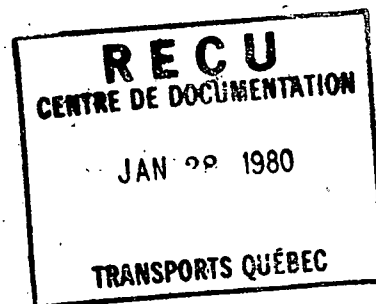




CANQ
VO
109

MINISTERE DE LA VOIRIE DU QUEBEC

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST.
21^e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1



INSTRUCTION GÉNÉRALE SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE DU QUÉBEC

MINISTÈRE DE LA VOIRIE

1966

CANQ
VO
109

TO
DOE
JAN 66

AVANT-PROPOS

Le Ministre

AVANT-PROPOS

De tout temps les hommes ont imaginé des moyens pour communiquer entre eux. Gestes, fumées, feux, tambours, figures et graphies sont au premier rang; aussi ces signes sont toujours en usage, car ils répondent à des besoins essentiels chez l'homme.

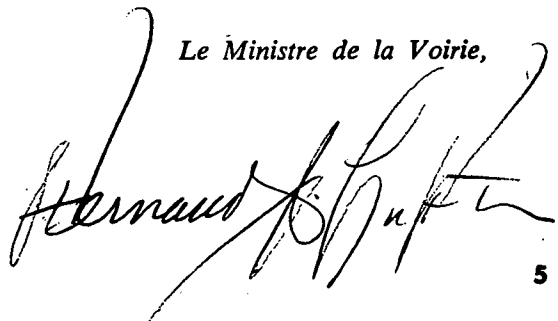
La valeur symbolique de ces modes de transmission a reçu d'innombrables applications à travers le monde. Pour cette raison, le Québec a décidé de remplacer la graphie des signaux routiers par des symboles.

La nature même d'un tel système symbolique exige qu'à un signe corresponde un sens, et un seul. Or, force est de constater que cette unité indispensable était plus ou moins rigoureuse dans la signalisation routière du Québec. Et c'est au redressement de pareille anomalie que les ingénieurs du ministère de la Voirie se sont attachés depuis quelques années. Pour établir ces nouvelles normes de signalisation propres au Québec, ils se sont inspirés des manuels d'instruction de divers pays.

Les nouveaux signaux ont fait l'objet d'études sérieuses et subi des périodes d'essai, au cours desquelles on a pu vérifier leur efficacité et analyser le comportement des usagers de la route. Un travail de ce genre se poursuit toujours et l'on aura sûrement à corriger, modifier ou ajouter un certain nombre de données au fur et à mesure de besoins nouveaux ou d'amélioration du réseau routier.

Il importe que toutes les administrations publiques puisent à la même source les données et les renseignements dont elles auront besoin, de manière à conserver son unité à la signalisation et à améliorer la sécurité routière au Québec. Tous les corps publics doivent donc se conformer aux dispositions de la présente *Instruction générale*, conformément au Code de la route, S.R.Q. 1964, chap. 231, art. 55.

Le Ministre de la Voirie,



On trouvera ci-dessous la liste des employés du Ministère qui ont établi les normes de la signalisation routière du Québec.

Henri PERRON	Directeur général de la planification;
Jacques CHARLAND	Directeur du Service technique de la circulation;
Jean-Luc SIMARD	Chef de la Direction de la signalisation routière au Service technique de la circulation;
Gérard BERGERON	Ancien agent technique du Service technique de la circulation;
Omer MARTINEAU	Ancien adjoint de l'ingénieur en chef (décédé le 4 décembre 1964);
Georges BONIN	Ancien directeur du Service de l'information et des relations extérieures (décédé le 6 octobre 1963);

Ont aussi collaboré à la réalisation de la présente Instruction générale.

Jacques BARRIÈRE	Directeur du Service de la circulation de la Ville de Montréal;
Aristide DUPUIS	Conseiller technique de l'Office de la langue française, ministère des Affaires culturelles;
Raoul SIROIS	Ancien directeur du Service de la sécurité routière au ministère des Transports et Communications (décédé le 6 février 1965);
Maurice BEAULIEU	Directeur de l'Office de la langue française, ministère des Affaires culturelles;
Jean LAPORTE	Conseiller technique du ministère des Transports et Communications;
Warren SPAFFORD	Chef de l'administration au Commissariat des Incendies, ministère des Affaires municipales;
François DONATO	Ingénieur de section, division de l'électricité, au service des travaux publics de la Ville de Montréal;
Claude BONAVENTURE	Ingénieur-surintendant, division de l'électricité, au service des travaux publics de la Ville de Montréal;
Louis-Philippe PIGEON	Ancien conseiller juridique du Gouvernement du Québec;
Jean-Charles BONENFANT	Directeur de la Bibliothèque parlementaire du Québec.

Les illustrations et les planches ont été dessinées par MM. Uldéric THIBAUT, cartographe et Alfred Nicole, dessinateur, du Service technique de la circulation, ministère de la Voirie.



TABLE DES MATIÈRES

	Pages
Avant-Propos	5
Chapitre premier — Dispositions préliminaires	
Article 1.1 — Objet de la signalisation routière	17
Article 1.2 — Établissement de la signalisation	17
Article 1.3 — Catégories de signaux	17
Article 1.4 — Emploi des signaux routiers	18
Article 1.5 — Homogénéité de la signalisation	18
Article 1.6 — Uniformité des panneaux	18
Article 1.7 — Couleurs des panneaux	18
Article 1.8 — Formes des panneaux	19
Article 1.9 — Dimensions des panneaux	19
Article 1.10 — Symboles	20
Article 1.11 — Inscriptions	20
Article 1.12 — Réflectorisation et éclairage des panneaux	20
Article 1.13 — Bordure et listel des panneaux	21
Article 1.14 — Implantation des signaux	21
Article 1.15 — Matériaux des panneaux et panonceaux	23
Article 1.16 — Supports	23
Article 1.17 — Entretien des signaux	24
Tableau 1 — Concordance des signaux	24
Chapitre II — Signalisation de prescription absolue	
Article 2.1 — Objet	31
Article 2.2 — Prescriptions à signaler	31
Article 2.3 — Formes et couleurs des panneaux	31
Article 2.4 — Arrêt à l'intersection	31
Article 2.5 — Signal de priorité	32
Article 2.6 — Limitation de vitesse	33
Article 2.7 — Signal avancé de limitation de vitesse	34
Article 2.8 — Minimum de vitesse imposée	34
Article 2.9 — Signaux de manoeuvres obligatoires aux intersections	34
Article 2.10 — Sens obligatoire	36
Article 2.11 — Signaux d'accès interdit	36
Article 2.12 — Serrez à droite	37
Article 2.13 — Signaux de direction des voies	37
Article 2.14 — Routes pour camions	38
Article 2.15 — Passez à droite	39
Article 2.16 — Limitation de poids	39
Article 2.17 — Voie auxiliaire	39
Article 2.18 — Interdiction de dépasser	40
Article 2.19 — Halte à un poste de pesée	40
Article 2.20 — Indication d'une ligne d'arrêt à l'intersection	40
Article 2.21 — Stationnement interdit ou réglementé	41
Article 2.22 — Interdiction d'arrêter	42

	Pages
Article 2.23 — Signaux pour piétons	42
Article 2.24 — Passage pour écoliers	42
Article 2.25 — Passage pour piétons	43
Article 2.26 — Passage pour piétons près d'un terrain de jeux	43
Article 2.27 — Prescription pour les piétons	43
Article 2.28 — Interdictions aux piétons	43
Article 2.29 — Défense de jeter des ordures	44
Formule de demande de signalisation de passage pour écoliers	45

Chapitre III — Signalisation de danger

Article 3.1 — Objet	49
Article 3.2 — Formes et couleurs des panneaux	49
Article 3.3 — Implantation des signaux de danger	50
Article 3.4 — Virages	50
Tableau 2 — Concordance des signaux de virage en fonction de la vitesse	51
Article 3.5 — Contrevirage raide	52
Article 3.6 — Contrevirage	52
Article 3.7 — Route sinueuse	52
Article 3.8 — Signaux d'intersection	53
Article 3.9 — Intersection en T	54
Article 3.10 — Intersection en Y	54
Article 3.11 — Damiers	54
Article 3.12 — Signal avancé d'arrêt	55
Article 3.13 — Signal avancé des feux de circulation	55
Article 3.14 — Pente raide	56
Article 3.15 — Fin de revêtement	56
Article 3.16 — Fin de route	56
Article 3.17 — Chaussées rétrécies	57
Article 3.18 — Passage étroit	57
Article 3.19 — Chaussées séparées	58
Article 3.20 — Fin de chaussées séparées	58
Article 3.21 — Circulation dans les deux sens	58
Tableau 3 — Données d'implantation du signal avancé de passage à niveau	58
Article 3.22 — Contournement par la droite ou par la gauche	59
Article 3.23 — Signal avancé de passage à niveau	59
Article 3.24 — Traverse à niveau de voies ferrées	60
Article 3.25 — Limitation de hauteur	60
Article 3.26 — Chaussée glissante	61
Article 3.27 — Éboulis	61
Article 3.28 — Balises de danger	61
Article 3.29 — Signal avancé de passage pour écoliers	62
Article 3.30 — Signal avancé de passage pour piétons	62
Article 3.31 — Signal avancé de passage près d'un terrain de jeux	62

Chapitre IV — Signalisation d'indication

Article 4.1 — Indications à signaler	65
Article 4.2 — Numéros de route	65

	Pages
Article 4.3 — Jonctions et les carrefours	65
Article 4.4 — Panonceaux avancés de direction aux embranchements de routes numérotées	66
Article 4.5 — Panonceaux de direction aux intersections de routes numérotées	66
Article 4.6 — Points cardinaux	67
Article 4.7 — Route de déviation	67
Article 4.8 — Fin de route numérotée	67
Article 4.9 — Route sans issue	67
Article 4.10 — Priorité sur feu vert clignotant	67
Article 4.11 — Bateaux-passeurs	68
Article 4.12 — Signaux de direction sur les grand-routes	68
Article 4.13 — Signaux de confirmation sur les grand-routes	68
Article 4.14 — Signaux de direction sur les routes secondaires	69
Article 4.15 — Aéroport	69
Article 4.16 — Indication des frontières	69
Article 4.17 — Indication des comtés	69
Article 4.18 — Noms des agglomérations	70
Article 4.19 — Hôpital	70
Article 4.20 — Poste de secours	70
Article 4.21 — Aire de stationnement	70
Article 4.22 — Poste de la direction générale du Tourisme	71
Article 4.23 — Parcs du Québec	71
Article 4.24 — Parcs Nationaux	71
Article 4.25 — Terrains de campisme	72
Article 4.26 — Haltes routières	72
Article 4.27 — Lieux historiques du Québec	72
Article 4.28 — Lieux historiques de propriété fédérale	73
Article 4.29 — Symboles des services	73
Article 4.30 — Signalisation des lacs de villégiature	73
Article 4.31 — Signalisation des lacs et rivières	74
Article 4.32 — Signalisation de l'altitude	74
Article 4.33 — Signalisation des belvédères	74
Article 4.34 — Signalisation des sanctuaires	74

Chapitre V — Signalisation temporaire

Article 5.1 — Objet de la signalisation temporaire	77
Article 5.2 — Signaux temporaires	77
Article 5.3 — Chaussée cahoteuse	77
Article 5.4 — Dégel	78
Article 5.5 — Accotement mou	78
Article 5.6 — Passage de camions	78
Article 5.7 — Travaux	79
Article 5.8 — Longueur d'une déviation	79
Article 5.9 — Signal avancé de déviation	79
Article 5.10 — Ralentissement	79
Article 5.11 — Barrages	80
Article 5.12 — Signaleurs	80

Chapitre VI — Marques sur chaussée

Pages

Article 6.1 — Généralités	83
Article 6.2 — Uniformité des marques	83
Article 6.3 — Fonction des marques sur chaussée	83
Article 6.4 — Couleur des marques sur chaussée	83
Article 6.5 — Réfléctorisation des marques	84
Article 6.6 — Entretien des marques	84
Article 6.7 — Ligne axiale	84
Article 6.8 — Ligne axiale en région rurale	84
Article 6.9 — Ligne axiale en région urbaine	85
Article 6.10 — Lignes longitudinales	86
Article 6.11 — Ligne longitudinale en région rurale	86
Article 6.12 — Ligne longitudinale en région urbaine	86
Article 6.13 — Zones de dépassement interdit	87
Article 6.14 — Zones de dépassement interdit sur les routes à deux voies ..	87
Article 6.15 — Zones de dépassement interdit sur les routes à trois voies ..	87
Article 6.16 — Détermination des zones de dépassement interdit	87
Tableau 4 — Distance minimale de visibilité à une vitesse donnée	88
Article 6.17 — Démarcation des zones de dépassement interdit sur les dos d'âne	88
Article 6.18 — Démarcation des zones d'interdiction de dépasser dans les virages	88
Article 6.19 — Démarcation des zones de dépassement interdit sur les ponts étroits	89
Article 6.20 — Marques blanches près des rives et bordures de chaussées ..	89
Article 6.21 — Marques de variation de largeur de la chaussée	90
Article 6.22 — Marques d'encombrement des autobus et trolleybus	90
Article 6.23 — Marques sur chaussée aux approches des intersections rurales	90
Article 6.24 — Marques sur chaussée aux approches des intersections ur- baines	91
Article 6.25 — Ligne d'arrêt	91
Article 6.26 — Passage pour piétons	91
Article 6.27 — Marques sur chaussée aux abords des passages à niveau	91
Article 6.28 — Marques de stationnement	92
Article 6.29 — Marques des bordures de ciment et de granit	92
Article 6.30 — Inscriptions et symboles sur chaussée	92

Chapitre VII — Balises et autres repères visuels

Article 7.1 — Signalisation des obstacles	95
Article 7.2 — Marques et balises sur les culées et piles de pont	95
Article 7.3 — Balises de danger aux extrémités des parapets	95
Article 7.4 — Marques zébrées aux abords d'obstacles encombrant la chaussée	96
Article 7.5 — Balisage des zones de sécurité	96
Article 7.6 — Zébrures des piles de pont	96
Article 7.7 — Marques sur chaussée aux abords d'obstacles	97
Tableau 5 — Longueur minimale des lignes divergentes aux abords d'obs- tacles sur la chaussée	98
Article 7.8 — Repères visuels (delineators)	99

TABLE DES PLANCHES

PLANCHES	Pages
1 — Répertoire des couleurs	103
2 — Formes et cotes des panneaux de signalisation	105
3 — Formes et cotes des panneaux de signalisation	107
4 — Formes et cotes des panneaux de signalisation	109
5 — Détails d'implantation des panneaux	111
6 — Implantation des signaux de numéros de route	113
7 — Détail d'implantation de bases amovibles	115
8 — Implantation des signaux d'arrêt	117
9 — Implantation des signaux de danger à une intersection et à un passage inférieur	119
10 — Implantation des signaux de danger aux abords d'un passage à niveau et d'un pont étroit	121
11 — Implantation des signaux de limitation de vitesse sur route numérotée	123
12 — Implantation des signaux de limitation de vitesse sur route ordinaire	125
13 — Implantation des signaux de manoeuvres aux intersections	127
14 — Implantation des signaux de manoeuvres aux intersections	129
15 — Implantation des signaux de manoeuvres aux intersections	131
16 — Implantation du signal de sens unique	133
17 — Implantation du signal d'accès interdit	135
18 — Implantation des signaux de direction des voies	137
19 — Implantation des signaux d'indication	139
20 — Implantation des signaux d'indication	141
21 — Marques sur chaussée	143
22 — Route à voies multiples en région rurale	145
23 — Marquage des zones de dépassement interdit sur chaussée à deux voies	147
24 — Route ascendante à deux voies dotée d'une voie auxiliaire pour la circulation lente	149
25 — Marquage des zones de dépassement interdit sur chaussée à trois voies	151
26 — Démarcation des zones de dépassement interdit sur les dos d'âne	153
27 — Démarcation des zones de dépassement interdit dans les virages	155
28 — Marques et signaux aux abords d'un pont étroit ou d'un viaduc	157
29 — Marques sur chaussées et signaux aux abords d'un pont à une voie	159
30 — Marques sur chaussées à une voie de décélération en région rurale	161
31 — Marques sur chaussées à une voie d'accélération, en région rurale	163
32 — Signalisation des variations de la largeur des chaussées	165
33 — Signalisation des variations de la largeur des chaussées	167
34 — Signalisation des variations de la largeur des chaussées	169
35 — Marques sur chaussées et signaux aux intersections en région rurale	171
36 — Marques sur chaussées et signaux d'arrêt aux intersections, en région urbaine	173
37 — Marques sur chaussées aux abords d'une intersection dotée d'une voie tourne-à-gauche en région urbaine	175
38 — Marques sur chaussée, en région rurale, aux abords d'une intersection dotée d'une voie de virage à gauche	177
39 — Marques sur chaussées et signaux aux abords d'un passage pour écoliers	179

	Pages
40 — Marques sur chaussées et signaux à l'amorce d'un passage à niveau de voie ferrée	181
41 — Délimitation des espaces de stationnement réglementé	183
42 — Marques de stationnement	185
43 — Types des caractères sur chaussées en région rurale	187
44 — Types des caractères sur chaussées en région rurale	189
45 — Types des caractères sur chaussées en région rurale (suite)	191
46 — Types des caractères sur chaussées, en région urbaine. Cotes minimales	193
47 — Types des caractères sur chaussées, en région urbaine. Cotes proposées	195
48 — Types de flèches	197
49 — Signalisation des passages inférieurs et culées de ponts	199
50 — Signalisation des passages inférieurs, culées et amorces des passages inférieurs	201
51 — Signalisation aux extrémités des parapets	203
52 — Implantation des balises de danger sur l'accotement	205
53 — Signalisation des îlots et refuges pour piétons	207
54 — Signalisation et marques aux extrémités des routes à chaussées séparées	209
55 — Signalisation et marques aux extrémités des routes à chaussées séparées	211
56 — Signalisation et marques aux extrémités des routes à chaussées séparées	213
57 — Signalisation et marques aux extrémités des routes à chaussées séparées	215
58 — Repères réflectorisés	217
59 — Signalisation d'un long détour en région rurale	219
60 — Signalisation d'un détour de courte longueur en région rurale	221
61 — Signalisation d'un court tronçon où la chaussée est en réparation pour une courte durée	223
62 — Le signaleur	225

Chapitre premier

DISPOSITIONS PRÉLIMINAIRES



Chapitre premier

DISPOSITIONS PRÉLIMINAIRES

Art. 1.1 Objet de la signalisation routière

La signalisation routière a pour objet principal :

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

Elle n'a, 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. 1.2 Établissement de la signalisation

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

Les signaux implantés par des particuliers ou des services privés n'engagent pas la responsabilité de l'administration publique 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'administration publique compétente.

Art. 1.3 Catégories de signaux

Les différentes signalisations se répartissent en quatre catégories :

- 1° Signaux de prescription absolue (type A);
- 2° Signaux de danger (type B);
- 3° Signaux d'indication (type C);
- 4° Signaux temporaires (type D).

Art. 1.4 Emploi des signaux routiers

On doit faire un emploi judicieux des signaux de prescription absolue et de danger. La surabondance de tels signaux fatigue l'attention de l'usager de la route qui tendrait alors de plus en plus à négliger les indications données. En revanche, la multiplicité des signaux d'indication ne saurait nuire à l'usager de la route.

Art. 1.5 Homogénéité de la signalisation

L'accroissement du parc automobile commande dès maintenant une signalisation bien conçue et bien réalisée.

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 identiques 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. 1.6 Uniformité des panneaux

Les panneaux de signalisation doivent reproduire fidèlement les modèles homologués figurant dans la présente Instruction.

Le Service technique de la circulation, ministère de la Voirie, Hôtel du Gouvernement, Québec (4^e) tient à la disposition des municipalités, des fabricants de panneaux et des services privés s'occupant de signalisation routière, les plans des modèles des panneaux figurant dans la présente Instruction générale. Toute demande doit être faite par écrit.

Art. 1.7 Couleurs des panneaux (planche 1)

Les panneaux de signalisation portent les couleurs suivantes :

1^o Signaux de prescription absolue

a) Le panneau du signal d'arrêt porte une inscription et une bordure blanches sur fond rouge;

b) Les panneaux des signaux d'obligation portent sur fond blanc une bordure et un symbole noirs entouré d'une couronne verte;

c) Les panneaux des signaux d'interdiction portent sur fond blanc une bordure et un symbole noirs entouré d'une couronne-bande d'interdiction de couleur rouge;

d) Le panneau du signal de sens unique et ceux de direction dans les voies portent sur fond noir une bordure et un symbole blancs;

e) Le panneau du signal de priorité porte une bordure noire sur fond jaune;

f) Les panneaux des signaux de réglementation portent une bordure et une inscription rouges ou vertes, selon le cas, sur fond blanc;

g) Les autres panneaux des signaux de prescription portent une bordure et un symbole noirs sur fond blanc.

2° Signaux de danger

a) Les panneaux des signaux de danger portent une bordure et une inscription ou un symbole noirs sur fond jaune;

b) Le panneau du signal avancé d'endroit fréquenté par les écoliers porte une bordure et un symbole blancs sur fond bleu.

3° Signaux d'indication

Les panneaux des signaux d'indication portent une bordure et une inscription ou un symbole blancs sur fond vert, sauf ceux d'indication touristique ou d'intérêt local, de lac, de cours d'eau, d'altitude, etc., qui porteront la même couleur sur fond brun.

4° Signaux temporaires

Les couleurs des panneaux de signalisation temporaire sont données au chapitre V de la présente Instruction.

Art. 1.8 Formes des panneaux (planches 2, 3, 4)

Les formes des panneaux sont les suivantes :

- 1° La forme octogonale est réservée au signal d'arrêt;
- 2° La forme circulaire est réservée à la signalisation avancée des passages à niveau;
- 3° La forme rhombique (losange) est réservée à l'indication de danger;
- 4° La forme triangulaire est réservée au signal de priorité;
- 5° La forme pentagonale est réservée à la signalisation avancée des établissements scolaires;
- 6° La forme rectangulaire des panneaux dont les deux grands côtés sont à la verticale, est réservée aux signaux de prescription absolue;
- 7° La forme rectangulaire des panneaux dont les deux grands côtés sont à l'horizontale est réservée aux signaux d'indication.

Art. 1.9 Dimensions des panneaux

Les dimensions réglementaires définies dans la présente Instruction sont des cotes minimales. Tout agrandissement des panneaux entraîne nécessairement une modification proportionnelle de toutes les cotes. On pourra faire usage de 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 le paysage, les enseignes, les affiches, etc.;
- 3° Aux points très dangereux comportant des éléments imprévisibles, même pour le conducteur averti;
- 4° Aux endroits où le champ visuel est obstrué;
- 5° Aux abords de certains carrefours.

On ne peut pas toujours établir des règles invariables en matière de supersignalisation. Chaque cas nécessite une étude particulière des lieux. Toutefois, il ne faut pas abuser d'une supersignalisation qui aurait pour effet de diminuer l'efficacité de la signalisation normale.

Art. 1.10 Symboles

Les flèches directionnelles, les croix, les silhouettes, sont des signes ou symboles visant à faciliter la lecture et la compréhension des signaux routiers. Il ne faut pas cependant demander à l'automobiliste un effort de lecture ou de mémoire irréalisable. On devra donc simplifier les indications et avoir recours à des abréviations courantes et à des sigles usuels.

Art. 1.11 Inscriptions

Les types de caractères adoptés pour les inscriptions sont répartis en série de A à E. Les séries A et B sont utilisées sur les plaques indicatrices de nom de rue (appellations édilitaires), sur les panneaux des signaux d'interdiction d'arrêt et de stationnement, de réglementation de stationnement.

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 fonction de la hauteur des lettres. À titre d'exemple, à 50 pieds on peut lire une inscription en lettres de un pouce de hauteur; à 300 pieds, les lettres devront avoir 6 pouces de hauteur au moins.

Les textes bilingues d'au plus six lignes peuvent être inscrits sur un seul panneau, le texte français en tête. Lorsqu'un seul panneau ne saurait contenir un texte de plus de six lignes, il faut recourir à deux panneaux, le premier portant le texte français et le second, le texte anglais, et on les implantera à 200 pieds l'un de l'autre.

Le Service technique de la circulation, ministère de la Voirie, Hôtel du Gouvernement, Québec (4^e) tient à la disposition des services de signalisation routière le répertoire des caractères normalisés. Toute demande doit être faite par écrit.

Art. 1.12 Réflectorisation et éclairage des panneaux

La signalisation doit être efficace aussi bien la nuit que le jour. Il importe donc que les panneaux soient réflectorisés ou éclairés conformément aux dispositions de la présente Instruction.

1° Réfléctorisation

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

Les matériaux de refléctorisation 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. À remarquer que les panneaux refléctorisés 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 blanc :

- 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 dans la mesure où il est satisfaisant.

Art. 1.13 Bordure et listel des panneaux

La surface des panneaux doit être uniformément bordée d'un ruban de même couleur que le symbole et l'inscription. Lorsque le fond du panneau est de couleur plus foncée que l'inscription et le symbole, la bordure formant un listel sera tracée ou appliquée aux arêtes même du panneau.

En revanche, lorsque le fond du panneau est plus pâle que l'inscription et le symbole, la bordure sera tracée ou appliquée un peu en retrait.

Sur le panneau dont le petit côté a 24 pouces, la bordure doit avoir une largeur variant entre $\frac{3}{8}$ et $\frac{5}{8}$ de pouce et être tracée ou appliquée en retrait à $\frac{3}{8}$ de pouce environ des arêtes. Dans tous les autres cas, la largeur de la bordure et du retrait doit toujours être proportionnée au plus petit côté.

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

Il n'est pas nécessaire d'arrondir les angles des panneaux de supersignalisation. Les angles de la plupart des autres panneaux doivent être arrondis de la manière précisée aux planches 2, 3, 4.

Art. 1.14 Implantation des signaux

1° *Généralités.* — L'homogénéité et l'unité sont la règle fondamentale de la signalisation routière, sauf dérogation dans certains cas exceptionnels. Les signaux de prescription absolue, de danger et d'indication devront être implantés conformément aux dispositions de la présente Instruction.

Les signaux sont implantés du côté droit de la chaussée, face au sens de circulation. Exceptionnellement, on peut les implanter du côté gauche, soit sur les îlots de canalisation, soit à l'approche d'un virage à droite, ou encore en portique au-dessus de la chaussée.

On devra, s'il le faut, incliner légèrement vers l'arrière le panneau réflectorisé, de manière que pendant la nuit le reflet ne nuise pas à la lecture de l'indication.

On évitera d'implanter des signaux différents de danger 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. En revanche, il n'y a aucun inconvénient à implanter 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 assujettir les panneaux de signalisation aux poteaux des services publics et aux lampadaires, pourvu que les signaux soient, autant que possible, en position réglementaire.

Dans les municipalités où le déneigement est motorisé, il est préférable de placer les signaux au fond plutôt qu'au bord des trottoirs de largeur inférieure à 7 pieds, de manière à dégager leur bordure de l'encombrement des supports qui risquent d'être endommagés au passage des charrettes à neige. Lorsque la largeur des trottoirs dépasse 7 pieds, les supports des signaux seront placés conformément aux dispositions de l'alinéa précédent.

2° *Installation des signaux.* — En régions rurale et urbaine, les signaux de prescription absolue seront implantés à l'endroit même où la prescription est applicable. Les signaux d'arrêt et de priorité seront placés aussi près que possible du point où le conducteur aura à marquer un temps d'arrêt.

En région rurale, les signaux de danger seront placés à 300 pieds de l'endroit dangereux. L'intervalle peut être porté à 750 pieds sur une route à grande circulation ou être réduit à 200 pieds sur une route à petite circulation.

Les dispositions du paragraphe précédent s'appliquent également aux régions urbaines, mais la distance entre le point de danger et le signal peut alors varier de 100 à 300 pieds.

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.

En région rurale comme en région urbaine, les signaux d'indication sont implantés conformément aux dispositions du chapitre IV.

3° *Dégagement vertical et latéral.* —

Région rurale

- a) Dégagement vertical : de 5 à 8 pieds entre le bas du panneau et le sommet d'une chaussée sans bordure; dégagement minimal du panneau : 4 pieds;
- b) Dégagement latéral : de 6 à 12 pieds entre l'arête du panneau et le bord d'une chaussée sans bordure.

Région urbaine

- a) Dégagement vertical : de 6 à 10 pieds entre le bas du panneau et le sommet d'une chaussée avec bordure;
- b) Dégagement latéral : dégagement minimal de un pied entre l'arête du panneau et le bord de la chaussée avec bordure.

4° *Montage.* — En région rurale, sauf dispositions contraires, on plantera un seul signal par poteau ou support. Toutefois, un panonceau peut compléter l'indication d'un panneau supérieur.

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

Dans les centres urbains, lorsque les signaux de prescription portent des indications dont le texte français est inscrit sur une face du panneau et l'anglais sur l'autre face, les panneaux seront assujettis aux supports de manière qu'en les regardant en enfilade, on voit le texte français alterner avec le texte anglais.

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 manière que le bas des panneaux soit à 17 pieds au-dessus de la chaussée.

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 véhiculaire peut amener une modification partielle ou complète de la signalisation de certains secteurs. Les signaux implantés temporairement doivent être enlevés aussitôt qu'ont disparu les motifs ayant conduit à leur utilisation.

Les planches de 5 à 20 inclusivement montrent divers modes d'implantation de signaux. On en trouvera les règles dans les chapitres qui leur sont consacrés dans la présente Instruction.

Art. 1.15 Matériaux des panneaux et panonceaux

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. Certains autres matériaux fibreux, convenablement préparés peuvent être employés à l'occasion. Le bois entre également dans la confection des grands panneaux et des signaux temporaires et saisonniers, ce qui n'exclut pas l'utilisation d'autres matériaux qui se trouvent ou que l'on pourrait trouver sur le marché.

Les attaches des panneaux doivent être en métal inoxydable.

À noter que tous les matériaux d'oeuvre doivent être approuvés par l'Association canadienne de normalisation (C.S.A.).

Art. 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, au vent et à tout genre de déplacement. On peut employer les balises isolément ou reliées entre elles (planche 7).

Art. 1.17 Entretien des signaux

La signalisation routière doit faire l'objet d'inspections périodiques, même la nuit. En conséquence, les administrations 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 respectif.

Les inscriptions et les symboles doivent toujours être bien visibles et tous les signaux avariés 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, des broussailles et arbustes, de la neige, des matériaux de construction ou autres objets laissés en bordure des routes, enfin, de tout ce qui peut nuire à la visibilité des signaux.

Art. 1.18 Tableau de concordance devant servir de guide pour la fabrication et l'achat de signaux

Tableau 1

<i>Désignation des panneaux</i>	<i>Instruction générale</i>	<i>Uniform Traffic Control Devices for Canada</i>
SIGNALISATION DE PRESCRIPTION		
Arrêt obligatoire	A-1	R-1
Signal de priorité	A-2	R-2
Limitation de vitesse	A-3	R-3
Limitation de vitesse	A-4	P-4
Signal avancé de limitation de vitesse	A-5	R-6
Vitesse minimale imposée	A-6	R-7
Obligation d'aller tout droit ou de tourner à gauche	A-7g	R-8
Obligation d'aller tout droit ou de tourner à droite	A-7d	R-9
Obligation de tourner à gauche	A-8g	R-10
Obligation de tourner à droite	A-8d	R-11
Obligation d'aller tout droit	A-9	R-12
Obligation de tourner à droite ou à gauche	A-10	R-14
Interdiction de faire demi-tour	A-11	R-13
Panonceau heure/jour	A-12	
Sens obligatoire	A-13	R-15

<i>Désignation des panneaux</i>	<i>Instruction générale</i>	<i>Uniform Traffic Control Devices for Canada</i>
Accès interdit	A-14	
Serrez à droite	A-15	
Direction des voies	A-16g	R-47
Direction des voies	A-16d	R-48
Direction des voies	A-17g	R-45
Direction des voies	A-17d	R-46
Direction des voies	A-18	R-51
Route pour camions	A-19	R-52
Passez à droite	A-20	R-20
Limitation de poids	A-21	R-21
Voie auxiliaire	A-22	R-26
Interdiction de dépasser	A-23	R-18
Accès interdit aux cyclistes	A-24	R-24
Accès interdit aux automobiles	A-25	
Accès interdit aux camions	A-26	R-53
Accès interdit aux automobiles et aux cyclistes	A-27	
Halte à un poste de pesée	A-28	
Indication d'une ligne d'arrêt	A-29	
Stationnement interdit (rural)	A-30	
Stationnement interdit (urbain)	A-31	R-31
Stationnement interdit (horaire)	A-32	R-34
Stationnement interdit (zone d'autobus)	A-33	R-32
Période de stationnement	A-34	R-35
Stationnement en file	A-35	R-36
Interdiction d'arrêter	A-36	R-41
Passage pour écoliers	A-37	P-5
Passage pour piétons	A-38	P-6
Passage pour piétons près d'un terrain de jeux	A-39	P-7
Prescription pour les piétons	A-40	P-8
Accès interdit aux piétons	A-41	
Défense de jeter des ordures	A-42	

SIGNALISATION DE DANGER

Virage en coude à droite ou à gauche	B-1	W-1
Virage à droite ou à gauche	B-2	W-2
Virage à droite ou à gauche	B-3	W-3
Contrevirage raide à droite ou à gauche	B-4	W-4
Contrevirage à droite ou à gauche	B-5	W-5
Route sinueuse	B-6	W-6
Intersection en croix	B-7	W-8
Carrefour giratoire	B-8	
Bifurcation à droite et à gauche	B-9	W-9

<i>Désignation des panneaux</i>	<i>Instruction générale</i>	<i>Uniform Traffic Control Devices for Canada</i>
Circulation convergente à droite et à gauche	B-10	
Embranchement à droite et à gauche	B-11	W-10
Intersection en T	B-12	W-11
Intersection en Y	B-13	W-12
Damier indiquant un virage dangereux à droite ou à gauche	B-14	W-13
Damier indiquant un fond de route	B-15	W-13B
Signal avancé d'arrêt	B-16	W-14
Signal avancé de feux de circu- lation	B-17	W-15
Panonceau avec inscription nu- mérique	B-18	W-15T
Pente raide	B-19	W-16
Fin de revêtement	B-20	
Fin de route	B-21	W-13
Chaussée rétrécie	B-22	W-19
Passage étroit	B-23	W-20
Panonceau indicateur de route à une voie	B-24	W-20TA
Chaussées séparées	B-25	W-22
Fin de chaussées séparées	B-26	W-23
Circulation dans les deux sens	B-27	R-17
Contourner par la droite ou par la gauche	B-28	W-28
Signal avancé de passage à ni- veau	B-29	W-24
Angle d'incidence de la voie ferrée	B-30	W-24T
Signal avancé de limitation de hauteur	B-31	W-25
Limitation de hauteur	B-32	W-26
Chaussée glissante	B-33	W-27
Éboulis	B-34	
Balise à bandes obliques	B-35	
Balise à bandes obliques	B-36	
Balise à chevrons	B-37	
Signal avancé de passage pour écoliers	B-38	P-1
Signal avancé de passage pour piétons	B-39	P-2
Signal avancé de passage près d'un terrain de jeux	B-40	P-3

<i>Désignation des panneaux</i>	<i>Instruction générale</i>	<i>Uniform Traffic Control Devices for Canada</i>
-------------------------------------	---------------------------------	---

SIGNALISATION D'INDICATION

Numéro de la route transcanadienne	C-1	M-1
Numéro de route	C-2	M-2
Point de jonction	C-3	M-3
Point de jonction	C-4	G-6
Panonceau avancé de carrefour giratoire	C-5	
Panonceau avancé de direction de routes numérotées	C-6	M-5
Panonceau avancé de direction de routes numérotées	C-7	M-6
Panonceau de direction de routes numérotées	C-8	M-7
Panonceau de direction de routes numérotées	C-9	
Panonceau de direction de routes numérotées	C-10	M-8
Panonceau de direction de routes numérotées	C-11	
Panonceau de direction de routes numérotées	C-12	M-9
Panonceau de point cardinal	C-13	M-10
Panonceau de point cardinal	C-14	M-13
Panonceau de point cardinal	C-15	M-12
Panonceau de point cardinal	C-16	M-11
Route de déviation	C-17	M-14
Fin de route numérotée	C-18	M-15
Route sans issue	C-19	G-12
Priorité sur feu vert clignotant	C-20	
Bateau-passeur	C-21	
En service	C-22	
Signal de direction sur les grand-routes	C-23	G-1
Signal de direction sur les grand-routes	C-24	G-2
Signal de direction sur les grand-routes	C-25	G-3
Signal de confirmation sur les grand-routes	C-26	
Signal de confirmation sur les grand-routes	C-27	G-4
Signal de direction sur les routes secondaires	C-28	G-5
Signal de direction sur les routes secondaires	C-29	
Aéroport	C-30	

<i>Désignation des panneaux</i>	<i>Instruction générale</i>	<i>Uniform Traffic Control Devices for Canada</i>
Indication des frontières	C-31	G-7
Indication des comtés	C-32	
Signal de localité	C-33	G-10, G-11
Hôpital	C-34	
Poste de secours	C-35	
Aire de stationnement	C-36	
Services touristiques	C-37	
Services touristiques	C-38	
Services touristiques	C-39	
Parc du Québec	C-40	
Parc du Québec	C-41	
Services touristiques	C-42	
Services touristiques	C-43	G-9 G-8
Parc national	C-44	
Parc national	C-45	
Terrain de campisme	C-46	
Terrain de campisme	C-47	
Haltes routières	C-48	
Lieu historique du Québec	C-49	
Lieu historique du Québec	C-50	
Lieu historique du Québec	C-51	
Lieu historique du Québec	C-52	
Lieu historique national	C-53	G-9 G-8
Lieu historique national	C-54	
Table de pique-nique	C-55	
Campisme	C-56	
Roulotte	C-57	
Restaurant	C-58	
Poste d'essence	C-59	
Service de dépannage	C-60	
Lieu de villégiature	C-61	
Nom du lac	C-62	
Nom du cours d'eau	C-63	G-8
Altitude	C-64	
Belvédère	C-65	
Sanctuaire	C-66	

SIGNALISATION TEMPORAIRE

Chaussée cahoteuse	D-1	W-17
Dégel	D-2	
Accotement meuble	D-3	
Passage de camions	D-4	
Travaux	D-5	C-14
Longueur d'une déviation	D-6	C-3
Signal avancé de déviation	D-7	
Ralentissement	D-8	

Chapitre II

SIGNALISATION DE PRESCRIPTION ABSOLUE



Chapitre II

SIGNALISATION DE PRESCRIPTION

Art. 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 implanter 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. 2.2 Prescriptions à signaler

Les prescriptions susceptibles d'être portées à la connaissance des usagers de la route sont les suivantes :

- 1° Arrêt à l'intersection et obligation de céder le passage;
- 2° Limitation de vitesse;
- 3° Mouvements obligatoires ou interdits;
- 4° Stationnement interdit ou réglementé;
- 5° Arrêt interdit;
- 6° Obligations et interdictions pour piétons;
- 7° Autres obligations et interdictions.

Art. 2.3 Formes et couleurs des panneaux

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

Ils seront assujettis à leur support, les grands côtés à la verticale, sauf le panneau de sens unique.

Font exception, les signaux d'arrêt et de priorité qui ont chacun une forme distinctive et des couleurs différentes.

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

Art. 2.4 Arrêt à l'intersection : A-1 (24 x 24)⁽¹⁾

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 5 pouces de hauteur, séries C (français) et D (anglais). Tous les éléments de la face du panneau seront réfectorisés.

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



A-1
24 x 24

1. La dimension des panneaux est toujours donnée en pouces.

Parfois, la visibilité du signal peut être obstruée d'une manière permanente par un obstacle ou par une déviation de la route. Il y aura lieu alors de signaler cette anomalie par le signal avancé B-16, que l'on plantera de la manière prévue à l'article 3.12.

En règle générale, le signal d'arrêt doit être implanté à proximité du point où le conducteur est tenu de marquer un temps d'arrêt à la limite de la chaussée abordée, principalement :

- 1° À toute intersection où l'importance des différents courants de circulation en motive l'implantation;
- 2° À toute intersection où le champ de visibilité oblige le conducteur à réduire sa vitesse à moins de 8 milles à l'heure;
- 3° À tout autre endroit où le nombre d'accidents en justifierait l'implantation.

En région rurale, le signal d'arrêt doit être implanté du côté droit, à une distance variant de 6 à 12 pieds du bord de la chaussée, et de 5 à 50 pieds de la chaussée transversale. Le panneau sera assujéti au support de manière que le bas soit de 5 à 8 pieds au-dessus du sommet de la chaussée.

En région urbaine, le signal doit être également implanté du côté droit, à moins de 6 pieds du bord de la chaussée et à au moins 5 pieds du bord de la rue transversale, sans le reculer cependant de plus de 50 pieds (planches 5 et 8). Le bas du panneau doit être à 7 pieds au-dessus du sommet de la rue, mais dans certains cas cette hauteur pourra varier de 6 à 10 pieds.

Lorsque les conditions des lieux se prêtent mal à l'implantation du signal à droite de la voie, on l'implante exceptionnellement du côté gauche.

Aux intersections munies de feux de circulation, on ne doit pas planter de signal d'arrêt; cependant, lorsqu'il est nécessaire d'attacher, pendant quelques heures, la priorité de passage à une route plutôt qu'à une autre, au lieu d'implanter un signal d'arrêt, on pourra faire clignoter le feu jaune sur la route principale et le feu rouge sur la route secondaire.

À l'intersection de deux routes d'égale importance, on aura soin d'étudier les courants de circulation avant d'implanter le signal d'arrêt dans un sens plutôt que dans l'autre.

Aux endroits où la vitesse d'approche des véhicules est élevée et où le signal d'arrêt risque d'être confondu avec les signaux environnants, l'Instruction recommande l'usage de panneaux de super-signalisation (36 x 36 ou 48 x 48).

Art. 2.5 Signal de priorité : A-2 (30 x 30 x 30)

Le signal de priorité a la forme d'un triangle équilatéral pointant vers le bas. La bordure est noire sur fond jaune réflectorisé. Le signal sera implanté conformément aux dispositions de l'article 2.4.

Le signal A-2 s'implante :

- 1° Sur une route secondaire faisant intersection avec une route principale lorsqu'il s'agit moins d'imposer l'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 et de largeur suffisantes;
- 3° Dans un terre-plein d'au moins 30 pieds de largeur, tout près de la seconde chaussée, à l'intention de l'usager de la voie secondaire qui s'apprête à emprunter ou à croiser cette deuxième chaussée;
- 4° Sur toute voie oblique de dégagement, aménagée pour les virages à droite, mais non dotée d'une voie d'accélération de longueur et de largeur suffisantes;
- 5° À toute bifurcation où le champ visuel est excellent, mais où l'absence du signal de priorité aurait provoqué deux accidents au cours des douze derniers mois.



A-2
30 x 30 x 30

Art. 2.6 Limitation de vitesse : A-3 (24 x 30) A-4 (18 x 12)

L'inscription et la bordure des signaux A-3 et A-4 sont noires sur fond blanc réflectorisé. La limitation de vitesse doit toujours être indiquée en multiple de 5.

Les signaux de la catégorie A-3 seront implantés aux entrées des zones de vitesse réglementée. Lorsque la zone est longue, il y a lieu de répéter cette signalisation à intervalles d'au plus 10 milles.

En régions rurales et urbaines, les signaux du type A-3 seront implantés à droite de la chaussée. Sur les 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 5 à 8 pieds au-dessus du sommet de la chaussée, à une distance variant de 6 à 12 pieds du bord de la route.

Dans les régions urbaines où les rues ont une bordure, le signal A-3 sera implanté à la distance minimale d'un pied de la bordure. Dans les secteurs où le stationnement est libre, les signaux seront assujettis au support de manière que le bas du panneau soit de 6 à 10 pieds au-dessus de la bordure.

À l'approche des courbes, en région rurale, les panonceaux du type A-4 peuvent être placés au bas des signaux de virage (B-1, B-2, B-3) conformément aux données du tableau 2, page 51.

On peut également assujettir les panonceaux A-4 au bas des panneaux B-38, B-39 ou B-40, conformément à l'article 1.14.



A-3-30
24 x 30



A-4
18 x 12



A-3-60
24 x 30



A-5-30
24 x 30



A-6-40
24 x 30



A-7g
24 x 24

Art. 2.7 Signal avancé de limitation de vitesse : A-5 (24 x 30)

Le signal avancé A-5 s'impose à l'approche d'une zone de limitation de vitesse, lorsque cette prescription force l'usager à un ralentissement supérieur à 15 milles à l'heure.

En région rurale, l'intervalle entre le signal A-3-30 et le signal avancé A-5-30 peut varier de 800 à 1 200 pieds. (planches 11 et 12).

La dimension, 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 réflectorisé.

Art. 2.8 Minimum de vitesse imposée : A-6 (24 x 30)

Le signal A-6 indique que les véhicules sont tenus de circuler au moins à la vitesse minimale prescrite.

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.

Le panneau A-6 mesure 24 pouces sur 30 pouces. L'inscription et la bordure sont noires sur fond blanc réflectorisé. Le signal A-6 ne s'emploie pas isolément, mais toujours de pair avec le panneau A-3 en tête sur le même poteau. Le bas du panneau A-6 doit être à 5 pieds au-dessus du sommet de la chaussée.

L'ensemble sera implanté à une distance variant de 6 à 12 pieds du bord de la route, à intervalles d'au plus 10 milles. 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.

Le signal A-6 est en usage sur les autoroutes et à leurs entrées afin d'en interdire l'accès à tout véhicule incapable de circuler à la vitesse imposée.

Art. 2.9 Signaux de manoeuvres obligatoires aux intersections : de A-7 à A-11 (24 x 24) ou à A-12 (24 x 12)

Les signaux A-7 à A-10, à fond blanc réflectorisé, portent une flèche noire entourée d'une couronne verte réflectorisée et d'une bordure noire.

Le panneau A-11, à fond blanc réflectorisé et à bordure noire, porte une flèche noire incurvée en U inversé et entourée d'une couronne-bande d'interdiction en rouge réflectorisé.

Le panneau A-12, porte une bordure et des inscriptions noires (heures et jours), sur fond blanc réflectorisé.

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

A-7g Obligation d'aller tout droit ou de tourner à gauche (interdiction de tourner à droite);

- A-7d Obligation d'aller tout droit ou de tourner à droite (interdiction de tourner à gauche);
- A-8g Obligation de tourner à gauche (interdiction d'aller tout droit ou de tourner à droite);
- A-8d Obligation de tourner à droite (interdiction d'aller tout droit ou de tourner à gauche);
- A-9 Obligation d'aller tout droit (interdiction de tourner à droite ou à gauche);
- A-10 Obligation de tourner à droite ou à gauche (interdiction d'aller tout droit);
- A-11 Interdiction de faire demi-tour.



A-7d
24 x 24



A-8g
24 x 24



A-8d
24 x 24



A-9
24 x 24



A-10
24 x 24

À noter que ces signaux, employés sans panonceau, conservent toujours leur caractère permanent de prescription. On évitera donc d'employer le panonceau A-12 isolément, puisqu'il ne transmet par lui-même aucune prescription.

Cette signalisation de prescription doit toujours faire face au sens de la circulation.

En région urbaine, les signaux seront implantés de façon que le bas du panneau soit à 6 pieds au moins et à 10 pieds au plus au-dessus de la bordure et qu'il s'en écarte d'au moins un pied.

En région rurale, ils seront placés de 5 à 8 pieds au-dessus du sommet de la chaussée, à une distance variant de 6 à 12 pieds du bord.

Lorsque les signaux doivent être adjoints aux feux de circulation de type urbain, ils seront accolés de préférence au-dessous des feux; lorsqu'ils sont adjoints au type rural, les panneaux seront assujettis à la console des poteaux.

L'Instruction générale indique aux planches 13 à 16 quelques exemples d'implantation de ces signaux.



A-11
24 x 24



A-12
24 x 12

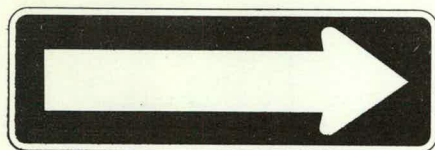
Art. 2.10 Sens obligatoire : A-13 (36 x 12)

Avant d'implanter cette signalisation, les municipalités du Québec doivent se conformer aux dispositions du Code de la route concernant les rues à sens unique.

Sur le fond noir du signal se détachent une flèche et une bordure blanches réfléchies.

Les panneaux A-13 sont placés aux angles des rues, ruelles et chemins privés à sens unique, face à la circulation transversale, conformément aux indications de la planche 16.

Le panneau A-13 est monté de manière que la distance entre la base du panneau et le sommet de la rue ou de la bordure de la chaussée soit de 10 pieds et qu'il soit placé à un pied au moins du bord.



A-13
36 x 12

Art. 2.11 Signaux d'accès interdit : A-14 (24 x 24) A-24 à A-27 (24 x 24)

Les panneaux A-14, A-24, A-25, A-26 et A-27, à fond blanc réfléchissant, portent un symbole noir entouré d'une couronne-bande d'interdiction en rouge réfléchissant. Ils doivent être implantés conformément à l'article 1.14.

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

A-14. — Accès interdit à toutes les catégories de véhicules.

Ces signaux doivent être implantés bien en vue des deux côtés de la chaussée, à la sortie des voies aménagées pour les virages à droite ou à gauche, où l'accès est interdit (planche 17).

A-24. — Accès interdit aux cyclistes.

Le signal A-24 est implanté :

- 1° Aux entrées des autoroutes sur lesquelles la présence des cyclistes peut constituer un danger;
- 2° Aux entrées de certains parcs et terrains de jeux réservés aux piétons;
- 3° Aux entrées des ponts lorsque la circulation est interdite aux cyclistes. Ceux-ci devront circuler à pied en empruntant le trottoir ou le passage pour piétons.

A-25. — Accès interdit aux automobiles.

Le signal A-25 est implanté aux entrées des parcs et des terrains de jeux réservés aux piétons. L'interdiction s'étend à tout genre de véhicules automobiles.



A-14
24 x 24



A-24
24 x 24



A-25
24 x 24

A-26. — Accès interdit aux véhicules lourds.

Le signal A-26 est implanté aux intersections de routes ou de rues conduisant dans les quartiers domiciliaires.

La prescription ne cherche pas à interdire complètement la circulation des voitures utilitaires, mais à empêcher tout genre de véhicules lourds de pénétrer dans ces quartiers. Elle vise surtout à prolonger la durée des chaussées, et à assurer une parfaite tranquillité aux habitants de ces quartiers.

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

A-27. — Accès interdit aux cyclistes et aux automobiles.

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



A-26
24 x 24



A-27
24 x 24

Art. 2.12 Serrez à droite : A-15 (24 x 30)

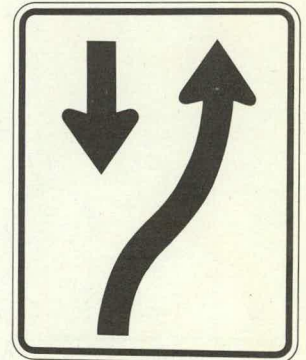
Le signal A-15 a pour objet d'informer l'usager qu'il existe une possibilité d'utilisation simultanée d'une même voie pour deux sens de circulation, et qu'en conséquence il doit serrer ou garder la droite.

Le panneau A-15 est bordé d'un ruban noir sur fond blanc réfléchissant et porte deux flèches noires pointant en sens contraires.

En région urbaine, le signal sera implanté à droite comme à gauche de la chaussée, à l'endroit même où la circulation se fait dans les deux sens (planche 16).

En région rurale, le panneau doit être implanté conformément aux indications données aux planches 32, 33, 34 et 54.

Le signal A-15 est assujéti au support de manière que le bas du panneau soit de 5 à 10 pieds au-dessus du trottoir ou du sommet de la chaussée et distant d'un pied au moins du bord.



A-15
24 x 30

Art. 2.13 Signaux de direction des voies : de A-16 à A-18 (24 x 24)

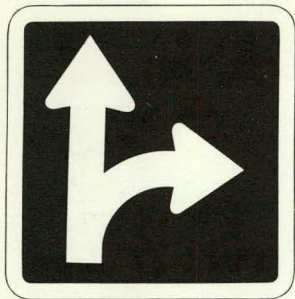
Aux abords des intersections encombrées, il est parfois nécessaire d'installer des signaux au-dessus de la chaussée. Cette signalisation visible à distance permet aux usagers de se ranger immédiatement dans la voie qu'ils devront emprunter pour aller tout droit ou pour tourner à l'intersection.

Les panneaux seront suspendus à 17 pieds, au centre de chaque voie, à une distance ne dépassant pas 150 pieds de l'intersection.

Sur le fond noir du panneau se détachent les flèches et la bordure blanches réfléchissantes (planche 18).



A-16g
24 x 24



A-16d
24 x 24

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

A-16g Aller tout droit ou tourner à gauche;

A-16d Aller tout droit ou tourner à droite;

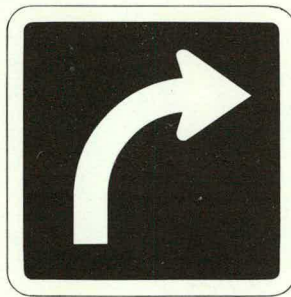
A-17g Tourner à gauche;

A-17d Tourner à droite;

A-18 Aller tout droit.



A-17g
24 x 24



A-17d
24 x 24



A-18
24 x 24

Art. 2.14 Routes pour camions : A-19 (24 x 24)

Le signal A-19 indique aux conducteurs de véhicules lourds la voie qu'ils doivent emprunter.

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

Le fond blanc du panneau est rétro-réfléchissant et porte la vignette noire d'un camion, 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 panneaux C-6 à C-12, à fond vert rétro-réfléchissant, sur lesquels se détache une flèche blanche pointant dans le sens prescrit.

Dans les municipalités, où les intersections sont nombreuses, le long d'une route de camionnage, 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 2 000 pieds, il est préférable d'implanter les signaux à chacune d'elles, afin de mieux guider les camionneurs.

On aura soin également de toujours placer le signal A-19 et le panneau C-6 ou C-7 à une distance variant de 150 à 300 pieds de toute bifurcation. Cette signalisation avancée permettra aux conducteurs de véhicules lourds de manoeuvrer correctement.

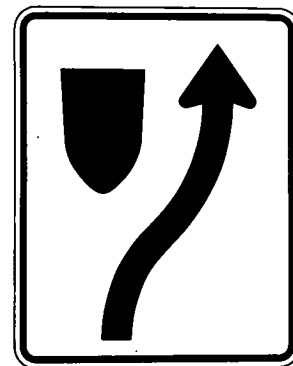


A-19
24 x 24

Art. 2.15 Passez à droite : A-20d (24 x 30)

Cette signalisation oblige les conducteurs à contourner tout obstacle par la droite. Lorsque les signaux de ce type sont implantés sur les terre-pleins du centre, ils ne doivent pas l'être à plus de 50 pieds des extrémités et conformément aux indications des planches 54 à 57. Sur les îlots et refuges pour piétons, ils doivent être implantés aussi près que possible des extrémités. Aux passages inférieurs, ils seront assujettis au pilier central (planche 50). Dans ce cas, les zébrures jaunes et noires seront peintes de façon à laisser une marge de 6 pouces tout autour du signal. Aux endroits où les conducteurs sont dans l'obligation de passer à gauche d'un obstacle, on doit faire usage du signal A-20g. Là où il est permis de contourner l'obstacle indifféremment par la droite ou par la gauche, le signal B-28 sera implanté conformément à l'article 3.22.

Sur le fond blanc réfectorisé se détachent la bordure et le symbole noirs.



A-20d
24 x 30

Art. 2.16 Limitation de poids : A-21 (24 x 24)

Le signal A-21 a pour objet d'informer les conducteurs qu'ils ne peuvent emprunter certains ponts et viaducs lorsque le poids total en charge de leur véhicule dépasse le poids maximal établi.

Le panneau A-21 se place aux approches des ouvrages d'art. Il a un fond blanc réfectorisé, avec inscription et bordure noires.

Sur les routes rurales, le signal sera implanté à une distance variant de 6 à 12 pieds du bord de la chaussée. Le bas du panneau doit être à 5 pieds au moins au-dessus du sommet de la chaussée. On peut aussi l'assujettir à la charpente même du pont et face à la circulation.

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

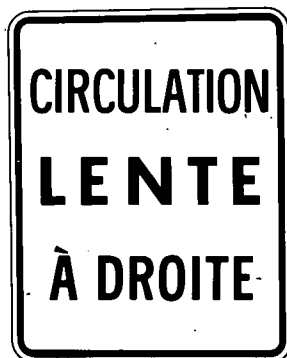


A-21-10
24 x 24

Art. 2.17 Voie auxiliaire : A-22 (24 x 30)

Il y a lieu quelquefois de réserver une voie aux véhicules qui gravissent les côtes au ralenti et de l'indiquer à l'aide du signal A-22, dont le panneau, à fond blanc réfectorisé, porte bordure et inscription noires.

Le signal A-22 doit être implanté à 300 pieds environ de l'amorce de la voie auxiliaire. Le bas du panneau doit s'élever à 5 pieds au moins au-dessus du sommet de la chaussée et s'écarter de 6 à 12 pieds du bord (planche 24).



A-22
24 x 30



A-22a
24 x 30

Art. 2.18 Interdiction de dépasser : A-23 (36 x 36)



A-23
36 x 36

Le signal A-23 est en usage sur les routes à deux ou trois voies de circulation. Il doit être implanté des deux côtés de la route à l'entrée de toute section où la visibilité vers l'avant est limitée et où il serait clairement démontré, à la suite d'une étude statistique des lieux, que l'implantation du signal diminuerait sûrement le nombre des accidents.

Sur fond blanc réfléctorisé du panneau se détache la vignette noire de deux véhicules roulant côte à côte, entourée d'une couronne-bande d'interdiction en rouge réfléctorisé qui barre le véhicule de gauche.

Le signal A-23 sera implanté à une distance variant de 6 à 12 pieds du bord de la chaussée, de manière que le bas du panneau soit au moins à 5 pieds au-dessus du sommet de la chaussée.

Art. 2.19 Halte à un poste de pesée : A-28 (24 x 36)



A-28
24 x 36

Le signal A-28 indique l'existence d'un poste de pesée où les camionneurs doivent faire contrôler le poids total, à vide ou en charge, de leur véhicule.

Le panneau a un fond blanc réfléctorisé, avec inscription, bordure et symbole noirs.

Le signal se pose juste au-dessus du panneau C-10, vis-à-vis du poste, à une distance variant de 6 à 12 pieds du bord de la route et de manière que le bas du panneau soit à 6 pieds au-dessus du sommet de la chaussée.

L'Instruction recommande, s'il le faut, la signalisation avancée d'un poste de pesée à 1 000 pieds ou davantage, afin de permettre aux camionneurs de ralentir et d'aborder les lieux en toute sécurité. À cette fin, on doit placer le signal A-28 au-dessus du panneau B-18 qui indique à quelle distance se trouve le poste.

Art. 2.20 Indication d'une ligne d'arrêt à l'intersection : A-29 (24 x 30)



A-29g
24 x 30

Le panneau indiquant la ligne d'arrêt sera placé aux abords de certaines intersections munies de 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 le fond blanc réfléctorisé du panneau se détachent en noir le symbole, l'inscription et la bordure.

Le signal se pose habituellement à gauche ou à droite de la chaussée ou sur les îlots, vis-à-vis de la ligne d'arrêt.

Dans les régions urbaines, le panneau A-29 sera placé à un pied de la bordure de la chaussée, à une hauteur variant de 6 à 10 pieds. Dans les régions rurales, il sera implanté à 5 pieds au moins au-dessus du sommet de la chaussée, à une distance variant de 6 à 12 pieds du bord de la route.

Dans l'une ou l'autre région, sur les routes à chaussées non séparées, où la circulation se fait dans les deux sens, le signal A-29g doit être implanté à droite. Sur les routes à chaussées séparées, on

placera les signaux des deux côtés, le premier A-29g à droite de la chaussée, vis-à-vis de la ligne d'arrêt et le second A-29d, à gauche, sur le terre-plein.

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

Art. 2.21 Stationnement interdit ou réglementé : A-30 (24 x 24) A-31 à A-35 (12 x 18)

De tous les signaux routiers, ceux de 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.

La présente Instruction donne ci-contre quelques modèles de signaux de stationnement et les indications qui doivent figurer dans l'ordre suivant :

- 1° Stationnement ou interdiction de stationner;
- 2° Heures d'interdiction (si les heures ne sont pas indiquées, la prescription s'applique en permanence);
- 3° Jours (si les jours ne sont pas indiqués, la prescription s'applique tous les jours de la semaine).

Le type A-30, à fond blanc réflectorisé, porte la lettre P en noir entourée d'une couronne-bande d'interdiction en rouge réflectorisé.

Le signal se place 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 1.14.



A-31
12 x 18



recto A-32 verso
12 x 18

Les types A-31 à A-35 sont en usage dans les régions urbaines. Les panneaux portent des inscriptions sur les deux faces et on peut les réflectoriser.

Les signaux s'implantent à un pied au moins de la bordure de la chaussée, de manière que le bas du panneau soit à une hauteur variant de 6 à 10 pieds. On les échelonnera à 300 pieds l'un de l'autre au maximum.

Les panneaux portant une flèche devront dessiner un angle de 45 degrés avec l'axe de la chaussée, et non de 90 degrés.

Lorsque la réglementation porte sur la durée de stationnement ou sur la façon de stationner, les inscriptions et la bordure seront vertes sur fond blanc.

Lorsque les inscriptions sont en français sur une face et en anglais sur l'autre, les panneaux seront installés de manière qu'en les regardant en enfilade, le texte français alterne avec le texte anglais, dans un sens de circulation comme dans l'autre.



A-30
24 x 24



recto A-33 verso
12 x 18



recto A-34 verso
12 x 18



recto A-35 verso
12 x 18



recto A-36 verso
12 x 18

Art. 2.22 Interdiction d'arrêter : A-36 (12 x 18)

Le signal d'interdiction d'arrêter se distingue par la bande médiane rouge, sur laquelle se détachent, en blanc, les heures d'interdiction. Le panneau sera monté de la même manière que les panneaux de stationnement (art. 2.21).

Art. 2.23 Signaux pour piétons : A-37 à A-41

La catégorie de panneaux qui y correspond comprend :

- 1° Les panneaux A-37, A-38 et A-39, indiquant les passages pour piétons;
- 2° Le panneau A-40, portant instruction aux piétons qui s'apprêtent à traverser la chaussée;
- 3° Le panneau A-41, interdisant aux piétons l'accès des autoroutes.

Art. 2.24 Passage pour écoliers : A-37 (24 x 30)

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 eu 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-37 n'est pas à lui seul une garantie de protection. Il faut, en outre, monter la garde aux heures critiques. La présence d'une patrouille scolaire est indispensable aux points considérés comme dangereux pour les piétons. Cette signalisation ne peut être implantée ailleurs qu'aux passages gardés.

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

Le panneau A-37 est entouré d'une bordure noire. Sur fond blanc réfectorisé se détache en noir la silhouette de deux écoliers. Une flèche également noire pointe vers le passage. Ce signal est implanté conformément à l'article 1.14 (voir aussi planche 39).

Lorsque le signal A-37 est implanté, le signal avancé B-38 doit l'être également, conformément à l'article 3.29. 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-37.



A-37g
24 x 30

Art. 2.25 Passage pour piétons : A-38 (24 x 30)

Le signal A-38 s'implante aux intersections dépourvues de feux de circulation ou à mi-chemin entre deux intersections, conformément à l'article 1.14.

Le panneau A-38 porte en noir la silhouette d'un adulte au pas de marche.

Le fond doit être réfectorisé. Pour mieux indiquer la proximité d'un passage pour piétons, on pourra recourir au signal avancé B-39 (art. 3.30).



A-38g
24 x 30

Art. 2.26 Passage pour piétons près d'un terrain de jeux : A-39 (24 x 30)

Le signal A-39, en usage aux abords des terrains de jeux, porte la silhouette d'un enfant courant après sa balle.

Le panneau à fond blanc, peut être réfectorisé. Il est implanté conformément à l'article 1.14.

Lorsque le signal A-39 est utilisé, le signal avancé B-40 doit l'être également, conformément à l'article 3.31.

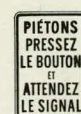
Aux intersections munies de feux de circulation, il n'y a pas lieu d'implanter pareil signal.



A-39g
24 x 30

Art. 2.27 Prescription pour les piétons : A-40 (6 x 9)

Aux intersections dotées de feux de circulation à commande manuelle, les petits panneaux A-40 et A-40a, à fond blanc, sont accolés au bouton que les piétons doivent presser pour demander le passage. L'inscription et la bordure sont en noir.



A-40



A-40a

6 x 9

Art. 2.28 Interdictions aux piétons : A-41 (24 x 24)

Le signal A-41 interdit aux piétons l'accès des autoroutes. Il est ordinairement implanté aux entrées des voies, conformément à l'article 1.14.

Le fond blanc réfectorisé porte la silhouette noire d'un piéton, entourée d'une couronne-bande d'interdiction en rouge réfectorisé.



A-41
24 x 24



A-42
24 x 24

Art. 2.29 Défense de jeter des ordures : A-42 (24 x 24)

Le panneau A-42 porte sur fond blanc réfectorisé la vignette noire d'une boîte de conserves ouverte, entourée d'une couronne-bande d'interdiction en rouge réfectorisé.

Le signal est implanté aux endroits où les passants ont pris l'habitude de jeter des ordures (art. 1.14).

Demande de signalisation de passage pour écoliers

Municipalité.....

(.....)
comté

Date

Service technique de la circulation
Ministère de la Voirie
Hôtel du Gouvernement
Québec (4^e)

Messieurs,

Le conseil municipal de.....

.....(.....),
comté

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

Préciser

Dès que les signaux seront installés, le conseil s'engage
à poster aux frais de la municipalité un agent de police ou une
patrouille scolaire qualifiée, à l'endroit précité, aux heures
d'entrée et de sortie des écoliers.

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

Le Secrétaire-trésorier,

.....
Signature



SIGNALISATION
DE DANGER

Chapitre III

SIGNALISATION DE DANGER



Chapitre III

SIGNALISATION DE DANGER

Art. 3.1 Objet

Les signaux de danger ont pour objet d'appeler 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 qui risque à la longue de lasser l'attention des usagers de la route. Les inspecteurs verront donc à faire enlever les signaux superflus (art. 1.17).

La signalisation de danger doit être implantée :

- 1° Aux abords des virages (art. 3.4);
- 2° Aux abords des contrevirages (art. 3.5, 3.6);
- 3° Aux approches des routes sinueuses (art. 3.7);
- 4° Aux intersections (art. 3.8, 3.9, 3.10);
- 5° Aux brusques déviations de route (art. 3.11);
- 6° Aux approches du signal d'arrêt et des feux de circulation que l'on ne peut voir à distance (art. 3.12, 3.13);
- 7° Aux approches des pentes raides (art. 3.14);
- 8° À la fin des revêtements de chaussées (art. 3.15);
- 9° À la fin des routes sans issue (art. 3.16);
- 10° Aux rétrécissements de la chaussée (art. 3.17);
- 11° Aux abords des passages étroits (art. 3.18);
- 12° Au commencement et à la fin des chaussées séparées (art. 3.19, 3.20);
- 13° À l'amorce des chaussées non séparées et à deux sens (art. 3.21);
- 14° Aux îlots qui peuvent être contournés par la gauche ou par la droite (art. 3.22);
- 15° Aux approches des passages à niveau (art. 3.23);
- 16° Aux abords des ouvrages d'art (art. 3.25);
- 17° Aux approches des chaussées glissantes (art. 3.26);
- 18° Aux abords des escarpements (art. 3.27);
- 19° Aux obstacles sur la chaussée et à ses abords immédiats (art. 3.28);
- 20° Aux abords des établissements scolaires, des passages pour piétons et des terrains de jeux (art. 3.29, 3.30, 3.31).

Les signaux de danger doivent toujours être implantés conformément aux dispositions de la présente Instruction. En cas de doute sur l'emploi d'un signal de virage, on recourra de préférence à celui qui indique la courbe la moins raide.

Art. 3.2 Formes et couleurs des panneaux

La plupart des signaux de danger sont de forme rhombique (losange). Le fond du panneau est jaune réflectorisé sur lequel se détachent en noir la bordure, l'inscription ou le symbole. Font ex-



B-1d
24 x 24



B-2d
24 x 24



B-3d
24 x 24

ception, les signaux de passage à niveau, d'établissements scolaires, de limitation de hauteur et certains panonceaux, dont la couleur ou la forme sont quelque peu différentes.

Sauf indications contraires, tous les signaux de danger doivent avoir 24 pouces de côté. Lorsqu'il devient nécessaire d'attirer davantage l'attention des usagers de la route, on utilisera la supersignalisation, en ayant soin d'augmenter en proportion tous les éléments du panneau.

Sur les routes rurales à trois voies ou plus, ou installera des panneaux de 36 pouces de côté.

Art. 3.3 Implantation des signaux de danger

La signalisation de danger ayant pour objet principal 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.

L'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'implantation se fasse à l'endroit idéal.

En principe, sur les routes à moyenne vitesse, les signaux seront implantés plus près du point de danger que sur les routes à grande vitesse.

Dans les régions rurales et les quartiers domiciliaires où le stationnement des véhicules est intermittent, les signaux seront implantés à une distance variant de 6 à 12 pieds du bord de la route et à 5 pieds au moins au-dessus du sommet de la chaussée ou encore à 7 pieds au-dessus du trottoir.

Dans les quartiers domiciliaires et commerciaux, où les voitures stationnent fréquemment, les signaux de danger seront implantés à un pied au moins de la bordure de la chaussée, à 7 pieds de hauteur.

Dans les régions urbaines, ils seront placés à 150 pieds au moins du point dangereux, mais cet intervalle peut varier de 300 à 750 pieds en rase campagne; lorsque le panneau mentionne une distance, on plantera le signal autant que possible à la distance indiquée.

Art. 3.4 Virages : B-1, B-2, B-3 (24 x 24)

Les signaux de virages doivent être implantés conformément aux indications du tableau 2, page 51. Cette signalisation est installée à une distance variant de 300 à 750 pieds des virages. Le fond jaune des panneaux doit être réfléchissant.

Tableau 2

Concordance des signaux de virage en fonction de la vitesse

Vitesse maximale prescrite avant le virage, en milles à l'heure	VITESSE PRESCRITE DANS LES VIRAGES EN MILLES À L'HEURE ⁽¹⁾								
	60	55	50	45	40	35	30	25	moins de 25
60	B-3	B-3 A-4-55	B-3 A-4-50	B-3 A-4-45	B-3 A-4-40	B-2 A-4-35	B-2 A-4-30	B-2 A-4-25	B-1 A-4-20
55	B-3	B-3	B-3 A-4-50	B-3 A-4-45	B-3 A-4-40	B-2 A-4-35	B-2 A-4-30	B-2 A-4-25	B-1 A-4-20
50	B-3	B-3	B-3	B-3 A-4-45	B-3 A-4-40	B-2 A-4-35	B-2 A-4-30	B-2 A-4-25	B-1 A-4-20
45	—	—	B-3	B-3	B-3 A-4-40	B-2 A-4-35	B-2 A-4-30	B-2 A-4-25	B-1 A-4-20
40	—	—	—	B-3	B-3	B-2 A-4-35	B-2 A-4-30	B-2 A-4-25	B-1 A-4-20
35	—	—	—	—	B-3	B-2	B-2 A-4-30	B-2 A-4-25	B-1 A-4-20

1. Vitesse déterminée à l'aide de l'inclinomètre à bille. Dans certains virages, on peut implanter les signaux B-5 ou B-6 au lieu de B-3, et B-4 au lieu de B-2.



B-4d
24 x 24

Art. 3.5 Contrevirage raide : B-4 (24 x 24)

Lorsque deux virages raides se succèdent en direction opposée, à 400 pieds ou moins l'un de l'autre, le panneau B-4 doit être employé conformément aux données du tableau 2. On aura soin d'utiliser le panneau B-4d lorsque la première courbe est à droite, et B-4g, si elle est à gauche. Le panneau A-4 est associé à ces deux types de panneau, conformément aux données du tableau 2. La surface jaune des panneaux est réflectorisée et l'implantation doit se faire de la manière prévue à l'article 3.3.



B-5d
24 x 24

Art. 3.6 Contrevirage : B-5 (24 x 24)

Lorsque deux virages se succèdent en direction opposée, à 400 pieds ou moins l'un de l'autre, le panneau B-5 doit être employé conformément aux données du tableau 2. Lorsque la première courbe est à gauche, on plantera le type B-5g, et le type B-5d si elle est à droite.

Le panneau A-4 est associé à ces types de panneaux conformément aux données du tableau 2. La surface jaune du panneau B-5 est réflectorisée et l'implantation doit se faire de la manière prévue à l'article 3.3.



B-6d
24 x 24

Art. 3.7 Route sinueuse : B-6 (24 x 24)

Ce type de panneau, portant une flèche noire incurvée quatre fois en sens contraire, est employé sur les routes où cinq courbes se succèdent à moins de 400 pieds l'une de l'autre.

Lorsque la première courbe est à droite, on plante le panneau B-6d, et le panneau B-6g si elle est à gauche.

Le fond jaune de ces panneaux est réflectorisé. L'Instruction recommande d'associer ces signaux aux repères visuels ou *déli-néateurs*, conformément aux données de l'article 7.8.

Dans les tronçons de route dont le tracé présente une série de courbes inférieures à cinq, on doit planter un ou plusieurs panneaux de types B-1, B-2, B-3, B-4 ou B-5, plutôt que de type B-6.

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 très raides, entraînant nécessairement une réduction de vitesse. L'implantation de ces types doit se faire de la manière prévue à l'article 3.3.

Art. 3.8 **Signaux d'intersection : B-7 (24 x 24), B-8 (36 x 36), B-9 à B-11 (24 x 24)**

Cette signalisation est implantée, en région rurale, aux abords des intersections où la circulation moyenne des véhicules est supérieure à 100 par jour.

Elle est aussi implantée à toute intersection où la visibilité est insuffisante.

Cette signalisation est également motivée en région rurale aux intersections où il est survenu au moins deux collisions au cours des douze derniers mois.

Le symbole du panneau indique le genre d'intersection. Ainsi, les signaux B-7 et B-8 montrent respectivement une intersection en forme de croix et un carrefour à sens giratoire. Les types B-9, B-10 et B-11 indiquent la direction de la route affluente, telle qu'elle apparaît à l'utilisateur qui l'aborde.

À remarquer que les panneaux d'intersection ne doivent pas être employés pour indiquer l'existence d'un chemin privé.

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

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



B-7
24 x 24



B-8
36 x 36



B-9d
24 x 24



B-10d
24 x 24



B-11d
24 x 24



B-12
24 x 24

Art. 3.9 Intersection en T : B-12 (24 x 24)

Le signal B-12 est implanté aux abords d'une intersection en forme de T et indique aux conducteurs qu'ils devront tourner à droite ou à gauche. Le fond jaune du panneau doit être réflectorisé. L'implantation se fait de la manière prévue à l'article 3.3.



B-13
24 x 24

Art. 3.10 Intersection en Y : B-13 (24 x 24)

Cette signalisation est établie aux abords d'une bifurcation en Y. Le fond jaune du panneau est réflectorisé.

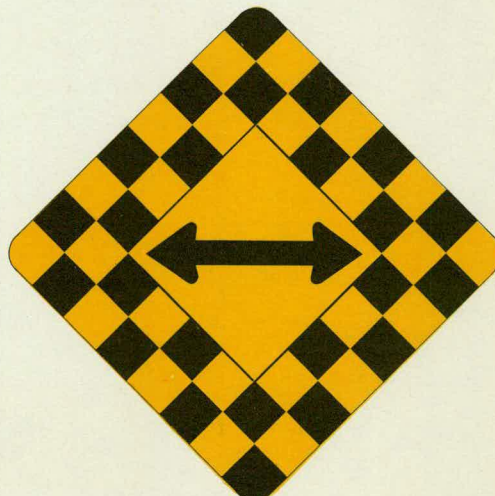
L'implantation se fait de la manière prévue à l'article 3.3.

Art. 3.11 Damiers : B-14, B-15 (30 x 30)

Le panneau du type damier, dont le centre du carrelage montre une flèche horizontale pointant à droite ou à gauche ou encore dans les deux sens à la fois, indique un point particulièrement dangereux dans un virage en coude, dans un virage raide ou encore dans une intersection en T. Le signal est implanté dans le prolongement de l'axe de la route. Le fond jaune des panneaux est réflectorisé et l'implantation se fait de la manière prévue à l'article 3.3.



B-14d
30 x 30



B-15
30 x 30

Art. 3.12 Signal avancé d'arrêt : B-16 (30 x 30)

Lorsque l'automobiliste risque de ne pouvoir s'arrêter à temps à un signal d'arrêt peu visible à distance, l'Instruction recommande l'usage du signal avancé B-16. Le point exact d'implantation doit être choisi en tenant compte des courbes 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 encore utile durant trente jours aux abords d'une intersection nouvellement dotée d'un signal d'arrêt.

Le signal avancé, comme l'indiquent les chiffres sur le panneau B-16-500, précède habituellement de 500 pieds le signal d'arrêt. On peut augmenter ou diminuer l'intervalle en modifiant l'inscription numérique en multiple de 100. Les éléments du panneau sont réflectorisés.



B-16 - 500
30 x 30

Art. 3.13 Signalisation avancée des feux de circulation : B-17 (24 x 24)

Ce signal précède toujours une intersection dont les feux de circulation ne sont pas parfaitement visibles à 400 pieds, ou lorsque la vitesse d'approche des véhicules en motive l'usage. Cette signalisation est encore utile durant trente jours aux abords d'une intersection nouvellement dotée de signaux lumineux.

En région rurale, le signal avancé B-17 est implanté à une distance variant de 400 à 800 pieds des feux de circulation et de la manière prévue à l'article 3.3.

Le panneau B-18 peut être placé au bas du signal B-17 et assujéti au même support. L'indication numérique du panneau doit concorder autant que possible avec la distance qui sépare le signal avancé de l'intersection; elle peut être modifiée en multiple de 100.

Dans les zones urbaines, si le signal avancé est implanté à mi-chemin entre deux intersections, on est libre d'utiliser ou non le panneau B-18.

Le fond jaune du panneau est réflectorisé.



B-17
24 x 24



B-18
18 x 9



B-19
30 x 30

Art. 3.14 Pente raide : B-19 (30 x 30)

La signalisation des côtes à l'aide de signal B-19 ne peut être implantée qu'aux abords des pentes dont l'inclinaison est de :

- 6% sur 2 000 pieds ou plus de longueur,
- 7% sur 1 000 pieds ou plus de longueur,
- 8% sur 750 pieds ou plus de longueur,
- 9% sur 500 pieds ou plus de longueur,
- 11% sur 400 pieds ou plus de longueur,
- 13% sur 300 pieds ou plus de longueur,
- 15% sur 200 pieds ou plus de longueur.

Lorsqu'une section de pente comporte en outre un virage de plus de 4 degrés, on répète le signal B-19. Le fond jaune du panneau doit être réflectorisé et l'implantation se fait de la manière prévue à l'article 3.3.



B-20
30 x 30

Art. 3.15 Fin de revêtement : B-20 (30 x 30)

Le signal B-20 indique aux usagers la fin d'une chaussée à revêtement bitumineux ou de béton et le commencement d'une autre en gravier. Le conducteur doit ralentir immédiatement son allure afin de passer commodément d'une chaussée à l'autre.

Le panneau, à fond réflectorisé, est implanté à 750 pieds environ de l'amorce de la chaussée de gravier.



B-21
30 x 30

Art. 3.16 Fin de route : B-21 (30 x 30)

L'Instruction recommande de ne jamais employer le panneau B-21 pour indiquer un virage raide, un virage en coude ou une intersection en T. Dans de tels cas, au lieu du signal de fin de route, il faut planter les types B-14 ou B-15 (art. 3.11).

En région rurale comme en région urbaine, le signal C-19 doit toujours précéder celui de FIN DE ROUTE conformément à l'article 4.9. Le fond jaune du panneau doit être réflectorisé.

Art. 3.17 Signalisation des chaussées rétrécies : B-22 (24 x 24)

Cette signalisation prévient les conducteurs qu'ils passeront bientôt :

- a) d'une chaussée à 3 voies à une de 2 voies;
- b) d'une chaussée de 4 voies à une de 3 ou 2 voies.

Ces signaux, dont le fond jaune est réflectorisé, vont habituellement de pair avec les marques sur la chaussée ou les repères visuels, comme on peut le voir aux planches 32, 33 et 34.

On implante le signal B-22g pour indiquer les rétrécissements à gauche et B-22d, pour ceux de droite. Lorsque la chaussée se rétrécit des deux côtés, on implante le type B-22, de la manière prévue à l'article 3.3.



B-22
24 x 24



B-22g
24 x 24



B-22d
24 x 24

Art. 3.18 Passage étroit : B-23 (24 x 24), B-24-1 (18 x 12)

Cette signalisation indique que la largeur de la chaussée d'un pont ou d'un tunnel varie de 16 à 23 pieds et qu'elle est moindre qu'aux abords.

Lorsque la chaussée a moins de 16 pieds de largeur, il faut placer le panonceau B-24-1 au-dessous du panneau B-23.

Ces signaux, à fond jaune réflectorisé, doivent être implantés à une distance variant de 300 à 750 pieds du passage rétréci.

L'Instruction recommande aussi l'emploi de balises ou de zébrures conformément à l'article 7.3 (voir les planches 28 et 29).



B-23
24 x 24



B-24-1
18 x 12

Art. 3.19 Signalisation de chaussées séparées : B-25 (30 x 30)

La signalisation des chaussées séparées se fait à l'aide du panneau B-25. Elle précède celle du type A-20d (Passez à droite) qui vient toujours couronner la balise B-35, comme le montrent les planches 54 à 57 de la présente Instruction.

En principe, cette signalisation n'est pas implantée sur les chaussées séparées de faible longueur.

Ces signaux, à surface jaune réfléchorisée, sont implantés de la manière prévue à l'article 3.3.

Art. 3.20 Fin de chaussées séparées : B-26 (30 x 30)

Les signaux de type B-26 sont implantés à une distance variant de 300 à 750 pieds de la fin du terre-plein, de la manière prévue à l'article 3.3. Les panneaux font face au sens de circulation et sont placés des deux côtés de la chaussée. Le fond jaune des panneaux est réfléchorisé. (voir les planches 54 à 57).

Art. 3.21 Circulation dans les deux sens : B-27 (30 x 30)

Le signal B-27 est utilisé aux endroits de la route où la circulation à sens unique se change en une circulation à deux sens et vient restreindre la liberté de dépasser.

Un premier signal du type B-27 est implanté à l'amorce du rétrécissement et, quand la chose est possible, de part et d'autre de la route, de la manière prévue à l'article 3.3.

Au besoin on répètera ce signal à 1 000 pieds plus loin. Le fond jaune du panneau est réfléchorisé (planches 32, 34, 54 et 57).

Tableau 3

DONNÉES D'IMPLANTATION DU SIGNAL
AVANCÉ DE PASSAGE À NIVEAU

Vitesse d'approche des véhicules	Intervalle entre le signal avancé et le rail le plus proche	
	Minimum en pieds	Maximum en pieds
<i>En milles à l'heure</i>		
30-35	450	600
40-45	500	700
50-55	600	800
60	700	850

**Art 3.22 Contournement par la droite ou par la gauche : B-28
(24 x 24)**

Le panneau B-28 indique aux conducteurs qu'ils peuvent passer à droite ou à gauche d'un îlot de canalisation. Le signal est implanté à l'extrémité de l'îlot. Il ne doit jamais faire double emploi avec un signal d'indication.

Afin d'accroître l'efficacité de cette signalisation, l'Instruction recommande d'y associer, au bas du panneau, une balise à chevrons du type B-37 (planche 53).

Aux passages inférieurs, lorsque les piliers reposent au centre d'une chaussée à sens unique, le panneau B-28 doit être associé aux zébrures jaunes et noires des piliers. Les marques doivent être tracées de manière à laisser une surface libre de 6 pouces tout autour du signal.

Lorsque la circulation doit se faire seulement à droite des îlots ou des obstacles, il faut employer le signal A-20d conformément à l'article 2.15.



B-28
24 x 24

**Art. 3.23 Signaux avancés de passage à niveau : B-29 (diamètre : 30)
B-30 (30 x 24)**

Les passages à niveau sont des points extrêmement dangereux pour la circulation routière. C'est pourquoi, on a jugé nécessaire de les signaler à l'aide du panneau B-29, de forme tout à fait distinctive, c'est-à-dire circulaire à fond jaune réflectorisé, sur lequel se détachent en noir la bordure et le symbole.

Le panneau B-29 doit être implanté à tous les passages à niveau, y compris ceux qui sont munis de signaux lumineux ou de barrières automatiques.

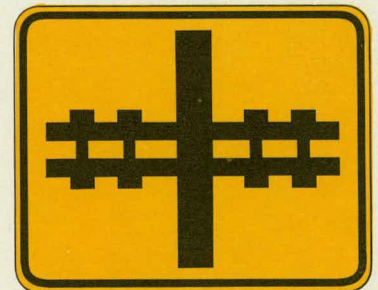
Sous réserve des dispositions du paragraphe précédent, il n'est pas nécessaire de placer le signal B-29 :

- 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 où l'addition du signal B-29 n'assurerait pas une meilleure sécurité.

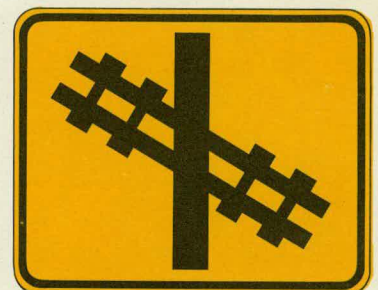
Dans tous les secteurs domiciliaires ou commerciaux, où la vitesse d'approche des véhicules est relativement peu élevée (moins de 25 milles à l'heure), le signal B-29 peut être posé à 100 pieds seulement du rail le plus proche. Lorsqu'une rue parallèle au chemin de fer en croise une qui enjambe la voie ferrée et que le point de croisement est en deçà de 100 pieds du rail le plus proche, le signal B-29 doit être implanté de manière à être vu des conducteurs circulant dans les deux rues.



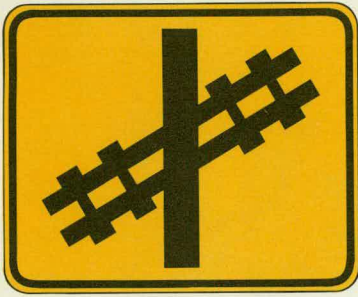
B-29
30 (diam.)



B-30
30 x 24



B-30g
30 x 24



B-30d
30 x 24

En toute autre circonstance, le signal de passage à niveau doit être érigé conformément aux données de la planche 40 et du tableau 3, page 58.

Les panneaux B-30, B-30g et B-30d, à fond jaune réflectorisé, sont utilisés de pair avec le signal B-29 pour indiquer à l'automobiliste l'angle que fait l'axe de la voie ferrée avec celui de la route. Ils se placent au-dessous du signal B-29.

Dans les régions rurales et en bordure des routes entretenues par le ministère de la Voirie, la pose et l'entretien du signal B-29 relèvent de ce ministère. Dans les régions urbaines, sauf le long des rues entretenues par le ministère de la Voirie, la pose et l'entretien du signal de passage à niveau relèvent de la municipalité intéressée.

Art. 3.24 Traverse à niveau de voies ferrées

Le signal en forme de croix de Saint-André indiquant la proximité de voies ferrées et le panneau indiquant leur nombre sont implantés et entretenus par les compagnies ferroviaires à lettres patentes fédérales conformément à la loi sur les chemins de fer du Canada ou par les compagnies à lettres patentes provinciales conformément à la loi sur les chemins de fer du Québec.

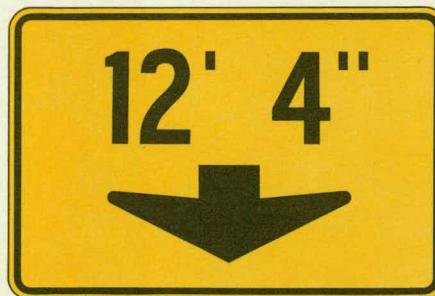
Art. 3.25 Limitation de hauteur : B-31 (30 x 30) B-32 (36 x 24)

Les signaux B-31 et B-32 indiquent en pieds et en pouces la hauteur libre sous les ponts, viaducs, tunnels et passages inférieurs, toutes les fois que le tirant d'air n'excède pas d'au moins 6 pouces la hauteur maximale des véhicules fixée par la loi.

Le signal avancé B-31 est implanté conformément à l'article 3.3. Le signal B-32 est assujéti à la charpente même des ponts, viaducs ou passages inférieurs, au-dessus du centre de la chaussée. On aura soin de réflectoriser le fond jaune des deux types de panneaux.



B-31
30 x 30



B-32
36 x 24

Art. 3.26 Chaussée glissante : B-33 (24 x 24)

Cette signalisation fait connaître l'état de certaines chaussées qui deviennent glissantes quand elles sont mouillées. Il ne faut pas multiplier inutilement ces indications qu'on doit enlever dès que l'état de glissance disparaît.

Le type B-33, à fond jaune réflectorisé, est implanté à une distance variant de 300 à 750 pieds des sections de chaussées glissantes. En rase campagne, on peut répéter cette signalisation à tous les deux milles environ et, en région urbaine, à une distance plus courte.



B-33
24 x 24

Art. 3.27 Éboulis : B-34 (30 x 30)

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

On implante le signal B-34 à une distance variant de 300 à 750 pieds des points dangereux, selon la nature du sol et des escarpements.

L'Instruction recommande de répéter cette signalisation au besoin. Le fond jaune du panneau est réflectorisé.



B-34
30 x 30

Art. 3.28 Balises de danger : B-35, B-36 (12 x 36), B-37 (24 x 36)

Les conditions d'implantation des balises de danger sont prévues aux articles 7.3 et 7.5.

Les balises de types B-35 et B-36 portent des zébrures noires et jaunes inclinées vers la chaussée à un angle de 45 degrés. La balise du type B-35 est implantée à gauche de la chaussée et celle du type B-36, à droite.

On place les balises à chevrons du type B-37 aux endroits où la circulation peut passer à droite comme à gauche des obstacles. Cette balise a un fond jaune réflectorisé, comme celles des types B-35 et B-36. Les bandes sont inclinées vers le sol à un angle de 45 degrés.



B-35, B-36
12 x 36



B-37
24 x 36



B-38
24 x 24

Art. 3.29 Signal avancé de passage pour écoliers : B-38 (24 x 24)

Cette signalisation avancée a pour objet de prévenir les conducteurs de véhicules qu'ils approchent d'une école ou d'un passage gardé pour écoliers. Le panneau B-38 est de forme pentagonale, à fond bleu sur lequel se détache en blanc la silhouette de deux écoliers.

En région urbaine, le signal doit être implanté à une distance variant de 150 à 300 pieds d'une école ou d'un passage gardé et en région rurale, à 750 pieds, de la manière prévue à l'article 3.3 (voir la planche 39).

Art. 3.30 Signal avancé de passage pour piétons : B-39 (24 x 24)

Le signal B-39, à fond jaune réflectorisé, précède le signal A-38 aux passages qui présentent quelque danger. Il est implanté de la manière prévue à l'article 3.3.



B-39
24 x 24



B-40
24 x 24

Art. 3.31 Signal avancé de passage près d'un terrain de jeux : B-40 (24 x 24)

Cette présignalisation se fait à l'aide du type B-40 et elle est implantée à quelque distance du signal A-39, de la manière prévue à l'article 3.3.

Le fond jaune du panneau est réflectorisé.

Chapitre IV

SIGNALISATION D'INDICATION



Chapitre IV

SIGNALISATION D'INDICATION

Art. 4.1 Indications à signaler

La signalisation d'indication a pour objet de porter à la connaissance des usagers les indications utiles suivantes :

- 1° Les routes à emprunter et les distances à parcourir;
- 2° Les frontières du Québec, les limites des comtés et les bornes des localités;
- 3° Les établissements hospitaliers, les postes de secours et de services publics;
- 4° Les lieux d'intérêt touristique et le relief géographique (lac, cours d'eau, montagne, etc.).



C-1
18 x 24

Art. 4.2 Numéros de route : C-1, C-2 (18 x 24)

Les panneaux C-1 jalonnent uniquement la route Transcanadienne, et leur face entièrement réfectorisée porte une feuille d'érable de couleur blanche sur fond vert. L'inscription du numéro de la route et du nom de la province sont en caractères verts.

Les panneaux C-2 indiquent le numéro des routes du Québec. Ils ont la même dimension que les panneaux C-1, mais ils ont la forme d'un écu français moderne. Les inscriptions et les fleurs de lis sont blanches sur fond vert.

Dans les agglomérations urbaines, de même qu'aux intersections des routes principales, l'Instruction recommande d'implanter des panneaux de 27 pouces sur 36 pouces ou de 36 pouces sur 48 pouces.

Dans les longues sections de route, il y a lieu de répéter cette signalisation à intervalles d'au plus 10 milles. Les autres normes d'implantation sont définies à l'article 1.14.



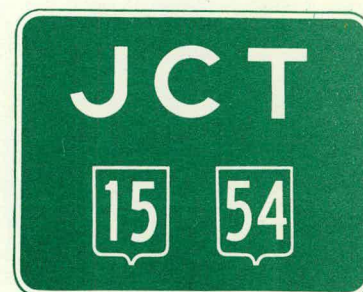
C-2
18 x 24

Art. 4.3 Jonctions et carrefours : C-3 (18 x 12), C-4 (60 x 48), C-5 (72 x 72)

Les panneaux de jonctions ou de carrefours sont placés à l'approche d'intersections de routes numérotées. Les inscriptions sont blanches sur fond vert et la surface entière des panneaux est réfectorisée. Le type C-3 est associé aux types C-1 et C-2 (planches 19 et 20). Le panneau C-4 est employé particulièrement :



C-3
18 x 12



C-4
60 x 48



C-5
72 x 72

- 1° En bordure des routes où les enseignes lumineuses et autres réclames publicitaires empêchent de distinguer les signaux;
- 2° En bordure des routes et autoroutes à grande vitesse;
- 3° Partout où le panneau C-2 peut échapper à l'attention des usagers de la route.

Il est implanté à une distance variant de 500 à 750 pieds des croisements importants et indique les prochaines routes numérotées.

Lorsque le point de jonction est un carrefour à circulation giratoire, l'Instruction recommande de l'indiquer à l'aide du type C-5. Sur le fond du panneau se détachent les flèches de chacune des routes numérotées qui viennent aboutir au carrefour. Ce panneau est implanté de la même manière que le type C-4.

Art. 4.4 Panonceaux avancés de direction aux embranchements de routes numérotées : C-6, C-7 (18 x 12)

Lorsque les panneaux de numéro de route précèdent les intersections où l'une ou l'autre des routes change de direction au croisement, les panonceaux C-6 ou C-7 sont fixés au-dessous du panneau de numéro de route et, règle générale, à droite ou à gauche du support selon le sens de direction des flèches.

Les panonceaux sont réflectorisés et de même couleur que les panneaux dont ils sont le complément.



C-6g
18 x 12



C-7g
18 x 12

Art. 4.5 Panonceaux de direction aux intersections de routes numérotées : C-8 à C-12 (18 x 12)

Lorsque les panneaux de numérotage sont implantés aux intersections et que l'une ou l'autre des routes change de direction au croisement, il est nécessaire de l'indiquer à l'aide des panonceaux C-8 à C-12, en les groupant au-dessous des panneaux de numéro de route de la manière prévue à l'article 4.4, sauf le panonceau dont la flèche pointe vers l'avant. Ce dernier sera placé juste au-dessus des autres panneaux de numéro de route.

Les panonceaux sont réflectorisés et de même couleur que les panneaux dont ils sont le complément.

Généralement, les signaux de jonction et de présignalisation sont implantés à un intervalle d'au moins 100 pieds les uns des autres. En région urbaine, les groupes de panneaux et de panonceaux doivent être disposés de manière que le bord inférieur de celui du bas soit au moins à 7 pieds au-dessus du trottoir et en retrait d'au moins un pied de la bordure.



C-8
18 x 12



C-9d
18 x 12



C-10d
18 x 12



C-11
18 x 12



C-12d
18 x 12

Art. 4.6 Points cardinaux : C-13 à C-16 (18 x 12)



C-13
18 x 12



C-14
18 x 12



C-15
18 x 12



C-16
18 x 12

Les panonceaux indiquant les points cardinaux sont implantés en deçà de toute intersection de routes numérotées où il pourrait y avoir méprise. Cette signalisation confirme à l'usager qu'il est dans la bonne direction et permet à celui qui aurait fait fausse route de rebrousser chemin.

Ces panonceaux sont placés juste au-dessous des panneaux de numéro de route (planches 19 et 20).

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



C-17
18 x 12



C-18
18 x 12

Art. 4.7 Route de déviation : C-17 (18 x 12)

Le panonceau C-17 se place au-dessus du panneau jalonnant une route de déviation qui permet de contourner en partie une agglomération.

Le panonceau est réfléchorisé et de même couleur que le panneau auquel il est associé.



C-19
24 x 12

Art. 4.8 Fin de route numérotée : C-18 (18 x 12)

Cette signalisation doit être assujettie au-dessous du panneau C-1 ou C-2, à la fin d'une route numérotée. Le panonceau est réfléchorisé et de même couleur que le panneau auquel il est associé.



C-20
24 x 24

Art. 4.9 Route sans issue : C-19 (24 x 12)

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-19 est implanté isolément ou comme signalisation avancée au signal B-21 (art. 3.16). L'inscription est blanche sur fond vert et la face entière du panneau est réfléchorisée.



C-20a
24 x 24

Art. 4.10 Priorité sur feu vert clignotant : C-20, C-20a (24 x 24)⁽¹⁾

Cette signalisation indique aux conducteurs qu'aussi longtemps que le feu vert clignote, les feux des autres directions sont au rouge et qu'en conséquence ils peuvent sans danger s'engager dans l'intersection.

Les panneaux C-20 et C-20a ont une inscription blanche sur fond vert et leur face est entièrement réfléchorisée. Ils sont assujettis aux feux de droite et de gauche.

1. Ces panneaux ne sont plus utilisés.



C-21
48 x 36



C-22
24 x 12

Art. 4.11 Bateau-passeur : C-21 (48 x 36), C-22 (24 x 12)

Cette signalisation, implantée en bordure des routes numérotées, indique la présence d'un chemin conduisant au quai d'un bateau-passeur. On le signale à l'aide du panneau C-21 :

- D'abord à 40 milles à l'avance;
- Puis à tous les 10 milles;
- Ensuite à 1 000 pieds de l'intersection;
- Enfin à l'intersection même.

Les indications sont inscrites dans l'ordre suivant :

- Nom de la localité d'où part le bateau-passeur;
- Distance en pieds ou en milles.

Lorsque les traversées ne sont que saisonnières, on indiquera la période de navigation à l'aide du panneau C-22.

Le panneau C-21, implanté à l'intersection du chemin du quai, ne porte aucune indication de distance, mais une flèche blanche de direction.

Le fond du panneau est vert, les inscriptions sont blanches et la surface entière est réfléctorisée.



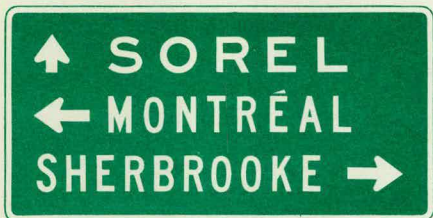
C-24
72 x 24

Art. 4.12 Signaux de direction sur les grand-routes : C-23 (72 x 18), C-24 (72 x 24), C-25 (72 x 36)

Le réseau routier du Québec se subdivise en tronçons, qui serviront de guide pour le choix des localités dont le nom figurera sur les panneaux.

Les signaux de direction C-23, C-24 et C-25 ne doivent pas porter plus de trois flèches de direction différente à la fois, qu'on tracera dans l'ordre suivant : voie directe, voie de gauche, voie de droite.

Ces panneaux portent une inscription et une bordure blanches sur fond vert. Ils sont entièrement réfléctorisés et implantés aux abords des carrefours des grand-routes.



C-25
72 x 36



C-23
72 x 18



C-26
72 x 18

Art. 4.13 Signaux de confirmation sur les grand-routes : C-26 (72 x 18), C-27 (72 x 24)

Les panneaux C-26 et C-27, implantés à la sortie des villes, des villages ou des carrefours des grand-routes, confirment aux usagers la direction dans laquelle ils se trouvent et indiquent la distance à parcourir pour atteindre l'une ou l'autre des municipalités dont le nom figure sur les panneaux. Ces derniers ne porteront jamais plus de deux noms :

- 1° Celui de la prochaine localité et sa distance en milles, indépendamment de son importance;
- 2° Celui de la municipalité où aboutit le tronçon et sa distance en milles.

Les panneaux portent inscription et bordure blanches sur fond vert et seront entièrement réfléctorisés.



C-27
72 x 24

Art. 4.14 Signaux de direction sur les routes secondaires : C-28, C-29 (48 x 9)

Les signaux de direction C-28 et C-29 sont implantés sur les routes secondaires, conformément à l'article 1.14, à proximité des intersections conduisant aux agglomérations, à une distance variant de 50 à 200 pieds de l'intersection.

Lorsqu'on y trouve déjà un signal d'arrêt, l'Instruction recommande de placer les signaux au-delà de l'intersection. Les flèches doivent indiquer le sens de direction dans l'ordre suivant : vers l'avant, vers la gauche et vers la droite.

On ne doit jamais donner plus de trois indications à la fois.

Le panneau de direction, du type C-28, est taillé en pointe de flèche. Le type C-29 est de forme rectangulaire et porte une flèche blanche pointant vers l'avant. Dans les deux cas, les inscriptions et les chiffres doivent être en caractères d'au moins 4 pouces de hauteur, de la série D. Lorsque l'intersection se trouve à 2 milles ou plus de la municipalité dont le nom figure au panneau, l'inscription est alors suivie d'un nombre indiquant la distance à franchir. Les panneaux sont entièrement réfléchorisés et les inscriptions de même que la bordure sont blanches sur fond vert.



C-28g
48 x 9



C-29
48 x 9

Art. 4.15 Aéroport : C-30 (48 x 36)

Cette signalisation s'implante conformément à l'article 1.14, aux abords de l'intersection pouvant mener à un aéroport commercial.

Les signaux de ce type sont entièrement réfléchorisés. Le symbole, l'inscription et la bordure se détachent en blanc sur fond vert.



C-30
48 x 36

Art. 4.16 Indication des frontières : C-31 (120 x 60)

Les panneaux indicateurs de frontières sont implantés conformément à l'article 1.14, face aux véhicules qui entrent au Québec.

La surface du panneau est réfléchorisée en entier et porte une inscription et une bordure blanches sur fond vert.



C-31
120 x 60

Art. 4.17 Indication des comtés : C-32 (36 x 18)

Les panneaux d'indication de comtés s'implantent dans les deux sens de circulation, conformément à l'article 1.14, en bordure des routes et à la lisière commune des comtés. La surface du panneau, entièrement réfléchorisée, porte une inscription et une bordure blanches sur fond vert.



C-32
36 x 18



C-33
36 x 18

Art. 4.18 Noms des agglomérations : C-33 (36 x 18)

Cette signalisation est implantée conformément à l'article 1.14, aux limites des municipalités ou aux abords immédiats d'agglomérations.

L'implantation et l'entretien relèvent de l'administration publique responsable de son établissement. Les panneaux, entièrement réfectorisés, portent une inscription et une bordure blanches sur fond vert.



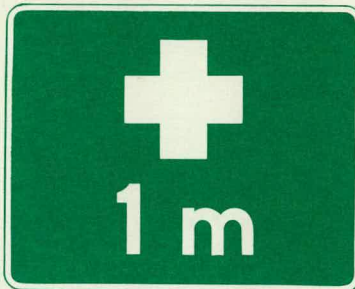
C-34
30 x 24

Art. 4.19 Hôpital : C-34 (30 x 24)

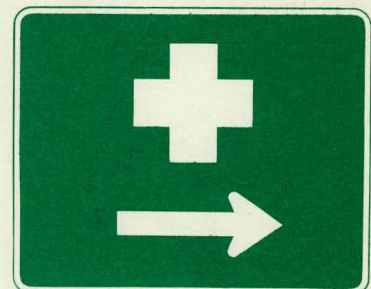
Le panneau C-34 indique aux automobilistes la proximité d'un hôpital doté d'un service de secours ou d'urgence. Cette signalisation est implantée aux intersections des voies publiques conduisant à l'hôpital. Le panneau, entièrement réfectorisé, porte une bordure et un symbole blancs sur fond vert.

Art. 4.20 Poste de secours : C-35 (30 x 24)

Le signal C-35 s'implante à un mille environ des postes de secours. L'entrée du poste est signalée à l'aide du type C-35d, ou C-35g. Le panneau, entièrement réfectorisé, porte une bordure et un symbole blancs sur fond vert.



C-35
30 x 24



C-35d
30 x 24



C-36
30 x 24

Art. 4.21 Aire de stationnement : C-36 (30 x 24)

En région rurale, cette signalisation est implantée conformément à l'article 1.14 à une distance variant de 300 à 750 pieds d'une aire de stationnement. En région urbaine, cet intervalle peut varier de 50 à 200 pieds.

Les panneaux, entièrement réfectorisés, portent une bordure et un symbole blancs sur fond vert.

Art. 4.22 Postes de la direction générale du Tourisme : C-37 (24 x 30), C-38, C-39 (24 x 12)

Cette signalisation indique aux voyageurs l'emplacement d'un poste de renseignements de la direction générale du Tourisme. Le panneau C-37 et le panonceau C-38 sont implantés à un mille environ d'un de ces postes. Lorsque le panneau C-37 est associé aux panonceaux C-39g et C-39d, il doit être implanté devant le poste. Les panneaux et les panonceaux entièrement réfectorisés ont un fond brun sur lequel se détachent en blanc la bordure et les symboles.



C-37
24 x 30

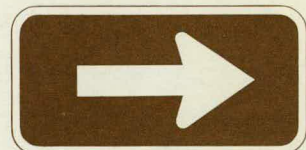
Art. 4.23 Parcs du Québec : C-40 (96 x 30), C-41 (96 x 54), C-42g, C-42d, C-43 (36 x 24)

La signalisation des parcs régis par le ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche se fait à l'aide du panneau C-40 ou du panneau C-41 sur lequel sont indiqués à l'aide des symboles C-55 à C-60 les services qu'on y trouve. Ces panneaux sont associés aux panonceaux C-42 ou C-43. On les plante en bordure de la route et on les répète à l'intersection des voies d'accès, conformément à l'article 1.14.

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



C-38-1
24 x 12



C-39d
24 x 12



C-40
96 x 30



C-41
96 x 54



C-42d
36 x 24



C-43-1
36 x 24

Art. 4.24 Parcs nationaux : C-44, C-45 (48 x 30)

La signalisation des parcs régis par l'administration fédérale se fait à l'aide des panneaux C-44 et C-45.

Les panneaux, entièrement réfectorisés, ont un fond brun sur lequel se détachent en blanc les inscriptions et la bordure.

L'implantation se fait conformément à l'article 1.14.



C-44d
48 x 30



C-45
48 x 30



C-46
96 x 30



C-47
96 x 54



C-48
24 x 30



C-49
96 x 30



C-50
96 x 54



C-51
96 x 30



C-52
96 x 54

Art. 4.25 Terrains de campisme : C-46 (96 x 30), C-47 (96 x 54)

La signalisation des terrains de campisme, aménagés en bordure des routes par le ministère de la Voirie, se fait à l'aide du panneau C-46 ou du panneau C-47, sur lequel sont indiqués à l'aide des symboles C-55 à C-60 les services qu'on y trouve. Ces panneaux sont associés aux panonceaux C-42 ou C-43. On les plante en bordure de la route et on les répète à l'intersection des voies d'accès, conformément à l'article 1.14.

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

Art. 4.26 Haltes routières : C-48 (24-x 30)

La signalisation des emplacements moins importants que les terrains de campisme et aménagés par le ministère de la Voirie en bordure des routes, pour la halte des voyageurs, se fait au moyen du panneau C-48, associé au panonceau C-38, indiquant la distance ou C-39, indiquant la voie d'accès.

Lorsque ces lieux sont régis par le ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche, la signalisation se fait à l'aide du panneau C-37. Dans les deux cas, on indiquera un seul service, à l'aide de l'un ou de l'autre panonceau de la série C-55 à C-60.

Les panneaux et panonceaux, entièrement réfléctorisés, ont un fond brun sur lequel se détachent en blanc la bordure et les symboles. L'implantation se fait conformément à l'article 1.14.

Art. 4.27 Lieux historiques du Québec : C-49 (96 x 30), C-50 (96 x 54), C-51 (96 x 30) et C-52 (96 x 54)

La signalisation des secteurs historiques appartenant au ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche, se fait à l'aide des panneaux C-49 et C-50. Celle des secteurs régis par la Commission des Monuments historiques se fait au moyen des panneaux C-51 et C-52. Les services qu'on y trouve seront indiqués sur les panneaux C-50 et C-52, à l'aide des symboles de la série C-55 à C-60. Ces panneaux sont associés aux panonceaux C-42 ou C-43. On les plante en bordure de la route et on les répète à l'intersection des voies d'accès, conformément à l'article 1.14.

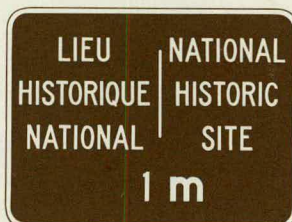
**Art. 4.28 Lieux historiques de propriété fédérale : C-53, C-54
(30 x 24)**

La signalisation des lieux historiques appartenant à l'administration fédérale se fait à l'aide des panneaux C-53 et C-54.

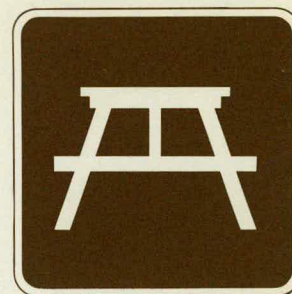
Les panneaux, entièrement réfectorisés, ont un fond brun sur lequel se détachent les inscriptions et la bordure. Ils sont implantés de la manière prévue à l'article 1.14.



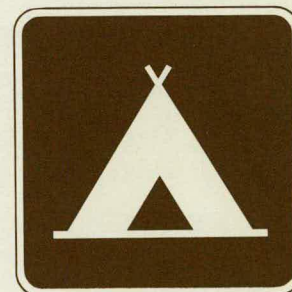
C-53d
30 x 24



C-54
30 x 24



C-55
24 x 24



C-56
24 x 24

Art. 4.29 Symboles des services : C-55 à C-60 (24 x 24)

La signalisation des services offerts aux usagers de la route se fait à l'aide des panneaux de la série C-55 à C-60.

Le panneau C-55 indique un emplacement pourvu de tables et de bancs; le panneau C-56 indique un endroit destiné au campisme;



C-57
24 x 24



C-58
24 x 24



C-59
24 x 24

le panneau C-57 indique un emplacement réservé aux roulottes; le panneau C-58 indique une salle à manger; le panneau C-59 annonce un poste d'essence et le panneau C-60, un service de dépannage.

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



C-60
24 x 24

Art. 4.30 Signalisation des lacs de villégiature : C-61 (48 x 9)

Le panneau C-61 a pour objet d'indiquer la direction d'un lac de villégiature plus ou moins éloigné de la route. Le signal est implanté à une distance variant de 50 à 200 pieds 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 réfectorisé. Lorsqu'il s'agira de signaler un lac de même nom que la localité, le panneau portera plutôt une inscription et une bordure blanches sur fond vert.



C-61d
48 x 9

Lac **ETCHEMIN**

C-62
48 x 9

Rivière **RICHELIEU**

C-63
48 x 9

ALTITUDE
2200'

C-64-2200
48 x 24

BELVÈDÈRE

C-65d
48 x 9

SANCTUAIRE

C-66g
48 x 9

Art. 4.31 Signalisation des lacs et rivières : C-62, C-63 (48 x 9)

Cette signalisation utile aux usagers de la route fait connaître le nom des lacs et des rivières du Québec. Elle est implantée conformément à l'article 1.14 et uniquement à proximité des lacs et cours d'eau visibles de la route.

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

Art. 4.32 Indication de l'altitude : C-64 (48 x 24)

Le panneau C-64 a pour objet de renseigner les usagers sur l'altitude que les routes atteignent par rapport au niveau de la mer.

Le signal est implanté conformément à l'article 1.14, en bordure de certaines routes de montagne. Le panneau, entièrement réfectorisé, porte une inscription et une bordure blanches sur fond brun.

Art. 4.33 Signalisation des belvédères : C-65 (48 x 9)

Le panneau C-65 est implanté 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 50 à 200 pieds de la voie d'accès à l'aire de stationnement du belvédère. Le panneau, entièrement réfectorisé, porte une inscription et une bordure blanches sur fond brun.

Art. 4.34 Signalisation des sanctuaires : C-66 (48 x 9)

Cette signalisation a pour objet de diriger les usagers de la route vers un sanctuaire renommé. Le signal est implanté conformément à l'article 1.14, à une distance variant de 50 à 200 pieds de l'intersection de la voie conduisant au lieu indiqué.

Entièrement réfectorisé, le panneau porte une inscription et une bordure blanches sur fond brun.

Chapitre V

SIGNALISATION TEMPORAIRE



Chapitre V

SIGNALISATION TEMPORAIRE

Art. 5.1 Objet de la signalisation temporaire

L'expansion constante du réseau routier du Québec, de même que les dommages causés aux chaussées durant l'hiver, nécessitent chaque année la mise en chantier d'importants travaux de voirie. Qu'il s'agisse de construction, de reconstruction de chemins impropres à la circulation ou encore de réparation et d'entretien des voies existantes, des mesures doivent être prises en vue d'assurer la sécurité des usagers qui circulent dans le secteur des travaux.

Les autorités de voirie trouveront dans le présent chapitre les directives visant à établir des normes de signalisation temporaire.

Les signaux temporaires peuvent être utilisés de pair avec les autres signaux désignés aux chapitres II, III et IV, mais ils doivent toujours être enlevés dès que les travaux de voirie sont terminés. Les marques sur chaussée, à proximité du secteur des chantiers, doivent être effacées sans délai. Toute négligence dans ce domaine finirait par engendrer de l'indifférence chez les automobilistes et être la cause d'accidents graves.

Lorsqu'une route barrée nécessite l'aménagement d'une voie temporaire de déviation, on aura soin, le plus tôt possible, de marquer les chaussées et de faire raccorder les lignes à celles des tronçons ouverts à la circulation. En rase campagne, on doit baliser les voies de déviation.

Art. 5.2 Signaux temporaires

Les signaux temporaires annoncent :

- | | |
|---------------------------------------|-------------|
| 1° Chaussée cahoteuse | (art. 5.3) |
| 2° Dégel | (art. 5.4) |
| 3° Accotement mou | (art. 5.5) |
| 4° Passage de camions | (art. 5.6) |
| 5° Travaux | (art. 5.7) |
| 6° Longueur d'une route de déviation | (art. 5.8) |
| 7° Signalisation avancée de déviation | (art. 5.9) |
| 8° Ralentissement | (art. 5.10) |

Art. 5.3 Chaussée cahoteuse : D-1 (24 x 24)

Le panneau D-1 indique les déformations de la chaussée qui pourraient incommoder les voyageurs, causer le dérapage des voitures ou le glissement de leur charge; il s'impose là où les usagers risqueraient de subir ces inconvénients.

Ce signal est implanté à 400 pieds de la déformation, conformément à l'article 3.3.



D-1
24 x 24



D-2
24 x 24



D-3
30 x 30



D-4
36 x 36

Un fanion rouge d'au moins 100 pouces carrés (10 x 10) doit être placé sur les accotements, de part en part de la route, à la hauteur même de la déformation signalée.

Lorsque l'état raboteux se prolonge et que les déformations de la chaussée se succèdent, on recommande de placer le signal D-1 à 400 pieds de l'amorce du tronçon cahoteux et d'installer un fanion rouge de chaque côté de la chaussée, vis-à-vis de chacune des détériorations.

On enlèvera ces signaux dès que la chaussée aura repris sa forme normale.

Le signal D-1, en forme de losange, a un fond jaune réflectorisé sur lequel se détachent en noir la bordure et le symbole.

Art. 5.4 Dégel : D-2 (24 x 24)

Le signal D-2 rappelle aux conducteurs de véhicules lourds que durant la période de dégel ils doivent se conformer aux restrictions de charge totale édictées par le ministère de la Voirie.

Ce signal est implanté conformément à l'article 3.3 aux amorces et le long des chemins publics assujettis aux restrictions susdites. À l'expiration de ces dernières le panneau doit être enlevé.

Le signal a un fond blanc réflectorisé, sur lequel figurent en noir l'inscription et la bordure.

Art. 5.5 Accotement mou: D-3 (30 x 30)

Ce signal prévient les conducteurs qu'ils peuvent perdre la maîtrise de leur véhicule en s'engageant trop brusquement sur un accotement dont le sol n'est pas suffisamment ferme.

Le panneau s'implante conformément à l'article 3.3 et se répète à tous les deux milles environ.

Sur un losange à fond jaune réflectorisé se détachent en noir l'inscription et la bordure.

Art. 5.6 Passage de camions : D-4 (36 x 36)

Cette signalisation indique aux usagers d'un chemin public l'approche d'une sortie de camions.

Le panneau D-4 est implanté conformément à l'article 3.3, à 750 pieds environ de la voie d'accès, durant les périodes où les signaleurs sont de garde. Ceux-ci doivent veiller à masquer le signal lorsqu'ils abandonnent le guet.

Le panneau D-4, en forme d'un losange à fond jaune réflectorisé, porte une bordure et un symbole noirs.

Art. 5.7 Travaux : D-5 (30 x 30)

Ce signal indique aux conducteurs qu'ils auront à longer un chantier occupant une partie du chemin public.

Aux abords des travaux de courte durée, ce panneau se place sur l'accotement de la route, à environ 1 500 pieds de la zone dangereuse (planche 61).

Le losange a un fond jaune réfectorisé sur lequel se détachent en noir le symbole et la bordure.



D-5
30 x 30

Art. 5.8 Longueur d'une déviation : D-6 (48 x 30)

Cette signalisation est implantée uniquement en région rurale, conformément à l'article 1.14. Le signal D-6 est placé à l'intérieur d'une voie temporaire de déviation de un mille ou plus et à 500 pieds environ de l'intersection (planche 59).

De forme rectangulaire et entièrement réfectorisé, ce panneau a un fond vert sur lequel se détachent en blanc l'inscription et la bordure.



D-6-3
48 x 30



D-7d
48 x 48

Art. 5.9 Signal avancé de déviation : D-7 (48 x 48)

Une déviation s'annonce 2 500, 2 000 et 1 500 pieds à l'avance, lorsque le chantier de réfection occupe entièrement la route. S'il y a lieu, on fait suivre le dernier signal avancé d'un signal de vitesse (planche 60).

Le symbole du panneau illustre la forme de la déviation. Lorsque le secteur du chantier est contourné à angle droit, le panneau D-7 doit être remplacé par les signaux B-1 ou B-2, mesurant 48 pouces de côté.

Le signal D-7, en forme de losange, a un fond jaune réfectorisé sur lequel sont peints en noir le symbole et la bordure.



D-8
30 x 30

Art. 5.10 Ralentissement : D-8 (30 x 30)

Lorsqu'on ne peut pas indiquer une limite de vitesse aux abords des chantiers de voirie et que l'on doit quand même demander aux usagers de procéder avec prudence, l'Instruction recommande d'implanter le signal D-8. Cette signalisation est implantée à une distance de 1 000 pieds et l'on doit éviter de la multiplier (planche 61).

De la forme d'un losange, ce panneau a un fond jaune réfectorisé sur lequel se détachent en noir l'inscription et la bordure.

Art. 5.11 Barrages

La méthode classique de barrer un chemin est sans doute de placer un ou plusieurs barrages en travers de la chaussée.

Les barrages sont économiques, maniables et peuvent servir indéfiniment. On aura soin de les assujettir solidement à des sabots assez lourds pour résister au vent. Il est conseillé de relier les barrages à l'aide de chaînes, cadénassées au besoin.

Les barrages doivent porter des bandes diagonales jaunes et noires rélectorisées, inclinant vers la route de déviation.

On peut aussi y appliquer des boutons réflecteurs de couleur jaune, y placer des fanaux, des lanternes, ou tout dispositif complémentaire à proximité des chantiers de voirie.

On ne doit pas employer des réflecteurs de couleur rouge, qui peuvent être confondus avec les feux arrières des véhicules. Sur les routes à grande vitesse et à circulation dense, l'Instruction recommande de braquer sur les barrages des projecteurs à feu blanc, disposés de façon que le flot de lumière n'aille pas éblouir les automobilistes.

Lorsqu'on entreprend des travaux de courte durée sur la moitié du chemin seulement, on peut barrer la partie occupée de la chaussée à l'aide de balises coniques (planche 61).

On peut immobiliser sur la chaussée un gros véhicule doté de feux clignotants jaunes qui signaleront sa présence. Des signaleurs postés aux extrémités du chantier verront à faire ralentir la circulation et à l'arrêter au besoin (art. 5.12).

L'Instruction recommande aux services de voirie de visiter régulièrement les chantiers et leurs abords, le jour comme la nuit, afin de remettre en place toute signalisation dérangée.

Dans certains cas, la configuration des lieux, l'activité qui règne autour des travaux et la forme de certains véhicules peuvent créer la nuit une illusion d'optique et être la cause d'accidents de la circulation. Conséquemment, les équipes de signalisation doivent faire preuve d'une extrême prudence dans l'installation de la signalisation aux abords des chantiers.

Certaines négligences involontaires peuvent entraîner de graves accidents. Il importe que les signaux temporaires soient enlevés dès la fin des travaux, sinon on habituerait les usagers à ne plus y porter attention, surtout si, à la sortie d'un secteur dont les travaux sont terminés, ils entrent plus loin dans un autre secteur où les travaux sont encore en cours.

La signalisation des chantiers de voirie doit faire l'objet d'une surveillance constante de la part d'équipes composées d'hommes expérimentés.

Art. 5.12 Signaleurs

La planche 62 indique les mouvements de bras que le signaleur chargé de diriger la circulation sur les chantiers doit faire en se servant d'un fanion rouge.

MARQUES
SUR CHAUSSÉE

Chapitre VI

MARQUES SUR CHAUSSÉE



Chapitre VI

MARQUES SUR CHAUSSEE

Art. 6.1 Généralités

Les marques sur chaussée ont pour but 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 apportent un élément complémentaire aux indications des panneaux de signalisation et des feux de circulation. Parfois, elles seront plus efficaces que tout autre mode de signalisation. Toutefois, les marques sur chaussée comportent des désavantages : la pluie peut les brouiller, la neige peut les voiler, et le roulement des véhicules finit à la longue par les effacer. Elles n'en demeurent pas moins un excellent moyen de signalisation routière, puisqu'elles guident le conducteur sans distraire son regard de la route.

Art. 6.2 Uniformité des marques

L'uniformité de la signalisation est de règle autant pour les marques sur chaussée que pour les panneaux. On ne doit donc jamais faire usage d'autres marques que celles qui sont définies dans la présente Instruction (planche 21).

Art. 6.3 Fonction des marques sur chaussée

Les marques sur chaussée servent à indiquer :

- 1° Les sens de circulation;
- 2° Les voies de circulation;
- 3° Les zones de dépassement interdit;
- 4° Les bords de chaussée et les bordures dangereuses;
- 5° Les variations de largeur de la chaussée;
- 6° Les espaces d'encombrement des autobus et des véhicules lourds;
- 7° Les abords et sorties d'intersection;
- 8° Les points d'arrêt des véhicules;
- 9° Les passages pour piétons;
- 10° Les zones et les places réservées au stationnement;
- 11° Les zones de service réservées aux établissements commerciaux;
- 12° Les manoeuvres particulières, au moyen d'inscriptions et de flèches directionnelles.

Art. 6.4 Couleur des marques sur chaussée

Les marques sur chaussée doivent être blanches, mais elles pourront être jaunes dans le cas des passages pour écoliers.

Art. 6.5 Réfléctorisation des marques

En région rurale, les marques sur chaussée doivent être réfléchorisées, sauf celles qui servent à délimiter les zones réservées au stationnement. En région urbaine, il n'est pas nécessaire de les réfléchoriser.

La réfléchorisation se fait par l'incorporation de perles de verre à la peinture, avant ou pendant le traçage des marques. Certains matériaux plastiques ou autres produits analogues possèdent également des propriétés réfléchissantes conformes aux normes établies.

Art. 6.6 Entretien des marques

Les marques doivent faire l'objet d'un bon entretien. Au printemps, elles seront tracées de nouveau. Il peut même devenir nécessaire de les faire en automne.

Tout nouveau tronçon de route doit être marqué avant son ouverture à la circulation. Lorsque l'ancien revêtement doit être renouvelé et que l'on prévoit un délai notable dans l'exécution des travaux, l'Instruction recommande de repeindre, en attendant, les anciennes marques.

Toute marque qui n'a plus sa raison d'être ou qui pourrait induire l'usager en erreur doit être effacée au plus tôt.

Art. 6.7 Ligne axiale

La ligne axiale découpe la chaussée en deux sens de circulation. Elle doit être tracée conformément aux dispositions de la présente Instruction. En règle générale, la ligne axiale se trace au centre de la chaussée. Elle pourra l'être hors de l'axe 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 ou dans les virages, où la chaussée comporte un nombre impair de voies de circulation et où la visibilité est réduite;
- 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, lorsque la voie médiane est utilisée pour la circulation prédominante;
- 6° Dans les voies urbaines, lorsque la circulation prédominante se fait tantôt dans un sens et tantôt dans l'autre, aux heures de pointe.

Art. 6.8 Ligne axiale en région rurale

1. – Route à deux voies.

Dans les régions rurales les chaussées à revêtement de béton bitumineux ou de béton de ciment devraient porter une ligne axiale.

Aux endroits où le dépassement des véhicules peut se faire sans danger, la ligne axiale réfléchorisée est tracée en pleins de 10 pieds chacun, larges de 4 pouces et demi à 5 pouces et demi, à intervalles de 20 pieds. Là où le dépassement est interdit, la ligne axiale est tracée de la manière prévue à l'article 6.13.

2. – Route à voix multiples.

Dans les régions rurales, lorsque la route comporte une chaussée à 4 voies ou plus, la ligne axiale réfléchorisée est constituée de deux bandes parallèles ininterrompues, de 4 pouces et demi à 5 pouces et demi de largeur chacune et séparées par un intervalle de même proportion (planche 22).

Art. 6.9 Ligne axiale en région urbaine

1. – Rues 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 là où le stationnement, à peu près permanent, réduit l'espace libre à deux voies, la ligne axiale est constituée d'une bande blanche d'environ 4 pouces et demi de largeur. Aux points où le dépassement peut se faire sans danger, la ligne axiale est discontinue et constituée de pleins d'une longueur de 10 pieds, tracés à tous les 20 pieds. Aux points où le dépassement est jugé dangereux, la ligne axiale est continue.

Dans les rues à quatre voies de circulation toujours dégagées, on doit tracer une ligne axiale continue.

Dans les rues où le débit horaire aux heures de pointe est inférieur à 500 véhicules à l'heure dans les deux sens, on s'abstiendra de tracer la ligne axiale sur des distances prolongées.

La ligne axiale doit être réfléchorisée, sauf dans les rues bien éclairées.

2. – Rues 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 rubans parallèles d'environ 4 pouces et demi de largeur, séparés par un intervalle de même mesure.

Dans les artères à plusieurs voies, dont l'une ou plusieurs sont susceptibles, à certaines heures, d'être affectées à la circulation en navette, la ligne double continue est remplacée par une ligne simple continue.

3. – Rues à accès limité.

En région urbaine, dans les rues à chaussées divisées et à accès limité, la ligne axiale doit être tracée comme on le fait en région rurale sur les routes à voies multiples et à chaussées non séparées.

4. – Autres rues.

Dans les rues où la ligne axiale ne sert qu'à indiquer des sections de rue à dépassement interdit ou dangereux, des amorces d'intersections protégées et des passages à niveau, on ne tracera à ces endroits qu'une ligne d'environ 4 pouces et demi de largeur.

Art. 6.10 Lignes longitudinales

Les lignes longitudinales servent à canaliser la circulation dans un sens et à utiliser la largeur maximale de la chaussée, surtout aux endroits où il y a risque d'encombrement des voies. Elles se tracent :

- 1° Sur les routes rurales et urbaines à chaussées séparées et divisées;
- 2° Sur les routes rurales à nombre impair de voies;
- 3° Sur toutes les routes rurales de 4, 6 ou 8 voies, en outre de la ligne axiale;
- 4° En zone urbaine, sur toute route à accès limité et sur toute artère dotée d'au moins 3 voies de circulation;
- 5° Dans les grandes rues à sens unique;
- 6° Aux abords d'intersections importantes et de points dangereux, tant en région urbaine qu'en rase campagne;
- 7° Aux endroits achalandés, principalement dans les agglomérations où la chaussée doit comporter le plus grand nombre de voies entre les îlots et la bordure de la chaussée, et où également la largeur de la chaussée varie.

Art. 6.11 Ligne longitudinale en région rurale

La ligne longitudinale en région rurale est constituée de pleins de 10 pieds de longueur et d'environ 4 pouces et demi de largeur, pour des vides de 20 pieds.

Art. 6.12 Ligne longitudinale en région urbaine

La ligne longitudinale en région urbaine est constituée de pleins de 10 pieds de longueur et d'environ 4 pouces et demi de largeur, pour des vides de 20 pieds.

La largeur des voies séparées par des lignes longitudinales ne doit pas être inférieure à 10 pieds. Toutefois, elle pourra être de 9 pieds seulement sur les chaussées étroites aux abords d'intersections munies de feux de circulation, sur les ponts et sur les passages inférieurs.

La largeur des voies de circulation doit être augmentée dans les courbes accentuées 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 route est supérieure à 20 pieds, la ligne longitudinale doit être tracée de manière à donner à la voie de bordure une largeur de un à trois pieds de plus qu'à celle des voies intérieures.

Art. 6.13 Zones de dépassement interdit

Ces zones sont établies dans les virages et sur les dos d'âne (côtes) et même ailleurs, sur les routes à deux ou trois voies, là où le dépassement constituerait une manoeuvre dangereuse.

Ces zones doivent être délimitées par une ligne blanche continue parallèle à la ligne discontinue. Elle doit être réfléctorisée et d'environ quatre pouces et demi de largeur. L'intervalle séparant les deux lignes doit être de même largeur que les marques.

Art. 6.14 Zones de dépassement interdit sur les routes à deux voies

Lorsque le dépassement est interdit dans un sens seulement sur une route à deux voies, la ligne discontinue s'étend sur toute la longueur de la zone, et la ligne continue est accolée à droite de la ligne discontinue.

Lorsque le dépassement est interdit dans les deux sens d'une route à deux voies, la ligne axiale est tracée en double bande continue sur les revêtements de 20 pieds de largeur et plus. On utilise une simple bande continue sur les revêtements de moins de 20 pieds de largeur (planche 23).

Art. 6.15 Zones de dépassement interdit sur les routes à trois voies

Sur les routes à trois voies, les zones de dépassement interdit sont marquées de la manière suivante : la ligne blanche continue se trace à droite de la ligne discontinue; les deux lignes partent de la ligne longitudinale de gauche et se prolongent obliquement dans la proportion de 30 à 1 vers le centre de la chaussée jusqu'à la fin de la zone d'interdiction de dépasser (planche 25).

Art. 6.16 Détermination des zones de dépassement interdit

La détermination exacte des zones où le dépassement est dangereux est fonction de la vitesse maximale autorisée et de la distance minimale de visibilité permettant le dépassement.

La distance de visibilité est prise à la hauteur des yeux, c'est-à-dire entre deux points élevés à trois pieds et trois quarts 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 marquées dans les virages et sur les chaussées à dos d'âne (côtes) 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.

Tableau 4**DISTANCE MINIMALE DE VISIBILITÉ À UNE VITESSE DONNÉE**

<i>Vitesse en milles à l'heure</i>	<i>Distance minimale de visibilité en pieds (Minimum désirable)</i>	<i>Distance minimale de visibilité en pieds (Minimum absolu)¹</i>
30	650	500
35	775	600
40	900	700
45	1 050	800
50	1 200	900
55	1 350	1 050
60	1 500	1 200
70	1 900	1 600

1. Peut être utilisée dans certains cas spéciaux déterminés par le Service technique de la circulation.

Dans les régions urbaines, il n'est pas habituellement nécessaire d'établir des zones d'interdiction de dépasser, puisque la vitesse des véhicules est ordinairement réduite. La ligne axiale suffit presque toujours à refréner 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 vis-à-vis les entrées de chemins privés.

Art. 6.17 Démarcation des zones de dépassement interdit sur les dos d'âne (côtes)

Les zones d'interdiction de dépasser dans les côtes ou sur les chaussées à dos d'âne sont établies à l'aide d'une mire d'arpentage et de la manière expliquée à la planche 26.

La zone d'interdiction de dépasser doit toujours être tracée sur une longueur d'au moins 300 pieds.

Lorsque la fin d'une zone d'interdiction de dépasser se situe à moins de 300 pieds de l'amorce d'une zone voisine, les deux zones n'en forment qu'une et on prolongera la ligne continue de l'une ou de l'autre zone sans aucune interruption.

Art. 6.18 Démarcation des zones d'interdiction de dépasser dans les virages

Dans la délimitation des zones de dépassement interdit dans les virages, il est nécessaire de faire la distinction entre les virages à droite et les virages à gauche (planche 27).

Dans un virage à droite, la distance de visibilité est mesurée selon une ligne droite tangente au bord du pavage. La ligne continue doit courir du point où la visibilité est inférieure à la distance minimale marquée au tableau 4, et qui correspond à la vitesse maximale imposée, jusqu'au point F.C. qui marque la fin de la courbe.

Dans une courbe à gauche, la ligne de visibilité doit s'écarter d'au moins cinq pieds de tout obstacle, sans jamais aller au-delà de l'emprise de la route. 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.

Art. 6.19 Démarcation des zones de dépassement interdit sur les ponts étroits

On doit marquer la zone de dépassement interdit sur les ponts et passages inférieurs, lorsque la distance libre entre le bord de la chaussée, le garde-fou ou la culée n'est que de 2 pieds ou moins, compte tenu des dispositions suivantes :

- 1° Sur les chaussées à deux voies de 11 pieds ou plus de largeur chacune, de même que sur les chaussées à trois voies, la zone sur le pont ou dans le passage inférieur doit être marquée par deux lignes continues parallèles, avec des zones de dépassement interdit de 400 pieds de longueur autant à l'entrée qu'à la sortie du pont ou du passage inférieur (planche 28);
- 2° Sur les chaussées à deux voies dont chacune varie entre 8 et 11 pieds de largeur, la zone du pont ou du passage inférieur doit être marquée par une seule ligne simple continue avec des interdictions de dépassement longues de 400 pieds de part et d'autre de l'obstacle. Dans ce cas, on ajoute la signalisation des ponts étroits à l'aide du panneau B-23;
- 3° Tout pont ou tout passage inférieur dont la largeur de chaussée est inférieure à 16 pieds doit être considéré comme pont ou passage à voie unique, et les marques sur chaussée doivent être tracées conformément aux données de la planche 29. La signalisation se fait à l'aide des panneaux B-23 et du panneau B-24-1 (art. 3.18).

Art. 6.20 Marques blanches près des rives et bordures de chaussées

Là où il est jugé nécessaire, on doit marquer d'une bande blanche continue les rives des chaussées à surface dure, ainsi que la proximité des bordures. Ces bandes ont surtout leur utilité sur les routes à grande circulation et :

- 1° Lorsque l'accotement porte un revêtement bitumineux;
- 2° Sur les ponts et à leurs approches, sur une distance de 400 pieds;
- 3° Dans les courbes de plus de trois degrés et à leurs approches, sur une distance de 500 pieds;
- 4° En bordure des bifurcations à circulation convergente ou divergente;

- 5° Aux endroits où la largeur de la chaussée varie;
- 6° À l'abord d'obstacles reposant sur l'accotement de la route ou à moins de 24 pouces du bord de la chaussée, lorsqu'ils constituent un réel danger pour les usagers;
- 7° Sur les routes où le brouillard est fréquent.

Ces marques, d'au moins 4 pouces et demi de largeur, doivent être blanches réflectorisées, tracées aussi près que possible du bord de la chaussée et interrompues aux intersections. Près des bordures, on doit écarter ces lignes de manière qu'elles ne soient pas recouvertes par les poussières accumulées.

Art 6.21 Marques de variation de largeur de la chaussée

Les élargissements et rétrécissements de la chaussée doivent être indiqués par des marques de décalage (planches 32 à 34 et 54 à 57).

On remarquera les différentes possibilités de raccordement qui permettent de combiner la ligne axiale et la ligne de variation de largeur de la chaussée. Ainsi, dans les rétrécissements de chaussée, on peut changer graduellement le nombre de voies en traçant obliquement la ligne de désaxement de manière à faire converger la circulation. Cette ligne blanche réflectorisée, d'environ quatre pouces et demi de largeur se trace obliquement dans une proportion de 30 à 1.

Aux endroits où l'on fait converger la circulation vers un rétrécissement de chaussée, la ligne convergente qui sépare les deux sens de circulation doit être formée d'une ligne continue parallèle à une ligne discontinue ou d'une double ligne continue semblable à celle des zones de dépassement interdit. Ces lignes obliques sur chaussée ne doivent pas être interprétées comme une mesure suffisante de protection mais simplement comme le complément des signaux de danger.

Art. 6.22 Marques d'encombrement des autobus et trolleybus

On recommande de délimiter par des marques l'espace d'encombrement des autobus et trolleybus dans les tournants. Ces marques sont peintes en blanc, en pleins d'environ 4 pouces et demi de largeur et d'au plus 2 pieds de longueur, séparés par des vides de même mesure. Dans les virages raides et en coude, il est parfois nécessaire de raccourcir les pleins de manière à conserver l'apparence de discontinuité.

Art. 6.23 Marques sur chaussée aux approches des intersections rurales

Les zones de dépassement interdit doivent être marquées aux approches de toute intersection rurale d'importance. La longueur des zones de dépassement interdit varie suivant les données de la planche 35. La ligne axiale et les lignes longitudinales sont interrompues à toutes les intersections.

Aux carrefours dotés de voies de virage, l'Instruction recommande de tracer aussi des marques pour la canalisation de la circulation (planches 30, 31 et 38).

Art. 6.24 Marques sur chaussée 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 longitudinales se terminent à ces marques. Lorsque les intersections ne sont pas marquées, les lignes longitudinales et axiales se terminent à la ligne qui normalement délimiterait la ligne d'arrêt ou le passage pour piétons (planches 36 et 37).

Art. 6.25 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 continue a une largeur d'au moins 12 pouces et d'au plus 24 pouces (planche 21). Aux intersections non marquées de passage pour piétons, la ligne d'arrêt doit être tracée à un intervalle variant de 4 à 10 pieds de la ligne qui normalement relierait la bordure de la chaussée transversale. Lorsqu'un passage pour piétons est marqué, la ligne d'arrêt se trace à trois pieds en deçà du passage. Dans les cas exceptionnels où la ligne d'arrêt ne pourra être aussi rapprochée, l'Instruction recommande d'associer le signal A-29 aux marques, conformément à l'article 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. 6.26 Passage pour piétons

Dans les agglomérations urbaines, les passages pour piétons ne sont marqués qu'aux intersections très achalandées. Exceptionnellement, on pourra établir des passages pour piétons ailleurs qu'aux intersections, à condition de les bien indiquer à l'aide des signaux A-38 et B-39. Dans les régions rurales, on peut établir des passages pour piétons aux intersections pourvues de feux de circulation.

Les passages pour piétons seront délimités par des lignes blanches d'au moins 4 pouces et demi de largeur, tracées de part en part de la chaussée, en retrait d'au moins 2 pieds d'une ligne fictive longeant le fond des trottoirs transversaux ou la bordure de la chaussée (planches 21 et 36). Le couloir aura 8 pieds ou plus de largeur selon l'affluence des piétons.

En région urbaine comme en région rurale, tout passage pour écoliers doit être indiqué par des bandes blanches ou jaunes, conformément aux indications de la planche 39.

Art. 6.27 Marques sur chaussée aux abords des passages à niveau

Des zones d'interdiction de dépasser de 700 pieds doivent être marquées aux abords de tout passage à niveau en région rurale. Sur les routes urbaines, cette zone d'interdiction ne doit pas être inférieure à 100 pieds. Dans les deux cas, la ligne doit être tracée jusqu'à 15 pieds 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 blanches réflectorisées ont 4 pouces et demi de largeur et sont tracées selon les indications de la planche 40.

Art. 6.28 Marques de stationnement

Les marques délimitant les places de stationnement doivent être blanches, d'environ 4 pouces et demi de largeur. Les planches 41 et 42 proposent divers modèles dont le choix est laissé aux administrations de voirie.

Art. 6.29 Marques des bordures de ciment et de granit

En principe, l'Instruction générale ne recommande pas fortement de marquer les bordures de chaussées, puisque cette pratique ne saurait remplacer les signaux proprement dits. Toutefois, lorsque ce mode peut donner plus d'efficacité aux signaux de stationnement, on aura soin de tracer en jaune les marques sur la surface entière des bordures.

Art. 6.30 Inscriptions et symboles sur chaussée

En région rurale, 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. Les flèches de direction peuvent s'avérer utiles. En région urbaine, les inscriptions sur chaussée ne devraient pas comporter plus de trois mots. Ces marques appliquées au sol, dans le sens de la circulation, doivent être de forme beaucoup plus longue que large, afin d'en faciliter la lecture. Les caractères des inscriptions et la forme des symboles sont indiqués aux planches 43 à 48 de la présente Instruction.

Chapitre VII

BALISES ET AUTRES REPÈRES VISUELS



Chapitre VII

BALISES ET AUTRES REPÈRES VISUELS

Art. 7.1 Signalisation des obstacles

Les obstacles encombrant la route et les accotements, de même que les variations de largeur des chaussées, doivent être indiqués à l'aide de balises, de panneaux zébrés, de dispositifs lumineux ou de revêtements réflectorisés. Ce mode de signalisation doit être identique sur tous les chemins publics.

Art. 7.2 Marques et balises sur les culées et piles de pont.

Les piles et culées d'ouvrages d'art et de passages inférieurs, dont la maçonnerie, reposant à moins de 6 pieds du bord de la chaussée — accotement compris — n'est pas munie de solides rambardes ou de garde-fous métalliques, doivent être marquées selon les indications de la planche 49.

On devra peindre sur la maçonnerie faisant face au sens de circulation des zébrures jaunes et noires d'au moins 4 pouces de largeur (de préférence 12 pouces) sur une surface d'environ 18 pouces de largeur, sur une hauteur pouvant varier de 7 à 9 pieds. Le point bas des bandes inclinées à 45 degrés est à un pied du sol. On ne doit pas appliquer de bandes zébrées sur les côtés parallèles à la chaussée.

Le fronton des ouvrages d'art, au-dessus des voies de circulation, doit être marqué de bandes verticales jaunes et noires d'égale largeur.

Lorsque le fronton des ouvrages d'art et des passages inférieurs n'excède pas d'au moins 6 pouces la limitation de hauteur maximale des véhicules, le panneau B-32 doit être associé aux zébrures.

On doit ménager une marge noire d'une largeur minimale de 6 pouces tout autour des bandes verticales. Le traçage des marques relève des administrations intéressées.

Art. 7.3 Balises de danger aux extrémités des parapets : B-35, B-36

On doit baliser les extrémités des parapets qui sont à moins de 6 pieds du bord de la chaussée ou tout obstacle d'assez faible dimension, à l'aide des balises B-35 ou B-36. Ces balises sont associées au signal B-23, lorsqu'il est implanté à proximité d'un pont étroit (planches 51 et 52).

Lorsque l'obstacle est énorme, mieux vaut le marquer de zébrures, de la manière prévue à l'article 7.2.

Le mode d'installation des balises B-35 et B-36 est indiqué à l'article 3.28 de la présente Instruction.

Si, pour des motifs valables, on doit élargir les zébrures, on verra à augmenter, dans les mêmes proportions, la dimension des balises.

Là où exceptionnellement et temporairement des obstacles encombrant les chaussées en chantier, au lieu d'utiliser les balises B-35 et B-36, on peut faire usage d'un panneau en losange de 8 pouces de côté et à fond jaune réflectorisé.

On doit assujettir les balises à l'obstacle même ou les implanter à proximité, en ligne à la partie saillante de l'objet qui se trouve le plus près du bord de la chaussée.

Art. 7.4 Marques zébrées aux abords d'obstacles encombrant la chaussée.

Tout obstacle encombrant la chaussée et pouvant constituer un risque pour la circulation, doit être indiqué à l'aide de bandes jaunes et noires, d'au moins 4 pouces de largeur — 12 pouces de préférence. On peut élargir les bandes proportionnellement au volume de l'obstacle et à la vitesse d'approche des véhicules. D'autres marques seront aussi tracées sur la chaussée à l'amorce de l'encombrement, en complément des zébrures, conformément à l'article 7.7.

Le signal A-20d ou A-20g doit être associé aux marques, en vue d'indiquer l'obligation formelle de contourner l'obstacle par la droite ou par la gauche.

Lorsqu'il y a lieu d'indiquer aux conducteurs qu'ils peuvent passer à droite ou à gauche de l'obstacle, on utilisera le signal B-28.

On peut également installer un feu jaune clignotant au-dessus de ces signaux. Le dispositif lumineux doit être placé de manière à ne pas gêner la vue des conducteurs.

L'Instruction recommande de braquer un faisceau de lumière blanche sur la face de l'obstacle que les véhicules risqueraient de heurter. En outre, même si l'obstacle est suffisamment éclairé, on suggère de réflectoriser les bandes tant sur l'objet que sur la chaussée, au cas où il se produirait une panne d'électricité.

Art. 7.5 Balisage des zones de sécurité

Toutes les zones de sécurité, les refuges pour piétons et les têtes de plates-bandes centrales ou d'îlots doivent être balisés, de la manière indiquée à la planche 53. Il est recommandable, en certaines circonstances, de marquer les bordures des îlots, afin d'aider les usagers à les repérer.

Les marques sont tracées sur la face même des bordures, en zébrures jaunes et noires d'une largeur minimale de 4 pouces ou de 12 pouces de préférence.

Les bouts d'îlots doivent être zébrés de bandes jaunes et noires inclinées à 45 degrés, de manière que le point bas soit du côté de la chaussée. Dans le cas où l'obstacle peut être contourné par la droite ou par la gauche, les zébrures seront peintes en chevrons.

Art. 7.6 Zébrures des piles de pont

Les piles de pont doivent porter des zébrures jaunes et noires d'une largeur minimale de 4 pouces — ou 12 pouces de préférence — inclinées à 45 degrés, le point bas du côté de la chaussée. Les bandes peuvent être peintes sur les piles que l'on éclairera la nuit

ou appliquées sur un panneau réflectorisé fixé à la pile, face au sens de circulation dans les deux cas.

Lorsque les véhicules doivent contourner l'obstacle par la droite, on verra à assujettir au pilier même ou encore à un poteau implanté devant le pilier, le panneau A-20d (passez à droite). Dans le premier cas, on veillera à ce que les zébrures n'empiètent jamais sur la bordure noire de 6 pouces encadrant le panneau. Ce mode de signalisation est illustré à la planche 50.

Art. 7.7 Marques sur chaussée aux abords d'obstacles

La signalisation des obstacles sur chaussée se fait à l'aide de deux bandes blanches continues d'au moins 4 pouces de largeur et d'au plus 8 pouces, tracées en direction divergente, de manière à éloigner graduellement la circulation de l'obstacle.

Au point où la circulation peut contourner l'obstacle par la droite ou par la gauche, les deux lignes divergentes partent de la ligne axiale et se prolongent dans leur direction respective vers l'obstacle qu'elles longent ensuite, chacune de son côté, sur une longueur de 10 pieds à un intervalle d'un pied des côtés extérieurs de l'obstacle.

Aux endroits où l'obstacle à contourner par la droite est au centre de la chaussée, les lignes divergentes partent également de la ligne axiale et se prolongent chacune dans leur direction jusqu'à 6 pouces de l'obstacle. Parallèlement et à 4 pouces et demi des lignes divergentes, on tracera une ligne continue qui longera le bord de l'obstacle et rejoindra ensuite la ligne axiale du côté opposé (planche 50).

En région urbaine où la vitesse des véhicules est plutôt réduite, on peut à la place d'une ligne continue en tracer une de 100 pieds, qui tiendra lieu de ligne axiale se terminant aux lignes divergentes.

La longueur des lignes divergentes est établie proportionnellement à la largeur de l'obstacle à contourner et à la vitesse d'approche des véhicules, selon les données du tableau 5, page 98.

Aux endroits où il y a obligation de contourner l'obstacle par la droite, on peut relier les lignes divergentes par des bandes obliques. Celles-ci variant de 18 à 24 pouces de largeur, doivent être tracées à intervalle de 20 pieds chacune. Aux points où la circulation peut se faire à droite comme à gauche de l'obstacle, les bandes reliant les deux lignes divergentes prennent la forme de chevrons dont l'angle au sommet est d'environ 90 degrés. Ces marques, variant de 18 à 24 pouces de largeur doivent être tracées à intervalle de 20 pieds chacune en région rurale et de 10 pieds en zone urbaine.

L'Instruction donne à la planche 53 un exemple sur la manière de tracer les marques aux abords d'obstacles sur chaussée.

Premier exemple

En supposant qu'un obstacle de 8 pieds de largeur encombre une chaussée sur laquelle les véhicules roulent à une vitesse de 50 milles à l'heure (au 85^e percentile), les lignes divergentes à cet endroit devront avoir 260 pieds de longueur.

Deuxième exemple

Du point où la ligne axiale d'une chaussée divisée est désaxée par rapport au centre d'une route à chaussées séparées, la longueur

Tableau 5

**LONGUEUR MINIMALE DES LIGNES DIVERGENTES
AUX ABORDS D'OBSTACLES SUR LA CHAUSSEE**

<i>Vitesse en milles à l'heure</i>	<i>Largeur de l'obstacle en pieds</i>										
		2	4	6	8	10	12	14	16	18	20
20	urbain	150	150	150	150	150	150	170	190	210	230
	rural	50	70	90	110	130	150	170	190	210	230
30	urbain	150	150	150	160	190	220	250	280	310	340
	rural	70	100	130	160	190	220	250	280	310	340
40	urbain	150	150	170	210	250	290	330	370	410	450
	rural	90	130	170	210	250	290	330	370	410	450
50	urbain	150	160	210	260	310	360	410	460	510	560
	rural	110	160	210	260	310	360	410	460	510	560
60	urbain	150	190	250	310	370	430	490	550	610	670
	rural	130	190	250	310	370	430	490	550	610	670
70	urbain	150	220	290	360	430	500	570	640	710	780
	rural	150	220	290	360	430	500	570	640	710	780

minimale des lignes divergentes doit être établie en tenant compte à la fois de la longueur du terre-plein et de la largeur du désaxement de la route. Le graphique de la planche 54 illustre bien cette disposition.

En supposant maintenant qu'un terre-plein de 8 pieds de largeur encombre le centre d'une route sur laquelle les véhicules roulent à 50 milles à l'heure et où la ligne axiale de la chaussée divisée présente un désaxement de 10 pieds, les lignes divergentes à cet endroit doivent avoir 760 pieds de longueur, c'est-à-dire les 260 pieds déjà donnés au tableau 5, relativement à un obstacle de cette largeur et une vitesse de cette nature, plus les 500 pieds qui sont le produit de la multiplication de la vitesse de 50 milles par les 10 pieds de désaxement de la ligne axiale.

Art. 7.8 Repères visuels (*delineators*)

Les repères visuels jouent le rôle de petites balises réfléchies et ont pour objet de délimiter l'emprise de la route et de guider les usagers qui circulent de nuit.

Ces dispositifs ne constituent nullement des signaux et ils ne peuvent en aucun cas leur être substitués. On peut toutefois les échelonner sur de courtes ou de longues distances, en particulier dans les courbes ou pour indiquer les variations de largeurs des chaussées.

On doit poser des repères visuels réfléchis aux points dangereux et dans les sections qui, la nuit, peuvent tromper la vigilance des conducteurs les plus avertis.

Les repères visuels seront disposés à un certain intervalle l'un de l'autre, de manière que le conducteur circulant à droite de la ligne axiale d'une chaussée à deux voies ou du côté droit d'une route à voies multiples, puisse toujours en voir cinq de suite.

On posera les repères sur la partie supérieure des poteaux des glissières de sécurité, face au sens de circulation. Dans les courbes, les repères sont posés sur chaque poteau et dans les sections en ligne droite, à tous les deux poteaux.

Les repères munis d'un dispositif réfléchissant de couleur blanche et de dimension 4 x 2 peuvent être fixés indifféremment à des supports, à des poteaux ou à des garde-fous (planche 58).

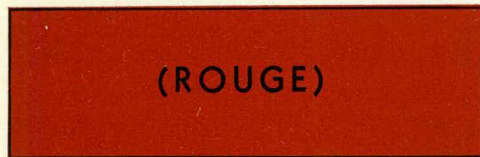
Qu'il s'agisse d'une route à deux ou à quatre voies, ces repères seront posés à droite de manière qu'ils soient visibles dans un seul sens de circulation.



TABLE DES PLANCHES



Répertoire des couleurs



(ROUGE)

509 - 103



(JAUNE)

505 - 101



(BLEU)

502 - 104



(VERT)

503 - 106



(BRUN)

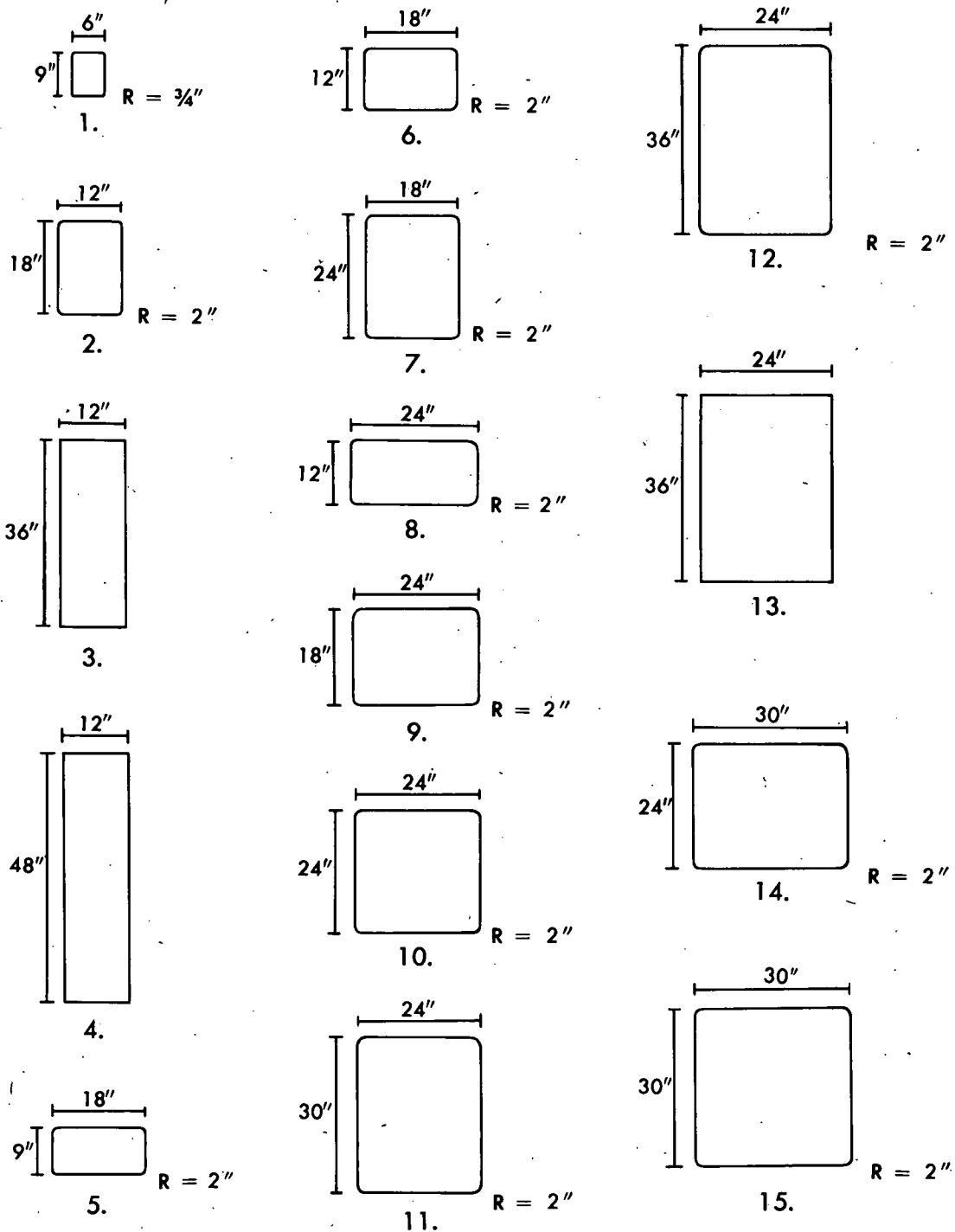
504 - 101

L'Office des normes du gouvernement canadien, qui fait partie du ministère de la Production de défense, tient à la disposition des services de signalisation routière, les échantillons des couleurs normalisées.

Toute demande doit être faite par écrit au Secrétariat de l'Office, Ottawa (Ontario).

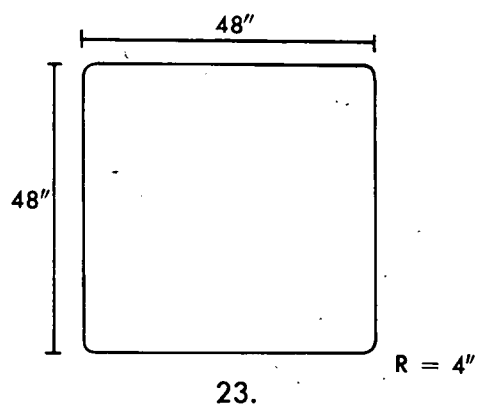
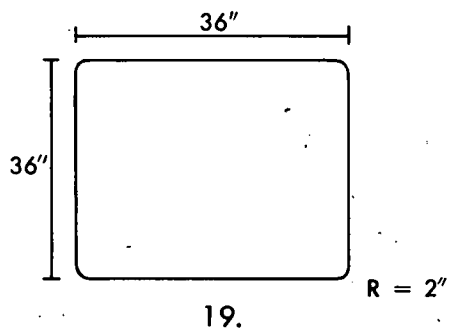
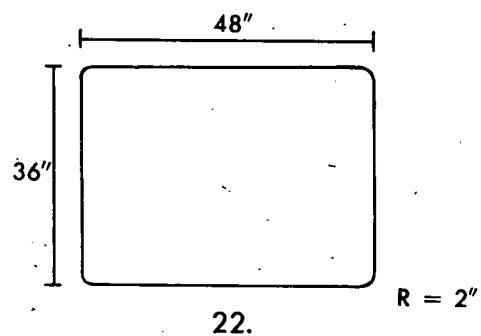
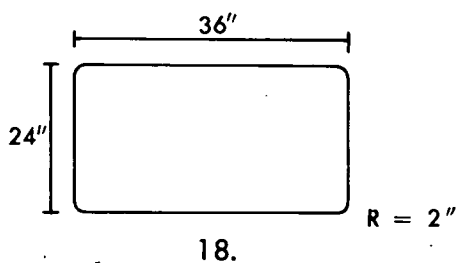
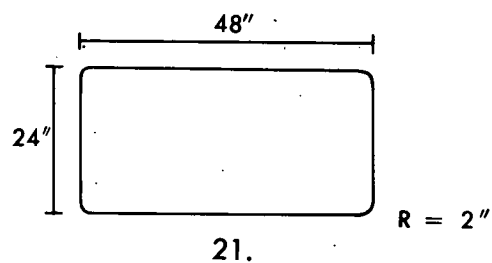
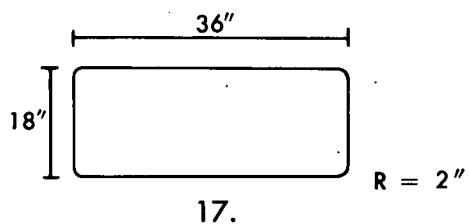
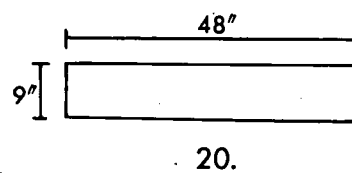
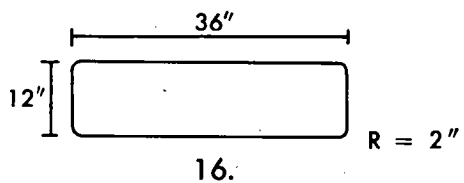


Formes et cotes des panneaux de signalisation



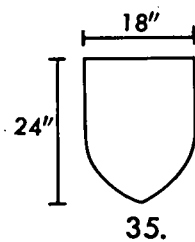
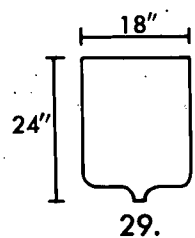
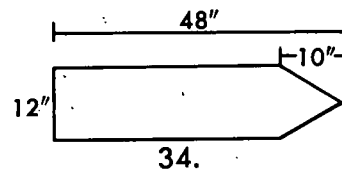
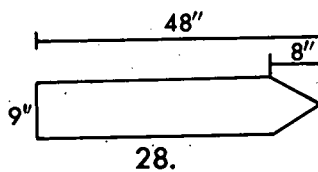
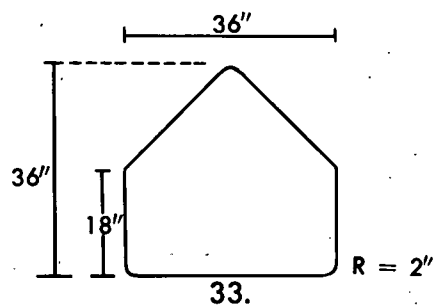
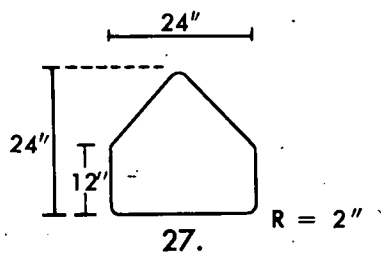
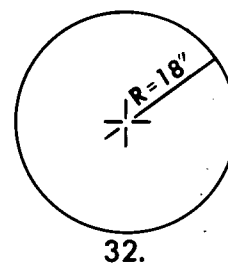
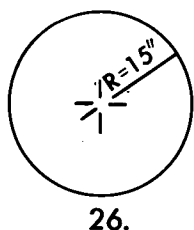
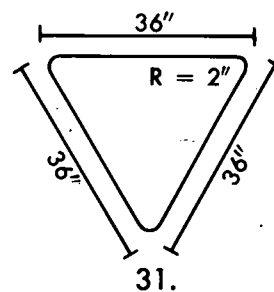
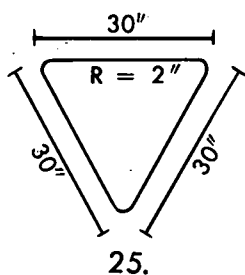
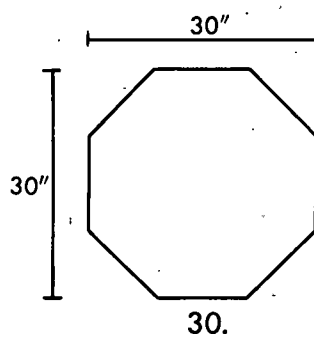
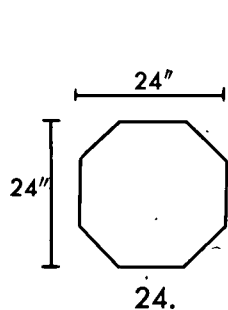


Formes et cotes des panneaux de signalisation





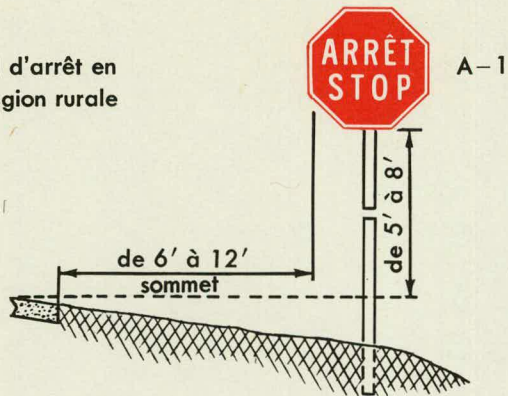
Formes et cotes des panneaux de signalisation



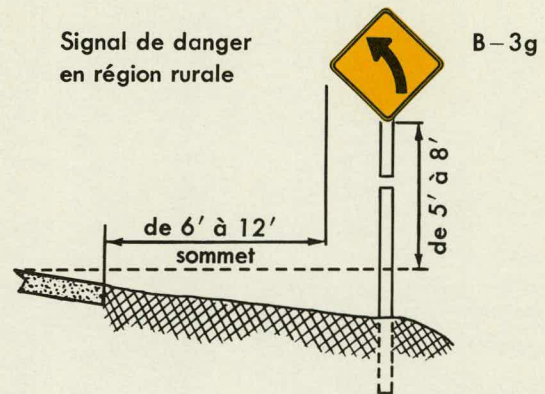


Détails d'implantation des panneaux

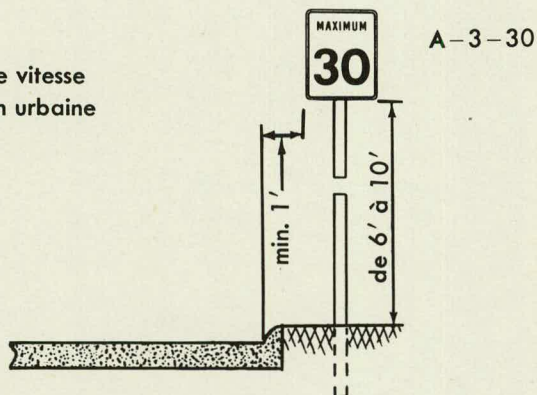
Signal d'arrêt en
région rurale



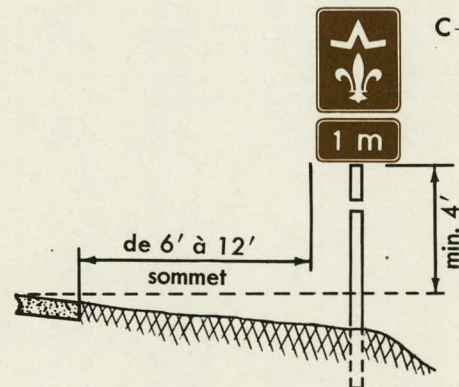
Signal de danger
en région rurale



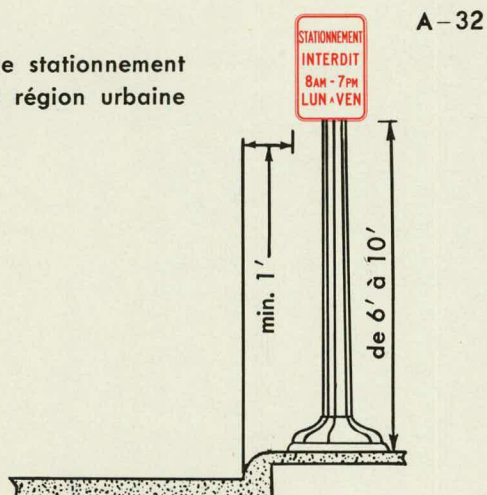
Signal de vitesse
en région urbaine



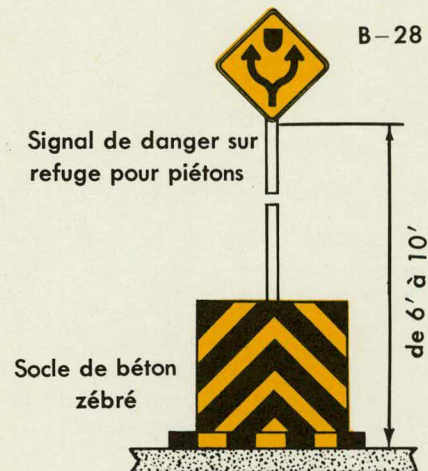
C-37



Signal de stationnement
interdit en région urbaine



Signal de danger sur
refuge pour piétons





Implantation des signaux de numéros de route

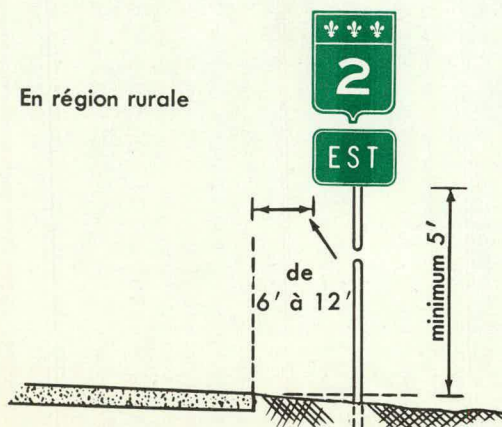
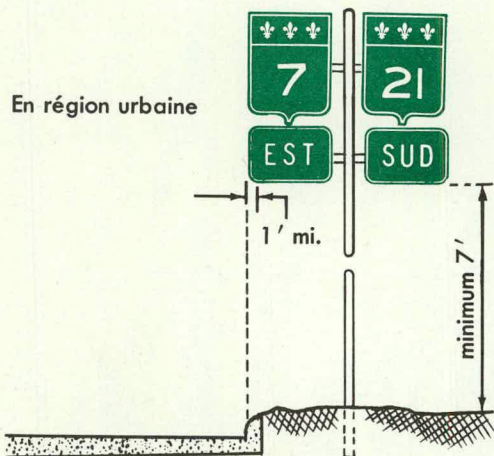
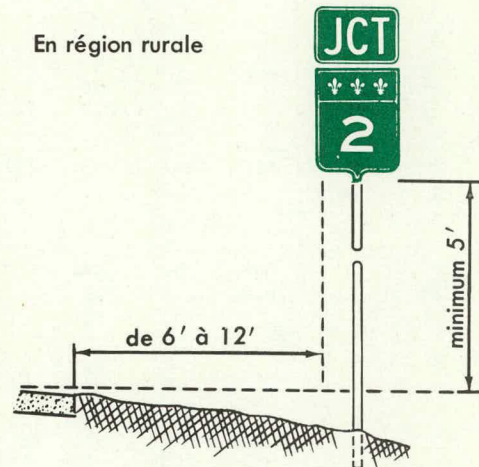
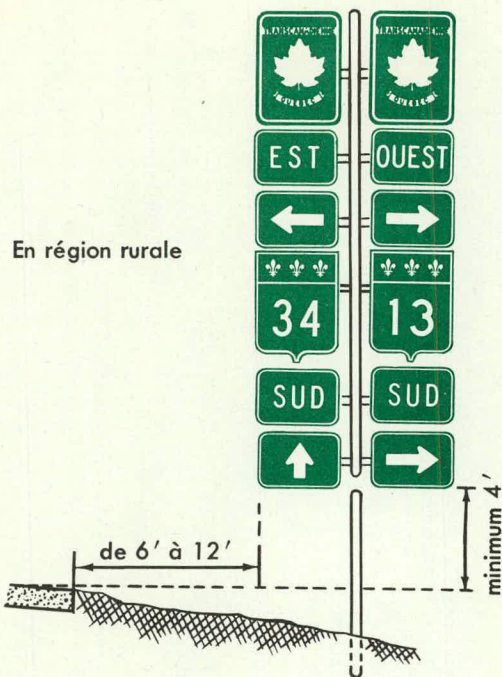
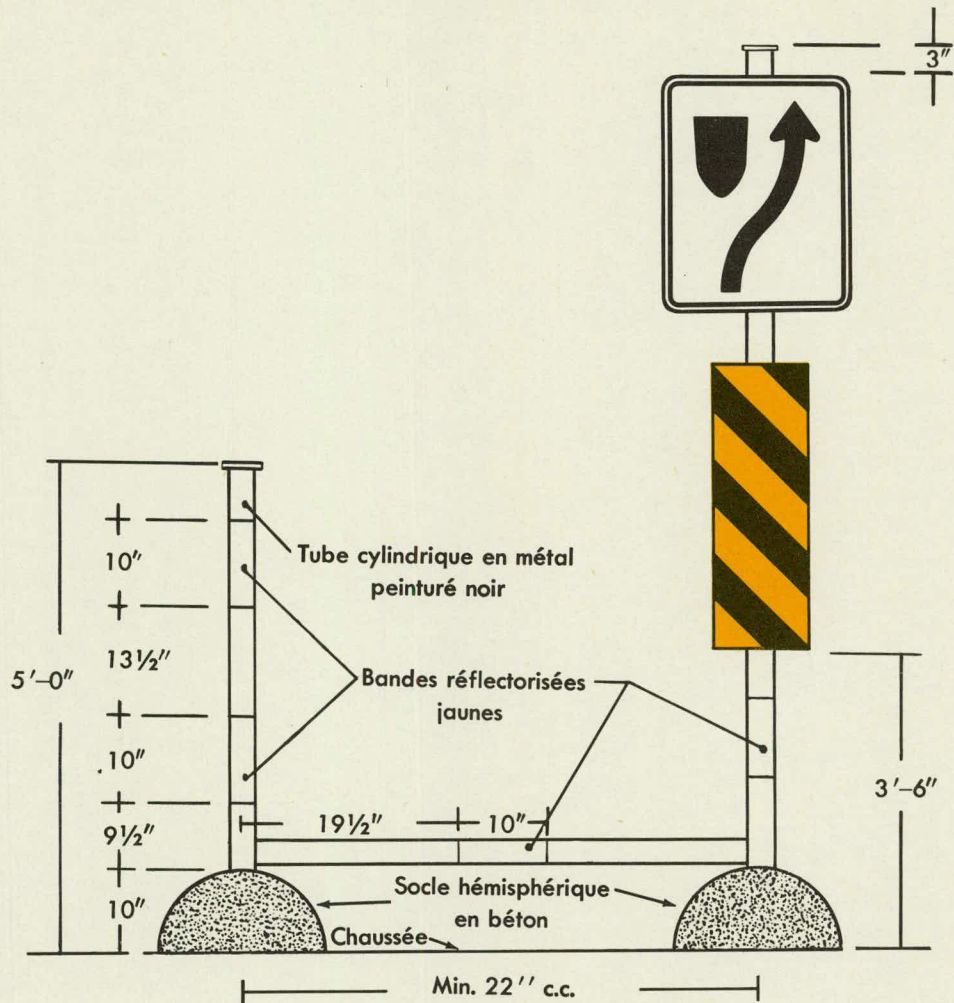


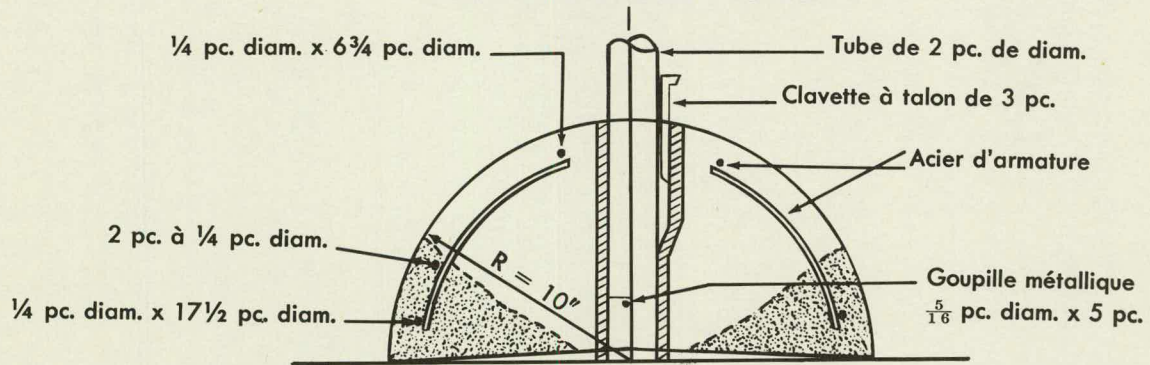
PLANCHE 6



Détail d'implantation de bases amovibles

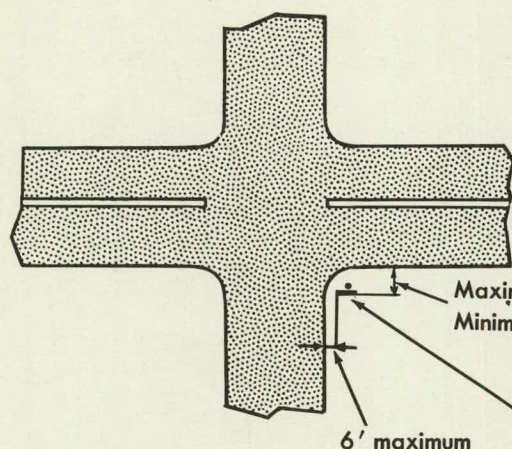


SIGNAUX SUR SOCLE AMOVIBLE

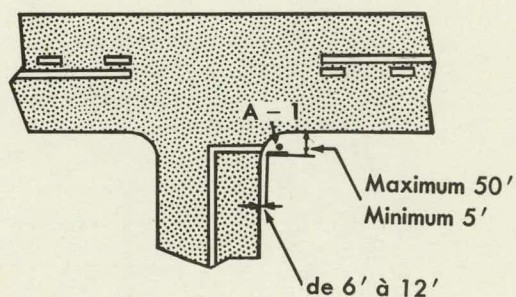


DÉTAIL DU SOCLE

Implantation des signaux d'arrêt



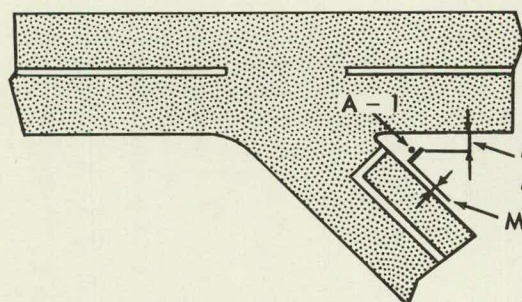
Région urbaine



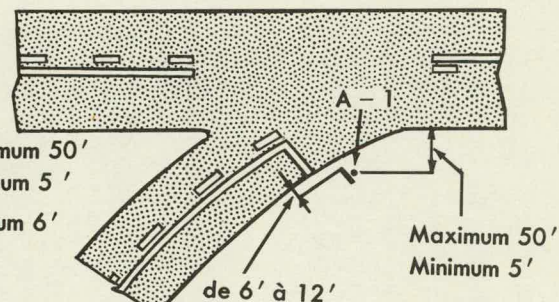
Région rurale



A - 1



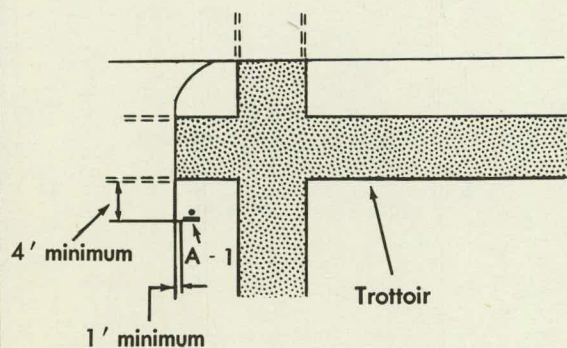
Région urbaine



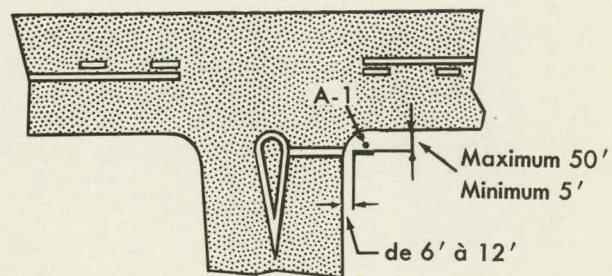
Région rurale



B - 16 - 500'



Région urbaine



Région rurale



Implantation des signaux de danger à une intersection et à un passage inférieur

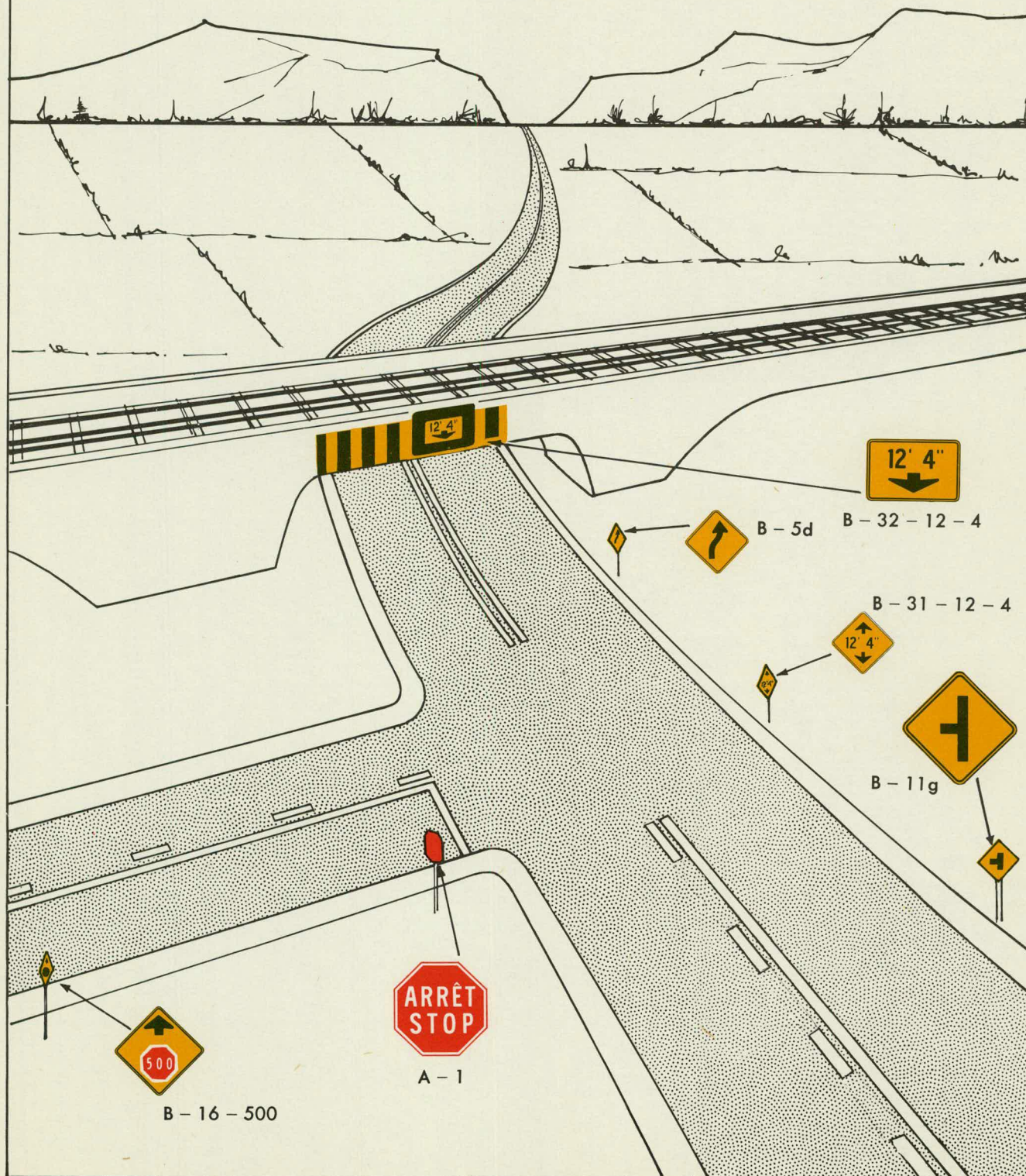


PLANCHE 9



Implantation des signaux de danger aux abords d'un passage à niveau et d'un pont étroit

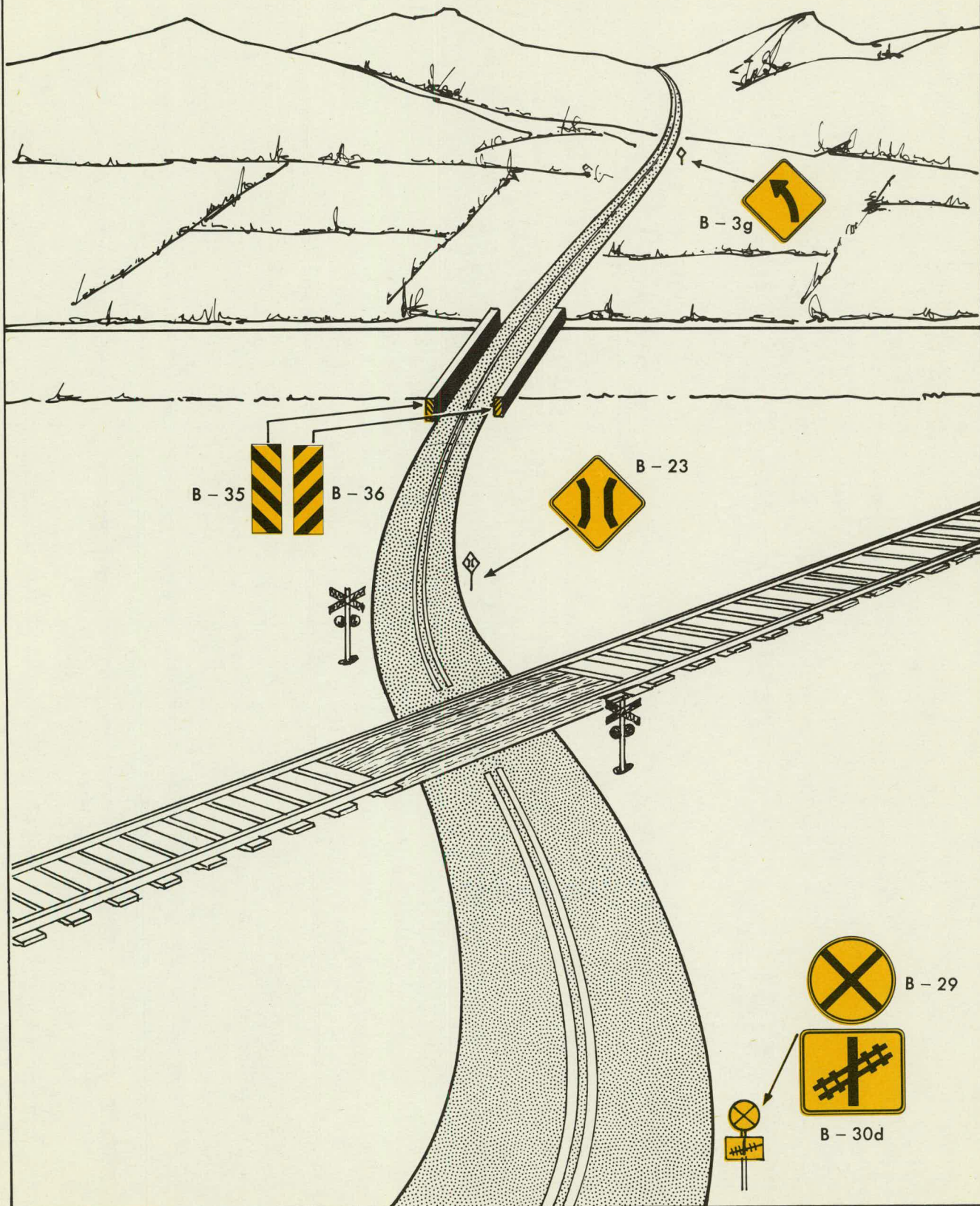


PLANCHE 10



Implantation des signaux de limitation de vitesse sur route numérotée

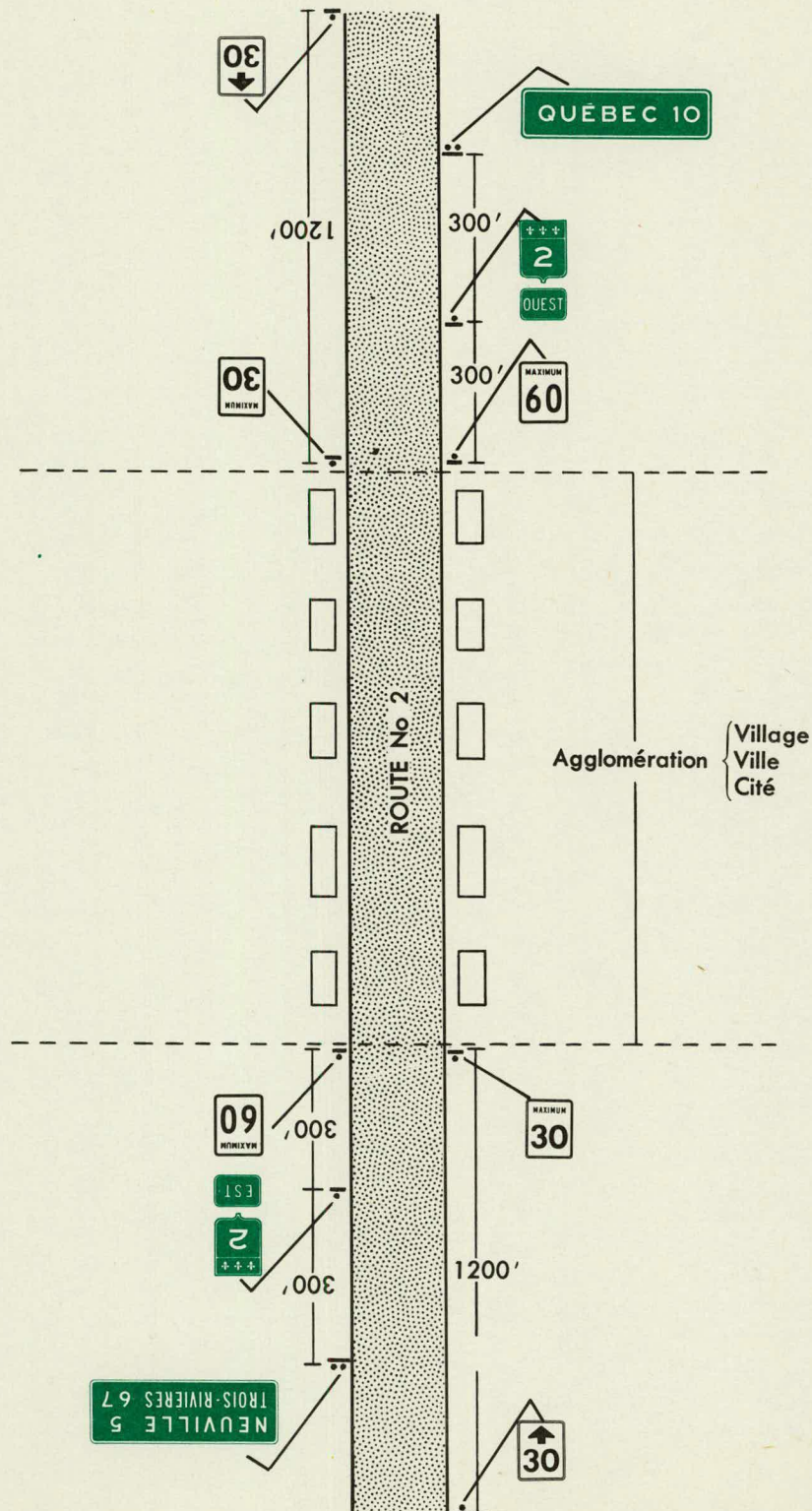


PLANCHE 11



Implantation des signaux de limitation de vitesse sur route ordinaire

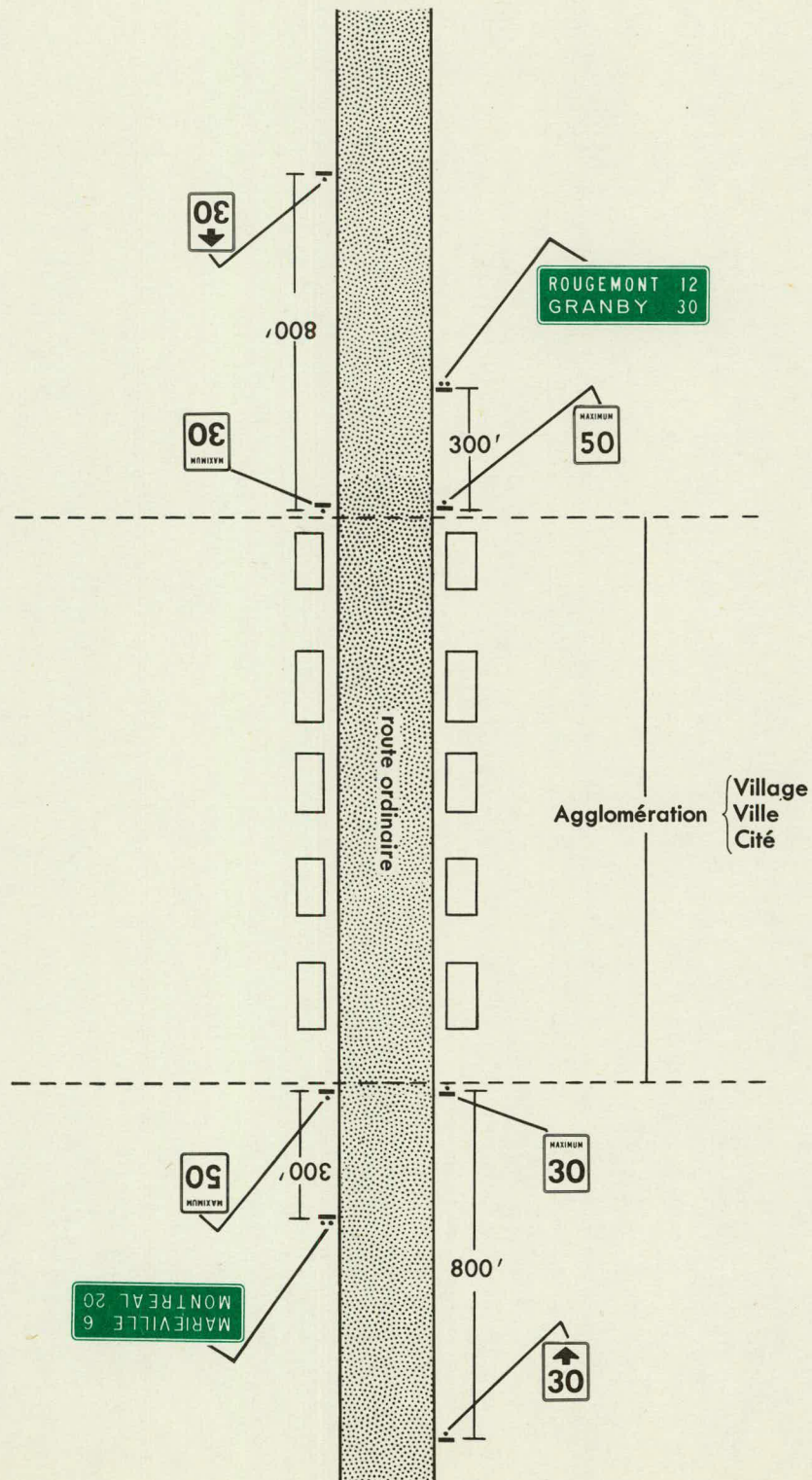


PLANCHE 12

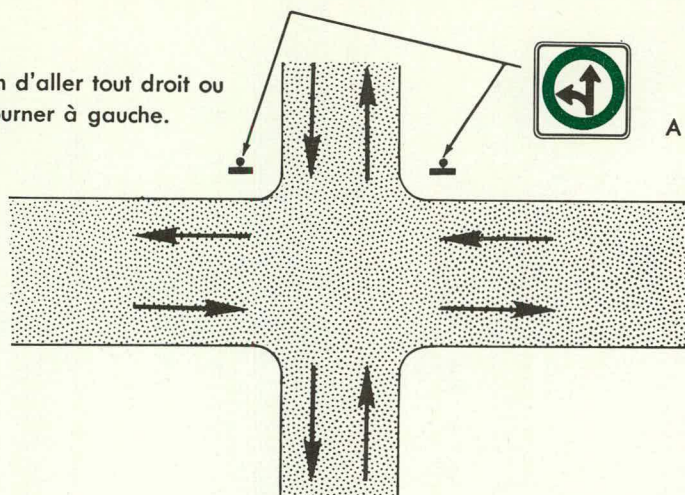


Implantation des signaux de manoeuvres aux intersections

Obligation d'aller tout droit ou
de tourner à gauche.



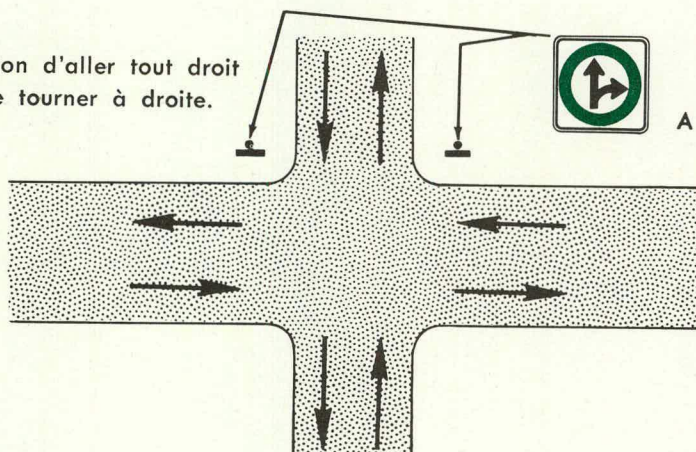
A - 7g



Obligation d'aller tout droit
ou de tourner à droite.



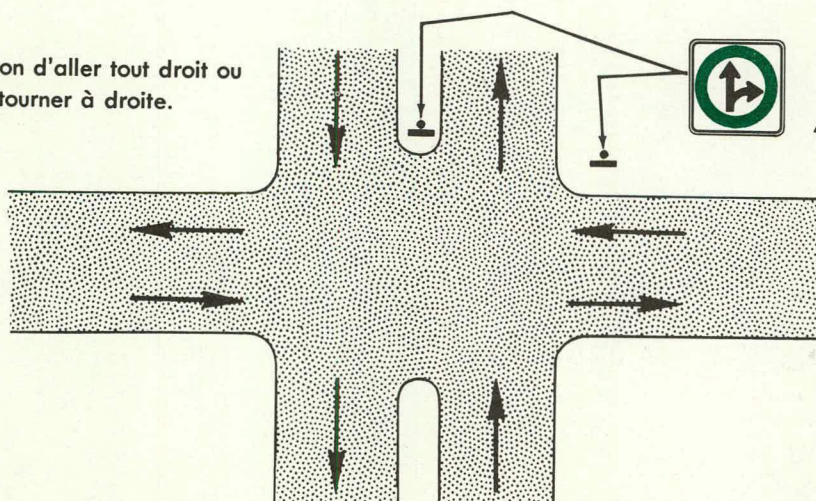
A - 7d



Obligation d'aller tout droit ou
de tourner à droite.



A - 7d



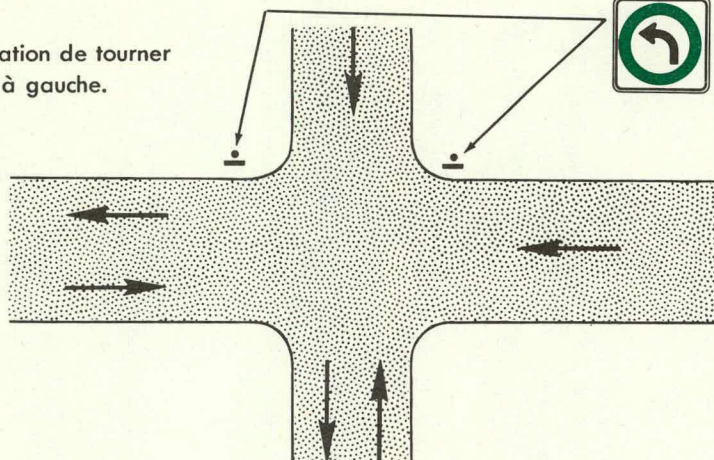


Implantation des signaux de manoeuvres aux intersections

Obligation de tourner
à gauche.



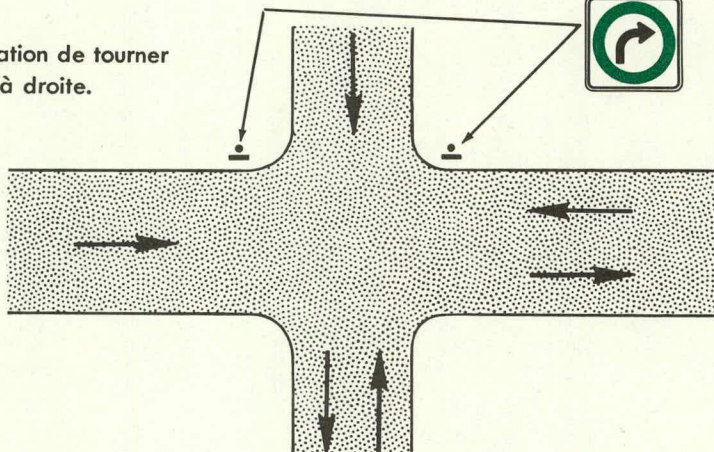
A - 8g



Obligation de tourner
à droite.



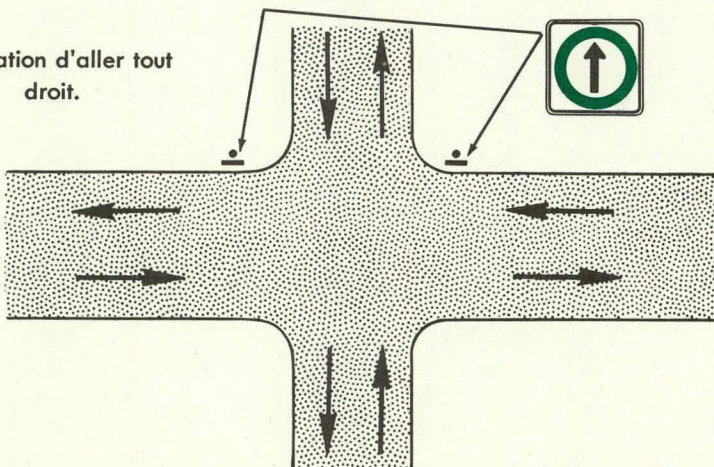
A - 8d



Obligation d'aller tout
droit.

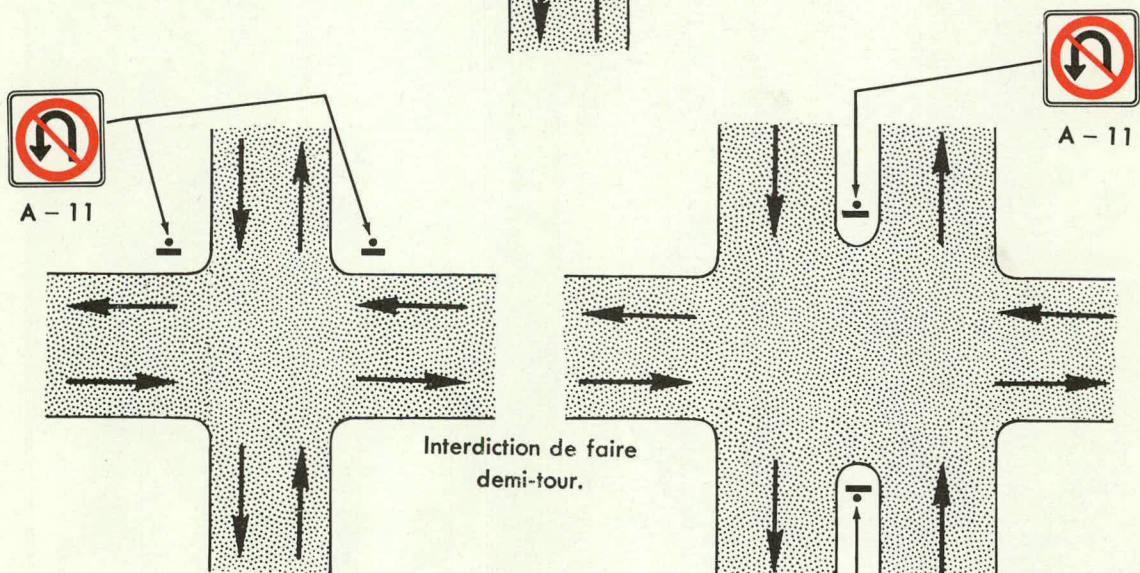
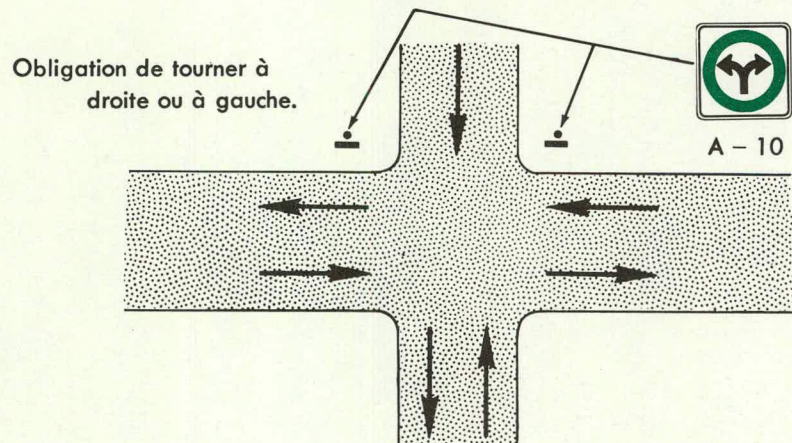
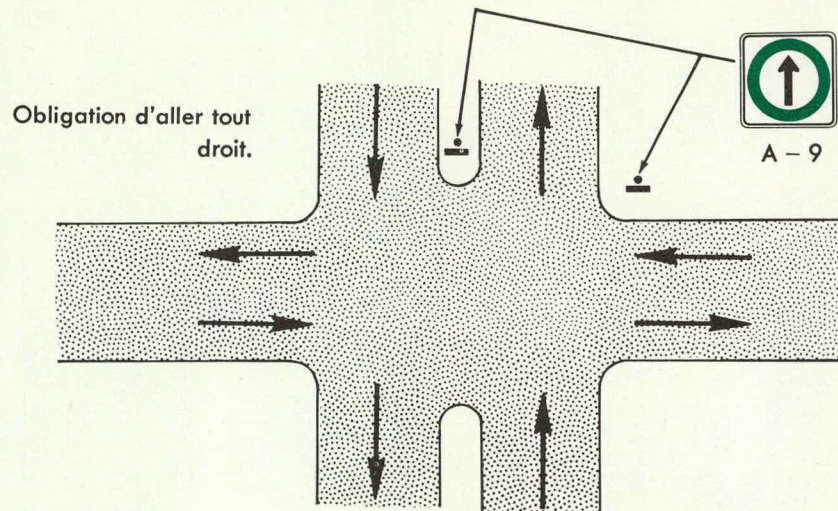


A - 9





Implantation des signaux de manoeuvres aux intersections





Implantation du signal de sens unique

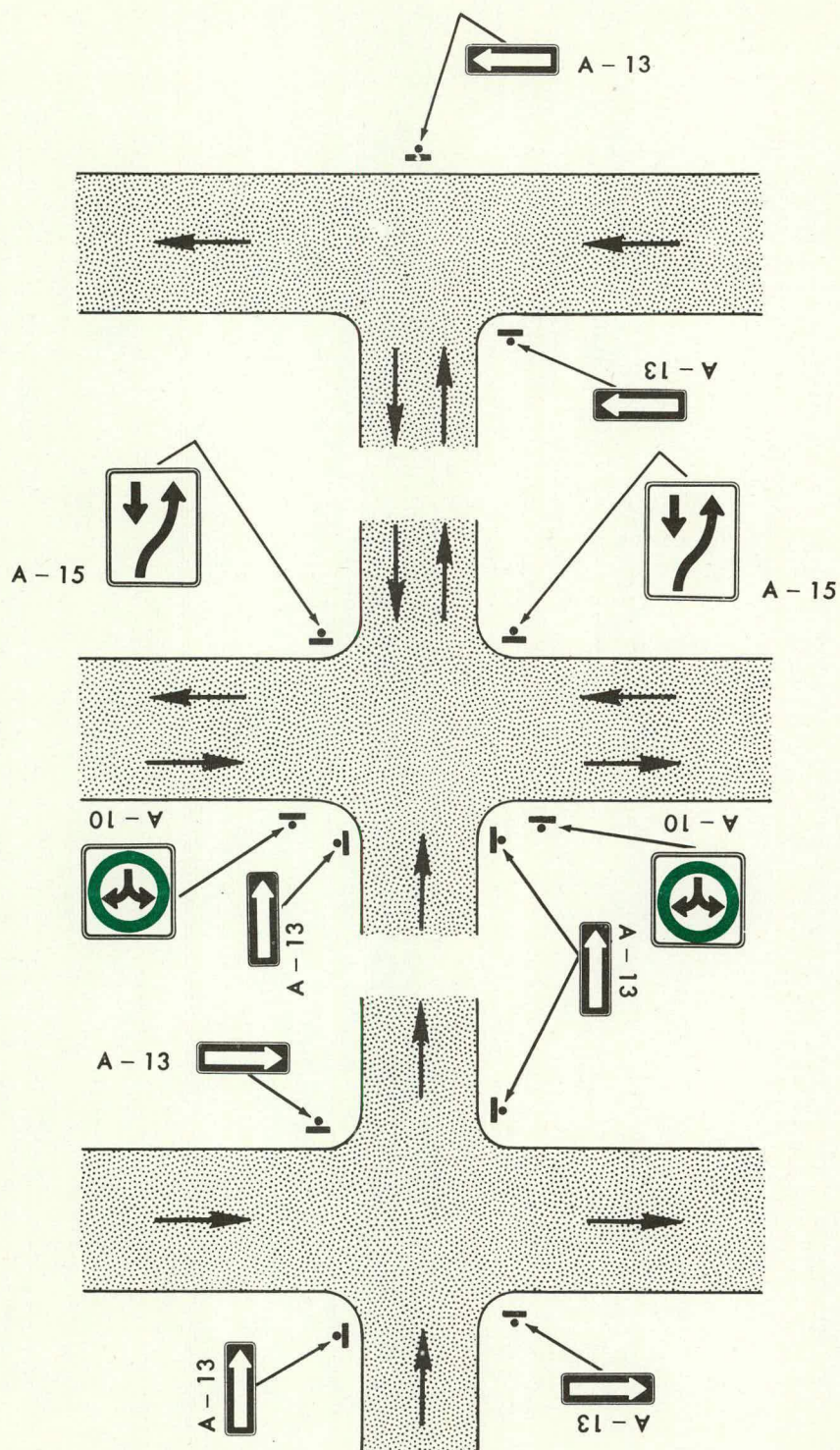
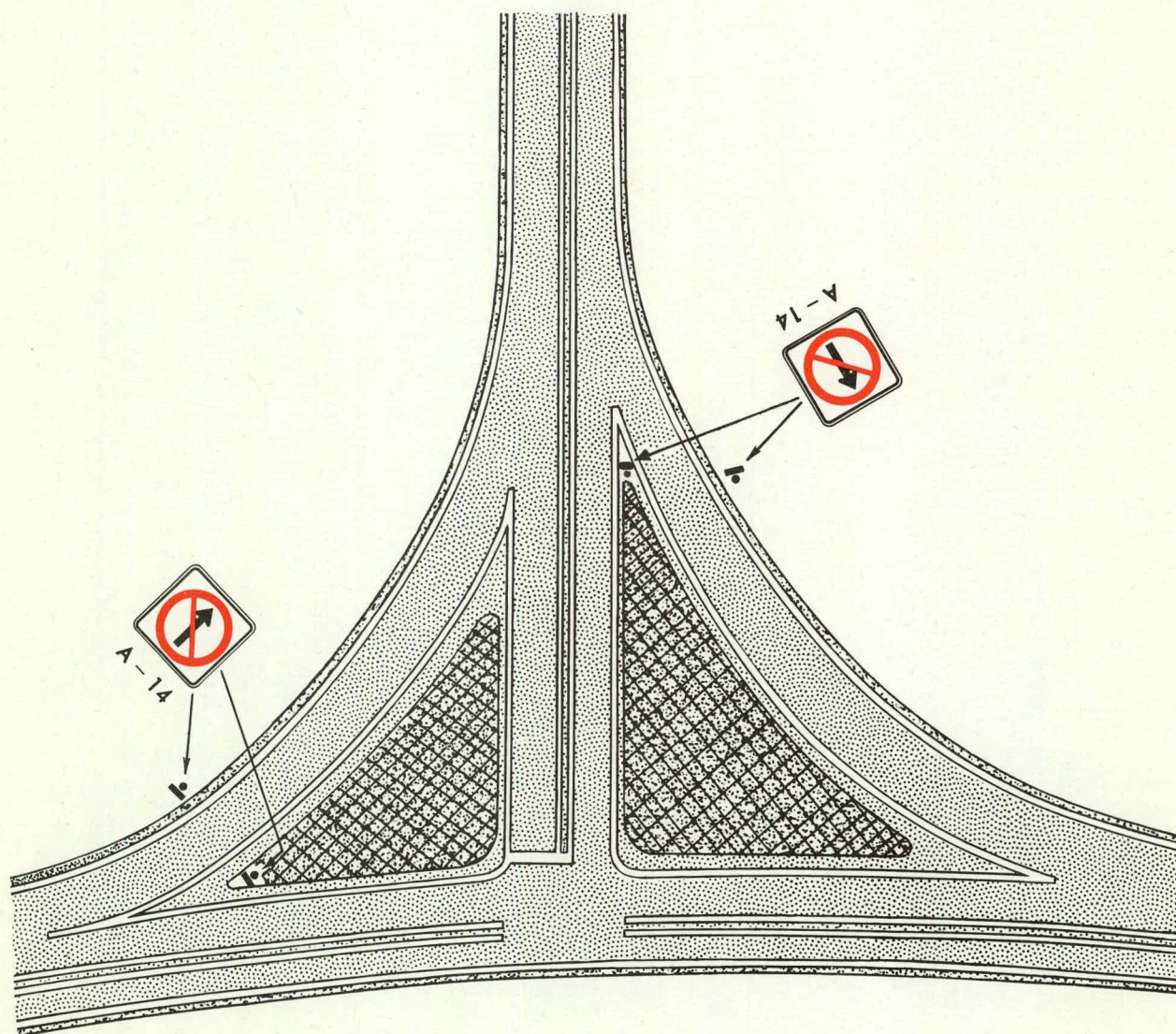


PLANCHE 16

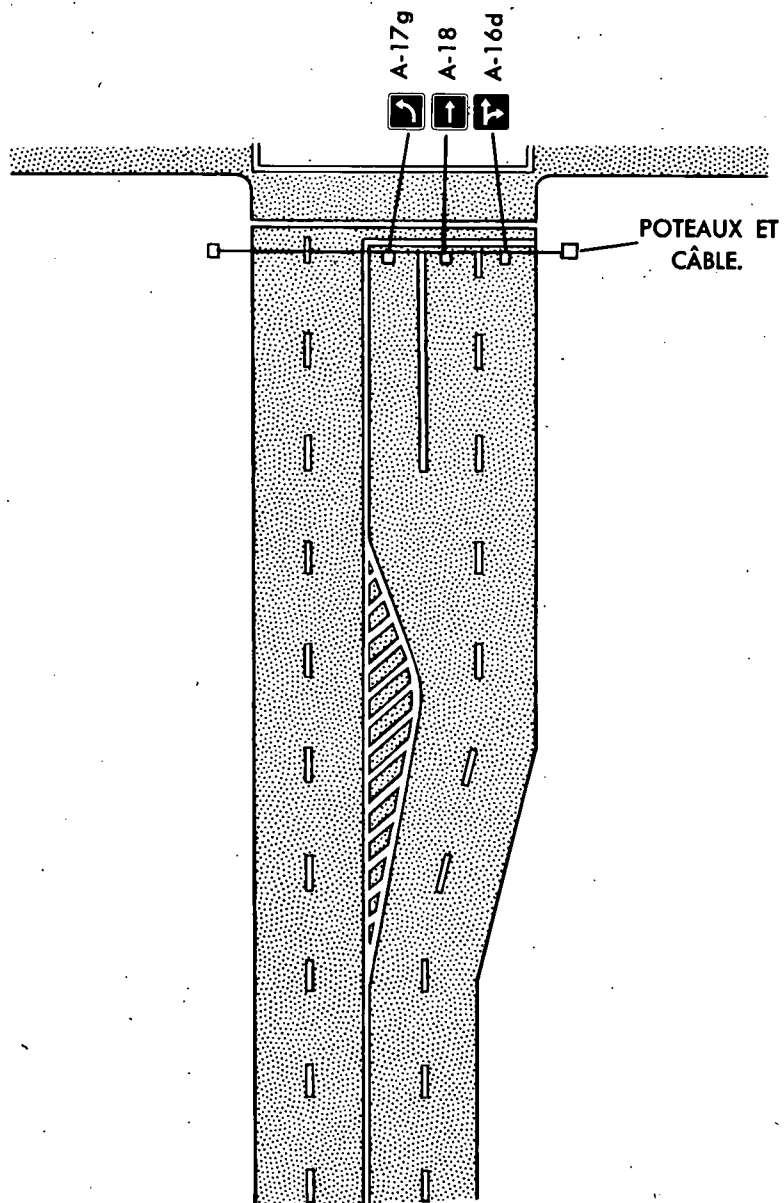


Implantation du signal d'accès interdit



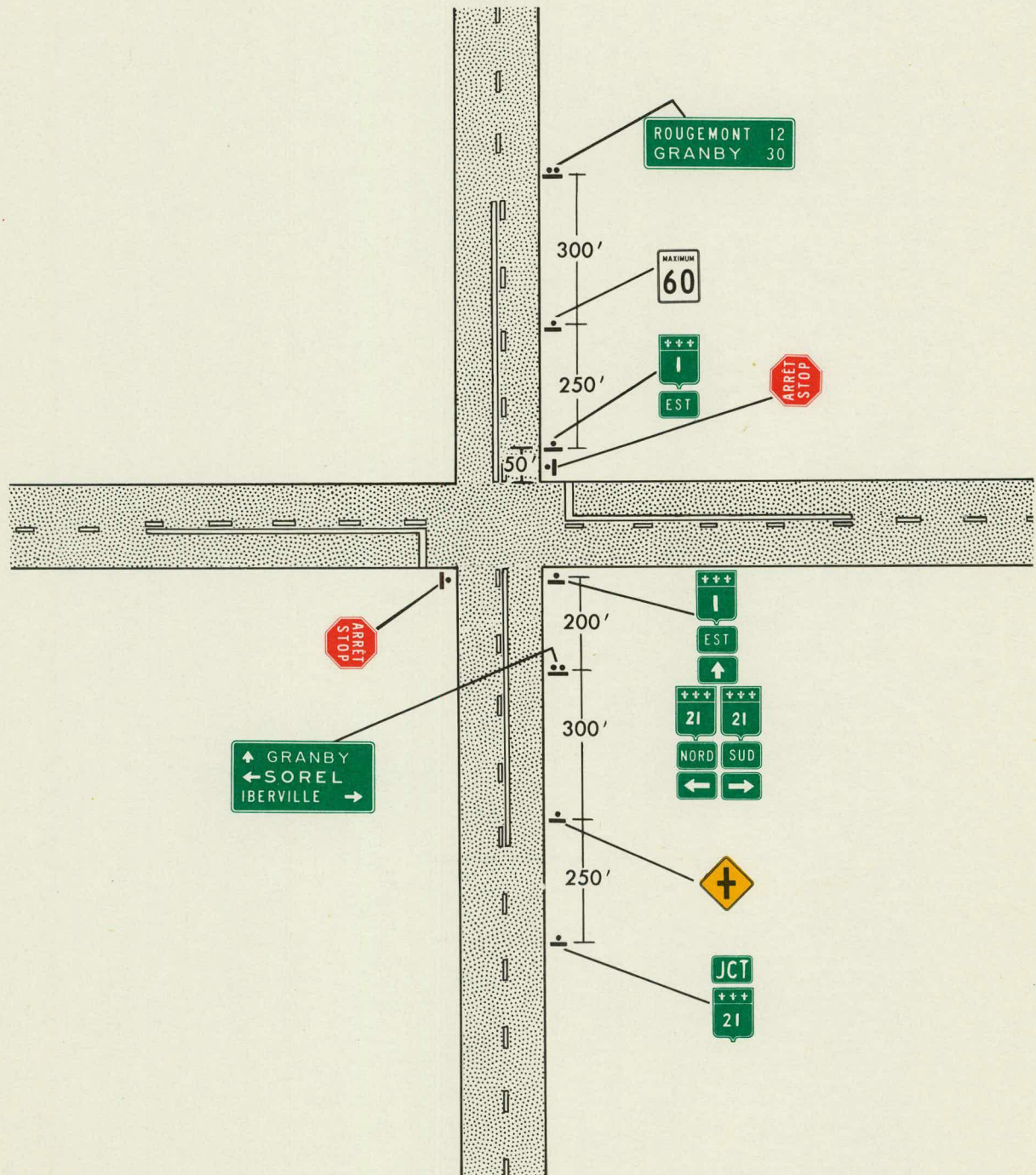


Implantation des signaux de direction des voies





Implantation des signaux d'indication





Implantation des signaux d'indication

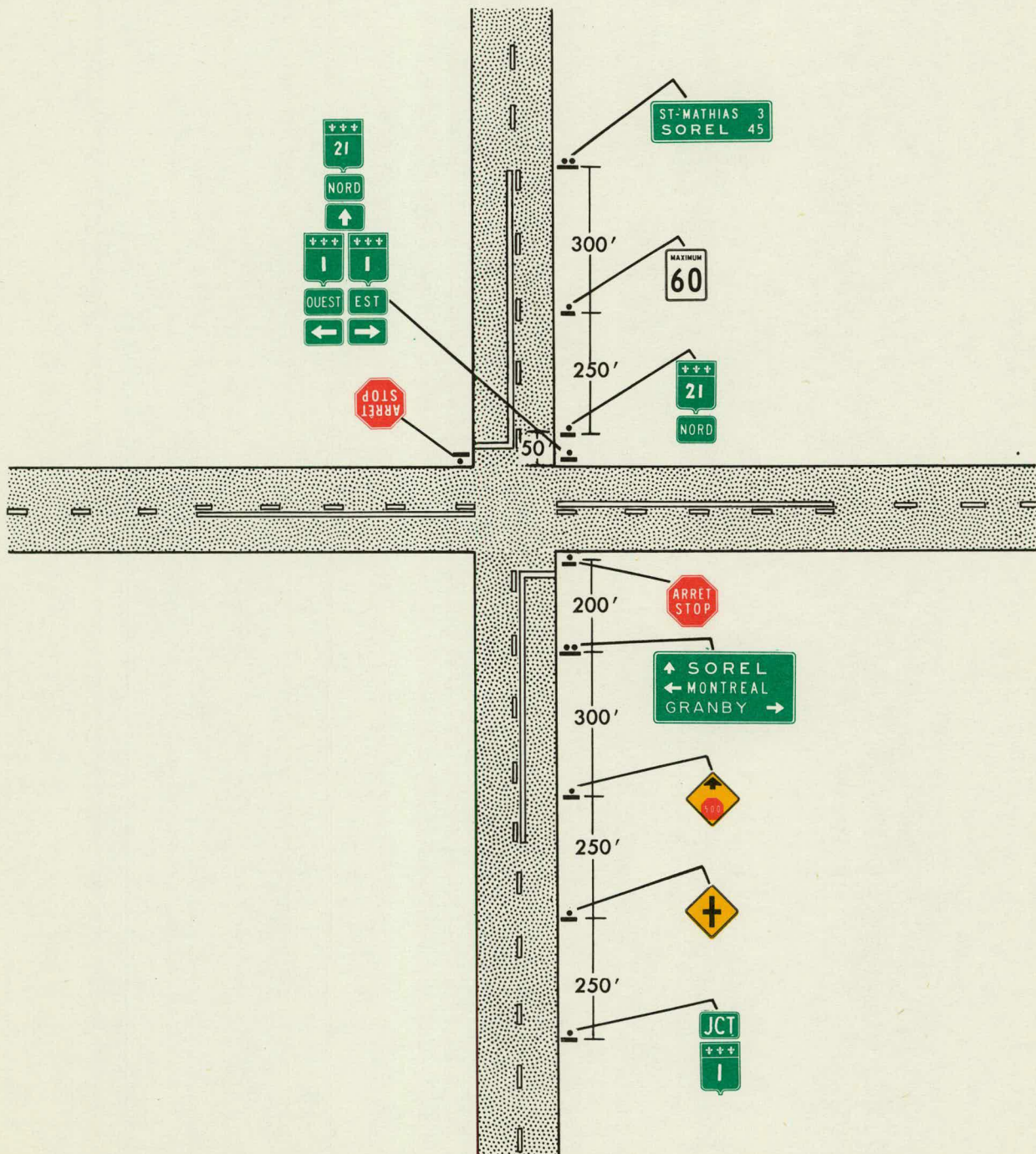
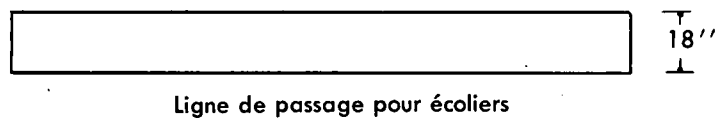
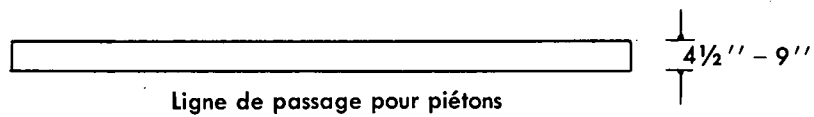
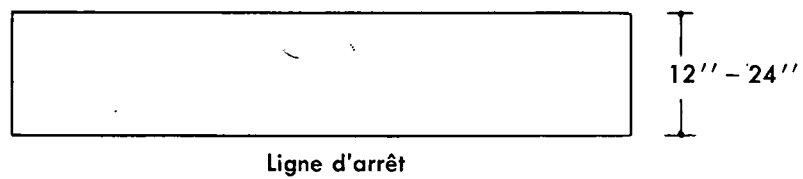
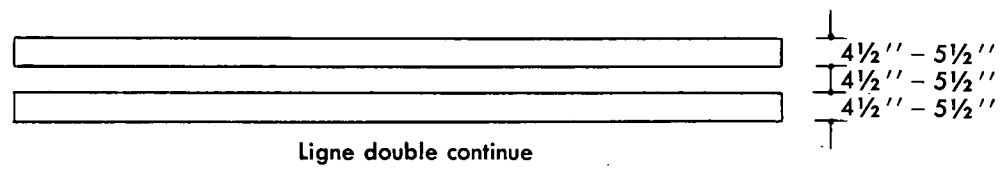
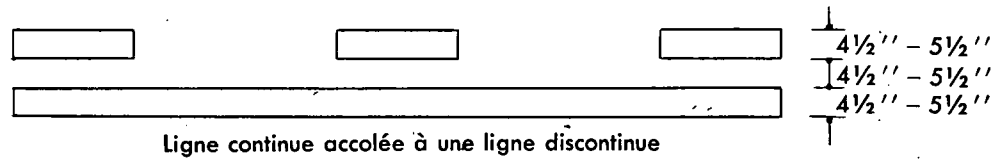
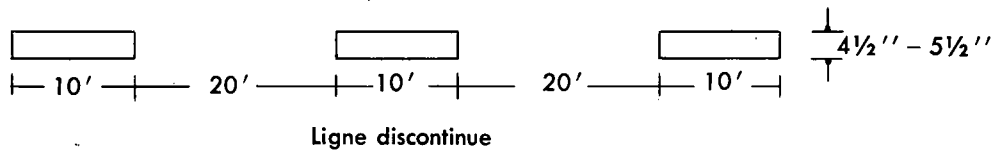


PLANCHE 20



Marques sur chaussée





**Route à voies multiples
en région rurale**

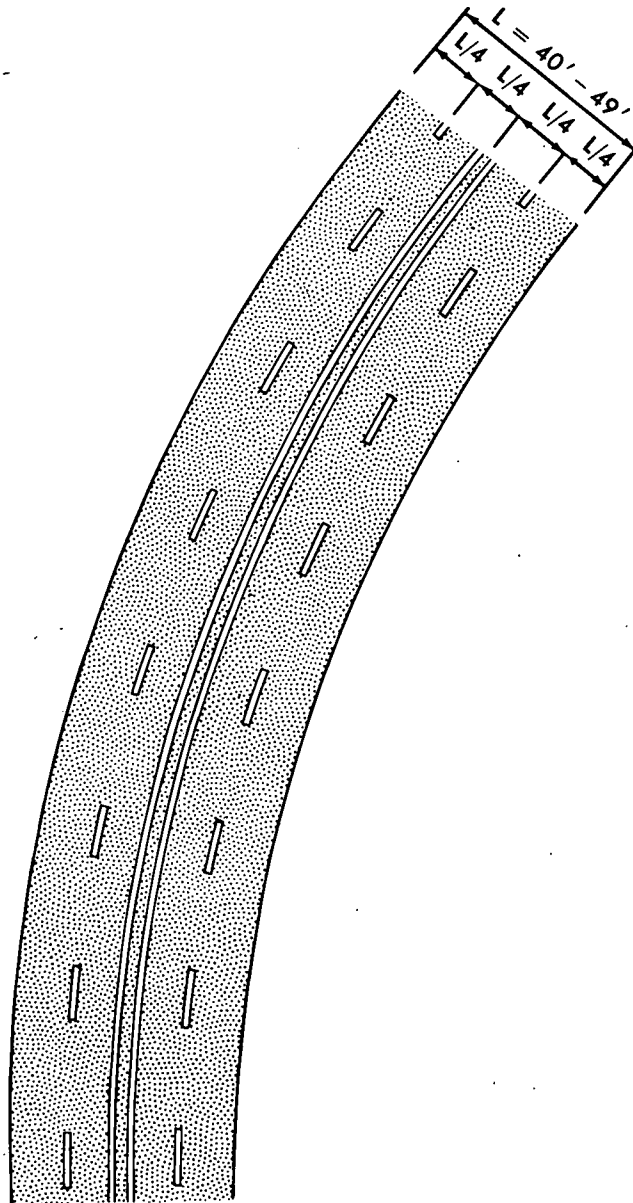
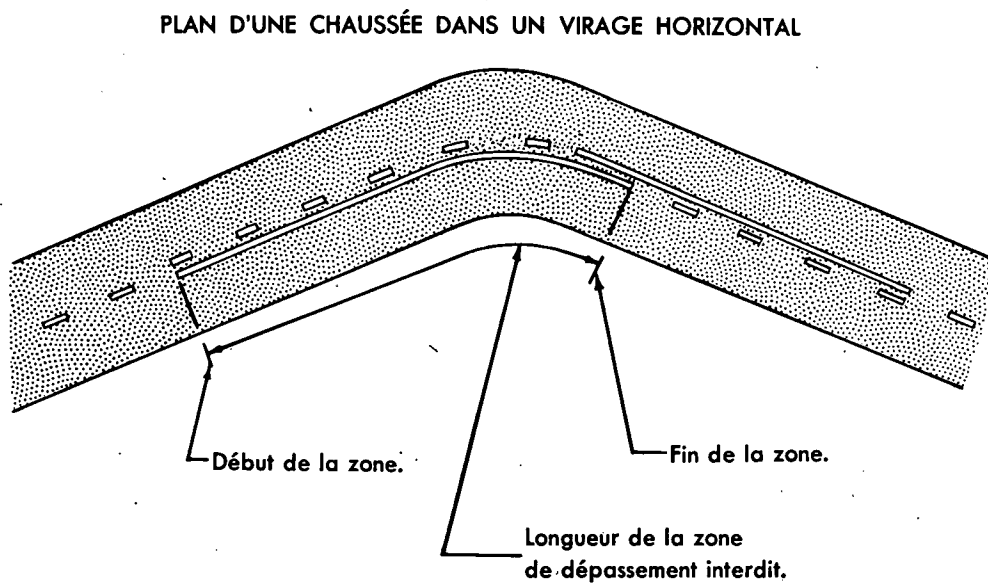
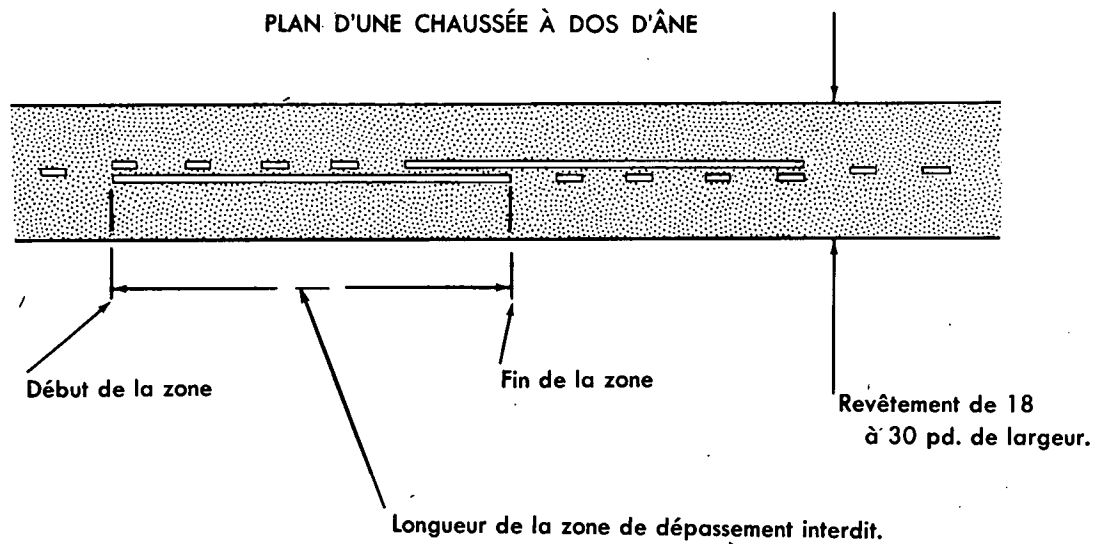


PLANCHE 22



Marquage des zones de dépassement interdit sur chaussées à deux voies





Route ascendante à deux voies dotée d'une voie auxiliaire pour la circulation lente

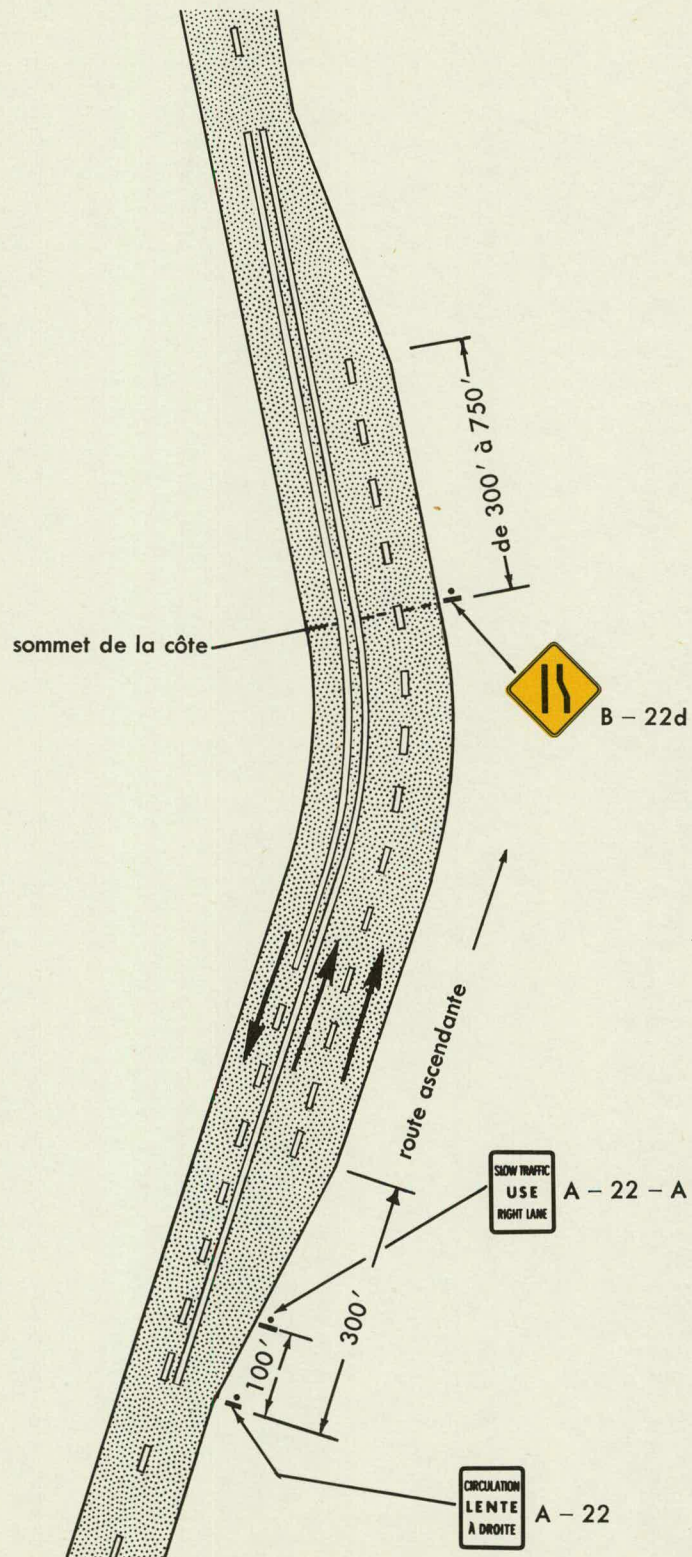
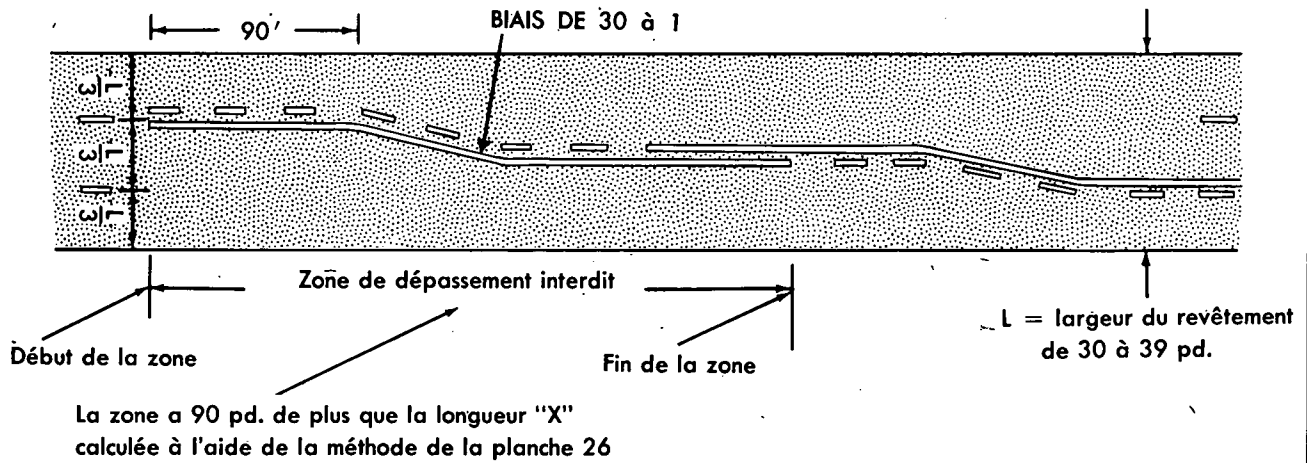


PLANCHE 24

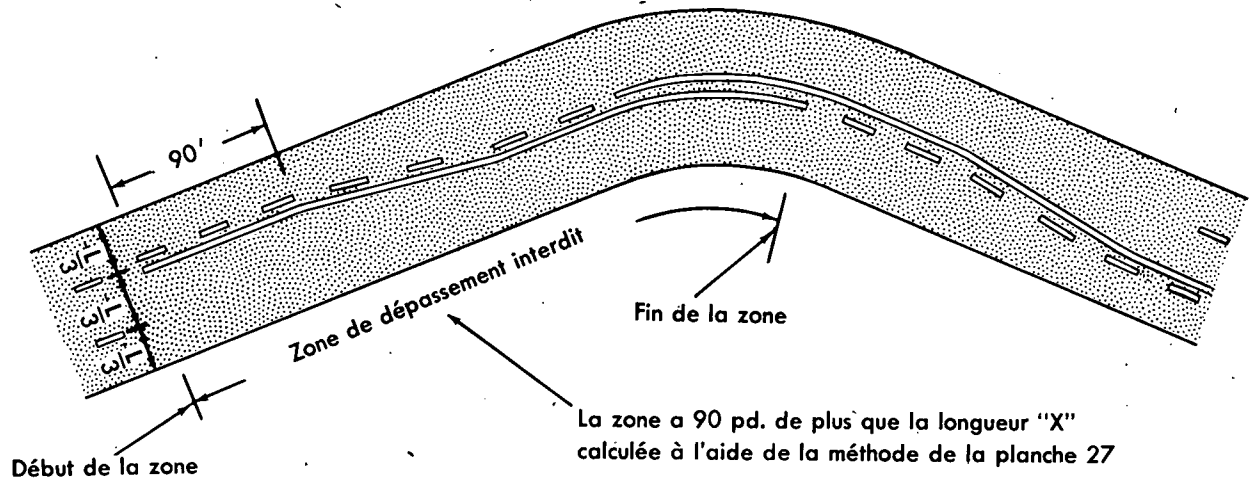


Marquage des zones de dépassement interdit sur chaussées à trois voies

PLAN D'UNE CHAUSSÉE À DOS D'ÂNE

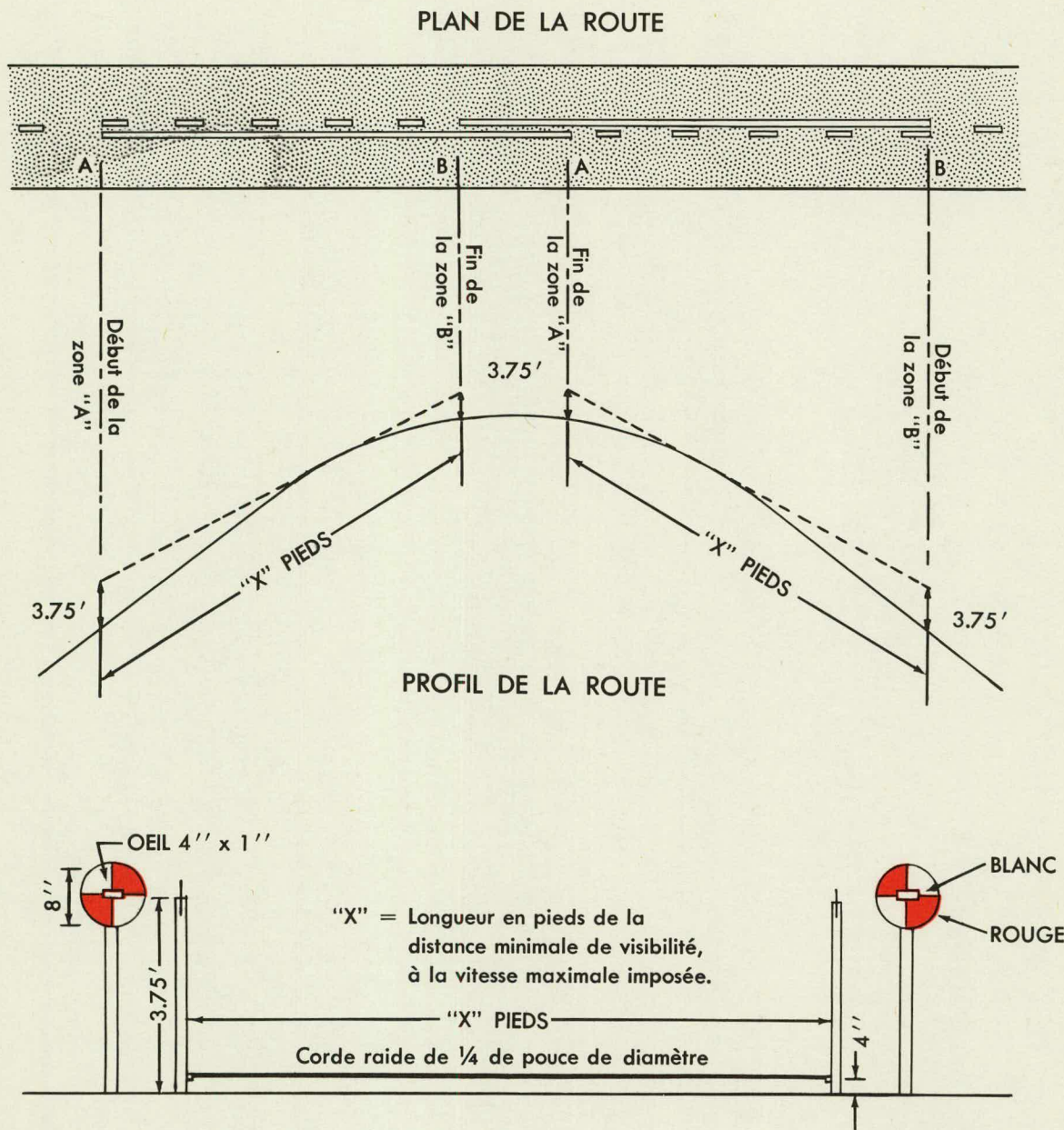


PLAN D'UNE CHAUSSÉE DANS UN VIRAGE HORIZONTAL





Démarcation des zones de dépassement interdit sur les dos d'âne

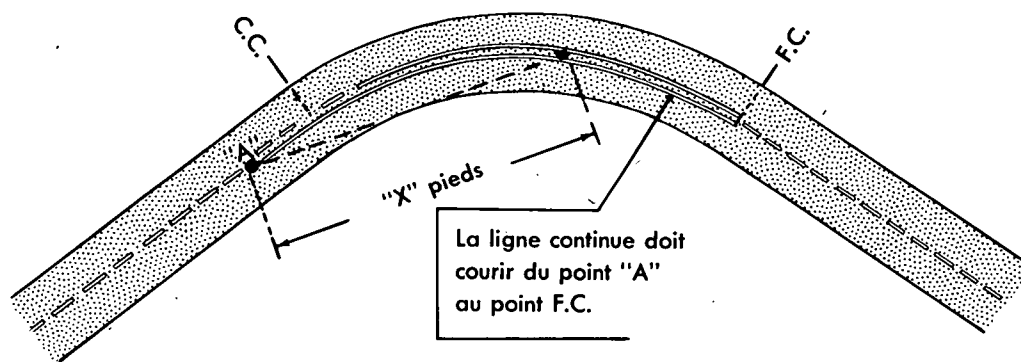


On obtient la longueur de la zone de visibilité à l'aide d'une paire de cibles assujetties à deux jalons reliés par une corde bien tendue. Les cibles sont à 3 pieds 9 pouces du sol.



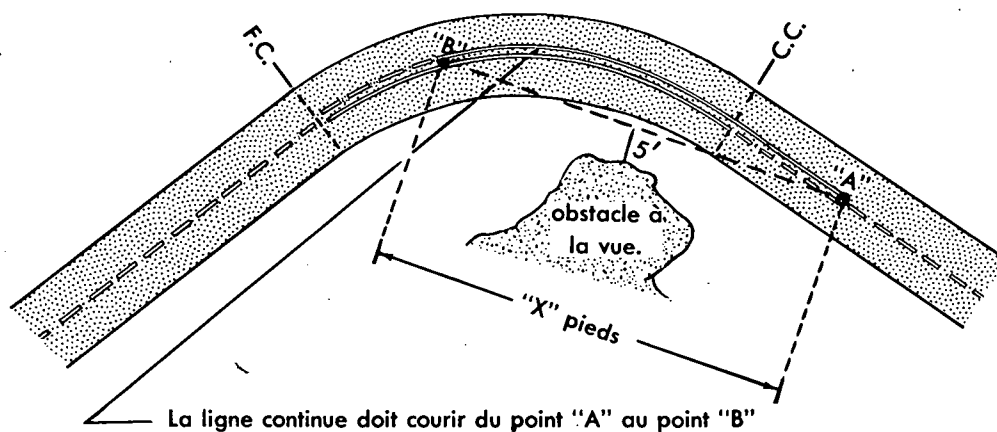
Démarcation des zones de dépassement interdit dans les virages

VIRAGE À DROITE



"X". = Longueur en pieds de la distance minimale de visibilité, à la vitesse maximale imposée.

VIRAGE À GAUCHE



"X" = Longueur en pieds de la distance minimale de visibilité, à la vitesse maximale imposée.



Marques et signaux aux abords d'un pont étroit ou d'un viaduc

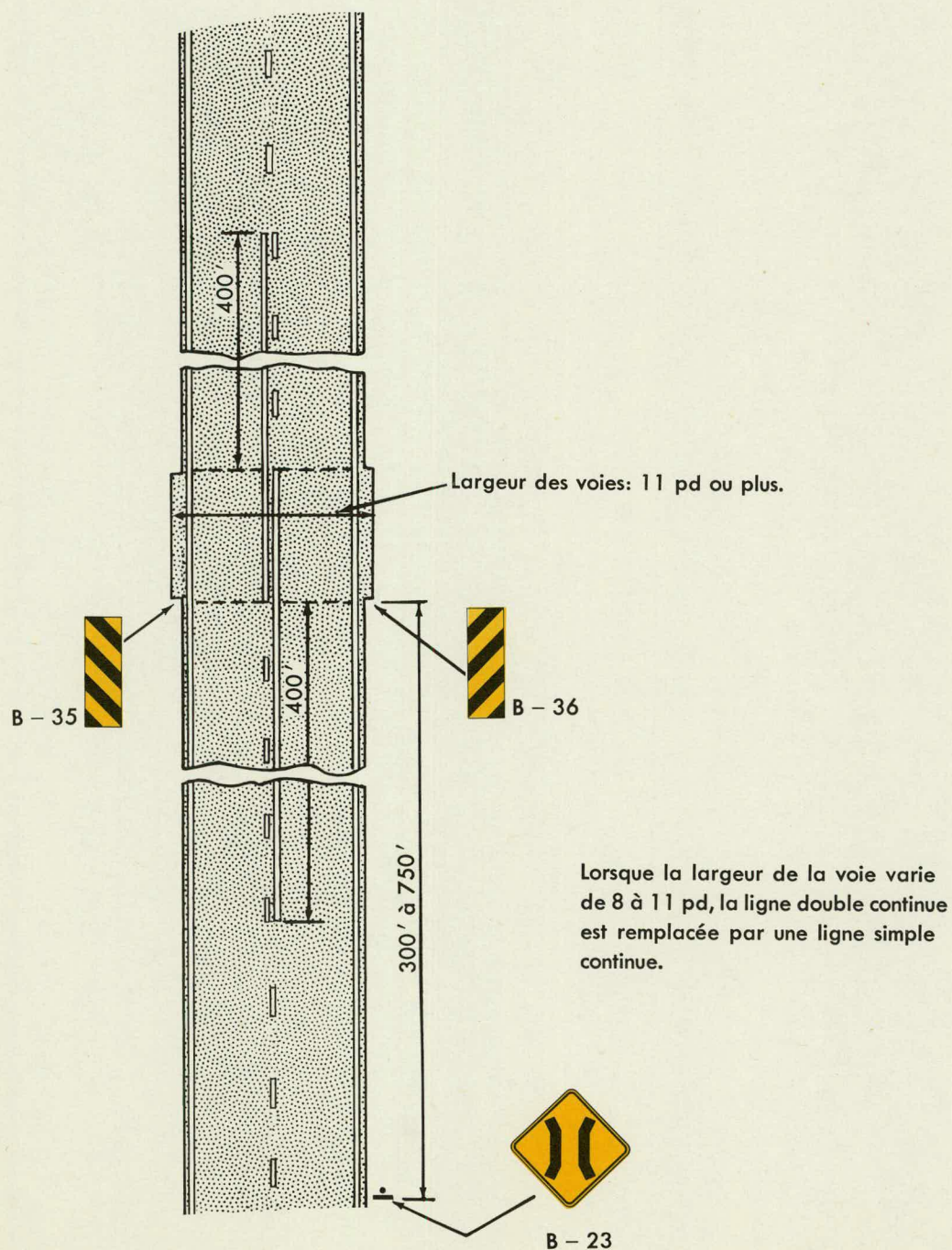


PLANCHE 28



Marques sur chaussées et signaux aux abords d'un pont à une voie

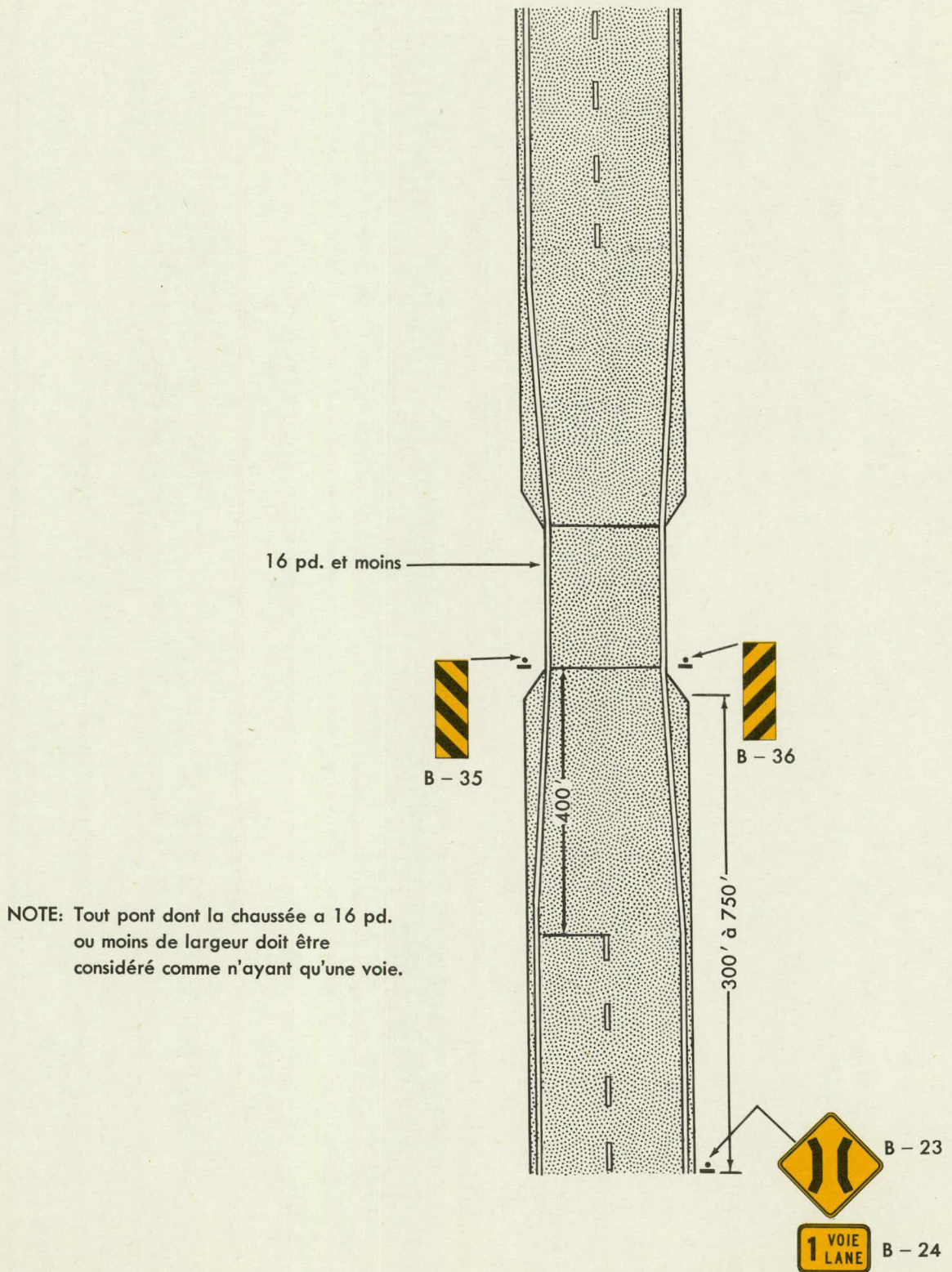
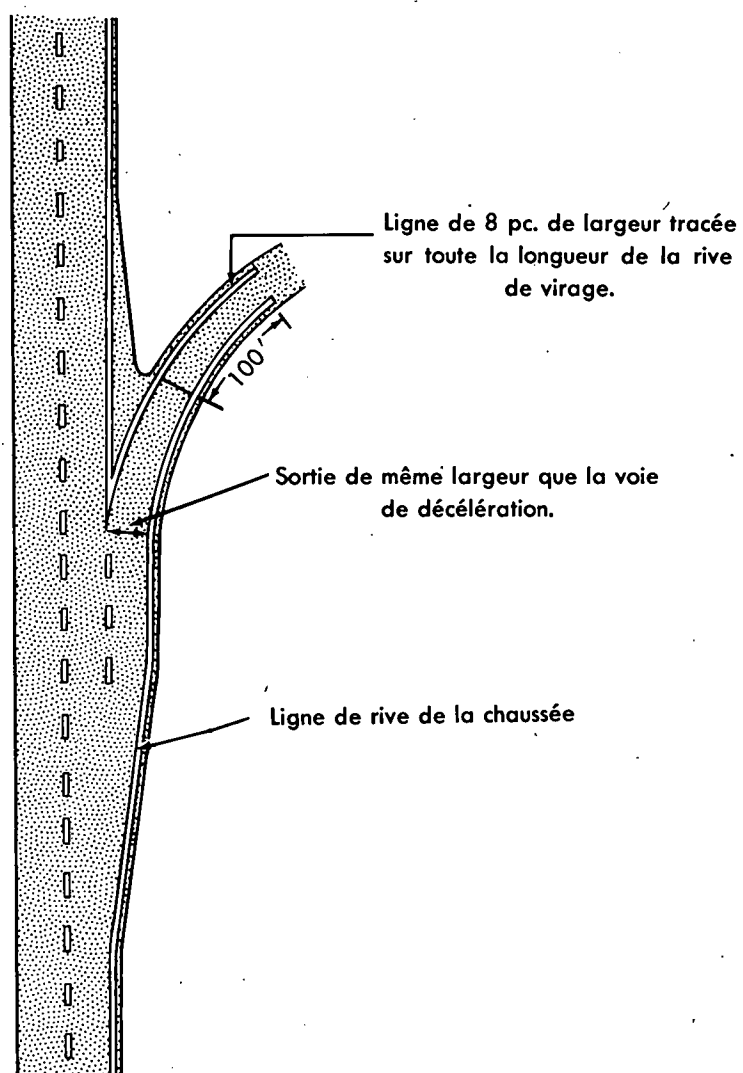


PLANCHE 29



Marques sur chaussées à une voie de décélération, en région rurale





Marques sur chaussées à une voie d'accélération, en région rurale

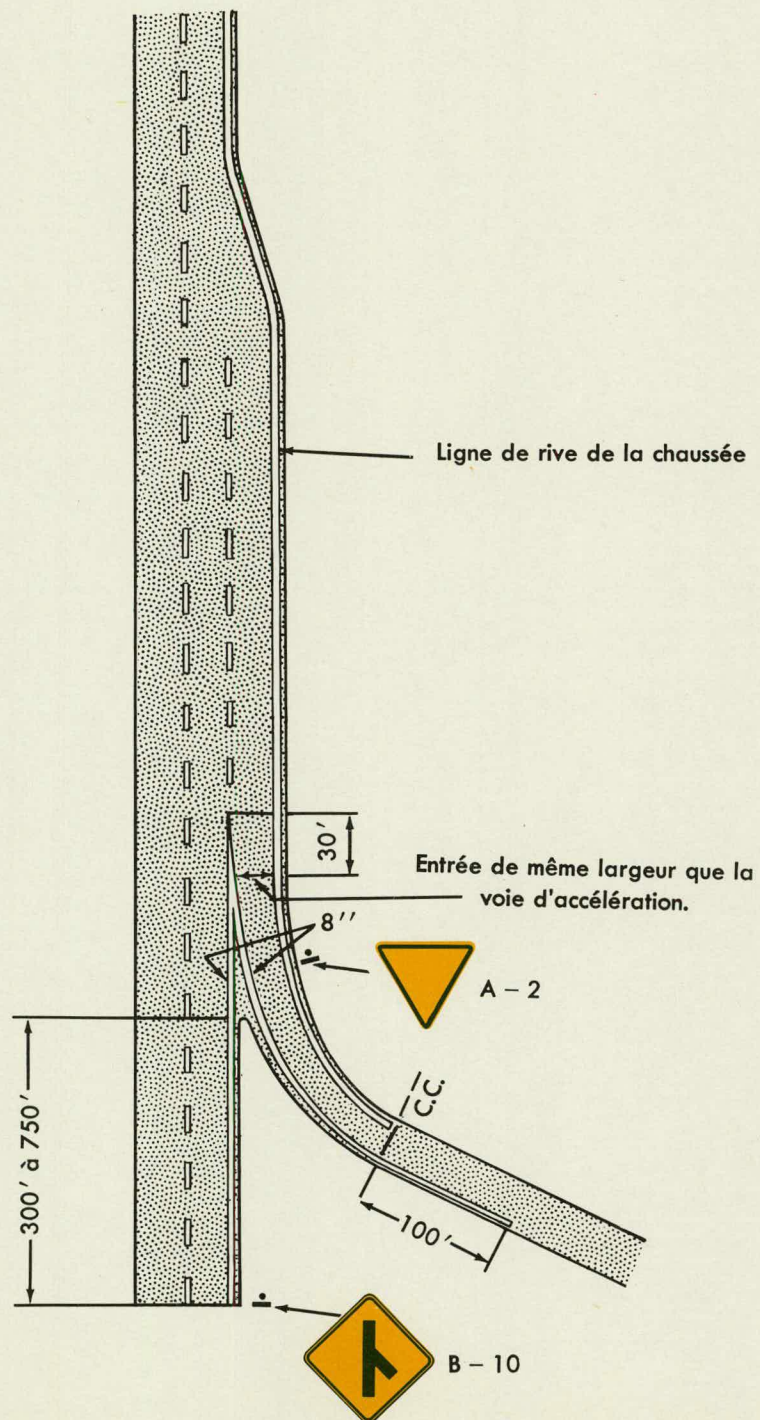


PLANCHE 31



Signalisation des variations de la largeur des chaussées

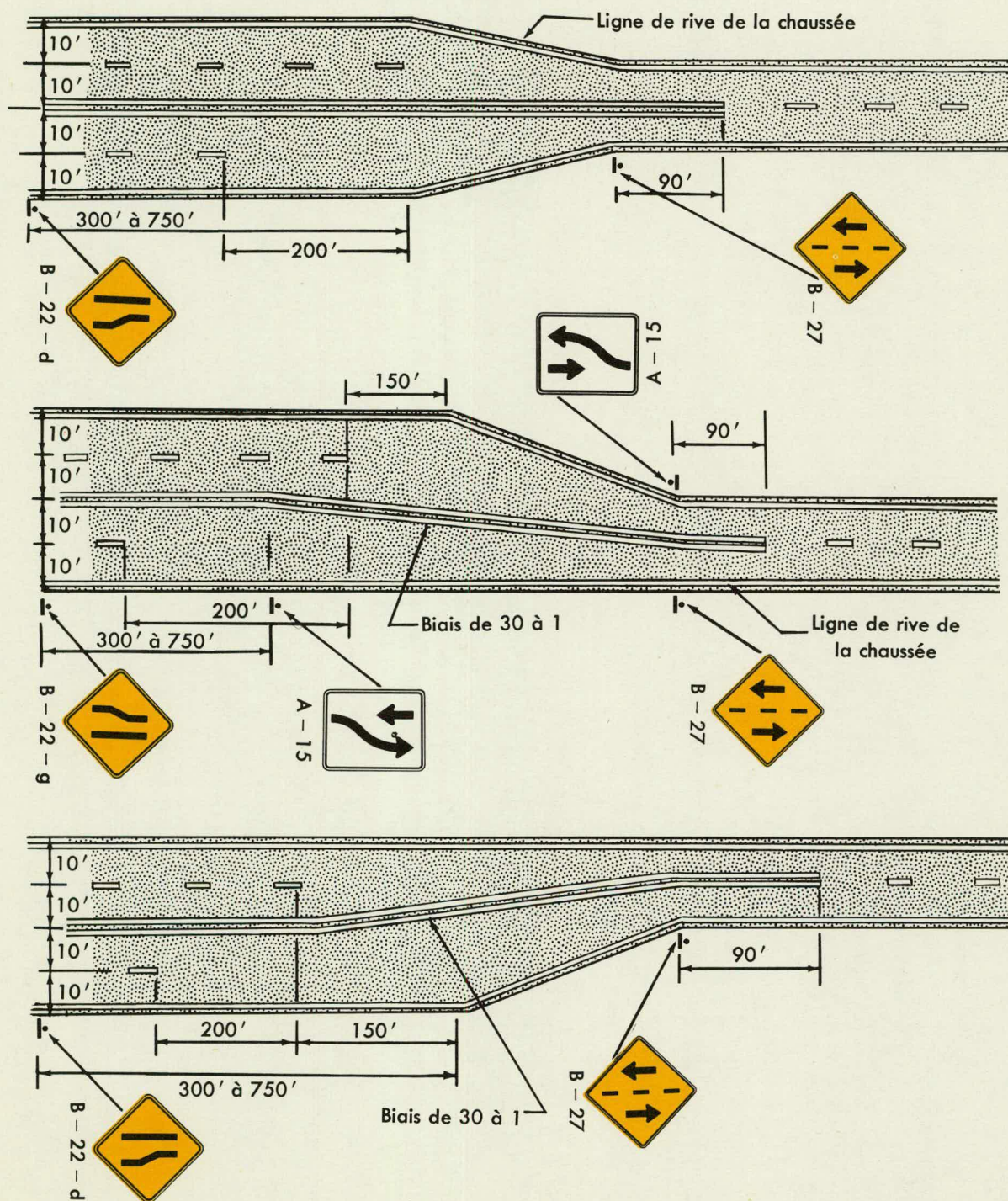


PLANCHE 32



Signalisation des variations de la largeur des chaussées

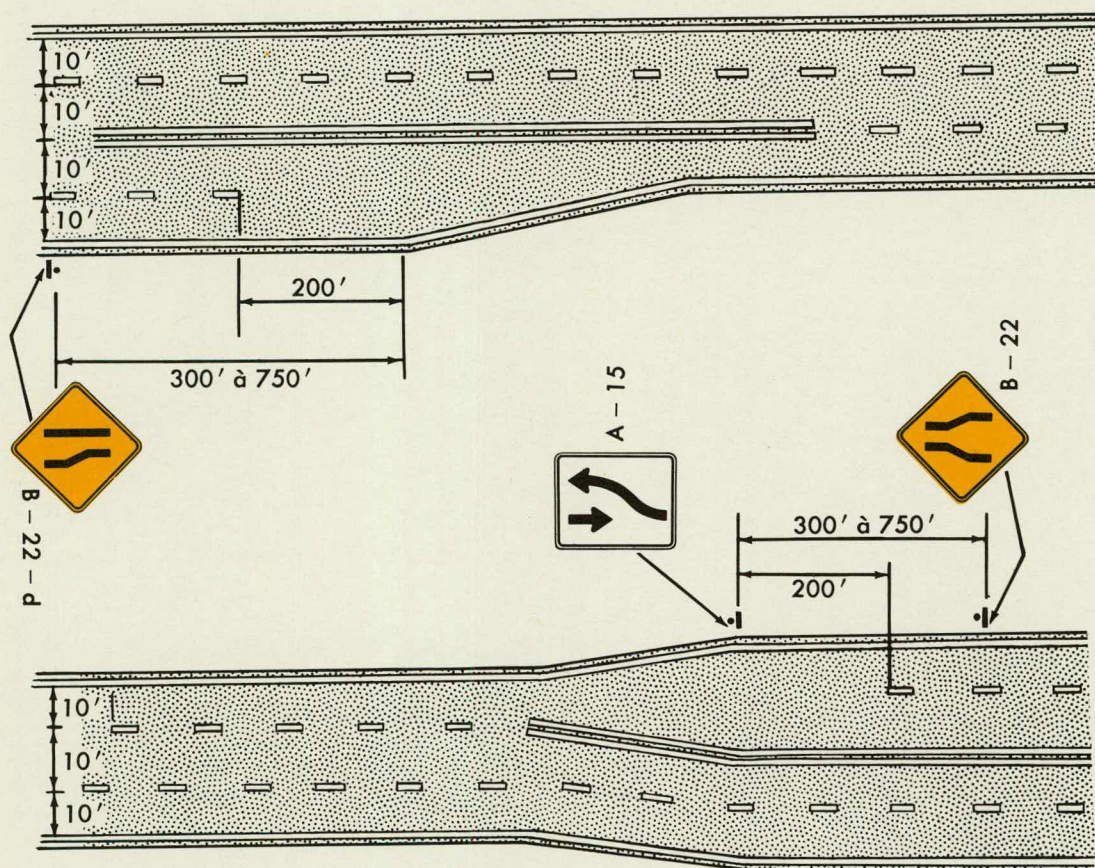
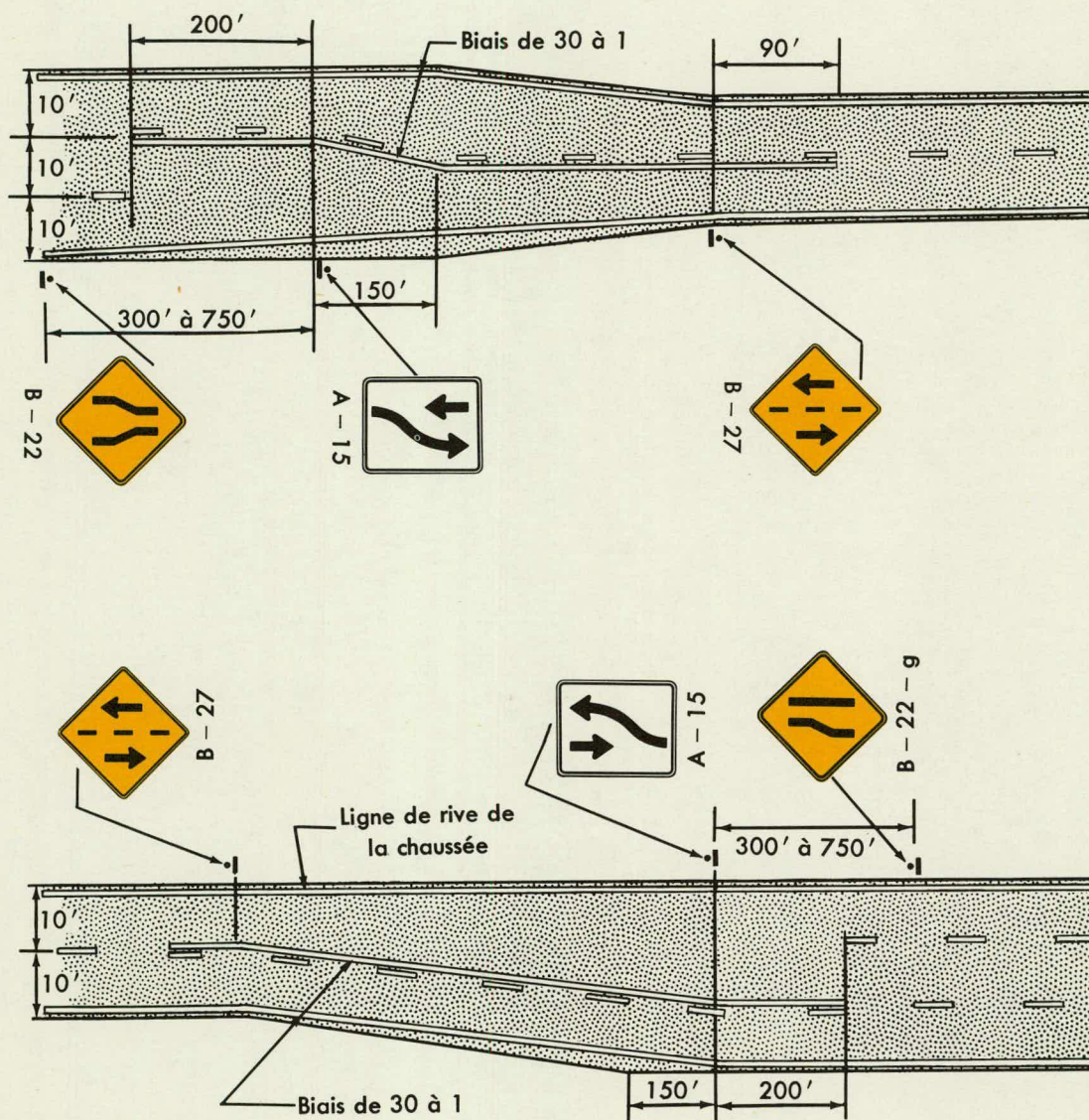


PLANCHE 33

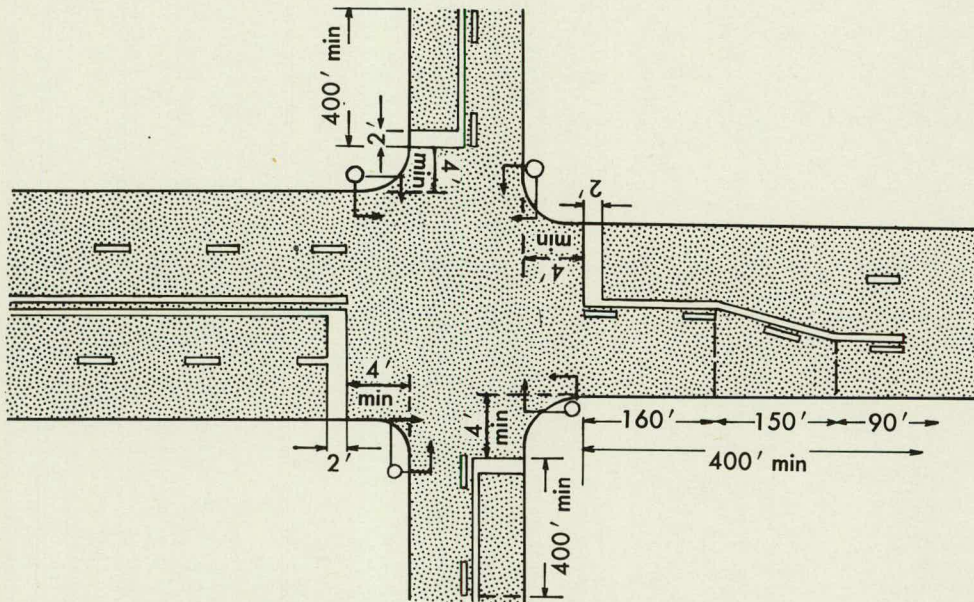


Signalisation des variations de la largeur des chaussées

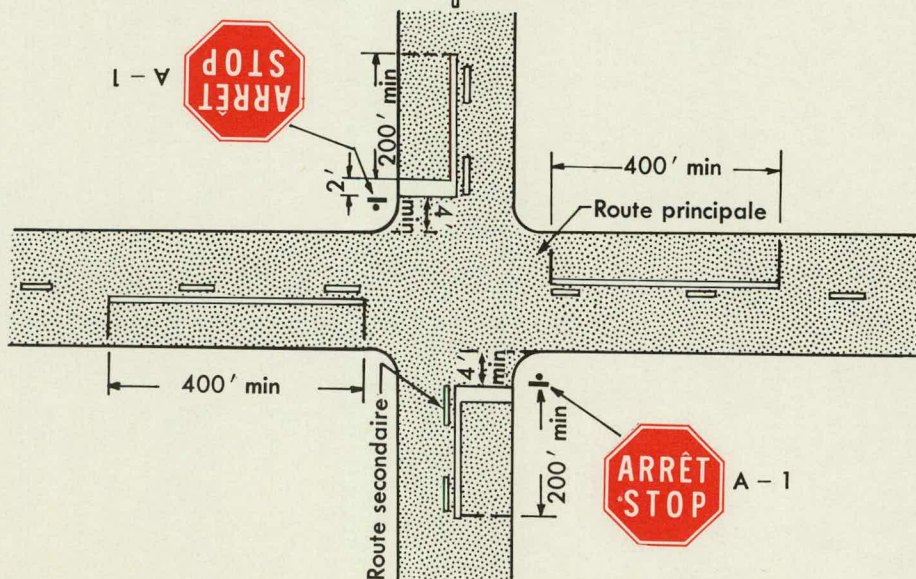




Marques sur chaussées et signaux aux intersections en région rurale



INTERSECTION DOTÉE DE FEUX DE CIRCULATION





Marques sur chaussées et signaux d'arrêt aux intersections, en région urbaine

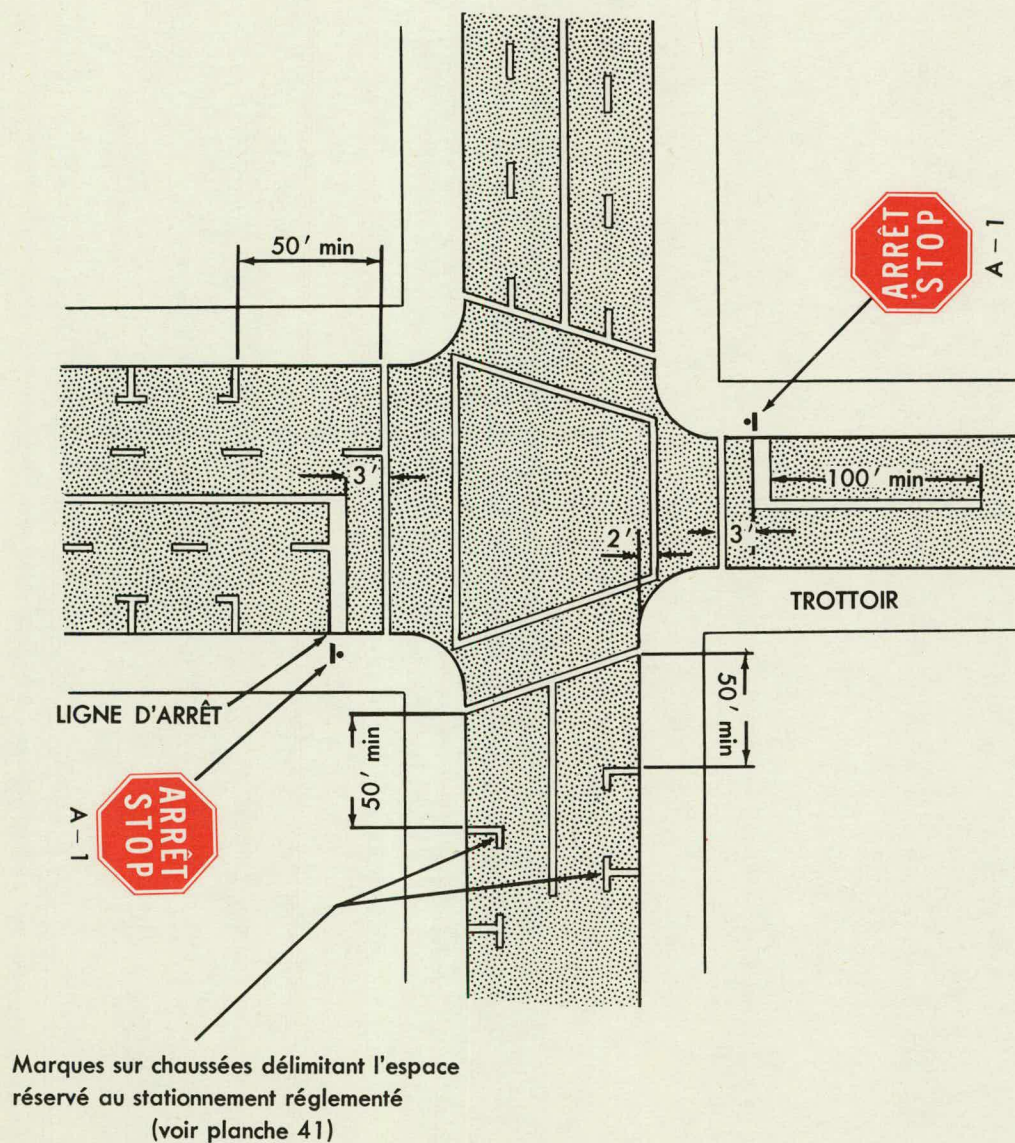
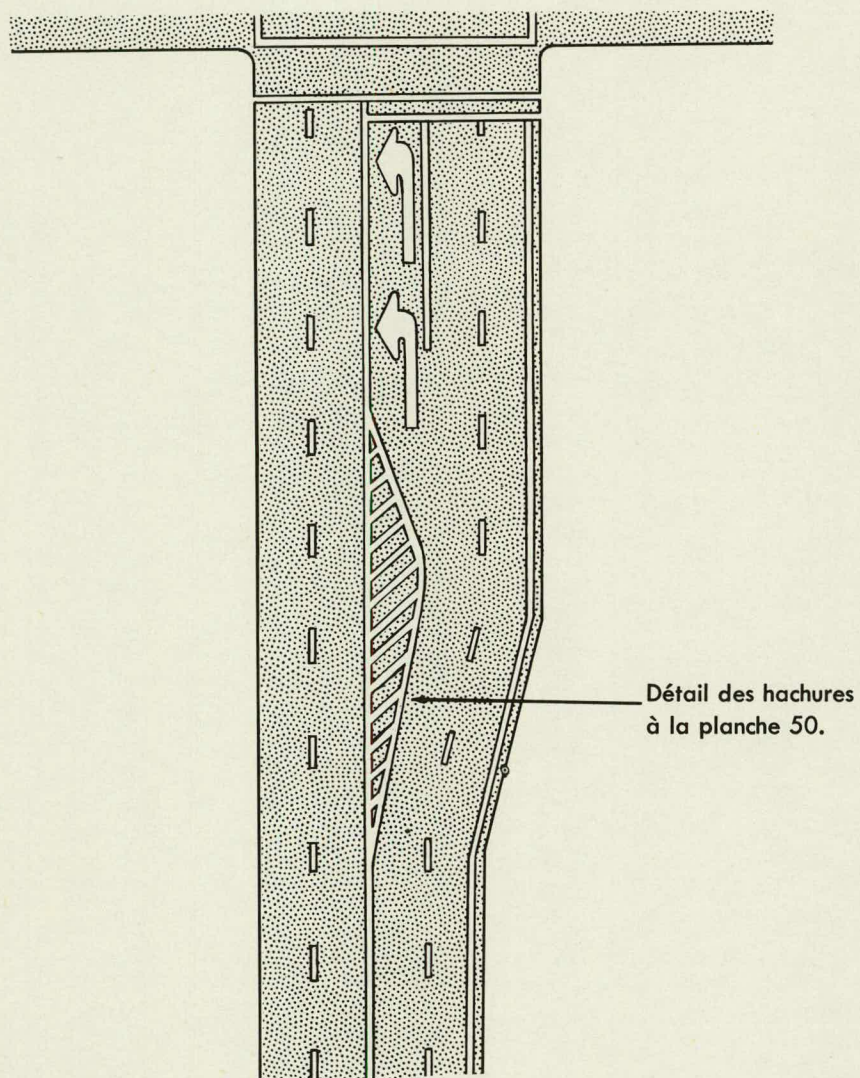


PLANCHE 36



**Marques sur chaussée aux abords d'une intersection dotée d'une
voie tourne-à-gauche en région urbaine**





**Marques sur chaussées, en région rurale, aux abords d'une
intersection dotée d'une voie de virage à gauche**

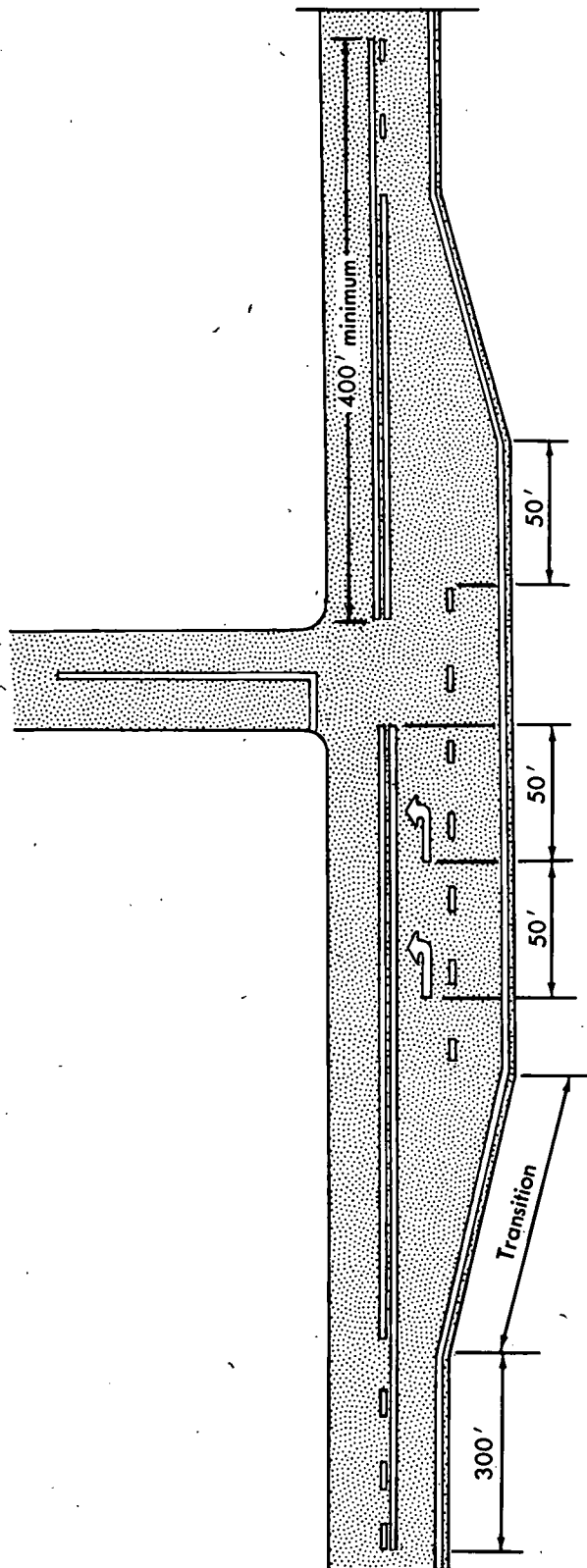


PLANCHE 38



Marques sur chaussée et signaux aux abords d'un passage pour écoliers

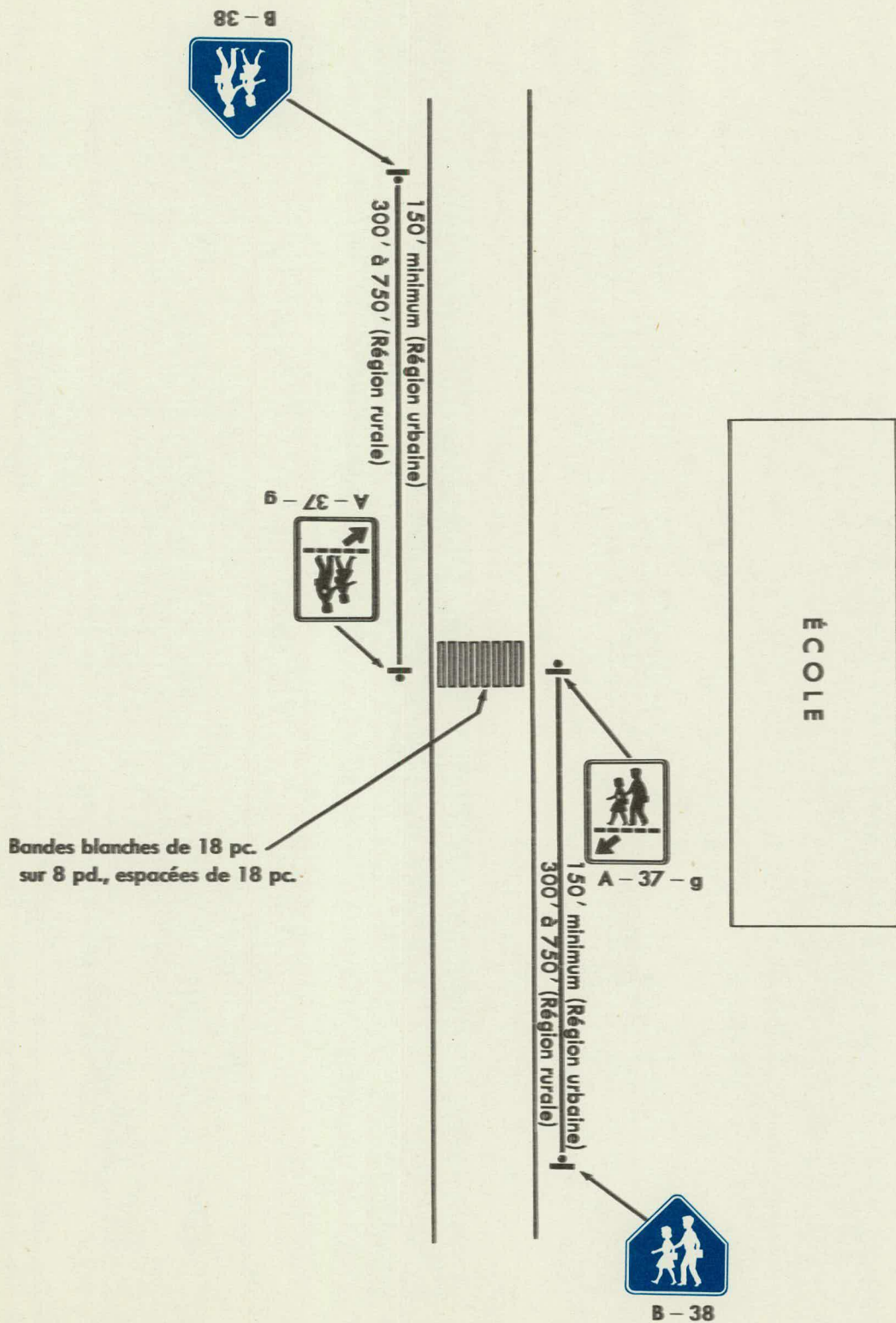
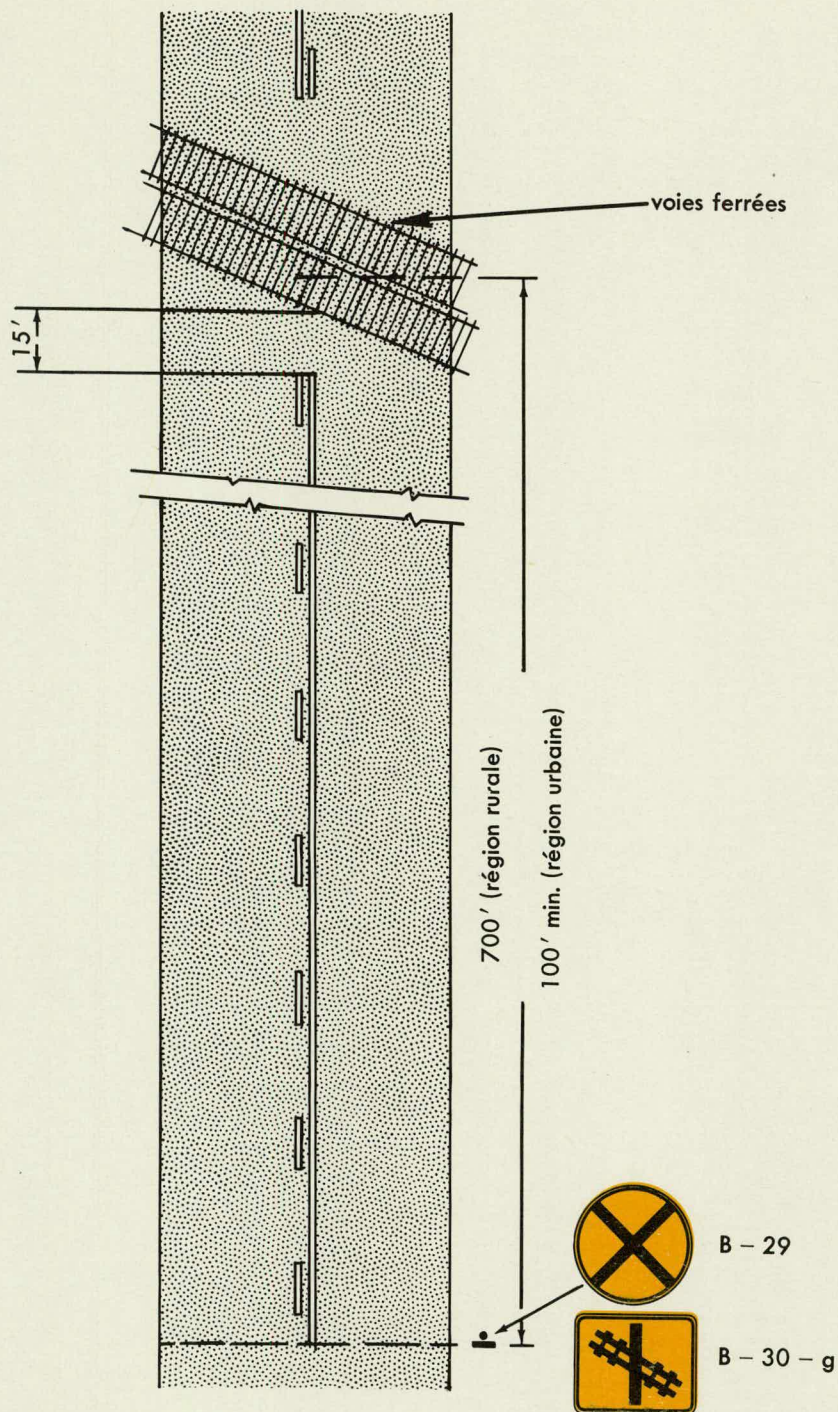


PLANCHE 39



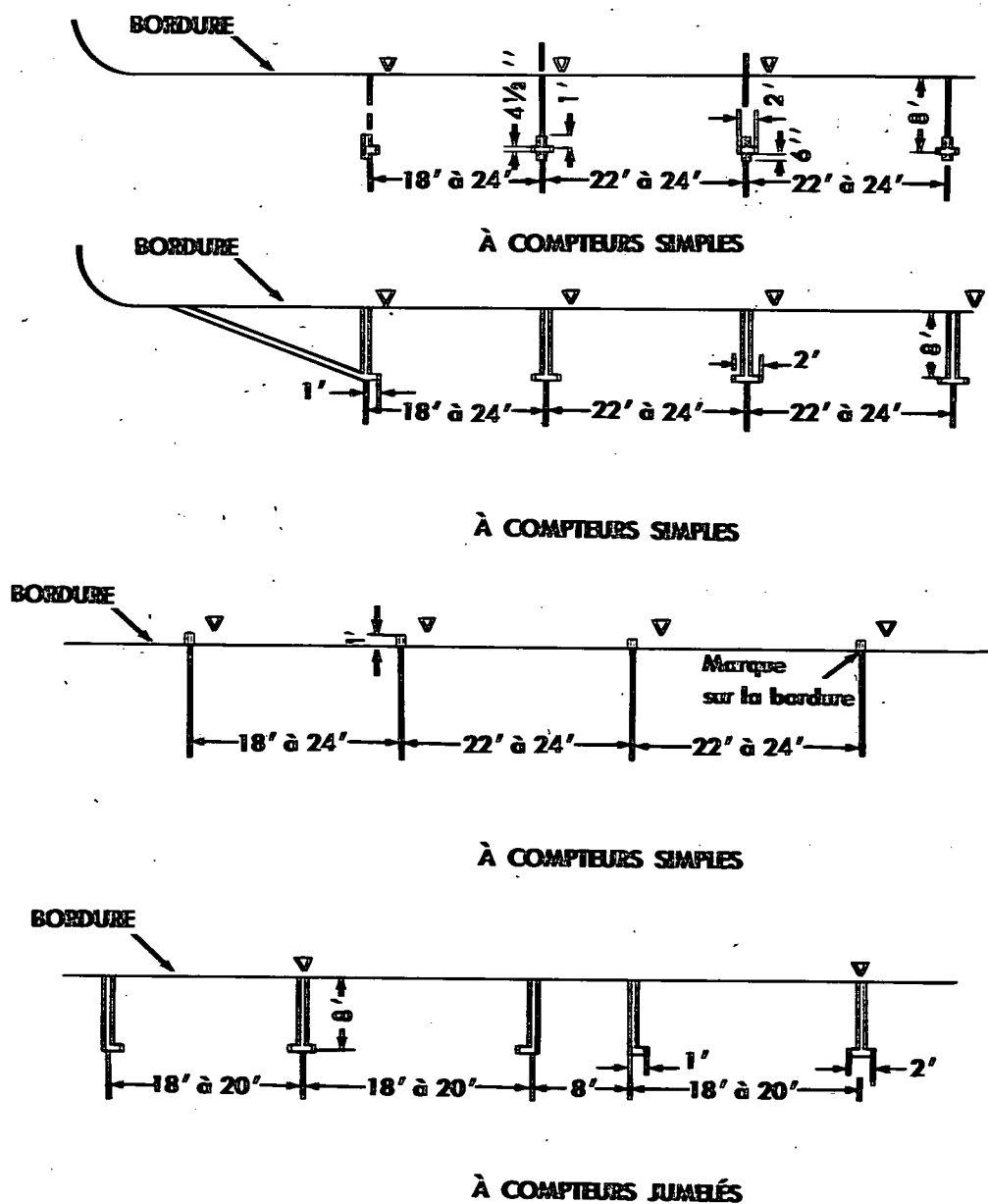
Marques sur chaussées et signaux à l'amorce d'un passage à niveau de voie ferrée





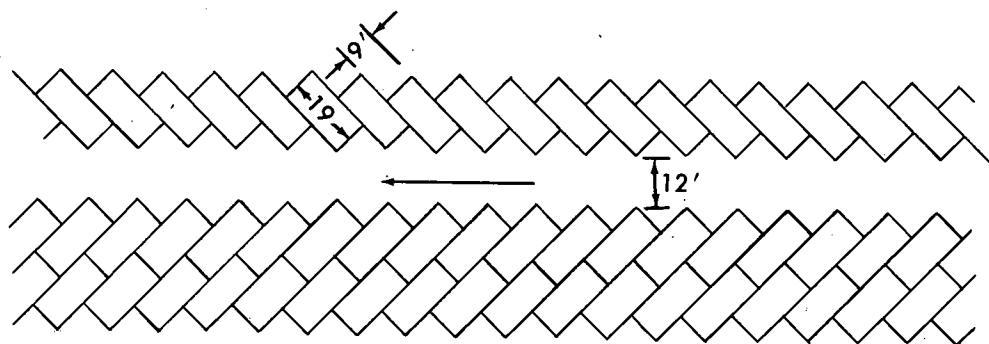
12

Délimitation des espaces de stationnement réglementé

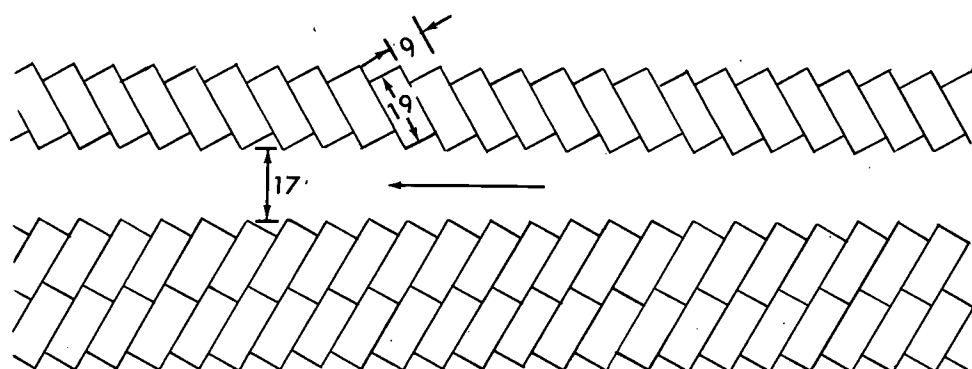
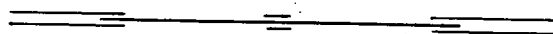




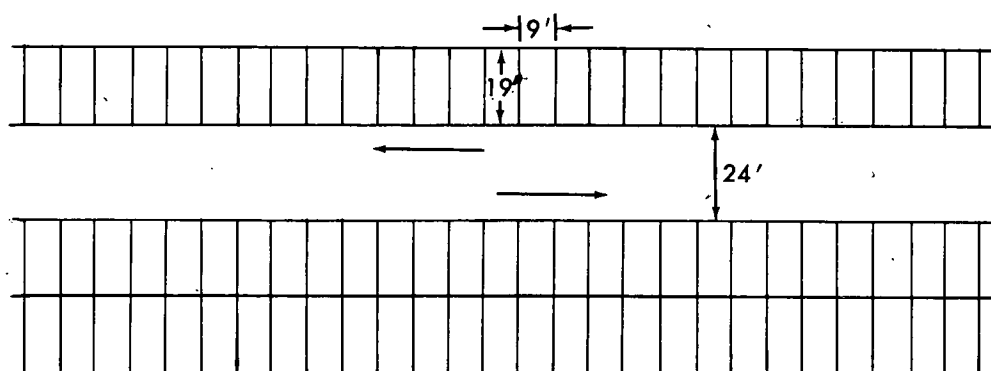
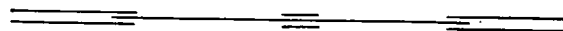
MARQUES DE STATIONNEMENT



— STATIONNEMENT À 45 DEGRÉS —



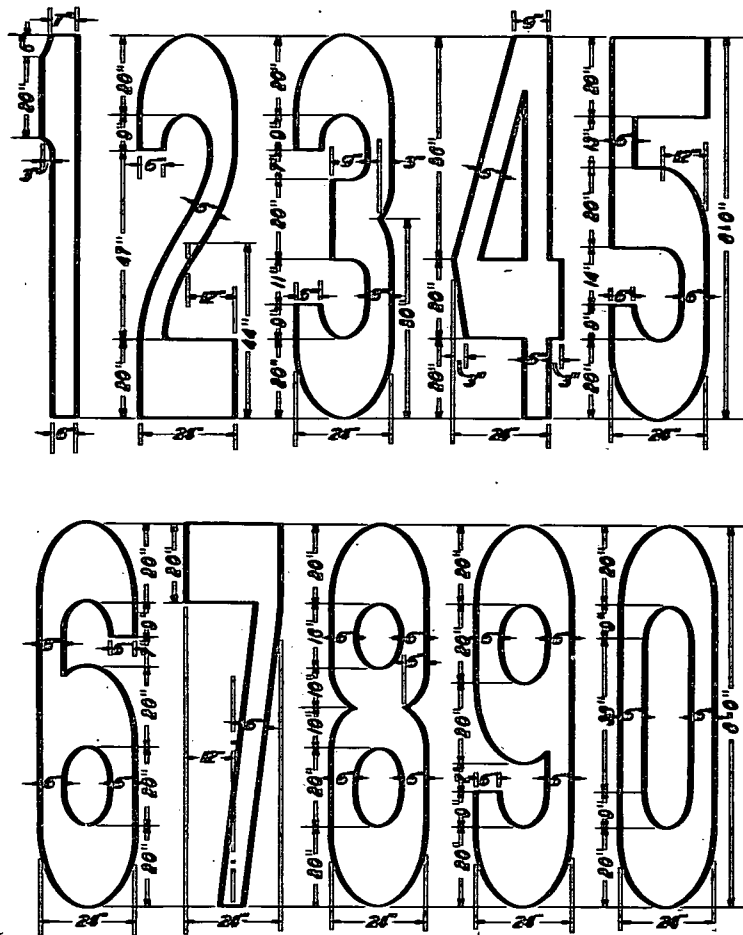
— STATIONNEMENT À 60 DEGRÉS —



— STATIONNEMENT À 90 DEGRÉS —

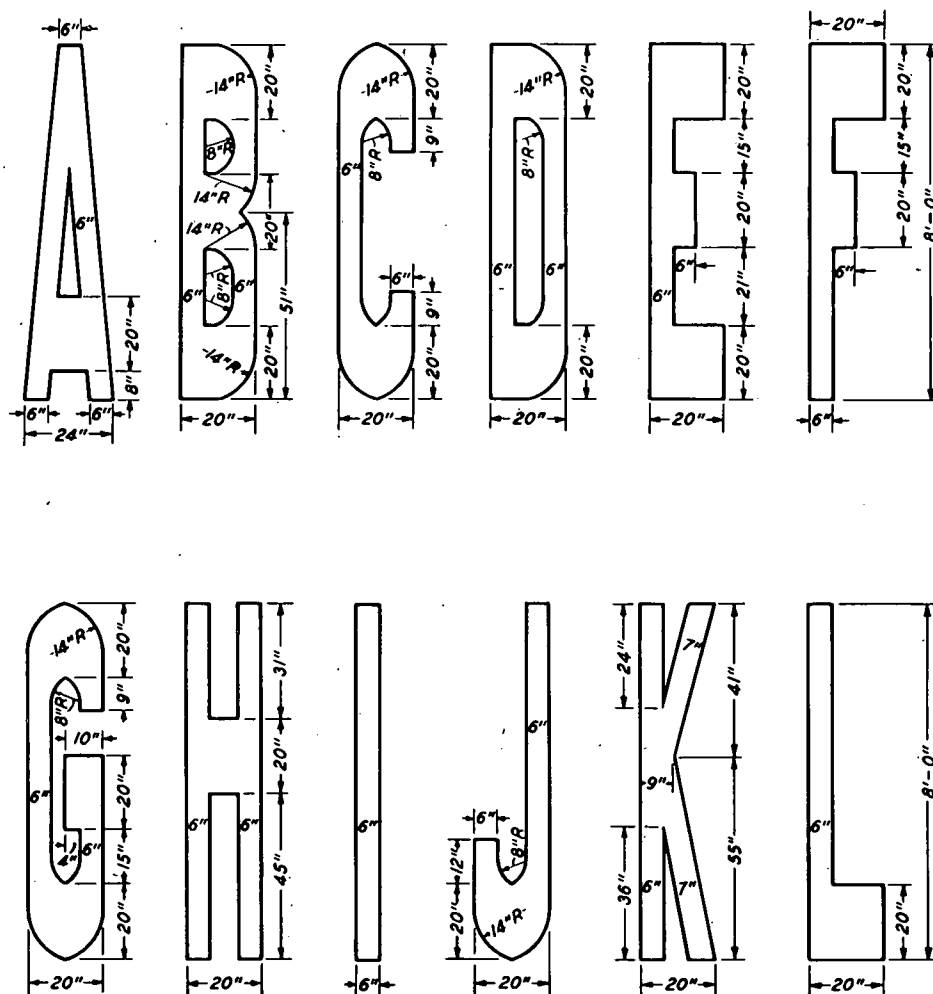


Types des caractères sur chaussées en région rurale.



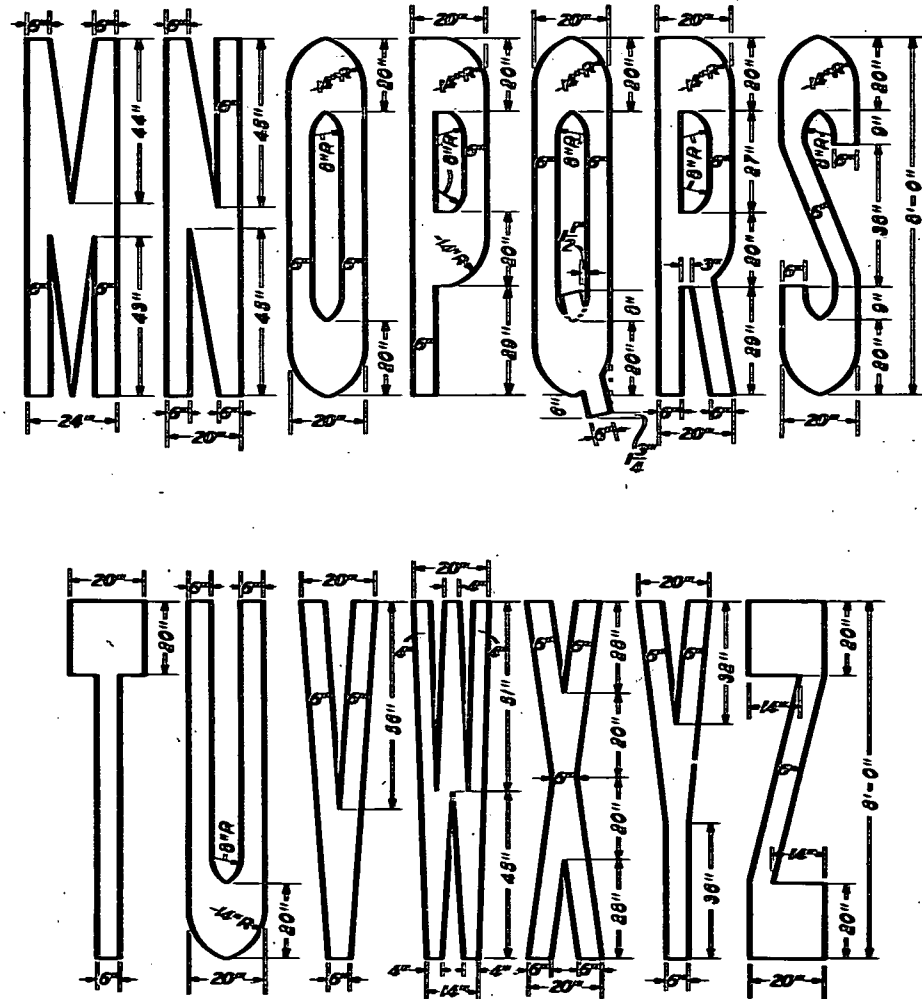


Types des caractères sur chaussées en région rurale.



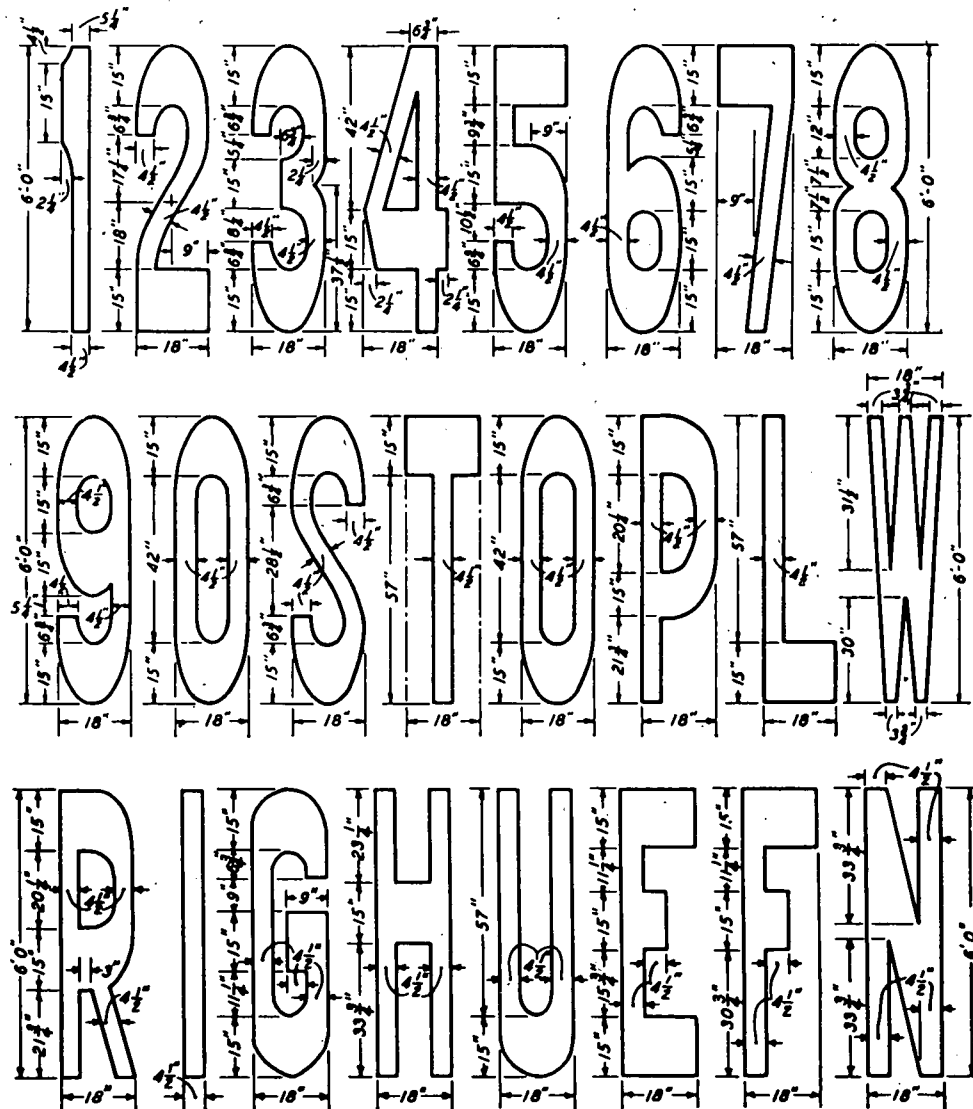


Types des caractères sur chaussées en région rurale (suite)



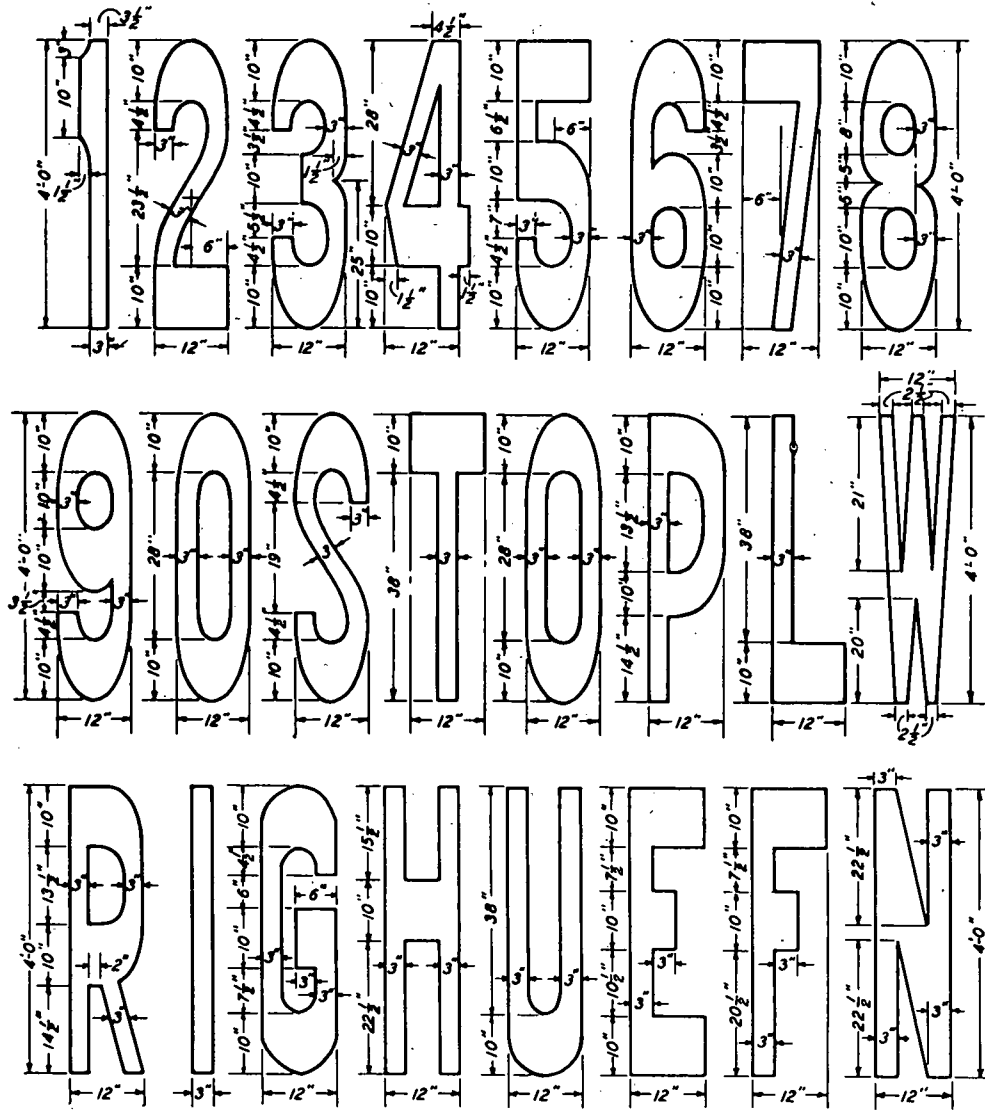


Types des caractères sur chaussées, en région urbaine.
Cotes proposées.





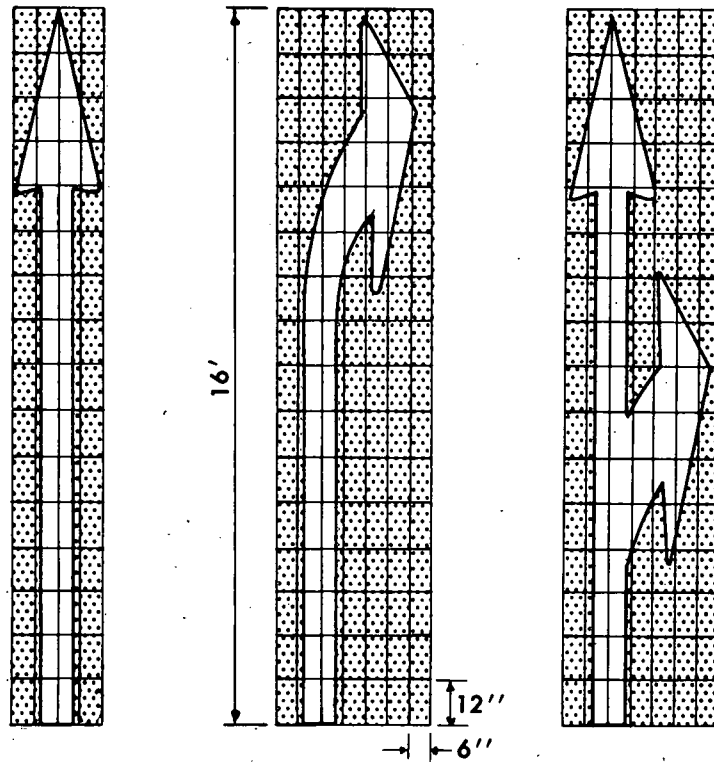
Types des caractères sur chaussées en région urbaine.
Cotes minimales.



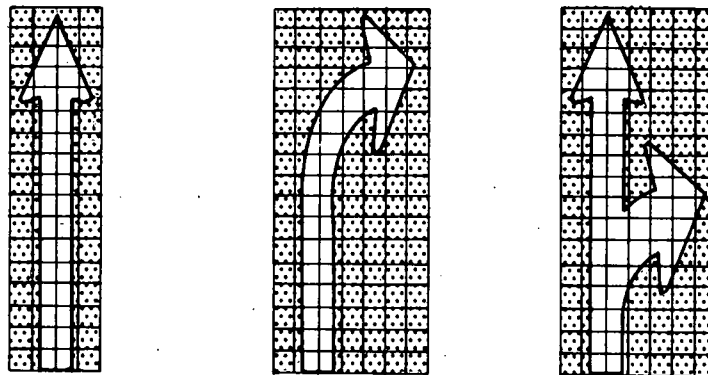


Types de flèches

A) TRACÉES SUR CHAUSSÉES

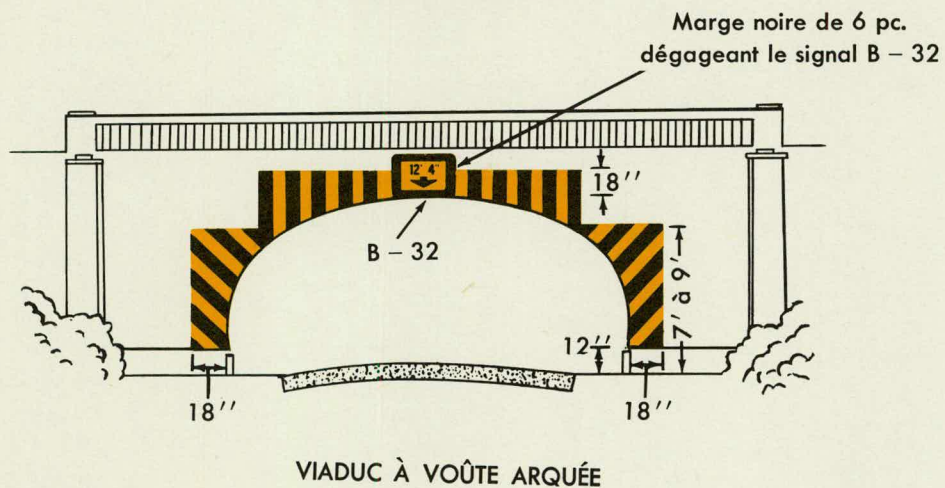
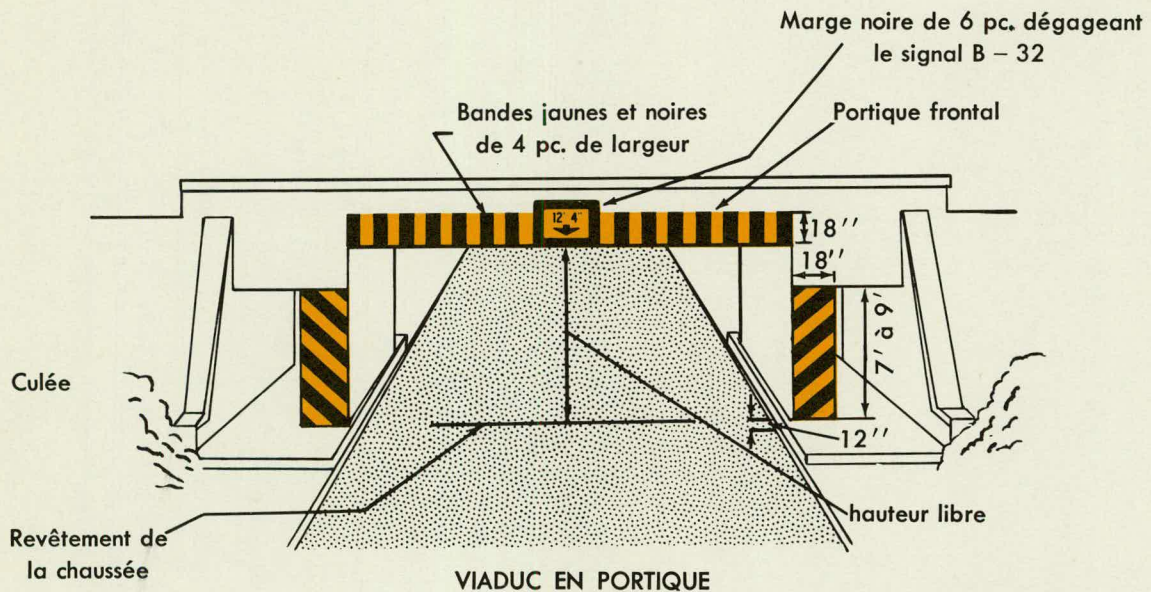


B) VUES DE L'AUTOMOBILE



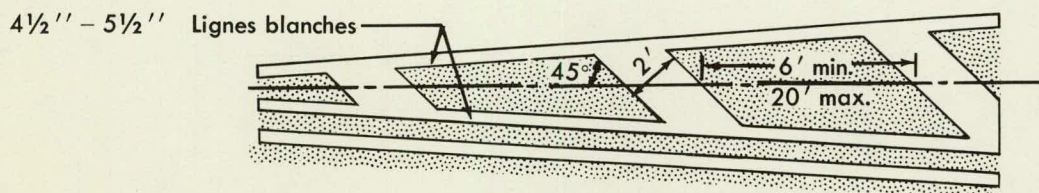
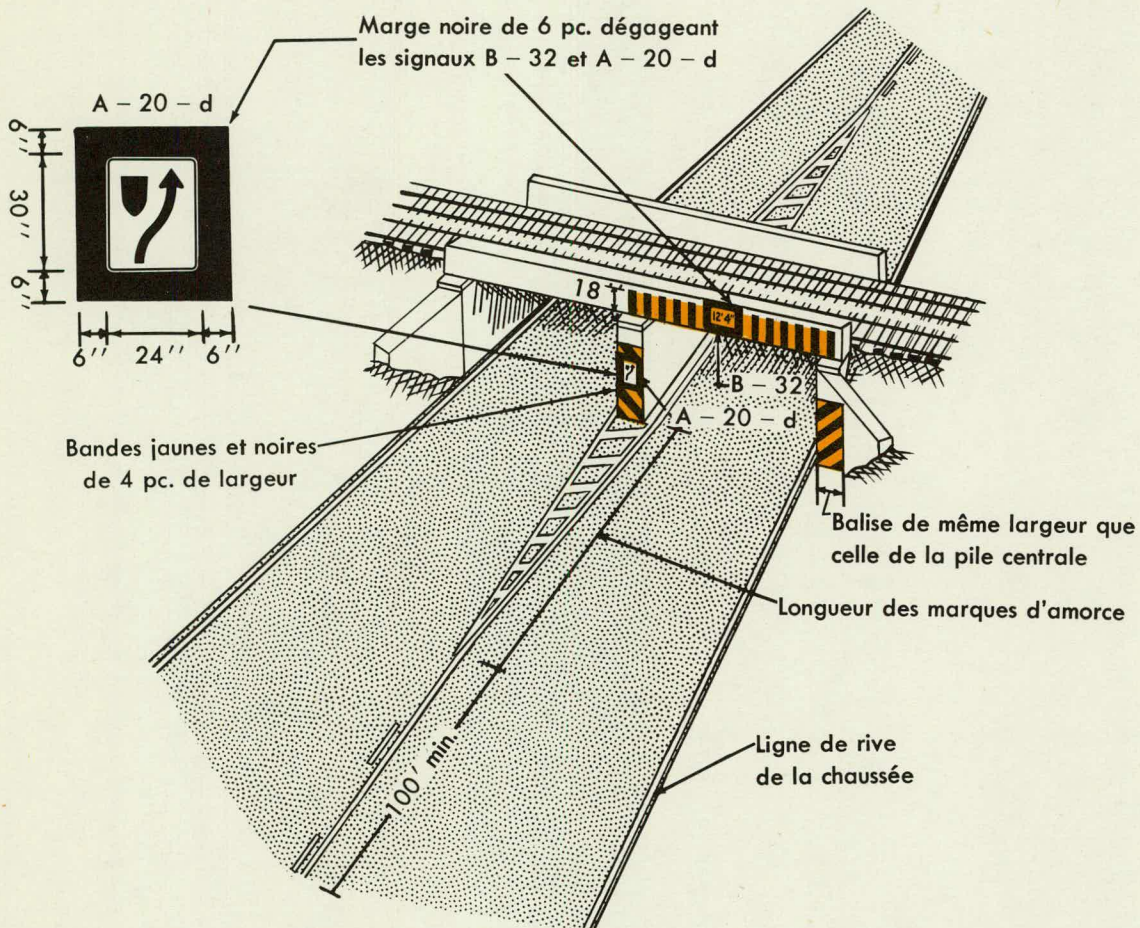


Signalisation des passages inférieurs et culées de ponts





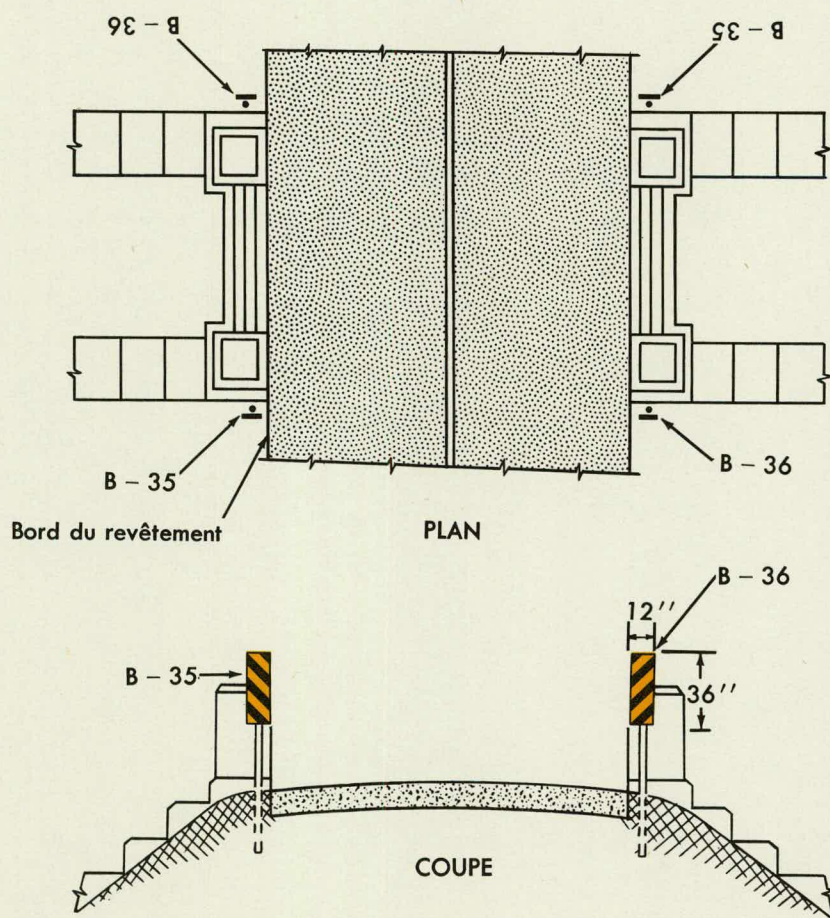
Signalisation des passages inférieurs, culées et amorces des passages inférieurs



DÉTAIL DES MARQUES D'AMORCE

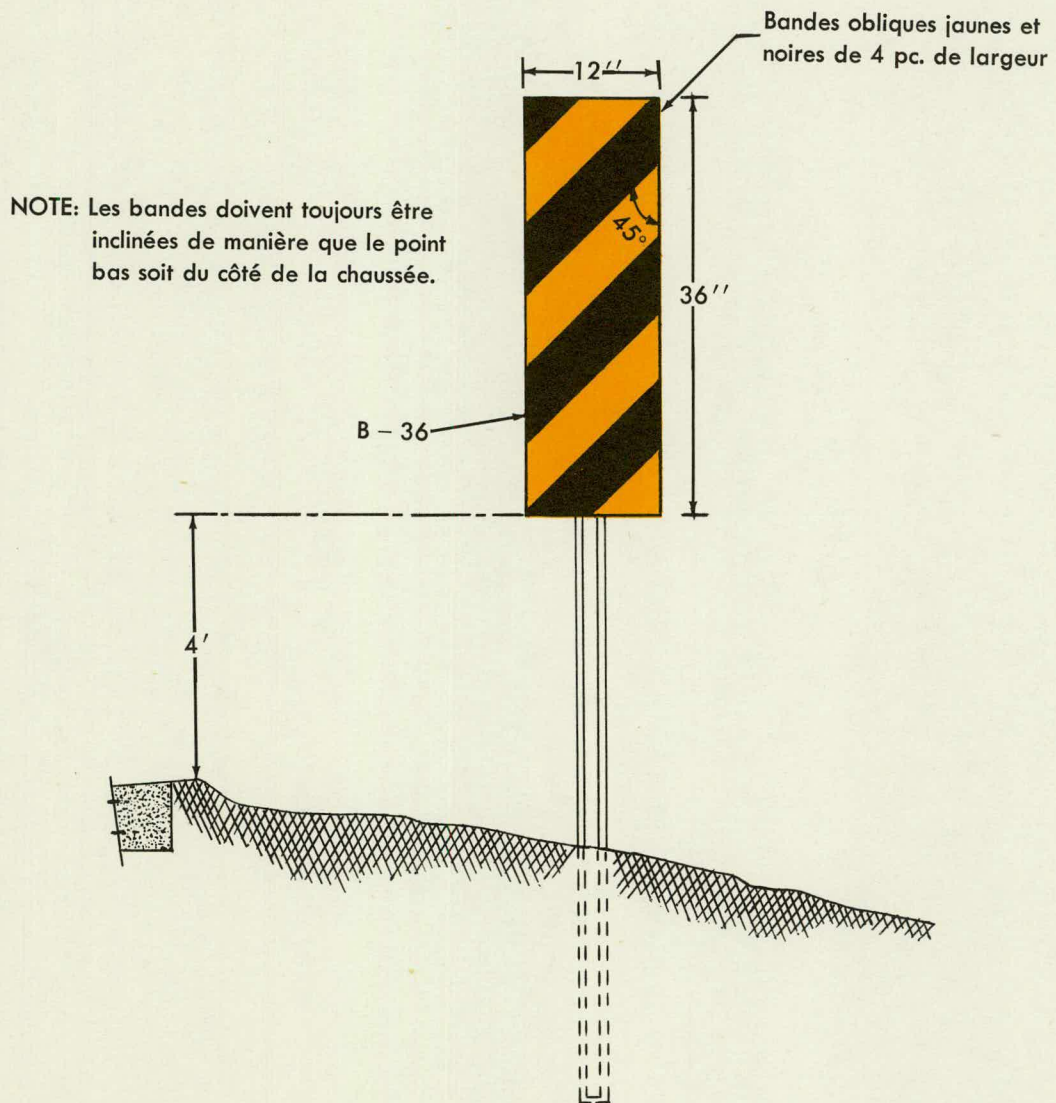


Signalisation aux extrémités des parapets



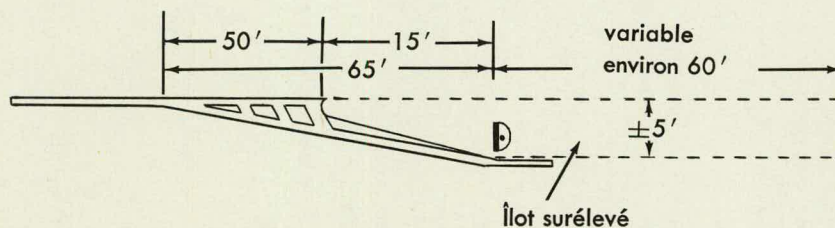
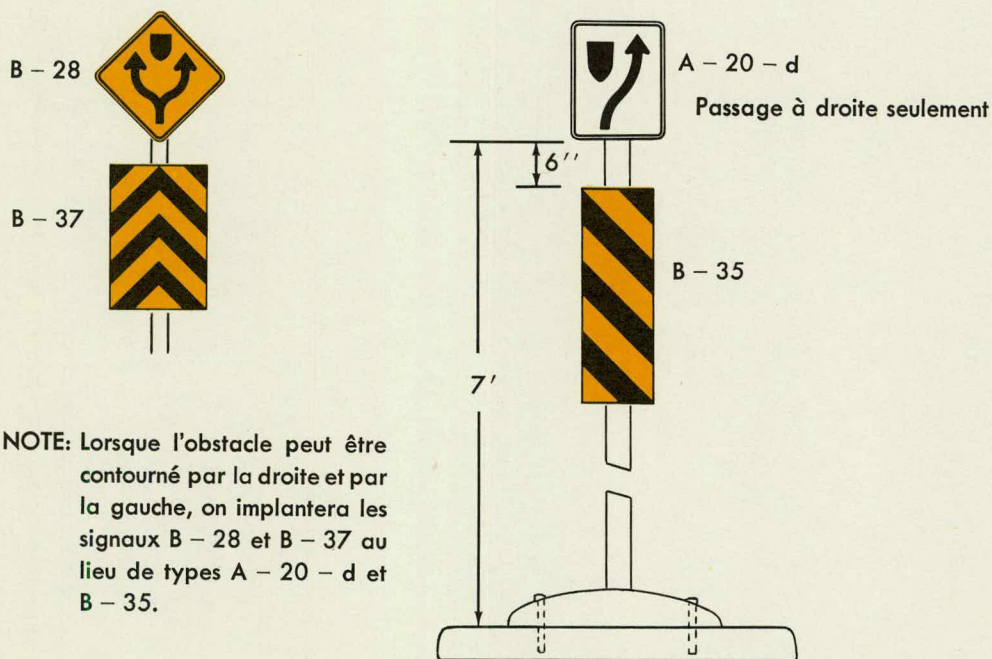


Implantation des balises de danger sur l'accotement





Signalisation des îlots et refuges pour piétons





Signalisation et marques aux extrémités des routes à chaussées séparées

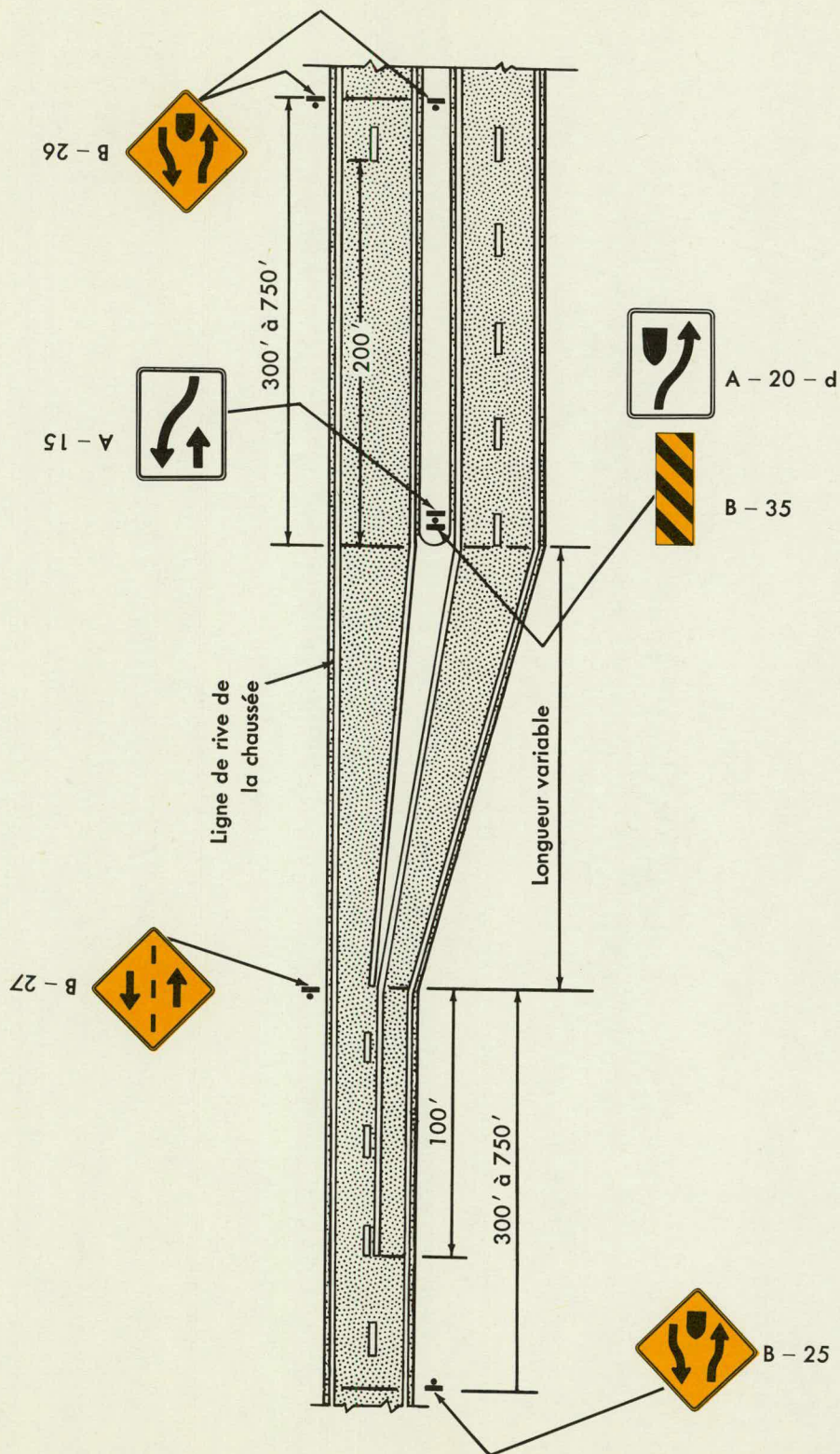


PLANCHE 54



Signalisation et marques aux extrémités des routes à chaussées séparées

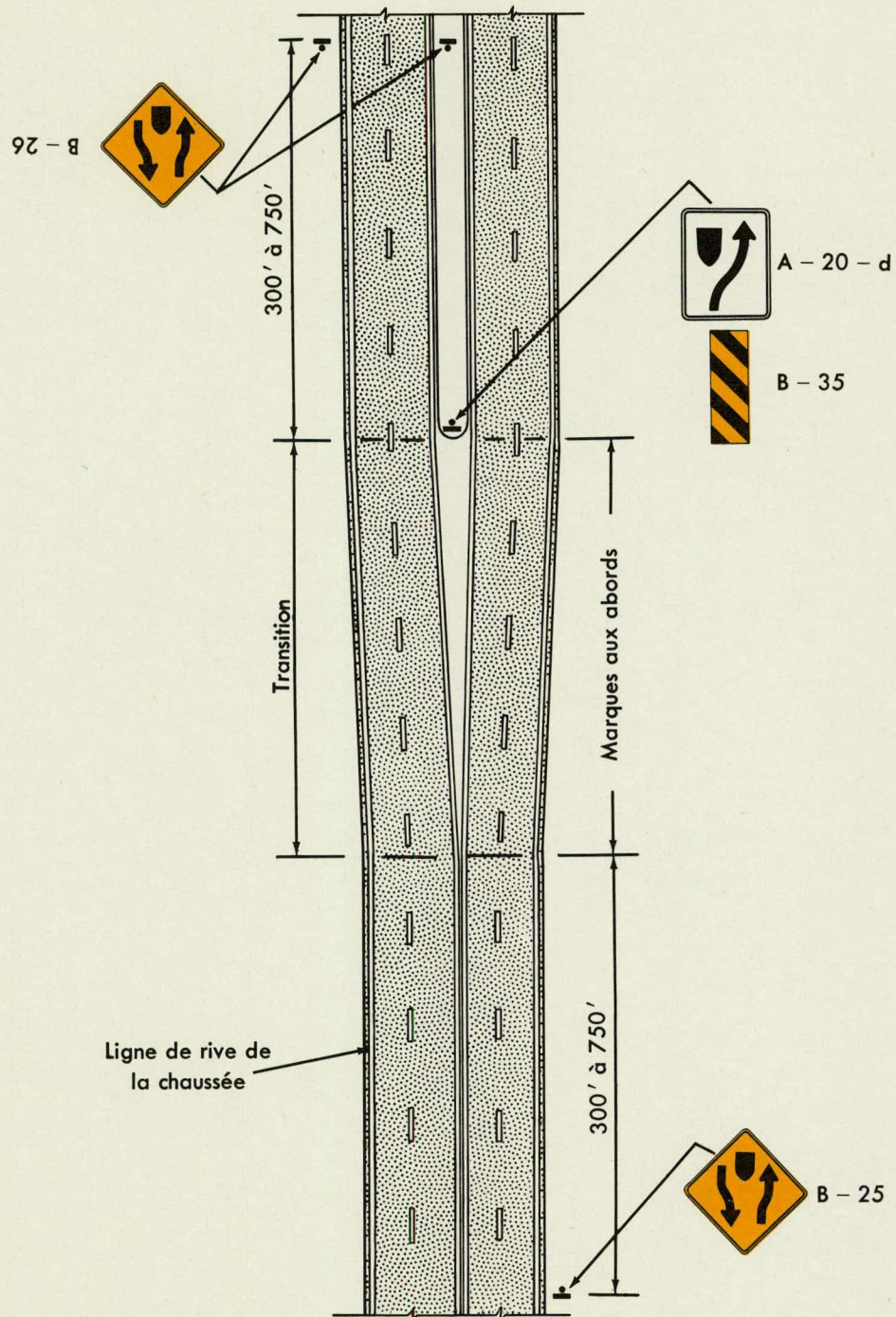


PLANCHE 55



Signalisation et marques aux extrémités des routes à chaussées séparées

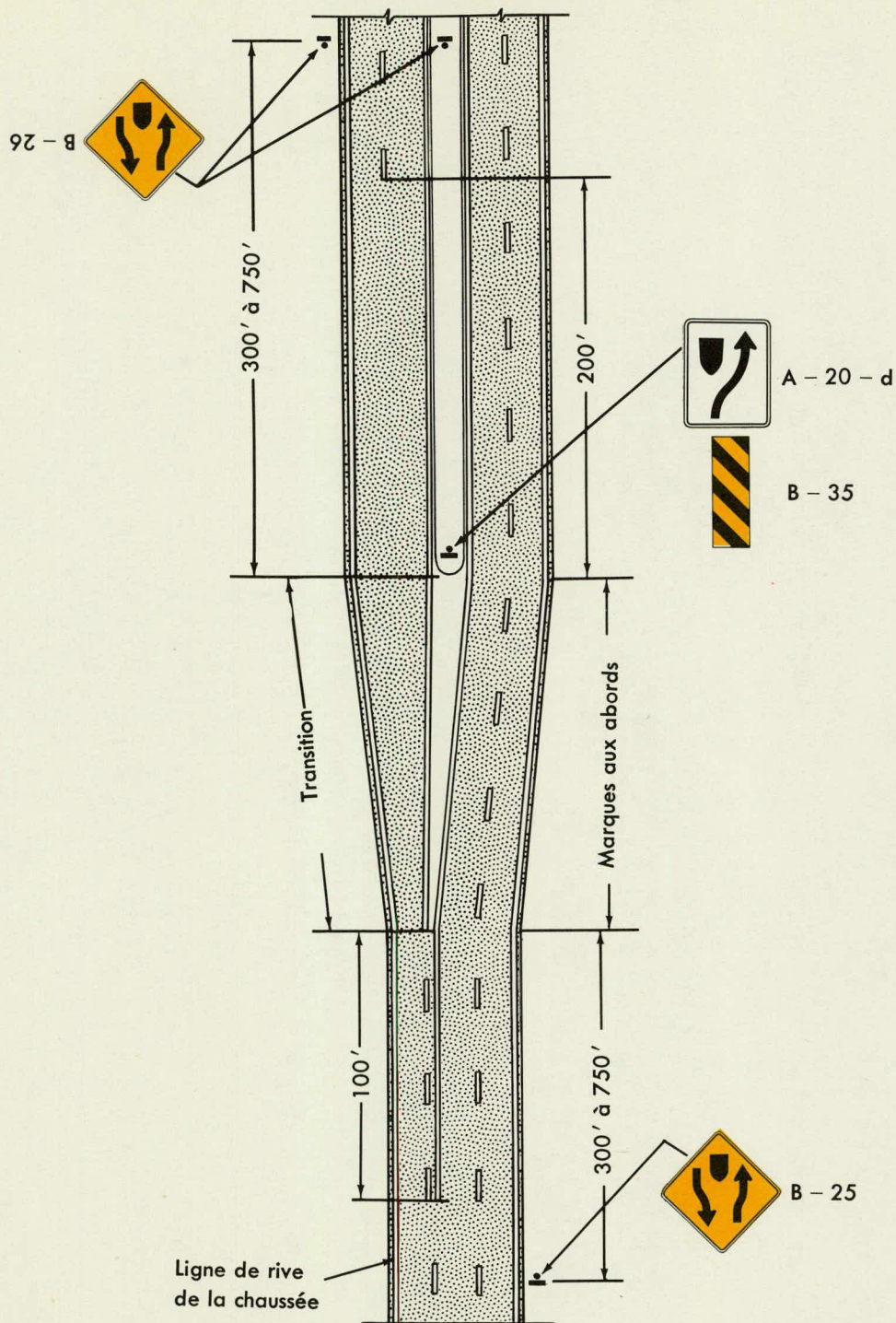


PLANCHE 56



Signalisation et marques aux extrémités des routes à chaussées séparées

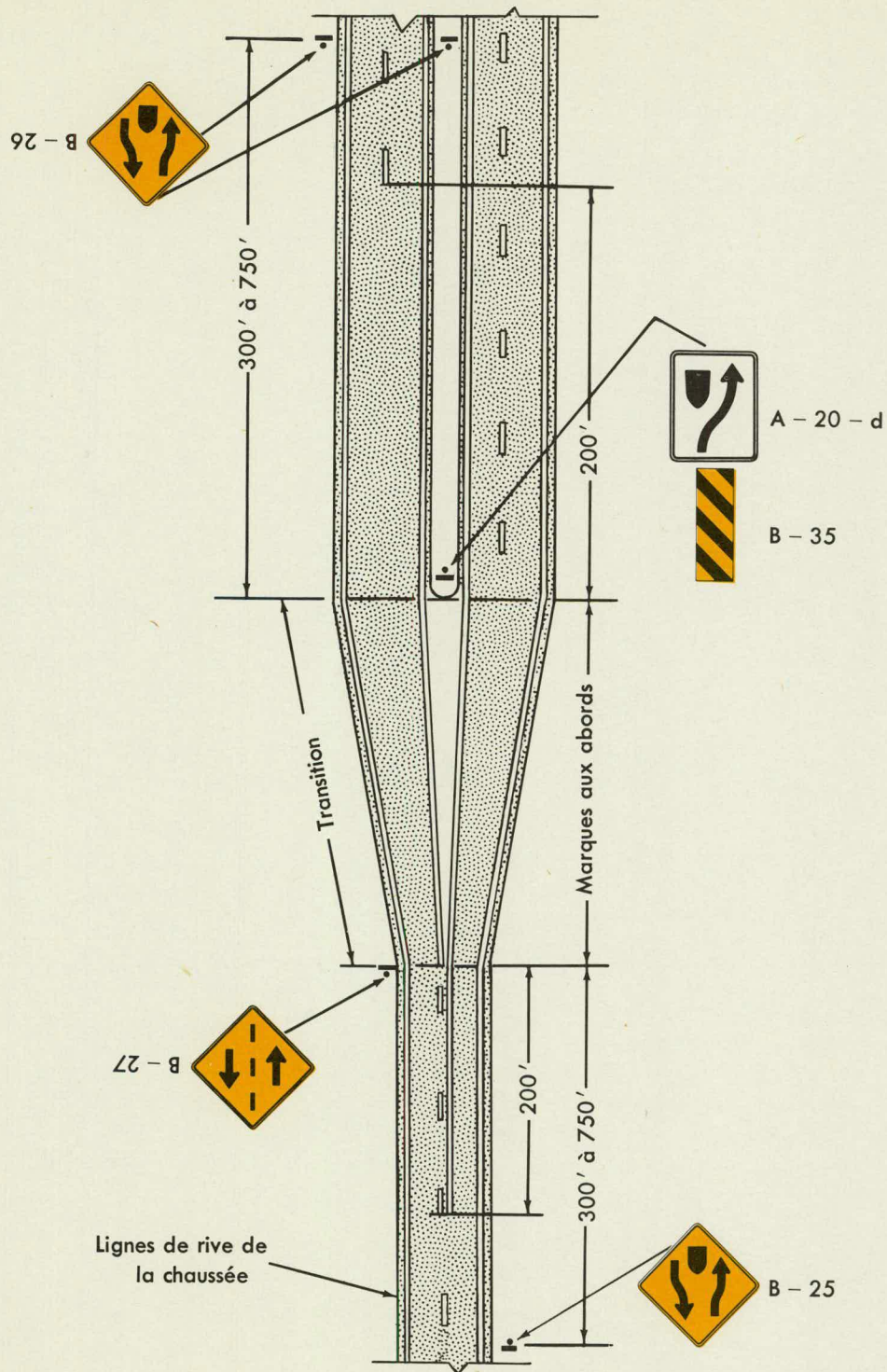


PLANCHE 57



Repères réflectorisés

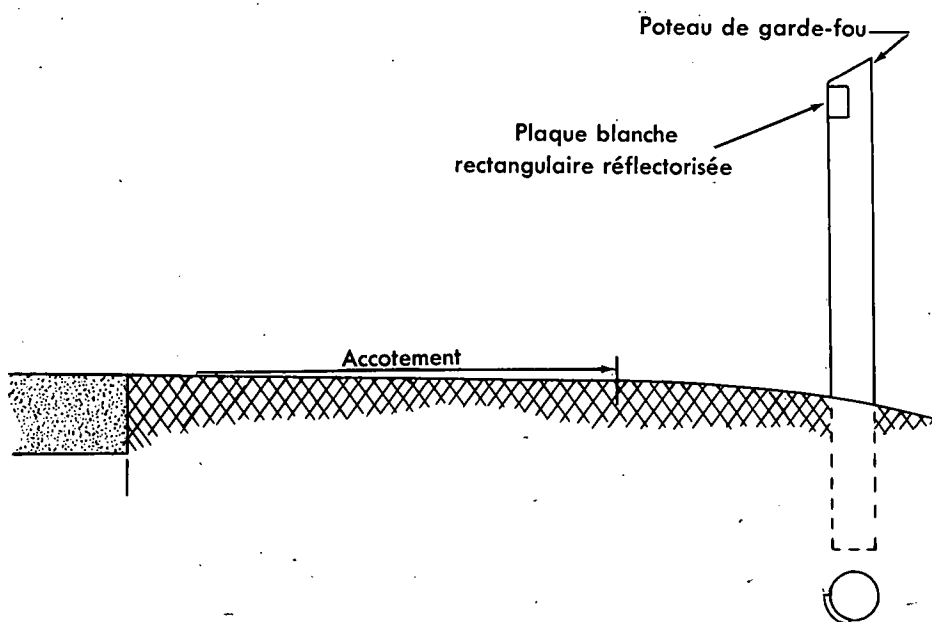
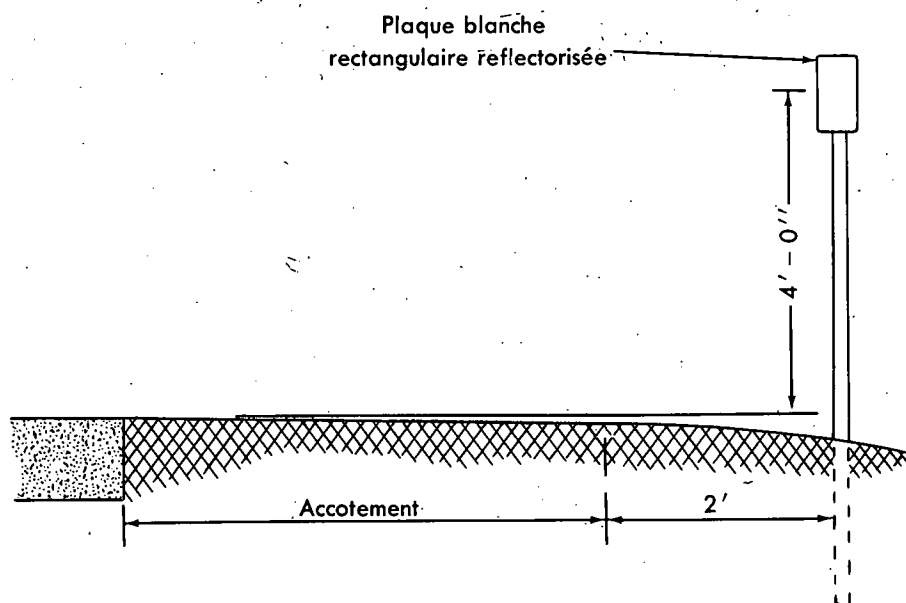
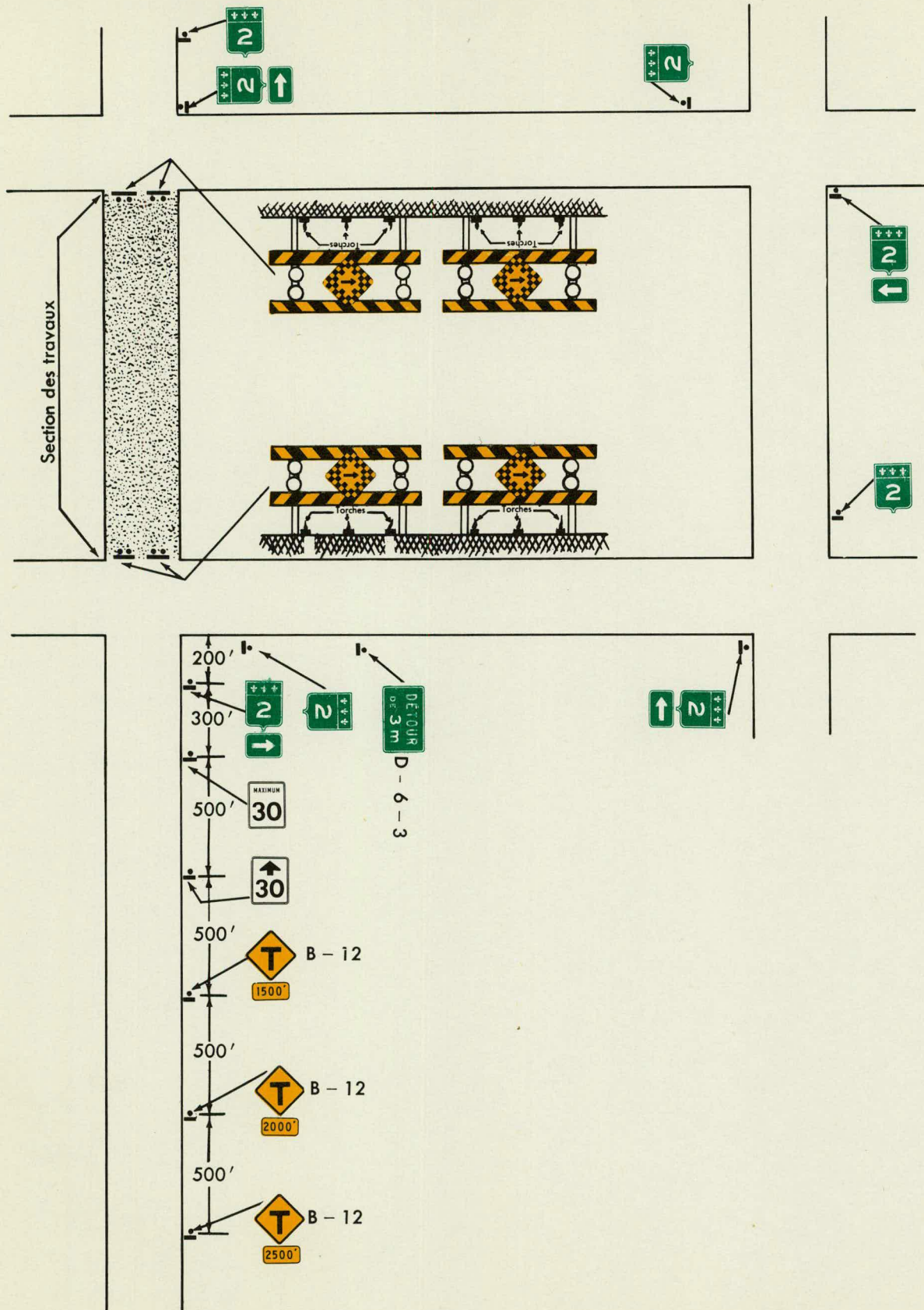


PLANCHE 58



Signalisation d'un long détour en région rurale





THE
FEDERAL
BUREAU OF
INVESTIGATION
OF THE
DEPARTMENT OF JUSTICE
WASHINGTON, D. C. 20535



The diagram illustrates the delineation and lighting of a bridge approach. It includes a cross-section of the bridge deck and approach, a plan view of the approach, and a side view of the approach. The plan view shows a curved approach with delineators (D-7-g) and a speed limit sign (30). The side view shows the approach with delineators and a speed limit sign (30). The diagram is labeled "DÉLINÉATEURS" and "B-23".

Avril 1967



Signalisation d'un court tronçon où la chaussée est en réparation pour une courte durée

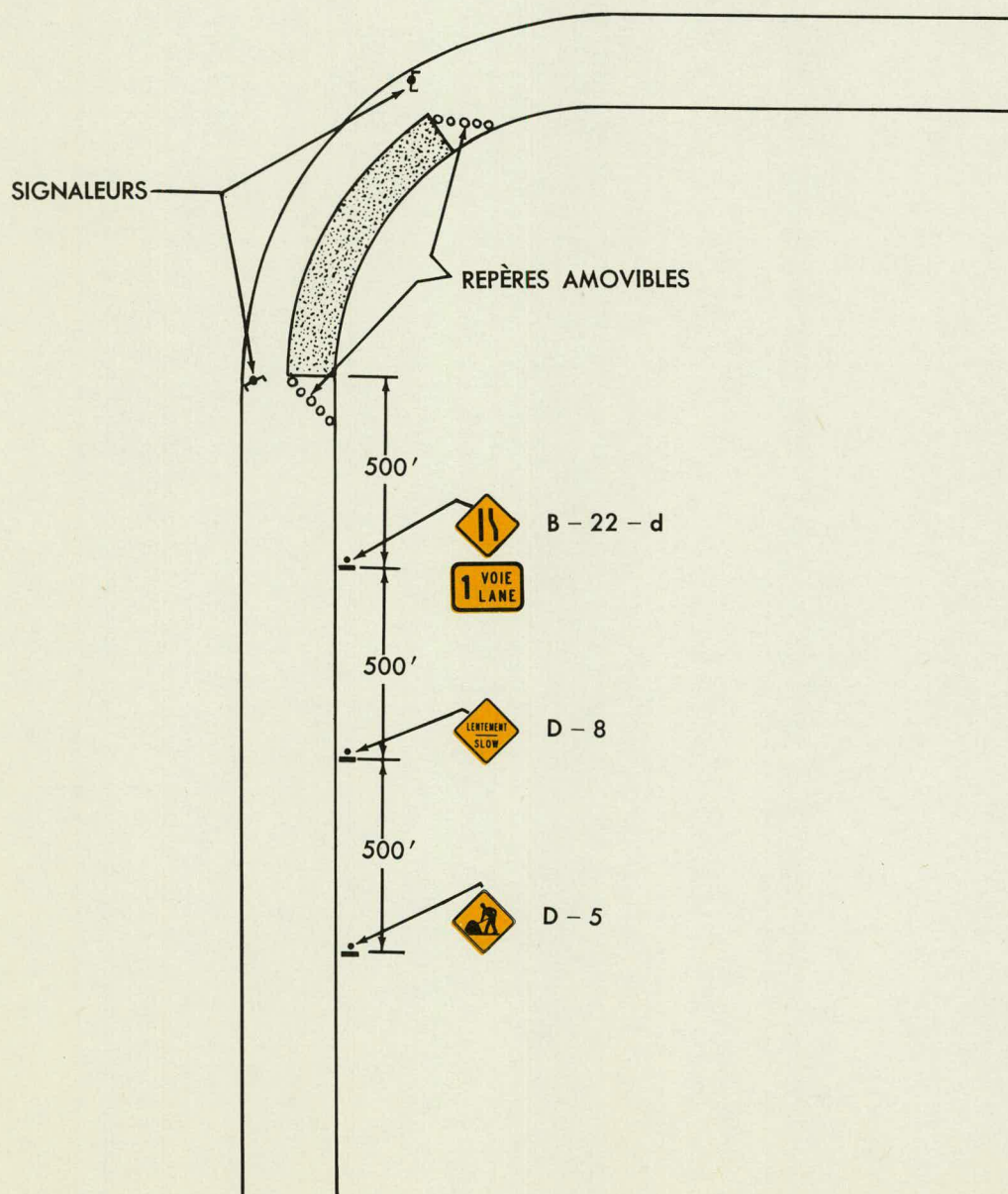
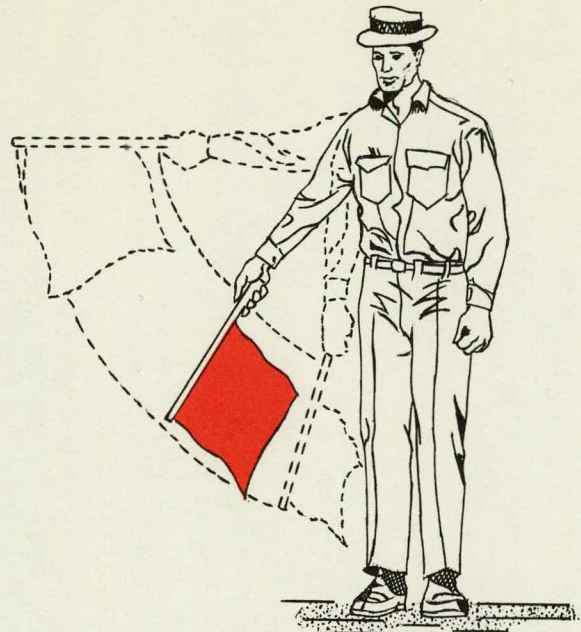


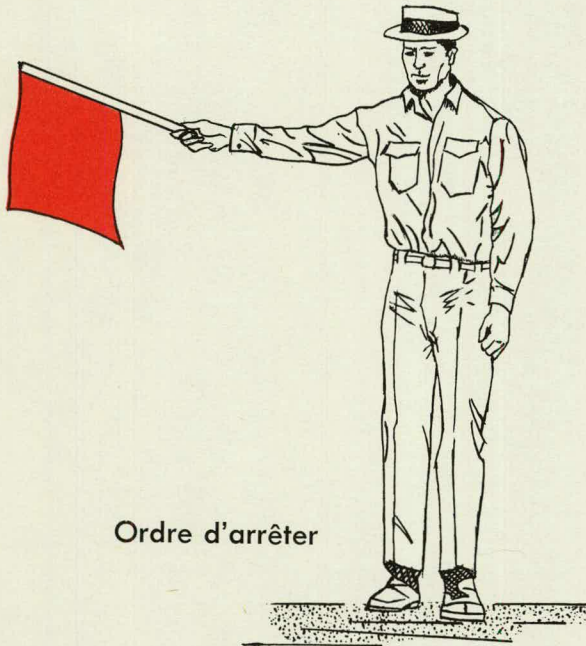
PLANCHE 61



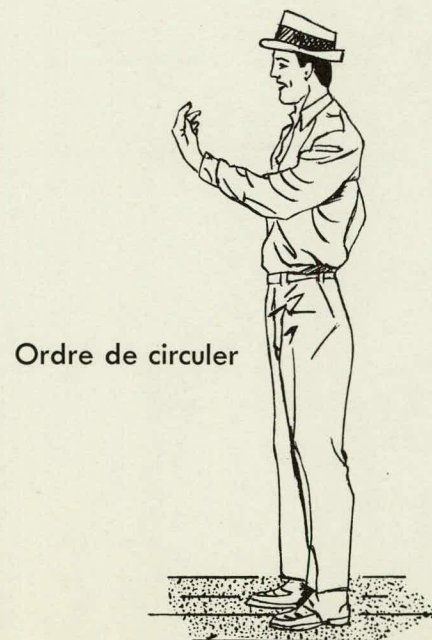
Le signaleur



Ordre de ralentir



Ordre d'arrêter



Ordre de circuler

SIGNALISATION ROUTIERE

MINISTERE DES TRANSPORTS



QTR A 082 598