé comme on le fait voir en marge, lorsqu'il a pour objet de prévenir le conducteur que les chaussées séparées se termineront bientôt. Il est implanté à une distance variant de 100 à 300 m de la fin de la bande médiane, de part et d'autre de la route et il fait face au sens de la circulation.

Le signal B-5-1, à fond jaune réfléctorisé, est implanté de la manière prévue à l'article A.3.3.

En principe, cette signalisation n'est pas implantée sur les chaussées séparées de faible longueur (*par exemple à un carrefour*).

**B-5-2. — Contournement par la droite ou par la gauche**

La panneau B-5-2 indique aux conducteurs qu'ils peuvent passer à droite ou à gauche d'un îlot de canalisation, ou d'autres obstacles au centre de la chaussée. Il est implanté au-dessus du panneau B-22 à l'extrémité de l'îlot ou de l'obstacle. Il ne doit jamais faire double emploi avec un signal d'indication.



B-5-1  
600 × 600



B-5-1  
600 × 600



B-5-2  
600 × 600

**Art.  
A.3.9 Circulation dans les deux sens B-6**

Le signal B-6 doit être utilisé pour prévenir l'automobiliste circulant sur une route à sens unique, qu'il approche d'un endroit où la circulation s'effectue dans les deux sens.

Le panneau peut également être utilisé en bordure d'une chaussée d'autoroute où, exceptionnellement ou encore, pour un temps limité, les véhicules circulent dans les deux sens.

Ce signal est implanté de part et d'autre de la route, à une distance variant de 100 à 300 m de l'endroit où débute la circulation à double sens (*planche 5*). Le panneau porte sur fond jaune réfléchissant une bordure et un symbole de couleur noire.



B-6  
600 × 600

**Art.  
A.3.10 Signalisation de chaussées rétrécies B-7**

Cette signalisation prévient les usagers de la route qu'à cause d'un rétrécissement de la chaussée, ils seront privés d'une ou de plusieurs voies. Toutefois, il n'est pas justifié d'employer ce signal pour indiquer la fin d'une voie d'accélération, ou d'une voie réservée aux virages, à une intersection.

Ces signaux, dont le fond jaune est réfléchissant, sont habituellement associés à des marques sur la chaussée ou à des délinéateurs, comme on peut le voir aux planches 7 et 10.

Lorsque la chaussée se rétrécit des deux côtés, on implante le signal B-7-1. Pour indiquer un rétrécissement par la droite, on implante le signal B-7-2-D et pour indiquer un rétrécissement par la gauche, on implante le signal B-7-2-G. L'installation de ces panneaux se fait de la manière prévue à l'article A.3.3. Aux endroits où il est nécessaire de faire une présignalisation, le panneau B-10-P sera installé sous celui-ci, conformément à l'article A.1.14.



B-7-1  
600 × 600



B-7-2-D  
600 × 600

**Art.**  
**A.3.11 Passage étroit B-8**

Cette signalisation indique que la largeur de la chaussée d'un pont ou d'un tunnel est moindre qu'aux abords.

Lorsque la chaussée a moins de 5 m de largeur, il faut placer le panneau B-8-P au-dessous du panneau B-8.

Ces signaux, à fond jaune réfléchissant, doivent être implantés à une distance variant de 100 à 300 m du passage rétréci.

La présente Instruction recommande aussi l'emploi de hachures ou de balises, conformément à l'article A.3.26 (voir planche 11).



B-8  
600 × 600



B-8-P  
600 × 300

**Art.**  
**A.3.12 Signal avancé d'arrêt B-9**

Lorsque l'automobiliste risque de ne pas pouvoir s'arrêter à temps à un signal d'arrêt peu visible à distance, la présente Instruction recommande l'usage du signal avancé B-9. Le point exact d'implantation doit être choisi en tenant compte des virages de la route, des véhicules en stationnement, de l'abondance du feuillage environnant et de la vitesse d'approche des véhicules à cet endroit. Le signal avancé est également nécessaire aux endroits où les automobilistes auraient tendance à enfreindre la prescription du signal d'arrêt. En outre, le signal avancé est utile durant les trente (30) jours qui suivent l'installation d'un nouveau signal d'arrêt.

Le signal avancé, comme l'indiquent les chiffres sur le panneau B-9-200, précède habituellement de 200 m le signal d'arrêt. On peut augmenter ou diminuer l'intervalle et donc en modifier l'inscription sur le panneau, pourvu que ce soit en multiples de 50. Les éléments du panneau sont réfléchissants.



B-9-200  
600 × 600

**Art.**  
**A.3.13 Signal avancé de feux de circulation B-10**

Ce signal précède toujours une intersection lorsque les feux de circulation ne sont pas parfaitement visibles aux distances mentionnées au tableau 4, à l'art. B.3.3 ou lorsque la vitesse d'approche des véhicules en motive l'usage.

En région rurale, le signal avancé B-10 est implanté à une distance variant de 150 à 250 m des feux de circulation, et de la manière prévue à l'article A.3.3.

Le panneau B-10-P peut être placé au-dessous du signal B-10 et assujéti au même support. L'indication numérique du panneau doit concorder avec la distance qui sépare le signal avancé de l'intersection; elle peut être modifiée en multiples de 50.

Le fond jaune du panneau et du panneau est réfléchissant.



B-10  
600 × 600



B-10-P-200  
600 × 300

Art.

### A.3.14 Signal avancé de passage à niveau B-11

Cette signalisation est implantée aux abords des passages à niveau.

Le panneau porte sur fond jaune réfléchissant une bordure noire et un symbole également de couleur noire.

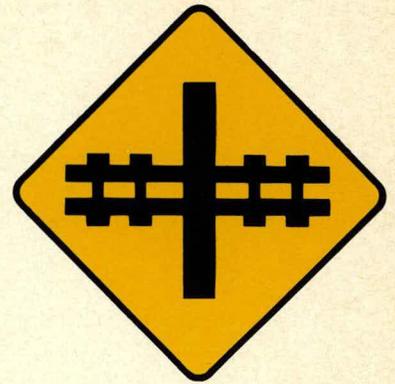
Sous réserve des dispositions du paragraphe précédent, il n'est pas nécessaire d'installer cette signalisation:

- 1° aux abords de voies d'évitement de faible importance, où le passage d'un train dans cet embranchement est toujours signalé par un garde de voie de la société ferroviaire;
- 2° aux abords de passages à niveau situés dans des secteurs commerciaux, déjà bien indiqués par la signalisation appropriée, et là où l'addition du signal B-11 n'assurerait pas une meilleure sécurité.

Dans tous les secteurs résidentiels ou commerciaux, où la vitesse d'approche des véhicules est relativement peu élevée (*moins de 40 km/h*), le signal B-11 peut être posé à 30 m seulement du rail le plus proche. Lorsqu'une rue parallèle au chemin de fer en croise une qui enjambe la voie ferrée, et que le point de croisement est en deçà de 30 m du rail le plus proche, le signal B-11 doit être implanté de façon à être vu des conducteurs circulant dans les deux rues.

En toute autre circonstance, le signal avancé de passage à niveau doit être érigé, conformément aux dispositions de l'article A.3.3 (*planche 12*).

Dans les régions rurales et en bordure des routes entretenues par le ministère des Transports, l'installation et l'entretien du signal B-11 relèvent de ce ministère. Dans les régions urbaines, sauf le long des rues entretenues par le ministère des Transports, l'installation et l'entretien du signal de passage à niveau relèvent de la municipalité concernée.

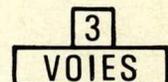


B-11  
600 × 600

Art.

### A.3.15 Passage à niveau

Le signal en forme de croix de Saint-André indique la proximité de voies ferrées. Sur l'un des bras de la croix figure, sur fond blanc réfléchissant, l'inscription en noir PASSAGE À NIVEAU. Si le nombre de voies est de deux ou plus, un panneau en indiquera le nombre et sera installé sous le signal. Ces signaux sont implantés et entretenus par les compagnies ferroviaires à charte fédérale, conformément à la Loi sur les chemins de fer du Canada ou par les compagnies à charte provinciale, conformément à la Loi sur les chemins de fer du Québec.



**Art.  
A.3.16 Pente raide B-12**

La signalisation des pentes à l'aide du signal B-12-1 ne peut être implantée qu'aux abords des pentes dont l'inclinaison et la longueur sont supérieures aux données suivantes :

- 6% sur 600 m ou plus de longueur,
- 7% sur 300 m ou plus de longueur,
- 8% sur 250 m ou plus de longueur,
- 9% sur 150 m ou plus de longueur,
- 11% sur 120 m ou plus de longueur,
- 13% sur 100 m ou plus de longueur,
- 15% sur 60 m ou plus de longueur.

Lorsque la longueur d'une pente est supérieure à 1 km, on utilise le signal B-12-2 et on indique la longueur par un nombre entier.

Lorsqu'une pente est très longue, ou lorsqu'une section de la pente comporte un virage de plus de 4 degrés, on répète le signal. La longueur qui y figure alors, si elle est supérieure à 1 km, est celle que l'usager a encore à parcourir. Si elle est inférieure à 1 km, on utilise le signal B-12-1.

On indique sur le panneau le pourcentage maximal de la pente ayant la longueur prescrite dans le premier paragraphe.

L'implantation de cette signalisation se fait conformément aux dispositions de l'article A.3.3. Ces panneaux portent sur fond jaune réfléchorisé une bordure, un symbole et une inscription de couleur noire.

L'inscription du pourcentage est de couleur blanche.

**Art.  
A.3.17 Fin de revêtement B-13**

Le signal B-13 indique aux usagers la fin d'une chaussée à revêtement et le commencement d'une autre en gravier. Le conducteur doit ralentir immédiatement son allure afin de passer d'une chaussée à l'autre sans heurt.

Le panneau, à fond réfléchorisé, est implanté avant le début de la chaussée en gravier conformément à l'article A.3.3.

**Art.  
A.3.18 Chaussée cahoteuse B-14**

Le panneau B-14 prévient l'usager de la route des déformations de la chaussée qui pourraient incommoder les voyageurs, causer le dérapage des voitures ou le glissement de leur charge. Ce signal est implanté conformément aux dispositions de l'article A.3.3.

Un fanion rouge d'au moins 0,04 m<sup>2</sup> (200 x 200) doit être placé sur l'accotement, de chaque côté de la route, à la hauteur même de la déformation signalée. Toutefois, lorsque les déformations de la chaussée se succèdent sur plus d'un kilomètre, la présente Instruction recommande d'installer des fanions vis-à-vis de chacune des détériorations et d'installer sous le panneau B-14, le panonceau D-2-P.

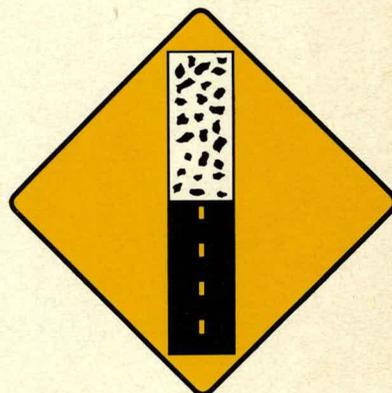
On enlèvera ces signaux dès que leur présence n'est plus justifiée. Le signal B-14 et le panonceau D-2-P portent sur fond jaune réfléchorisé une bordure, un symbole ou une inscription noirs.



B-12-1  
600 x 600



B-12-2  
600 x 600



B-13  
600 x 600



B-14  
600 x 600

**Art.  
A.3.19**    **Chaussée glissante B-15**

Cette signalisation fait connaître l'état de certaines chaussées qui deviennent exceptionnellement glissantes quand elles sont mouillées. Il ne faut pas multiplier inutilement ces indications, qu'on doit enlever dès que l'état de la chaussée est redevenu normal.

Le panneau B-15, à fond jaune rétro-réfléchissant, est implanté à une distance variant de 100 à 300 m des sections de chaussées glissantes. En rase campagne, on peut répéter cette signalisation à tous les 4 km environ et, en région urbaine, à une distance plus courte.



B-15  
600 × 600

**Art.  
A.3.20**    **Risque de chutes de pierres B-16**

Cette signalisation a pour objet de prévenir les usagers de la présence possible de quartiers de roc ou d'amoncellement de terre sur la chaussée.

On implante le signal B-16 à une distance variant de 100 à 300 m des points dangereux, selon la nature du sol et des escarpements. La présente Instruction recommande de répéter cette signalisation au besoin. Le fond jaune du panneau est rétro-réfléchissant.



B-16  
600 × 600

**Art.  
A.3.21**    **Limitation de hauteur B-17**

Le signal B-17 indique en mètre la hauteur libre des ponts et des viaducs, toutes les fois que le tirant d'air n'excède pas d'au moins 150 mm la hauteur maximale des véhicules fixée par la loi.

L'inscription sur le panneau est faite avec un chiffre après la virgule. Ce dernier est arrondi au décimètre inférieur à la hauteur réelle.

Le signal avancé B-17 est implanté conformément à l'article A.3.3. (voir planche 13) et précède le signal A-26. Ce panneau est à fond jaune rétro-réfléchissant.



B-17-4,1  
600 × 600

**Art.**  
**A.3.22 Signal avancé de zone scolaire B-18**

Cette signalisation avancée a pour objet de prévenir les conducteurs de véhicules qu'ils approchent d'une zone scolaire. Le panneau B-18 est de forme rhombique à fond jaune, sur lequel se détachent en noir la bordure et la silhouette de deux écoliers.

En région rurale, l'intervalle entre le signal B-18 et le signal A-20 peut varier de 250 à 350 m, tandis qu'en région urbaine, cette distance peut être de 50 à 100 m. Cette signalisation sera implantée de la manière prévue à l'article A.3.3 (voir planche 9).



B-18  
600 × 600

**Art.**  
**A.3.23 Signaux avancés pour les passages B-19**

Les panneaux de cette catégorie sont implantés conformément aux dispositions de l'article A.3.3 et comprennent:

- 1° le panneau B-19-1 annonçant un passage de piétons;
- 2° le panneau B-19-2 annonçant un passage d'enfants près d'un terrain de jeux;
- 3° le panneau B-19-3 annonçant le passage éventuel de camions;
- 4° le panneau B-19-4 annonçant un passage de motoneiges;
- 5° le panneau B-19-5 annonçant un passage pour cyclistes;
- 6° les panneaux B-19-6 et B-19-7 annonçant le passage éventuel d'animaux sauvages.

**B-19-1. — Signal avancé de passage pour piétons**

Le signal B-19-1 précède le signal A-21-2 dans le cas des passages pour piétons qui présentent quelque danger (voir planche 9).



B-19-1  
600 × 600

**B-19-2. — Signal avancé de passage d'enfants près d'un terrain de jeux**

Cette présignalisation se fait à l'aide du panneau B-19-2 qui précède le signal A-21-3 (voir planche 9).



B-19-2  
600 × 600

**B-19-3. — Passage de camions**

Cette signalisation met les usagers en garde contre le danger que présente un camion chargé qui viendrait leur couper la route en quittant une voie d'accès.

Le panneau B-19-3 est implanté aux seuls endroits où l'autorité compétente aura établi que les caractéristiques physiques de la route n'assurent pas la sécurité de l'usager qui aurait à croiser un camion chargé, en provenance d'une voie d'accès. Toutefois, il n'y a pas lieu de recourir à ce panneau lorsqu'il convient d'y installer un signal d'intersection. La disposition des symboles doit illustrer l'orientation du camion au moment où il croise la route.



B-19-3-G  
600 × 600

**B-19-4. — Signalisation avancée près d'un passage pour motoneiges**

Cette signalisation a pour objet d'attirer l'attention des usagers de la route à l'approche d'un passage pour motoneiges.

Le signal B-19-4 précède le signal A-21-4.



B-19-4  
600 × 600

**B-19-5. — Signalisation avancée près d'un passage pour cyclistes**

Cette signalisation a pour objet d'attirer l'attention des usagers de la route à l'approche d'un passage pour cyclistes.

Le signal B-19-5 précède le signal A-21-5.



B-19-5  
600 × 600

**B-19-6, B-19-7 — Passage d'animaux sauvages**

Cette signalisation a pour but d'attirer l'attention des conducteurs sur certaines sections de route où des animaux sauvages, tels que orignaux, chevreuils, peuvent traverser ou errer, et ainsi créer des situations dangereuses pour les usagers de la route.

Les signaux avancés pour ces passages portent, sur fond jaune réfléchissant, une bordure et un symbole en noir.



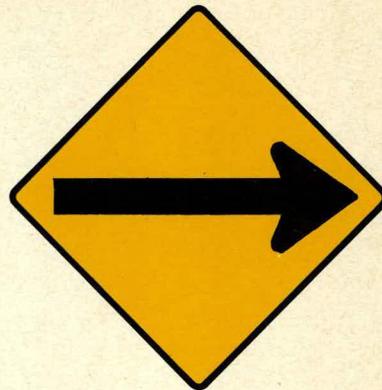
B-19-6  
600 × 600



B-19-7  
600 × 600

**Art.**  
**A.3.24 Flèche directionnelle B-20**

Le panneau, au centre duquel figure une flèche horizontale dirigée vers la droite ou la gauche, ou encore dans les deux sens à la fois, indique un point particulièrement dangereux dans un virage en coude ou encore dans une intersection en T. Le signal est implanté dans le prolongement de l'axe de la route, conformément à l'article A.3.3. Le fond jaune des panneaux est réfectorisé.



B-20-D  
750 x 750

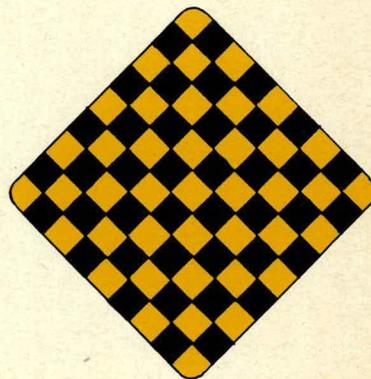


B-20-G-D  
750 x 750

**Art.**  
**A.3.25 Fin de route B-21**

Le signal B-21 marque l'endroit où prend fin une route. En région rurale comme en région urbaine, il est généralement précédé du panneau C-6, conformément à l'article A.4.7.

On doit éviter de l'utiliser pour indiquer un virage en coude ou une intersection en T qu'il convient de signaler à l'aide du signal B-20. Le fond jaune du panneau doit être réfectorisé.



B-21  
750 x 750

**Art.  
A.3.26 Balises de danger B-22**

Cette signalisation a pour objet d'indiquer à l'utilisateur de la route la présence d'obstacles encombrant la chaussée et les accotements, de même que les variations de largeur de la route.

On place les balises à chevrons du type B-22 aux endroits où les usagers peuvent passer à droite comme à gauche des obstacles, tandis que les balises de type B-22-D et B-22-G indiquent que l'utilisateur de la route doit contourner l'obstacle par la droite et par la gauche respectivement. Ces balises portent des bandes jaunes réfléchissantes et des bandes noires inclinées à un angle de 45 degrés vers la chaussée que l'utilisateur doit emprunter.

On doit assujettir les balises à l'obstacle ou les implanter à proximité; dans ce dernier cas, la partie saillante de l'obstacle qui donne sur le bord de la voie de circulation et la balise doivent être en ligne. Dans les cas d'obstacles encombrant la chaussée, les balises doivent toujours être accompagnées des panneaux A-9 ou B-5-2, selon qu'il est possible de les contourner d'un seul ou des deux côtés.

Tous les obstacles qui se trouvent à moins de 2 m du bord de la chaussée devront être balisés de la façon illustrée aux planches 7-11-13 de la présente instruction.



B-22  
600 × 900



B-22-G  
300 × 900



B-22-D  
300 × 900

**Art.  
A.3.27 Délinéateurs**

Les délinéateurs ne peuvent en aucun cas remplacer les panneaux de signalisation. Ils sont un moyen efficace pour guider les usagers qui circulent la nuit et augmenter leur sécurité, spécialement lorsque la chaussée est mouillée ou couverte de neige, ou lorsqu'il y a du brouillard.

On peut les échelonner sur de faibles ou de grandes distances pour délimiter un obstacle, le tracé de la route, en particulier dans les virages dangereux, ou pour indiquer les variations de largeur des chaussées. Ces délinéateurs ne sont généralement pas implantés le long des routes éclairées.

On implante les délinéateurs, à environ 1 m de l'accotement, du côté droit de la chaussée lorsque la route est droite ou du côté extérieur dans les virages. Ils sont espacés de telle façon que le conducteur circulant sur la voie de droite puisse toujours en voir au moins cinq de suite lorsqu'il utilise ses phares de route.

Toutefois, lorsqu'on les emploie pour délimiter un obstacle, on les implante sur le bord de l'obstacle ou en ligne avec le côté de l'obstacle le plus près de la chaussée.

Ils seront installés face au sens de la circulation et orientés de façon à réfléchir le maximum de lumière selon l'une des méthodes suivantes (planche 14):

- 1° À environ 1,25 m de hauteur sur leur support respectif, le long des autoroutes;
- 2° À environ 1,25 m de hauteur sur l'obstacle;
- 3° Sur la partie supérieure des poteaux retenant les glissières de sécurité.

Ces déliénateurs ont une surface minimale réfléchissante de 5000 mm<sup>2</sup>, sont de couleur blanche et sont installés du côté droit de la chaussée. Cependant il est à noter que le long des échangeurs d'autoroutes les déliénateurs sont jaunes et sont installés du côté gauche de la chaussée.

L'espacement entre les déliénateurs dans les virages doit être en conformité avec les dispositions de l'article A.5.39.



PARTIE A  
Chapitre IV

**Signalisation d'indication**

**Art.  
A.4.1 Indications à signaler**

Cette signalisation a pour objet de porter à la connaissance des usagers les indications suivantes:

- 1° les routes à emprunter et les distances à parcourir;
- 2° les limites territoriales;
- 3° les établissements hospitaliers, les postes de la Sûreté du Québec et les services à l'utilisateur de la route;
- 4° les lieux d'intérêt historique ou touristique et le relief géographique (lacs, rivières, montagnes).

**Art.  
A.4.2 Numérotation de routes C-1**

Les panneaux de type C-1-1 portent l'identification numérique des routes principales et régionales du Québec dont les numéros varient de 100 à 399. Ils sont installés en deçà ou au-delà des intersections à une distance ne dépassant généralement pas 300 m. Les inscriptions, la bordure et les fleurs de lis sont blanches sur fond vert.



C-1-1-138  
450 x 600

Les panneaux de type C-1-2 portent l'identification numérique des autoroutes du Québec dont les numéros varient de 1 à 99 et de 401 à 999. La face des panneaux est entièrement réfléchissante et porte sur fond bleu une bordure, une fleur de lis et une inscription blanches dans la partie inférieure. Dans la partie supérieure, en blanc sur fond rouge, apparaît le symbole d'un pont qui enjambe deux chaussées.



C-1-2-20  
450 x 600

Les panneaux de type C-1-3 indiquent le nom des autoroutes à péage relevant de l'office des autoroutes du Québec. Ils ont la forme d'un triangle isocèle pointant vers le haut et leur face est entièrement réfléchissante. Les inscriptions, la bordure et la fleur de lis sont blanches sur fond bleu.



C-1-3  
600 x 670 x 670

Les panneaux de type C-1-4 jalonnent uniquement la Transcanadienne, et leur face entièrement réfléchorisé porte une feuille d'érable et une bordure blanches sur fond vert ainsi que des inscriptions vertes sur fond blanc.

Il y a lieu de répéter cette signalisation à intervalles d'au plus 15 km. Cependant, sur un parcours où l'usager risque de s'égarer, l'utilisation d'un plus grand nombre de panneaux C-1 est recommandée. Les autres normes d'implantation sont définies à l'article A.1.14.



C-1-4  
450 × 600

#### Art. A.4.3 Jonction C-2

Les panonceaux de jonction, toujours assujettis au même support que les panneaux de numéros de route et installés au-dessus de ceux-ci, sont placés aux approches d'intersections de routes numérotées. Les panonceaux sont réfléchorisés et ont une bordure et une inscription blanches sur fond vert ou bleu, selon la couleur du panneau qu'ils complètent.



C-2-P  
450 × 300

#### Art. A.4.4 Flèches de direction C-3

##### C-3-1 et C-3-2. — Signalisation avancée

Les panonceaux de signalisation avancée de direction ne s'emploient jamais isolément mais généralement de pair avec les panneaux de numéros de route et sont installés au-dessous de ceux-ci sur le même support. Ils sont réfléchorisés et de même couleur que les panneaux qu'ils complètent.

Cette signalisation est généralement employée lorsqu'une route numérotée change de direction à un carrefour et qu'une étude par les autorités compétentes a démontré que l'emploi des panonceaux de direction installés au carrefour sous les panneaux de numéro de route, n'est pas suffisant pour permettre à l'usager de la route de manoeuvrer correctement.

Cette installation additionnelle joue le rôle d'une présignalisation et est implantée conformément à l'article A-1-14 à une distance qui peut varier selon les conditions d'utilisation. On s'assurera qu'il n'y a pas de carrefour entre cette installation et l'endroit où la route numérotée change de direction.



C-3-1-P-G  
450 × 300



C-3-2-P-G  
450 × 300

### C-3-3 à C-3-6. — Signalisation de position

Les panonceaux de direction ne s'emploient jamais isolément mais généralement de pair avec les panneaux de numéros de route et ils sont installés au-dessous de ceux-ci sur le même support. Ils sont réfléchorisés et de même couleur que les panneaux qu'ils complètent.

Cette signalisation sera installée à tous les carrefours où il est nécessaire d'indiquer à l'usager l'orientation générale des routes numérotées.

La présente Instruction indique à la planche 15 la façon d'associer, s'il y a lieu, ces panonceaux aux panneaux de numéros de route avec leurs panonceaux de points cardinaux, sur un même support. Cette installation devra toutefois respecter les dispositions de l'article A.1.14.



C-3-3-P  
450 × 300



C-3-4-P-D  
450 × 300



C-3-4-P-G-D  
450 × 300



C-3-5-P-D  
450 × 300



C-3-6-P-D  
450 × 300

### Art. A.4.5

#### Points cardinaux C-4

Les panonceaux indiquant les points cardinaux sont associés aux panneaux de numéros de route C-1 et installés au-dessous de ceux-ci (*planche 15*). Cette signalisation indique à l'usager l'orientation générale de la route.

Ils sont réfléchorisés et de même couleur que les panneaux auxquels ils sont associés.



C-4-1-P  
450 × 300



C-4-2-P  
450 × 300



C-4-3-P  
450 × 300



C-4-4-P  
450 × 300

### Art. A.4.6

#### Fin de route numérotée C-5

Cette signalisation doit être assujettie au-dessous d'un des panneaux C-1 à la fin d'une route numérotée. Le panonceau est réfléchorisé et de même couleur que le panneau auquel il est associé.



C-5-P  
450 × 300

**Art.  
A.4.7**     **Route sans issue C-6**

Cette signalisation est implantée perpendiculairement à l'axe de la chaussée, de chaque côté d'une route ou d'une rue sans issue. Le panneau C-6 est implanté isolément ou comme signalisation avancée du signal B-21 (*art. A.3.25*). L'inscription est blanche sur fond vert et la face entière du panneau est réfléchorisée.



C-6  
600 × 300

**Art.  
A.4.8**     **Déviaton C-7**

Cette signalisation est implantée conformément aux dispositions de l'article A.1.14, aux points stratégiques du chemin de déviation pour diriger l'utilisateur de la route.

De forme carrée et entièrement réfléchorisé, ce panneau a un fond vert sur lequel se détachent en blanc l'inscription, la bordure et une flèche orientée dans la direction à suivre.



C-7-G  
600 × 600

**Art.  
A.4.9**     **Aéroport C-8**

Cette signalisation indique à l'utilisateur de la route la présence d'un aéroport ou d'une base d'hydravions.

Les panneaux de la catégorie C-8-1 sont installés dans le but d'indiquer les aéroports où arrivées et départs sont à horaire fixe. Ce type de panneau est installé à partir de la route principale la plus proche et ce, jusqu'à une distance maximale de dix kilomètres.

Les panneaux de la catégorie C-8-2 sont placés dans le but d'indiquer tous les aéroports homologués publics et les bases d'avions nolisés. Ces panneaux sont placés à partir de la route numérotée la plus proche et ce, jusqu'à une distance maximale de cinq kilomètres.

Les panneaux de la catégorie C-8-3 ont pour but d'indiquer les bases d'hydravions. Cette signalisation est utilisée en face de la base et à un kilomètre de part et d'autre.

Cette signalisation s'implante conformément aux dispositions de l'article A.1.14. Le panneau C-8-1 doit être placé de telle façon que l'avant de l'avion pointe dans la direction à suivre. Pour les autres catégories, on utilisera des panneaux de type C-3.



C-8-1  
900 × 900



C-8-2  
600 × 600



C-8-3  
600 × 600

**Art.  
A.4.10 Traversier C-9**

Cette signalisation indique à l'usager de la route la présence d'un chemin conduisant au quai d'un traversier pour véhicules.

Elle est implantée conformément aux dispositions de l'article A.1.14, aux endroits suivants :

- 1° Pour les traverses maritimes situées dans le golfe ou le fleuve Saint-Laurent, et dont l'exploitation est annuelle, on place le signal C-9-2 à partir de la route la plus importante jusqu'à une distance maximale de dix kilomètres.
- 2° Pour les traverses maritimes situées dans le golfe ou le fleuve Saint-Laurent, et dont l'exploitation est saisonnière, on installe le signal C-9-2 à partir de la route numérotée la plus proche jusqu'à une distance maximale de cinq kilomètres.
- 3° Pour les traverses situées sur une rivière ou un lac, et dont l'exploitation est saisonnière, on place le signal C-9-2 en face de la traverse et à un kilomètre de part et d'autre.

Les indications sont inscrites dans l'ordre suivant :

- 1° la silhouette du traversier ;
- 2° le point de départ et d'arrivée du traversier ;
- 3° la distance de 1 kilomètre, dans le cas du panneau C-9.1, ou une flèche de direction dans le cas du panneau C-9.2.

Lorsque les traversées ne sont que saisonnières, on pose le panonceau C-9-P indiquant SAISONNIER sous les panneaux C-9.1 et C-9.2.

La silhouette, les inscriptions et la bordure du panneau C-9 et du panonceau C-9-P sont blanches sur fond vert. Ces panneaux sont entièrement réfléchorisés.

**Art.  
A.4.11 Pistes cyclables C-10**

Cette signalisation sert à indiquer l'existence et la direction des pistes cyclables officiellement désignées. Les panneaux sont généralement implantés le long des pistes cyclables à des distances variant de 150 à 300 m. Cependant, aux intersections où s'effectuent des changements de direction des pistes, les panneaux sont placés de 15 à 50 m en deçà ou au-delà des intersections. Les panonceaux de direction C-3 peuvent leur être associés.

Les signaux à fond vert réfléchorisé portent la silhouette d'une bicyclette et une bordure en blanc réfléchorisées.



C-9-1  
1200 × 1200



C-9-2-D  
1200 × 1200



C-9-P  
1200 × 300



C-10  
450 × 300

Art.

**A.4.12 Signaux de direction C-11, C-12, C-13**

La signalisation d'indication ne jouerait pas le rôle qui lui revient si le réseau routier du Québec n'était subdivisé en tronçons qui servent de guide pour le choix des localités dont le nom figurera sur les panneaux.

En règle générale, les signaux de direction ne doivent pas porter plus de trois indications de destinations. Lorsqu'elles sont situées dans des directions différentes, les destinations sont indiquées dans l'ordre suivant: celle qui se trouve tout droit, celle de gauche et celle de droite.

Lorsque l'agglomération dont le nom figure sur le panneau de direction C-13 se trouve à 3 km ou plus de l'intersection, l'inscription est alors suivi d'un nombre indiquant la distance à franchir. Les inscriptions et les chiffres doivent être en caractères d'au moins 100 mm de hauteur.

Les panneaux portent sur fond vert des inscriptions blanches; une flèche de direction de même couleur est associée à chacune des inscriptions et le tout est entouré d'une bordure blanche.

Les panneaux de la catégorie C-11 sont implantés sur les routes principales et numérotées de 100 à 199.

Les panneaux de la catégorie C-12 sont implantés sur les routes régionales et numérotées de 200 à 399.

Les panneaux de la catégorie C-13 sont implantés sur les routes municipales et non numérotées.

Le mode d'implantation de cette signalisation et des panneaux complémentaires est déterminé à l'art. A.1.14 (*planches 15 à 22*)



C-11-1  
1800 x 450



C-12-1  
1500 x 300



C-13-1  
1200 x 240



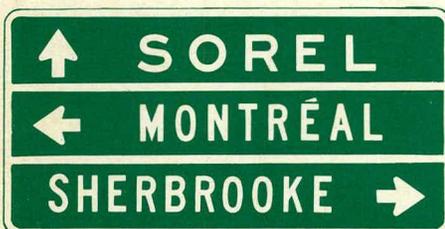
C-11-2  
1800 x 600



C-12-2  
1500 x 450



C-13-2  
1200 x 450



C-11-3  
1800 x 900



C-12-3  
1500 x 750



C-13-3  
1200 x 600

**Art.  
A.4.13 Signaux de rappel de distance C-14, C-15**

Les panneaux C-14 et C-15 sont implantés respectivement sur les routes principale et régionale, à la sortie des villes, des villages et des carrefours importants, conformément à l'article A.1.14 (*planches 15-16-18-19*). Cette signalisation confirme aux usagers la direction dans laquelle ils se trouvent et indique la distance à parcourir pour atteindre l'une ou l'autre des agglomérations dont le nom figure sur les panneaux de direction dans l'ordre suivant:

- 1° Celui de la localité suivante et sa distance en kilomètres, indépendamment de son importance;
- 2° celui de l'agglomération servant de point de repère et sa distance en kilomètres.

Les panneaux sont entièrement rétro-réfléchissants et portent sur fond vert des inscriptions de couleur blanche; un chiffre de même couleur est associé à chacune des inscriptions et une bordure blanche encadre le tout.



C-15-1  
1500 × 300



C-15-2  
1500 × 450



C-14-1  
1800 × 450



C-14-2  
1800 × 600

**Art.  
A.4.14 Indication de limites territoriales C-16**

Les panneaux C-16-1 indiquent les frontières du Québec et ils sont installés face aux véhicules qui entrent dans la province. La surface du signal est entièrement rétro-réfléchissante et porte une inscription, une bordure et un symbole blancs sur fond vert.

Les panneaux C-16-2 sont généralement installés aux abords des agglomérations. Sur les autoroutes ils ne sont utilisés qu'en région urbaine et leurs dimensions sont déterminées à l'aide du tableau 14, à l'article A-5-14.

La surface du panneau C-16-2 entièrement rétro-réfléchissante, porte une inscription et une bordure blanches sur fond vert.

Les normes d'implantation du panneau C-16 sont définies à l'article A.1.14 (*planche 4*).



C-16-1  
2400 × 1200



C-16-2  
900 × 450

**Art.**  
**A.4.15 Poste de la Sûreté du Québec C-17**

Cette signalisation a pour objet d'indiquer à l'usager de la route la présence d'un poste de la Sûreté du Québec. Le signal est implanté conformément aux dispositions de l'article A.1.14; il est associé au panneau de direction C-3 indiquant la voie d'accès conduisant au poste, ou au panneau de distance B-10-P à un kilomètre de celui-ci.



C-17  
600 × 600

**Art.**  
**A.4.16 Aire de stationnement C-18**

En région rurale, cette signalisation est implantée conformément à l'article A.1.14, à une distance variant de 100 à 225 m d'une aire de stationnement. En région urbaine, cet intervalle peut varier de 15 à 50 m.

Les panneaux, entièrement rétro-réfléchissants, portent une bordure et un symbole blancs sur fond vert.



C-18  
750 × 600

**Art.**  
**A.4.17 Hôpital C-19**

Le panneau C-19 indique aux automobilistes la proximité d'un hôpital doté d'un service de secours ou d'urgence. Cette signalisation est installée aux intersections des voies publiques conduisant à l'hôpital. Le panneau, entièrement rétro-réfléchissant, porte une bordure et un symbole blancs sur fond vert.



C-19  
750 × 600

**Art.**  
**A.4.18 Poste de renseignements touristiques C-20**

Cette signalisation indique aux voyageurs l'emplacement d'un poste de renseignements touristiques.

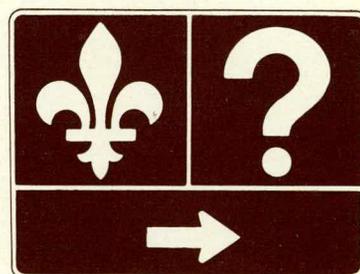
Lorsque le poste est régi par la Direction générale du Tourisme, la signalisation se fait à l'aide du panneau C-20-1 implanté à un kilomètre environ du poste et du panneau C-20-2 implanté devant le poste.

Lorsque le poste n'est pas régi par la Direction générale du Tourisme, la signalisation se fait à l'aide du panneau C-20-3 implanté à un kilomètre environ du poste et du panneau C-20-4 implanté devant le poste. Toutefois cette signalisation sera installée seulement lorsque la Direction générale du Tourisme aura délivré à ce poste un permis renouvelable à tous les ans.

Les panneaux entièrement réfléctorisés ont un fond brun sur lequel se détachent en blanc la bordure et les symboles.



C-20-1  
1200 x 900



C-20-2-D  
1200 x 900



C-20-3  
600 x 900



C-20-4-D  
600 x 900

**Art.  
A.4.19 Parcs: C-21**

**Parcs du Québec**

La signalisation des parcs régis par le ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche se fait à l'aide des panneaux C-21-1 et C-21-2 ou des panneaux C-21-3 et C-21-4 sur lesquels sont indiqués à l'aide des symboles C-24 les services qu'on y trouve.

On implante les panneaux C-21-1 et C-21-3 en bordure de la route principale à environ un kilomètre de la route d'accès au parc et les panneaux C-21-2 et C-21-4 à l'intersection des voies d'accès, conformément à l'article A.1.14.

Les panneaux entièrement réfléctorisés, ont un fond brun sur lequel se détachent en blanc la bordure, l'inscription et les symboles.



C-21-1  
2400 × 900



C-21-2-D  
2400 × 900



C-21-3  
2400 × 1500



C-21-4-D  
2400 × 1500

**Parcs du Canada**

La signalisation des parcs régis par l'administration fédérale se fait à l'aide des panneaux C-21-5 et C-21-6 ou des panneaux C-21-7 et C-21-8 sur lesquels sont indiqués à l'aide des symboles C-24 les services qu'on y trouve.

On implante les panneaux C-21-5 et C-21-7 en bordure de la route principale à environ un kilomètre de la route d'accès au parc et les panneaux C-21-6 et C-21-8 à l'intersection des voies d'accès, conformément à l'article A.1.14.

Les panneaux entièrement réfléctorisés ont un fond brun sur lequel se détachent en blanc la bordure et l'inscription. La silhouette du castor est brune sur fond blanc.



C-21-5  
2400 × 900



C-21-6-D  
2400 × 900



C-21-7  
2400 × 1500



C-21-8-D  
2400 × 1500

Art.  
A.4.20

**Lieux d'intérêt historique et touristique: C-22**

**Lieux d'intérêt historique et touristique du Québec**

La signalisation des lieux d'intérêt historique et touristique régis par le ministère des affaires Culturelles se fait à l'aide des panneaux C-22-1 et C-22-2 ou des panneaux C-22-3 et C-22-4 sur lesquels sont indiqués à l'aide des symboles C-24 les services qu'on y trouve.

On implante les panneaux C-22-1 et C-22-3 en bordure de la route à environ un kilomètre de la route d'accès et les panneaux C-22-2 et C-22-4 à l'intersection des voies d'accès, conformément à l'article A.1.14.

Les panneaux entièrement réfléctorisés ont un fond brun sur lequel se détachent en blanc la bordure, l'inscription et les symboles.



C-22-1  
2400 × 900



C-22-2-D  
2400 × 900



C-22-3  
2400 × 1500



C-22-4-D  
2400 × 1500

**Lieux d'intérêt historique et touristique du Canada**

La signalisation des lieux d'intérêt historique et touristique régis par l'administration fédérale se fait à l'aide des panneaux C-22-5 et C-22-6 ou des panneaux C-22-7 et C-22-8 sur lesquels sont indiqués à l'aide des symboles C-24 les services qu'on y trouve.

On implante les panneaux C-22-5 et C-22-7 en bordure de la route à environ un kilomètre de la route d'accès et les panneaux C-22-6 et C-22-8 à l'intersection des voies d'accès, conformément à l'article A.1.14.

Les panneaux entièrement réfléctorisés ont un fond brun sur lequel se détachent en blanc la bordure et l'inscription. La silhouette du castor est brune sur fond blanc.



C-22-5  
2400 × 900



C-22-6-D  
2400 × 900



C-22-7  
2400 × 1500

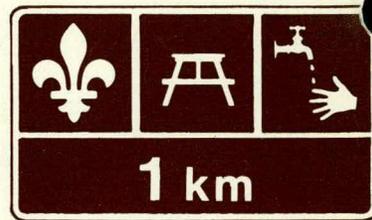


C-22-8-D  
2400 × 1500

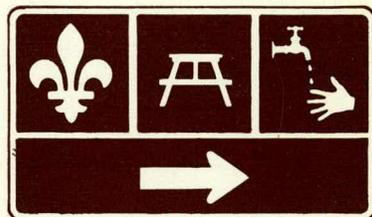
**Art.  
A.4.21 Haltes routières C-23**

La signalisation des emplacements aménagés par le ministère des Transports en bordure des routes pour la halte des voyageurs, se fait au moyen du panneau C-23-1 indiquant la distance et du panneau C-23-2 indiquant la voie d'accès. Sur ces deux panneaux, la silhouette de la table apparaît nécessairement. La silhouette d'un téléphone et le symbole des toilettes pourront être ajoutés s'il y a lieu. La largeur du panneau sera donc fonction du nombre de services signalés à l'utilisateur de la route.

Les panneaux, entièrement réfléchorisés, ont un fond brun sur lequel se détachent en blanc la bordure et les symboles. L'implantation se fait conformément aux dispositions de l'article A.1.14.



C-23-1  
1800 x 900



C-23-2-D  
1800 x 900

**Art.  
A.4.22 Signalisation des services utiles aux usagers C-24**

La signalisation des services que l'utilisateur de la route trouve dans les parcs régis par le ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche et les parcs régis par l'administration fédérale se fait à l'aide des panneaux C-24-1 à C-24-5.

Ces mêmes panneaux pourront indiquer à l'utilisateur d'une autoroute les services qui lui sont offerts par l'entreprise privée. Celle-ci devra satisfaire cependant aux exigences établies à l'article A.5.33.

Le panneau C-24-1 indique une station-service; le panneau C-24-2 indique une salle à manger; le panneau C-24-3 indique un lieu où on offre le gîte; le panneau C-24-4 indique un endroit destiné au camping et le panneau C-24-5 indique un emplacement réservé au caravanning. Deux catégories de services peuvent être montrées sur un même panneau, comme l'illustre le signal C-24-6.

Ces panneaux symboliques ont un fond brun, une bordure et un symbole blancs. La surface entière des panneaux est réfléchorisée.



C-24-1  
600 x 600



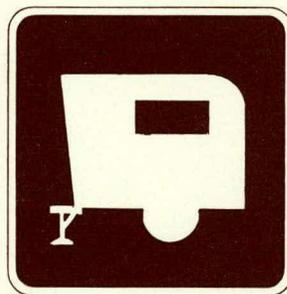
C-24-2  
600 x 600



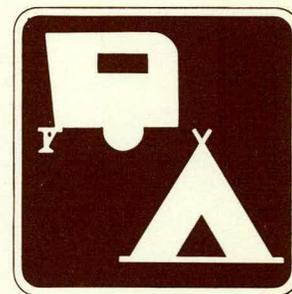
C-24-3  
600 x 600



C-24-4  
600 x 600



C-24-5  
600 x 600



C-24-6  
600 x 600

**Art.  
A.4.23**    **Signalisation des lacs de villégiature C-25**

Le panneau C-25 a pour objet d'indiquer l'existence d'un lac de villégiature à moins de 10 km de la route. Le signal est implanté à une distance variant de 25 à 75 m de l'intersection de la grand-route.

Sur le fond brun du panneau se détachent en blanc la bordure et l'inscription. Le signal est entièrement réfléctorisé.



C-25  
1200 × 240

**Art.  
A.4.24**    **Identification des lacs et des rivières C-26**

Cette signalisation utile aux usagers de la route, fait connaître le nom des lacs et des rivières indiqués sur la carte routière officielle du Québec. Elle est implantée conformément à l'article A.1.14 et uniquement aux endroits où les lacs et les rivières sont visibles de la route. Toutefois, lorsque la route longe la rivière ou le lac sur son parcours, cette signalisation pourra se répéter à tous les 10 km environ.

Les panneaux, entièrement réfléctorisés, portent une inscription et une bordure blanches sur fond brun.



C-26-1  
1200 × 240



C-26-2  
1200 × 240

**Art.  
A.4.25**    **Belvédères C-27**

Le panneau C-27 est implanté, conformément à l'article A.1.14, en bordure des routes, à proximité des terrasses aménagées dans un lieu où le paysage est particulièrement remarquable. On peut le placer à une distance variant de 20 à 100 m de la voie d'accès à l'aire de stationnement du belvédère. Le panneau, entièrement réfléctorisé, porte une inscription, une flèche et une bordure blanches sur fond brun.



C-27  
1200 × 240

**Art.  
A.4.26**    **Divers**

D'autres panneaux peuvent être utilisés pour souligner le caractère historique de certaines routes ou pour faire connaître leur désignation officielle.





## PARTIE A

### Chapitre V

## Signalisation des autoroutes

### Art.

#### A.5.1

### Champ d'application des normes de signalisation d'autoroute

Les normes de signalisation décrites dans ce chapitre doivent être appliquées sur toutes les autoroutes (avec ou sans péage), de même que sur les routes principales à accès limité.

Ces normes constituent un système uniforme et efficace de signalisation, nécessaire pour assurer la sécurité sur les autoroutes modernes à grande circulation.

### Art.

#### A.5.2

### Principes de signalisation des autoroutes

L'établissement d'un système de signalisation pour les autoroutes implique que les indications s'adressent principalement aux conducteurs non familiers avec la route ou avec la région. La signalisation doit fournir aux usagers des indications claires et précises concernant leur déplacement vers une destination donnée.

La signalisation est une partie constituante de l'équipement autoroutier et son importance doit être perçue dans les premières étapes de la planification du réseau. Les plans de signalisation doivent être étudiés dès les avant-projets et la préparation des plans de détails doit s'effectuer en même temps que la préparation des plans de la route elle-même, de telle sorte que des ajustements puissent être effectués pour rendre l'équipement routier cohérent dans son ensemble.

### Art.

#### A.5.3

### Fonction des panneaux d'indication sur les autoroutes

Les panneaux d'indication sur les autoroutes servent à plusieurs fins, entre autres:

- a) donner des indications de direction vers des municipalités, rues, routes, etc. aux échangeurs ou aux autres intersections;
- b) fournir une présignalisation des indications mentionnées au paragraphe précédent;

- c) diriger les conducteurs vers les voies appropriées à l'approche des points de divergence ou de convergence;
- d) identifier les routes et les destinations aux endroits appropriés;
- e) indiquer les distances à parcourir pour atteindre les principales destinations;
- f) donner des renseignements sur les services à l'automobiliste, les haltes routières, les parcs, les péages, etc.;
- g) indiquer les limites de juridiction du territoire;
- h) fournir toute autre information utile aux usagers.

### Art.

#### A.5.4

### Caractéristiques générales de la signalisation des autoroutes

La signalisation des autoroutes doit toujours être planifiée en fonction de l'ensemble du réseau routier pour que les messages d'indication soient cohérents. La signalisation doit normalement être effectuée de façon standard aux approches des échangeurs, tant en milieu rural qu'en milieu urbain. Cependant, la géographie de la région, les caractéristiques géométriques de la route et les conditions de la circulation créent régulièrement des différences marquantes entre une autoroute urbaine et une autoroute rurale, et la signalisation doit s'adapter à ces différences.

Même si l'espace disponible est souvent limité en milieu urbain, on peut justifier l'utilisation de grands panneaux de signalisation du fait que la circulation est en général plus complexe que sur les autoroutes rurales.

Le lettrage utilisé sur les panneaux de signalisation d'autoroute est normalisé; ses dimensions sont donc les mêmes en région urbaine qu'en région rurale, même si la vitesse est différente sur ces deux types d'autoroutes.

**Art.  
A.5.5**

**Caractéristiques de la signalisation d'une autoroute urbaine**

Une autoroute urbaine est caractérisée par la combinaison des éléments suivants:

- a) voie rapide comportant deux voies ou plus dans chaque sens;
- b) fort volume de circulation;
- c) fort mouvement de circulation aux entrées et aux sorties de certains échangeurs;
- d) suite d'échangeurs faiblement espacés;
- e) système d'éclairage continu;
- f) trois échangeurs ou plus desservant la ville principale;
- g) une ou plusieurs autoroutes de déviation donnant accès à une grande partie du territoire urbanisé.

En conséquence, les conditions de circulation et les caractéristiques géométriques des autoroutes urbaines nécessitent:

- a) l'utilisation de panneaux indiquant une suite d'échangeurs;
- b) l'élimination de la signalisation de service;
- c) la minimisation de la signalisation installée au-delà des échangeurs;
- d) l'utilisation de panneaux de présignalisation à proximité des échangeurs;
- e) l'utilisation fréquente de portiques de signalisation;
- f) l'utilisation de panneaux d'indication symbolique à certains échangeurs complexes.

**Art.  
A.5.6**

**Caractéristiques de la signalisation d'une autoroute rurale**

La signalisation en milieu rural bénéficie de la distance existant entre les échangeurs, ce qui permet un espacement adéquat des panneaux avant et après l'échangeur. On doit éviter de grouper les panneaux dans le voisinage immédiat d'un échangeur; la transmission des messages sera plus efficace si l'on considère l'ensemble de la route dans la préparation des plans de signalisation. Les panneaux doivent être situés aux endroits propices à capter l'attention des conducteurs.

La circulation rapide et le faible volume de véhicules utilisant les entrées et les sorties ajoutent souvent de la monotonie à la conduite en région rurale. Ces faits

mettent en évidence l'importance de planifier une signalisation et un marquage de la chaussée qui favorisent une prise de décision rapide et une action appropriée de la part des conducteurs. Là où les distances entre les échangeurs sont grandes et où le tracé de la route est relativement droit, les panneaux doivent être installés de façon à provoquer le maximum d'effet sur le conducteur.

**Art.  
A.5.7**

**Dessin des messages sur les panneaux**

Dans le dessin des panneaux, on devra respecter l'ordre horizontal et vertical normalisé quant à la disposition des écussons de route, des points cardinaux, des destinations, des flèches et des autres composantes du panneau.

**Art.  
A.5.8**

**Dimensions des panneaux d'indication sur les autoroutes**

Les dimensions horizontale et verticale des panneaux sont déterminées par la grosseur des lettres, et par la longueur et le nombre des messages à indiquer.

L'espace disponible pour installer un panneau peut être réduit dans certains cas; la largeur de la chaussée peut limiter la dimension horizontale des panneaux installés sur un portique, et la hauteur de ces panneaux peut être restreinte par la nécessité de prévoir un dégagement vertical adéquat au-dessus de la chaussée.

Dans ces cas particuliers, la grosseur des lettres et l'espace entre les composantes du panneau peuvent donc varier.

**Art.  
A.5.9**

**Panneaux d'indication symbolique**

L'utilisation de symboles a prouvé sa valeur non seulement pour la signalisation de danger et de prescription, mais aussi pour la signalisation d'indication. La signalisation symbolique avant les échangeurs donne rapidement aux conducteurs l'information nécessaire à la manoeuvre requise. Une représentation schématique de ce genre peut être particulièrement utile aux échangeurs complexes comportant plusieurs sorties à gauche ou à droite, de même qu'aux endroits où le conducteur doit effectuer plus d'une manoeuvre pour atteindre sa destination.

Les schémas des échangeurs doivent toujours être aussi simples que possible pour que les messages soient bien captés par le conducteur.



Panneau d'indication symbolique

Illustration A.5.9

**Art.  
A.5.10**

**Choix des destinations**

Le réseau autoroutier offre d'excellentes conditions de circulation à la population qu'il dessert directement. Pour cette raison, les destinations de chaque échangeur, les destinations principales et les villes repères doivent toujours être clairement identifiées. Les messages de destination doivent être choisis pour orienter le mieux possible les conducteurs. Une suite logique de messages d'indication et la concordance avec les renseignements obtenus sur les cartes routières s'avèrent essentielles.

Les panneaux d'indication sur les autoroutes doivent signaler les mêmes villes repères dans les deux sens de la circulation. Cependant, il est parfois nécessaire

d'indiquer des villes satellites pour la circulation en provenance d'une région métropolitaine; mais dans ce dernier cas, la ville principale demeure indiquée pour la circulation en provenance de l'extérieur de cette région métropolitaine.

Le choix judicieux des destinations majeures et des villes repères est important pour la qualité des services offerts sur l'autoroute. Le nom des villes repères doit être employé:

- a) aux échangeurs d'autoroute à autoroute;
- b) aux points de séparation des autoroutes qui se chevauchent;
- c) sur les panneaux de direction situés sur la route secondaire à la jonction des bretelles de l'échangeur;
- d) sur la dernière ligne du panneau de rappel de distance dans la signalisation installée au-delà de l'échangeur.

Sur les panneaux d'indication des échangeurs, le nom de la municipalité située du côté gauche de l'autoroute précède généralement le nom de la municipalité située du côté droit.

Aux échangeurs d'autoroute à autoroute, les villes repères importantes sont choisies comme messages de destination.

Aux autres échangeurs, on indique la première municipalité desservie par la route secondaire de part et d'autre de l'autoroute; un troisième message peut être ajouté si une municipalité d'importance majeure peut être atteinte par l'échangeur.

En région urbaine, les échangeurs sont généralement identifiés par le nom des rues ou des boulevards croisés par l'autoroute.

**Art.  
A.5.11**

**Nombre de messages d'indication à transmettre**

Les renseignements sur un seul panneau doivent être réduits au minimum. À haute vitesse, deux messages d'indication et des messages de direction demandent déjà un effort de compréhension de la part des conducteurs. Pour cette raison, un panneau de signalisation installé isolément ne devrait pas, normalement, comporter plus de deux messages d'indication.

Les renseignements supplémentaires ne dépassant pas trois lignes peuvent inclure les symboles, les écussons de routes, les points cardinaux, les flèches de direction, la distance à la sortie, etc.

Là où deux panneaux ou plus sont installés sur un même support, il est souhaitable de limiter les messages d'indication à un seul par panneau, et à un total de trois pour l'ensemble des panneaux.

**Art.  
A.5.12 Acheminement vers une destination donnée**

Les messages d'indication vers une destination doivent être signalés sur un seul trajet pour ne pas créer d'hésitation de la part des conducteurs.

**Art.  
A.5.13 Signalisation au-dessus de la chaussée**

Les conditions de circulation et la configuration géométrique de certaines sections du réseau routier sont telles que l'installation de panneaux de signalisation au-dessus de la chaussée devient nécessaire. Les facteurs suivants peuvent justifier une telle installation:

- a) fort volume de circulation;
- b) échangeur complexe;
- c) existence de trois voies de circulation ou plus dans chaque sens;
- d) interruption d'une voie de circulation;
- e) bretelle de sortie à gauche;
- f) échangeur autoroute à autoroute;
- g) visibilité réduite;
- h) suite d'échangeurs faiblement espacés;
- i) sortie à plusieurs voies;
- j) fort pourcentage de circulation de camions;
- k) éclairage défavorisant la signalisation latérale;
- l) uniformisation de l'emplacement de la signalisation pour une série d'échangeurs;
- m) espace insuffisant pour une signalisation latérale.

L'existence d'un ou de plusieurs des facteurs que l'on vient de mentionner ne justifie pas automatiquement l'installation de panneaux au-dessus de la chaussée. Par ailleurs, une telle installation peut compléter ou remplacer une signalisation latérale, là où des études techniques le justifient.

Pour des raisons de sécurité, les supports verticaux des portiques ou des potences ne devraient pas être érigés dans le mur des bretelles de sortie, ni dans des endroits où des véhicules pourraient s'aventurer.

Les viaducs et les ponts peuvent parfois servir de supports de panneaux et souvent cette solution est la seule qui assure une distance de visibilité suffisante. L'utilisation de ces structures élimine l'emploi de supports additionnels le long de la chaussée, ce qui augmente d'autant les conditions de sécurité. Ainsi, sur une autoroute urbaine où les viaducs au-dessus des voies rapides sont nombreux, il peut être préférable d'installer quelques panneaux sur ces structures.

Cependant, pour des raisons esthétiques, on doit éviter ce type d'installation là où la hauteur des panneaux est plus grande que la hauteur totale du parapet et des poutres.

**Art.  
A.5.14 Type de lettrage et espacement des messages**

Le type et la grosseur des lettres et des flèches ont été normalisés pour les panneaux de signalisation sur les autoroutes. Les dimensions des éléments du message doivent être déterminées en premier lieu et les dimensions extérieures du panneau ensuite. Les dimensions normalisées des lettres, des chiffres et des symboles sont indiquées dans le tableau qui suit.

Les noms de municipalités, de rues, de routes, etc. sur les panneaux d'autoroute doivent être inscrits en lettres minuscules, sauf la première lettre du nom qui doit être en majuscule; cette majuscule a comme hauteur la dimension du « o » minuscule multipliée par 1 1/3. Les autres messages écrits sur le panneau sont généralement composés de lettres majuscules.

Les dessins normalisés des lettres et des chiffres, de même que les tables d'espacement des caractères sont disponibles au:

Service de la signalisation  
Ministère des Transports  
4715 boul. Pierre-Bertrand nord  
Québec (Québec)  
G2K 1K7

Tableau 14

## Dimensions minimales des lettres, des chiffres et des symboles

## I — Panneaux de signalisation d'indication d'un échangeur:

|  | Échangeur entre<br>deux autoroutes<br>(mm) | Autres échangeurs<br>(mm) | Voie de service et<br>boulevard à accès limité<br>(mm) |
|--|--|---------------------------|--|
| 1 — Écusson  | 680 × 900                                  | 680 × 900                 | 680 × 900  |
| 2 — Point cardinal                                       | 300  | 300                       | 250  |
| 3 — Nom de municipalité, rue, route, etc.                | 500/380                                    | 400/300                   | 270/200  |
| 4 — Symbole de sortie<br>Numéro de sortie                | 1500 × 1250 × 600<br>300                   | 1500 × 1250 × 600<br>300  | —  |
| 5 — Distance (entiers et décimales)                      | 450/380                                    | 380/300                   | 300/250  |
| 6 — Symbole « km »                                       | 250  | 200                       | —  |
| 7 — Panneau de sortie dans le musoir<br>Numéro de sortie | 2750 × 1850 × 1500                         | 2750 × 1850 × 1500        | —  |

## II — Autres panneaux

|   | Nom de municipalité,<br>rue, route,<br>rivière, lac, etc.<br><br>Majuscules/minuscules<br>(mm) | Autre lettrage<br>(mm) | Chiffres<br>(mm) |
|---|--|------------------------|------------------|
| 1 — Panneau supplémentaire  | 340/250  | 250                    | 250              |
| 2 — Panneau de présignalisation<br>d'échangeurs rapprochés                        | 340/250  | —                      | 340              |
| 3 — Panneau<br>N PROCHAINES SORTIES   | 400/300  | 300                    | 400              |
| 4 — Panneau de rappel de distance   | 340/250  | —                      | 340              |
| 5 — Panneau de limite de municipalité   | 200  | —                      | —                |
| 6 — Nom de rivière, lac...  | 200  | 200/150                | —                |
| 7 — Borne kilométrique  | —  | 100                    | 200              |
| 8 — Panneau de direction aux approches<br>d'un échangeur sur les routes croisées. | 200/150  | —                      | 150              |

**Art.  
A.5.15** **Espacement des lignes du texte  
et dégagement de la bordure**

L'espace entre les lignes doit être égal aux trois quarts de la hauteur moyenne des lettres majuscules sur les lignes adjacentes.

L'espace entre une ligne du texte et une ligne formée par un écusson, une flèche ou un symbole doit être tel qu'indiqué dans les plans-types.

Les espaces inférieur et supérieur entre le texte et la bordure doivent être à peu près égaux à la hauteur moyenne des lettres de la ligne adjacente.

Les espaces latéraux entre le texte et la bordure doivent être à peu près égaux à la dimension verticale de la plus grande lettre du texte.



Espacement approximatif des  
composantes d'un panneau  
de signalisation

Illustration A.5.15

Les illustrations des pages 87 et 88 donnent des représentations exactes de panneaux dessinés selon ces règles.

**Art.  
A.5.16** **Bordure des panneaux**

Une bordure de même couleur que l'inscription doit délimiter le bord du panneau pour en souligner la forme particulière, en augmenter l'impact visuel et en améliorer l'apparence. Pour les panneaux d'indication de dimensions supérieures à 3 m × 2 m, la bordure doit avoir une largeur d'environ 50 mm. Une bordure d'environ 30 mm peut être utilisée pour les panneaux de moins de 3 m × 2 m; cependant, la largeur de la bordure ne doit pas normalement être supérieure à la largeur de trait du lettrage principale du panneau.

La bordure doit être arrondie dans les coins, selon un rayon d'environ 1/8 de la dimension minimale du panneau; cependant, le rayon maximal utilisé est fixé à 300 mm. Il n'est pas nécessaire d'arrondir les coins du panneau à l'extérieur de la bordure.

**Art.  
A.5.17** **Couleur, réflectorisation,  
illumination**

Les normes de couleur, de réflectorisation et d'illumination mentionnées dans les chapitres précédents s'appliquent intégralement aux panneaux de signalisation d'indication sur les autoroutes.

Les panneaux de signalisation d'indication et les panneaux de limite de juridiction de territoire sont composés d'inscriptions blanches sur fond vert (fond bleu pour les autoroutes à péage); les haltes routières, les services aux usagers et les caractéristiques géographiques sont signalés à l'aide de panneaux à fond brun et inscriptions blanches; la signalisation des postes de péage, de fin de la voie rapide, de fin de voie sur une autoroute et d'autres indications de danger se fait à l'aide de panneaux à fond jaune et inscriptions noires.

En général, l'utilisation des panneaux réflectorisés est satisfaisante sur les autoroutes. Cependant, il faut parfois éclairer les panneaux en portique, là où les conditions ambiantes ne permettent pas au matériel réfléchissant des panneaux d'être pleinement efficace; le type d'éclairage choisi doit assurer une illumination uniforme de toute la surface du panneau.

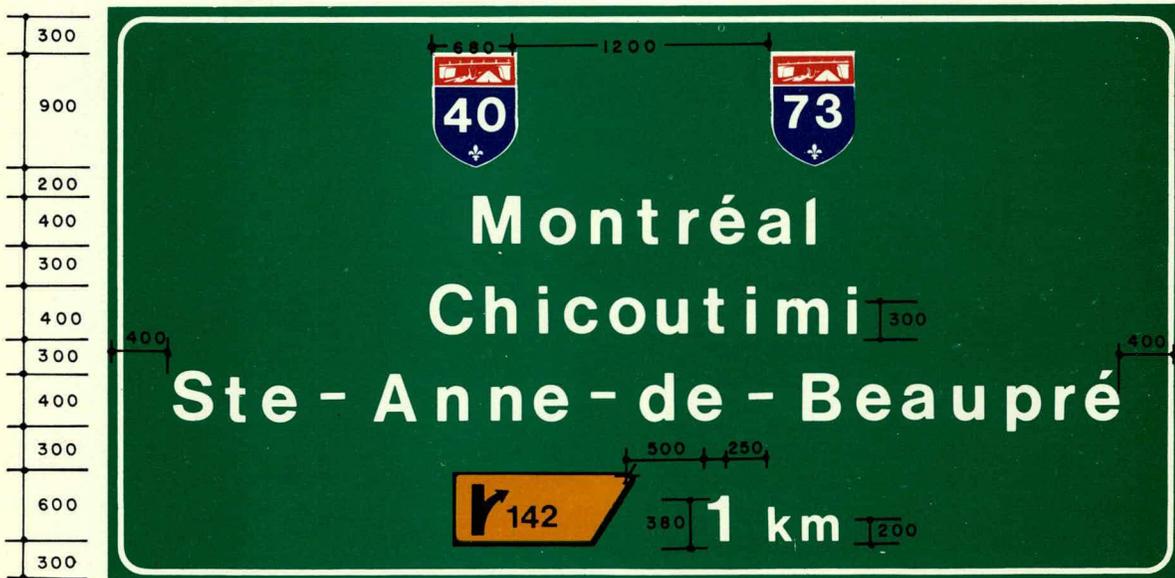
Les panneaux à éclairage interne et à parois translucides peuvent être particulièrement utiles sur certaines sections d'autoroute où les panneaux conventionnels ne donnent pas satisfaction. Ces panneaux doivent avoir la même efficacité la nuit que le jour.

## Dessins normalisés de panneaux latéraux



## Dessins normalisés de panneaux au-dessus de la chaussée





**Art.  
A.5.18 Abréviations**

On doit, autant que possible, éviter les abréviations.

Les points cardinaux ne doivent pas être abrégés, à moins d'être utilisés comme suffixes dans certains cas particuliers comme, par exemple, pour identifier les sorties d'autoroute; ainsi, nous pouvons écrire « 8-E. et 8-O. » pour désigner les sorties 8-Est et 8-Ouest.

Des abréviations sont également permises pour certains mots familiers aux conducteurs de véhicules, par exemple:

- jonction : Jct
- route : Rte
- autoroute : Aut.
- avenue : Av.
- boulevard : Boul.
- deuxième : 2<sup>e</sup>

Par contre, les mots suivants ne s'abrègent pas:

- rue
- montée
- descente
- côte

**Art.  
A.5.19 Types de flèches**

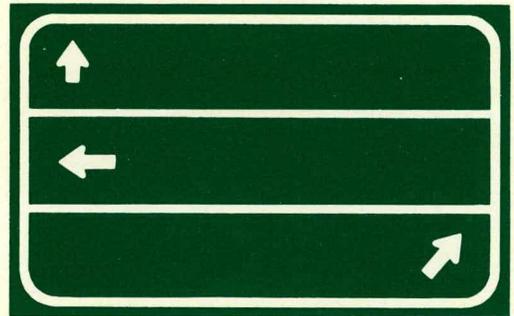
Sur les panneaux de signalisation d'indication (*latéraux ou au-dessus de la chaussée*) utilisés pour diriger la circulation vers une bretelle de sortie, les flèches doivent généralement être orientées vers le haut selon un angle représentant la courbe de la bretelle. Les flèches vers le bas sont utilisées sur les panneaux de signalisation d'indication sur portique, pour préciser les voies de circulation à utiliser pour atteindre les destinations indiquées sur les panneaux. Ces flèches doivent être centrées au-dessus des voies de circulation appropriées.

Les flèches utilisées sur les panneaux de signalisation d'indication symbolique doivent indiquer clairement la configuration géométrique de l'échangeur (*ou de sa partie importante*), de manière à ne pas créer d'ambiguïté chez le conducteur.

À la jonction des bretelles d'un échangeur et de la route secondaire l'utilisation des flèches doit se faire selon l'ordre prescrit à l'article A.4.12.



Panneaux à la jonction d'une autoroute et d'une bretelle



Panneaux à la jonction d'une bretelle et d'une route secondaire

Illustration A.5.19

**Art.  
A.5.20 Facteurs de visibilité**

L'emplacement adéquat des panneaux latéraux ou des panneaux installés au-dessus de la chaussée peut améliorer grandement l'efficacité de la signalisation.

L'emplacement précis des panneaux doit donc s'adapter à l'environnement immédiat.

Là où d'autres équipements routiers affectent l'emplacement normal des panneaux de signalisation d'indication, on doit s'efforcer de planifier l'ensemble en fonction de la sécurité et du service à rendre aux usagers de la route.

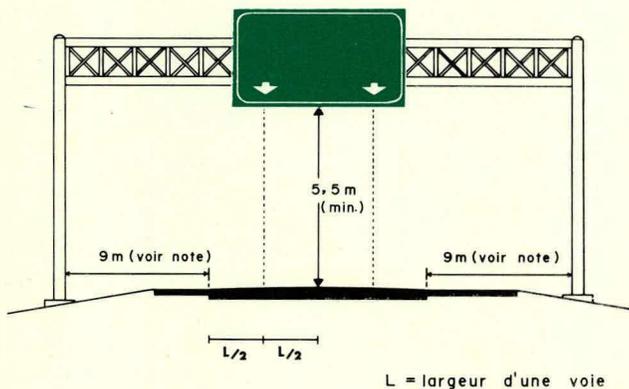
**Art.  
A.5.21 Installation des panneaux  
au-dessus de la chaussée**

Tous les panneaux de signalisation installés au-dessus de la chaussée doivent avoir une hauteur minimale de 5,50 m.

La hauteur des panneaux au-dessus du sol, qu'ils soient installés au-dessus de la chaussée ou latéralement, s'entend toujours de la hauteur du bord inférieur du panneau par rapport au sommet de la chaussée.

Partout où cela est physiquement possible, les supports verticaux des panneaux installés au-dessus de la chaussée doivent être éloignés de 9 m des voies de circulation; sinon on doit prévoir une glissière de sécurité pour isoler ces supports. Cette distance de 9 m peut être réduite, si les poteaux sont situés à l'extérieur de glissières existantes ou sur les parapets des ouvrages d'art.

Les panneaux de signalisation sur portique doivent généralement être centrés verticalement sur la structure et horizontalement au-dessus des voies qu'ils indiquent. Ainsi, les panneaux de présignalisation et de direction de sortie sont centrés sur la partie de la chaussée réservée à la circulation rapide; le panneau de confirmation de sortie doit être centré au-dessus de la bretelle de sortie.



NOTE: S'il est impossible de respecter cette distance, on doit prévoir une glissière de sécurité entre ces supports et les voies de circulation.

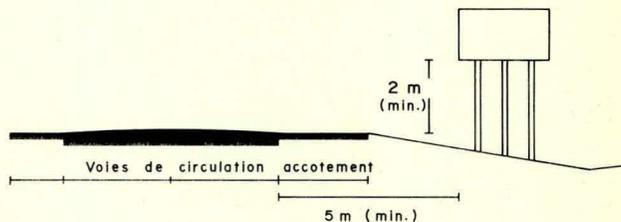
**Installation des panneaux  
au-dessus de la chaussée**

Illustration A.5.21

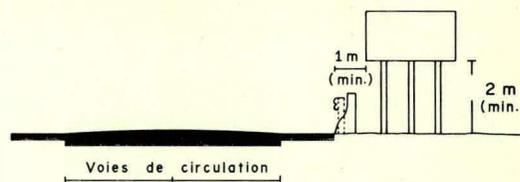
**Art.  
A.5.22 Installation des panneaux latéraux  
de signalisation d'indication**

Les panneaux latéraux de signalisation d'indication installés le long d'une autoroute doivent être éloignés de 5 à 9 m des voies de circulation. S'il y a une bordure infranchissable ou une glissière de sécurité, cette distance peut être réduite à un minimum de 1 mètre à l'extérieur de la bordure ou de la glissière.

La hauteur minimale de ces panneaux doit être de 2 m.



a) en milieu rural



b) en milieu urbain

( bordure infranchissable ou  
glissière de sécurité )

**Installation des panneaux latéraux**

Illustration A.5.22

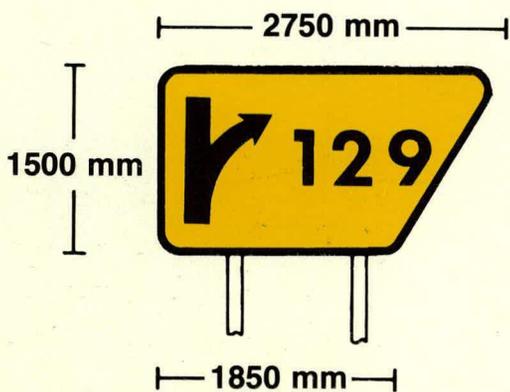
**Art. A.5.23**    **Symbole de sortie**

Pour faciliter l'identification des échangeurs, les sorties sont indiquées sur chaque panneau de signalisation d'indication, au moyen d'un symbole de sortie de forme trapézoïdale, constitué d'une illustration de la sortie, de son numéro (correspondant au kilométrage de l'autoroute) et d'une bordure en noir sur fond jaune; le symbole est normalement orienté vers la droite; il doit être inversé s'il s'agit d'indiquer une sortie à gauche.

Lorsqu'il figure sur un panneau de signalisation d'indication, le symbole de sortie mesure 1500 × 1250 × 600 mm, lorsqu'il est utilisé comme panneau de confirmation de sortie installé dans le musoir de la bretelle de sortie, le symbole mesure 2750 × 1850 × 1500 mm.



Symbole de sortie sur panneau de signalisation d'indication



Panneau de sortie installé dans le musoir

Illustration A.5.23

**Art. A.5.24**    **Numérotage des sorties d'autoroutes**

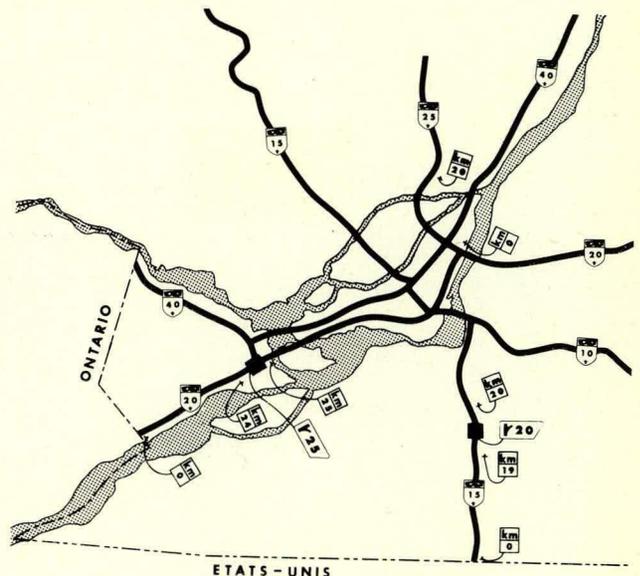
Les bornes kilométriques le long des autoroutes indiquent clairement aux conducteurs la progression de leur déplacement, et les numéros de bornes sont utilisés pour identifier les sorties des autoroutes.

Selon l'orientation générale de l'autoroute, le point le plus à l'ouest ou le plus au sud est choisi comme début du kilométrage croissant.

Là où les autoroutes se chevauchent, le numérotage s'effectue le long du trajet de l'autoroute considérée comme la plus importante.

Le numéro de sortie est indiqué sur les panneaux de présignalisation, de direction et de confirmation de sortie; ce numéro peut aussi être employé sur d'autres panneaux supplémentaires.

Lorsqu'un échangeur comporte plus d'une sortie, une des lettres E. O. S. N. (EST, OUEST, SUD, NORD) est ajoutée pour bien identifier chacune des sorties et pour signaler l'orientation des messages d'indication.



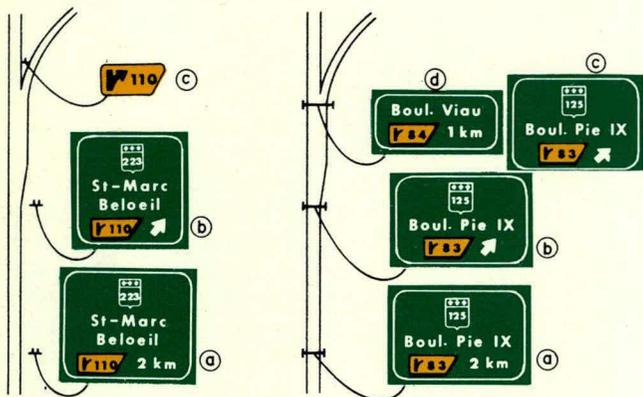
Bornes kilométriques et numérotage des sorties

Illustration A.5.24

**Art. A.5.25 Panneaux de signalisation d'indication des échangeurs**

Pour chaque échangeur, il doit y avoir un minimum de 3 et un maximum de 5 panneaux de signalisation d'indication, excluant tout panneau supplémentaire installé du côté gauche de la chaussée. Dans tous les cas, l'espacement minimal entre les panneaux est de 250 m.

Il est essentiel que tous panneaux principaux précédant un échangeur comportent les mêmes messages. On ne doit pas modifier les messages d'indication figurant sur ces panneaux.



Signalisation latérale

Signalisation sur portique

- (a) = panneau de présignalisation
- (b) = panneau de direction de sortie
- (c) = panneau de confirmation de sortie
- (d) = panneau de présignalisation de la sortie suivante

Panneaux de signalisation d'indication des échangeurs

Illustration A.5.25

**Art. A.5.26 Panneaux de présignalisation de sortie**

Les panneaux de présignalisation sont installés bien avant la sortie d'un échangeur; ils informent le conducteur sur les destinations principales desservies par cet échangeur et sur la distance à parcourir pour atteindre la sortie.

Pour les échangeurs d'autoroute à autoroute, on utilise généralement deux panneaux de présignalisation, l'un à 3 km et l'autre à 2 km de l'échangeur.

Aux autres échangeurs, on utilise un seul panneau de présignalisation, à 2 km environ de la sortie.

En milieu urbain, par contre, les panneaux de présignalisation peuvent être installés à des distances inférieures à celles qui sont mentionnées plus haut, à cause de la proximité des échangeurs.

Si le nombre de kilomètres à indiquer sur un panneau de présignalisation n'est pas entier, la distance mentionnée sur le panneau peut être arrondie: au nombre entier de kilomètres ou au demi-kilomètre le plus voisin. Cependant, si le panneau de présignalisation doit être installé à moins de 1 km de la sortie, la distance indiquée est arrondie à la centaine de mètres la plus voisine.

Si le panneau de présignalisation est installé sur un portique, il doit être centré au-dessus des voies rapides.



(a)



(b)

- (a) en milieu rural
- (b) en milieu urbain

Panneaux de  
présignalisation de sortie

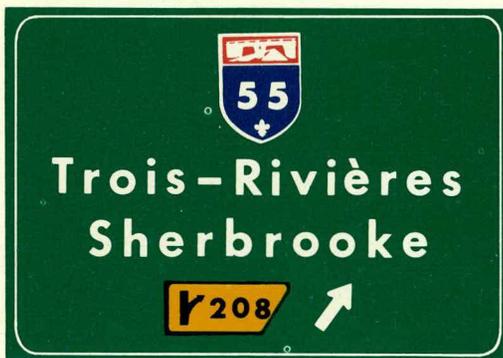
Illustration A.5.26

**Art.  
A.5.27 Panneaux de direction de sortie**

Sauf dans le cas d'échangeurs à plusieurs sorties, les panneaux de direction de sortie répètent les messages figurant sur les panneaux de présignalisation et indiquent, au moyen d'une flèche appropriée, le début de la voie de décélération de l'échangeur.

Dans le cas d'une installation sur portique, ce panneau est centré au-dessus des voies rapides.

Lorsque la voie de décélération est courte, et que le panneau de direction doit être éloigné de la sortie, la flèche peut être remplacée par la distance, au 100 m le plus près, entre le panneau et la sortie.



Panneau de direction de sortie

Illustration A.5.27

**Art.  
A.5.28 Panneaux de confirmation de sortie**

Ces panneaux indiquent le début de la bretelle de sortie; étant donné l'importance des mouvements de circulation effectués à cet endroit, il est essentiel que l'installation de cette signalisation soit uniforme et non équivoque pour bien informer le conducteur et ainsi minimiser les fausses manoeuvres.

Il y a deux types d'installations possibles

a) Un panneau de sortie est installé dans le musoir de la bretelle de sortie; les supports du panneau doivent être le moins rigides possible, puisque cet endroit peut être atteint facilement par un véhicule dont le conducteur aurait perdu la maîtrise. On trouve cette installation surtout en région rurale.

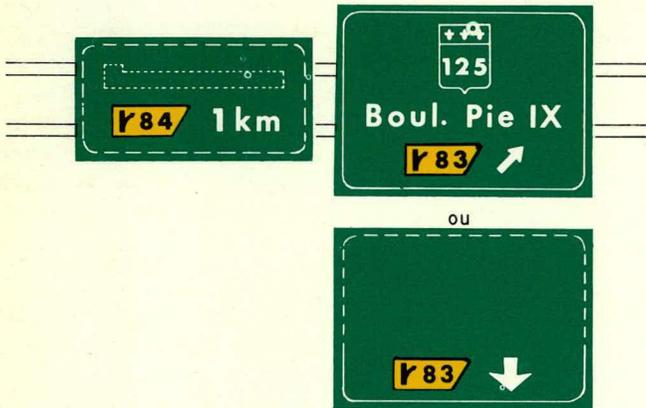
b) Un panneau de confirmation de sortie est installé sur un support au-dessus de la chaussée de l'autoroute, au point de l'élargissement de cette chaussée vers la bretelle de sortie. Ce panneau comporte le numéro de sortie, les messages indiqués sur le panneau de direction de sortie et une flèche représentant l'orientation de la bretelle de sortie; cette flèche est dirigée vers le haut lorsque la bretelle de sortie est constituée d'une courbe dans laquelle la vitesse recommandée est inférieure à celle qui est permise sur l'autoroute; cette flèche est dirigée vers le bas lorsque l'orientation de la bretelle de sortie permet aux véhicules de circuler à la même vitesse que celle qui est permise sur l'autoroute.

Sur le même support, on peut ajouter au-dessus des voies rapides un panneau de présignalisation annonçant la prochaine sortie et, selon le cas, un panneau de confirmation de la destination de l'autoroute.

Cette installation se rencontre principalement en milieu urbain et là où la distance entre les sorties est faible.

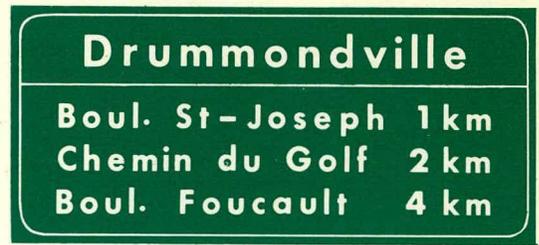


A.5.28a — Panneau de confirmation de sortie installé dans le musoir



A.5.28b — Panneau de confirmation de sortie installé sur un portique au point d'élargissement de la chaussée vers la bretelle de sortie

Illustration A.5.28



(b)

Présignalisation de plusieurs sorties vers une ville ou vers une région touristique

NOTE: (b) est préféré à (a) lorsque les échangeurs sont clairement identifiés par des noms de rues

Illustration A.5.29

**Art.  
A.5.29 Présignalisation de plusieurs sorties vers une ville ou vers une région touristique**

Lorsqu'une autoroute traverse une ville ou une région touristique desservie par plusieurs échangeurs successifs, il peut être utile d'ajouter un panneau distinctif précédant d'au moins 250 m le panneau de présignalisation de la première sortie.

Ce panneau identifie la ville ou la région touristique et le message est complété par les mots:

**N PROCHAINES SORTIES**

ou par les noms de rues identifiant les différents échangeurs.

L'utilisation de ce panneau est généralement réservée aux municipalités importantes dont la population dépasse 25 000 habitants ou aux régions touristiques d'intérêt général.



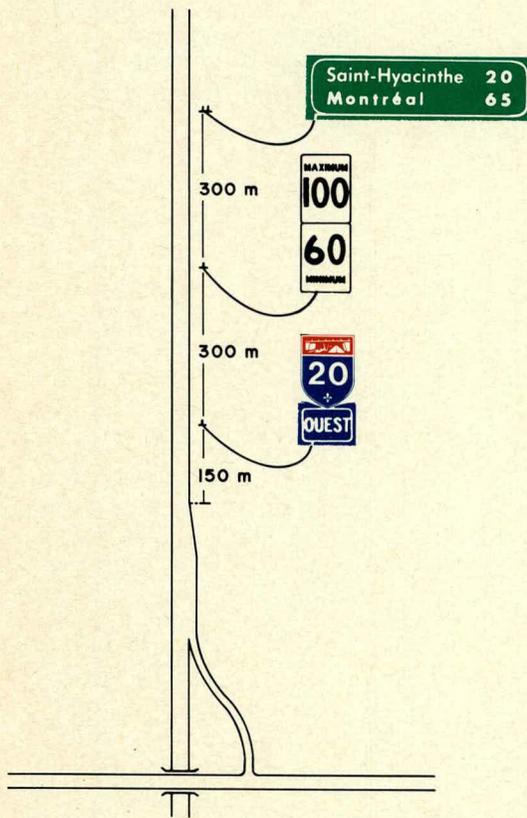
(a)

**Art. A.5.30** **Signalisation au-delà des échangeurs**

Là où la distance entre les échangeurs le permet, on installe au-delà des échangeurs une série de panneaux de signalisation.

L'écusson de l'autoroute, joint au panneau indiquant un des points cardinaux, est installé à 150 m de la fin de la voie d'accélération et est suivi, à 300 m, du panneau de limitation de vitesse; s'il convient de recourir à un panneau de rappel de distance, on l'installe à 300 m plus loin.

Si la distance entre deux échangeurs ne permet pas d'installer ces panneaux sans entrer en conflit avec le panneau de présignalisation de la sortie suivante, on peut omettre la série de panneaux prévus au-delà de l'échangeur.



Signalisation installée au-delà de l'échangeur

Illustration A.5.30

**Art. A.5.31** **Panneaux de rappel de distance**

Lorsqu'ils sont employés dans la signalisation installée au-delà de l'échangeur, les panneaux de rappel de distance indiquent généralement deux destinations et la distance à parcourir pour les atteindre.

Ces destinations sont ordinairement des points de repère importants situés à proximité de l'autoroute; les indications sont données de haut en bas selon l'ordre croissant de la distance.

Normalement, la distance entre deux panneaux de rappel de distance ne doit pas être inférieure à 25 km.

La distance indiquée est celle que l'on doit parcourir pour atteindre la destination et non celle que l'on doit parcourir pour atteindre la sortie menant à cette destination.



Panneau de rappel de distance

Illustration A.5.31

**Art. A.5.32** **Panneaux de signalisation d'indication d'une suite d'échangeurs rapprochés**

Là où les sorties sont faiblement espacées, notamment dans les régions urbaines, il peut être utile de signaler à l'avance plusieurs sorties sur un même panneau.

Ce panneau identifie chacun des échangeurs et indique la distance correspondante à parcourir. Un tel panneau précède généralement le panneau de présignalisation de la première sortie.



Panneau de signalisation d'indication d'une suite d'échangeurs rapprochés

Illustration A.5.32

**Art.  
A.5.33**

**Signalisation de services utiles aux usagers de la route**

Sur le réseau autoroutier, les services commerciaux utiles aux usagers de la route ne sont offerts qu'aux échangeurs de circulation.

Pour aider les conducteurs de véhicules à planifier leurs arrêts, le ministère des Transports installe une signalisation des services disponibles.

Les services indiqués se limitent à ceux qui correspondent aux principaux besoins des usagers de l'autoroute, c'est-à-dire les services relatifs aux véhicules, à la restauration et au gîte.

La pompe à essence indique les services relatifs aux véhicules.

Le couteau et la fourchette indiquent les services de restauration.

Le gîte est indiqué par les symboles d'une chambre de motel ou d'hôtel, d'une tente ou d'une roulotte, selon le cas.

Tous ces panneaux sont à fond brun avec symbole et bordure de couleur blanche.

Conditions requises pour l'installation des panneaux d'indication de services:

**A — Conditions générales**

Si les services sont offerts en région rurale, ils peuvent être indiqués:

- a) à l'extérieur des communautés urbaines;
- b) à moins de 1,5 km pour les services d'essence et à 3 km pour les services de restauration et de gîte.

Les distances mentionnées sont mesurées à partir de la ligne de centre de l'autoroute, le long de la route secondaire, jusqu'à l'entrée du site où le service est offert.

**B — Conditions particulières**

- a) **Essence:**
  - disponibilité des services d'essence,
  - disponibilité de toilettes, d'eau courante,
  - exploitation continue de l'établissement 24 heures sur 24, à longueur d'année.

- b) **Restauration:**

- classification minimale 3 fourchettes et R-1 ou R-2 par le ministère de l'Industrie, du Commerce et du Tourisme,
- exploitation continue, sept jours sur sept, à longueur d'année.

- c) **Gîte:**

- classification 3 fleurs de lys par le ministère de l'Industrie, du Commerce et du Tourisme,
- exploitation continue, sept jours sur sept, à longueur d'année.

**C — Installation des panneaux**

Lorsque les conditions énumérées ci-dessus sont remplies, les services sont indiqués de la façon suivante:

- a) des panneaux (900 x 900 mm) sont installés le long de l'autoroute sous les panneaux latéraux de présignalisation et de direction de sortie;
- b) des panneaux (600 x 600 mm) sont installés à la jonction de la bretelle de sortie et de la route secondaire si les installations disponibles ne sont pas visibles de cet endroit;
- c) le long de l'autoroute, les panneaux sont installés de gauche à droite dans l'ordre suivant: essence, restauration, gîte.

Cette disposition peut être différente à la jonction de la bretelle de sortie et de la route secondaire.

**D — Vérification**

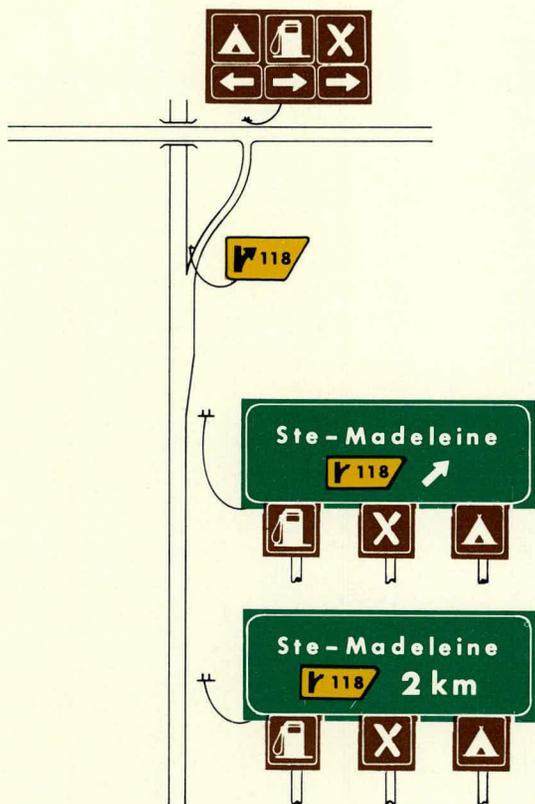
À la suite de vérifications périodiques, les panneaux d'indication de services sont enlevés, si les conditions minimales de disponibilité et de qualité ne sont pas remplies.

## E — Demande d'indication de services

À la suite d'une demande de signalisation de la part du propriétaire d'un établissement offrant des services aux usagers de la route, une vérification des critères de disponibilité et de qualité est effectuée par le ministère des Transports; les panneaux sont installés lorsque les conditions mentionnées dans cet article sont remplies.

Une formule type de demande de signalisation de services est insérée à la page 50. Les propriétaires d'établissement qui désirent se prévaloir de cette signalisation voudront bien y recourir.

Le propriétaire doit s'engager par écrit à respecter les exigences minimales relatives à la disponibilité et à la qualité des services offerts.



Installation des panneaux d'indication de services

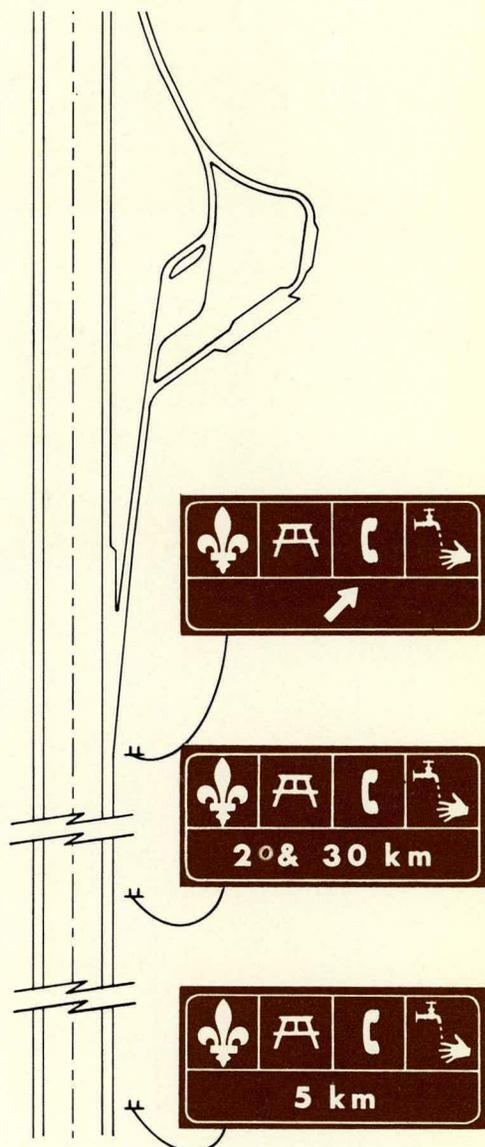
Illustration A.5.33

## Art. A.5.34 Haltes routières

Les haltes routières sont indiquées au moyen de panneaux à fond brun, avec inscriptions blanches représentant une fleur de lis et les symboles des services disponibles: table de pique-nique, téléphone et toilettes.

Des panneaux de présignalisation sont installés à 5 km et à 2 km de la bretelle d'accès. Sur ce dernier panneau, on indique, s'il y a lieu, la distance à parcourir pour atteindre la halte routière suivante; cela permet aux conducteurs de véhicules de choisir la halte routière qui leur convient.

Cette signalisation est répétée, avec une flèche appropriée, au début de la voie de décélération.



Signalisation d'une halte routière

Illustration A.5.34

**Art. A.5.35 Parcs du Québec et du Canada**

Sur les autoroutes, la signalisation des parcs du Québec et du Canada situés à moins de 5 km se fait au moyen des panneaux illustrés ci-dessous. Ces panneaux utilisent les sigles, symboles et couleurs des panneaux C-24-1 à C-24-6.

Ce type de panneau peut être également utilisé comme présignalisation, en y incorporant le symbole de sortie d'autoroute.

À la jonction de la bretelle de sortie et de la route secondaire, la signalisation est installée conformément à l'article A.4.19.



Signalisation des parcs du Québec et du Canada sur les autoroutes

Illustration A.5.35

**Art. A.5.36 Poste de pesage**

La signalisation d'un poste de pesage comprend les panneaux suivants:

- panneau de présignalisation à 2 km;
- panneau indiquant le début de la voie de décélération;
- panneau à l'entrée de la bretelle d'accès.

Le panneau installé au début de la voie de décélération doit être assorti d'un panneau comportant deux messages: OUVERT, plus la flèche appropriée ou FERMÉ. Le changement de message peut s'effectuer à partir du poste de pesage, au moyen d'un dispositif de commande à distance.

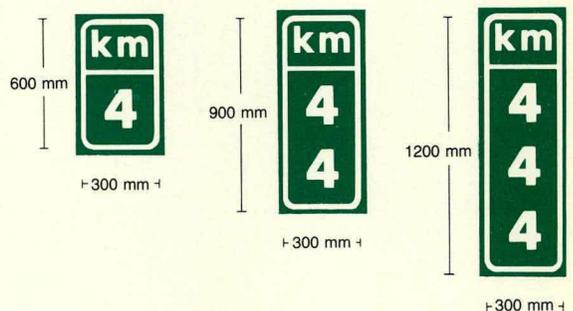
Comme il est mentionné à l'article A.2.24, les dimensions du panneau A-23-5-P sont triplées.

**Art. A.5.37 Bornes kilométriques**

Les bornes kilométriques installées sur les autoroutes comportent le symbole « km », en minuscules de 100 mm. On ajoute, au-dessous, le numéro correspondant au kilométrage de l'autoroute et ce, en chiffres de 200 mm. La largeur du panneau est de 300 mm et sa hauteur est de 600, 900, ou 1200 mm selon que la borne comporte 1, 2 ou 3 chiffres.

Les inscriptions et la bordure de ce panneau sont blanches sur fond vert (*bleu pour les autoroutes à péage*).

Les bornes kilométriques et les délinéateurs doivent être en ligne les uns avec les autres; la hauteur des bornes kilométriques est la même que celle des délinéateurs.



Bornes kilométriques

Illustration A.5.37

Art.  
A.5.38

**Écussons d'identification et  
écussons d'acheminement**

Sur le réseau autoroutier, les écussons d'identification de routes sont généralement incorporés aux grands panneaux de signalisation.

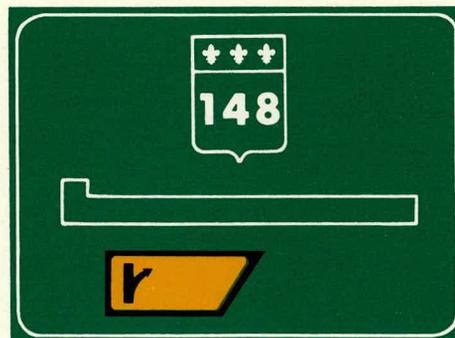
L'écusson de l'autoroute est également utilisé seul sur un support approprié comme panneau de confirmation de route ou comme panneau d'acheminement.

Le panneau de confirmation est généralement installé après chaque bretelle d'accès de l'autoroute.

Les écussons d'acheminement ont leur application principale sur les routes conduisant à une autoroute. De même, là où il y a une discontinuité entre les sections d'une autoroute, les écussons d'acheminement sont utilisés pour indiquer le meilleur itinéraire à suivre pour rejoindre la partie suivante de l'autoroute ouverte à la circulation.

Près de chaque échangeur, on installe normalement des panneaux d'acheminement à partir de la première intersection importante de part et d'autre de l'autoroute, dans le but de rendre plus facile aux conducteurs l'accès à l'autoroute.

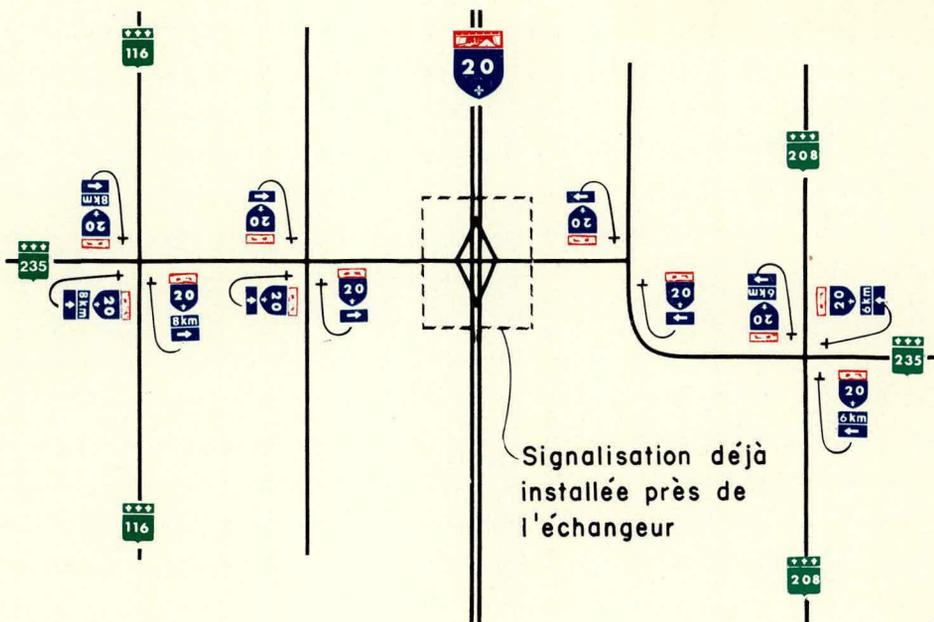
On ajoute généralement un panneau indiquant la distance à parcourir pour atteindre l'autoroute, lorsque cette distance dépasse 5 km.



A.5.38 a — Écusson d'identification de route sur panneau d'indication



A.5.38 b — Écusson de confirmation de route



A.5.38 c — Écussons d'acheminement vers une autoroute

Illustration A.5.38

**Art. A.5.39 Délinéateurs**

Les délinéateurs décrits à l'article A.3.27 sont d'utilisation courante le long des autoroutes.

Le long de l'autoroute elle-même, ils sont blancs et sont installés du côté droit de la chaussée, à 4 m au plus à l'extérieur des voies de circulation. Dans les sections droites ils sont espacés d'environ 100 m. Dans les virages de la courbe la distance qui les sépare varie en fonction du rayon selon la formule suivante:

$$a = 2\sqrt{0,3R}$$

a = distance, en mètres, entre les délinéateurs le long de la courbe du virage

R = rayon de la courbe du virage en mètres

Le long des bretelles des échangeurs, les délinéateurs sont jaunes; ils sont placés du côté droit de la chaussée dans les tangentes et à l'extérieur de la courbe dans les virages.

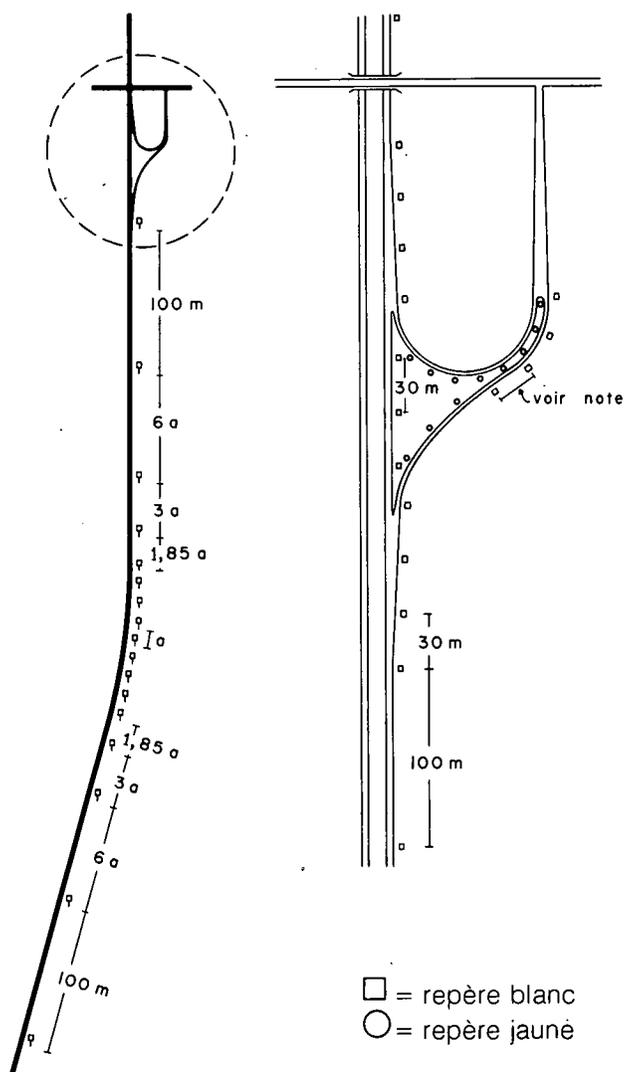
Le tableau qui suit indique l'espacement des délinéateurs installés à proximité des virages et dans les courbes des virages.

Ils seront installés face au sens de la circulation et orientés de façon à réfléchir le maximum de lumière selon l'une des méthodes suivantes (*planche 14*):

- 1° à environ 1,25 m de hauteur sur leur support respectif, le long des autoroutes;
- 2° à environ 1,25 m de hauteur sur l'obstacle;
- 3° sur la partie supérieure des poteaux retenant les glissières de sécurité.

Ces délinéateurs ont une surface minimale réfléchissante de 5000 mm<sup>2</sup>, sont de couleur blanche et sont installés du côté droit de la chaussée. Cependant il est à noter que le long des échangeurs d'autoroutes les délinéateurs sont jaunes et sont installés du côté gauche de la chaussée.

L'espacement entre les délinéateurs dans les virages doit être en conformité avec les données du tableau A.5.39. Ils sont installés comme le montre l'illustration A.5.39.



NOTE: Le tableau indique l'espacement entre les délinéateurs en fonction du rayon des virages.

**Espacement des délinéateurs le long des autoroutes**

Illustration A.5.39

Tableau A.5.39

**Espacement des délinéateurs dans les virages**

| Rayon | Espace-<br>ment<br>dans la<br>courbe (1) | Espace-<br>ment avant<br>et après le virage |                           |                           |
|-------|--|---|---------------------------|---------------------------|
|       |  | 1er<br>espace-<br>ment (2)                  | 2e<br>espace-<br>ment (3) | 3e<br>espace-<br>ment (4) |
| (m)   | (m)                                      | (m)   | (m)                       | (m)                       |
| 1 747 | 46                                       | 60  | 60                        | 60                        |
| 582   | 26                                       | 47  | 60                        | 60                        |
| 349   | 20                                       | 36  | 60                        | 60                        |
| 249   | 16                                       | 30  | 50                        | 60                        |
| 194   | 14                                       | 26  | 44                        | 60                        |
| 145   | 12                                       | 22  | 37                        | 60                        |
| 116   | 10                                       | 19  | 33                        | 60                        |
| 97    | 10                                       | 17  | 30                        | 60                        |
| 70    | 8  | 15  | 26                        | 51                        |
| 58    | 7  | 13  | 22                        | 44                        |
| 43    | 5  | 10  | 17                        | 35                        |

NOTE: 1) Espace-ment dans la courbe:  $a = 2 \sqrt{0,3R}$   
 2) Premier espace-ment entre les délinéateurs =  $1,85a$   
 3) Deuxième espace-ment entre les délinéateurs =  $3a$   
 4) Troisième espace-ment entre les délinéateurs =  $6a$   
 Espace-ment maximal dans la courbe = 60m  
 Espace-ment minimal dans la courbe = 5m

**Art.  
A.5.40** **Panneaux de signalisation de  
prescription et panneaux de  
signalisation de danger**

Certains de ces panneaux peuvent être utilisés le long des autoroutes. Leurs dimensions doivent être augmentées pour assurer une perception adéquate de la part des conducteurs.

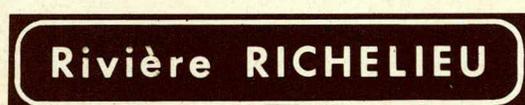
Ces panneaux doivent avoir un dégagement latéral de 5 à 9 m à l'extérieur des voies de circulation; le dégagement vertical de ces panneaux doit être de 1,5 à 2,5 m.

**Art.  
A.5.41** **Panneaux d'identification de points d'intérêt géographique**

Les rivières, lacs et autres points d'intérêt géographique sont identifiés sur les autoroutes par des panneaux à fond brun et inscriptions blanches.

Les limites de juridiction du territoire ne sont indiquées qu'en région urbaine, au moyen de panneaux à fond vert et inscriptions blanches.

L'illustration qui suit montre le type de lettrage normalisé pour ces indications.



Identification de points d'intérêt géographique

Illustration A.5.41

**Art.  
A.5.42** **Signalisation aux approches d'une autoroute**

Les normes de signalisation d'autoroute s'appliquent également aux panneaux installés sur la route secondaire à la jonction des bretelles d'accès de l'autoroute. Cette signalisation distincte aide les conducteurs à choisir rapidement leur itinéraire.

Les standards de signalisation d'autoroute sont également utilisés sur les voies de service et sur les collecteurs situés le long des autoroutes.

La signalisation aux approches d'une autoroute et sur les voies de service est illustrée par les planches accompagnant les articles A.5.44 à A.5.51.

**Art.  
A.5.43** **Signalisation selon le type d'échangeur**

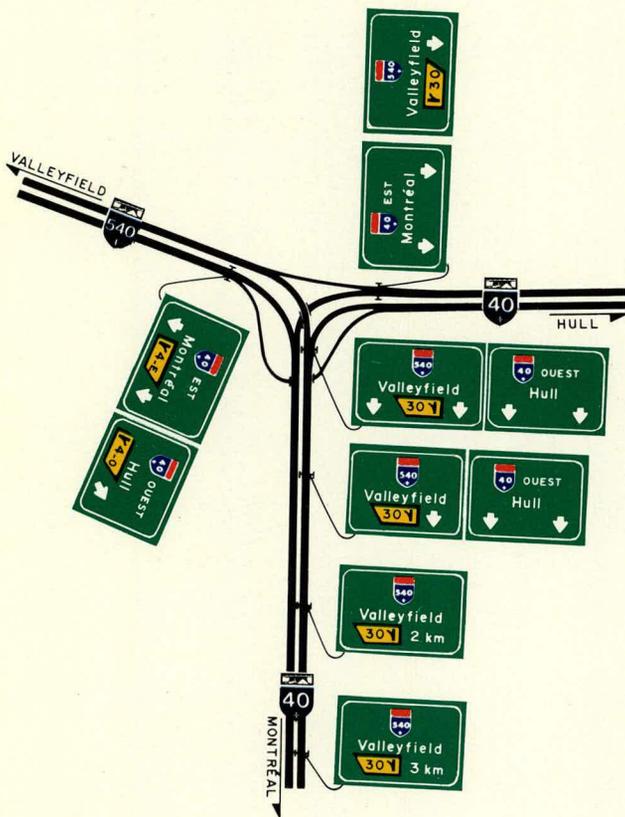
En plus de fournir des renseignements relatifs à la direction et à la destination, les panneaux de signalisation aident également les conducteurs à interpréter la configuration géométrique des échangeurs. Il est donc important que la signalisation soit uniforme pour tous les types d'échangeurs.

**Art. A.5.44 Signalisation d'échangeurs d'autoroute à autoroute**

Les échangeurs d'autoroute à autoroute sont des points de décision importants et le fait d'emprunter une mauvaise bretelle ne peut être facilement corrigé. En effet, la configuration géométrique de ces échangeurs ne facilite pas un retour aisé à l'autoroute. Il est donc important de bien choisir les messages à indiquer sur les panneaux.

Pour chaque destination des autoroutes, les messages sur les panneaux doivent être limités à l'écusson d'autoroute, au point cardinal approprié et au nom de la ville repère choisie. S'il y a chevauchement de deux autoroutes, on peut indiquer le nom de deux villes repères.

Les panneaux de signalisation d'indication de ce type d'échangeur sont normalement installés au-dessus de la chaussée pour améliorer la circulation.



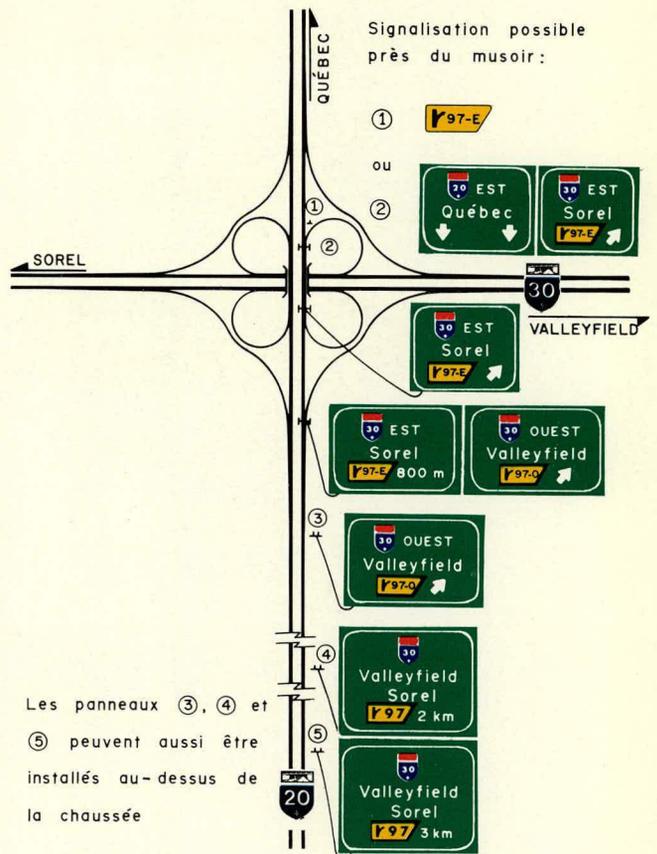
Échangeur d'autoroute à autoroute

Illustration A.5.44

**Art. A.5.45 Échangeur en trèfle**

L'échangeur en trèfle est caractérisé par la présence de deux sorties faiblement espacées pour chaque sens de l'autoroute; les destinations de ces deux sorties peuvent être indiquées sur un même panneau de présignalisation installé à environ 2 km de la première sortie.

L'espacement limité entre les deux sorties et les problèmes de visibilité causés par la présence du viaduc rendent souhaitable l'utilisation d'une signalisation au-dessus de la chaussée à partir du musoir de la première sortie.



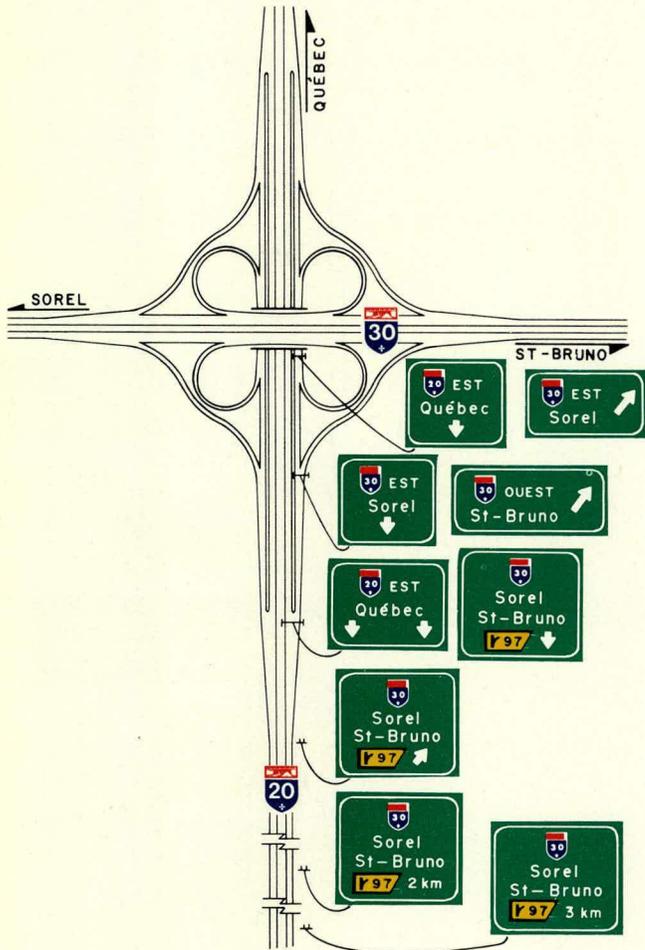
Les panneaux ③, ④ et ⑤ peuvent aussi être installés au-dessus de la chaussée

Échangeur en trèfle

Illustration A.5.45

**Art. A.5.46** Échangeur en trèfle avec collecteur

La signalisation de ce type d'échangeur s'effectue pratiquement de la même façon que celle de l'échangeur en trèfle de l'article précédent, sauf que la présignalisation est simplifiée du fait de la sortie unique.



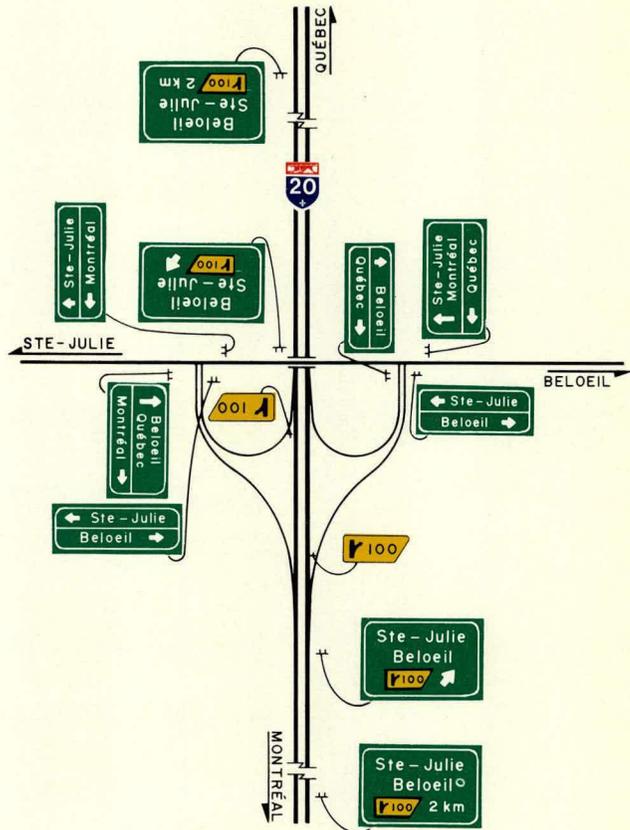
Échangeur en trèfle avec collecteur

Illustration A.5.46

**Art. A.5.47** Échangeur en demi-trèfle

On trouve très souvent l'échangeur en demi-trèfle en milieu rural; la signalisation de cet échangeur est simplifiée par l'unique sortie pour chaque sens de l'autoroute.

L'illustration A.5.47 montre la signalisation normale d'indication pour un tel échangeur. L'ordre des messages est choisi en fonction de la position géographique des municipalités (ou autres points de repère) par rapport à l'autoroute; la municipalité située du côté gauche de l'autoroute est indiquée la première.

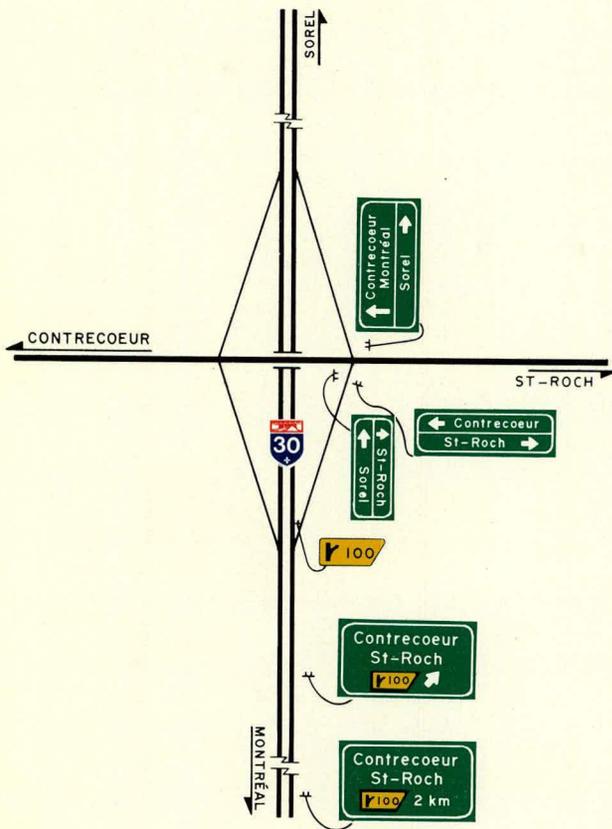


Échangeur en demi-trèfle

Illustration A.5.47

**Art. A.5.48 Échangeur en losange**

Les caractéristiques principales de signalisation d'un échangeur en losange sont les mêmes que dans le cas des échangeurs à sortie unique pour chaque sens de l'autoroute.



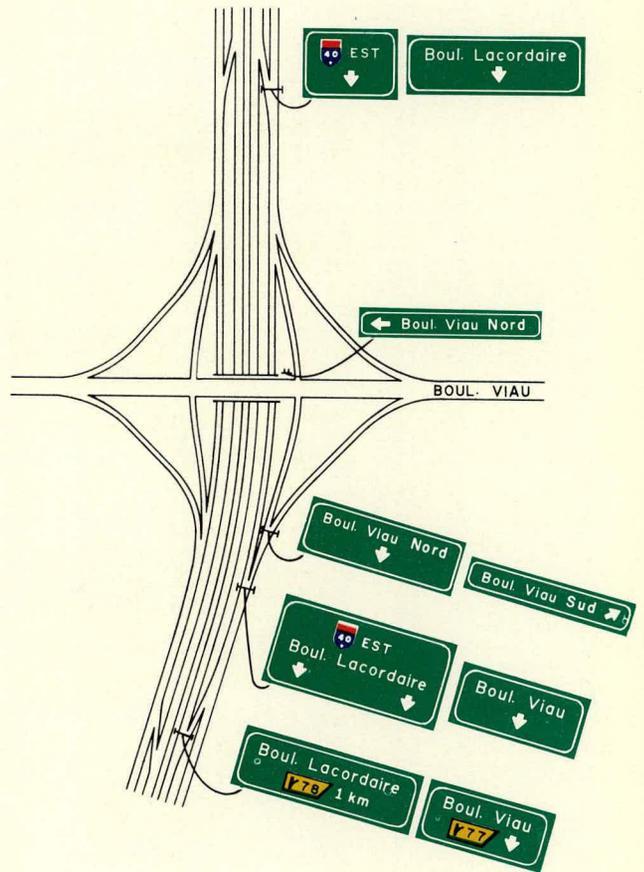
Échangeur en losange

Illustration A.5.48

**Art. A.5.49 Échangeur urbain en losange**

En région urbaine, les noms de rues, de boulevards, etc. sont souvent utilisés comme messages principaux dans les panneaux indiquant la destination. Si les échangeurs sont faiblement espacés et qu'il n'est pas possible d'installer le panneau de présignalisation de façon conventionnelle, ce panneau peut être rapproché de la sortie en question et la distance indiquée doit être corrigée en conséquence.

Cependant, il peut s'avérer plus pratique d'installer ce panneau sur un portique au point de divergence de la sortie précédente.



Échangeur urbain en losange

Illustration A.5.49

**Art. A.5.50 Échangeurs faiblement espacés**

Si on utilise un panneau de présignalisation entre des échangeurs faiblement espacés, il doit être installé de façon systématique au-dessus de la chaussée de l'autoroute, près du point de divergence de la bretelle de sortie de l'échangeur précédent.

On peut également ajouter un panneau d'indication d'une suite d'échangeurs pour signaler les noms de rues et les distances pour les trois prochaines sorties.

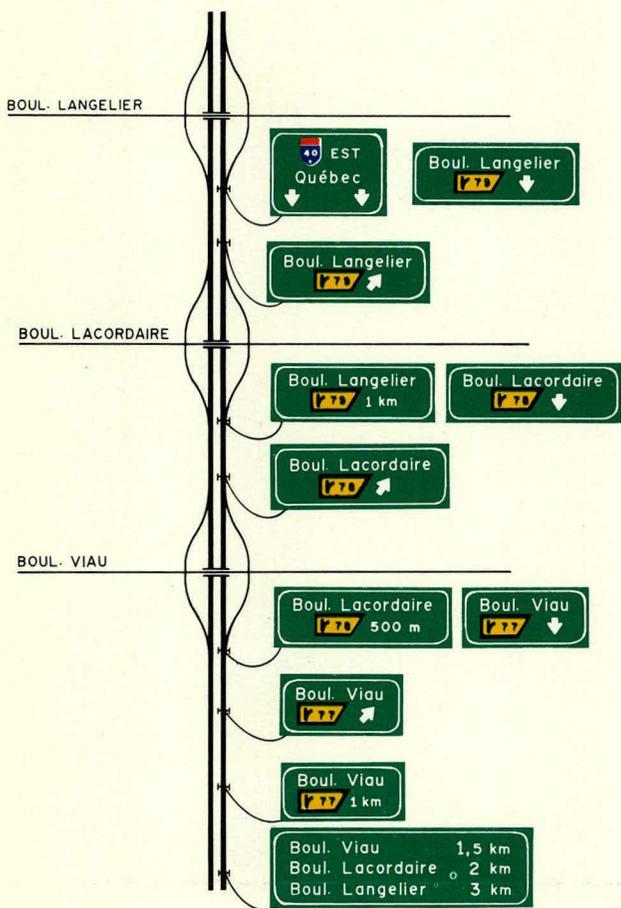
L'illustration A.5.50 montre une signalisation normale pour une suite d'échangeurs.

**Art. A.5.51 Signalisation de fin d'autoroute**

On doit apporter le plus grand soin à l'élaboration de la signalisation de fin d'autoroute, de façon à renseigner efficacement les conducteurs sur les nouvelles conditions de circulation.

De même, la signalisation utilisée sur la route rejointe par l'autoroute doit indiquer clairement la jonction.

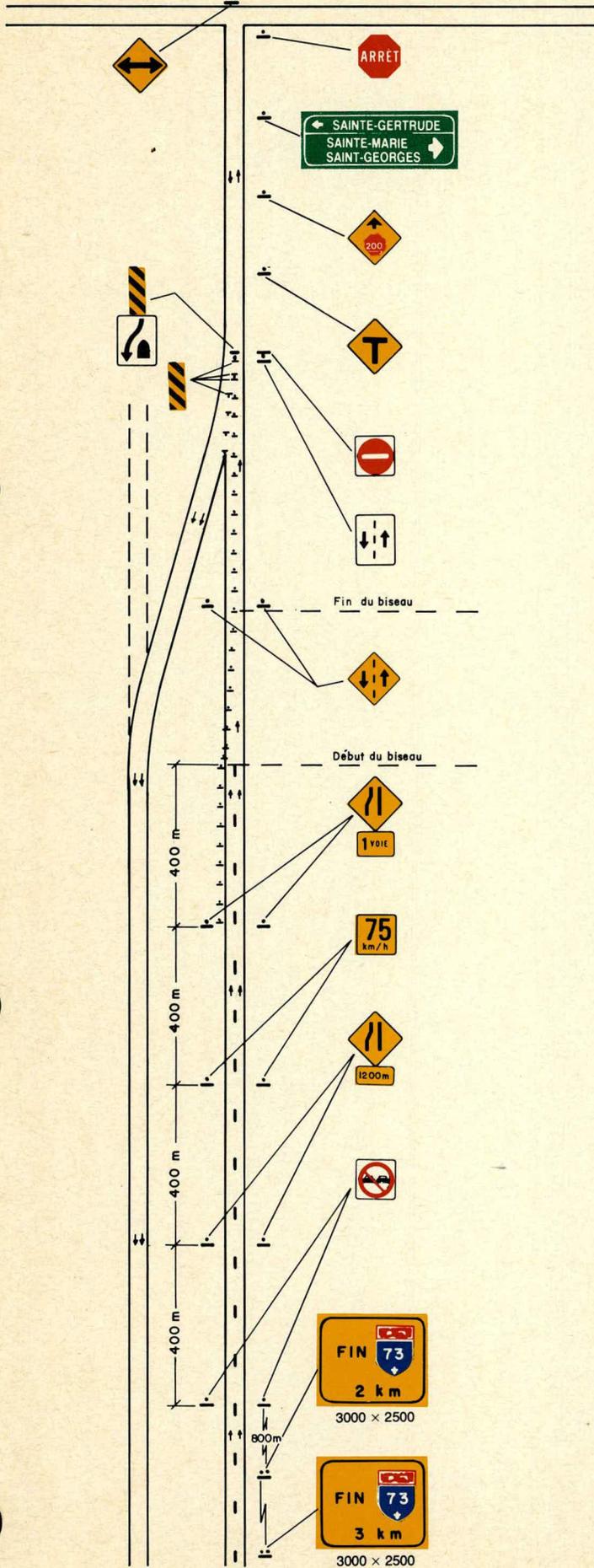
La planche qui suit montre la signalisation normalement installée à la fin de l'autoroute.



Échangeurs faiblement espacés

Illustration A.5.50

# SIGNALISATION DE FIN D'AUTOROUTE



# SIGNALISATION DE FIN DES VOIES RAPIDES

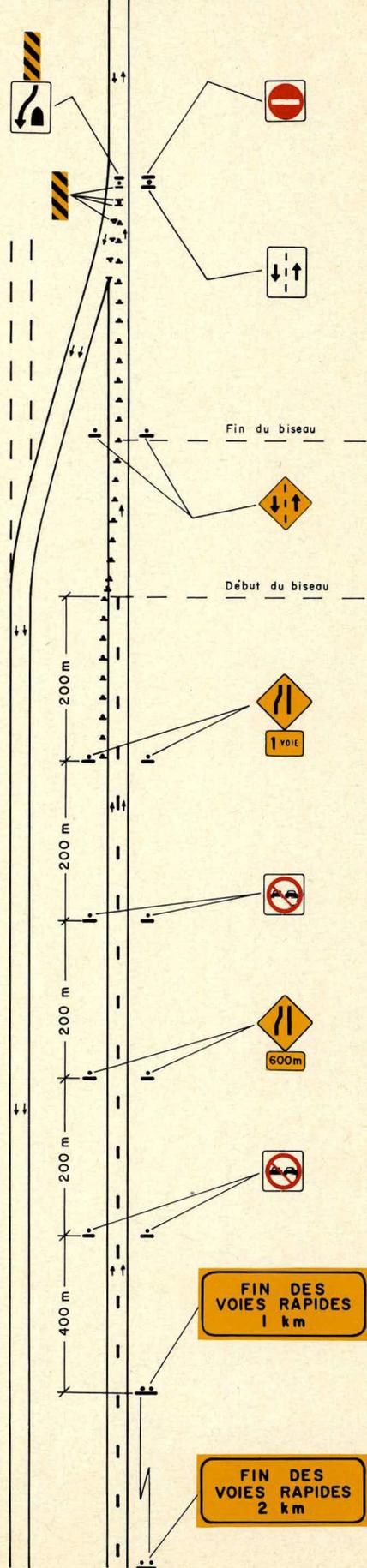


Planche A.5.51





PARTIE A  
Chapitre VI

**Signalisation de travaux de construction  
et de déviation**

**Art.  
A.6.1   Objet de la signalisation de travaux de  
construction et de déviation**

Cette signalisation a pour objet d'attirer de façon toute spéciale l'attention des usagers de la route aux endroits où ils doivent redoubler de vigilance en raison de travaux de construction ou de réparation de la route.

Il est donc important que ces signaux soient implantés d'une façon judicieuse et maintenus en bonne condition afin de signaler, de façon précise les conditions réelles de la route et de ses abords.

**Art.  
A.6.2   Signaux de travaux et de déviation**

Cette signalisation a pour objet d'annoncer:

- 1° La distance à parcourir avant d'atteindre le chantier (article A.6.5);
- 2° Des travaux (article A.6.6);
- 3° La vitesse recommandée sur un parcours donné (article A.6.7);
- 4° Une déviation (article A.6.8);
- 5° L'étendue des travaux (article A.6.9);
- 6° Rue barrée ou route barrée (article A.6.10);
- 7° Dynamitage (article A.6.11);
- 8° Le trajet à emprunter (article A.6.12);
- 9° La fin des travaux (article A.6.13).

**Art.  
A.6.3   Couleur des panneaux**

Les signaux de travaux et de déviation appartiennent aux trois catégories dont il a été question dans les chapitres précédents: signaux de prescription, signaux de danger et signaux d'indication. Les uns peuvent être utilisés avec les autres pour signaler un chantier ou une déviation.

Les panneaux de travaux et de déviation sont conformes aux normes établies, quant à la forme (article A.1.8) et aux dimensions (article A.1.9). Un changement à la couleur de fond n'est apporté qu'aux panneaux de danger et aux panneaux qui peuvent leur être associés.

Dans ce cas, on utilise la couleur orange.

Le symbole, la bordure et l'inscription sont noirs. Lorsque des signaux de danger à fond jaune sont déjà installés dans ces zones de travaux et de déviation, on les laissera en place s'ils sont toujours bien adaptés aux particularités à signaler.

L'emploi de hachures au lieu de la bordure normalisée, de dessins géométriques ou de couleurs contrastantes autour du signal ou sur celui-ci, dans le but de le rendre plus voyant, distrait l'attention de l'utilisateur et enlève aux messages l'uniformité et la simplicité qui leur conviennent. Telle pratique est à déconseiller puisqu'elle contrevient aux normes établies. Toutefois, l'emploi de fanions de couleur orange normalisée ou d'un feu jaune clignotant de pair avec les panneaux, est permis lorsque ces dispositifs n'empêchent pas l'utilisateur de bien saisir leurs messages.

## **Art. A.6.4 Implantation des signaux**

Les autorités responsables de la voirie trouveront dans le présent chapitre des directives visant à établir des normes de signalisation de travaux et de déviation. Toutefois, la présente Instruction ne prétend pas donner de règles fixes en cette matière pour toutes les situations, mais établit plutôt des principes généraux minimaux applicables aux situations les plus couramment rencontrées.

Ces règles minimales sont établies pour des situations normales et l'autorité compétente devra analyser chaque situation en fonction de sa complexité, de la gravité du danger et de la durée des travaux, afin de modifier la signalisation en conséquence et de l'adapter aux conditions réelles.

Ces principes sont applicables aussi bien en milieu rural qu'en milieu urbain. Toutefois, dans les villes où généralement des contraintes existent, les signaux auront un espacement moindre. Les autorités concernées trouveront aux planches des exemples types d'implantation de la signalisation de travaux et de déviation et verront à s'en inspirer.

Les panneaux sont généralement installés du côté droit de l'accotement conformément aux dispositions de l'article A.3.3. Dans certains cas, ils peuvent être installés de chaque côté de la chaussée, comme dans les rues à sens unique et sur les autoroutes, ou installés sur des barrières et des supports temporaires.

Dans certaines situations, la configuration des lieux peut créer, la nuit, une illusion d'optique et être la cause d'accidents de la circulation. Pour éviter cette situation, les équipes de signalisation doivent faire preuve d'une extrême prudence et compétence dans l'installation de la signalisation aux abords des chantiers; à cette fin, il faudra procéder à une inspection de jour et de nuit afin de placer les signaux à l'endroit idéal.

Les signaux de travaux et de déviation peuvent être utilisés de pair avec les autres panneaux désignés aux chapitres II, III et IV mais ils doivent toujours être enlevés dès que les travaux de voirie sont terminés. En effet, il importe que cette signalisation soit enlevée, masquée ou placée de telle façon qu'elle ne soit pas visible pour l'utilisateur de la route, dès que les circonstances qui ont conduit à leur implantation n'existent plus, sinon elle finirait par engendrer de l'indifférence chez les automobilistes et être la cause d'accidents.

Un minimum de signaux est exigible. Ceux-ci devront être suffisamment espacés pour prévenir la confusion et assurer un temps de réaction suffisant à l'utilisateur de la route, pour qu'il adopte une vitesse conforme aux normes de sécurité aux approches des travaux et sur le chantier lui-même.

Lorsque des travaux de construction ou de réparation obligent l'usager de la route à emprunter une voie de déviation ou nécessitent une correction dans le tracé de la route, on aura soin de marquer les chaussées en conséquence ou de raccorder la ligne axiale à celle des tronçons ouverts à la circulation. Toute négligence dans ce domaine pourrait être la cause de fausses manoeuvres et engendrer des accidents.

**Art.  
A.6.5**

**Distance à parcourir avant d'atteindre le chantier D-1**

Cette signalisation prévient les conducteurs qu'ils approchent d'une section de route en construction ou en réparation, où les travaux sont exécutés avec de la machinerie lourde, et qu'ils devront redoubler de prudence.

Ce signal est implanté conformément aux dispositions de l'article A.6.4 et des planches 27 à 32. Il porte sur fond orange réfléchissant une inscription, une bordure et un symbole noirs.



D-1  
1200 × 1200

**Art.  
A.6.6**

**Travaux d'entretien mineurs**

Cette signalisation a pour but d'avertir les conducteurs qu'ils approchent d'une section de route où des travaux d'entretien mineurs sont exécutés et qu'ils devront mettre en pratique les principes éprouvés de la conduite préventive.

Cette signalisation est implantée conformément aux dispositions de l'article A.6.4 et des planches 23 à 34. Ces panneaux portent, sur fond orange réfléchissant, une bordure et un symbole noirs.



D-2  
750 × 750

**Panonceau d'étendue D-2-P**

Le panonceau d'étendue s'implante lorsque l'usager de la route doit circuler sur une route en construction, sur une distance supérieure à deux kilomètres, ou, sur une chaussée cahoteuse, sur une distance supérieure à un kilomètre.

Ce panonceau ne s'emploie jamais isolément mais toujours de pair avec un des panneaux D-2, ou B-14 pour informer l'automobiliste de l'étendue de la chaussée en mauvais état.



D-2-P  
600 × 450

**Art.  
A.6.7 Vitesse recommandée D-3**

Cette signalisation a pour objet de conseiller à l'usager de circuler à la vitesse affichée, pour des raisons de sécurité.

Ce signal porte, sur fond orange réfléchissant, une bordure et des inscriptions en noir.



D-3  
750 × 750

**Art.  
A.6.8 Signal avancé de déviation D-4**

Cette signalisation prévient l'usager de la route qu'un chantier de construction occupe entièrement la chaussée et qu'il devra emprunter un chemin de déviation par la droite ou par la gauche selon l'indication du signal.

Ce signal est implanté conformément aux dispositions de l'article A.6.4 et il porte sur fond orange réfléchissant, une bordure et un symbole noirs.



D-4-D  
1200 × 1200

**Art.  
A.6.9 Étendue des travaux D-5**

Le panneau d'étendue s'implante lorsque l'usager de la route doit circuler sur une route en construction, sur une distance supérieure à 3 km.

Ce signal est implanté conformément aux dispositions de l'article A.6.4 et des planches 27 à 32. Il porte sur fond orange réfléchissant une inscription et une bordure noires.



D-5  
1500 × 900

**Art.  
A.6.10 Rue barrée ou route barrée D-6**

Cette signalisation a pour but d'indiquer à l'usager qu'une rue ou une route est fermée temporairement à la circulation sauf pour l'équipement de l'entrepreneur et pour la circulation locale. Ce panneau est installé sur la dernière barrière implantée en travers de la chaussée et devra toujours être accompagné du panneau de détour D-8.

Ce signal porte sur fond ~~blanc~~ <sup>orange</sup>, une bordure et une inscription noires.



D-6-1  
600 × 600



D-6-2  
600 × 600

**Art.  
A.6.11 Dynamitage D-7**

Cette signalisation a pour but d'inviter l'utilisateur de la route à fermer son émetteur dans une zone de dynamitage pour des raisons de sécurité. Il est installé conformément à l'article A.6.4 aux abords de la zone.

Ce signal porte sur fond orange réfléchissant une bordure et une inscription noires.



D-7  
900 × 900

**Art.  
A.6.12 Le trajet à emprunter D-8**

Cette signalisation a pour but d'indiquer à l'utilisateur de la route un changement de direction. Ce panneau s'installe sur la dernière barrière implantée en travers de la chaussée et aux endroits où ce renseignement peut être utile.

Ce signal porte sur fond orange une bordure, une inscription et une flèche noires.



D-8-G  
600 × 600

**Art.  
A.6.13 Fin des travaux D-9**

Cette signalisation a pour objet d'indiquer à l'utilisateur de la route qu'il vient de quitter la zone d'un chantier.

Ce panneau est installé à environ 200 m au-delà de la fin des travaux.

Ce signal porte sur fond orange une bordure et une inscription noires (voir planches 23 et 27 à 32).



D-9  
1500 × 900

**Art.**  
**A.6.14 Cônes**

Les cônes peuvent être de différentes dimensions et en différents matériaux; toutefois, ils devront avoir un minimum de 450 mm de hauteur. L'emploi de cônes de plus grandes dimensions peut être justifié là où la vitesse est élevée et aux endroits où la direction à suivre est plus compliquée.

Les cônes sont généralement de couleur orange et devront être maintenus propres afin que l'usager de la route puisse bénéficier du maximum de protection et ainsi éviter des accidents.

Ils sont généralement employés comme moyen pour canaliser la circulation; à cause de leur légèreté il peut être nécessaire de les doubler ou d'ajouter un dispositif quelconque à la base afin d'éviter qu'ils soient renversés ou déplacés par le passage des véhicules.

La présente Instruction indique aux planches 24 à 34 la façon de les implanter dans des conditions normales de circulation et d'aménagement.

**Art.**  
**A.6.15 Barils et balises**

Les barils et les balises, de couleur orange, sont un moyen efficace de canaliser la circulation, particulièrement aux approches des chantiers de construction et sur les chantiers mêmes, aux endroits excessivement dangereux. Les barils ne devront jamais être utilisés seuls, à moins d'être réflécorisés à l'aide d'au moins une bande blanche réflécorisée de 300 mm de hauteur encerclant le baril.

Lorsqu'un poids additionnel est nécessaire pour assurer la stabilité du baril, on doit s'assurer que celui-ci ne devienne pas un obstacle dangereux pour l'usager de la route.

**Art.**  
**A.6.16 Barrages**

La méthode classique de barrer un chemin ou de fermer une ou plusieurs voies à la circulation, est de placer une ou plusieurs barrières qui attireront l'attention des usagers de la route sur une section de route devenue dangereuse à cause de travaux de construction ou de réparation.

Les éléments horizontaux des barrières ont environ 200 mm de largeur et portent des bandes oranges et blanches verticales réflécorisées de 150 mm de largeur. Pour augmenter l'impact visuel, on peut leur assujettir des lanternes, des panneaux de signalisation, des torches ou des dispositifs complémentaires susceptibles d'assurer davantage la sécurité de l'usager et des travailleurs du chantier.

La présente Instruction montre aux planches 24 à 32 des modèles d'implantation de barrières à l'approche des chantiers de construction. On aura soin d'assujettir solidement les barrières à des sabots assez lourds pour éviter qu'elles soient renversées ou déplacées par le vent.

**Art.  
A.6.17 Signaleurs**

L'usage de la signalisation selon les normes de la présente Instruction n'est pas une protection absolue. En effet, lorsque la distance de visibilité des travaux est restreinte ou lorsqu'il y a circulation de travailleurs et de machinerie lourde, l'emploi d'un signaleur qui verra à faire ralentir ou à faire arrêter la circulation sera essentiel. Des feux de circulation portatifs ou d'autres dispositifs approuvés par l'autorité compétente pourront, dans certains cas, être utilisés en remplacement du signaleur.

La planche 35 montre les mouvements de bras que la personne chargée de diriger la circulation sur le chantier doit faire en se servant d'un fanion rouge d'au moins 0,35 m<sup>2</sup>.

Le signaleur devra toujours porter au moins un gilet de couleur orange avec des bandes blanches réfléchissantes pour être facilement visible et améliorer sa propre sécurité.

L'endroit où le signaleur doit se tenir debout est d'une importance capitale. Il se placera sur l'accotement, à une distance suffisante du chantier ou dans la voie barrée, mais jamais sur la partie de la chaussée ouverte à la circulation. Des mesures spéciales peuvent être prises pour lui faciliter la tâche. Lorsque la poursuite des travaux se fait la nuit, l'emplacement qu'on lui a fixé doit être éclairé. Il s'y placera de telle façon que sa silhouette tranche nettement sur l'environnement immédiat.

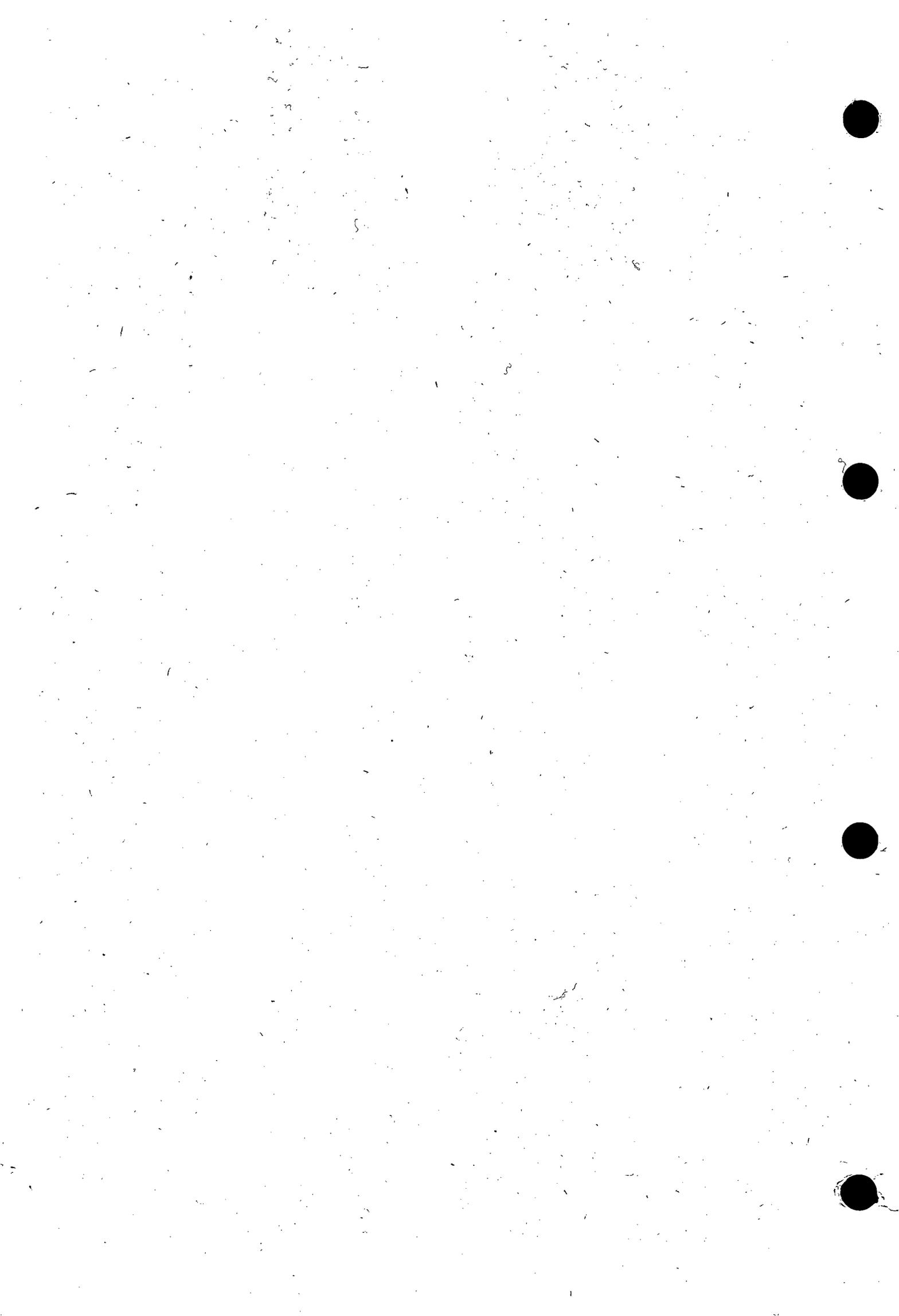




## PARTIE B

### Signaux lumineux

- Chapitre I — Définitions, dispositions préliminaires, signification des signaux lumineux
- Chapitre II — Justification des feux de circulation
- Chapitre III — Installation des feux de circulation
- Chapitre IV — Utilisation des feux de circulation
- Chapitre V — Programmation des feux de circulation
- Chapitre VI — Autres feux



## PARTIE B

### Chapitre I

## Définitions

|  |   |
|--|---|
| <b>Feu de circulation:</b>                                   | Appareil de signalisation permettant de régler la circulation et comportant généralement trois feux dont les couleurs sont normalisées: rouge, jaune et vert.               |
| <b>Commande automatique:</b>                                 | Dispositif dirigeant le fonctionnement des feux de circulation.   |
| <b>Commande automatique à temps fixe:</b>                    | Commande établissant à l'avance la durée de chacun des feux et leur ordre de succession.  |
| <b>Commande automatique à fonctionnement adaptatif:</b>      | Commande réglant la durée de chacun des feux selon les variations de la circulation détectées sur toutes les branches d'un carrefour.                                       |
| <b>Commande automatique à fonctionnement semi-adaptatif:</b> | Commande réglant la durée de chacun des feux selon les variations de la circulation détectées sur certaines des branches d'un carrefour.                                    |
| <b>Synchronisation:</b>                                      | Coordination du fonctionnement des feux de circulation de manière à assurer une circulation régulière.  |
| <b>Détecteur:</b>  | Dispositif permettant de déceler la présence d'un véhicule ou d'un piéton.  |
| <b>Lentille:</b>   | Partie d'un feu de circulation qui peut être illuminée.   |
| <b>Cycle:</b>  | Période pendant laquelle se déroule la série complète de toutes les phases d'un signal lumineux à un carrefour. La longueur de cycle est généralement exprimée en secondes. |
| <b>Phase:</b>  | Partie d'un cycle allouée à un mouvement en particulier ou à plusieurs mouvements qui se font en même temps.  |
| <b>Fractionnement de phase:</b>                              | Partie d'une phase allouée à des mouvements particuliers (p. ex. clignotement du feu vert en début ou en fin de phase).   |

**Art.**  
**B.1.1 Normalisation des signaux lumineux**

On entend par signaux lumineux, tous les feux qui dirigent les conducteurs et les piétons sur les routes. Les plus répandus sont les feux de circulation, et les autres comprennent les feux clignotants, les feux pour piétons, les feux d'exploitation par voie, les feux de passage à niveau, les feux de ponts mobiles et les feux de réglementation de stationnement.

L'uniformisation de ces dispositifs est particulièrement importante pour assurer la sécurité et la coordination des mouvements de circulation. Il importe donc d'appliquer rigoureusement les normes relatives à cette signalisation.

**Art.**  
**B.1.2 Installation et entretien des signaux lumineux**

La responsabilité de l'entretien des feux de circulation doit être clairement établie avant leur installation. L'organisme responsable de cet entretien doit:

- prévoir une signalisation temporaire en cas de panne totale ou partielle;
- maintenir les installations en bon état, suivant un calendrier d'entretien pré-établi, en apportant un soin particulier à la propreté des éléments d'optique;
- disposer de matériel de rechange pour réduire le temps d'interruption des feux en cas de panne;
- conserver durant cinq ans un dossier concernant le fonctionnement et l'entretien des feux.

**Art.**  
**B.1.3 Fonction et signification des feux de circulation**

Les feux de circulation sont des dispositifs de commande généralement installés aux carrefours et utilisés pour accorder le droit de passage aux flots de véhicules en conflit.

Ils doivent être conçus de façon à réduire autant que possible les retards et les risques d'accidents. Les feux de circulation sont installés pour favoriser l'écoulement ordonné de la circulation; le fait qu'on les utilise seulement pour des raisons de sécurité se justifie rarement, car leur présence ne garantit pas une réduction des accidents.

La signification et la disposition des différents feux sont normalisées et ne doivent pas être modifiées.

Les couleurs utilisées pour les feux de circulation sont le rouge, le jaune et le vert, telles qu'elles sont définies par le Bureau de normalisation du Québec (B.N.Q. 4948-100 et/ou 1974-02-22) et par l'Institute of Traffic and Transportation Engineers (I.T.T.E).

Les normes concernant leur installation sont expliquées au chapitre III.

**Le feu rouge**

Le feu rouge indique l'obligation de s'arrêter.

Les conducteurs faisant face au feu rouge doivent immobiliser leur véhicule en deçà du carrefour, et toujours avant un passage pour piétons ou une ligne d'arrêt quand un tel marquage existe.

Les piétons faisant face au feu rouge ne doivent pas traverser la route à moins d'indication contraire donnée par des feux pour piétons.

**Le feu jaune**

Le feu jaune signifie aux conducteurs qu'ils doivent s'arrêter avant le carrefour, à moins qu'ils n'y soient déjà engagés ou qu'ils en soient si près qu'il leur serait impossible de le faire sans danger.

Le feu jaune annonce un changement d'indication. À moins qu'il n'y ait des feux pour piétons, le feu jaune avertit ceux-ci qu'ils ne doivent pas s'engager dans le carrefour.

**Le feu vert**

Les conducteurs de véhicule faisant face au feu vert peuvent continuer tout droit, tourner à gauche ou à droite, à moins que des panneaux de signalisation interdisent certains de ces mouvements.

Ils doivent toutefois donner la priorité aux véhicules qui se trouvent déjà dans le carrefour et aux piétons déjà engagés dans un passage pour piétons, indiqué ou non.

Les piétons faisant face au feu vert peuvent traverser la route en empruntant un passage pour piétons, indiqué ou non, à moins d'une signalisation contraire donnée par des feux pour piétons ou par des panneaux.

#### **Le feu vert clignotant**

Le feu vert clignotant signifie que la circulation y faisant face a la priorité dans toutes les directions permises.

Les conducteurs de véhicule doivent toutefois donner la priorité aux véhicules qui se trouvent déjà dans le carrefour et aux piétons déjà engagés dans un passage pour piétons, indiqué ou non.

Les piétons faisant face au feu vert clignotant peuvent traverser la route en empruntant un passage pour piétons, indiqué ou non, à moins d'une signalisation contraire donnée par des feux pour piétons ou par des panneaux.

#### **La flèche verte (seule ou accompagnée du feu rouge)**

Les conducteurs de véhicule faisant face à une flèche verte ont la priorité dans la direction indiquée par la flèche et ils peuvent poursuivre leur route uniquement dans cette direction. Ils doivent toutefois donner la priorité aux véhicules qui se trouvent déjà dans le carrefour et aux piétons déjà engagés dans un passage pour piétons, indiqué ou non.

Les piétons faisant face à la flèche verte seule peuvent traverser la route en empruntant un passage pour piétons, indiqué ou non, à moins d'une signalisation contraire donnée par des feux pour piétons ou par des panneaux.

Les piétons faisant face à la flèche verte accompagnée du feu rouge ne doivent pas traverser la route, à moins d'indication contraire donnée par des feux pour piétons.

Les flèches de couleur autre que verte sont proscrites dans les installations de feux de circulation.

### **Art. B.1.4**

#### **Fonction et signification des autres feux**

Ces feux, dont il est question plus en détail au chapitre VI, sont les suivants:

##### **a) Feux clignotants**

Les feux clignotants sont des dispositifs composés de feux rouges ou jaunes qui s'allument et s'éteignent de façon intermittente; ils sont utilisés comme signalisation additionnelle pour souligner un point de conflit important.

Leur signification est la suivante:

le feu jaune clignotant;

le feu jaune clignotant indique au conducteur y faisant face qu'il doit ralentir et redoubler de prudence;

le feu rouge clignotant;

le feu rouge clignotant indique au conducteur y faisant face qu'il doit immobiliser son véhicule et poursuivre son chemin prudemment lorsque la voie est libre.

##### **b) Feux pour piétons**

Les feux pour piétons sont des dispositifs installés pour coordonner les déplacements des piétons lorsqu'on veut éviter tout conflit avec la circulation des véhicules.

Ils consistent en deux symboles: la silhouette d'un piéton en marche (en blanc sur fond noir) et la silhouette d'une main (en orange sur fond noir); ces symboles ont la signification suivante:

le piéton en marche —

les piétons faisant face à ce symbole peuvent traverser la rue dans le passage qui leur est réservé. Le clignotement du même symbole et l'apparition du symbole de la main orange signifient que ceux qui ont déjà commencé à effectuer leur traversée doivent presser le pas jusqu'au trottoir ou à l'îlot médian;

la main orange —

les piétons faisant face à ce symbole ne doivent pas s'engager dans la rue. Lorsqu'il n'existe pas de feux pour piétons à une intersection, ceux-ci doivent suivre les indications des feux de circulation, en conformité avec l'article B.1.3.

### c) Feux d'exploitation par voie

Les feux d'exploitation par voie sont constitués de feux rouges ayant la forme d'un X, de feux verts ayant la forme d'une flèche vers le bas et de feux jaunes ayant la forme d'une flèche horizontale. Ces feux sont installés au-dessus d'une ou de plusieurs voies de la chaussée pour y permettre ou y défendre le passage des véhicules. La signification des symboles est la suivante:

le X rouge —

il indique au conducteur qu'il ne doit pas circuler ni s'arrêter dans la voie au-dessus de laquelle il est placé;

la flèche verte vers le bas —

elle indique au conducteur qu'il peut circuler dans la voie au-dessus de laquelle elle est placée;

la flèche jaune horizontale —

elle accompagne généralement le X rouge et indique au conducteur qu'il doit effectuer avec prudence un changement de voie vers la gauche ou la droite.

### d) Feux de passage à niveau

Ce sont des dispositifs constitués de feux rouges clignotant alternativement et installés au croisement d'une route et d'un chemin de fer pour y régler la circulation. Ils indiquent aux conducteurs et aux piétons l'approche ou la présence d'un train.

### e) Feux de ponts mobiles

Ce sont des signaux lumineux utilisés à la jonction d'une route et d'un pont mobile (pont-levis, pont basculant, pont tournant ou pont à coulisse) afin d'interdire l'entrée du pont aux véhicules et aux piétons. Les feux rouges clignotant alternativement indiquent aux conducteurs et aux piétons qu'ils ne doivent pas dépasser le point de signalisation.

### f) Feux de réglementation de stationnement

Les feux de réglementation de stationnement sont des dispositifs constitués de feux lumineux de couleur orange et de panneaux portant des inscriptions orange sur fond blanc, que l'on installe entre deux carrefours. Ils ont pour objet de réglementer le stationnement dans cet espace, à certaines heures, en vue de faciliter les travaux d'entretien de la voie publique.

Le fonctionnement du signal lumineux indique la période pendant laquelle le stationnement est interdit. Le jour, le feu s'allume et s'éteint, à raison de 30 clignotements à la minute; la nuit, il reste allumé de façon continue. L'interdiction est levée lorsque le feu est éteint.



## PARTIE B

### Chapitre II

## Justification des feux de circulation

### Art.

#### B.2.1

#### Avantages et désavantages des feux de circulation

Ce chapitre présente les normes minimales pour l'installation de feux de circulation.

Les feux de circulation sont des dispositifs utiles pour régler la circulation des véhicules et des piétons; de plus, comme ils réglementent le droit de passage, ils ont une influence déterminante sur la capacité de circulation d'un carrefour.

Règle générale, l'installation de feux de circulation est justifiée lorsqu'il en résulte à la fois une amélioration de l'écoulement de la circulation et des conditions de sécurité. Une analyse approfondie démontrera si les résultats obtenus sont favorables.

#### Avantages

Lorsqu'ils sont bien utilisés, les feux de circulation permettent:

- d'ordonner les mouvements de la circulation;
- d'augmenter la capacité de certains carrefours;
- de diminuer la fréquence de certains types d'accidents, notamment les collisions à angle droit;
- de produire un mouvement continu ou quasi continu de la circulation, à une vitesse prédéfinie; (régulation de la vitesse par une bonne coordination);
- d'interrompre la circulation principale à intervalles voulus pour permettre à la circulation transversale des véhicules et des piétons de franchir la voie principale.

Dans certains cas, des feux peuvent remplacer avantageusement un agent de la circulation.

Par contre, même s'ils satisfont aux normes minimales d'installation, des feux de circulation peuvent compromettre la sécurité s'ils sont mal situés, mal utilisés ou mal entretenus.

#### Désavantages

Une installation inadéquate peut:

- entraîner un ralentissement de la circulation;
- favoriser la désobéissance;
- provoquer l'utilisation des routes résidentielles et locales;
- provoquer l'augmentation de la fréquence de certains types d'accidents (*particulièrement les collisions arrière*).

### Art.

#### B.2.2

#### Enquêtes de circulation

La justification, l'installation et l'utilisation des feux de circulation sont généralement fondées sur les données suivantes:

- a) le volume horaire de la circulation dans chaque branche de l'intersection, calculé durant les douze heures consécutives où le débit de cette circulation est le plus élevé, dans une journée moyenne;
- b) le nombre de véhicules dans chaque branche, classés selon leur direction (*tout droit, vers la gauche ou vers la droite*) et selon leur catégorie (*voitures et camions légers, camions lourds et autobus*), pendant chaque intervalle de 15 minutes durant les deux heures où le débit est le plus élevé, le matin et le soir;
- c) le nombre de piétons s'engageant dans l'intersection pendant les heures où la circulation des piétons est la plus intense. Lorsqu'il est nécessaire de prendre en considération le nombre d'enfants, de personnes handicapées et de personnes âgées, on peut classer au jugé les piétons selon les groupes d'âge suivants:
  - enfants (*moins de 13 ans*);
  - adolescents et adultes (*13 à 60 ans*);
  - personnes handicapées;
  - personnes âgées (*plus de 60 ans*).

- d) le relevé de la vitesse des véhicules dans chaque branche non signalisée; la vitesse représentative est celle qui est dépassée par 15% des véhicules;
- e) les caractéristiques physiques du carrefour; configuration géométrique, trottoirs et îlots, pentes, restriction du champ de visibilité, lignes d'autobus, arrêts d'autobus, stationnement, signalisation, marquage de la chaussée, éclairage, poteaux, entrées privées, passages à niveau, distances aux carrefours signalisés voisins, occupation du sol aux alentours;
- f) le nombre d'accidents survenus depuis au moins trois ans: leur description doit comprendre les détails suivants: type, emplacement et direction des véhicules, heure de la journée, date et jour de la semaine;
- g) la classification routière prévue au plan directeur.

Toutes les enquêtes doivent être effectuées pendant une journée représentative, ce qui exclut les jours où des événements spéciaux modifieraient sensiblement, mais temporairement, la circulation.

En plus de ce qui précède, les données suivantes, recueillies le matin et l'après-midi, durant les deux heures où le débit de la circulation est le plus élevé, peuvent fournir des renseignements utiles sur les mouvements de circulation au carrefour:

- 1) les retards en véhicules/seconde, déterminés séparément pour chaque branche;
- 2) le nombre et la distribution des créneaux disponibles dans la rue principale; les créneaux disponibles sont ceux qui permettent aux véhicules arrivant des rues secondaires de s'engager en toute sécurité dans le carrefour.

La rue principale est la rue dans laquelle le plus important débit horaire est mesuré ou prévu selon la classification routière du plan directeur. Si deux rues ont des débits approximativement égaux, la rue principale est celle dont la signalisation est la moins restrictive.

Lorsque les relevés sont terminés, il faut en comparer les résultats avec les critères décrits à l'article B.2.4.

## Art. B.2.3

### Caractéristiques physiques défavorables à l'installation de feux

Il faut étudier les caractéristiques physiques du carrefour et de ses branches pour déterminer si l'installation de feux de circulation y assurerait la sécurité.

Voici quelques exemples de caractéristiques défavorables à l'installation de feux de circulation:

- les fortes pentes des branches pourraient gêner les arrêts ou les départs des véhicules, surtout en cas de mauvais temps;
- l'angle aigu de l'intersection pourrait augmenter le temps de dégagement des piétons et des véhicules;
- l'asymétrie du carrefour pourrait augmenter le temps de dégagement des véhicules et causer des conflits entre véhicules et piétons.

## Art. B.2.4

### Critères d'installation des feux de circulation

L'installation de feux de circulation à un carrefour n'est recommandée que si elle satisfait au moins à un des critères suivants:

- a) débit minimal de véhicules;
- b) nécessité d'interrompre la circulation de la rue principale;
- c) débit minimal de piétons;
- d) débit minimal d'écoliers;
- e) synchronisation;
- f) taux élevé d'accidents;
- g) combinaison de quelques-uns des critères précédents.

Dans le calcul du débit des véhicules, on devra appliquer un facteur de correction, selon les conditions de circulation locales, pour tenir compte des véhicules lourds (*autobus et camions lourds*).

Lorsque la vitesse de 60 km/h est dépassée par plus de 15% des conducteurs dans la rue principale, ou lorsque le carrefour se trouve dans une municipalité rurale de moins de 10 000 habitants, les débits minimaux des tableaux de l'article B.2.4 peuvent être réduits de 30%. Cette réduction des débits minimaux est effectuée pour tenir compte des facteurs de sécurité et des différences marquantes entre la circulation urbaine et la circulation rurale.

### a) Débit minimal de véhicules

L'installation de feux de circulation est justifiée lorsque le débit de circulation dans la rue principale et le débit le plus important de circulation dans la rue secondaire excèdent les valeurs données au tableau suivant:

Tableau I

| Débits minimaux de véhicules*                                    |                |   |  |
|--|----------------|---|--|
| Nombre de voies disponibles à la circulation dans chaque branche |                | Véhicules* par heure dans la rue principale (total des deux sens) | Véhicules* par heure dans la rue secondaire (sens où le débit est le plus important) |
| rue principale   | rue secondaire |   |  |
| 1  | 1              | 500   | 150  |
| 2 ou plus  | 1              | 600-1200  | 150-105  |
| 2 ou plus  | 2 ou plus      | 600   | 200  |
| 1  | 2 ou plus      | 500   | 200  |

(\*): Débits corrigés, compte tenu des véhicules lourds.

On calcule les débits dans les rues principale et secondaire durant les huit mêmes heures, prises au hasard dans une journée représentative. Pendant ces huit heures, le débit le plus important dans la rue secondaire peut s'écouler tantôt dans un sens et tantôt dans l'autre.

### b) Nécessité d'interrompre la circulation de la rue principale

L'installation de feux de circulation est justifiée lorsque les conditions de circulation dans la rue principale sont telles que le flot des véhicules dans la rue secondaire s'expose à des retards exagérés ou à des risques inutiles en tentant de traverser la rue principale.

Pour satisfaire à ce critère il faut que le débit de circulation dans la rue principale et le débit le plus important de circulation dans la rue secondaire excèdent les valeurs données au tableau suivant.

Tableau 2

### Interruption de la circulation de la rue principale

| Nombre de voies disponibles à la circulation dans chaque branche |                | Véhicules* par heure dans la rue principale (total des deux sens) | Véhicules* par heure dans la rue secondaire (sens où le débit est le plus important) |
|--|----------------|---|--|
| rue principale   | rue secondaire |   |  |
| 1  | 1              | 750   | 75   |
| 2 ou plus  | 1              | 900   | 75   |
| 2 ou plus  | 2 ou plus      | 900   | 100  |
| 1  | 2 ou plus      | 750   | 100  |

(\*): Débits corrigés, compte tenu des véhicules lourds.

On calcule les débits dans les rues principale et secondaire durant les huit mêmes heures, prises au hasard dans une journée représentative. Pendant ces huit heures, le débit le plus important dans la rue secondaire peut s'écouler tantôt dans un sens et tantôt dans l'autre.

### c) Débit minimal de piétons:

L'installation de feux de circulation est justifiée lorsque, durant huit heures quelconques d'une journée représentative, les deux conditions suivantes sont remplies:

- 150 piétons ou plus, par heure, traversent la rue principale à l'endroit le plus achalandé;
- dans la rue principale, il y a soit 600 véhicules ou plus, par heure, qui circulent dans les deux sens, soit 1 000 véhicules ou plus par heure qui circulent dans les deux sens, s'il y a une bande médiane d'au moins 2 m de largeur.

Lorsque des feux de circulation sont installés en vertu de ce critère, les mouvements de piétons doivent être commandés par des feux pour piétons, décrits au chapitre VI.

On doit assurer la coordination du fonctionnement de ces feux avec celui des feux synchronisés.

### d) Débit minimal d'écoliers

Aux passages pour écoliers, les feux de circulation ne sont pas nécessairement la meilleure solution au problème des conflits entre véhicules et écoliers. La présence de passeurs scolaires ou de policiers assure une meilleure sécurité pendant les périodes de courte durée où les risques de danger sont particulièrement élevés.

Dans certains cas, la réaction des jeunes élèves (moins de 13 ans) aux feux de circulation est tellement imprévisible que l'installation des feux peut contribuer à augmenter le nombre des accidents.

Des feux de circulation ne devraient donc pas être installés à des passages pour écoliers, ni aux endroits qui sont adéquatément protégés par des refuges pour piétons, ni aux abords d'un passage déjà signalisé ou surveillé par des passeurs scolaires ou des policiers.

Dans chaque cas, on doit effectuer une analyse précise de la situation avant de décider de l'installation de feux aux carrefours situés près des écoles. À la suite de ces études et compte tenu des critères précédants, l'installation de feux de circulation est justifiée lorsque les 3 conditions suivantes sont remplies en même temps:

1. pendant deux heures d'une journée représentative, plus de 250 écoliers, par heure, traversent la rue principale à un passage pour écoliers dûment identifié;
2. pendant les deux mêmes heures, plus de 800 véhicules, par heure, croisent ce passage pour écoliers;
3. la distance au carrefour le plus près est supérieure à 150 m.

Ces feux de circulation doivent faire l'objet d'une surveillance étroite de la part d'une personne responsable.

### e) Synchronisation

Les besoins de la synchronisation nécessitent parfois l'installation de feux de circulation à un carrefour en vue de maintenir les véhicules en peloton, à une vitesse donnée.

Toutefois, pour tenir compte de la synchronisation du système, il peut s'avérer nécessaire d'installer ces feux à un carrefour voisin d'un carrefour où des feux pourraient être justifiés.

Dans une rue à deux sens, il faut que les feux que l'on projette d'installer puissent être synchronisés avec ceux qui existent déjà.

Tableau 3

### Synchronisation des feux de circulation d'un système à simple alternance selon la vitesse, la longueur du cycle et leurs espacements

| Longueur du cycle | Vitesse obtenue pour un espacement de: |           |       |
|-------------------|--|-----------|-------|
|                   | 400 m                                  | 300 m     | 200 m |
| Secondes          | km/h                                   | km/h      | km/h  |
| 40                | 72                                     | 54        | 36    |
| 45                | 64                                     | <u>48</u> | 32    |
| 50                | 58                                     | <u>43</u> | 29    |
| 55                | 53                                     | <u>39</u> | 26    |
| 60                | <u>48</u>                              | 36        | 24    |
| 65                | <u>44</u>                              | 33        | 22    |
| 70                | <u>41</u>                              | 31        | 20    |
| 75                | 39                                     | 29        | 19    |
| 80                | 36                                     | 27        | 18    |

Ce tableau indique que des espacements de moins de 300 m ne permettent pas (avec des longueurs de cycle acceptables) d'effectuer la synchronisation dans les deux directions à des vitesses désirables (entre 40 et 50 km/h).

De plus, il signale que, pour des cycles utilisés fréquemment (60 à 70 s), l'espacement désirable entre les feux est de 400 m. Les chiffres soulignés représentent des vitesses courantes en milieu urbain.

Dans un système de synchronisation à simple alternance, les feux allumés de deux feux de circulation consécutifs sont de couleurs différentes; l'espacement entre le feu et les feux avoisinants devrait se rapprocher de la distance:

$$D(m) = \frac{\text{cycle (s)} \times \text{vitesse de coordination (km/h)}}{7,2}$$

D(m) = distance en mètres entre deux feux consécutifs

### f) Taux élevé d'accidents

Il est faux de croire que les feux de circulation réduisent le nombre des accidents. L'installation de feux de circulation est rarement justifiée uniquement par un taux élevé d'accidents et il est même possible que les feux de circulation augmentent le nombre d'accidents, surtout les collisions arrière.

Un taux élevé d'accidents peut cependant justifier l'installation de feux de circulation si toutes les conditions suivantes sont remplies:

1. la fréquence de certains types d'accidents n'a pas diminué, même si un certain nombre d'autres améliorations ont été effectuées dans ce but;

2. le taux des accidents qui pourrait être évités par l'installation de feux de circulation continue d'être anormalement élevé;
3. le débit des véhicules ou le débit des véhicules additionné à celui des piétons est d'au moins 80% des débits donnés dans les autres critères;
4. l'installation de ces feux de circulation n'affecte pas la synchronisation des feux avoisinants.

Les accidents évitables par l'installation de feux de circulation sont ceux qui concernent les véhicules qui circuleraient durant des phases complètement séparées.

Les accidents attribuables à l'irresponsabilité des conducteurs ou à l'existence de conditions climatiques défavorables ne peuvent pas être empêchés et ne doivent donc pas être considérés dans cet article.

Les améliorations qui devraient être tentées avant l'installation de feux de circulation incluent des modifications de la signalisation, de l'éclairage, de la configuration géométrique du carrefour, etc.

On peut s'attendre à ce que des feux de circulation, lorsqu'ils sont observés par les conducteurs et les piétons, éliminent ou réduisent sensiblement le nombre et la gravité des types suivants d'accidents:

1. collisions entre deux véhicules ou entre véhicules et piétons qui se croisent;
2. collisions entre un véhicule se dirigeant tout droit et un véhicule tournant à gauche en provenance de la branche opposée, si une phase séparée est accordée pour les virages à gauche.

Cependant, on ne peut s'attendre à ce que les feux de circulation réduisent les types suivants d'accidents:

1. collisions arrière dont le nombre augmente souvent après l'installation de feux de circulation;
2. collisions entre deux véhicules ou entre véhicules et piétons dont les trajectoires se croisent et pour lesquelles on n'a pas prévu de phase séparée;
3. accidents résultant de l'inobservance des règlements de la circulation.

#### g) Combinaison de quelques-uns des critères précédents

L'installation de feux de circulation peut occasionnellement être justifiée si les circonstances satisfont, à 80%, à au moins deux des critères précédents.

Dans ces cas on ne doit prendre de décision qu'après une étude approfondie de la situation car l'installation de feux n'exerce pas toujours sur la circulation l'influence désirée.

#### Art. B.2.5

#### **Conditions spéciales dont il faut tenir compte pour l'installation de feux de circulation (à fonctionnement adaptatif ou semi-adaptatif)**

Les critères établis à l'article B.2.4 s'appliquent en général à l'installation des feux de circulation et particulièrement à celle des feux à temps fixe.

Lorsque l'installation des feux de circulation à temps fixe est justifiée, l'utilisation de feux à fonctionnement adaptatif ou semi-adaptatif devrait aussi être considérée. De tels feux installés à un carrefour, sont sensibles aux fluctuations importantes de circulation, et causent normalement moins de retards inutiles que des feux à temps fixe.

Plusieurs facteurs doivent être envisagés avant de choisir et d'installer ces feux.

Aux intersections où, selon les critères précédents, la circulation n'est pas suffisante pour justifier des feux à temps fixe, des feux à fonctionnement adaptatif ou semi-adaptatif peuvent être installés si l'une ou l'autre des conditions suivantes nécessite l'installation de feux de circulation et en justifie le coût.

#### a) Circulation dans la rue secondaire

Lorsque le flot de circulation dans la rue principale est si élevé que le passage occasionnel de véhicules ou de piétons dans la rue secondaire présente des restrictions ou des dangers, des feux de circulation à fonctionnement semi-adaptatif peuvent être installés pour permettre à la circulation de la rue secondaire de passer.

#### **b) Circulation aux heures de pointe**

Lorsque des feux de circulation sont nécessaires à un carrefour pendant quelques heures de la journée seulement, telles les heures de pointe, des feux de circulation à fonctionnement adaptatif ou semi-adaptatif peuvent y être installés, car ils ne causeront pas de retards inutiles à d'autres moments.

#### **c) Piétons**

Lorsque le débit minimal de piétons est la seule condition qui justifie l'installation de feux de circulation à temps fixe, on doit envisager la possibilité d'installer des feux à fonctionnement adaptatif ou semi-adaptatif.

De tels feux ne retardent pas la circulation automobile s'il n'y a pas de piétons.

#### **d) Danger d'accidents**

Lorsque seul un taux élevé d'accidents justifie l'installation de feux, l'utilisation de feux à fonctionnement adaptatif ou semi-adaptatif doit être envisagée puisqu'ils peuvent réduire les arrêts et les retards que causeraient des feux à temps fixe.

#### **e) Fluctuations importantes dans la circulation**

Lorsque la circulation à une intersection varie beaucoup et irrégulièrement, des feux à fonctionnement adaptatif sont habituellement plus efficaces que des feux à temps fixe.

#### **f) Carrefours compliqués**

Lorsque l'installation de feux de circulation est justifiée à un carrefour compliqué nécessitant des phases multiples, on doit envisager l'utilisation de feux à fonctionnement adaptatif ou semi-adaptatif, car en plus de leurs nombreux autres avantages, ces feux permettent d'omettre des phases, lorsqu'il n'y a pas de demande.



PARTIE B  
Chapitre III

## Installation des feux de circulation

### Art. B.3.1 Emplacement des feux de circulation

Le critère le plus important à prendre en considération dans le choix de l'emplacement de feux de circulation est leur visibilité. Les feux sont d'autant plus efficaces qu'ils attirent facilement l'attention des conducteurs et qu'ils sont aisément visibles, surtout dans le cas d'une nouvelle installation.

Le conducteur ne doit pas avoir à chercher les feux ou à détourner son attention de la route pour voir ce qu'ils indiquent. Son angle de vision par rapport aux feux, ainsi que les virages et les dénivellations sont donc des éléments importants dont il faut tenir compte dans l'étude de la configuration géométrique du carrefour à signaler, pour déterminer l'emplacement idéal des feux.

Le respect des feux dépend de leur visibilité. Ceux-ci doivent donc être bien situés et bien entretenus pour toujours conserver une visibilité optimale.

### Art. B.3.2 Disposition des lentilles de feux de circulation

Un feu de circulation doit généralement comporter au moins trois lentilles respectivement de couleur rouge, jaune et verte.

Les lentilles sont disposées verticalement ou horizontalement selon l'ordre prescrit à la planche 36.

Au moins deux feux identiques doivent être installés au-delà du carrefour, pour chaque branche. Cependant, pour signaler une voie exclusive de virage, on peut installer un seul feu supplémentaire.

Deux exemples de feux de circulation sont illustrés à la planche 37.

L'intérieur des visières doit être enduit d'un fini noir mat afin de minimiser la réflexion de la lumière sur la lentille. Chaque lentille doit être illuminée indépendamment.

### Art. B.3.3 Distance de visibilité des feux

Le tableau 4 indique les distances de visibilité des feux dans des conditions normales.

Les feux doivent être visibles à des distances supérieures à celles qui sont indiquées. Mais là où il est impossible d'obtenir cette distance, il faut faire usage du signal avancé B-10.

Tableau 4

**Distance de visibilité des feux de circulation**

| Vitesse permise | Distance à partir de laquelle les feux doivent être clairement visibles |
|-----------------|---|
| km/h            | mètres  |
| 50              | 100   |
| 60              | 120   |
| 70              | 140   |
| 80              | 160   |
| 90              | 190   |
| 100             | 220   |

### Art. B.3.4 Principes d'installation

Les feux peuvent être installés sur des poteaux, des potences, des structures, ou être suspendus au-dessus de la chaussée au moyen d'un câble.

Dans des conditions normales, un feu doit être placé à droite, l'autre à gauche ou au-dessus de la chaussée; dans certains cas, les deux pourront être suspendus au-dessus de la chaussée.

Pour des raisons de visibilité, il peut être nécessaire d'ajouter des feux auxiliaires. Si les feux normaux ne peuvent pas être vus par les piétons d'un point quelconque du passage pour piétons, on doit ajouter des feux auxiliaires ou des feux pour piétons à l'une des extrémités du passage ou aux deux extrémités, selon le cas.

Chaque feu est orienté de telle façon que les lentilles dirigent efficacement la circulation concernée.

Dans les carrefours irréguliers, il peut arriver que des lentilles destinées à des branches différentes puissent être vues simultanément par le conducteur. Dans ce cas, il est nécessaire d'utiliser des visières allongées, des systèmes optiques à faisceaux dirigés ou d'autres moyens appropriés.

**Art.  
B.3.5** **Visibilité des feux à la ligne d'arrêt**

Afin que les feux soient bien perçus à la ligne d'arrêt, les lentilles doivent être placées dans le champ de vision normal des conducteurs, comme il est illustré à la planche 38.

Lorsqu'un feu est destiné à une voie ou à des voies spécifiques d'une branche, il doit être placé de préférence en face des voies concernées.

Les planches 39 et 40 montrent des exemples de disposition de feux de circulation.

**Art.  
B.3.6** **Hauteur des feux**

Lorsque les feux ne sont pas installés au-dessus de la chaussée, leur hauteur doit être de 2,50 m à 3,50 m. Cette hauteur s'entend du bord inférieur des feux par rapport au trottoir, ou s'il n'y a pas de trottoir, par rapport au sommet de la chaussée.

Lorsque les feux sont installés au-dessus de la chaussée, leur hauteur doit être de 4,60 m à 5,80 m. Cette hauteur s'entend du bord inférieur des feux par rapport au sommet de la chaussée. À l'intérieur de ces limites, on doit fixer la hauteur de façon que la visibilité des feux soit optimale. Les pentes des branches doivent être prises en considération pour déterminer la hauteur idéale.

Les feux de circulation et leurs supports doivent être assez éloignés de la chaussée pour ne pas constituer un danger pour les conducteurs et un obstacle pour les piétons.

Les mesures prescrites sont indiquées à la planche 41.

**Art.  
B.3.7** **Environnement des feux de circulation**

Le fond sur lequel se détache un feu de circulation doit faire contraste avec les indications du feu et ne doit pas détourner l'attention.

On doit s'assurer que l'éclairage environnant, les enseignes publicitaires, etc. ne gênent pas la visibilité des feux de circulation. Si c'est le cas, des mesures correctives s'imposent.

On peut utiliser, pour augmenter l'efficacité visuelle des feux de circulation, des écrans qui les dégagent davantage par rapport à l'entourage et aux enseignes publicitaires.

L'écran consiste normalement en un panneau de métal léger formant une bordure de 150 à 200 mm de largeur autour des feux et peint de couleur contrastante. Les couleurs généralement utilisées sont le jaune et le noir.

**Art.  
B.3.8** **Feux de passages pour piétons entre deux intersections**

Aux passages pour piétons signalisés entre deux intersections, il doit y avoir au minimum deux feux pour chaque sens de circulation, dont au moins un au-dessus de la chaussée.

Les feux de circulation et les feux pour piétons doivent être installés selon les normes énoncées précédemment et doivent être assortis de panneaux appropriés et de marques sur la chaussée.



PARTIE B  
Chapitre IV

## Utilisation des feux de circulation

Art.

### B.4.1 Généralités

Ce chapitre traite des notions de base relatives au fonctionnement des feux de circulation, des principaux types d'équipement et du mode d'utilisation des feux.

Art.

### B.4.2 Utilisation continue des feux

Une fois installés, les feux doivent être utilisés de façon continue. Durant les travaux d'installation, ils doivent être couverts ou tournés pour bien indiquer aux usagers de la route que le système n'est pas en état de fonctionnement.

Lorsque des feux de circulation fonctionnent normalement, il est nécessaire qu'au moins une lentille de chaque feu soit illuminée.

Art.

### B.4.3 Utilisation des lentilles

Le tableau 5 présente les diverses combinaisons possibles concernant l'utilisation des lentilles d'un même feu.

#### La flèche verte

Dans certains cas, le feu vert peut être remplacé ou complété par des flèches vertes (dirigées vers la gauche, vers le haut ou vers la droite) afin de séparer les divers mouvements de circulation. Les endroits où ces flèches sont utilisées le plus efficacement sont ceux où des voies séparées correspondent aux divers mouvements.

Deux flèches vertes allumées simultanément doivent être séparées l'une de l'autre.

Les flèches vertes ne peuvent être utilisées qu'à des endroits où les mouvements qu'elles permettent n'entrent pas en conflit avec ceux d'autres véhicules ou avec ceux des piétons obéissant à des feux pour piétons.

#### La flèche verte avec le feu rouge

Le feu rouge peut être utilisé conjointement avec une flèche verte ou des feux pour piétons.

Pour une branche donnée d'un carrefour, la flèche verte est utilisée en combinaison avec le feu rouge seulement dans le cas où il est permis aux véhicules de faire un virage ou des virages spécifiés et où il est interdit à la circulation d'aller vers l'avant.

En conséquence, la combinaison d'un feu rouge et d'une flèche verte dirigée vers le haut n'est pas permise.

Lorsque les voies de virage à gauche existent à un carrefour, la flèche verte peut être installée isolément sur l'îlot du côté opposé à l'approche, en face des voies de virage à gauche. Dans ce cas, les flèches vertes destinées à la circulation allant tout droit ou désirant tourner à droite peuvent être installées au-dessus des voies correspondantes.

Aux carrefours sans voie de virage à gauche, chaque feu doit être équipé des mêmes flèches (vers le haut et vers la droite) pour que le message soit le même dans les deux cas.

Le jaune doit normalement succéder au vert sur le même feu. Par exception, à la fin du mouvement indiqué par une flèche verte, la phase du feu rouge peut se prolonger pour éviter l'utilisation des feux jaune et rouge simultanément.

Lorsqu'on utilise une flèche verte pour permettre un mouvement dans une direction donnée pendant une partie de la phase du feu rouge, cette flèche verte précédant le feu vert permet un dégagement qui serait normalement assuré par le feu jaune.

Tableau 5

**Combinaison des lentilles  
illuminées sur un même feu**

| <b>Combinaisons interdites</b>                                       | <b>Utilisations permises</b>   |
|--|--|
| Le feu rouge avec le feu jaune                                       | Le feu rouge (1)   |
| Le feu rouge avec le feu vert  | Le feu jaune   |
| Le feu rouge avec une flèche verte indiquant le mouvement tout droit | Le feu vert  |
| Le feu rouge avec deux flèches vertes de virage à gauche et à droite | Le feu vert clignotant   |
| Le feu jaune avec le feu vert  | Le feu rouge avec une flèche verte de virage à gauche (1)  |
| Le feu jaune avec une flèche verte indiquant le mouvement tout droit | Le feu rouge avec une flèche verte de virage à droite  |
| Le feu jaune avec une flèche verte de virage à gauche                | Une flèche verte seule indiquant le mouvement tout droit   |
| Le feu jaune avec une flèche verte de virage à droite                | Une flèche verte de virage à gauche (2)  |
| Le feu vert avec une flèche verte indiquant le mouvement tout droit  | Une flèche verte de virage à droite (2)  |
| Le feu vert avec une flèche verte de virage à gauche                 | Une flèche verte indiquant le mouvement tout droit et une flèche verte de virage à gauche        |
| Le feu vert avec une flèche verte de virage à droite                 | Une flèche verte indiquant le mouvement tout droit et une flèche verte de virage à droite        |
|  | Deux flèches vertes de virage à gauche et à droite   |
|  | Trois flèches vertes apparaissant simultanément (tout droit, virage à gauche et virage à droite) |

(1) Sur les feux disposés horizontalement, on peut utiliser simultanément deux lentilles rouges.

(2) Permises dans le cas d'utilisation des feux d'exploitation par voie lorsque la lentille est unique et est située en face de la voie de virage.

**Art.  
B.4.4**

**Feux de circulation à temps fixe  
utilisés comme clignotants**

À certains carrefours, il peut être souhaitable de faire clignoter les feux de circulation conventionnels, si pour une période d'au moins quatre heures consécutives, le débit de la circulation est inférieur à 50% du débit minimal prévu.

Toutefois, cette utilisation ne devrait pas se faire durant plus de trois périodes séparées d'une même journée.

Lorsqu'on fait clignoter les feux, le jaune doit normalement être utilisé pour la rue principale alors que le rouge est utilisé pour les autres branches.

Le changement (*automatique ou manuel*) de l'utilisation normale à celle du clignotement doit être effectué à la fin de la phase rouge commune aux deux sens de la circulation dans la rue principale.

Le changement (*automatique ou manuel*) de l'utilisation de clignotement à l'utilisation normale doit, de préférence, commencer au début de la phase verte commune aux deux sens de la circulation dans la rue principale.

Les feux doivent s'allumer et s'éteindre de façon continue, selon une fréquence d'environ 60 clignotements par minute. La période pendant laquelle ils sont allumés doit être égale ou légèrement supérieure à la période pendant laquelle ils sont éteints. Lorsque les feux clignotent, les feux pour piétons ne doivent pas fonctionner.

Si un des feux est défectueux, il est recommandé de faire clignoter ceux qui sont en bon état.

**Art.  
B.4.5**

**Feux de circulation près  
d'un passage à niveau**

Lorsque des feux de circulation doivent être installés près d'un passage à niveau, il peut être nécessaire de les brancher au circuit des feux du passage à niveau afin de dégager les approches immédiates et d'éviter les accidents. Cette installation doit être approuvée par la Commission canadienne des transports.

De façon générale, cet article s'applique lorsque la distance entre les feux de circulation et le passage à niveau est inférieure à 150 m.

**Art.  
B.4.6**

**Feux de circulation près  
d'un pont mobile**

Lorsque des feux de circulation doivent être installés près d'un pont mobile, il peut être nécessaire de les brancher au circuit des feux du pont mobile afin de dégager les approches immédiates et d'éviter les accidents.

**Art.  
B.4.7**

**Les types de commandes**

Le type de commande utilisé affecte grandement l'efficacité des feux de circulation; si le type est mal choisi, il peut même aller à l'encontre de l'objectif poursuivi.

**a) Commande automatique à  
temps fixe**

La commande automatique à temps fixe est celle qui est le plus fréquemment utilisée. Elle se caractérise principalement par le fait qu'elle détermine à l'avance la longueur de cycle et la durée des phases.

Beaucoup de commandes à temps fixe sont munies de trois mécanismes de réglage de cycle et peuvent donc avoir trois cycles de longueurs différentes. De plus, chacun de ces cycles peut être doté de deux mécanismes de réglage de phases.

Le changement des longueurs de cycles et de phases est effectué au moyen d'une horloge dans la commande du feu lui-même, ou par la commande principale d'un réseau signalisé.

Généralement, les coûts d'installation et d'entretien des feux à temps fixe sont moins élevés que ceux des feux à fonctionnement adaptatif ou semi-adaptatif; en effet, les premiers sont plus simples et plus faciles d'entretien et ils ne nécessitent pas de détecteurs.

Ce type de commande peut être plus efficace que la commande à fonctionnement adaptatif ou semi-adaptatif là où le volume de piétons est important et régulier et là où le fonctionnement des feux pourrait être perturbé à cause de l'usage abusif des boutons par les piétons.

Ce type de commande fournit des cycles réguliers, ce qui permet une coordination de feux plus facile qu'avec une commande à fonctionnement adaptatif ou semi-adaptatif spécialement lors de la synchronisation des feux de plusieurs carrefours.

La commande à temps fixe a généralement un fonctionnement plus fiable que la commande à fonctionnement adaptatif ou semi-adaptatif, puisqu'elle n'est pas influencée par les pannes de détecteurs causées par des travaux de construction ou un mauvais entretien de la chaussée.

**b) Commande à fonctionnement  
adaptatif ou semi-adaptatif**

La commande à fonctionnement adaptatif ou semi-adaptatif détermine la longueur de cycle et la durée des phases, en fonction du volume de circulation enregistré par les détecteurs de véhicules ou de piétons.

L'avantage principal de ce type de commande est de s'adapter aux fluctuations de la circulation, ce qui permet de minimiser les retards subis par les conducteurs de véhicules, d'augmenter la capacité du carrefour et de répondre aux besoins d'une circulation irrégulière, en permettant de faire varier la longueur de cycle selon les variations de cette circulation; il est donc souhaitable d'ajouter des boutons au système afin de permettre aux piétons d'actionner la commande pour obtenir une phase les autorisant à passer.

La commande à fonctionnement adaptatif ou semi-adaptatif est particulièrement recommandée pour les carrefours isolés; elle peut également être utilisée avec profit dans un système synchronisé avec des commandes à temps fixe lorsque l'emplacement d'une intersection rend difficile une bonne synchronisation.

**Art.  
B.4.8**

**Choix du type de commande**

Le choix du type de commande est basé sur:

- a) l'étude des variations horaires et journalières de la circulation venant de la rue transversale par rapport à la circulation utilisant le carrefour;
- b) la comparaison horaire et journalière du volume de la rue principale et du volume de la rue secondaire.

## Art. B.4.9 Les détecteurs

Les changements de phase d'une commande à fonctionnement adaptatif ou semi-adaptatif sont généralement effectués à l'aide de détecteurs, pour les véhicules et de boutons, pour les piétons.

Les détecteurs de véhicules peuvent fonctionner électroniquement, magnétiquement, aux rayons lumineux, au radar, à la pression, au son.

L'emplacement des détecteurs de véhicules est un facteur très important pour le bon fonctionnement des feux de type adaptatif ou semi-adaptatif.

Afin de ne pas nuire au fonctionnement des détecteurs, il est recommandé d'interdire le stationnement dans la zone de détection et, si possible, de déplacer les arrêts d'autobus hors de cette zone.

L'emplacement des détecteurs dans la rue transversale doit être tel qu'ils n'enregistrent pas la présence de véhicules qui, en effectuant leurs virages, outrepassent les voies de circulation qui leur sont réservées. Dans des rues étroites, l'utilisation de détecteurs directionnels peut être requise.

Il est parfois nécessaire d'installer un deuxième détecteur très près de la ligne d'arrêt, soit pour déceler la présence de véhicules entrant dans la rue par des accès privés situés entre la ligne d'arrêt et le détecteur principal, soit pour identifier des véhicules voulant effectuer des mouvements de virage sur des voies exclusives. De telles installations n'influencent pas l'emplacement du détecteur principal, mais on devra en tenir compte dans l'ajustement des commandes.

Il est préférable d'obliger la plupart des véhicules de la route secondaire à s'immobiliser avant d'entrer dans le carrefour; les détecteurs doivent alors être installés près de l'intersection.

## Art. B.4.10 Les phases des feux de circulation

Le nombre optimal de phases requises pour une utilisation efficace des feux de circulation dépend de la configuration géométrique du carrefour et de l'importance des mouvements de circulation. Il faut utiliser le plus petit nombre possible de phases pour obtenir la capacité maximale du carrefour et par le fait même diminuer les retards.

### a) Feux à deux phases

Les feux à deux phases sont généralement installés aux carrefours qui ne présentent pas de conditions particulières de circulation ni de caractéristiques géométriques particulières.

### b) Feux à phases multiples

Les feux à phases multiples (*plus de deux phases*) peuvent être installés lorsqu'une des conditions suivantes est remplie:

- 1) le carrefour est doté de plus de quatre branches;
- 2) le nombre de véhicules (*plus de cent par heure*) provenant d'une des branches et exécutant un virage à gauche nécessite une phase séparée;
- 3) les mouvements de véhicules et de piétons sont tels qu'ils provoquent des conflits importants. Il y a conflit lorsque le débit de piétons traversant une branche du carrefour excède 200 personnes par heure durant deux périodes d'au moins deux heures consécutives, et que la somme des virages à gauche Y et des virages à droite X croisant le passage pour piétons, est de 20% ou plus du nombre de véhicules allant tout droit dans la branche la plus fréquentée Z (*voir planche 42*);
- 4) le débit de piétons traversant une branche du carrefour excède 60 personnes par heure, durant deux périodes d'au moins deux heures consécutives, et la somme des virages à gauche Y et des virages à droite X croisant le passage pour piétons, est de 50% ou plus du nombre de véhicules allant tout droit dans la branche la plus fréquentée Z (*voir planche 42*);  
lorsqu'une phase supplémentaire est nécessaire exclusivement pour un mouvement de virage secondaire, de piétons ou de véhicules, le fonctionnement de cette phase devrait être adaptatif de façon à disparaître quand la demande cesse;
- 5) le nombre de véhicules provenant d'approches opposées et exécutant un virage à gauche nécessite une phase de virage simultanée;
- 6) l'intensité de la circulation dans chaque branche et l'importance des mouvements de virage justifient une phase exclusive pour chaque branche; le droit de passage est alors accordé successivement à chaque branche, dans le sens des aiguilles d'une montre.

S'il y a une phase qui est réservée exclusivement aux mouvements des piétons, elle peut être insérée n'importe quand dans le cycle.

Cependant, dans un système synchronisé, si une phase additionnelle est déclenchée par un véhicule ou par un piéton, elle doit être insérée dans la phase la plus longue.

### c) Fractionnement de phase (clignotement du feu vert en début ou en fin de phase)

Lorsqu'un mouvement de piétons ou de véhicules est suffisant pour créer un problème mais n'est pas assez important pour justifier une phase particulière, une ou plusieurs phases normales peuvent être fractionnées de telle sorte qu'un court intervalle de temps soit réservé exclusivement aux mouvements concernés.

Ce fractionnement est indiqué par le clignotement du feu vert qui s'allume et s'éteint à raison de 120 fois à la minute. Ce clignotement peut être déclenché en début ou en fin de phase. Le fractionnement de phase peut être utilisé pour faciliter les virages à gauche d'une branche, lorsque les deux conditions suivantes sont remplies:

- 1) la circulation provenant de la branche opposée est si élevée qu'elle permettrait difficilement les virages à gauche sans ce fractionnement de phase;
- 2) le nombre de véhicules exécutant des virages à gauche est supérieur à 10% du nombre de véhicules allant tout droit, ces nombres étant le résultat de l'observation d'un carrefour pendant quatre heures d'une même journée. Une fois justifié, le fractionnement de phase est utilisé toute la journée.

L'utilisation du clignotement doit être complétée par des indications pour les piétons afin d'éliminer les conflits avec le mouvement favorisé.

### Choix du moment du clignotement du feu vert

Comme l'utilisation du clignotement influence grandement les conditions de circulation à l'intersection et peut affecter la synchronisation du système, on doit tenir compte des considérations suivantes avant d'opter pour un clignotement en début de phase ou en fin de phase.

### En début de phase

Le clignotement en début de phase, pour une branche d'un carrefour, commence avant l'apparition du feu vert pour la branche opposée. De cette manière, il donne la priorité à tous les véhicules voulant tourner à gauche. On doit prévoir une période de dégagement suffisante entre la fin du clignotement et le début du feu vert pour les véhicules venant en sens opposé: pour effectuer cette période de dégagement, on arrête le clignotement du feu vert quelques secondes avant de faire apparaître le feu vert pour la circulation en sens opposé, sans toutefois allumer le feu jaune.

### Avantages

L'expérience démontre que le clignotement en début de phase permet un écoulement de circulation plus important que le clignotement en fin de phase.

Il permet de favoriser le virage à gauche lorsqu'il n'y a pas de voie spéciale aménagée à cette fin.

### Désavantages

Le clignotement en début de phase gêne parfois, au moment de l'apparition du feu vert pour la branche opposée, les véhicules de cette branche qui vont tout droit. De plus, les conducteurs de ces véhicules peuvent effectuer un faux départ en voyant démarrer les véhicules autorisés par le clignotement, à faire un virage.

### **En fin de phase**

Le clignotement en fin de phase, pour une branche d'un carrefour, suit l'apparition du feu jaune pour la branche opposée et par le fait même laisse une certaine liberté de mouvement aux véhicules désirant effectuer un virage à gauche.

### **Avantages**

Le clignotement en fin de phase permet des manoeuvres qui correspondent mieux au comportement normal des conducteurs et qui leur sont plus familières.

Ce type de clignotement est avantageux lorsqu'il est nécessaire que le clignotement soit de courte durée; de plus, il est possible de l'éliminer à certains moments.

Lorsqu'il n'y a pas d'indications particulières pour les piétons, le clignotement en fin de phase est avantageux puisqu'il permet à la majorité des piétons de traverser la chaussée avant le mouvement de virage à gauche des véhicules.

### **Désavantages**

Le clignotement en fin de phase peut compromettre la sécurité des usagers de la branche opposée s'appêtant à effectuer un virage à gauche au feu jaune.



PARTIE B  
Chapitre V

**Programmation des feux  
de circulation**

**Art.  
B.5.1 Programmation selon les  
besoins de la circulation**

Les feux de circulation doivent être programmés selon les besoins de la circulation. Les études techniques de circulation permettent de déterminer le nombre, la séquence et la durée des phases.

Puisque les conditions de circulation varient, il est nécessaire de mettre à jour les données techniques et de reconsidérer la programmation régulièrement.

**Art.  
B.5.2 Débit équivalent**

Pour le calcul de la durée de chaque phase, on utilise des débits équivalents au lieu des débits réels afin de tenir compte de la présence des véhicules lourds et des mouvements de virage.

---

|                          |   |
|--------------------------|---|
| Débit horaire équivalent | $\left[ \begin{array}{l} (1,0 \times \text{débit horaire total}) \\ (0,6 \times \text{nombre de virages à gauche}) \\ (0,5 \times \text{nombre de véhicules lourds}) \\ (0,4 \times \text{nombre de virages à droite}) \end{array} \right]$ |
|--------------------------|---|

---

|                                   |   |
|-----------------------------------|---|
| Débit horaire équivalent par voie | $\left[ \frac{\text{débit horaire équivalent}}{\text{nombre de voies utilisables}} \right]$ |
|-----------------------------------|---|

---

**Art.  
B.5.3 Durée des phases**

La durée des phases peut être trouvée en utilisant la méthode suivante:

- 1° Déterminer, pour une journée représentative, la moyenne du débit horaire équivalent par voie à l'aide du tableau de l'article B.5.2;
- 2° Choisir pour chaque phase la valeur la plus élevée déterminée en 1°;
- 3° Supposer une durée de cycle;
- 4° Déterminer le nombre de cycles par heure;

- 5° Déterminer le débit équivalent par cycle et par voie en divisant la valeur obtenue en 2° pour chaque phase, par la valeur obtenue en 4°;
- 6° Multiplier la valeur obtenue en 5° pour chaque phase par 2,0, par 1,50 ou par 1,0 selon que le volume est faible, moyen ou élevé;
- 7° Établir une période de feu vert égale à 6 secondes pour le passage du premier véhicule, à 3 secondes pour le passage du 2e véhicule et à 2 secondes pour chaque véhicule additionnel et faire le total pour chaque phase;
- 8° À la période de feu vert établie en 7° ajouter environ 4 secondes à chaque phase pour la période de dégagement et faire l'addition pour déterminer le nouveau cycle;
- 9° Lorsque la nouvelle valeur de cycle est connue, on recommence l'opération depuis 4°, en prenant, chaque fois, pour valeur de cycle, la réponse trouvée en 8°, jusqu'à ce que la valeur trouvée en 8° soit la même que celle déterminée précédemment;
- 10° Observer le fonctionnement sur les lieux et faire certains ajustements s'il y a lieu.

Après avoir déterminé ainsi la durée des phases et du cycle, on doit s'assurer que le temps alloué pour chaque phase est suffisant pour permettre aux piétons de traverser la rue, à moins qu'on soit certain qu'il n'y a pas de piétons, ou qu'un bouton est prévu pour prolonger le temps de traversée sur demande. On ne doit pas toutefois modifier la proportion du temps alloué pour chacune des phases.

D'autres méthodes plus ou moins complexes sont présentées dans les manuels d'ingénieurs en circulation.

**Art.  
B.5.4**     **Durée du cycle**

La durée du cycle est la somme de la durée réelle des phases.

On doit viser à choisir les longueurs de cycles les plus courtes possibles. Généralement, les longueurs de cycles varient de 50 à 120 secondes.

**Art.  
B.5.5**     **Intervalle de dégagement**  
*(durée du feu jaune)*

Un intervalle doit être prévu entre le feu vert et le feu rouge pour permettre aux véhicules approchant de l'intersection, à une vitesse normale, de s'arrêter facilement ou de traverser l'intersection s'ils sont rendus trop près pour s'immobiliser en toute sécurité.

La phase de dégagement varie en fonction de la vitesse d'approche des véhicules et de la largeur de la chaussée à traverser. Cette période dure généralement de 3 à 6 secondes. Lorsqu'elle doit être plus longue, il est préférable de la faire suivre d'une période de feu rouge pour chacune des branches.

**Art.  
B.5.6**     **Programmation des feux à fonctionnement adaptatif ou semi-adaptatif**

Notons d'abord que la terminologie employée pour ces feux peut varier selon les diverses marques de commerce.

Afin d'obtenir un fonctionnement optimal de ces feux, il faut déterminer la durée des diverses phases comme on l'a indiqué précédemment et faire des ajustements à la commande en tenant compte des règles générales suivantes:

- a) la durée minimale d'une phase, qui comprend des fractionnements de phase, doit être suffisamment longue pour permettre aux véhicules situés entre le détecteur et la ligne d'arrêt de traverser le carrefour;  
cette durée minimale ne doit jamais être inférieure au temps de traversée nécessaire pour les piétons, à moins qu'il n'y ait des boutons pouvant commander une phase pour les piétons;  
pour calculer la durée d'une phase pour piétons, on utilise une vitesse de marche variant de 1,0 à 1,3 m/s;

- b) la période à ajouter doit être suffisamment longue pour qu'un véhicule qui s'approche du feu vert et passe sur le détecteur, ait le temps d'entrer dans le carrefour. Elle est fonction de l'emplacement du détecteur et de la vitesse moyenne d'approche et elle peut être répétée jusqu'à la période maximale fixée en c;
- c) la durée maximale d'une phase est atteinte lorsqu'une circulation importante dans une branche provoque un déclenchement continu de la période qui a été ajoutée. On peut déterminer cette durée maximale à l'aide de la méthode présentée précédemment.

**Art.  
B.5.7**     **Synchronisation des feux de circulation**

La synchronisation des feux de circulation permet à un groupe de véhicules se déplaçant à une vitesse déterminée de traverser plusieurs intersections de suite au feu vert. On tente d'atteindre ce but sans retarder la circulation des rues secondaires. Pour synchroniser une série de feux, il faut tenir compte de la distance entre ceux-ci, du volume de la circulation et des mouvements de virage à gauche et à droite.

Les manuels d'ingénieurs en circulation présentent diverses méthodes de synchronisation et les détails d'installation des feux de circulation.



PARTIE B  
Chapitre VI

**Autres feux**

**Art.  
B.6.1 Feux clignotants**

Les feux clignotants rouges ou jaunes sont utilisés pour attirer l'attention du conducteur aux endroits où l'installation de feux de circulation n'est pas justifiée, mais où la présence de panneaux de signalisation n'est pas suffisante pour signaler un danger.

Les feux clignotants ne doivent jamais être utilisés dans le seul but de réduire la vitesse des véhicules, car ils s'avèrent inefficaces dans ce cas.

Les feux clignotants rouges sont des signaux d'arrêt et ne doivent être utilisés qu'avec des panneaux d'arrêt pour en augmenter l'efficacité là où ces panneaux sont difficilement visibles par le conducteur et où le taux d'accidents est anormalement élevé.

Un clignotant jaune signale un danger et doit être employé seulement comme complément à la signalisation de danger ou de prescription.

**Installation**

Les feux clignotants sont composés de certains éléments normalisés des feux de circulation.

Les éléments lumineux doivent s'allumer et s'éteindre à raison d'environ 60 clignotements par minute. La période pendant laquelle ils sont allumés doit être égale ou légèrement supérieure à la période pendant laquelle ils sont éteints.

Les feux clignotants sont généralement installés au-dessus de la chaussée à une hauteur variant de 4,6 à 5,8 m, comme il est indiqué à la planche 43.

Il est à déconseiller de les installer sur des obstacles, pour ne pas risquer d'induire en erreur les conducteurs.

Les distances de visibilité des feux clignotants doivent être identiques à celles que l'on a établies pour les feux de circulation et qui sont indiquées dans le tableau 4, à l'article B.3.3.

**Art.  
B.6.2 Feux pour piétons**

Des feux pour piétons peuvent être associés à des feux de circulation lorsque les mouvements des véhicules pouvant entrer en conflit avec les piétons sont prohibés. Ils doivent notamment être installés lorsque le débit de piétons est assez important pour justifier l'installation de feux de circulation.

**Caractéristiques**

Comme il est mentionné au chapitre I, les feux pour piétons consistent en deux symboles: l'un montrant une main orange pour indiquer l'interdiction de traverser la chaussée et l'autre, une silhouette blanche de piéton en marche pour indiquer la permission de traverser la chaussée.

Leur disposition est illustrée à la planche 44: la main orange en haut et la silhouette blanche au-dessous.

Les lentilles carrées des feux pour piétons doivent mesurer au moins 200 mm x 200 mm et doivent être conçues pour être visibles à une distance minimale de 30 m dans des conditions normales de visibilité.

Occasionnellement, il peut être nécessaire de n'utiliser que la lentille montrant la main orange pour interdire la traversée des piétons. Dans ce cas, pour traverser la chaussée, les piétons doivent se conformer aux indications données par les feux de circulation.

**Emplacement**

Les feux pour piétons doivent être installés dans le champ de vision des piétons qui utilisent le passage qui leur est réservé.

La planche 45 indique la hauteur et l'éloignement de la chaussée des feux pour piétons. Leur hauteur varie de 2,2 m à 3,0 m et leur éloignement de la chaussée est le même que celui des feux de circulation.

## Programmation

La durée minimale de la phase pour piétons est calculée en utilisant une vitesse de marche variant de 1,0 à 1,3 m/s et en tenant compte d'un temps de perception et de réaction d'environ 5 secondes. Pour le calcul de la période de dégagement, on suppose que le piéton commence sa traversée à la fin de la phase montrant la silhouette illuminée du piéton.

Dans des conditions normales, la silhouette illuminée du piéton devrait apparaître durant un minimum de 5 secondes pour que les piétons aient le temps de quitter la bordure avant que le signal de dégagement (*silhouette clignotante et main fixe*) apparaisse.

Ce signal de dégagement doit être utilisé pour permettre aux piétons de traverser la rue avant que les véhicules ne reçoivent leur feu vert.

Dans le cas de rues ayant une bande médiane d'au moins 2 m de largeur, il peut être acceptable de calculer la durée de dégagement en ne tenant compte que de la distance entre le trottoir et la bande médiane; les piétons doivent alors compléter leur traversée à la phase suivante.

## Détecteurs pour piétons

Les détecteurs pour piétons sont généralement des boutons fixés sur les supports des feux de circulation à chaque extrémité du passage pour piétons; ils sont installés à une hauteur variant de 1,0 à 1,25 m au-dessus du trottoir.

On recommande d'utiliser le panneau A-22 de l'article A.2.23, pour indiquer aux piétons qu'ils doivent presser le bouton pour demander le passage.

Lorsque deux passages orientés différemment aboutissent tout près l'un de l'autre, l'emplacement des boutons doit faciliter l'identification des feux qu'ils commandent. Des boutons supplémentaires sont nécessaires sur les îlots ou sur les bandes médianes où les piétons pourraient être forcés d'attendre.

Une lampe-témoin peut être installée près du bouton pour indiquer au piéton que son signal a été enregistré.

## Art. B.6.3

## Feux d'exploitation par voie

Comme il est mentionné au chapitre I, les feux d'exploitation par voie sont des dispositifs dotés de lentilles montrant un X rouge, une flèche verte orientée vers le bas ou une flèche jaune horizontale. Ces lentilles sont installées au-dessus d'une ou de plusieurs voies de la chaussée pour y permettre ou y interdire le passage des véhicules.

### Justification

Ces feux sont généralement utilisés sur certaines sections de ponts, routes ou tunnels, à voies multiples.

Ils sont également utiles sur les routes comportant des voies de circulation à sens réversibles. Ces voies à sens réversibles peuvent être justifiées lorsqu'une des conditions suivantes est remplie:

- a) le flot de véhicules dans un sens dépasse la capacité des voies normalement utilisées pour ce sens tandis que le flot de véhicules dans le sens opposé ne nécessite pas le nombre de voies dont il dispose;
- b) la circulation principale aux postes de péage, aux entrées d'aires de stationnement, etc. change de sens à certaines heures et le débit dépasserait de beaucoup la capacité des voies utilisées;
- c) des conditions spéciales d'utilisation de la route réduisent le nombre de voies normalement disponibles. (*Voies exclusivement réservées aux autobus etc.*).

### Installation

Les feux sont composés d'au moins deux lentilles dont l'une montre un X rouge et l'autre une flèche verte vers le bas, comme l'illustre la planche 46.

Chaque lentille doit être illuminée indépendamment.

Les feux doivent être disposés tout le long de la route de façon qu'un conducteur puisse voir constamment au moins deux lentilles et ainsi toujours reconnaître le nombre de voies qu'il peut emprunter.

Dans les virages, il est nécessaire de s'assurer que les feux sont espacés et orientés de façon adéquate.

Les feux d'exploitation par voie doivent être suspendus approximativement au centre de la voie qu'ils désignent et à une hauteur uniforme en travers de la route. La hauteur de ces feux peut varier de 4,6 à 5,8 m.

À proximité d'un carrefour signalisé, les feux d'exploitation par voie doivent être suffisamment éloignés du carrefour pour ne pas créer de confusion.

### Utilisation

Les feux d'exploitation par voie doivent pouvoir fonctionner automatiquement ou manuellement. Lorsqu'on emploie un système automatique on doit également prévoir une commande manuelle.

Les feux d'exploitation par voie doivent fonctionner continuellement.

Le mécanisme de commande doit éliminer la possibilité d'illuminer simultanément, dans la même voie, la flèche verte vers le bas pour les deux sens de la circulation. Lorsque la flèche verte vers le bas est allumée dans un sens, le câblage ne doit permettre que l'illumination du X rouge dans le sens opposé.

Le X rouge doit pouvoir être illuminé simultanément pour les deux sens d'une voie à sens réversibles, de façon à interdire la circulation dans cette voie.

Pendant les périodes de transition (*entre les changements de sens*), le X rouge doit être visible dans les deux sens sur toute la longueur de la voie, avant l'apparition de la flèche verte vers le bas dans le sens opposé.

La flèche jaune peut être utilisée pour certaines chaussées à sens unique comportant au moins 3 voies de circulation; elle accompagne généralement le X rouge et indique au conducteur qu'il doit effectuer avec prudence un changement de voie vers la gauche ou vers la droite.

## Art. B.6.4 Feux de passage à niveau

Les feux de passage à niveau, comme il est mentionné au chapitre I, sont des dispositifs constitués de feux rouges s'allumant alternativement et installés au croisement d'une route et d'un chemin de fer pour y régler la circulation. Ils indiquent aux conducteurs et aux piétons l'approche ou la présence d'un train. (*Voir planche 47*)

Ces feux sont installés par la compagnie de chemin de fer et peuvent être complétés par des barrières qui ferment les voies de circulation durant l'approche et le passage du train.

Le type de commande, l'emplacement et l'installation de feux aux passages à niveau doivent être conformes aux exigences de l'Ordonnance E-6 de la Commission canadienne des transports.

Lorsque des feux de circulation doivent être installés près d'un passage à niveau, il peut être nécessaire de les brancher au circuit des feux de passage à niveau afin de dégager les approches immédiates et d'éviter les accidents. Lorsque la distance entre les feux de circulation et le passage à niveau est inférieure à 150 m, il y a lieu de communiquer avec la Commission canadienne des transports.

## Art. B.6.5 Feux de ponts mobiles

Comme il est mentionné au chapitre I, les feux de ponts mobiles sont des signaux lumineux utilisés à la jonction d'une route et d'un pont mobile, (*pont-levis, pont basculant, pont tournant, pont à coulisse*) afin d'interdire l'entrée du pont aux véhicules et aux piétons; ils sont composés de deux feux rouges installés à la verticale et s'allumant alternativement.

Ces feux doivent être complétés par des barrières sur lesquelles peuvent être ajoutés d'autres signaux de danger (*feux rouges clignotants*); ils sont illustrés à la planche 48.

Les distances de visibilité des feux de ponts mobiles doivent être conformes à celles qui sont indiquées au tableau 4 de l'article B.3.3.

Habituellement, les signaux lumineux sont installés à une distance de 6 à 15 m avant la barrière.

Lorsque des feux de circulation doivent être installés près d'un pont mobile, il peut être nécessaire de les brancher au circuit des feux du pont mobile afin de dégager les approches immédiates et d'éviter les accidents.

**Art.**  
**B.6.6 Feux de réglementation de stationnement**

Le dispositif illustré à la planche 49 s'installe entre deux carrefours. Il comprend un signal lumineux et un panneau qui lui est superposé. Il a le caractère d'une prescription aux heures indiquées sur le panneau, heures pendant lesquelles le feu est allumé. Dans ce cas, la prescription s'applique sur tout le parcours compris entre les deux carrefours et du côté où le dispositif est installé.

Le signal lumineux est constitué d'une lentille dont la forme dessine, en orange sur fond opaque, la lettre P entourée d'une couronne traversée d'une barre. Ce symbole d'interdiction de stationnement figure aussi sur le panneau qui lui est superposé. Ce panneau porte, sur fond blanc, une bordure et des inscriptions orange indiquant les périodes d'interdiction reliées à son mode d'opération (*clignotant ou fixe*) et une flèche noir.

Pour éviter toute confusion, on aura soin de ne pas les installer trop près des feux de circulation. Compte tenu de leur bonne visibilité à distance, leur espacement pourra atteindre 250 m.

L'objectif recherché en recourant à cette mesure sera plus facilement atteint si les feux de réglementation de stationnement sont allumés pendant un certain temps avant que ne débute la période d'interdiction. Il importe de souligner que sur un parcours doté d'un tel système de réglementation, l'obligation subsiste pour l'usager de se soumettre à la réglementation sur le stationnement qui peut y être affichée, par les panneaux normalisés de signalisation.



## PARTIE C

### Marques sur la chaussée

- Chapitre I — Généralités
- Chapitre II — Types de marques et leur fonction



## PARTIE C

### Chapitre I

## Généralités

#### Art.

##### C.1.1

#### Objet

Les marques sur chaussées ont pour objet de délimiter clairement les parties de la chaussée réservées aux différentes voies de circulation ou à certaines catégories d'usagers, ainsi que d'indiquer les mouvements à exécuter. Elles complètent les indications des panneaux de signalisation et des feux de circulation. Parfois, elles sont plus efficaces que tout autre mode de signalisation.

Toutefois, les marques sur chaussées comportent des désavantages; la pluie et la neige peuvent les brouiller, et le roulement des véhicules finit par les effacer. Elles constituent néanmoins un excellent moyen de signalisation routière, puisqu'elles guident le conducteur sans distraire son regard de la route.

#### Art.

##### C.1.2

#### Uniformité des marques

L'uniformité de la signalisation est de règle; autant pour les marques sur chaussées que pour les panneaux. On ne doit jamais faire usage d'autres marques que celles qui sont définies dans la présente Instruction (*planche 50*), à l'exception de celles qui peuvent être utilisées, à titre expérimental, pour la délimitation des voies réservées à certaines catégories de véhicules ou aux pistes cyclables.

#### Art.

##### C.1.3

#### Fonction des marques sur chaussées

Les marques sur chaussées servent à indiquer:

- 1° les sens de circulation;
- 2° les voies de circulation;
- 3° les zones de dépassement interdit;
- 4° les rives de chaussée et les bordures dangereuses;
- 5° les variations de largeur de la chaussée;
- 6° les zones de circulation des autobus et des véhicules lourds;

7° les abords d'intersections;

8° les lignes d'arrêt des véhicules;

9° les passages pour piétons, pour écoliers et pour enfants près d'un terrain de jeux;

10° les zones et les places réservées au stationnement;

11° les zones de service réservées aux établissements commerciaux;

12° les manoeuvres particulières, au moyen de flèches de sélection;

13° les approches des obstacles qu'ils soient sur le bord de la route ou sur la chaussée.

#### Art.

##### C.1.4

#### Couleur des marques sur les chaussées

Les marques sur les chaussées sont de couleur jaune ou blanche

1° Les marques de couleur jaune:

- a) séparent les voies d'une chaussée à double sens de circulation;
- b) établissent les zones de dépassement interdit;
- c) délimitent la rive gauche d'une chaussée sur une route à chaussées séparées;
- d) délimitent la bordure des musoirs;
- e) précisent les endroits où la sécurité peut être compromise;
- f) déterminent les endroits où le stationnement est interdit;
- g) délimitent les endroits où les enfants doivent traverser entre les intersections ou à l'intersection même, s'il n'y a pas de passage pour piétons;
- h) déterminent les endroits où les piétons doivent traverser entre les intersections;
- i) recouvrent les bordures.

2° Les marques de couleur blanche:

- a) séparent les voies d'une chaussée à sens unique;
- b) indiquent que le changement de voie est interdit;
- c) délimitent la rive droite d'une chaussée sur une route à chaussées séparées;
- d) délimitent les deux rives d'une chaussée à double sens de circulation;
- e) délimitent les deux rives d'une rue à sens unique ou à une bretelle d'autoroute;
- f) délimitent les voies d'accélération et de décélération d'une route à chaussées séparées;
- g) précisent l'endroit où les véhicules doivent s'immobiliser;
- h) déterminent l'espace où le stationnement est permis;
- i) déterminent les endroits où les piétons doivent traverser à une intersection.

**Art.  
C.1.5 Réfléctorisation des marques**

En région rurale, les marques sur les chaussées doivent être réfléchorisées, à l'exception de celles qui servent à délimiter les zones réservées au stationnement. En région urbaine, il n'est pas nécessaire de les réfléchoriser lorsque l'éclairage assure une visibilité adéquate.

La réfléchorisation se fait par l'incorporation de microbilles de verre dans la peinture, avant ou pendant le traçage des marques; certains matériaux plastiques ou d'autres produits analogues possédant des propriétés réfléchissantes équivalentes peuvent être utilisés.

**Art.  
C.1.6 Entretien des marques**

Les marques doivent faire l'objet d'un bon entretien si l'on veut qu'elles soient efficaces.

Tout nouveau tronçon de route devrait être marqué avant son ouverture à la circulation.

Toute marque qui n'a plus sa raison d'être ou qui pourrait induire l'usager en erreur, devrait être effacée au plus tôt.



## PARTIE C

### Chapitre II

## Types de marques et leur fonction

Art.

C.2.1

### Ligne axiale

La ligne axiale sépare la chaussée en deux parties, chacune étant affectée à un sens de circulation. Elle est de couleur jaune et tracée conformément aux dispositions de la présente Instruction. En règle générale, la ligne axiale se trace au centre de la chaussée, sauf dans les cas suivants:

- 1° aux endroits où la largeur de la chaussée varie;
- 2° aux abords des intersections dotées de voies de virage;
- 3° sur les dos d'âne et dans les virages, où la chaussée comporte un nombre impair de voies de circulation et où la visibilité n'est assurée que d'un seul côté;
- 4° dans les rues où le stationnement n'est permis que d'un seul côté;
- 5° dans les artères urbaines comportant un nombre impair de voies;
- 6° dans les voies urbaines lorsque la circulation se fait tantôt dans un sens, tantôt dans l'autre.

#### A) Ligne axiale en région rurale

##### 1° Route à deux voies

On devrait tracer une ligne axiale sur les chaussées en région rurale (voir *planche 50*).

Aux endroits où le dépassement des véhicules peut se faire sans danger, la ligne axiale réfléchorisée est discontinue et tracée en traits de 3 m chacun, larges d'au moins 120 mm, à intervalles de 7 à 10 m. Là où le dépassement est interdit, la ligne axiale est tracée de la manière prévue à l'article C.2.3.

##### 2° Route à voies multiples

Dans les régions rurales, lorsque la route comporte une chaussée à 4 voies ou plus, la ligne axiale réfléchorisée est constituée de deux lignes continues parallèles d'au moins 120 mm chacune, séparées par un intervalle de même grandeur (*planche 50*).

#### B) Ligne axiale en région urbaine

##### 1° Rue à quatre voies ou moins

Dans les régions urbaines, lorsque la rue comporte une chaussée de moins de quatre voies, ou dans les rues à quatre voies où le stationnement à peu près permanent réduit l'espace libre à deux voies, la ligne axiale est constituée d'une ligne jaune continue d'au moins 120 mm de largeur. Aux points où le dépassement peut se faire sans danger, la ligne axiale est discontinue et constituée de traits d'une longueur de 3 m chacun, tracés à intervalles de 7 à 10 m. Aux points où le dépassement est jugé dangereux, la ligne axiale est continue.

Dans les rues à quatre voies de circulation où le stationnement est interdit, on doit tracer une ligne axiale double continue; dans le cas où la largeur de la chaussée est restreinte, on pourra tracer une ligne axiale simple continue. La ligne axiale doit être réfléchorisée, sauf dans les rues bien éclairées.

##### 2° Rue à voies multiples et rapides

Dans les artères urbaines à circulation rapide d'au moins deux voies, dans un sens comme dans l'autre, la ligne axiale est constituée de deux lignes continues parallèles d'au moins 120 mm de largeur chacune, séparées par un intervalle de même dimension.

Dans les voies urbaines, lorsque la circulation se fait tantôt dans un sens et tantôt dans l'autre, la ligne axiale est remplacée par deux lignes parallèles, l'une continue et l'autre discontinue, tracées de part et d'autre de ces voies.

##### 3° Autres rues

Dans les rues locales, la ligne axiale peut être limitée aux approches d'intersections protégées, aux passages à niveau et dans les sections de rues à dépassement interdit ou dangereux. On ne tracera à ces endroits qu'une ligne continue d'au moins 120 mm de largeur.

**Art.  
C.2.2**

**Ligne de délimitation de voies**

Les lignes de délimitation de voies sont discontinues et de couleur blanche; elles servent à canaliser la circulation là où il y a deux voies ou plus dans le même sens. Toutefois, dans certains cas spéciaux, ces lignes peuvent être continues — simple ou double — afin de limiter ou d'interdire le changement de voies, comme aux approches de carrefours, tunnels, etc.

**A) Ligne de délimitation de voies en région rurale**

Cette ligne réfectorisée est tracée en traits de 3 m chacun, larges d'au moins 120 mm et à intervalles de 7 à 10 m.

**B) Ligne de délimitation de voies en région urbaine**

Cette ligne est constituée de traits d'une longueur de 3 m chacun, larges d'au moins 120 mm, tracés à intervalles de 7 à 10 m.

La largeur des voies séparées par des lignes de délimitation de voies ne doit pas être inférieure à 3 m.

Toutefois, elle pourra être de 2,70 m seulement sur les chaussées étroites aux abords d'intersections munies de feux de circulation, sur les ponts et sur les passages souterrains.

La largeur des voies de circulation doit être augmentée dans les virages en coude, en région urbaine. Dans les sections droites de rues, lorsque la largeur de la chaussée comprise entre la ligne axiale et la bordure de la rue est supérieure à 6 m, la ligne de délimitation de voies doit être normalement tracée de manière à donner à la voie de bordure une largeur de 0,30 à 0,90 m de plus qu'à celle des autres voies.

**Art.  
C.2.3**

**Zone d'interdiction de dépasser**

Ces zones sont établies dans les virages et les côtes, et même ailleurs, sur les routes à deux ou trois voies à deux sens de circulation, là où le dépassement constituerait une manœuvre dangereuse.

Ces zones doivent être délimitées par une ligne jaune continue, parallèle à la ligne discontinue. Elle doit être réfectorisée et d'au moins 120 mm de largeur. L'intervalle séparant les deux lignes doit être de même largeur que les lignes.

**A) Zone d'interdiction de dépasser sur les routes à deux voies**

Lorsque, sur une route à deux voies, le dépassement est interdit dans un sens seulement, la ligne axiale est constituée d'une ligne continue sur toute la longueur de la zone où le dépassement est interdit, accolée à droite d'une ligne discontinue (*planche 51*).

Lorsque le dépassement est interdit dans les deux sens d'une route à deux voies, la ligne axiale est constituée d'une double ligne continue, s'il s'agit de revêtements de 6 m de largeur ou plus. On utilise une simple ligne continue sur les revêtements de moins de 6 m de largeur.

**B) Zone d'interdiction de dépasser sur les routes à trois voies**

Sur les routes à trois voies, les zones d'interdiction de dépasser sont marquées de la manière suivante: la ligne continue se trace à droite de la ligne discontinue; les deux lignes partent de la ligne de délimitation de la voie de gauche et se prolongent obliquement vers le centre de la chaussée jusqu'à la fin de la zone d'interdiction de dépasser, conformément aux dispositions de la planche 52.

**Art.  
C.2.4**

**Détermination des zones d'interdiction de dépasser**

La détermination de ces zones est fonction de la vitesse maximale autorisée et de la distance minimale de visibilité qui peut permettre le dépassement.

La distance de visibilité est prise à la hauteur des yeux du conducteur, c'est-à-dire entre deux points situés à 1,15 m au-dessus de la chaussée.

Lorsque la distance de visibilité est inférieure à la distance minimale établie, il y a lieu alors d'établir une zone d'interdiction de dépasser.

Ces zones sont établies dans les virages et les dénivellations lorsque la distance minimale de visibilité, pour une vitesse donnée, est égale ou inférieure à l'une ou l'autre des distances énumérées au tableau 4.

Dans les régions urbaines, il n'est habituellement pas nécessaire d'établir des zones d'interdiction de dépasser, puisque la vitesse des véhicules est ordinairement réduite. La ligne axiale suffit presque toujours à restreindre les dépassements. Dans les artères urbaines à circulation rapide, lorsqu'il devient nécessaire d'établir des zones d'interdiction de dépasser, on doit s'en tenir aux normes établies pour les grandes routes rurales. On doit interrompre les lignes continues et discontinues aux intersections, sauf devant les entrées de chemins privés.

Tableau 4

**Distance minimale de visibilité  
à une vitesse donnée**

| Vitesse en kilomètres à l'heure | Distance minimale de visibilité en mètres (minimum désirable) | Distance minimale de visibilité en mètres (minimum absolu) |
|---------------------------------|---|--|
| km/h                            | m   | m  |
| 50                              | 200   | 150  |
| 60                              | 250   | 200  |
| 70                              | 325   | 250  |
| 80                              | 375   | 300  |
| 90                              | 425   | 350  |
| 100                             | 500   | 400  |

**A) Démarcation des zones  
d'interdiction de dépasser  
dans les dénivellations**

Ces zones sont établies de la manière expliquée à la planche 53 à l'aide d'un moyen technique.

La zone d'interdiction de dépasser doit toujours s'étendre sur une longueur d'au moins 100 m.

Lorsque la fin d'une zone d'interdiction de dépasser se situe à moins de 100 m du début d'une zone voisine d'interdiction, les deux zones n'en forment qu'une. On prolongera alors la ligne continue de l'une ou de l'autre zone sans aucune interruption.

**B) Démarcation des zones  
d'interdiction de dépasser  
dans les virages**

Dans la délimitation des zones d'interdiction de dépasser dans les virages, il est nécessaire de faire la distinction entre les virages à droite et les virages à gauche (*planche 54*).

Dans un virage à droite, la distance de visibilité est mesurée selon une ligne droite tangente délimitée par le bord de la chaussée. La ligne continue doit s'étendre du point où la visibilité est inférieure à la distance minimale marquée au tableau 4 — qui correspond à la vitesse maximale imposée — jusqu'au point F.V. qui marque la fin du virage.

Dans un virage à gauche, la distance de visibilité est mesurée selon une ligne droite tangente délimitée par le bord de l'acotement. La ligne continue se terminera au point où la distance de visibilité est supérieure à la distance marquée au tableau 4 et qui correspond à la vitesse maximale imposée.

**C) Démarcation des zones  
d'interdiction de dépasser  
sur les ponts étroits**

Les zones d'interdiction de dépasser sont établies sur les ponts et dans les passages souterrains lorsque la distance entre le bord de la chaussée et le garde-fou ou la culée est égale ou inférieure à 0,60 m, compte tenu des dispositions suivantes:

- 1° sur les chaussées à deux voies de 3,30 m ou plus de largeur chacune, de même que sur les chaussées à trois voies, la zone située sur le pont ou dans le passage doit être marquée par deux lignes continues parallèles. Des zones d'interdiction de dépasser de 125 m de longueur, sont ajoutées autant à l'entrée qu'à la sortie du pont ou du passage souterrain (*planche 11*).
- 2° sur les chaussées à deux voies dont chacune varie entre 2,50 et 3,30 m de largeur, la zone du pont ou du passage souterrain doit être marquée par une seule ligne continue. Les zones d'interdiction de dépassement sont prolongées de 125 m, de part et d'autre de l'obstacle. Dans ce cas, on ajoute le signal de pont étroit (*panneau B-8*).

3° tout pont ou tout passage souterrain dont la largeur de chaussée est inférieure à 5 m doit être considéré comme pont ou passage à voie unique et les marques sur la chaussée doivent être tracées conformément aux données de la planche 11. La signalisation se fait à l'aide du panneau B-8 et du panneau B-8-P.

**D) Démarcation des zones d'interdiction de dépasser aux approches des intersections rurales**

Ces zones doivent être marquées aux approches de toute intersection rurale d'importance. La longueur de ces zones varie suivant les données de la planche 55. La ligne axiale et les lignes de délimitation de voies sont interrompues à toutes les intersections. Aux carrefours dotés de voies de virage, la présente Instruction recommande aussi le marquage sur la chaussée, pour la canalisation de la circulation, comme il est illustré à la planche 58.

**E) Démarcation des zones d'interdiction de dépasser aux approches des intersections urbaines**

Aux intersections urbaines marquées d'une ligne d'arrêt ou d'un passage pour piétons, la ligne axiale et les lignes de délimitation de voies se terminent à la première marque. Lorsque les intersections ne sont pas marquées, ces lignes se terminent à la ligne qui normalement délimiterait la ligne d'arrêt ou le passage pour piétons (*planche 56*).

**F) Démarcation des zones d'interdiction de dépasser aux abords des passages à niveau**

En région rurale, les zones d'interdiction de dépasser doivent avoir environ 225 m de longueur aux abords de tout passage à niveau, sur les chaussées à double sens de circulation. En région urbaine, cette zone d'intersection ne doit pas être inférieure à 30 m. Dans les deux cas, la ligne doit être tracée jusqu'à 5 m du rail le plus proche. Ces marques ne constituent pas en elles-mêmes une mesure suffisante de protection, mais elles complètent toutefois la signalisation par panneaux. Les marques jaunes réflectorisées ont 120 mm de largeur et sont tracées selon les indications de la planche 12.

**Art.  
C.2.5**

**Marques près des rives et des bordures de chaussée**

La présente Instruction recommande fortement de marquer d'une ligne continue les rives des chaussées ainsi que la proximité des bordures.

Ces marques d'environ 120 mm de largeur doivent être tracées aussi près que possible du bord de la chaussée et interrompues aux intersections. On doit écarter ces lignes des bordures de manière qu'elles ne soient pas recouvertes par les poussières accumulées.

Les lignes de rives doivent être jaunes du côté gauche d'une route à chaussées divisées et blanches dans tous les autres cas.

**Art.  
C.2.6**

**Marques sur chaussées aux abords d'obstacles**

Les marques sur chaussées doivent être utilisées pour diriger la circulation à l'approche d'obstacles fixes sur la chaussée. Un obstacle peut être situé de façon à obliger tous les conducteurs à passer à droite, ou de façon à permettre que les conducteurs passent à droite ou à gauche lorsque cet obstacle sépare deux voies de circulation, dans le même sens. Le marquage dans chaque cas doit être fait de façon à éloigner graduellement la circulation de l'obstacle.

Les marques sur chaussées à l'approche d'un obstacle consistent en une ligne ou des lignes diagonales partant de la ligne axiale ou de la ligne de délimitation de voies et se prolongeant vers un point situé à environ 0,5 m du côté droit, ou des deux côtés de l'extrémité de l'obstacle. Cette ligne ou ces lignes longent l'obstacle sur toute sa longueur, pour finalement rejoindre la ligne axiale ou la ligne de délimitation de voies de l'autre côté. Parallèlement et à environ 120 mm de ces diagonales on tracera la ligne axiale ou la ligne de délimitation des voies. (*planche 57*)

La longueur de la diagonale est fonction de la vitesse permise et de la largeur de l'obstacle à contourner. Cette longueur est déterminée par la formule:  $L = \frac{1}{2} D \times V$  (L représente la longueur de la diagonale en mètres; D déplacement latéral de la ligne axiale en mètres et V la vitesse permise en kilomètres à l'heure). Toutefois, la longueur

minimale doit être de 30 m en région urbaine et de 75 m en région rurale. La largeur de ces lignes est d'au moins 120 mm et d'au plus 300 mm.

Si les véhicules doivent contourner l'obstacle uniquement par la droite, le marquage consiste en une zone d'interdiction de dépasser d'une longueur égale à au moins deux fois la longueur de la ligne diagonale déterminée précédemment. Le losange délimité par ces lignes peut être hachuré par des bandes obliques de couleur jaune de 450 à 600 mm de largeur espacées d'environ 5 m.

Lorsque la circulation peut passer à droite ou à gauche de l'obstacle le marquage consiste en deux lignes diagonales blanches divergentes partant de la ligne de délimitation de voies, pour contourner l'obstacle de chaque côté, sur une longueur déterminée par la formule  $L = \frac{1}{2} D \times V$ . Avant le point de divergence, une ligne continue remplace la ligne de délimitation de voies discontinuée sur une longueur égale à celle des lignes divergentes. Il est recommandé de marquer le losange ainsi formé par des bandes blanches reliant les lignes divergentes. Ces bandes prennent la forme d'un chevron dont l'angle au sommet est d'environ 90°, elles ont de 450 à 600 mm de largeur et elles sont espacées d'environ 5 m.

La présente Instruction donne à la planche 57 quelques exemples sur la façon de tracer des marques aux abords d'obstacles sur la chaussée.

#### **Art. C.2.7**

#### **Marques sur chaussées qui se rétrécissent**

Les marques sur chaussées doivent être employées pour indiquer à l'usager de la route les variations de largeur de la chaussée. Toutefois, ces marques ne doivent pas être interprétées comme une mesure suffisante de protection mais simplement comme le complément des signaux de danger.

La présente Instruction montre à la planche 10 la façon de signaler diverses possibilités de variation de largeur de la chaussée. Ainsi, dans les rétrécissements de chaussée, on peut changer graduellement le nombre de voies en traçant obliquement, lorsque la configuration géométrique le permet, une ligne réfléchissante d'environ 120 mm de largeur sur une longueur déterminée par la formule:  $L = \frac{1}{2} D \times V$  (L représente la longueur de la diagonale en mètres; D le déplacement latéral de la ligne axiale en mètres et V la vitesse permise en kilomètres à l'heure).

#### **Art. C.2.8**

#### **Ligne d'arrêt**

La ligne d'arrêt se trace aux intersections dotées de feux de circulation ou d'un signal d'arrêt.

Cette ligne blanche transversale continue a une largeur d'au moins 300 mm et d'au plus 600 mm (*planche 55*). Aux intersections, la ligne d'arrêt doit être tracée à une distance variant de 1 à 3 m de la ligne hypothétique qui relierait les bordures de la chaussée transversale. Lorsqu'un passage pour piétons est marqué, la ligne d'arrêt se trace à un mètre en deçà du passage. Dans les cas exceptionnels où la ligne d'arrêt ne pourra être aussi rapprochée, la présente Instruction recommande d'associer le signal A-19 aux marques, conformément à l'article A.2.20. Dans les rues à deux sens de circulation, la ligne d'arrêt ne dépasse pas la ligne axiale, tandis que dans les rues à sens unique, elle s'étend de part en part de la chaussée.

**Art.  
C.2.9 Passages de piétons,  
d'écoliers, et d'enfants près  
d'un terrain de jeux**

Dans les agglomérations urbaines, ces passages ne sont marqués qu'aux intersections très achalandées. Exceptionnellement, on pourra établir ce type de passages ailleurs qu'aux intersections, à conditions de les bien indiquer à l'aide des signaux appropriés. Dans ce cas, les marques sont jaunes. Dans les régions rurales, on peut établir de tels passages aux intersections munies de feux de circulation.

Aux intersections, de tels passages, seront délimités par des lignes blanches d'au moins 120 mm de largeur, tracées de part en part de la chaussée, en retrait d'au moins 0,60 m d'une ligne fictive longeant le fond des trottoirs transversaux ou la bordure de la chaussée (*planches 9 et 56*). Le couloir aura 2,40 m ou plus de largeur selon l'affluence des piétons.

**Art.  
C.2.10 Marques de stationnement**

Les marques délimitant les places de stationnement doivent être blanches, d'environ 120 mm de largeur.

**Art.  
C.2.11 Marques des bordures**

Le marquage des bordures ne saurait remplacer les signaux proprement dits mais il peut augmenter leur efficacité. Lorsque ce mode de signalisation est utilisé on aura soin de tracer les marques en jaune, sur la surface entière des bordures.

De telles marques peuvent être employées pour assurer une plus grande sécurité à l'usager à certains endroits, pour interdire le stationnement et pour délimiter les murets.

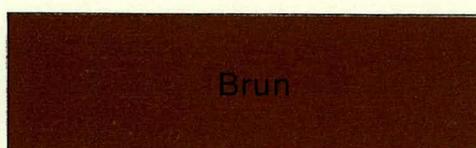
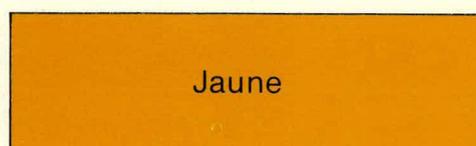
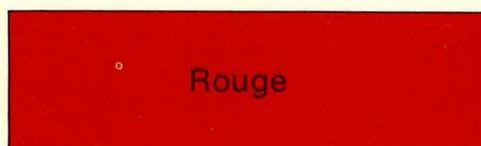
**Art.  
C.2.12 Marques de délimitation des  
voies d'accélération et  
de décélération**

Les planches 59 et 60 illustrent la façon de délimiter ces voies sur les routes à chaussées séparées.

**Art.  
C.2.13 Inscriptions et symboles  
sur chaussées**

Les inscriptions sur la chaussée sont à déconseiller, car elles risquent de distraire l'attention de l'usager. D'ailleurs elles sont difficiles à lire à des vitesses élevées et disparaissent de toute façon en période hivernale. Cependant, les flèches de sélection peuvent s'avérer utiles (*planche 61*).

## Répertoire des couleurs

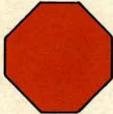
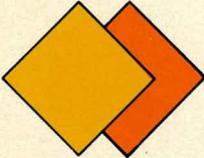


Le bureau de normalisation du Québec, qui fait partie du ministère de l'Industrie et du Commerce tient à la disposition des services de signalisation routière, les échantillons des couleurs normalisées.

Toute demande doit être faite par écrit.

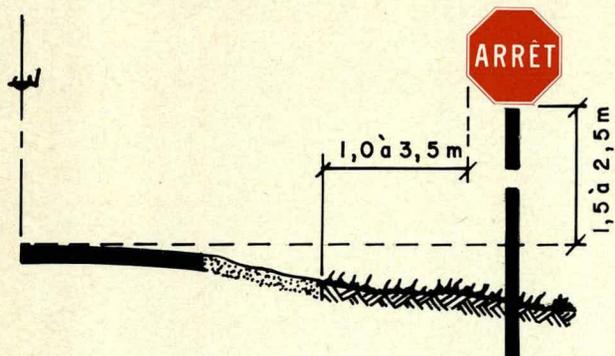


## FORMES ET COULEURS DES PANNEAUX

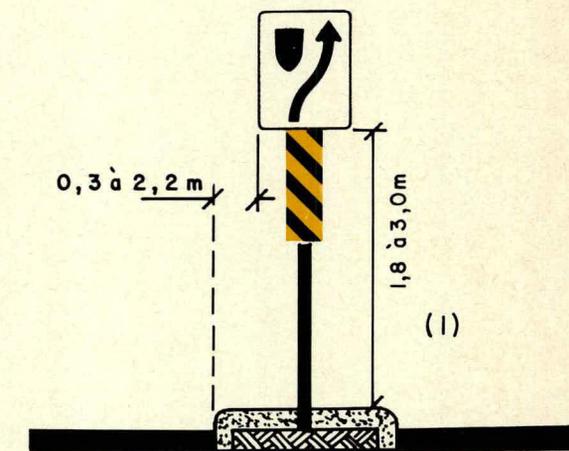
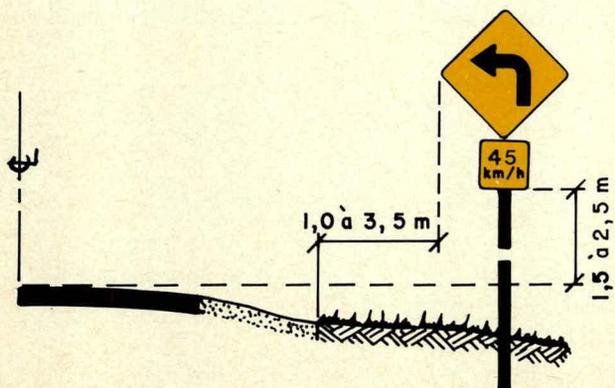
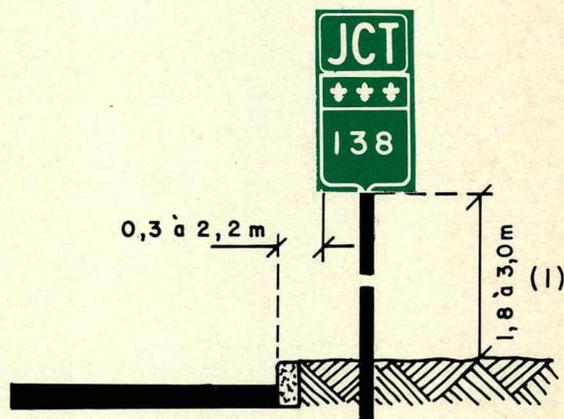
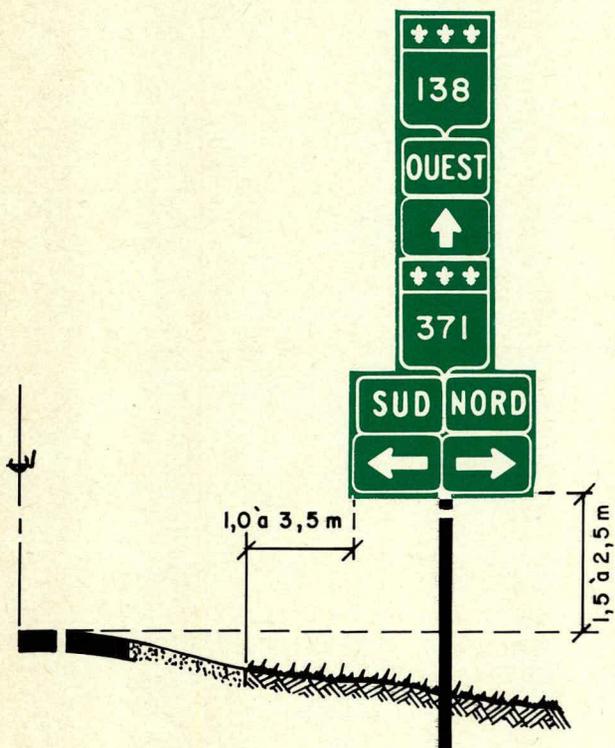
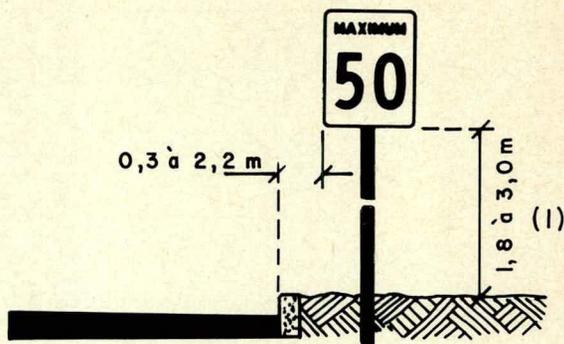
|   | FORME     | COULEUR                             | CATÉGORIE                                      | REMARQUES   |
|---|-----------|-------------------------------------|--|---|
|    | Octogone  | Rouge                               | Prescription                                   | Forme réservée<br>au panneau d'arrêt                              |
|    | Triangle  | Rouge                               | Prescription                                   | Forme réservée<br>au panneau<br>"cédez le passage"                |
|    | Rectangle | Blanc                               | Prescription                                   |   |
|    | Carré     | Blanc<br>couronne verte             | Prescription<br>obligation<br>ou<br>permission |   |
|  | Carré     | Blanc<br>couronne et<br>barre rouge | Prescription<br>interdiction                   |   |
|  | Rectangle | Noir                                | Prescription                                   | Sens unique   |
|  | Carré     | Noir                                | Prescription                                   | Direction des voies   |
|  | Carré     | Blanc                               | Prescription                                   | Entrée interdite  |
|  | Pentagone | Bleu                                | Prescription                                   | Forme réservée<br>au panneau du début<br>d'une zone scolaire      |
|  | Losange   | Jaune<br>Orange                     | Danger<br>Construction                         | Forme réservée au<br>panneau de mise en<br>garde contre un danger |
|  | Rectangle | Vert ou brun                        | Indication                                     | Direction<br>Information  |

# DÉTAILS D'IMPLANTATION DES PANNEAUX

Région rurale

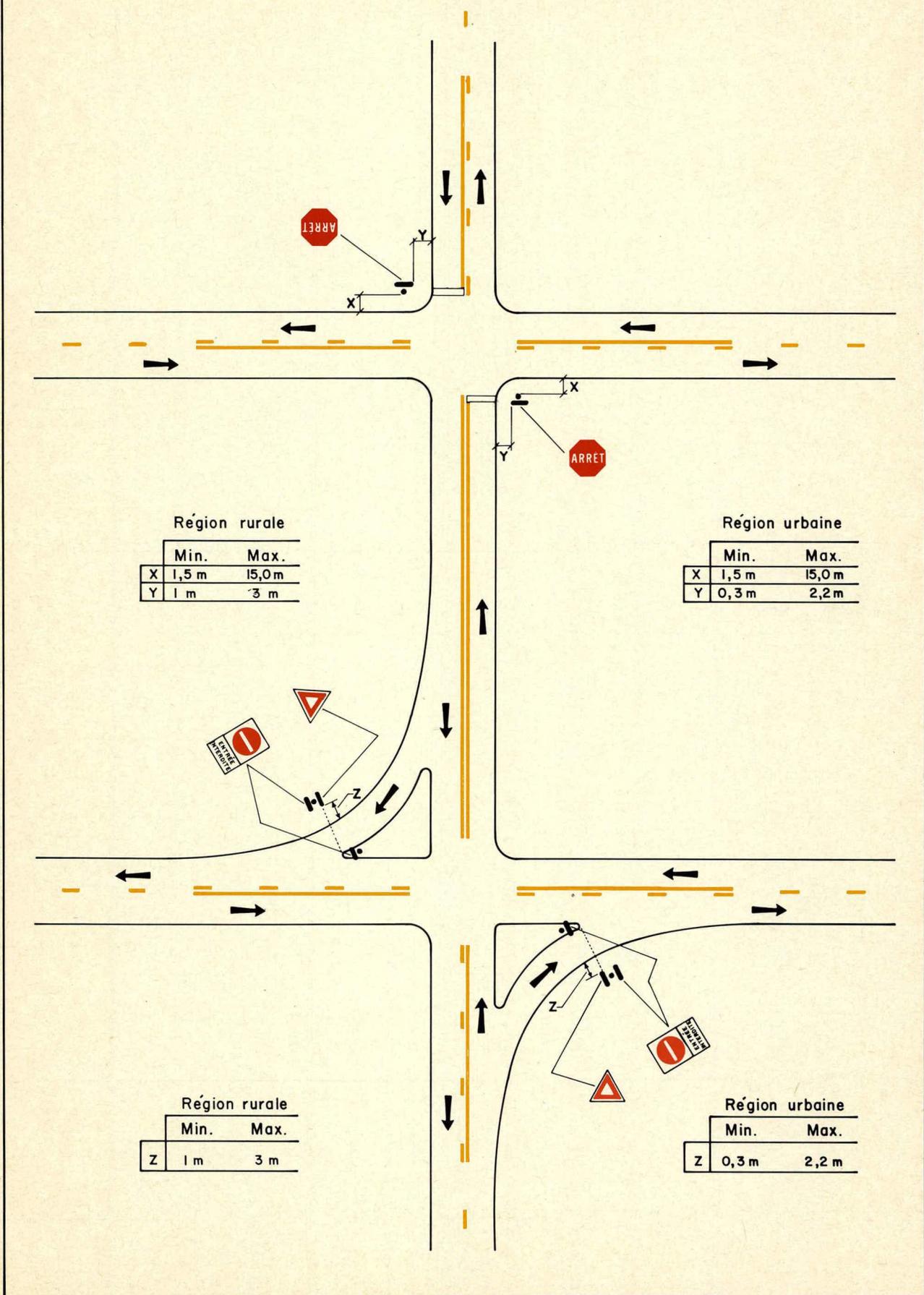


Région urbaine



(1) Lorsqu'il y a circulation de piétons la hauteur minimale sera de 2,2 m .

# IMPLANTATION DES SIGNAUX D'ARRÊT ET D'ACCÈS INTERDIT ET DU SIGNAL "CÉDEZ LE PASSAGE"



Région rurale

|   | Min.  | Max.   |
|---|-------|--------|
| X | 1,5 m | 15,0 m |
| Y | 1 m   | 3 m    |

Région urbaine

|   | Min.  | Max.   |
|---|-------|--------|
| X | 1,5 m | 15,0 m |
| Y | 0,3 m | 2,2 m  |

Région rurale

|   | Min. | Max. |
|---|------|------|
| Z | 1 m  | 3 m  |

Région urbaine

|   | Min.  | Max.  |
|---|-------|-------|
| Z | 0,3 m | 2,2 m |

IMPLANTATION DES SIGNAUX DE LIMITATION DE VITESSE ET D'INDICATION AUX ABORDS D'UNE AGGLOMÉRATION

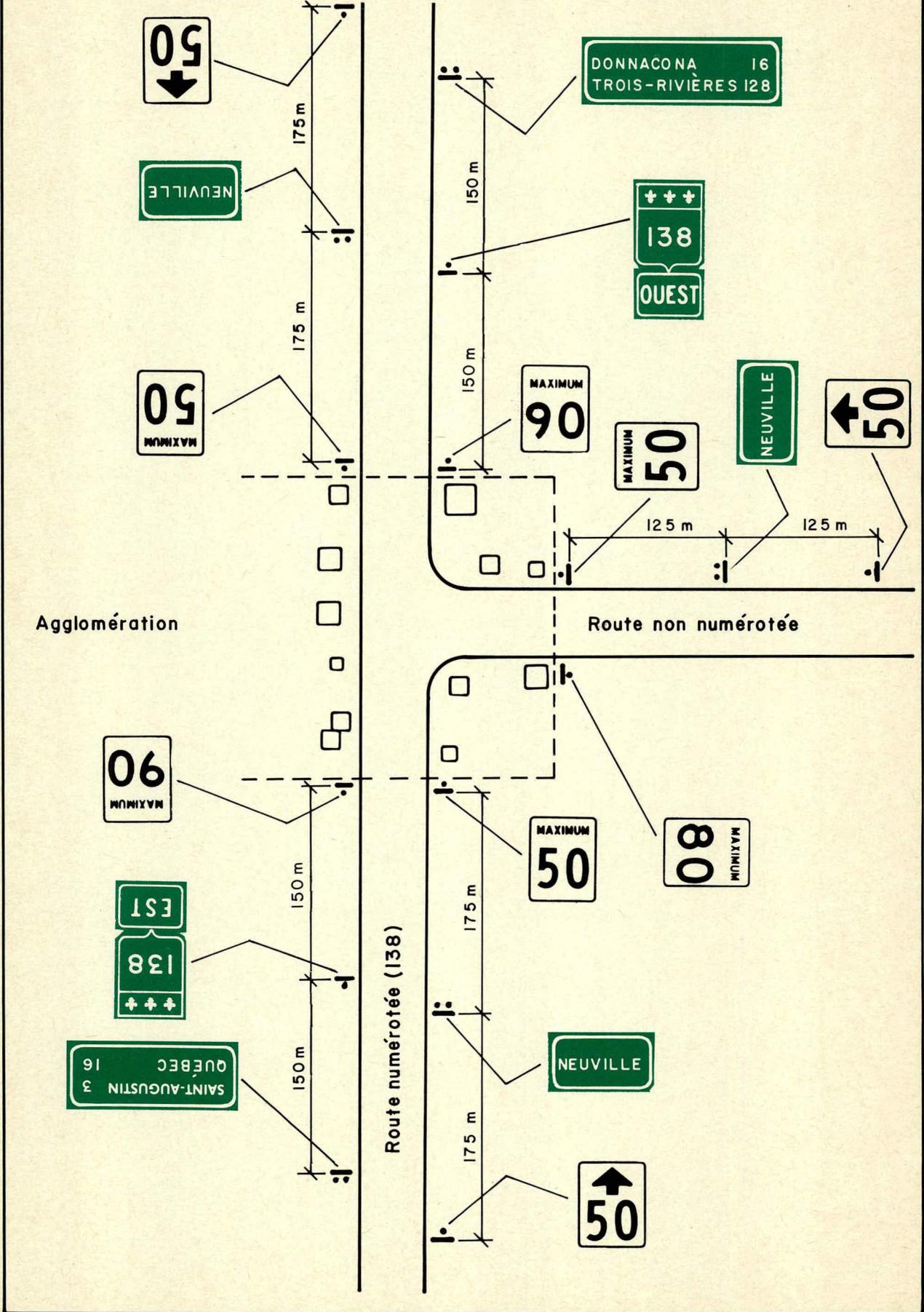


Planche 4

# IMPLANTATION DES SIGNAUX DE MANOEUVRES ET DE SENS UNIQUE AUX INTERSECTIONS

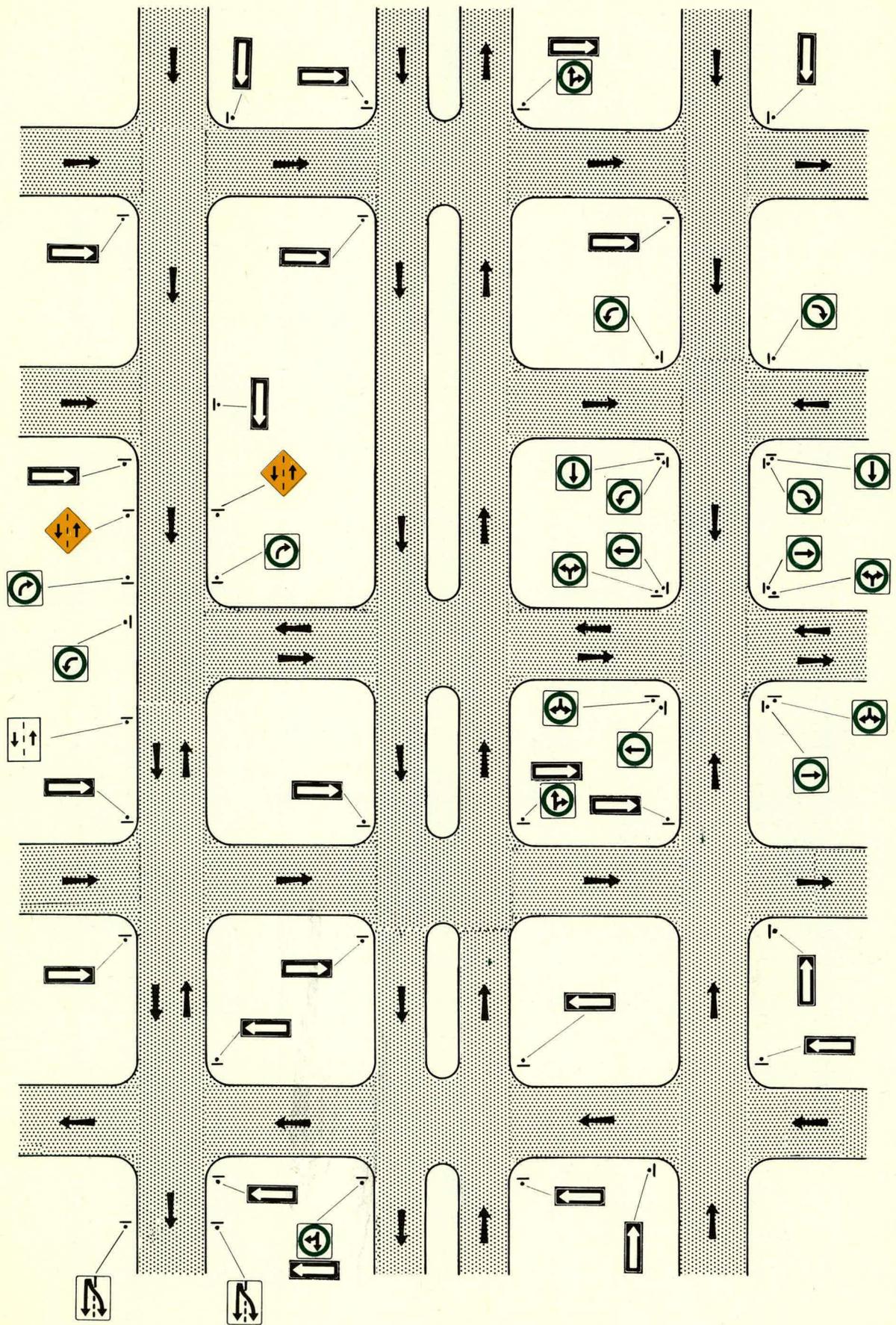
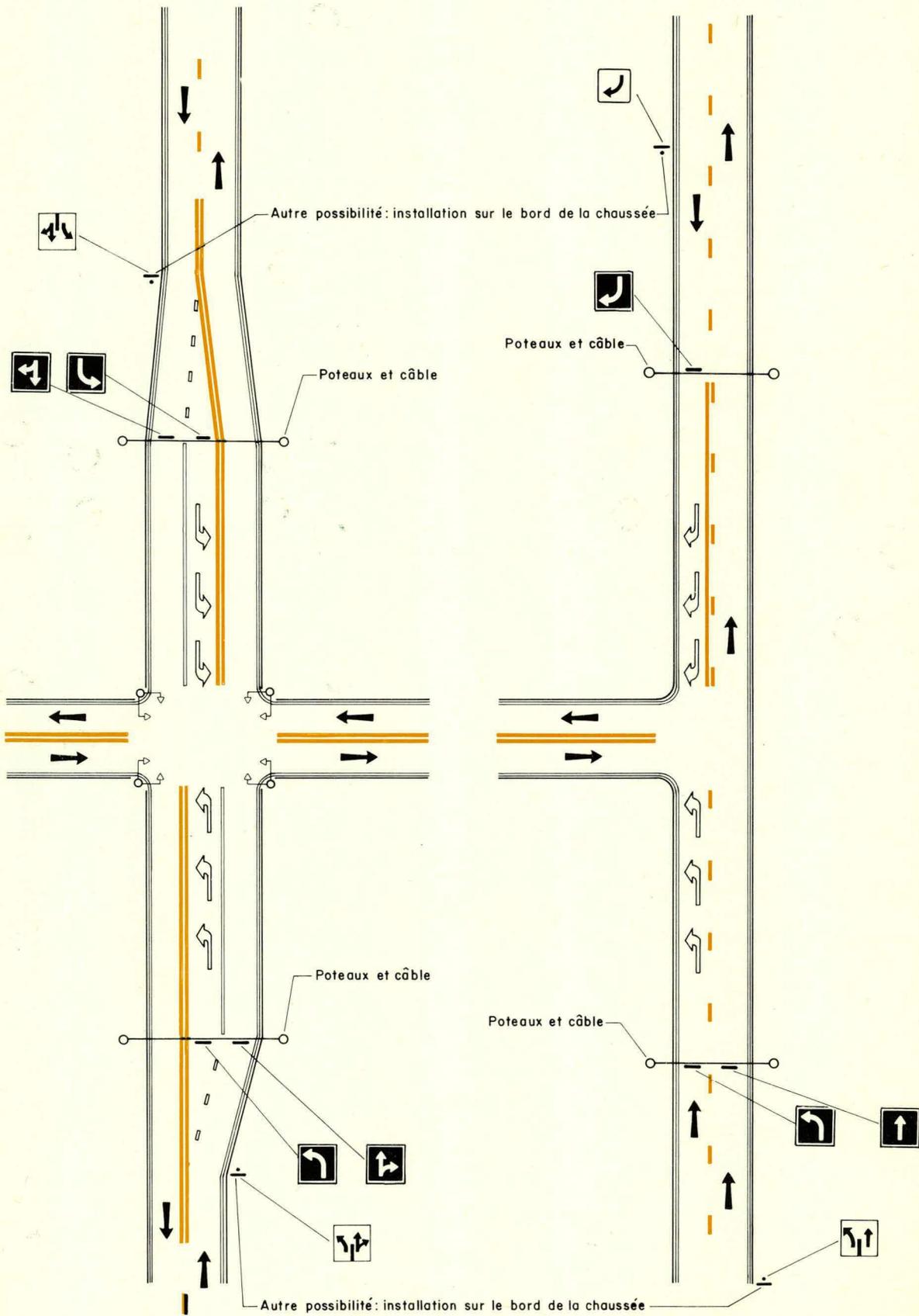
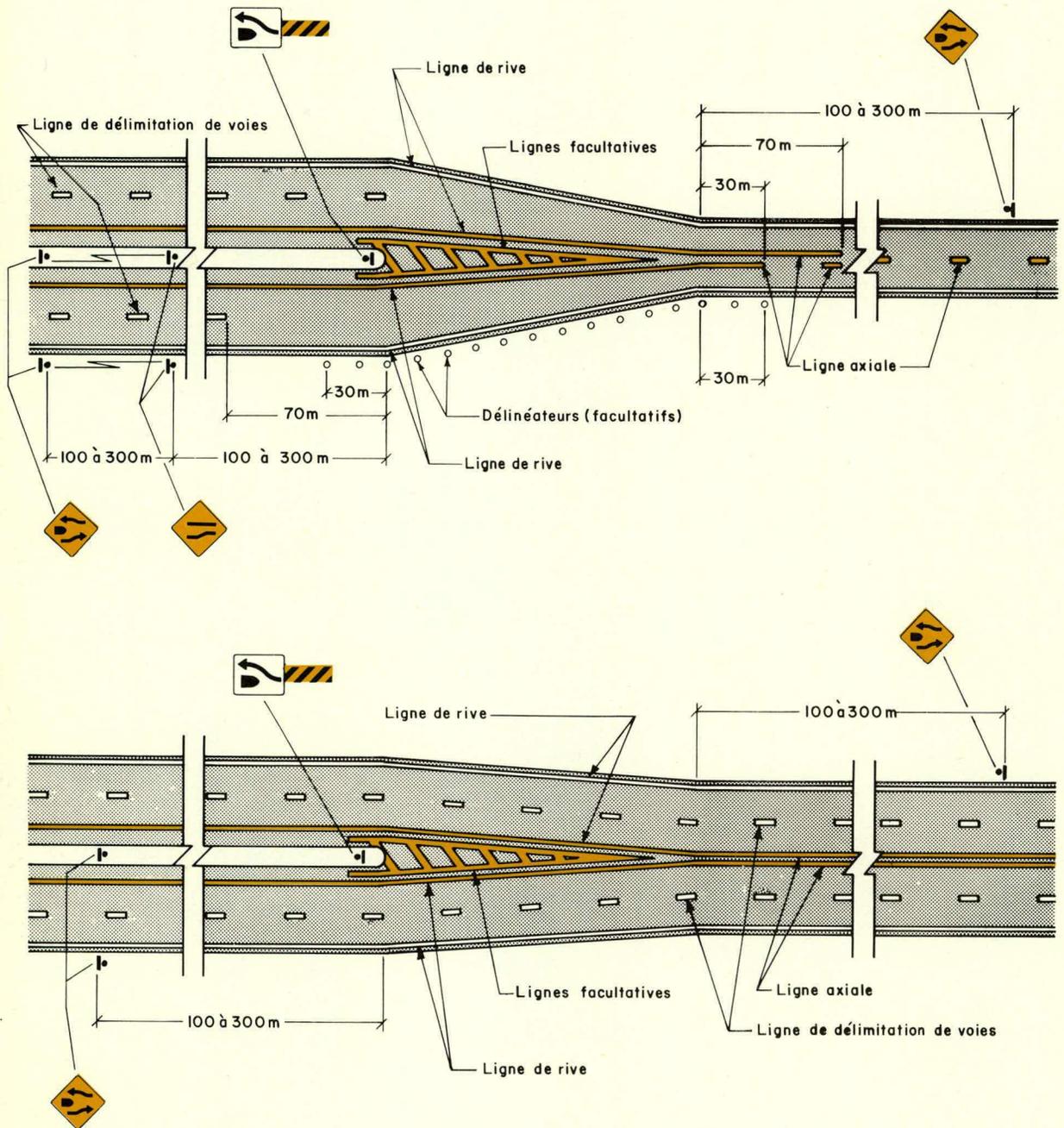


Planche 5

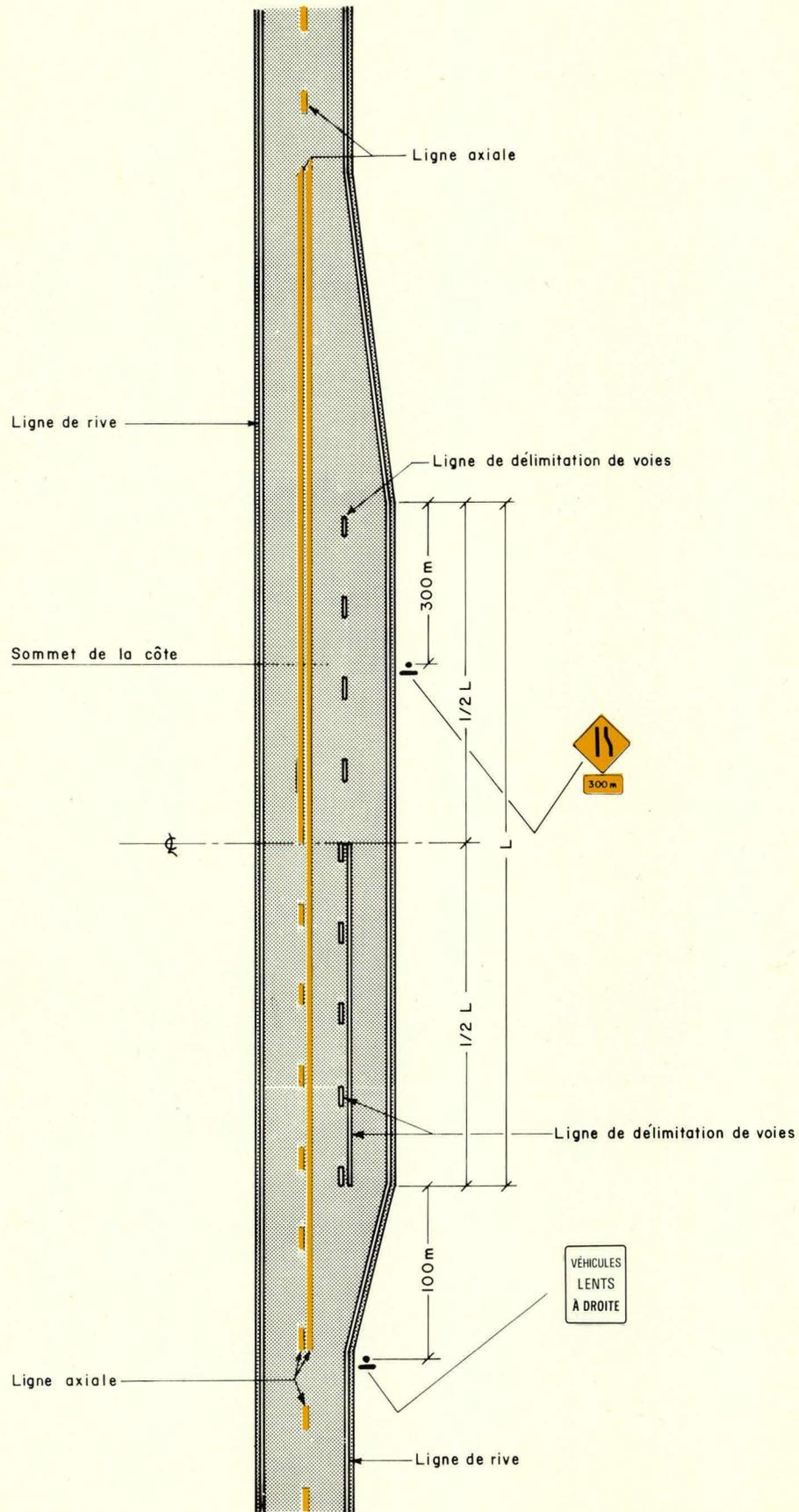
# IMPLANTATION DES SIGNAUX DE DIRECTION DES VOIES



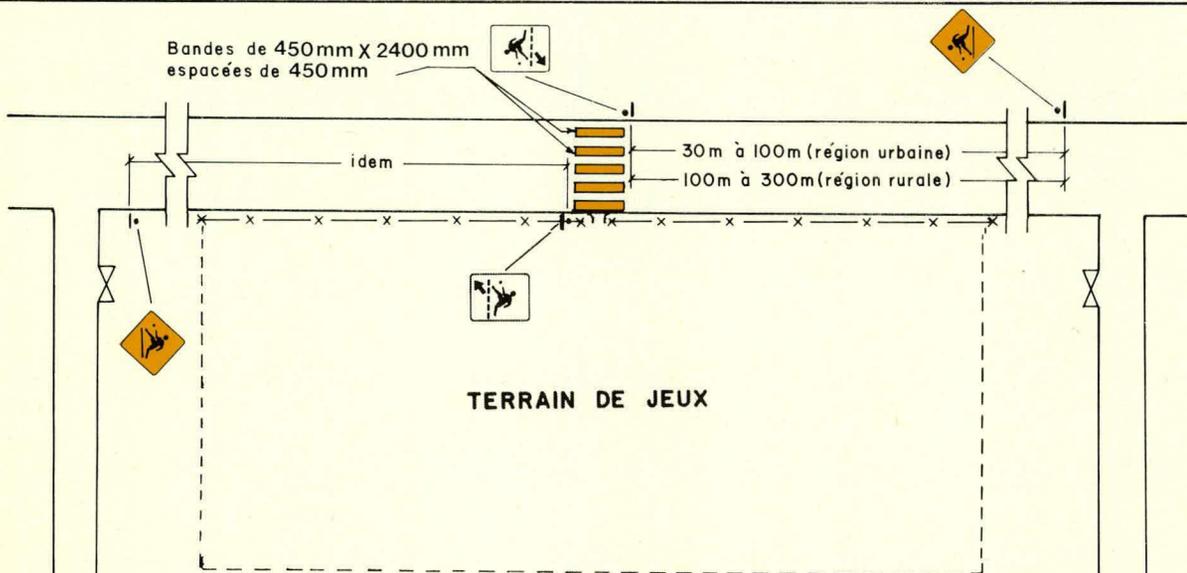
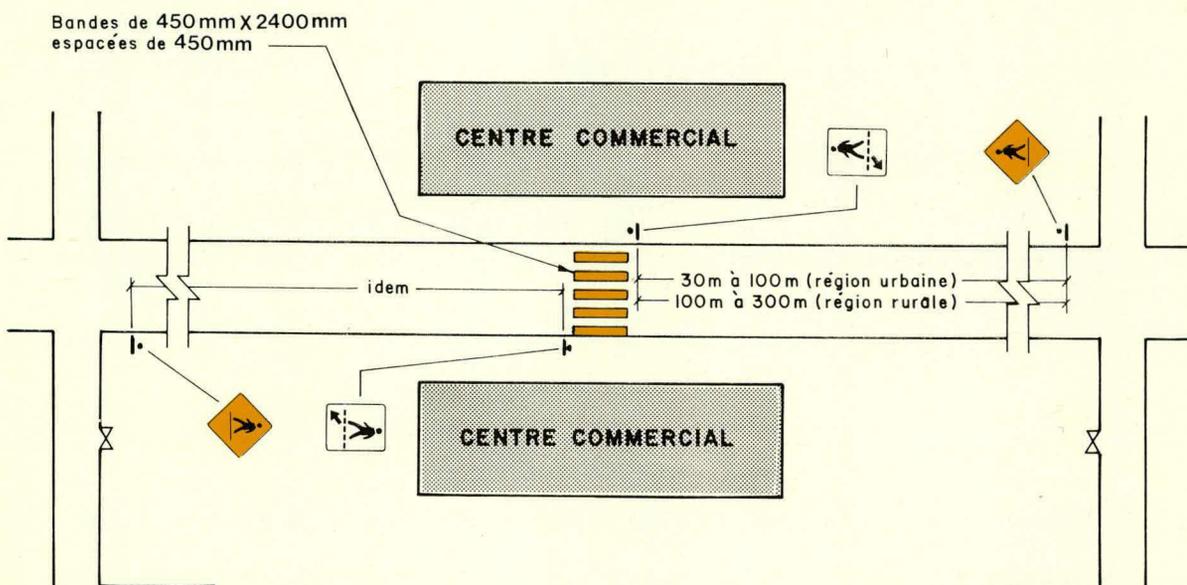
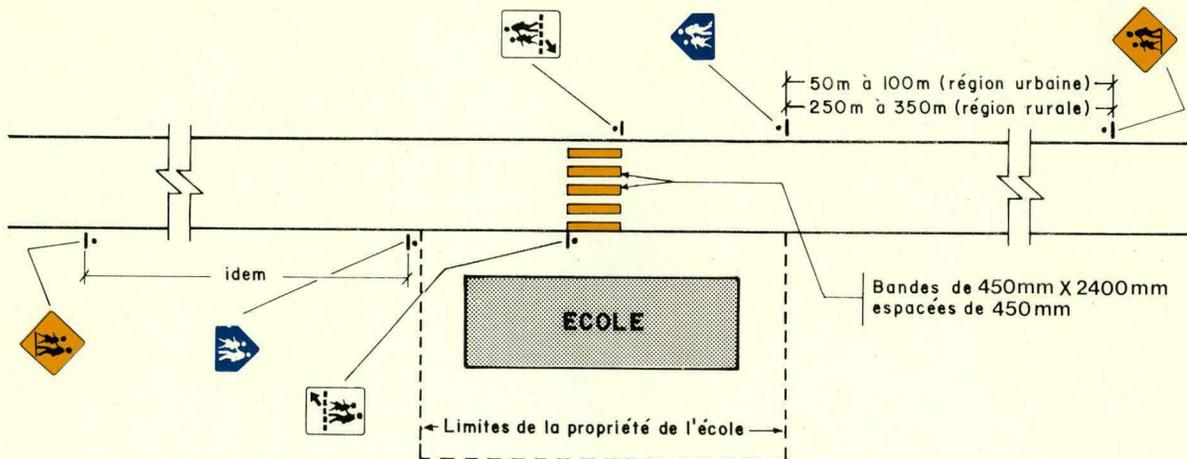
## SIGNALISATION ET MARQUES AUX EXTRÉMITÉS DES ROUTES À CHAUSSÉES SÉPARÉES



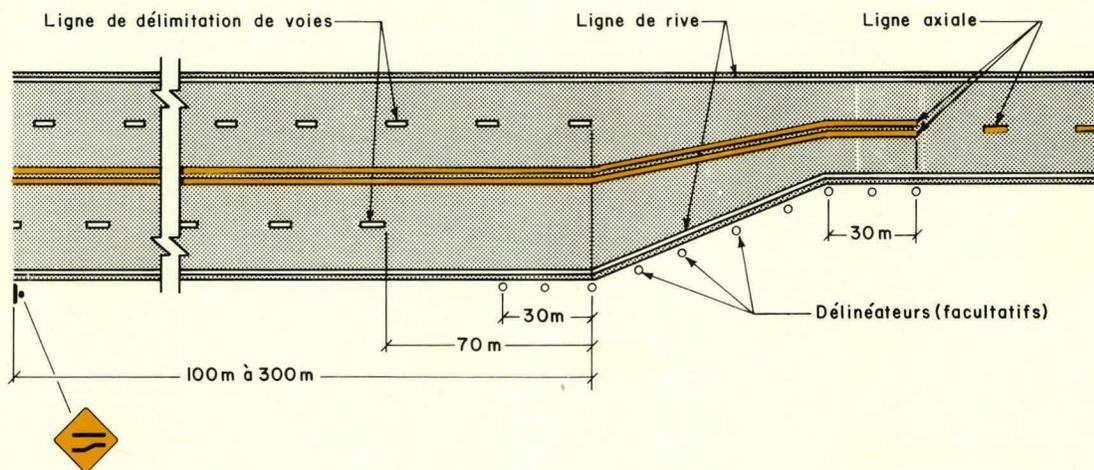
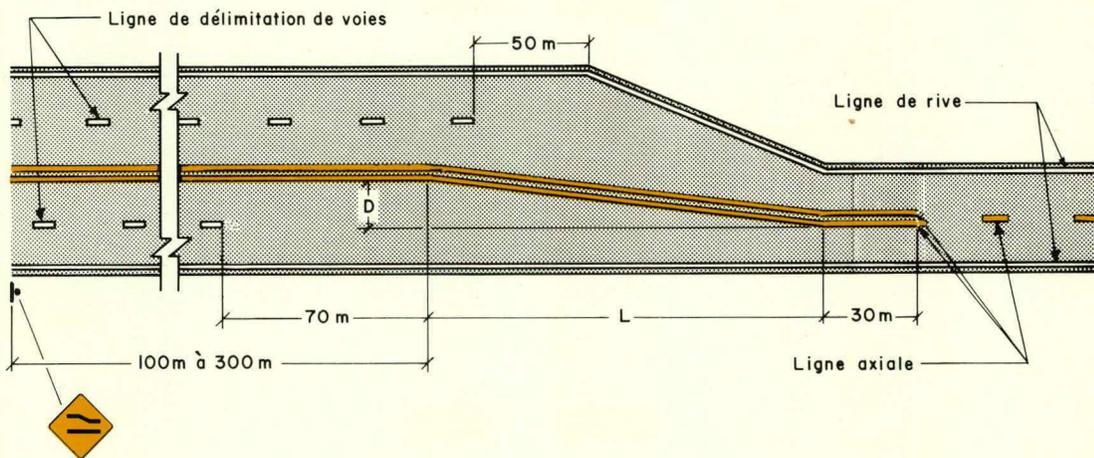
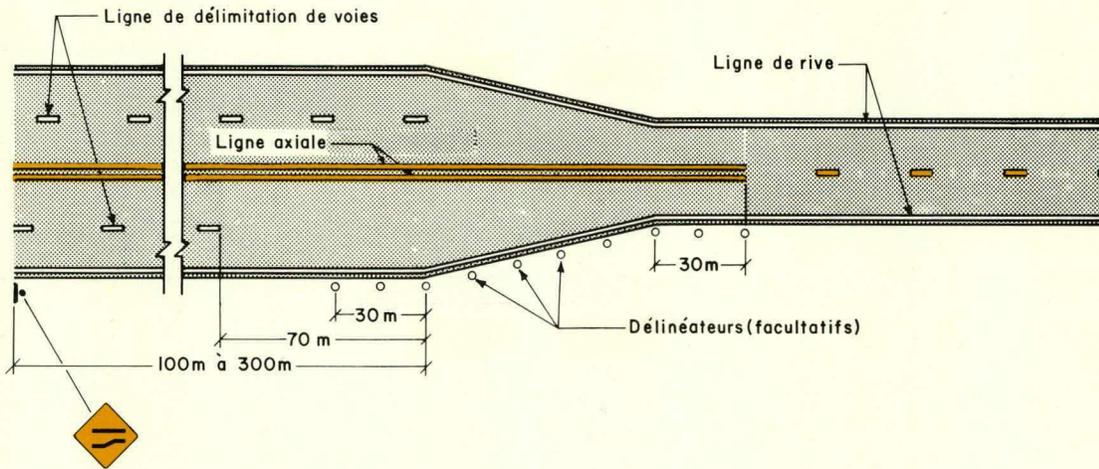
ROUTE ASCENDANTE À DEUX VOIES DOTÉE  
D'UNE VOIE RÉSERVÉE AUX VÉHICULES LENTS



MARQUES SUR CHAUSSÉE ET SIGNAUX AUX ABORDS D'UN PASSAGE  
 POUR ÉCOLIERS PRÈS D'UN ÉTABLISSEMENT SCOLAIRE ET D'UN PASSAGE  
 POUR PIÉTONS PRÈS D'UN CENTRE COMMERCIAL ET D'UN TERRAIN DE JEUX

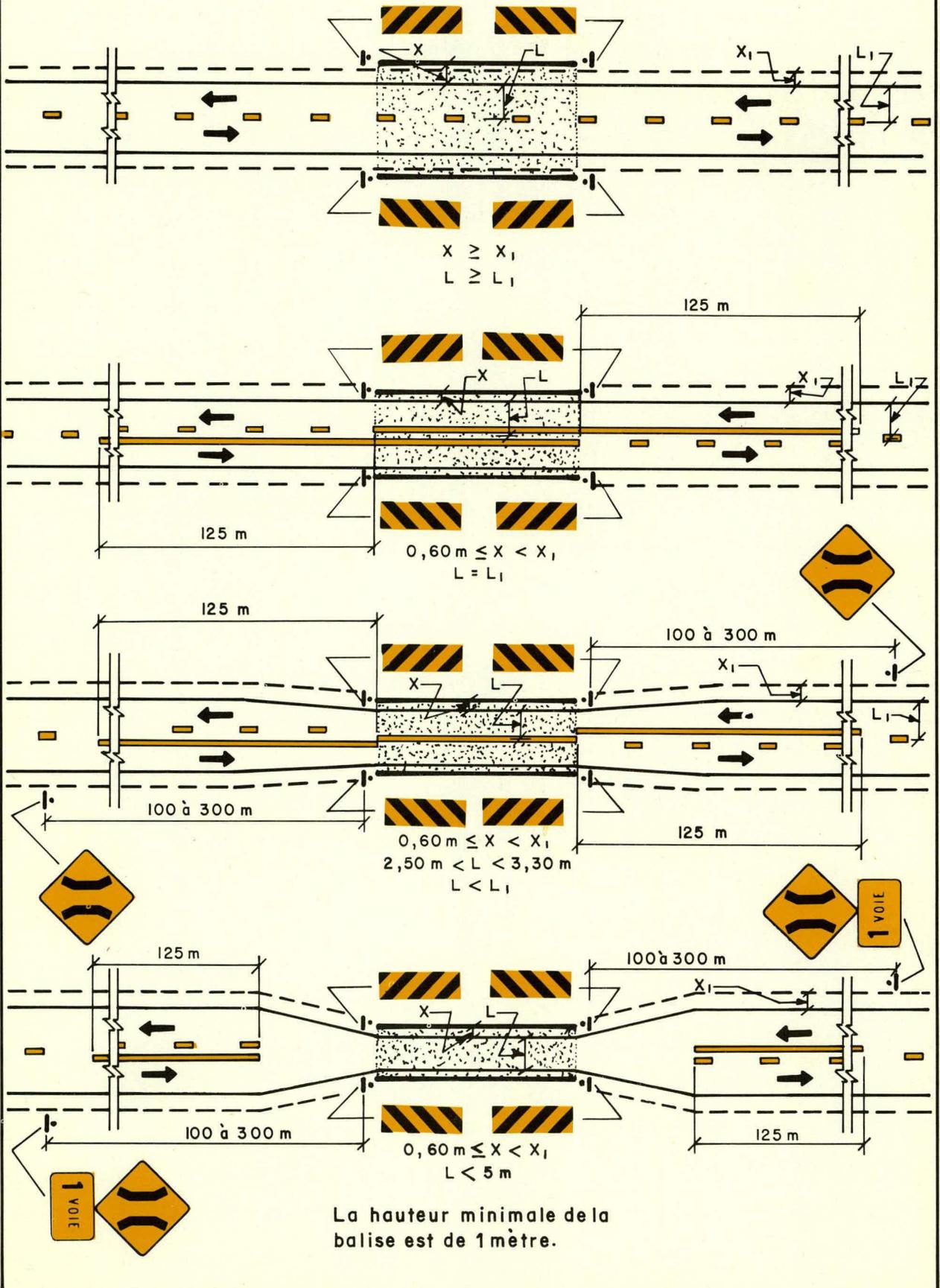


# SIGNALISATION DES VARIATIONS DE LARGEUR DES CHAUSSÉES

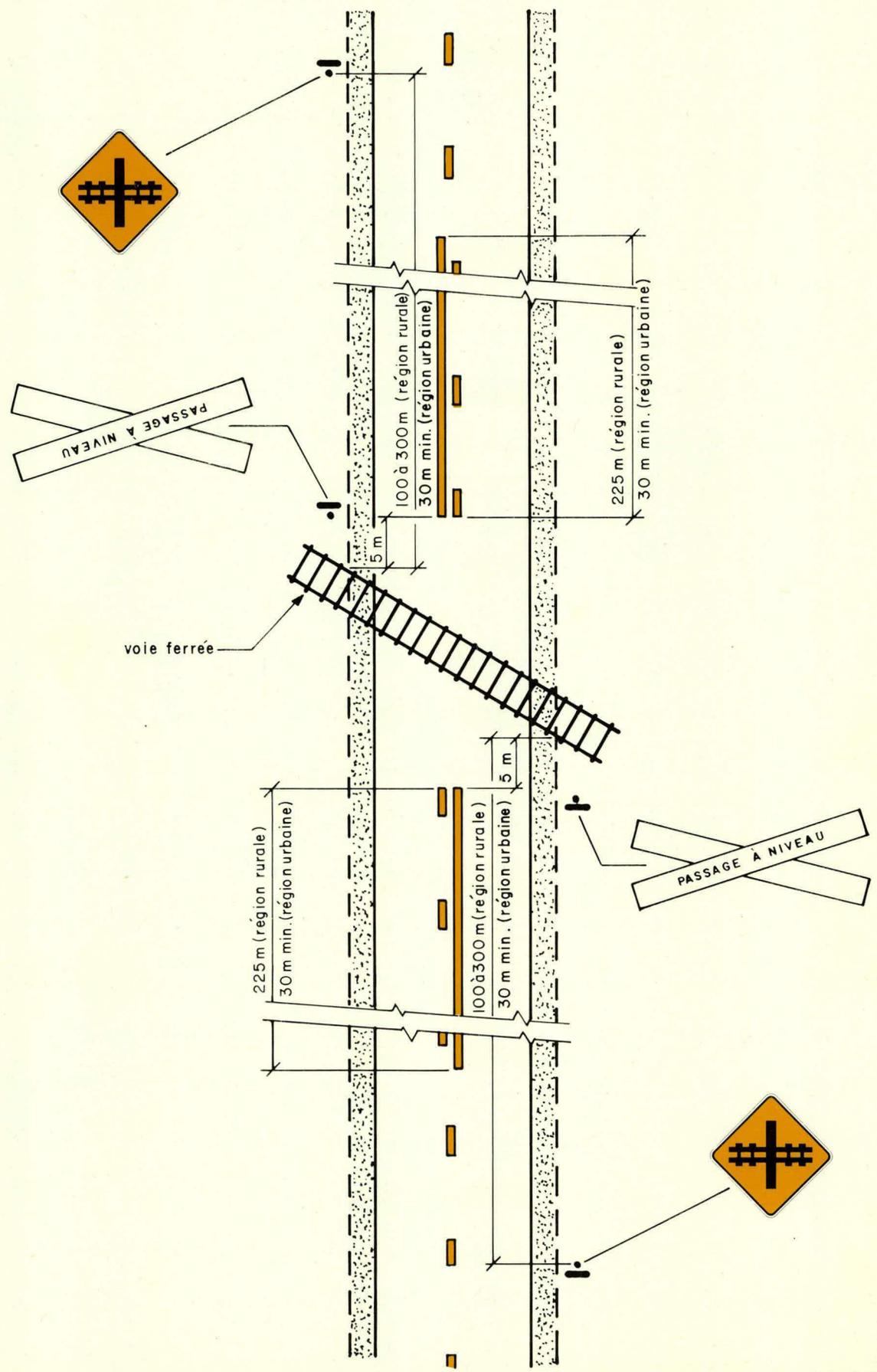


|                                       |
|---------------------------------------|
| $L = 1/2 DV$                          |
| L = Longueur de la zone de transition |
| D = Déplacement latéral en mètres     |
| V = Vitesse permise en km/h           |

# MARQUES ET SIGNAUX AUX ABORDS D'UN PONT ÉTROIT OU D'UN VIADUC



MARQUES SUR CHAUSSÉE ET SIGNAUX DE DANGER  
AUX ABORDS D'UN PASSAGE À NIVEAU



# MARQUES SUR CHAUSSÉE ET IMPLANTATION DES SIGNAUX DE DANGER À UNE INTERSECTION ET À UN PASSAGE SOUTERRAIN

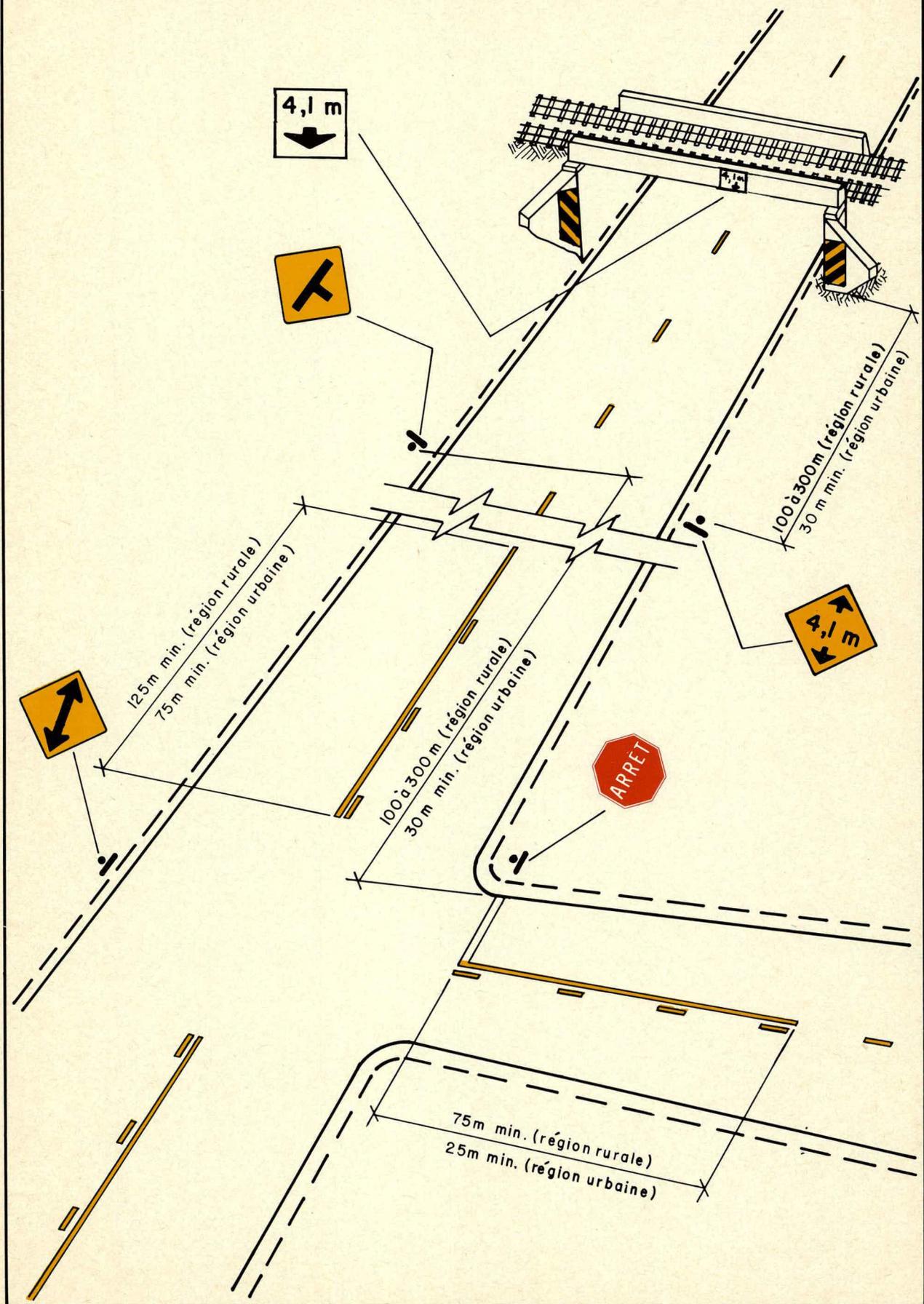
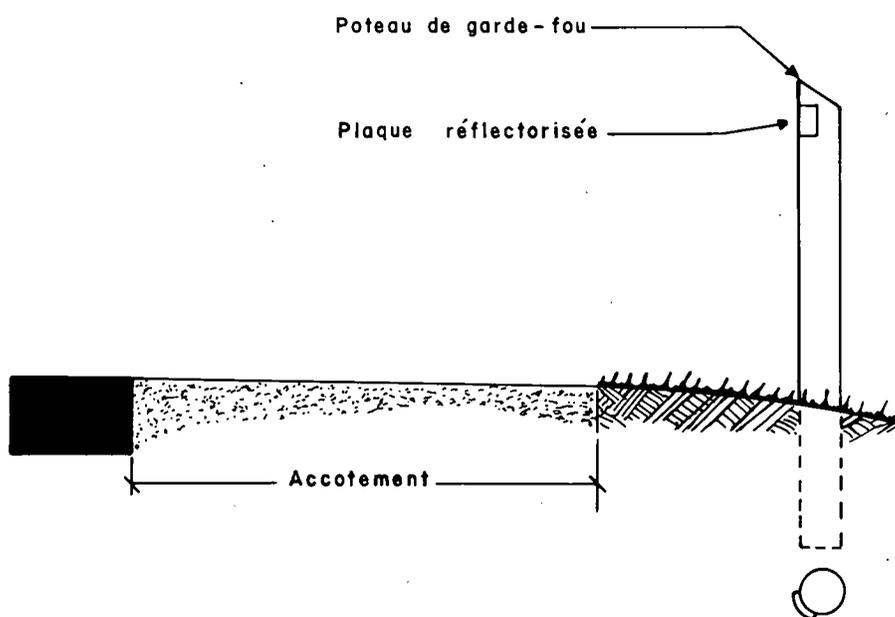
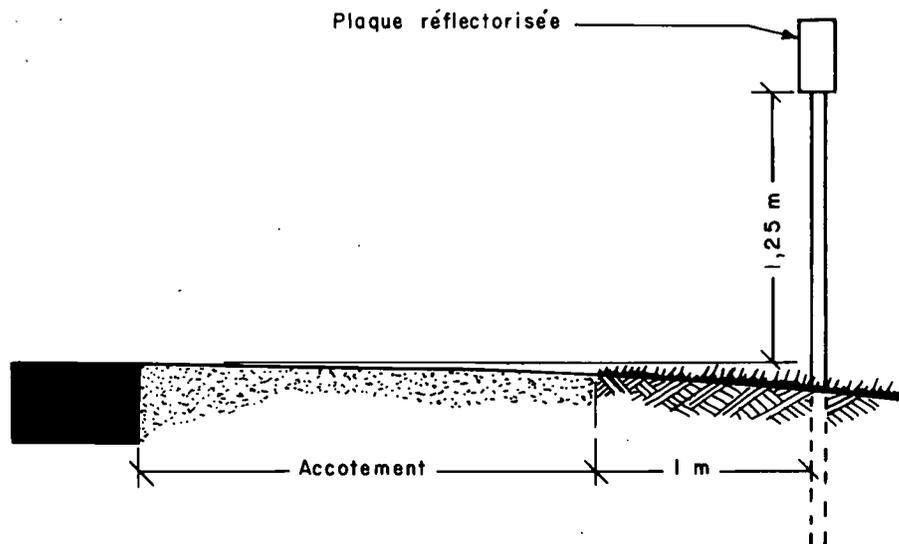
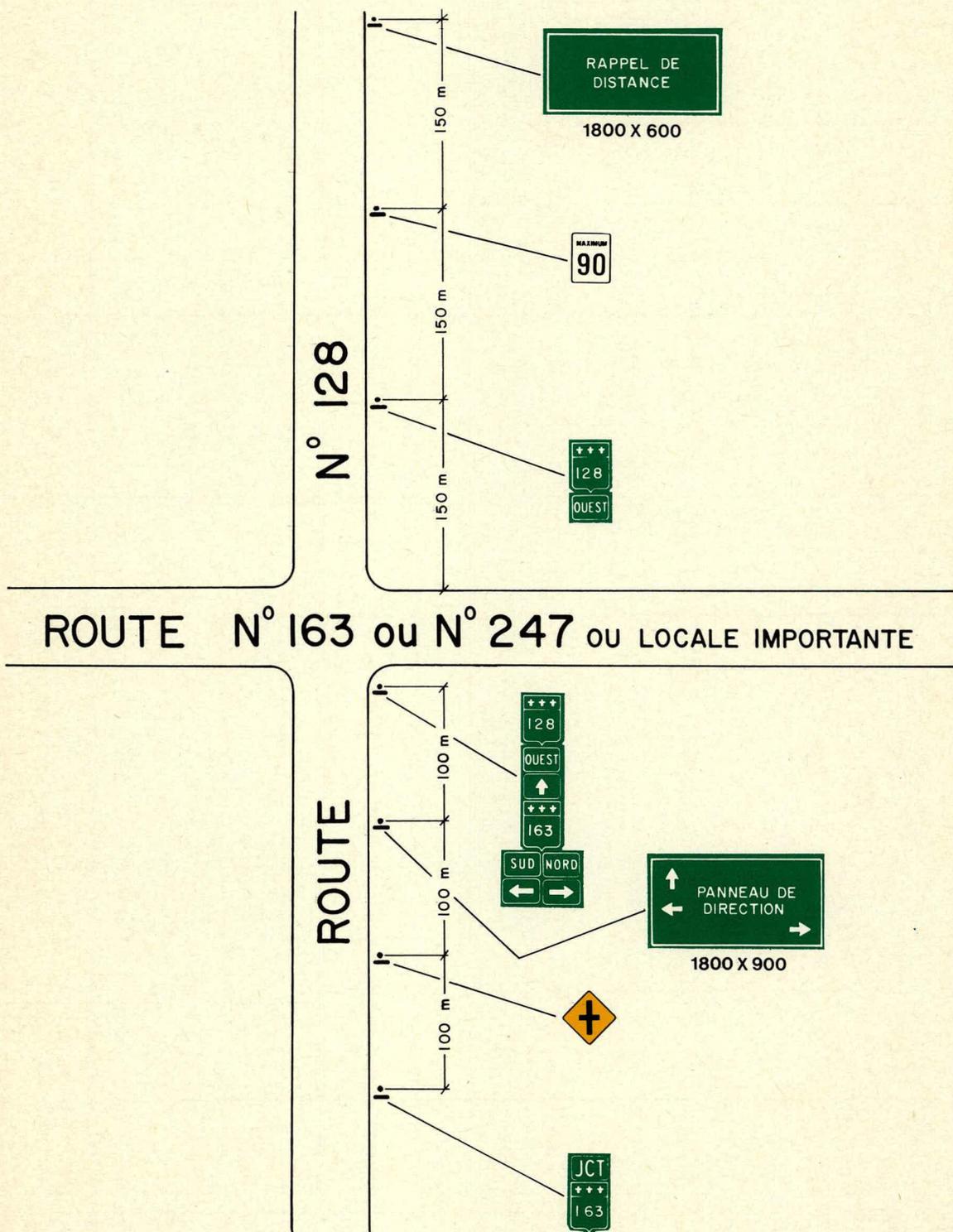


Planche 13

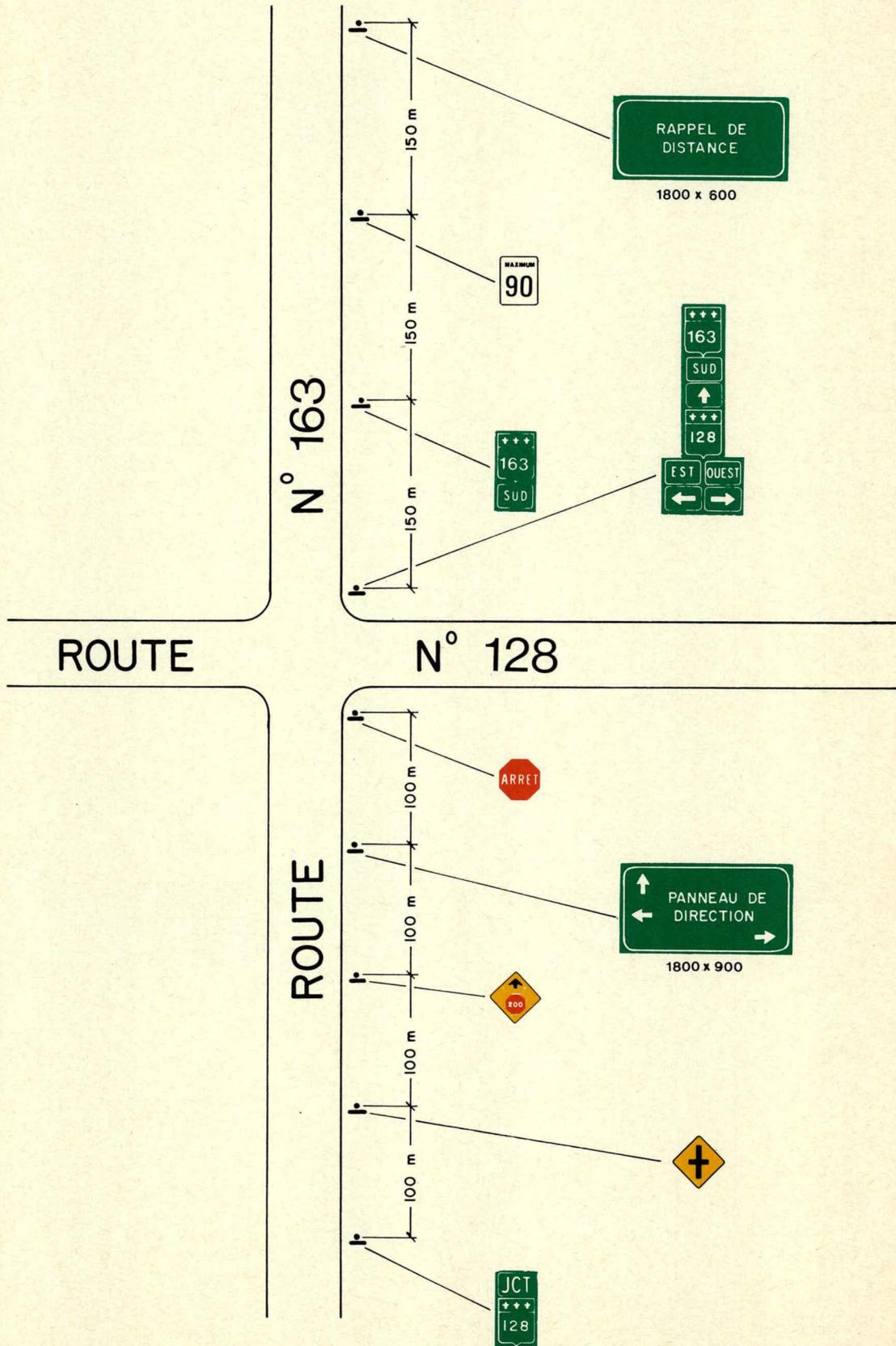
# IMPLANTATION DES DÉLINÉATEURS



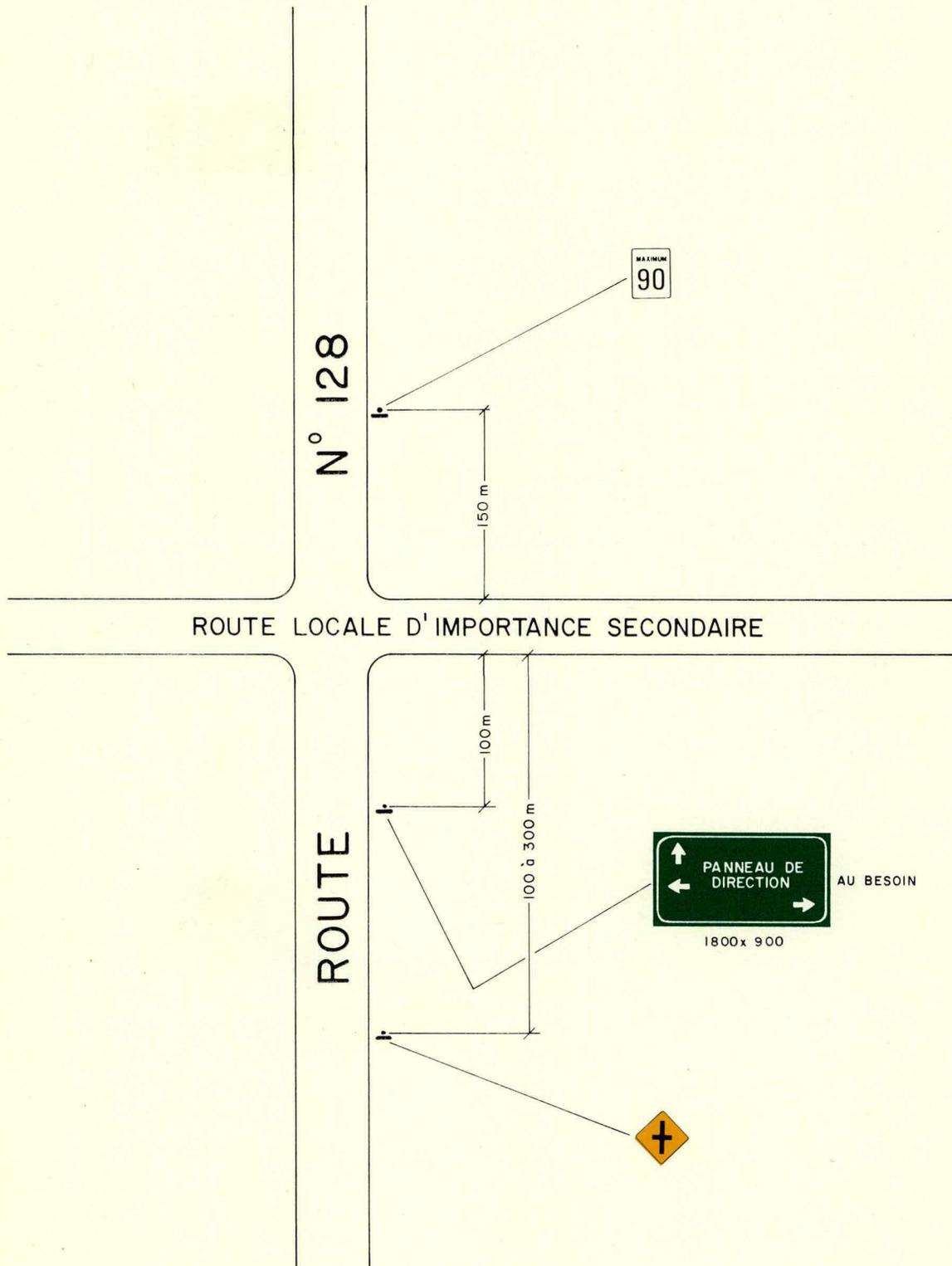
SIGNALISATION D'INTERSECTION  
 ROUTE PRINCIPALE (N<sup>os</sup> 100 À 199) SANS ARRÊT, CROISANT:  
 UNE ROUTE PRINCIPALE  
 UNE ROUTE RÉGIONALE (N<sup>os</sup> 200 À 399)  
 UNE ROUTE MUNICIPALE IMPORTANTE



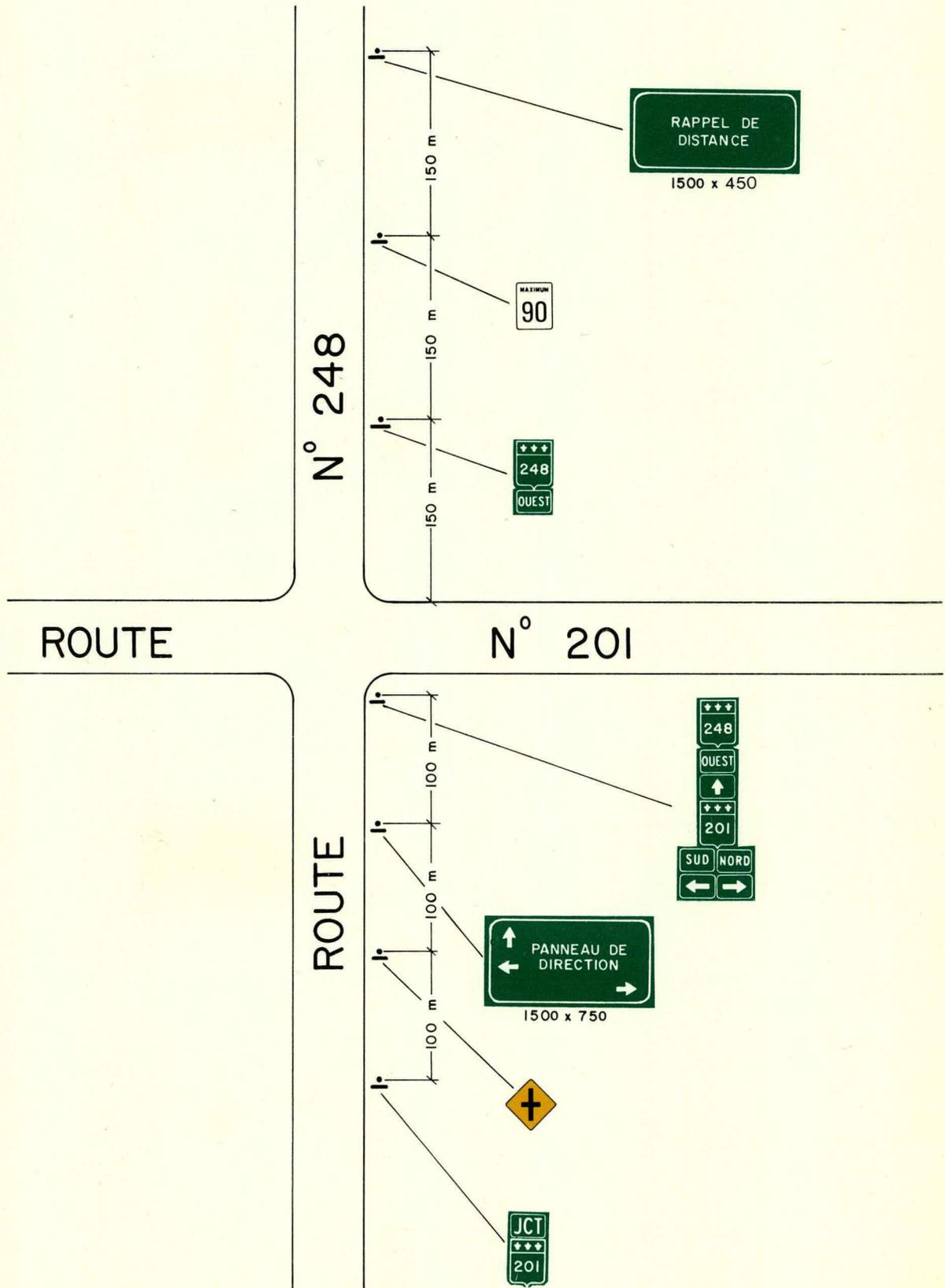
SIGNALISATION D'INTERSECTION  
 ROUTE PRINCIPALE (N<sup>os</sup> 100 À 199) AVEC ARRÊT  
 CROISANT UNE ROUTE PRINCIPALE



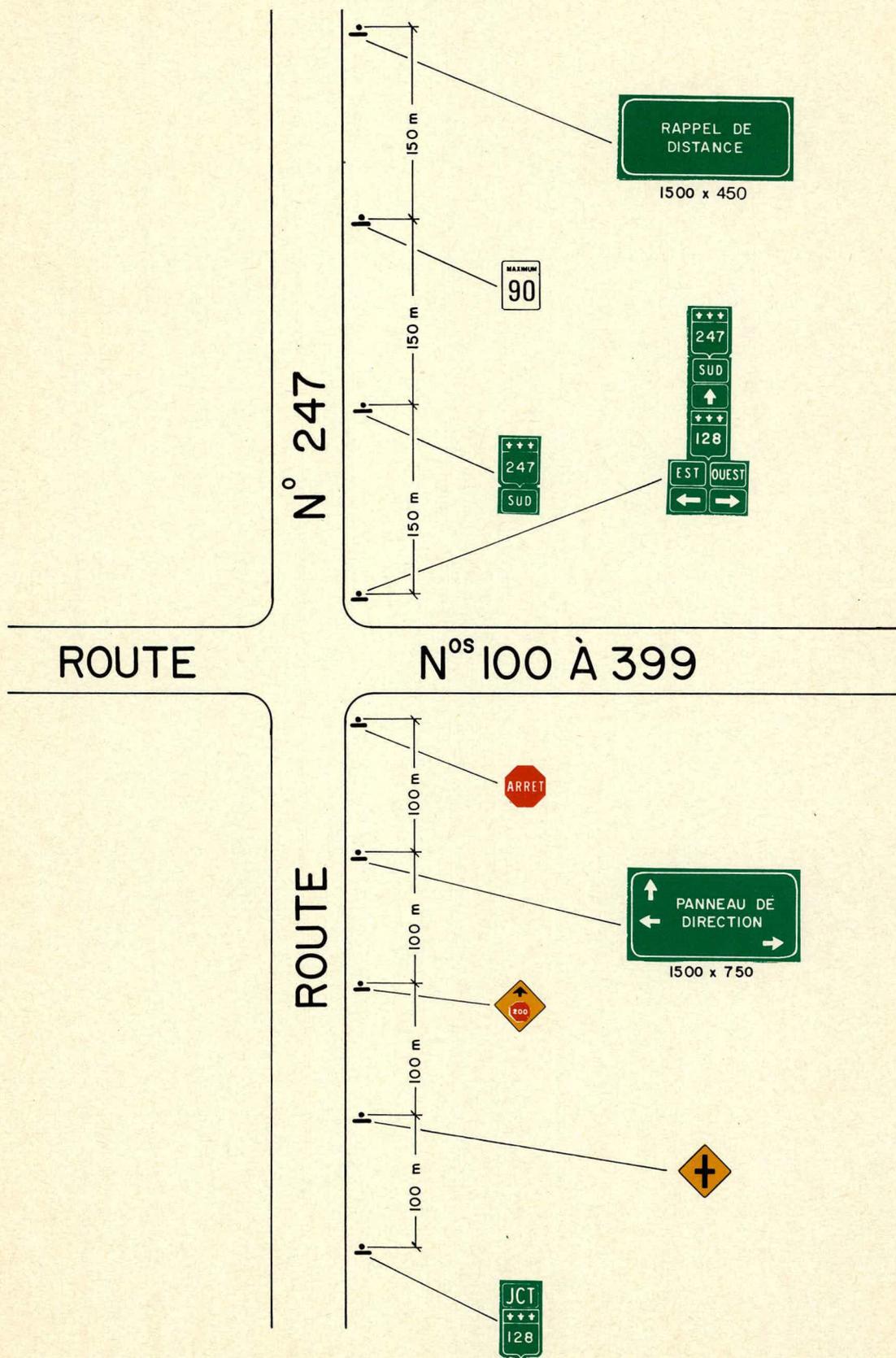
SIGNALISATION D'INTERSECTION  
ROUTE PRINCIPALE (N<sup>OS</sup> 100 À 199), CROISANT  
UNE ROUTE LOCALE D'IMPORTANCE SECONDAIRE



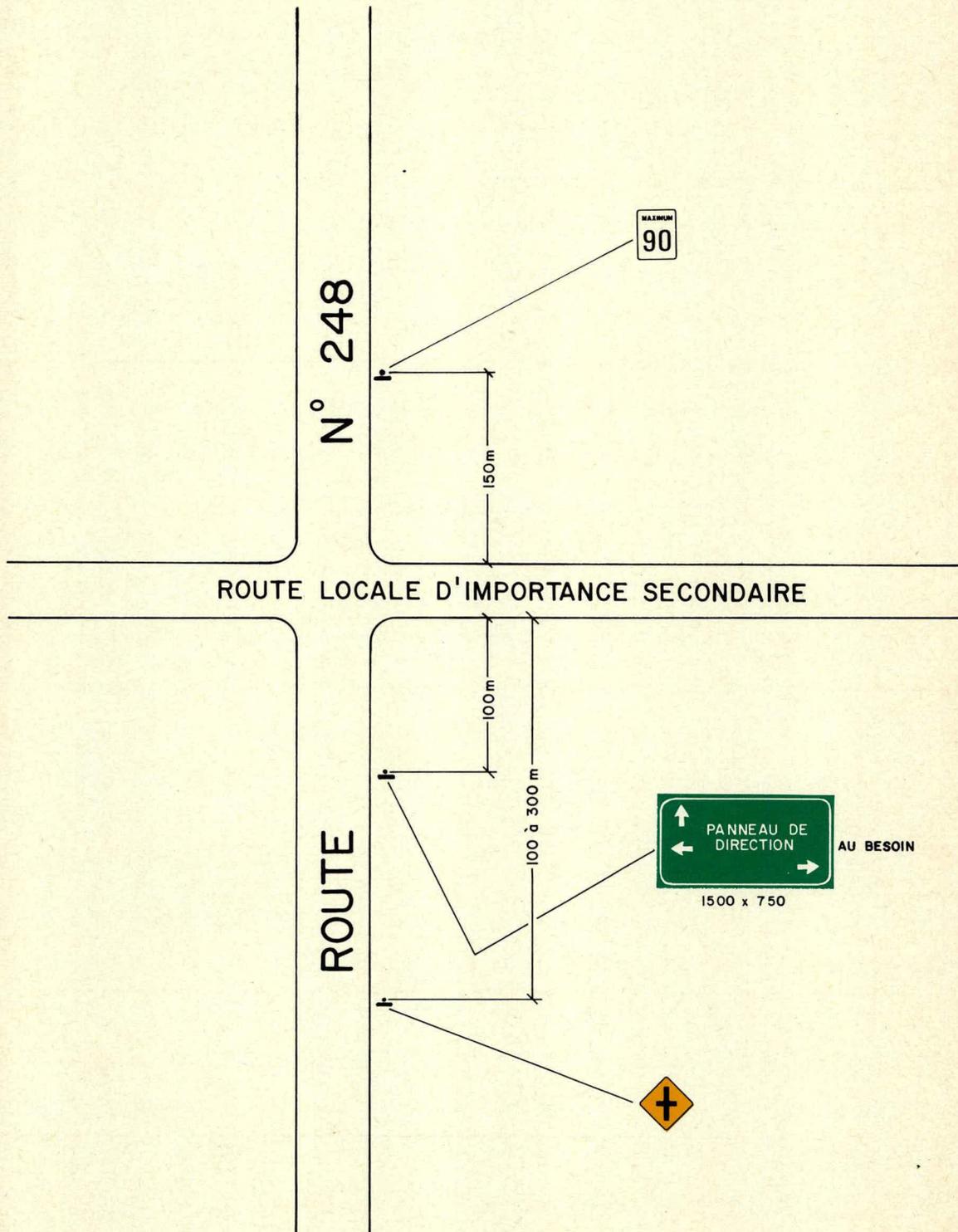
SIGNALISATION D'INTERSECTION  
 ROUTE RÉGIONALE (N<sup>OS</sup> 200 À 399) SANS ARRÊT,  
 CROISANT UNE ROUTE RÉGIONALE



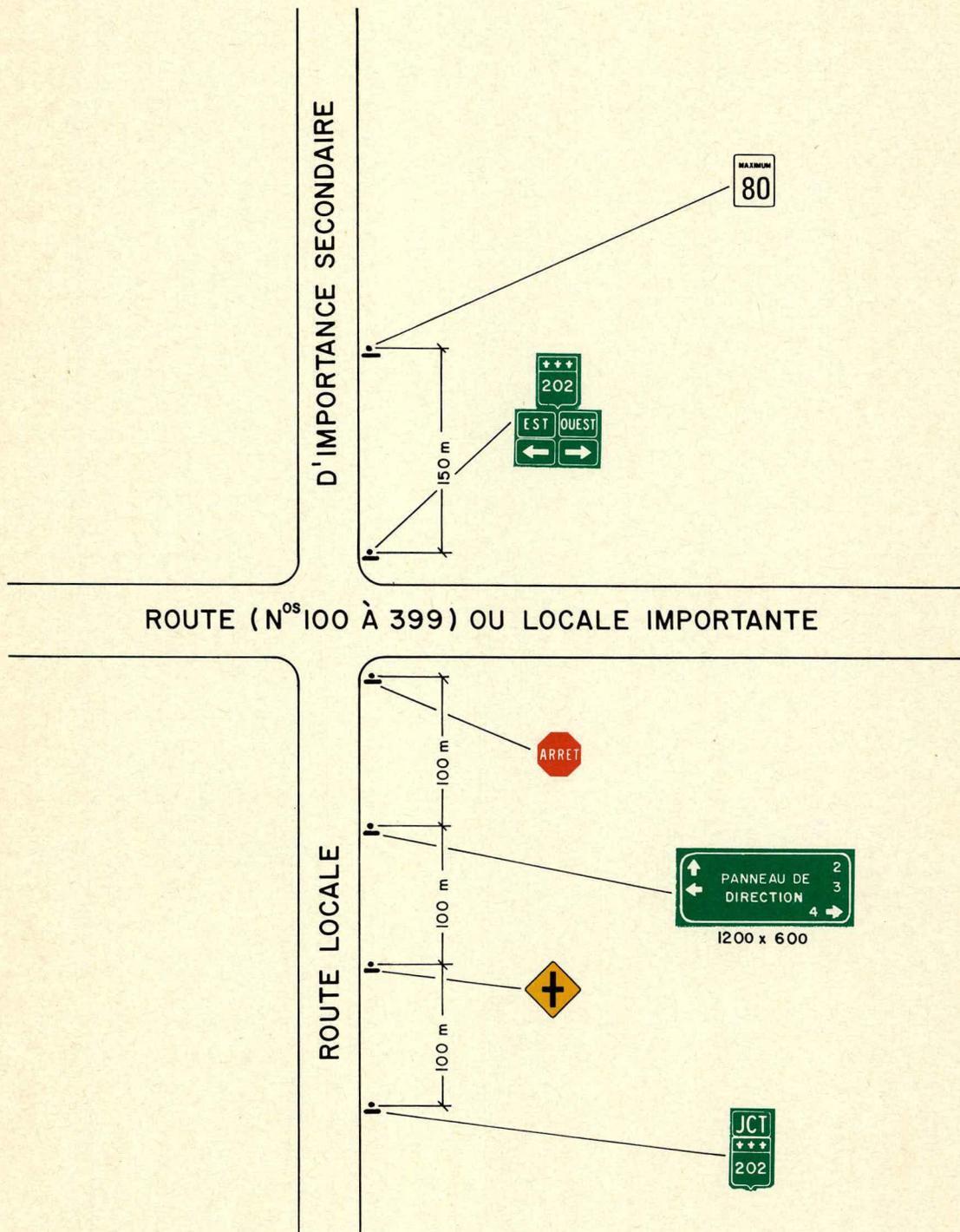
SIGNALISATION D'INTERSECTION  
 ROUTE RÉGIONALE (N<sup>OS</sup> 200 À 399) AVEC ARRÊT,  
 CROISANT UNE ROUTE PRINCIPALE (N<sup>OS</sup> 100 À 199), UNE ROUTE RÉGIONALE



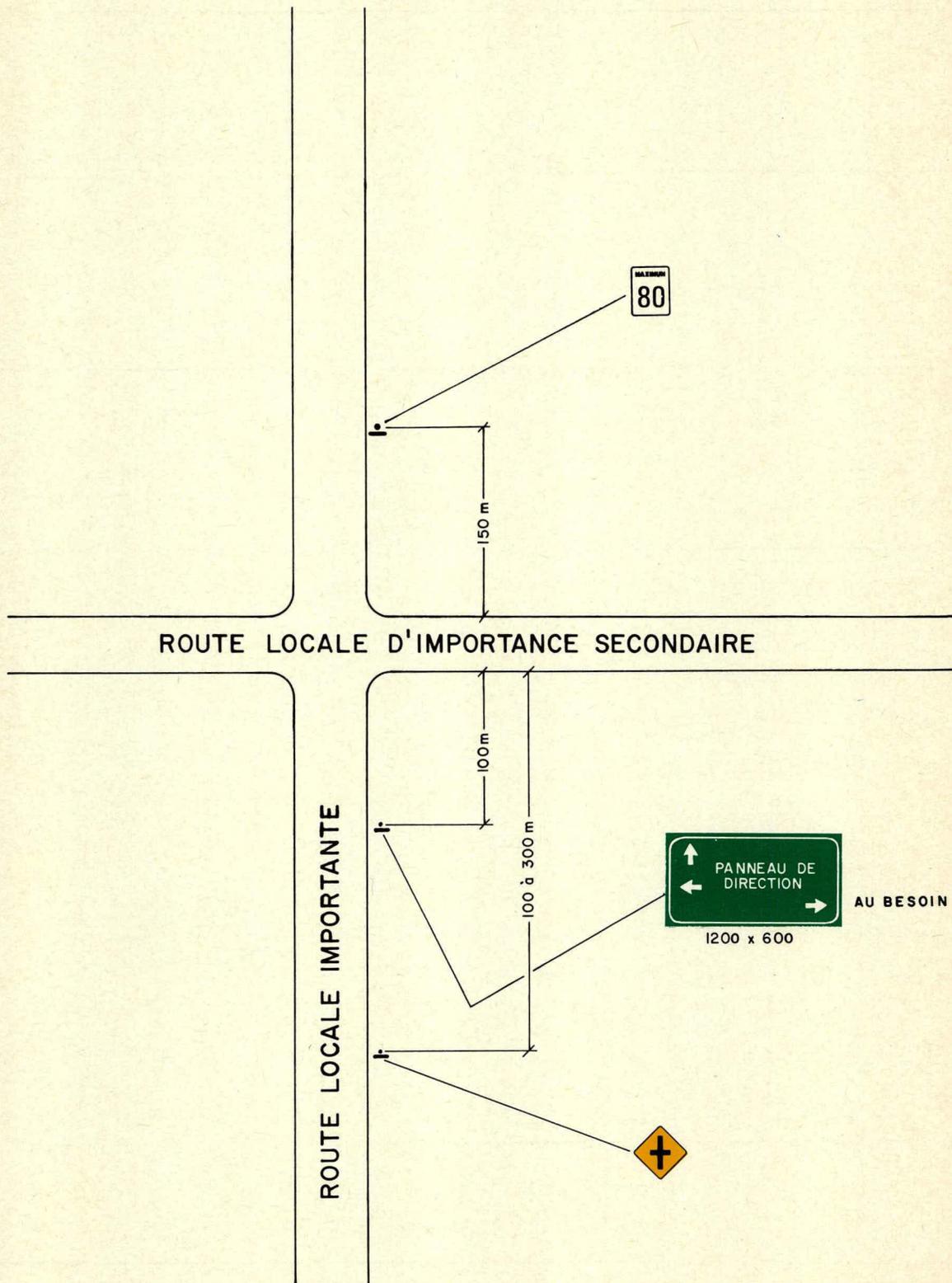
SIGNALISATION D'INTERSECTION  
ROUTE RÉGIONALE (N<sup>OS</sup> 200 À 399), CROISANT  
UNE ROUTE MUNICIPALE D'IMPORTANCE SECONDAIRE



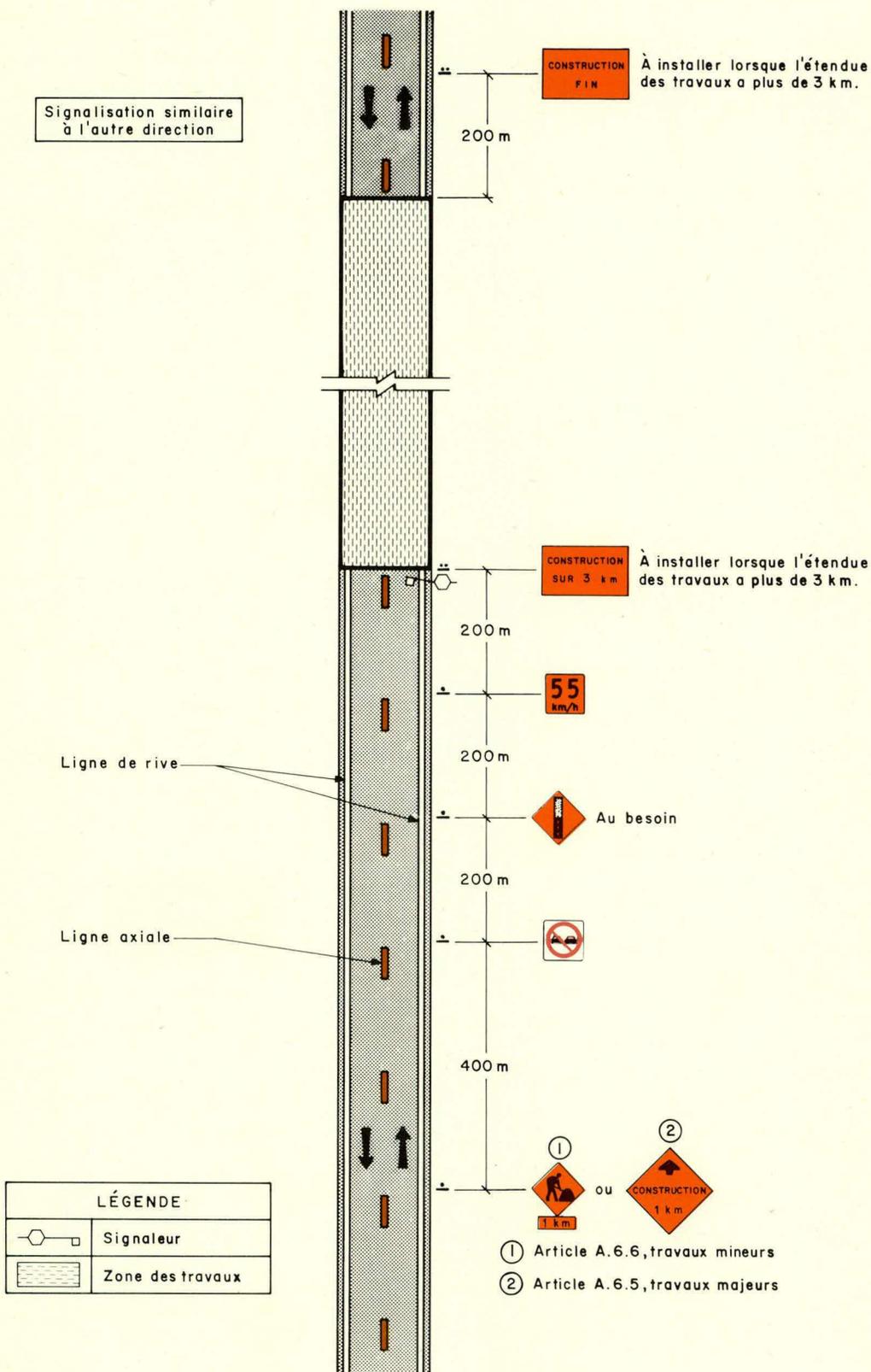
SIGNALISATION D'INTERSECTION  
 ROUTE LOCALE D'IMPORTANCE SECONDAIRE AVEC ARRÊT, CROISANT:  
 UNE ROUTE PRINCIPALE (N<sup>os</sup> 100 À 199)  
 UNE ROUTE RÉGIONALE (N<sup>os</sup> 200 À 399)  
 UNE ROUTE MUNICIPALE IMPORTANTE



SIGNALISATION D'INTERSECTION  
ROUTE MUNICIPALE IMPORTANTE, CROISANT  
UNE ROUTE MUNICIPALE D'IMPORTANCE SECONDAIRE



# SIGNALISATION DE CHANTIER SUR CHAUSSÉE À DOUBLE SENS DE CIRCULATION

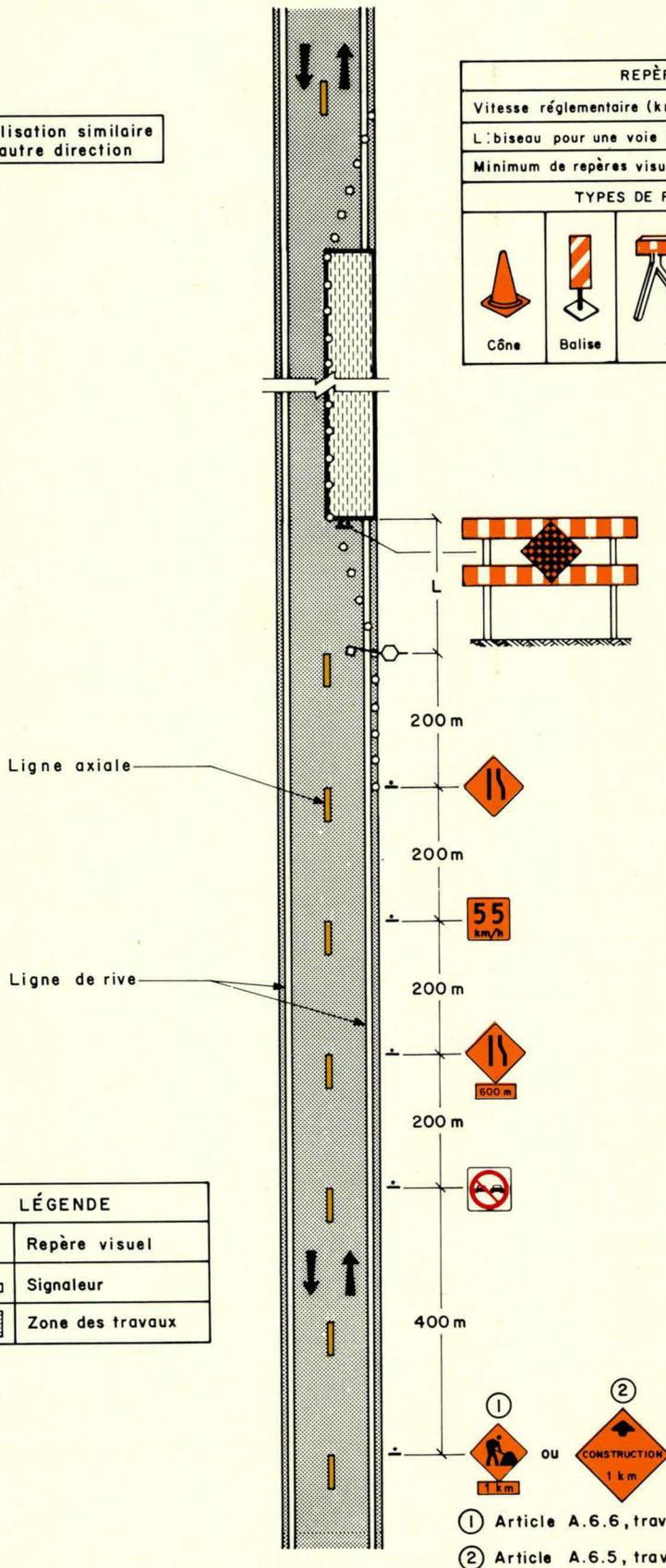


CHANTIER SUR LES DEUX VOIES  
RÉTRÉCISSEMENTS OCCASIONNELS DE LA CHAUSSÉE

# SIGNALISATION DE CHANTIER SUR CHAUSSÉE À DOUBLE SENS DE CIRCULATION

Signalisation similaire  
à l'autre direction

| REPÈRES VISUELS                   |        |          |       |             |
|-----------------------------------|--------|----------|-------|-------------|
| Vitesse réglementaire (km/h)      | 50     | 70       | 100   | 110         |
| L : biseau pour une voie de 3,5 m | 125    | 175      | 250   | 275         |
| Minimum de repères visuels        | 10     | 12       | 15    | 15          |
| TYPES DE REPÈRES VISUELS          |        |          |       |             |
|                                   |        |          |       |             |
| Cône                              | Balise | Barrière | Baril | Délinéateur |



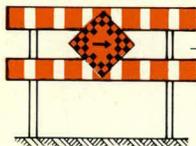
| LÉGENDE |                  |
|---------|------------------|
|         | Repère visuel    |
|         | Signaleur        |
|         | Zone des travaux |

CHANTIER SUR UNE VOIE

# SIGNALISATION DE CHANTIER SUR CHAUSSÉE À DOUBLE SENS DE CIRCULATION

Signalisation similaire à l'autre direction

| LÉGENDE |                     |
|---------|---------------------|
| ○       | Repère visuel       |
|         | Zone des travaux    |
|         | Chaussée temporaire |



Ligne axiale

Ligne de rive

Ligne axiale

200 m

200 m

200 m

200 m

400 m



ou



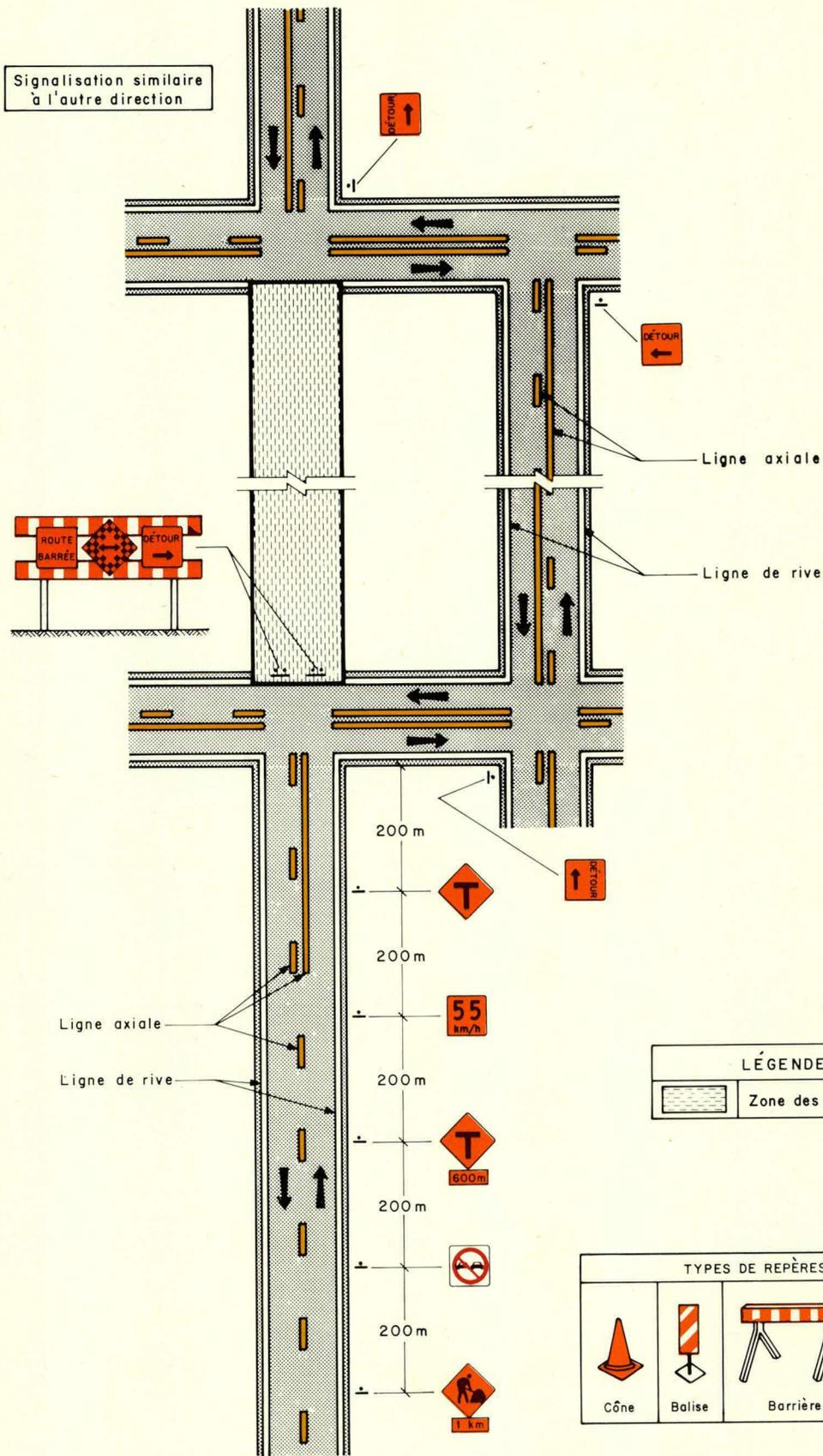
- ① Article A.6.6, travaux mineurs
- ② Article A.6.5, travaux majeurs

| TYPES DE REPÈRES VISUELS |        |          |       |             |
|--------------------------|--------|----------|-------|-------------|
|                          |        |          |       |             |
| Cône                     | Balise | Barrière | Baril | Délinéateur |

CHANTIER SUR LES DEUX VOIES  
DÉVIATION OBLIGEANT À EMPRUNTER UNE CHAUSSÉE TEMPORAIRE

# SIGNALISATION DE CHANTIER SUR CHAUSSÉE À DOUBLE SENS DE CIRCULATION

Signalisation similaire à l'autre direction



Ligne axiale

Ligne de rive

Ligne axiale

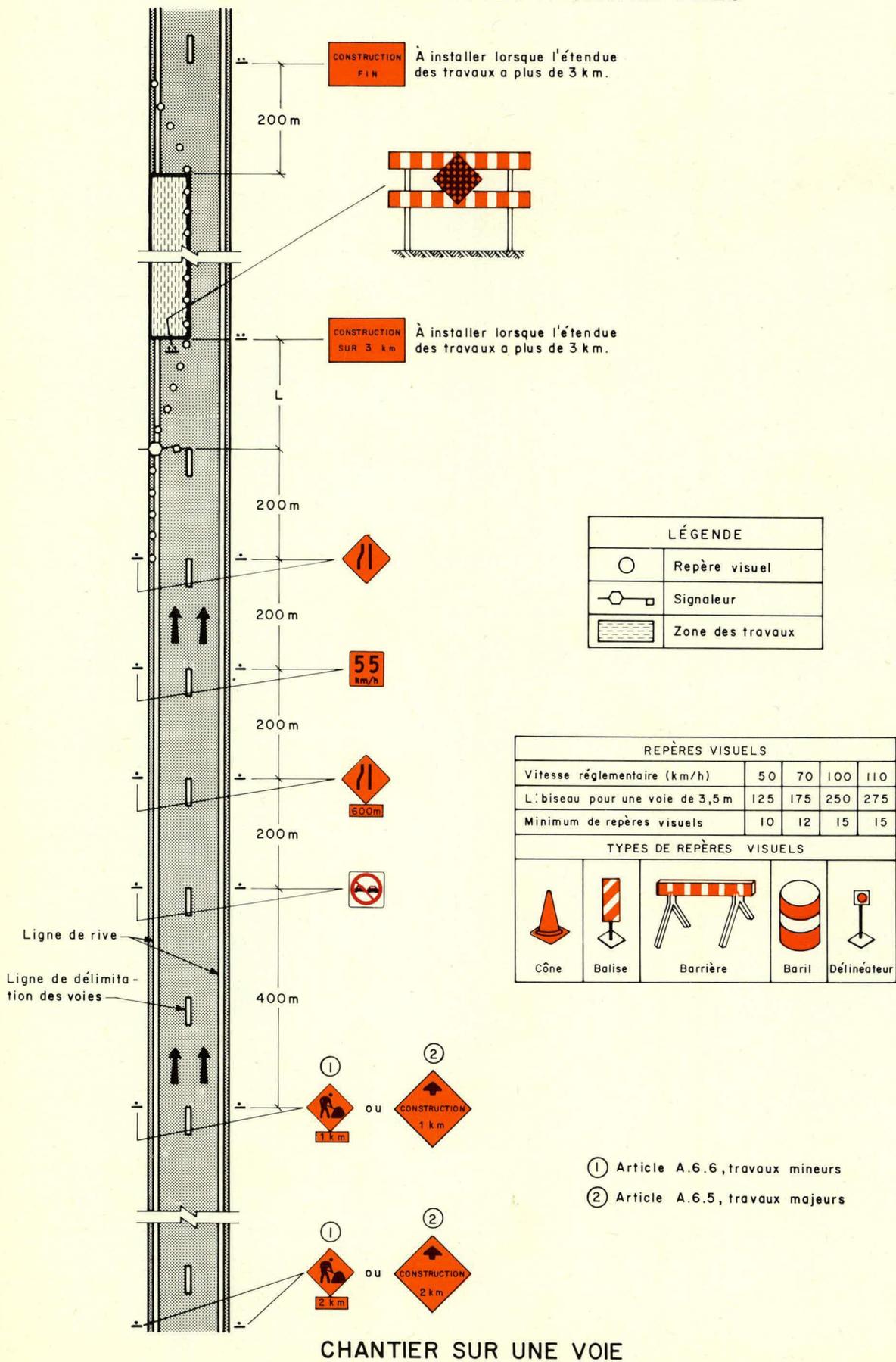
Ligne de rive

| LÉGENDE |                  |
|---------|------------------|
|         | Zone des travaux |

| TYPES DE REPÈRES VISUELS |        |          |       |             |
|--------------------------|--------|----------|-------|-------------|
|                          |        |          |       |             |
| Cône                     | Balise | Barrière | Baril | Délinéateur |

CHANTIER SUR LES DEUX VOIES  
DÉVIATION OBLIGEANT À EMPRUNTER UNE CHAUSSÉE EXISTANTE

# SIGNALISATION DE CHANTIER SUR AUTOROUTES, BOULEVARDS ET ROUTES À QUATRE VOIES



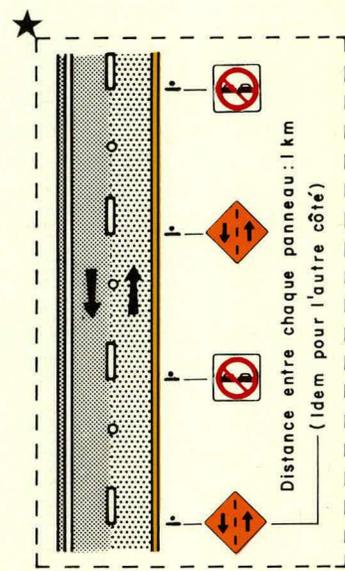
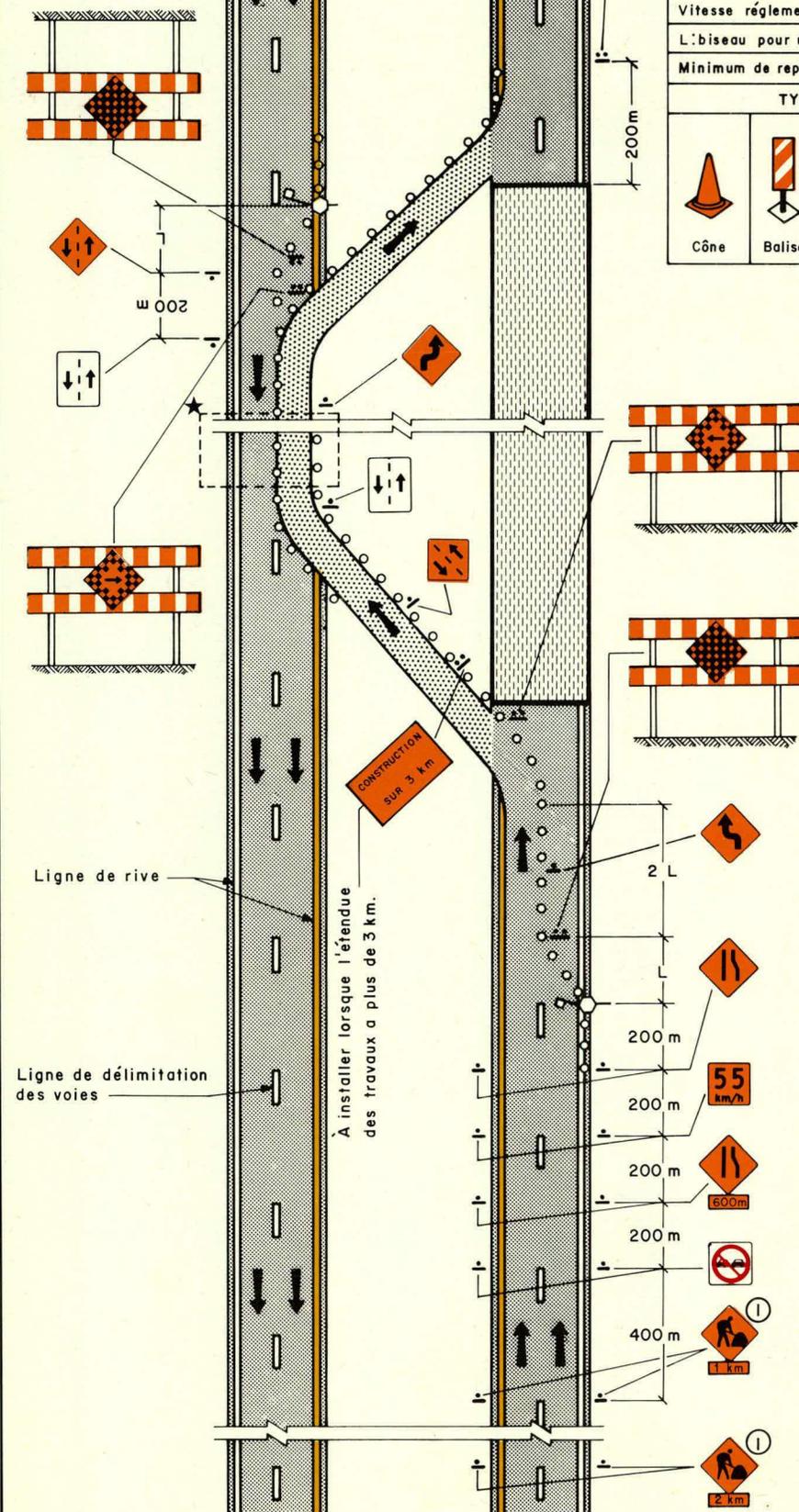
# SIGNALISATION DE CHANTIER SUR AUTOROUTES

Signalisation similaire à l'autre direction

**CONSTRUCTION FIN** À installer lorsque l'étendue des travaux a plus de 3 km.

| REPÈRES VISUELS                |     |     |     |     |
|--------------------------------|-----|-----|-----|-----|
| Vitesse réglementaire (km/h)   | 50  | 70  | 100 | 110 |
| L'oiseau pour une voie de 3,5m | 125 | 175 | 250 | 275 |
| Minimum de repères visuels     | 10  | 12  | 15  | 15  |

### TYPES DE REPÈRES VISUELS



| LÉGENDE |                     |
|---------|---------------------|
| ○       | Repère visuel       |
| —○—     | Signaleur           |
| ▨       | Zone des travaux    |
| ▩       | Chaussée temporaire |

- ① Article A.6.6, travaux mineurs
- ② Article A.6.5, travaux majeurs



## DÉVIATION SUR AUTOROUTES

# SIGNALISATION DE CHANTIER SUR BOULEVARDS ET ROUTES À QUATRE VOIES

Signalisation similaire à l'autre direction

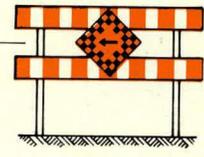
**CONSTRUCTION FIN**

À installer lorsque l'étendue des travaux a plus de 3 km.

| REPÈRES VISUELS                 |     |     |     |     |
|---------------------------------|-----|-----|-----|-----|
| Vitesse réglementaire (km/h)    | 50  | 70  | 100 | 110 |
| L'biseau pour une voie de 3,5 m | 125 | 175 | 250 | 275 |
| Minimum de repères visuels      | 10  | 12  | 15  | 15  |

| TYPES DE REPÈRES VISUELS |         |          |       |             |
|--------------------------|---------|----------|-------|-------------|
|                          |         |          |       |             |
| Cône                     | Ballise | Barrière | Baril | Delineateur |

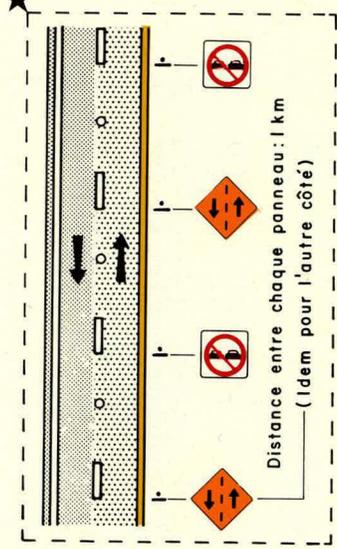
**CONSTRUCTION SUR 3 km**  
A installer lorsque l'étendue des travaux a plus de 3 km



| LÉGENDE |                     |
|---------|---------------------|
|         | Repère visuel       |
|         | Signaleur           |
|         | Zone des travaux    |
|         | Chaussée temporaire |

Ligne de délimitation des voies

Ligne de rive

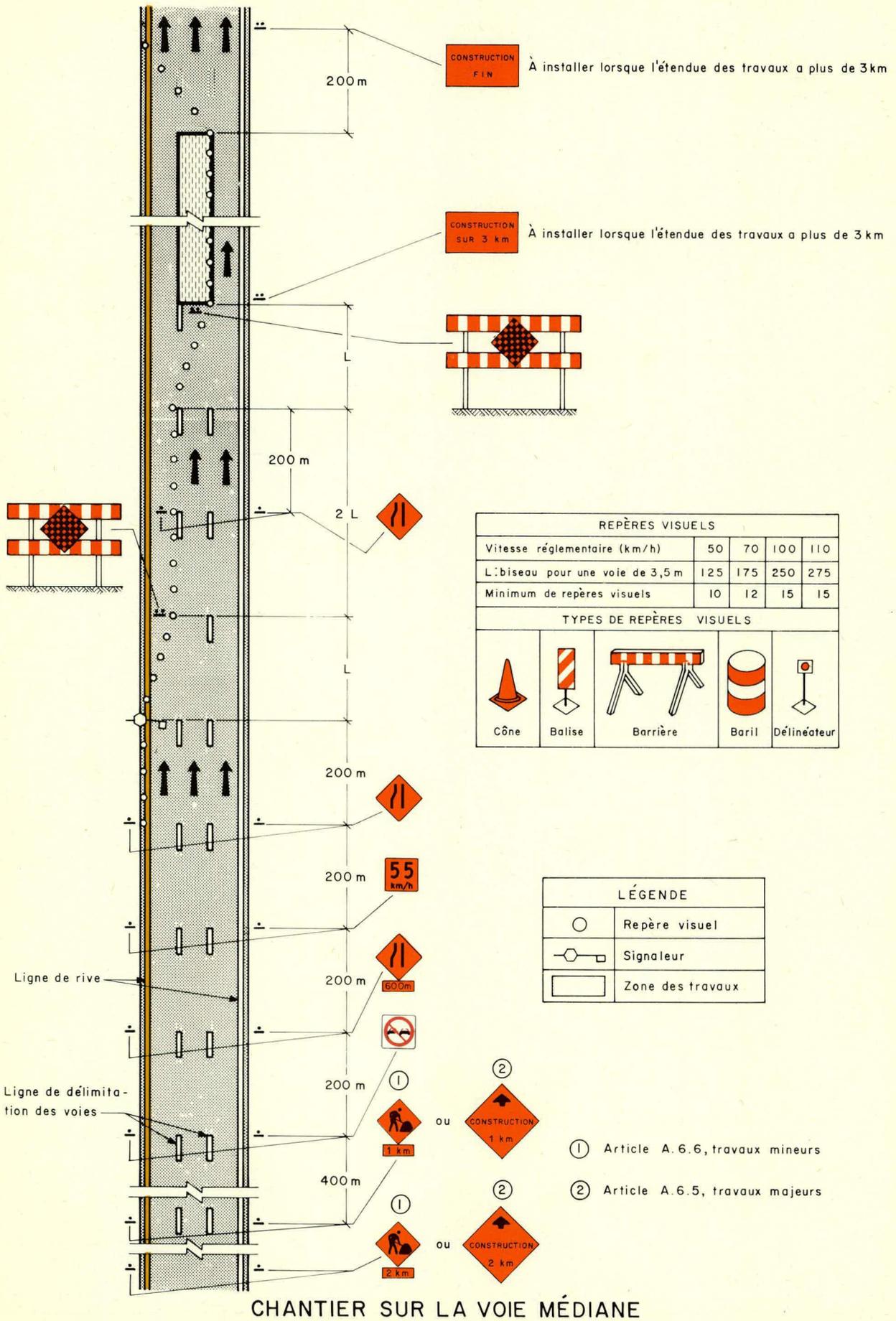


## DÉVIATION SUR BOULEVARDS ET ROUTES À QUATRE VOIES

- ① Article A.6.6, travaux mineurs
- ② Article A.6.5, travaux majeurs



# SIGNALISATION DE CHANTIER SUR AUTOROUTES À SIX VOIES



**CONSTRUCTION FIN**

À installer lorsque l'étendue des travaux a plus de 3 km

**CONSTRUCTION SUR 3 km**

À installer lorsque l'étendue des travaux a plus de 3 km

| REPÈRES VISUELS                  |     |     |     |     |
|----------------------------------|-----|-----|-----|-----|
| Vitesse réglementaire (km/h)     | 50  | 70  | 100 | 110 |
| L: biseau pour une voie de 3,5 m | 125 | 175 | 250 | 275 |
| Minimum de repères visuels       | 10  | 12  | 15  | 15  |

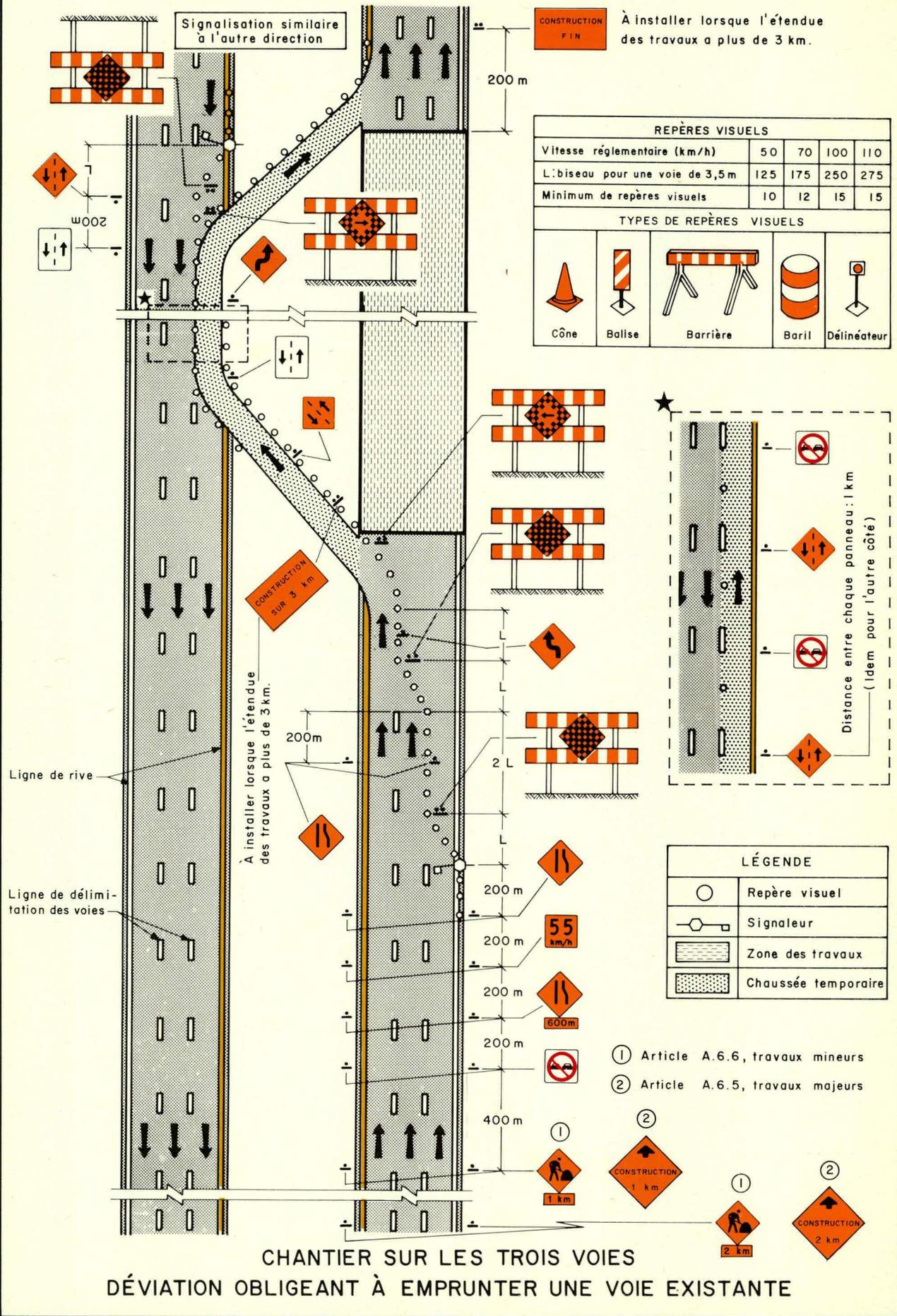
| TYPES DE REPÈRES VISUELS |        |          |       |             |
|--------------------------|--------|----------|-------|-------------|
|                          |        |          |       |             |
| Cône                     | Balise | Barrière | Baril | Délinéateur |

| LÉGENDE |                  |
|---------|------------------|
|         | Repère visuel    |
|         | Signaleur        |
|         | Zone des travaux |

- ① Article A. 6.6, travaux mineurs
- ② Article A. 6.5, travaux majeurs

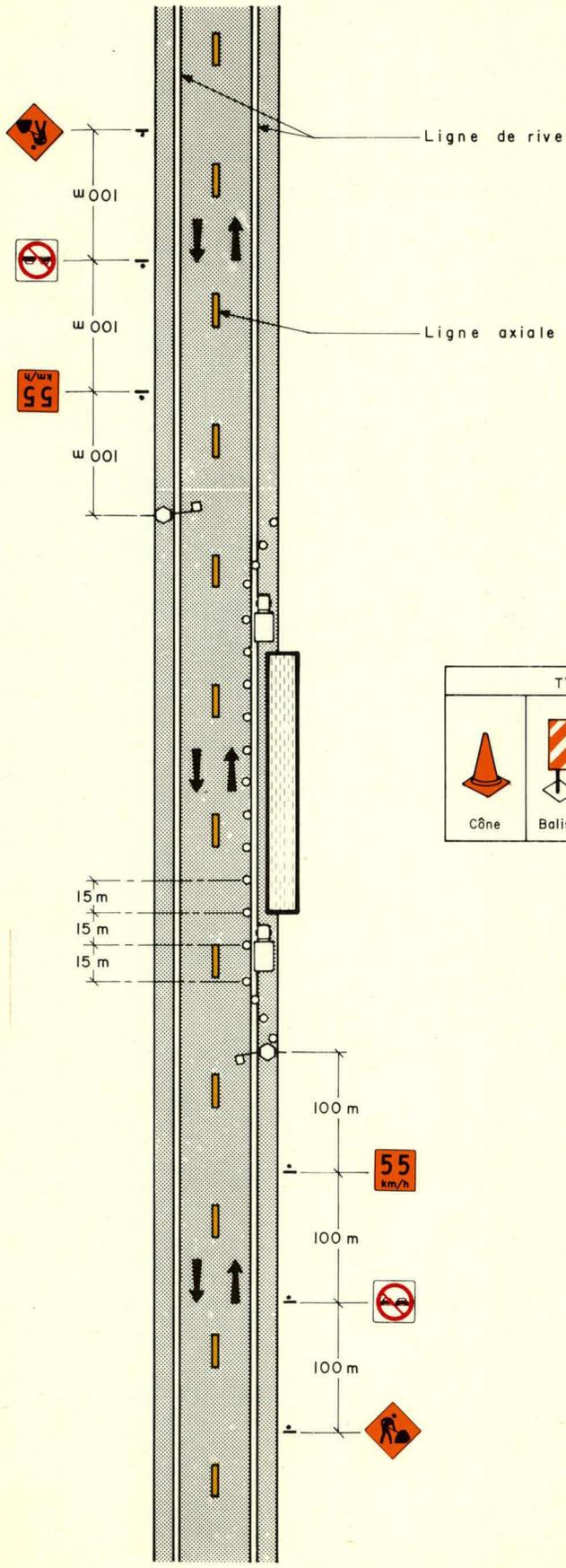
## CHANTIER SUR LA VOIE MÉDIANE

# SIGNALISATION DE CHANTIER SUR AUTOROUTES À SIX VOIES



CHANTIER SUR LES TROIS VOIES  
DÉVIATION OBLIGEANT À EMPRUNTER UNE VOIE EXISTANTE

# SIGNALISATION AMOVIBLE SUR CHAUSSÉE À DOUBLE SENS DE CIRCULATION

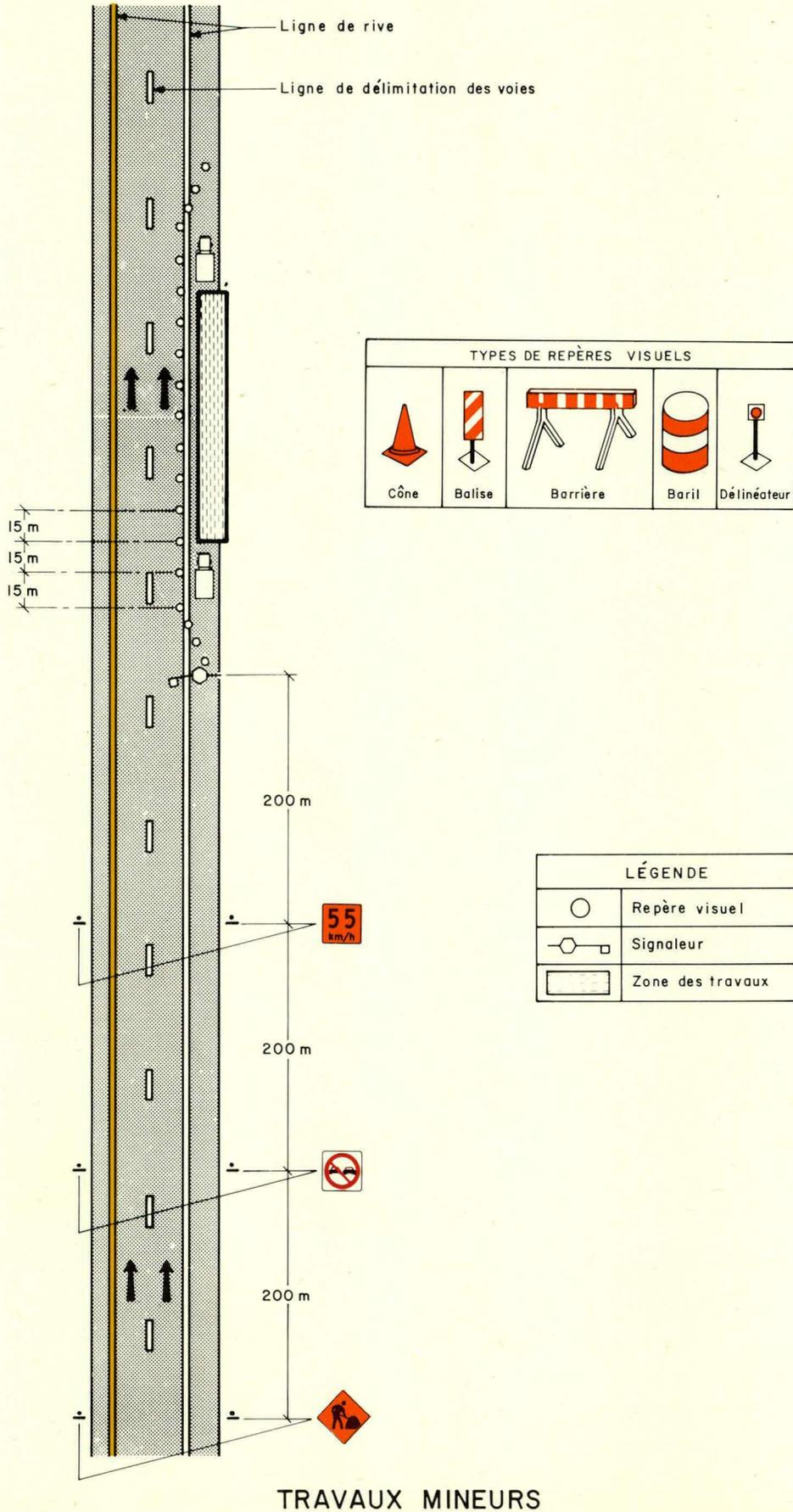


| TYPES DE REPÈRES VISUELS |        |          |       |             |
|--------------------------|--------|----------|-------|-------------|
|                          |        |          |       |             |
| Cône                     | Balise | Barrière | Baril | Délinéateur |

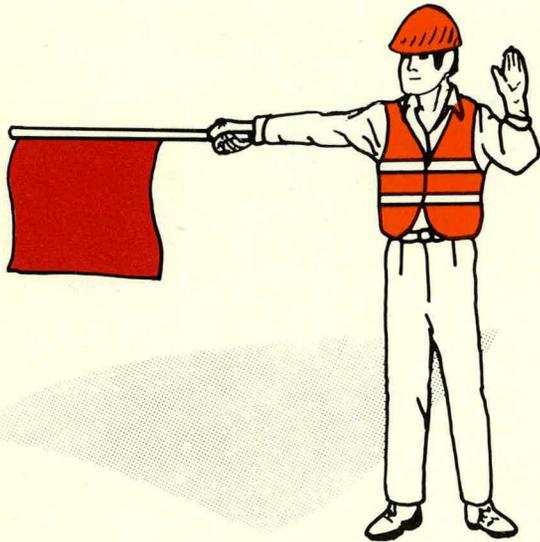
| LÉGENDE |                  |
|---------|------------------|
|         | Repère visuel    |
|         | Signaleur        |
|         | Zone des travaux |

TRAVAUX MINEURS

# SIGNALISATION AMOVIBLE SUR AUTOROUTES BOULEVARDS ET ROUTES À QUATRE VOIES



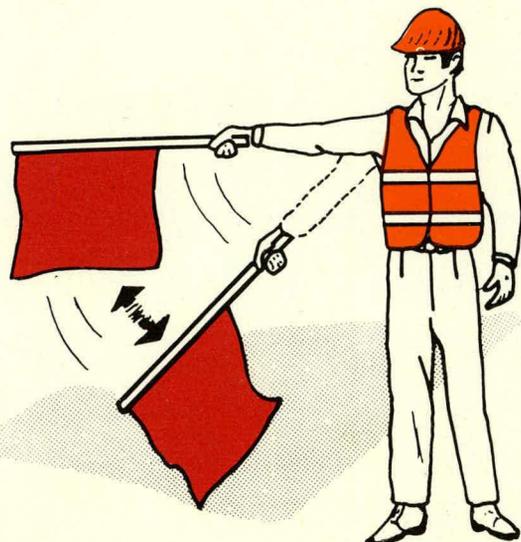
LE SIGNALEUR



Ordre d'arrêter

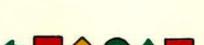


Ordre de circuler



Ordre de ralentir

## DISPOSITIONS NORMALISÉES DES FEUX

|   | FEUX VERTICAUX  | FEUX HORIZONTAUX  |   | FEUX VERTICAUX  | FEUX HORIZONTAUX  |
|---|---|---|---|---|---|
| A |    |    | B |    |    |
| C |    |    | D |    |    |
| E |    |    | F |    |    |
| G |    |    | H |    |    |
| I |  |  | J |  |  |
| K |  |  | L |  |  |
| M |  |  | N |  |  |

HOR. VERT.

- |   |   |                |
|---|---|----------------|
|  |  | Lentille rouge |
|  |  | Lentille jaune |
|  |  | Lentille verte |
|  |  | Flèche verte   |

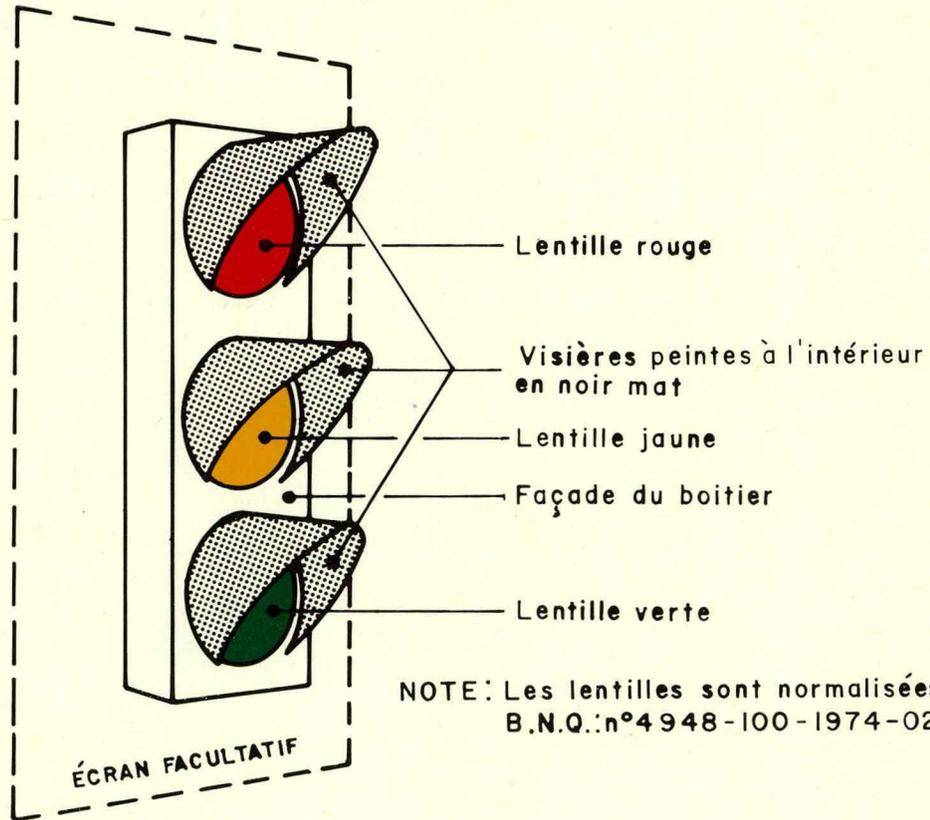
NOTES : 1- Là où les conditions pourraient le justifier, la flèche peut être inclinée selon l'angle désiré.

2- Lorsque les lentilles sont disposées verticalement, la lentille rouge de forme carrée et la lentille jaune de forme rhombique sont aussi acceptables.

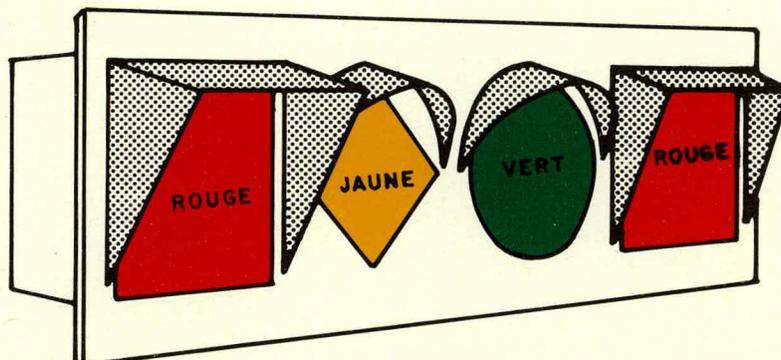
3- Les lentilles sont normalisées par la B.N.Q.:n° 4948-100, 1974-02-22

# TYPES DE FEUX

## FEU VERTICAL

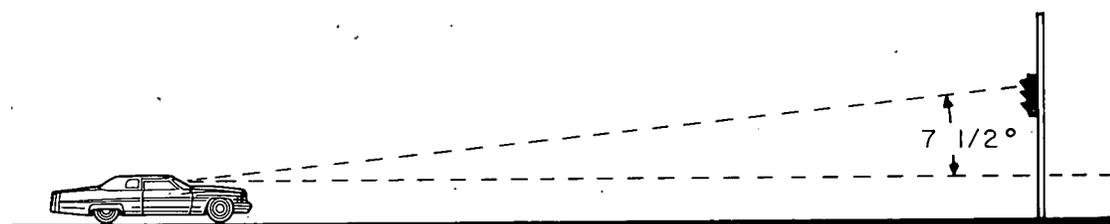


## FEU HORIZONTAL

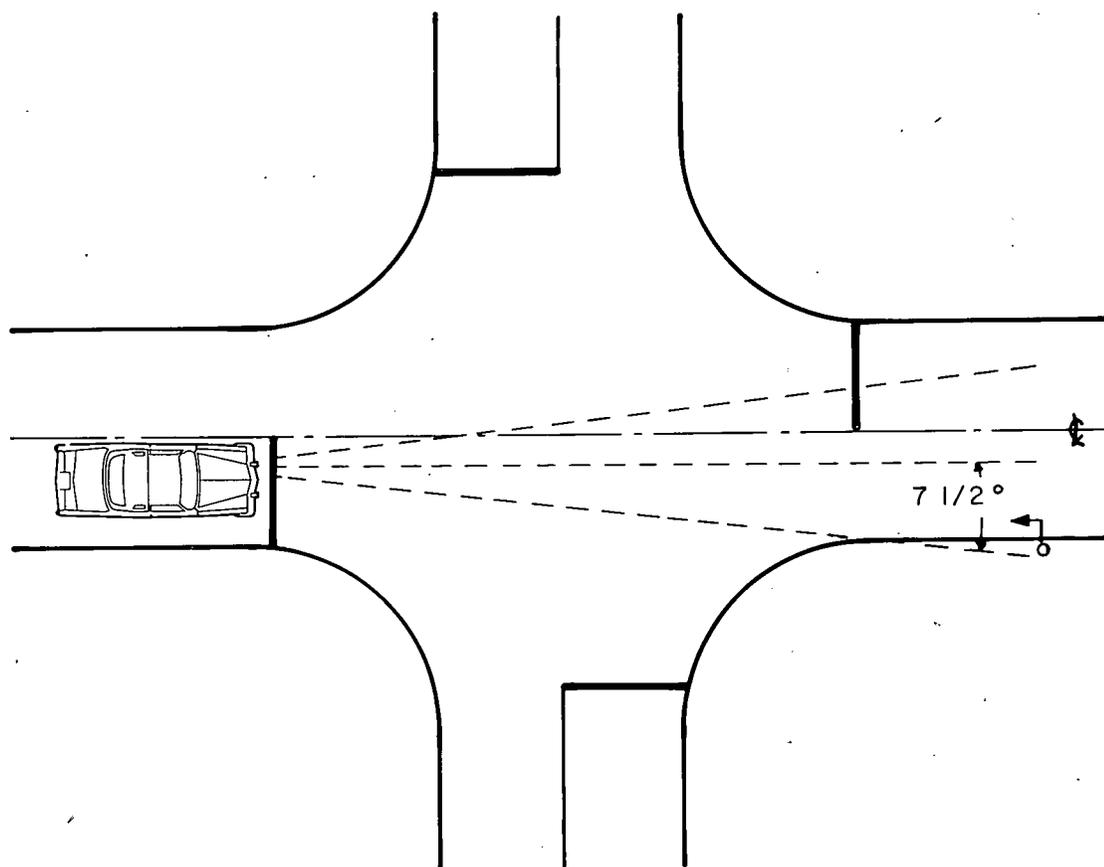


NOTE: Les lentilles sont normalisées par le  
B.N.Q.:n° 4948-100-1974-02-22

CHAMP DE LA VISION NORMAL

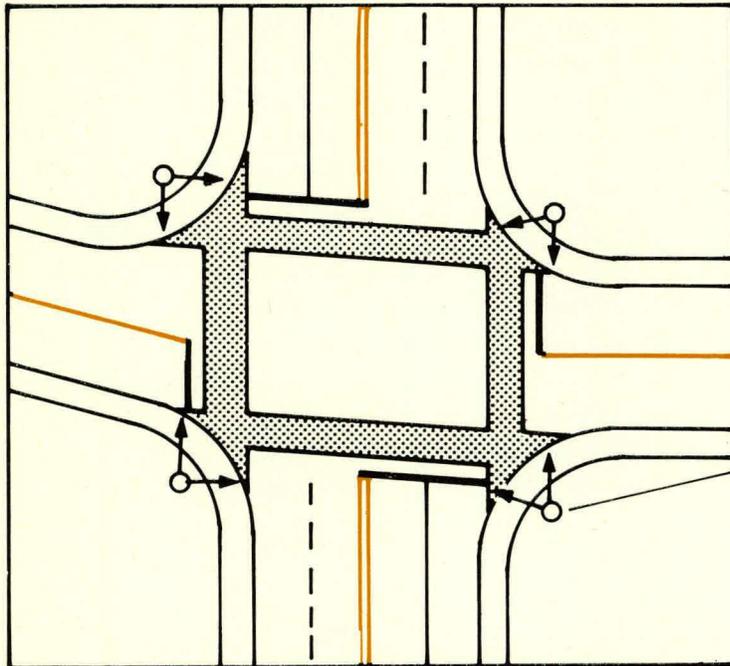


ANGLE VERTICAL

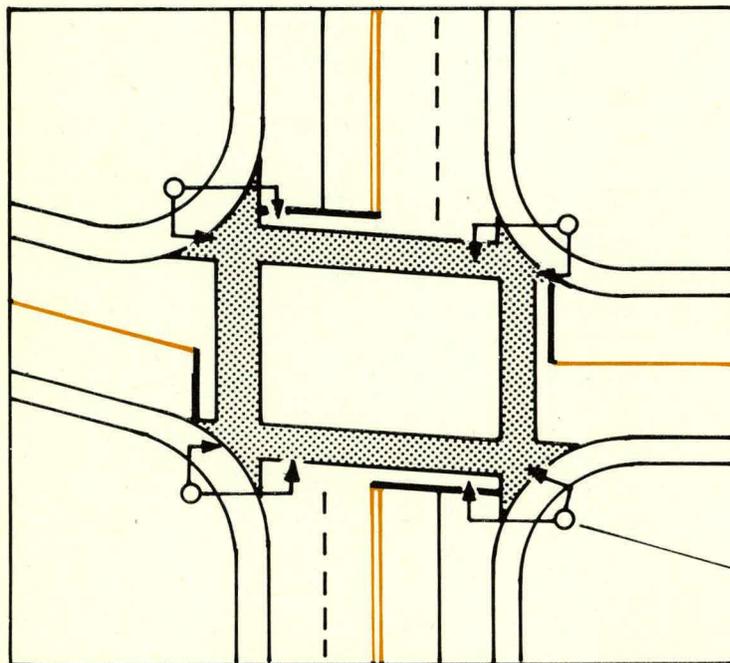


ANGLE HORIZONTAL

# DISPOSITION TYPE D'UN FEU VERTICAL



INSTALLATION SUR POTEAU



INSTALLATION SUR POTEAU ET POTENCE

LÉGENDE :



Passage pour piétons

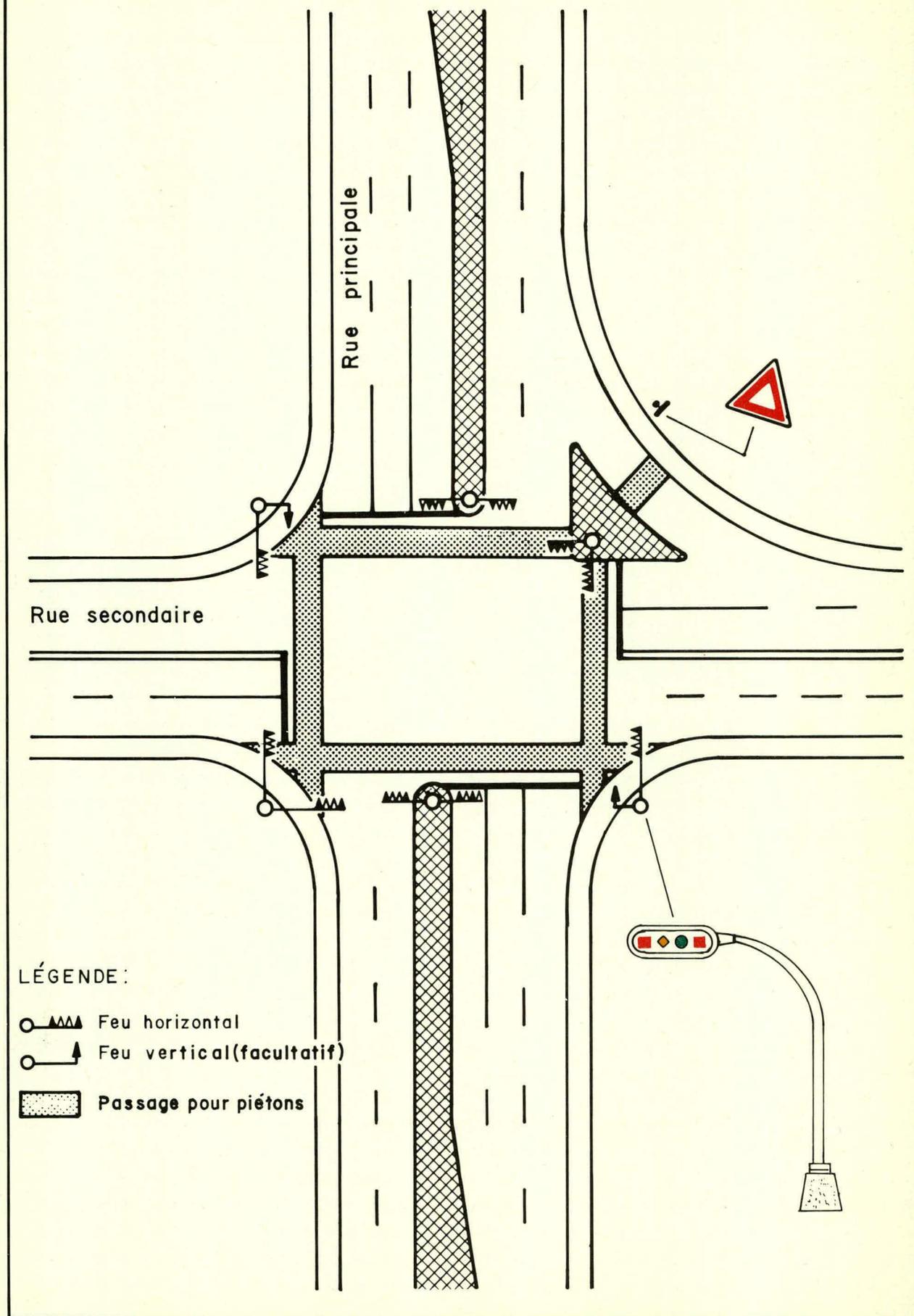


Feu vertical sur poteau

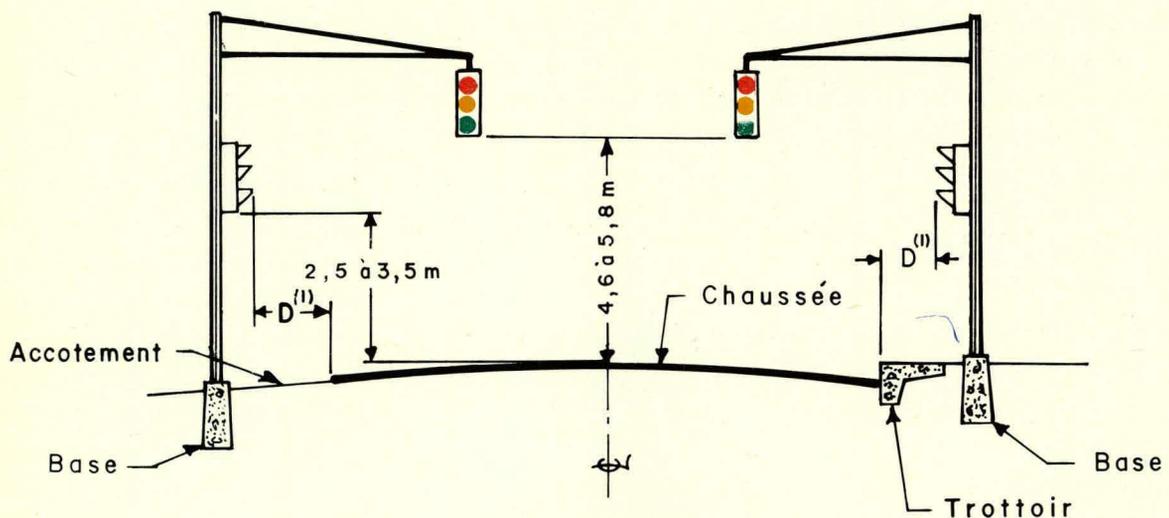


Feu vertical sur poteau et potence

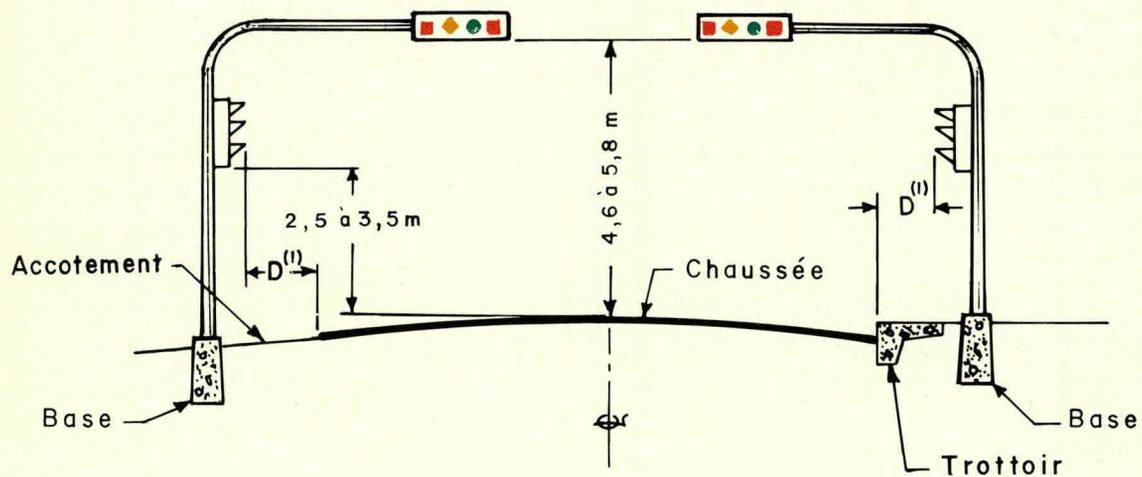
# DISPOSITION TYPE D'UN FEU HORIZONTAL



## HAUTEUR ET DISTANCE D'ÉLOIGNEMENT DES FEUX



FEU VERTICAL



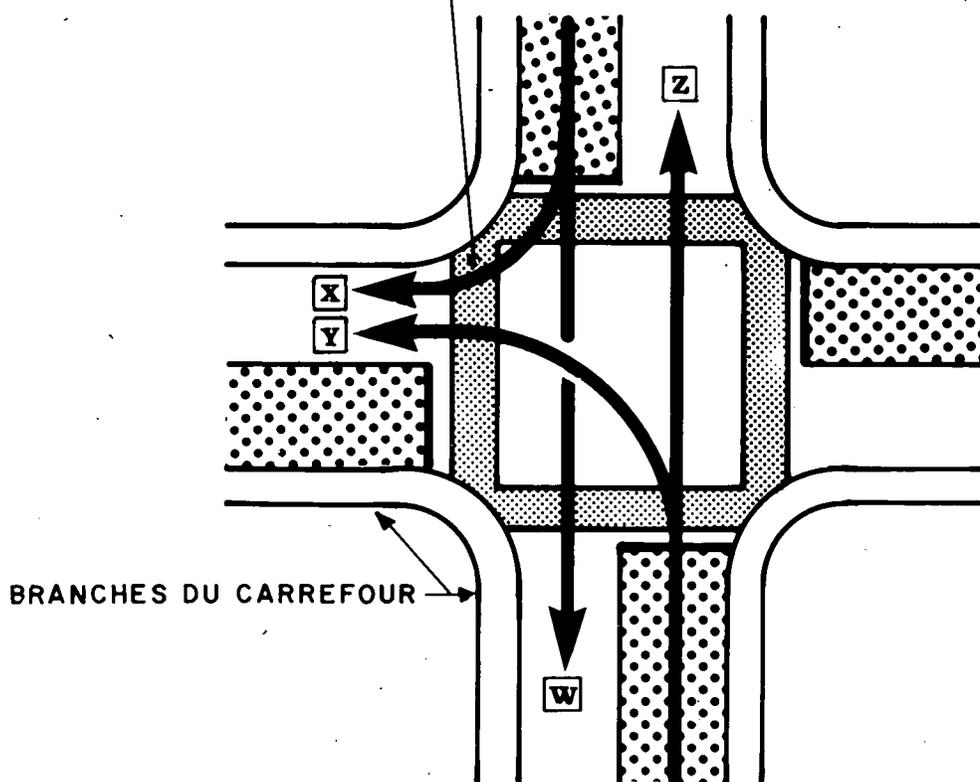
FEU HORIZONTAL

(1) NOTE :  $D$  = la distance d'éloignement des feux par rapport à la chaussée, suffisante pour qu'ils ne constituent pas un danger pour les conducteurs et un obstacle pour les piétons.

# PHASES DES FEUX

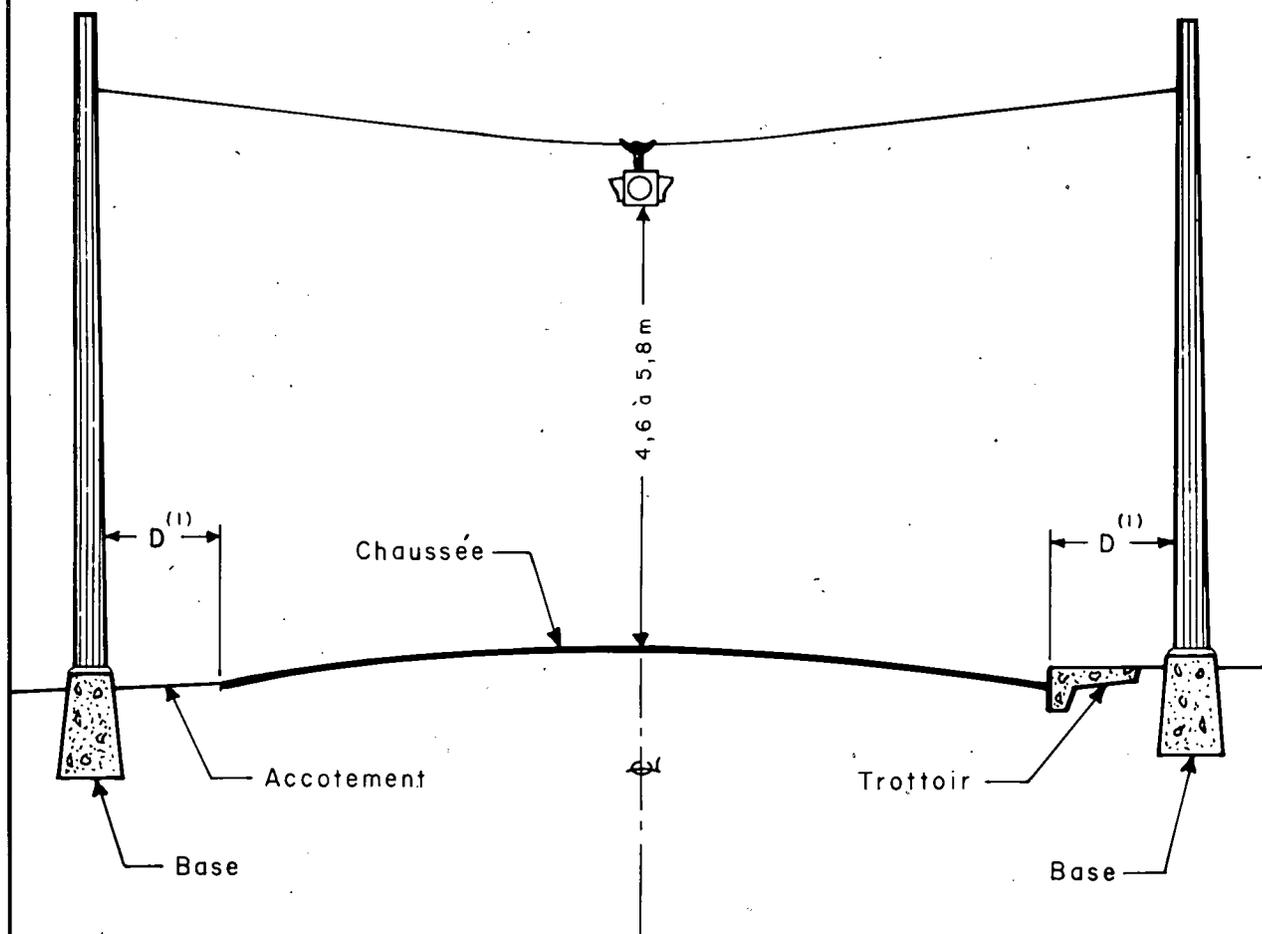
$200 \frac{\text{PIÉTONS}}{\text{HEURE}}$  ET  $X+Y > (0,2Z)$   
 et  $Z > W$

$60 \frac{\text{PIÉTONS}}{\text{HEURE}}$  ET  $X+Y > (0,5Z)$   
 et  $Z > W$



**PASSAGES**  
 POUR PIÉTONS  
**APPROCHES**

# HAUTEUR ET DISTANCE D'ÉLOIGNEMENT DES FEUX CLIGNOTANTS



## FEU CLIGNOTANT SUSPENDU (JAUNE OU ROUGE)

(1) NOTE : D=la distance d'éloignement des feux par rapport à la chaussée, suffisante pour qu'ils ne constituent pas un danger pour les conducteurs et un obstacle pour les piétons.

FEUX POUR PIÉTONS



200 mm au minimum

ORANGE SUR FOND OPAQUE

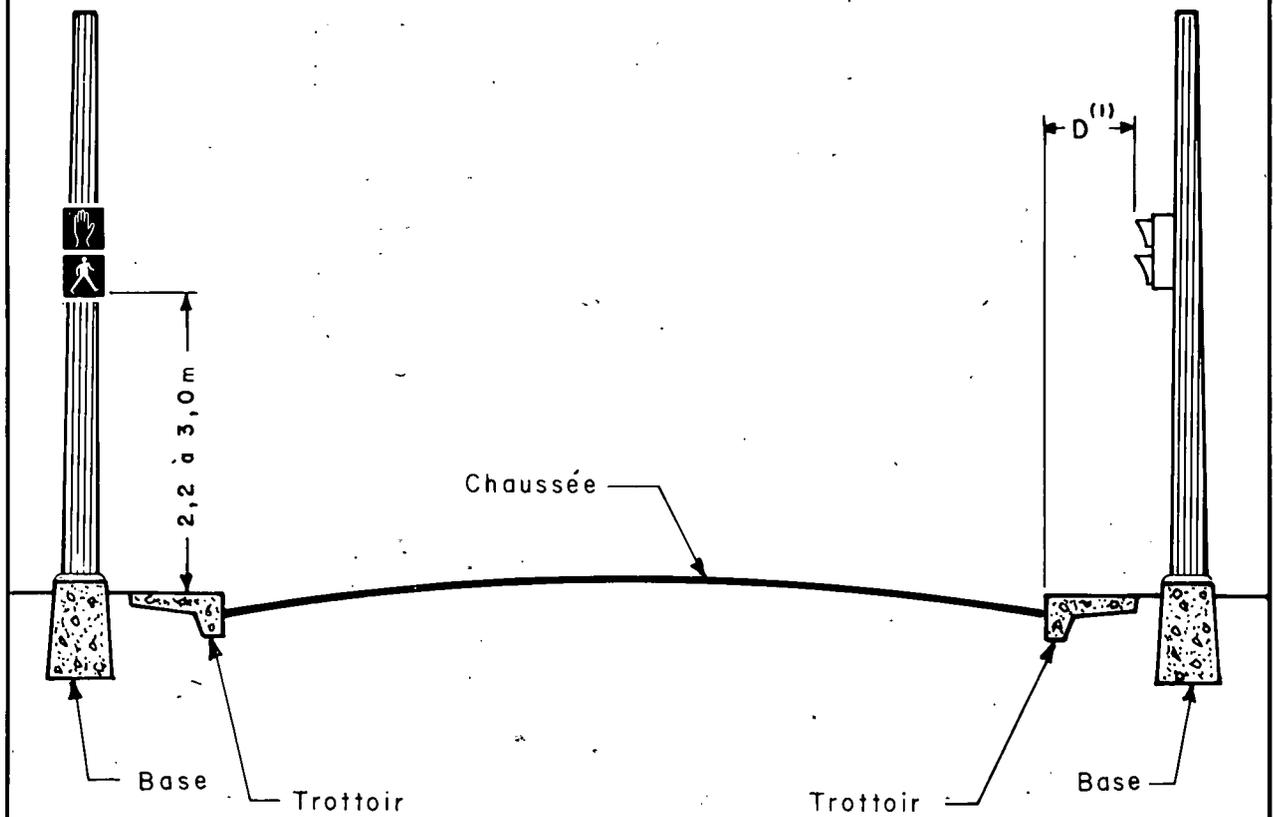
200 mm au minimum



200 mm au minimum

BLANC SUR FOND OPAQUE

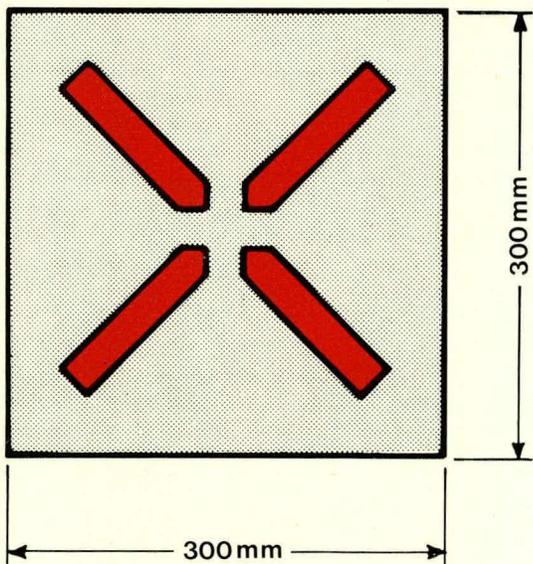
# HAUTEUR ET DISTANCE D'ÉLOIGNEMENT DES FEUX POUR PIÉTONS



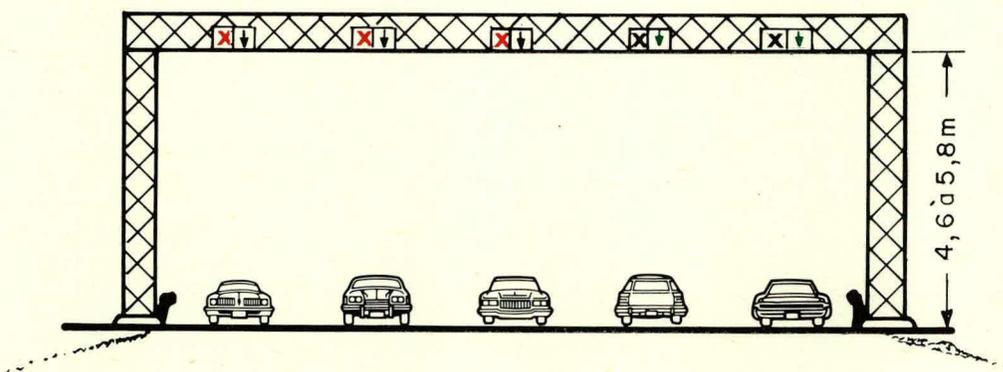
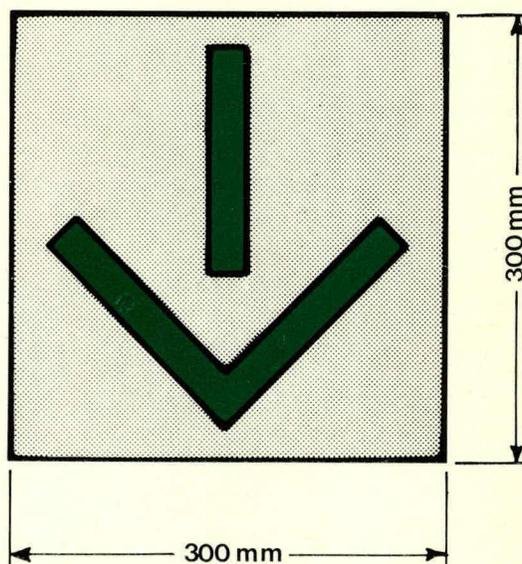
(1) NOTE : D = la distance d'éloignement des feux par rapport à la chaussée, suffisante pour qu'ils ne constituent pas un danger pour les conducteurs et un obstacle pour les piétons.

# FEUX D'EXPLOITATION PAR VOIE

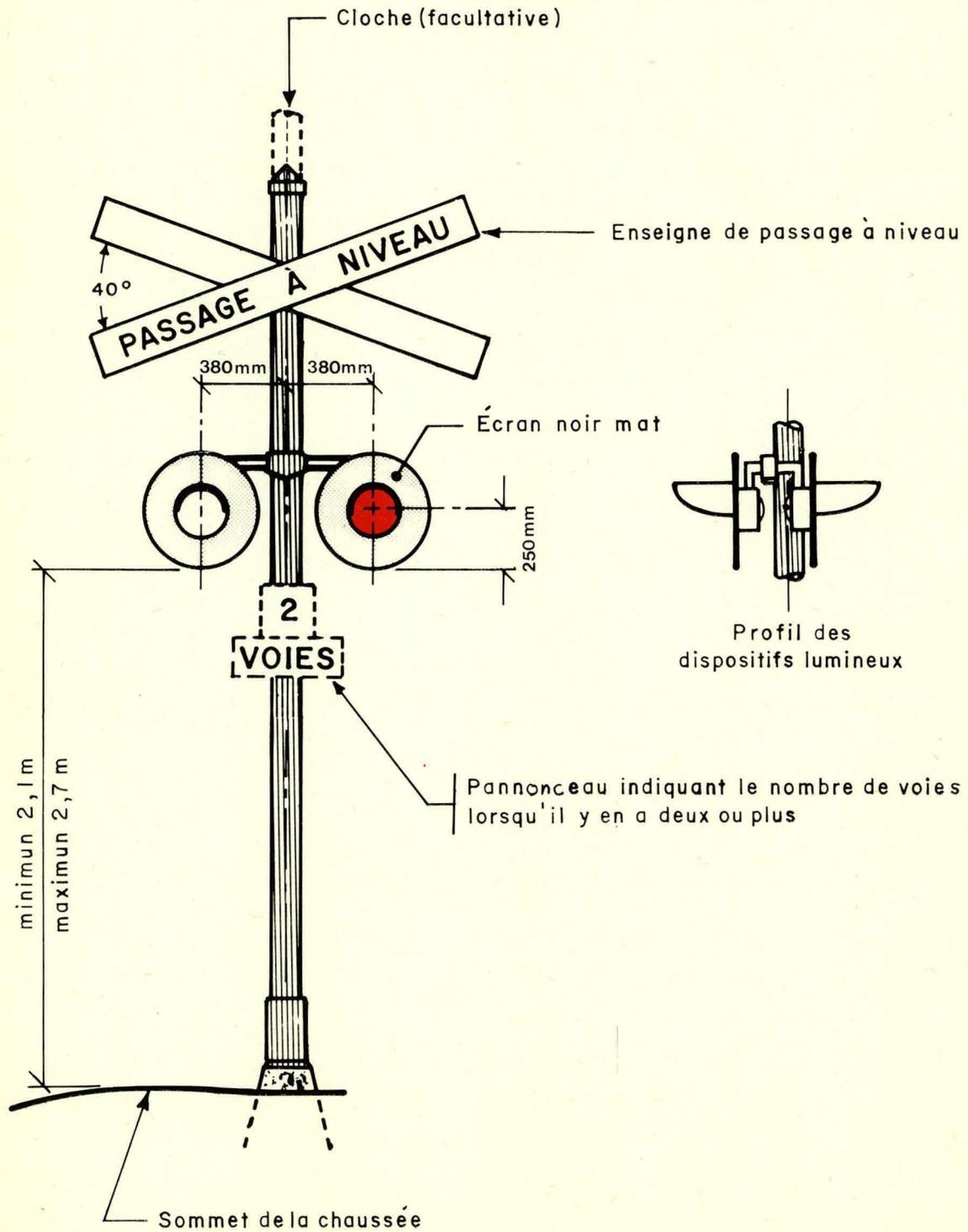
LENTILLE AVEC SYMBOLE  
ROUGE SUR FOND OPAQUE



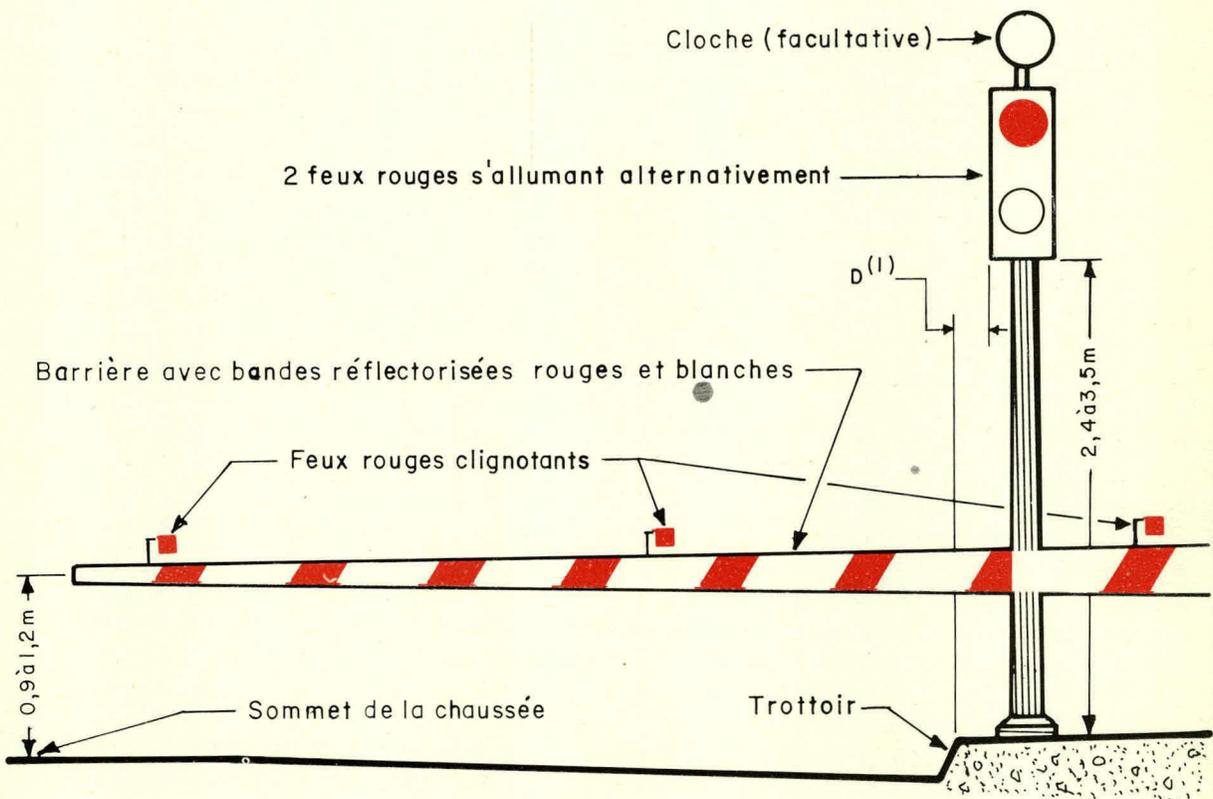
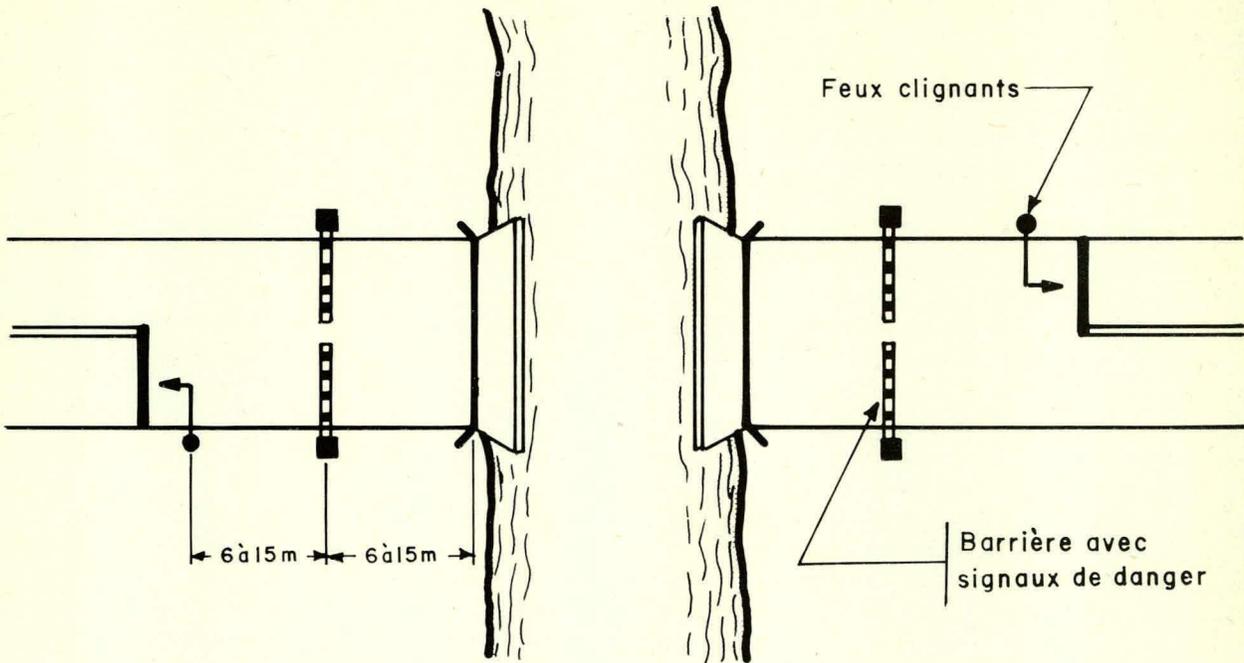
LENTILLE AVEC SYMBOLE  
VERT SUR FOND OPAQUE



# FEUX DE PASSAGE À NIVEAU

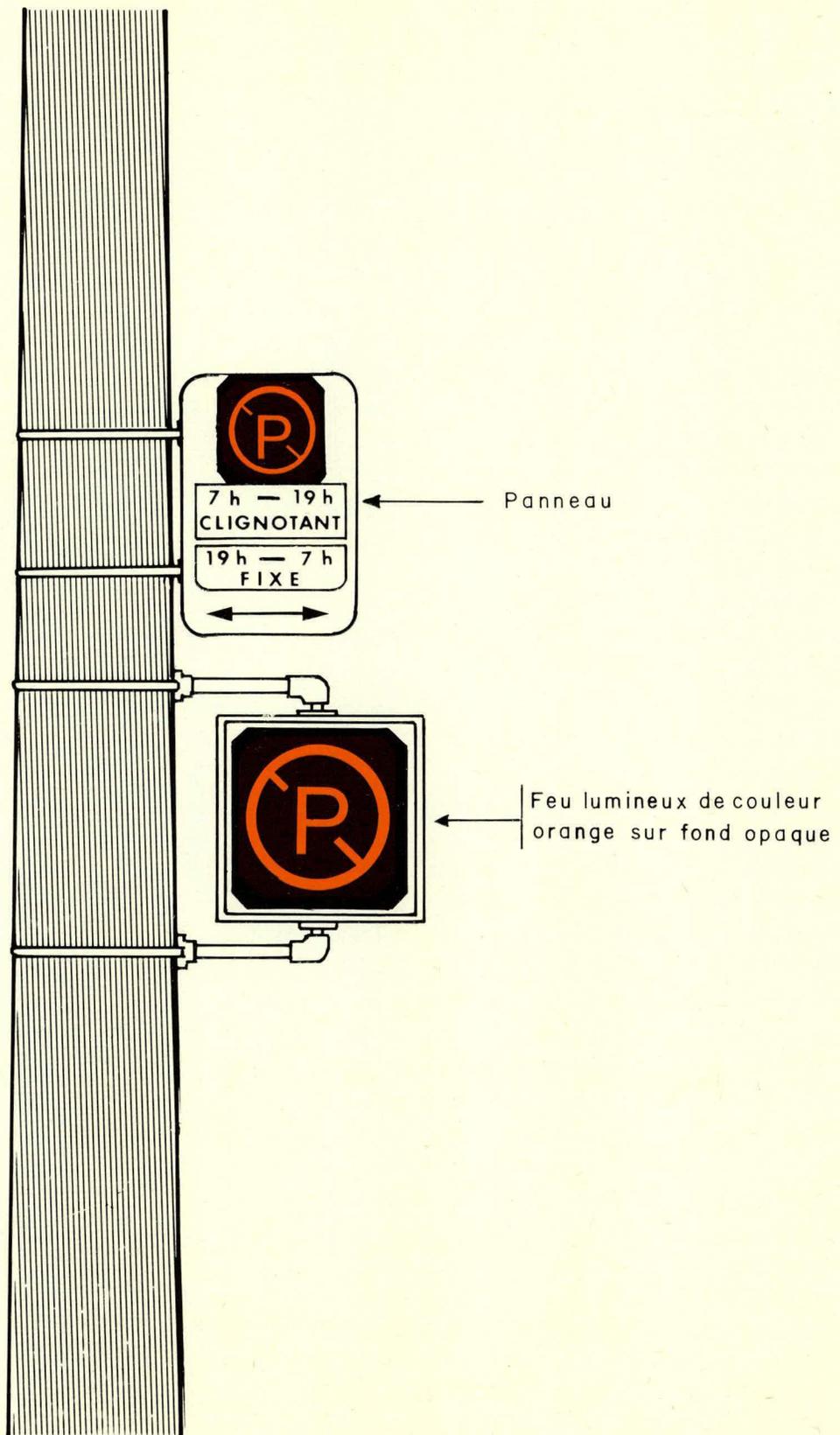


# FEUX DE PONTS MOBILES

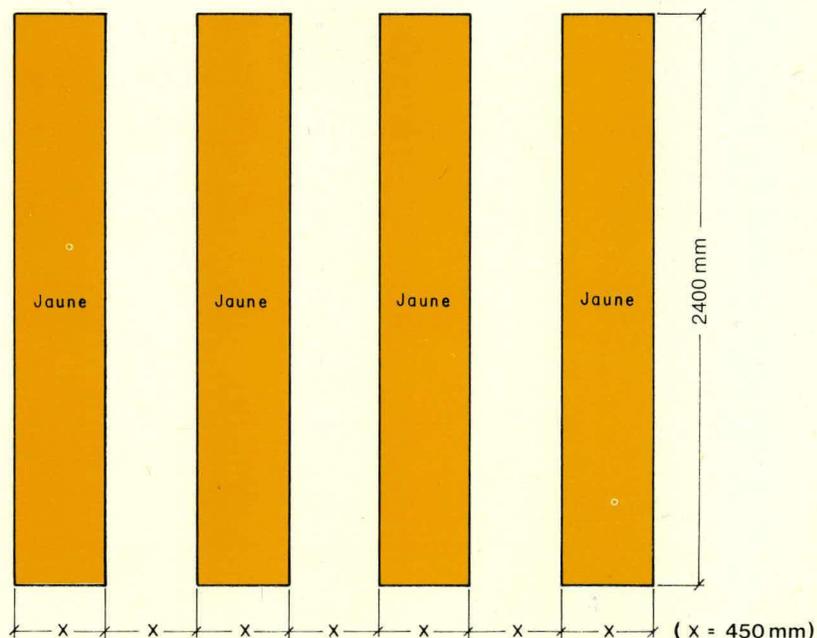
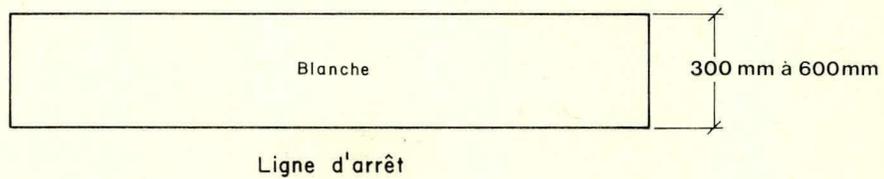
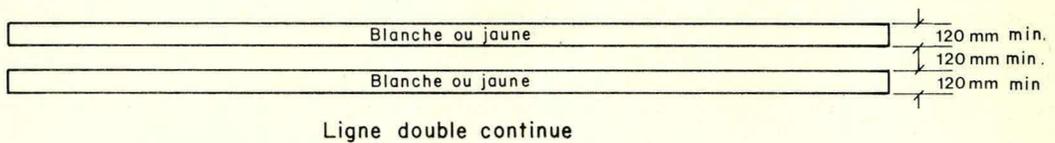
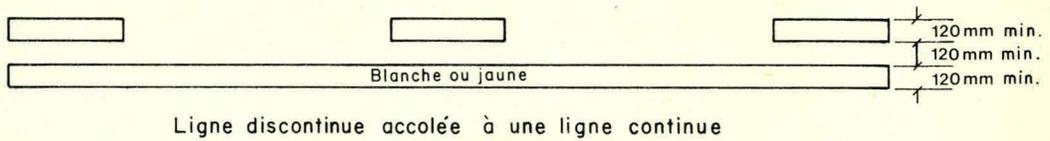
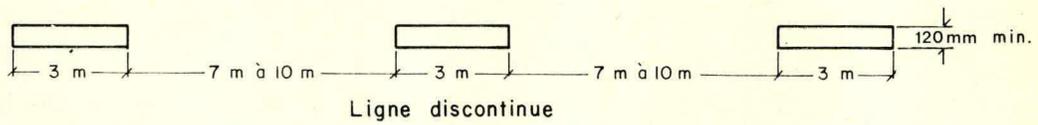
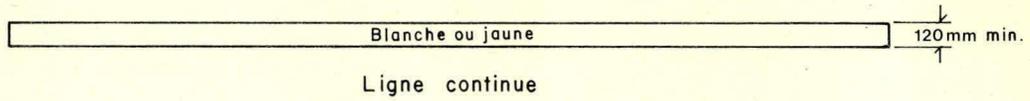


(1) NOTE : D = la distance d'éloignement des feux par rapport à la chaussée, suffisante pour pour qu'ils ne constituent pas un danger pour les conducteurs et un obstacle pour les piétons.

# FEUX DE RÉGLEMENTATION DE STATIONNEMENT



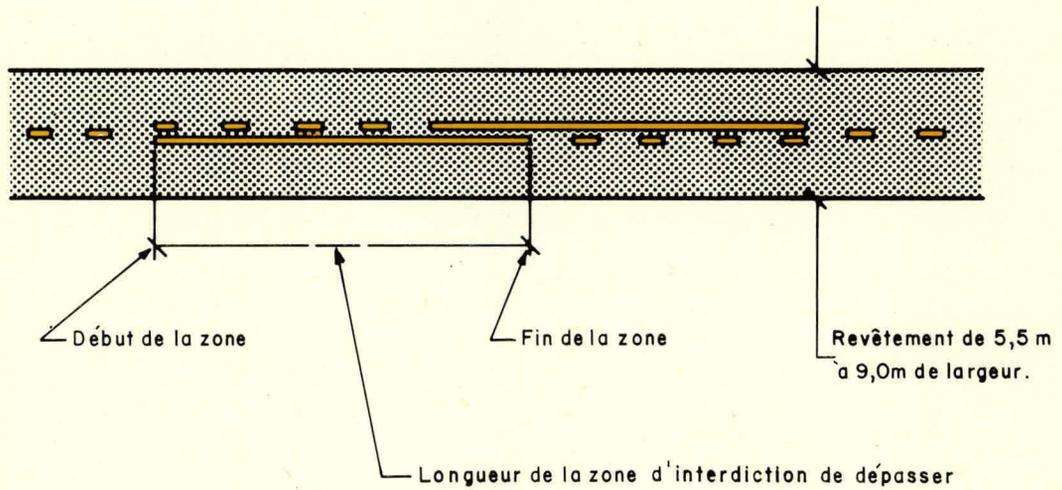
# MARQUES SUR CHAUSSÉE



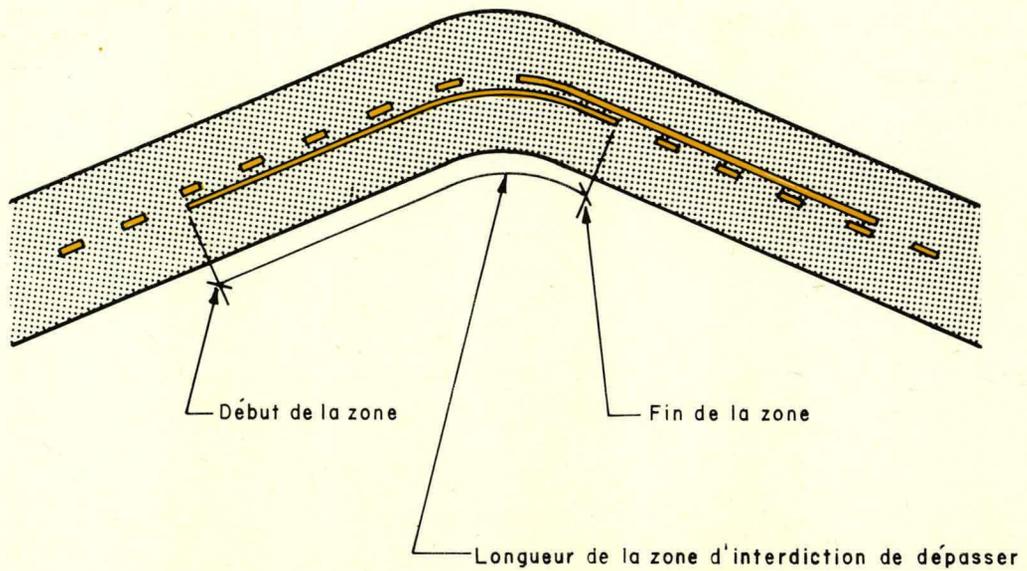
Lignes de passages pour écoliers dans une zone scolaire, pour enfants près d'un terrain de jeux ou pour piétons entre les intersections.

# MARQUAGE DES ZONES D'INTERDICTION DE DÉPASSER SUR CHAUSSÉES À DEUX VOIES

## PLAN D'UNE CHAUSSÉE DANS UNE DÉNIVELLATION

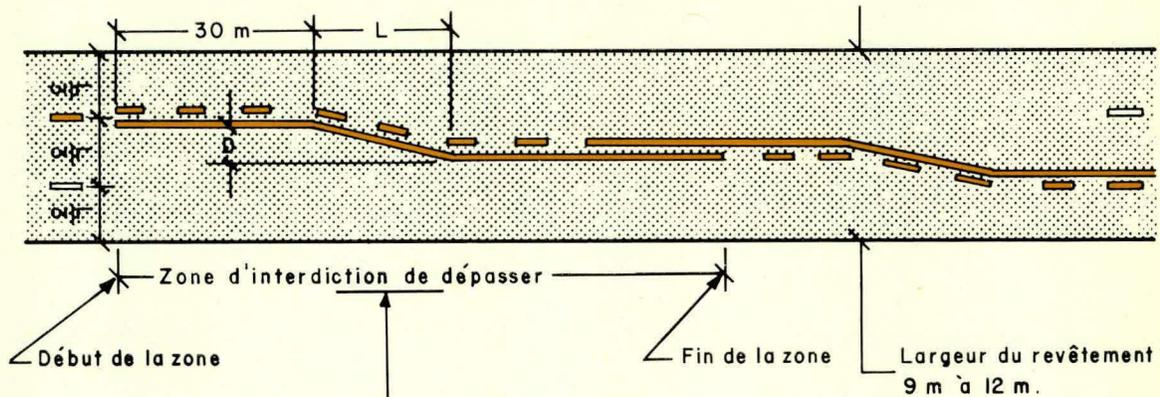


## PLAN D'UNE CHAUSSÉE DANS UN VIRAGE



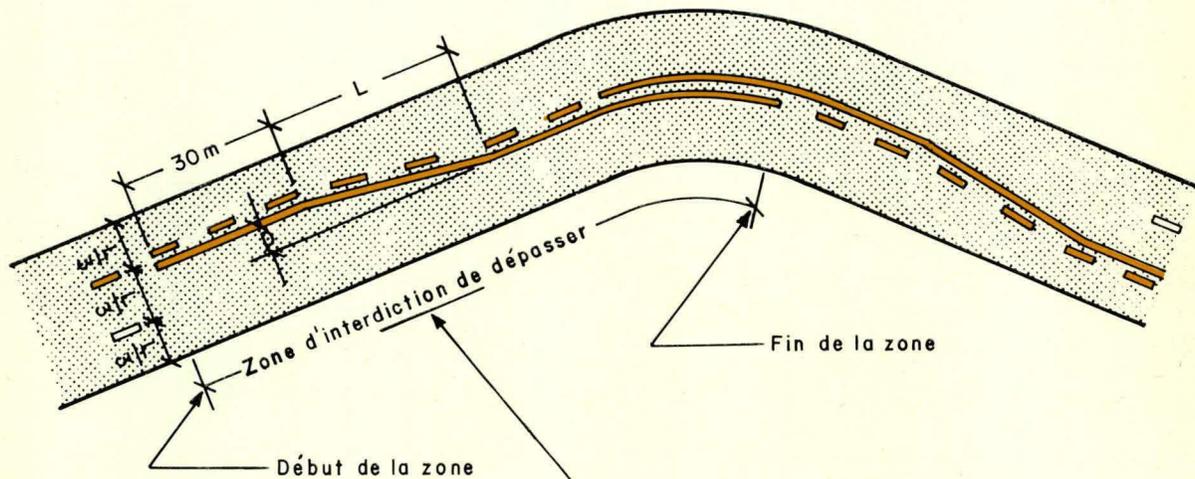
# MARQUAGE DES ZONES D'INTERDICTION DE DÉPASSER SUR CHAUSSÉES À TROIS VOIES

PLAN D'UNE CHAUSSÉE DANS UNE DÉNIVELLATION



La zone débute 30 m en avant du point où la distance de visibilité, comme mesurée à la planche 53, est inférieure à celle du tableau n°4.  
Art. C-2-4

PLAN D'UNE CHAUSSÉE DANS UN VIRAGE



La zone débute 30 m en avant du point où la distance de visibilité, comme mesurée à la planche 54, est inférieure à celle du tableau n°4.  
Art. C-2-4

$$L = 1/2 DV$$

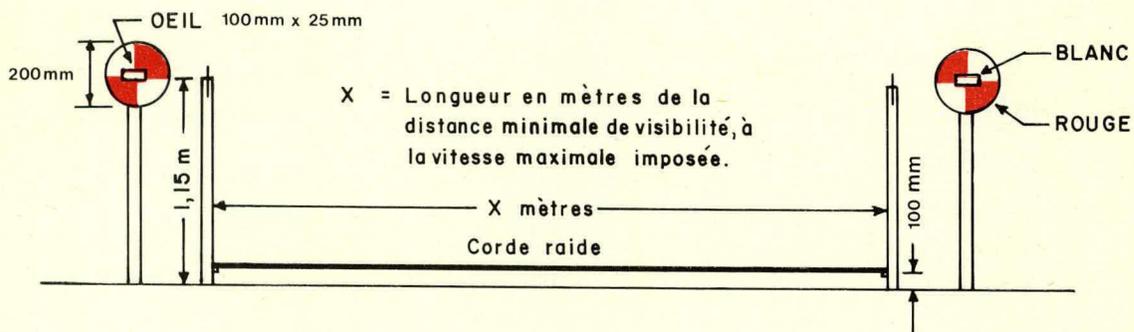
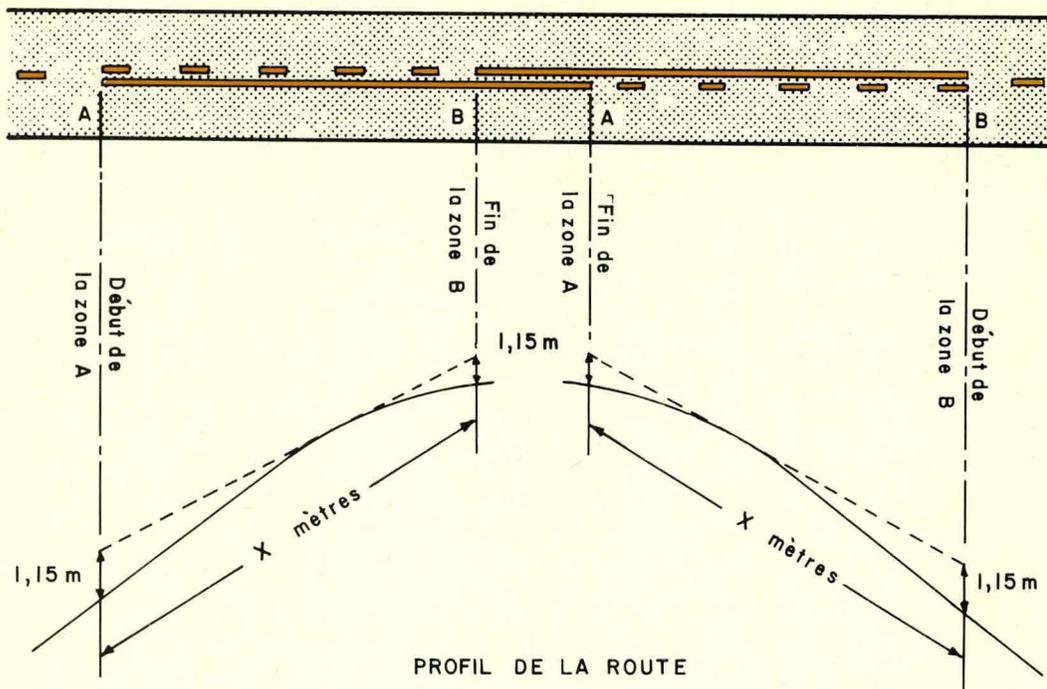
L = Longueur de la zone de transition

D = Déplacement latéral en mètres

V = Vitesse permise en km/h

# DÉMARCATIION DES ZONES D'INTERDICTION DE DÉPASSER DANS LES DÉNIVELLATIONS

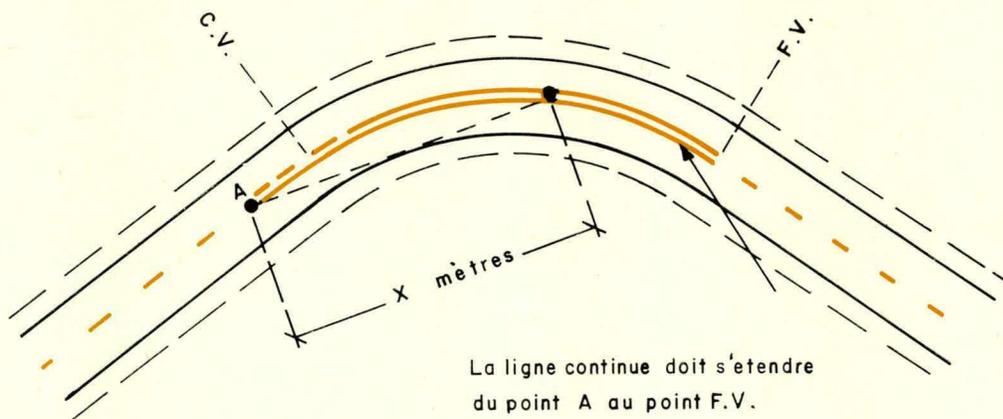
PLAN DE LA ROUTE



On obtient la longueur de la zone de visibilité à l'aide d'une paire de cibles assujetties à deux jalons reliés par une corde bien tendue. Les cibles sont à 1,15 mètre du sol.

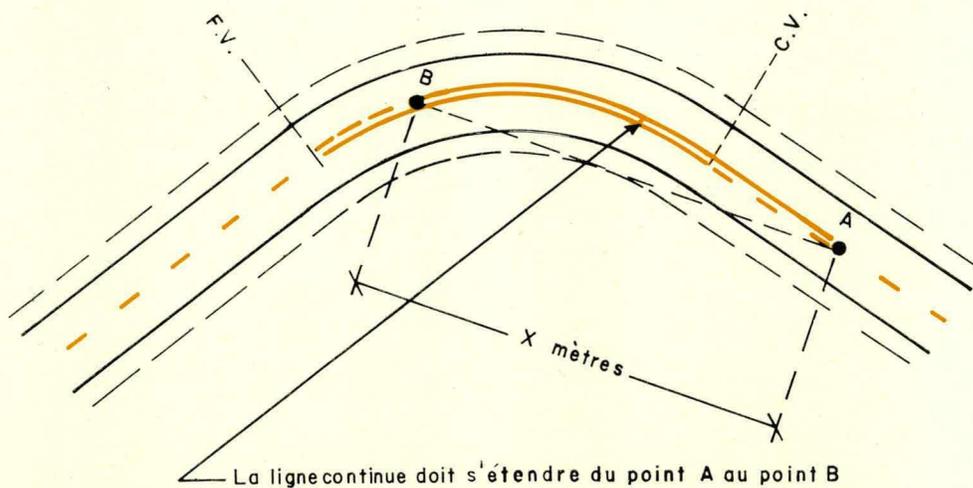
# DÉMARCATIION DES ZONES D'INTERDICTION DE DÉPASSER DANS LES VIRAGES

## VIRAGE À DROITE



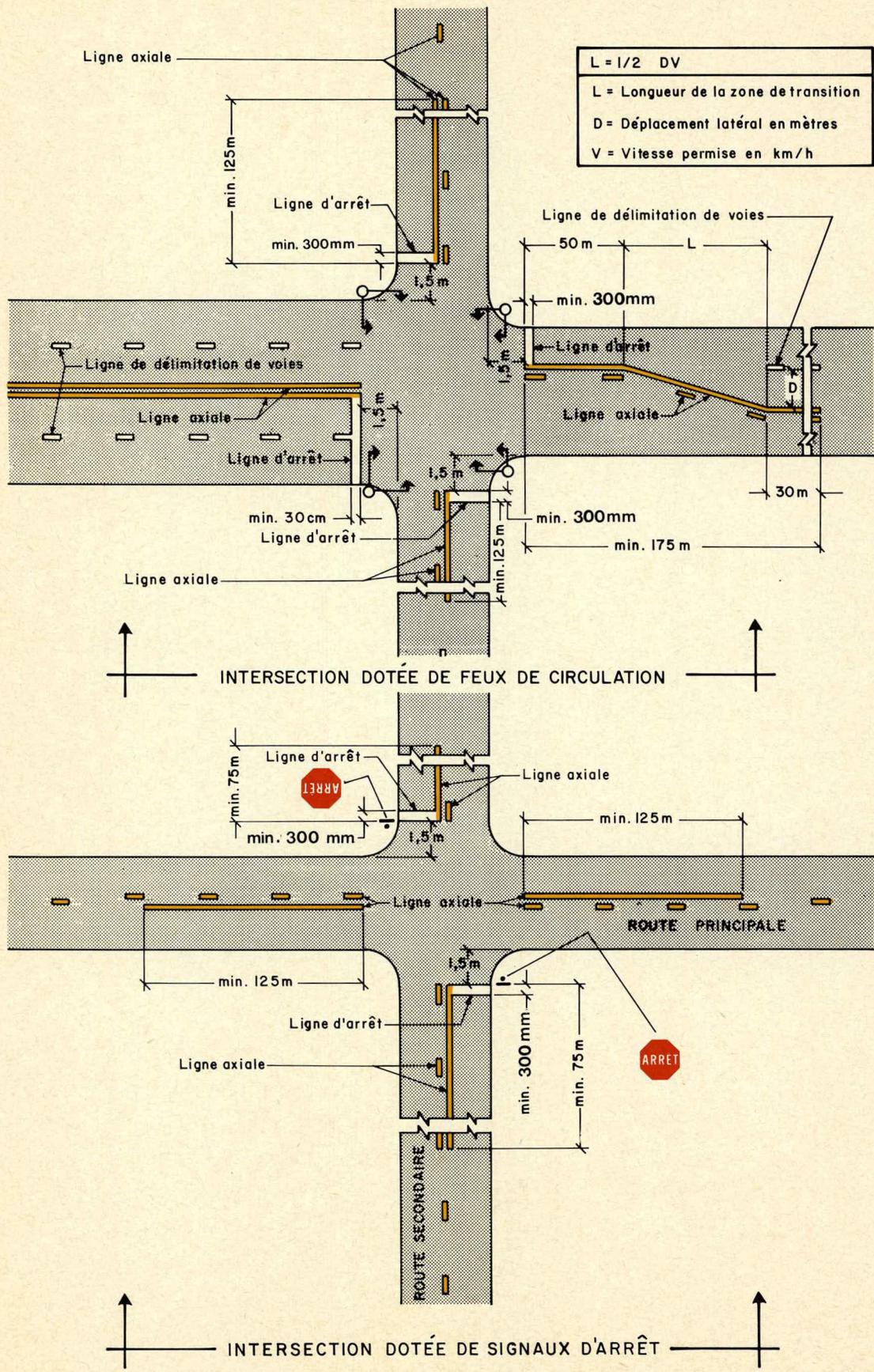
X = Longueur en mètres de la distance minimale de visibilité, à la vitesse maximale imposée.

## VIRAGE À GAUCHE

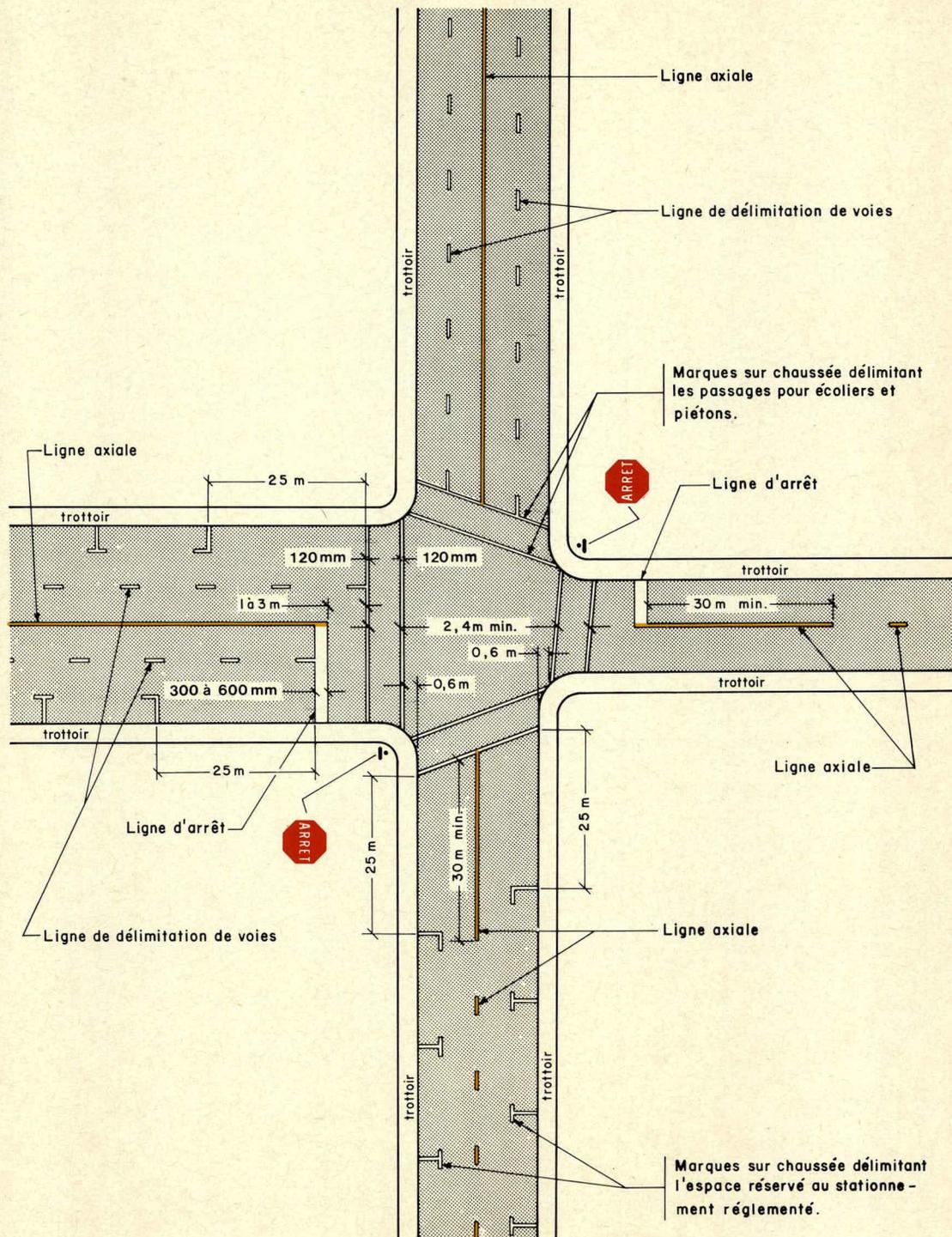


X = Longueur en mètres de la distance minimale de visibilité, à la vitesse maximale imposée.

# MARQUES SUR CHAUSSÉE ET SIGNAUX AUX INTERSECTIONS EN RÉGION RURALE

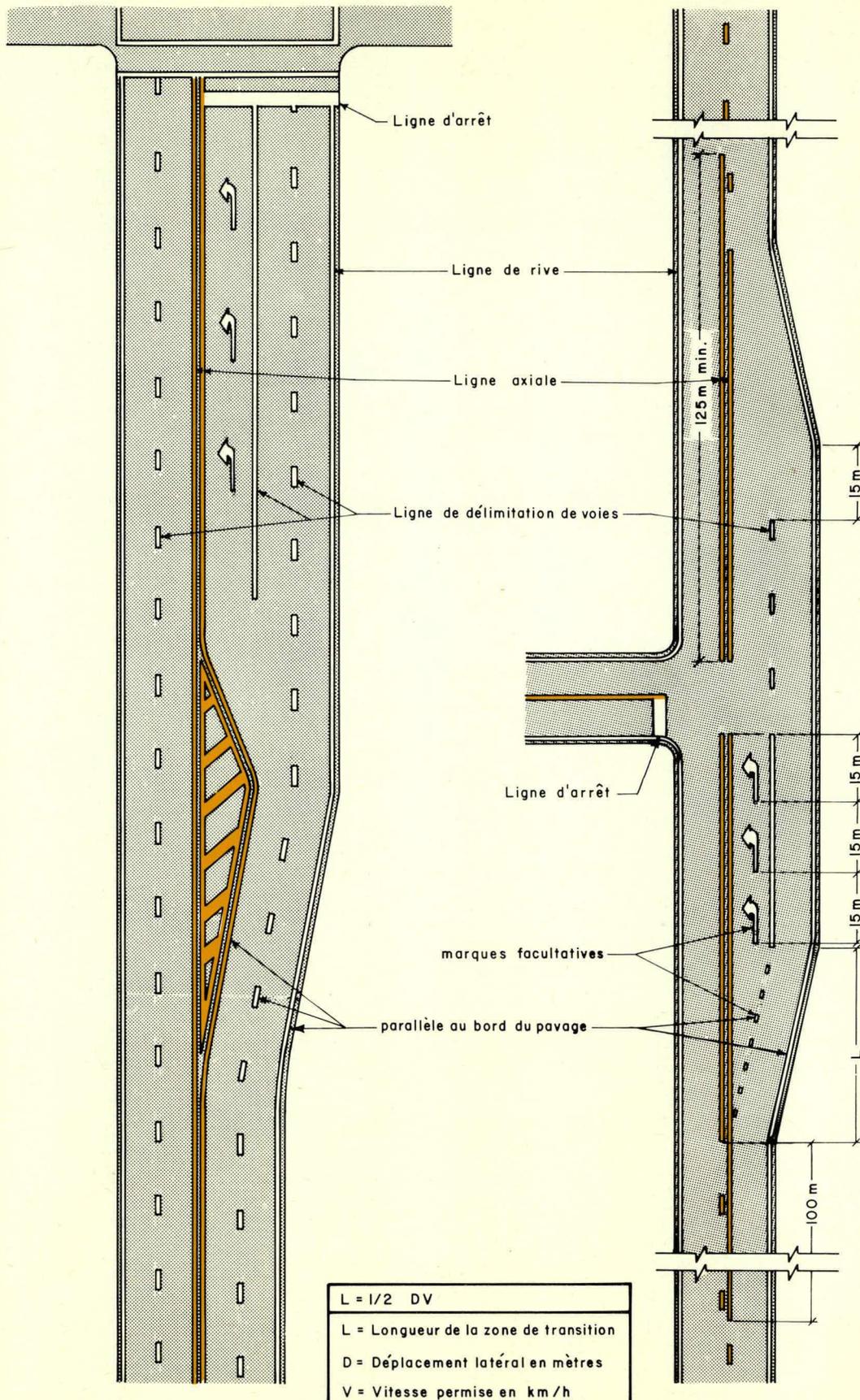


# MARQUES SUR CHAUSSÉE ET SIGNAUX D'ARRÊT AUX INTERSECTIONS EN RÉGION URBAINE

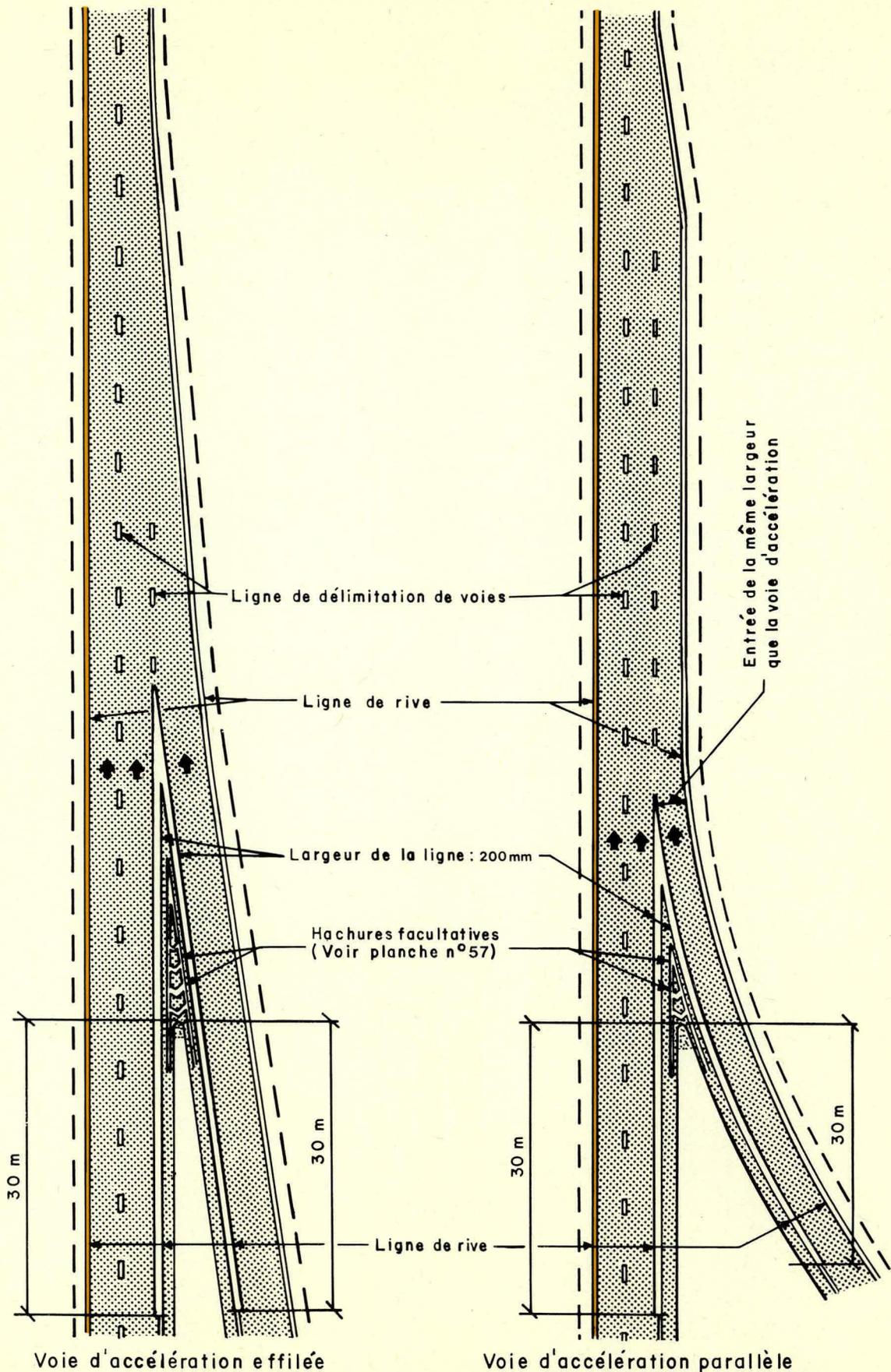




# MARQUES SUR CHAUSSÉE AUX ABORDS D'UNE INTERSECTION DOTÉE D'UNE VOIE TOURNE-À-GAUCHE



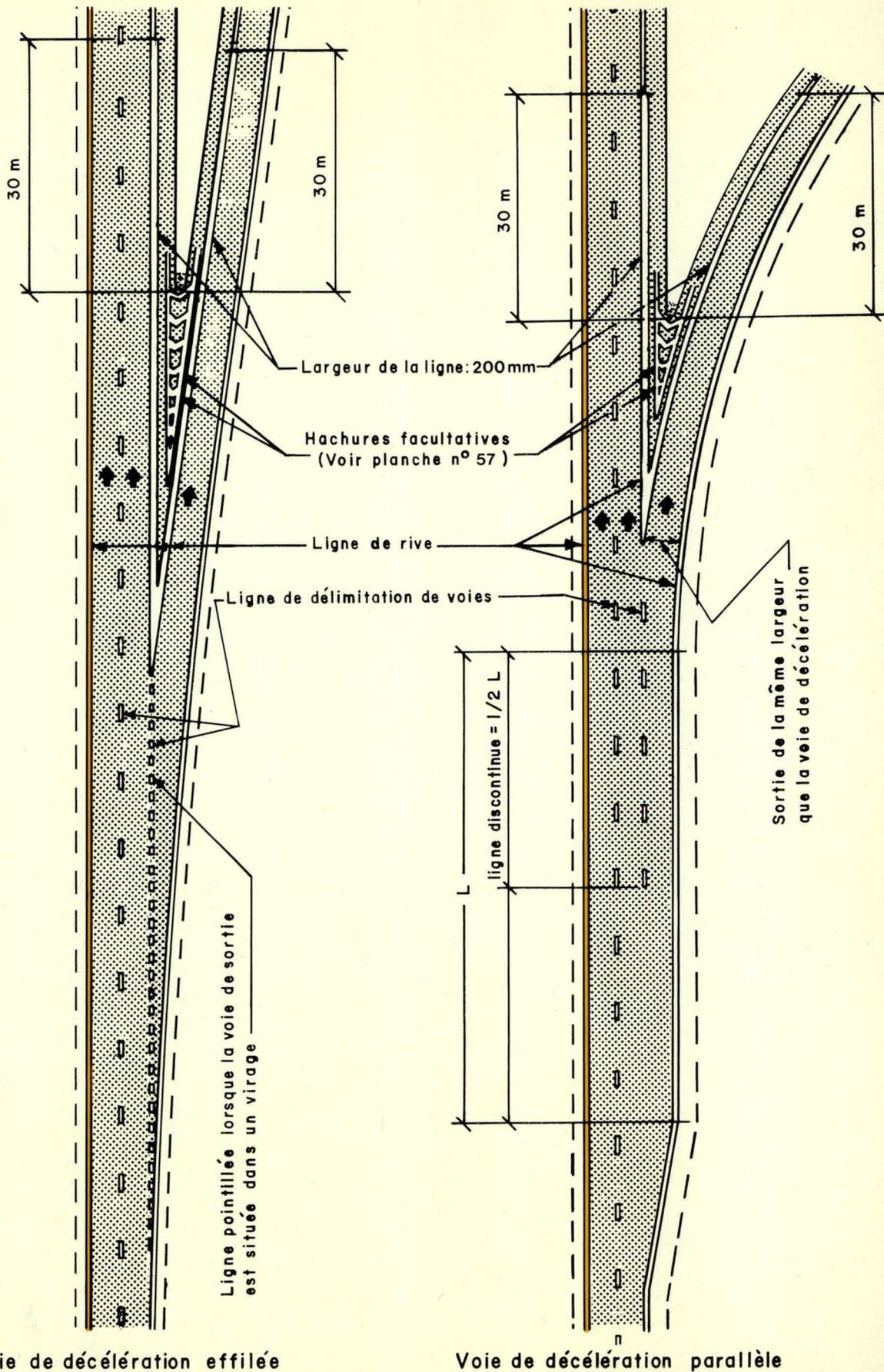
# MARQUAGE D'UNE VOIE D'ACCÉLÉRATION SUR UNE ROUTE À CHAUSSÉES SÉPARÉES



Voie d'accélération effilée

Voie d'accélération parallèle

# MARQUAGE D'UNE VOIE DE DÉCÉLÉRATION SUR UNE ROUTE À CHAUSSÉES SÉPARÉES

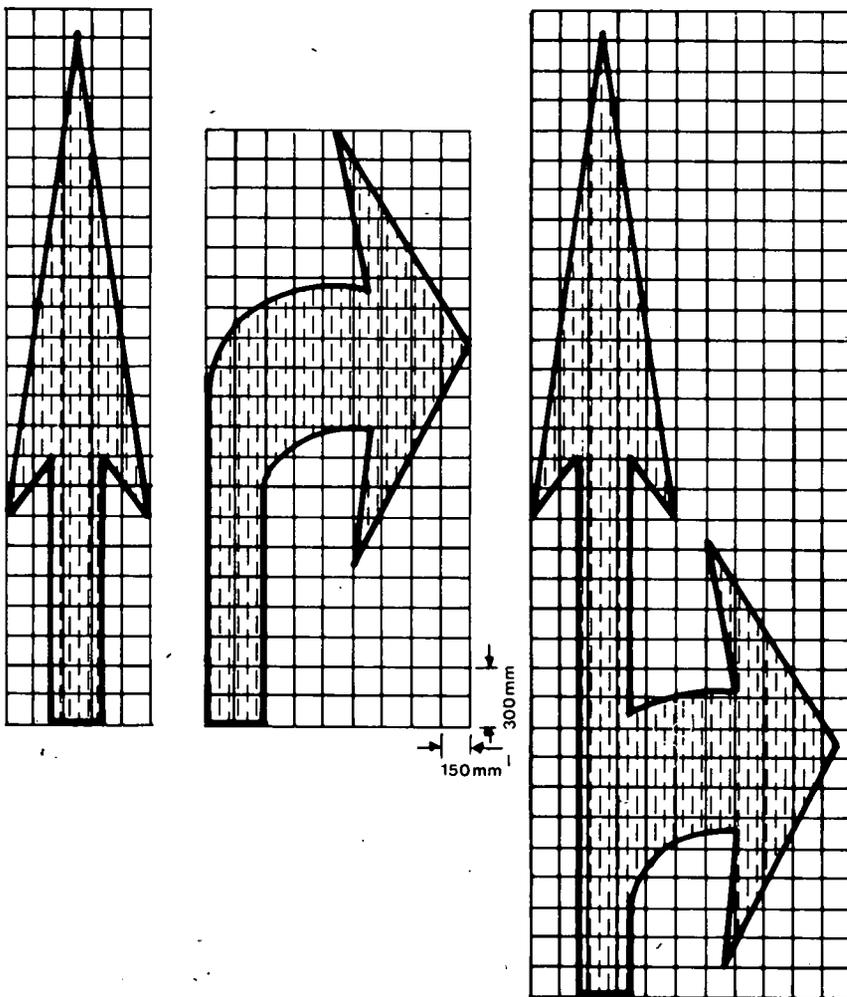


Voie de décélération effilée

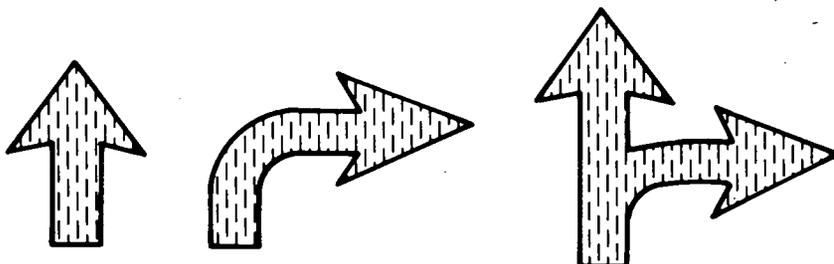
Voie de décélération parallèle

# TYPES DE FLÈCHES

## A) TRACÉES SUR CHAUSSÉES



## B) VUES PAR L'AUTOMOBILISTE



Réalisation: Direction des communications  
Graphisme: Raymond Bergeron

Dépôt légal  
2<sup>e</sup> trimestre 1979  
Bibliothèque nationale du Québec

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 082 622