

Université ABOU-BEKR BELKAID-Tlemcen
Faculté de Technologie

Dimensionnement des Routes

SIGNALISATION ROUTIERE : SIGNALISATION
VERTICALE ET & MARQUES SUR CHAUSSE

SIGNALISATION VERTICALE

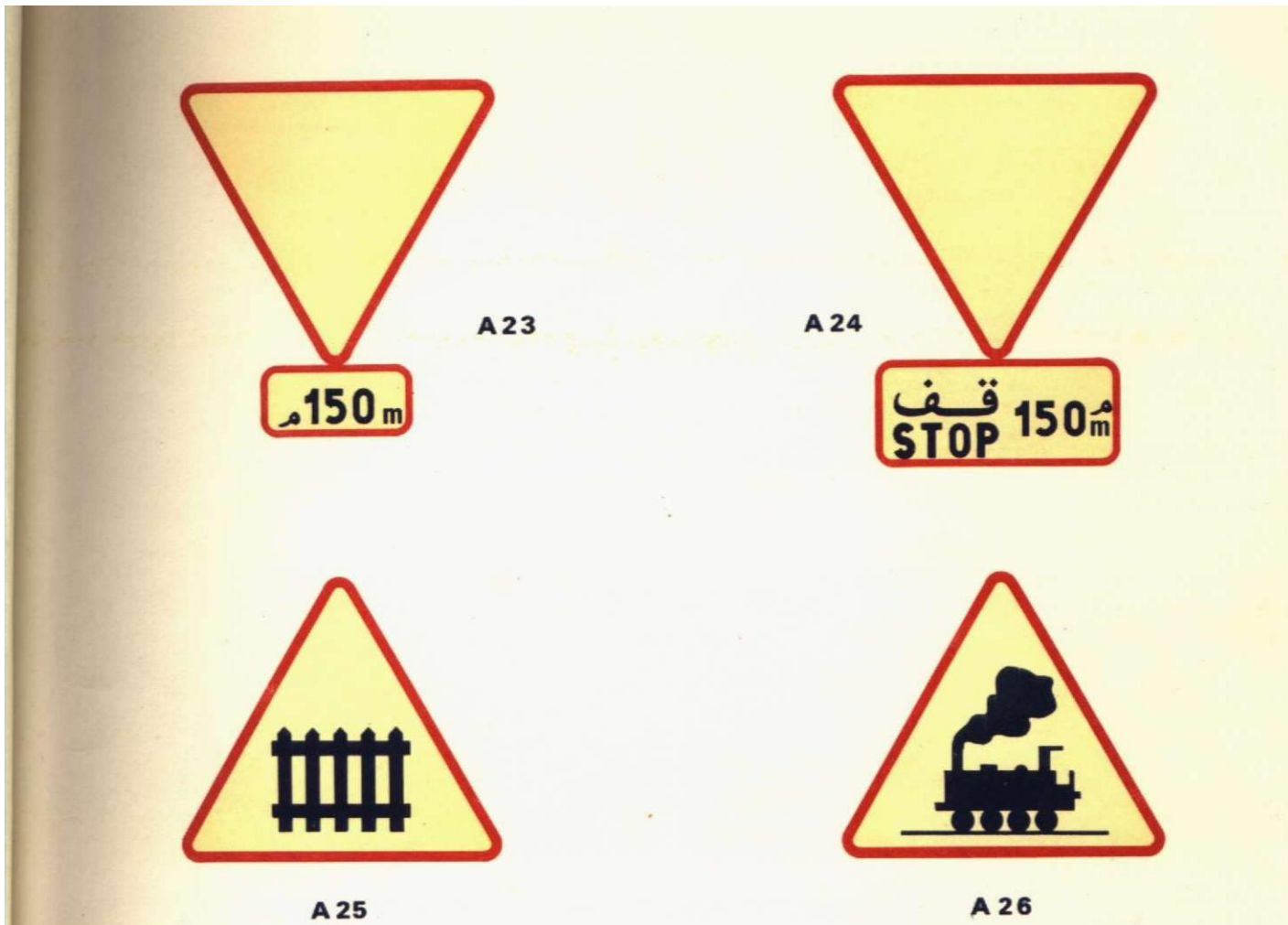
A. Signaux d'avertissement de danger



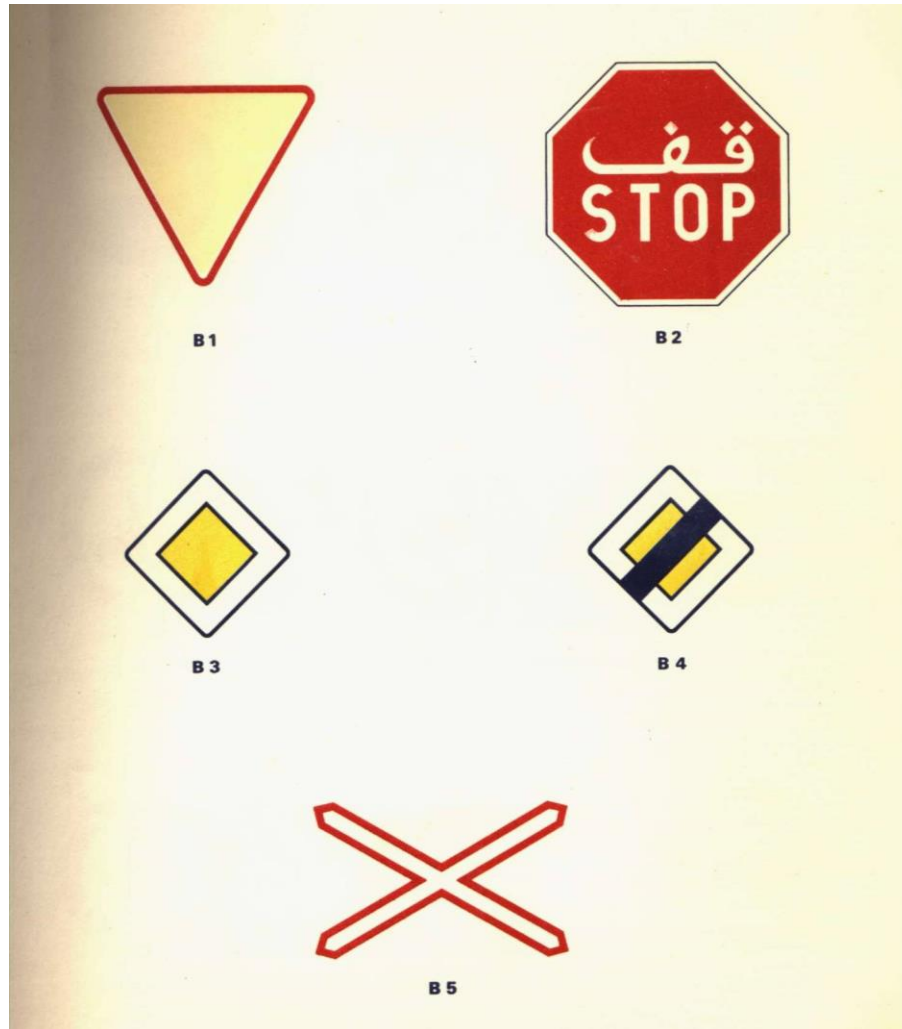
A. Signaux d'avertissement de danger



A. Signaux d'avertissement de danger



B. Signaux de priorité



C. Signaux d'interdiction ou de restriction



C1



C2a



C2b



C2c



C2d



C2e



C4



C5



C6



C7



C8



C9

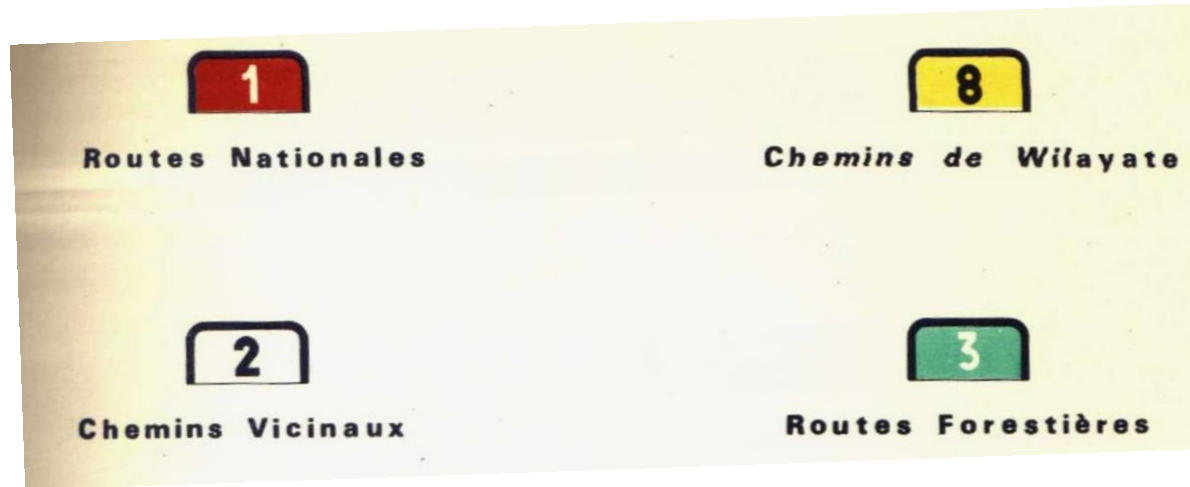
C. Signaux d'interdiction ou de restriction



D. Signaux d'obligation



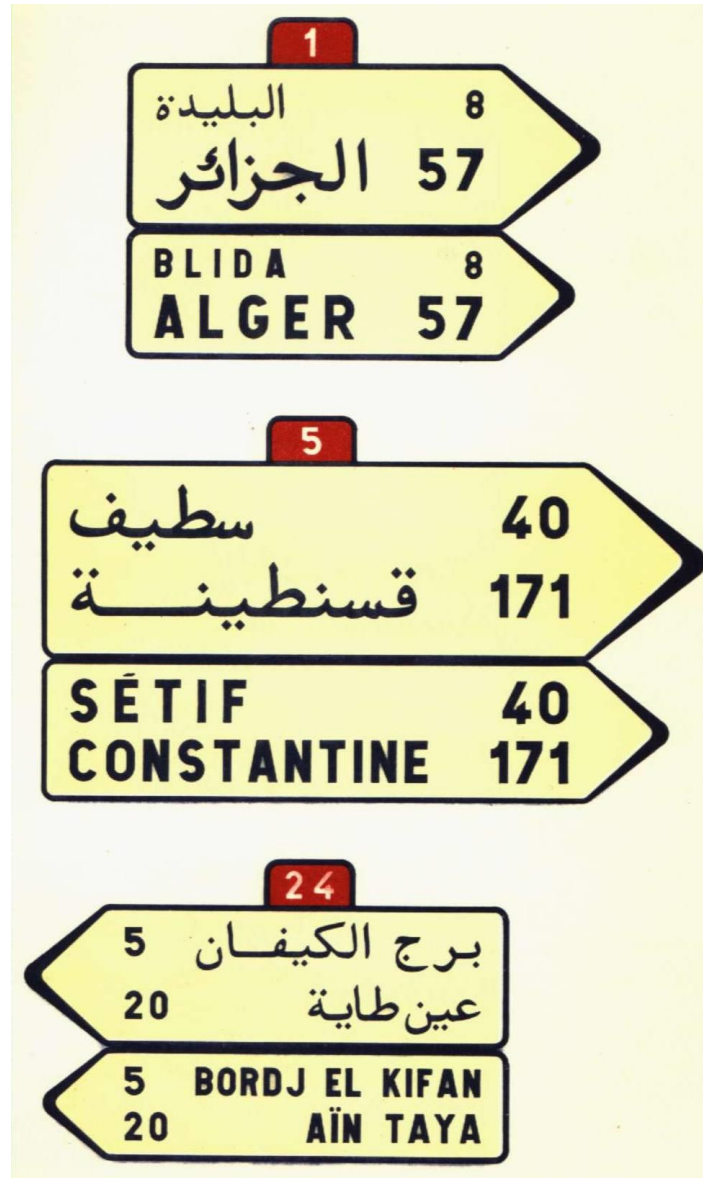
E. Signaux d'identification des routes



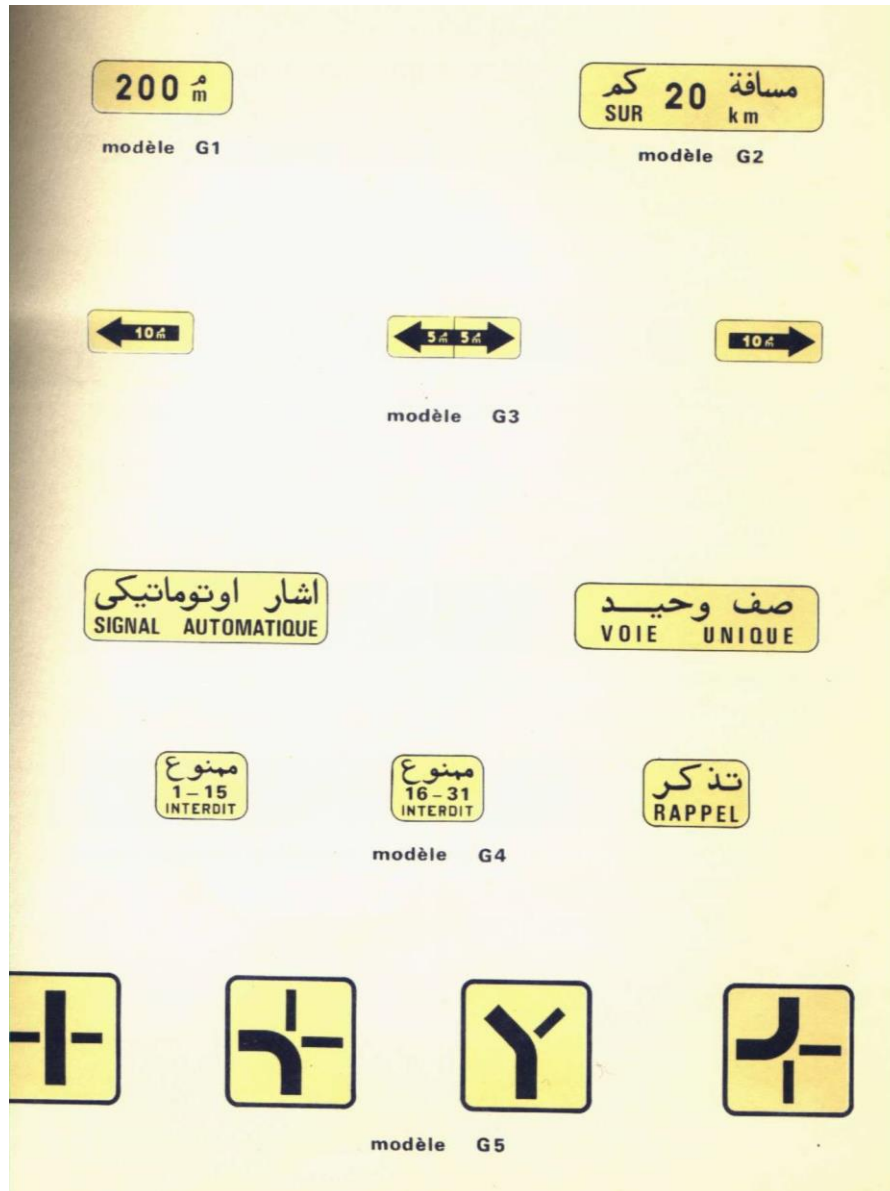
E. Signaux de présignalisation



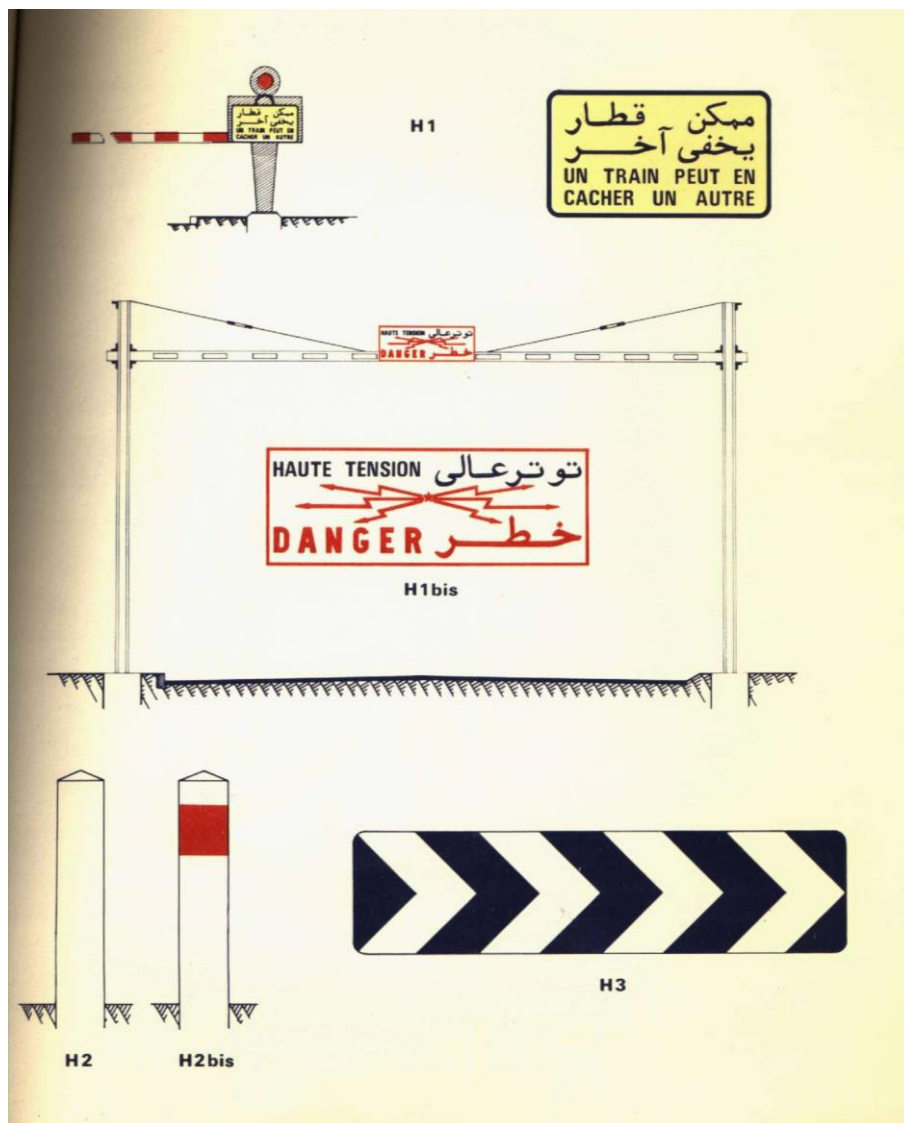
E. Signaux de direction



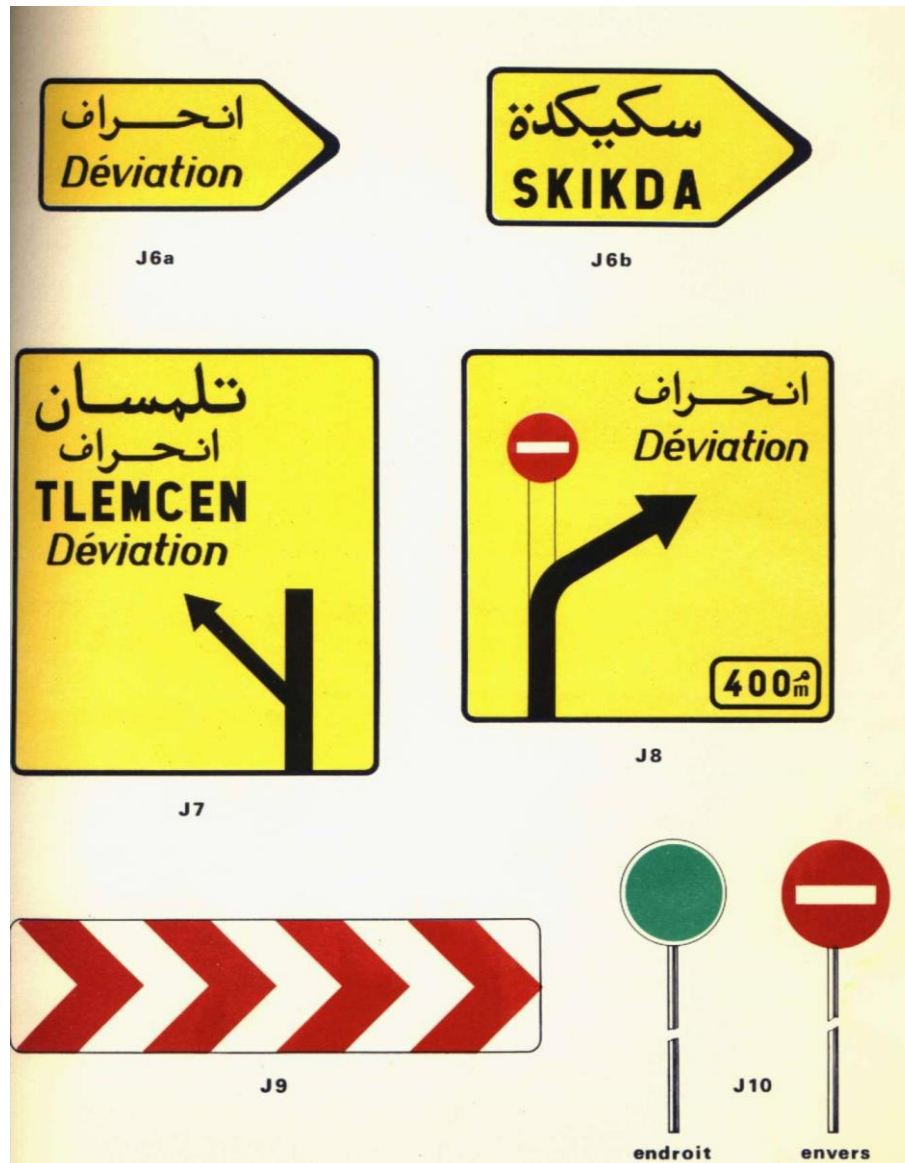
G. Panneaux additionnels



G. Signalisation de position de dangers particuliers



J. Signalisation temporaire



Principe de la signalisation routière

La signalisation routière acquiert une importance de plus en plus grande au fur et à mesure que se développe la circulation et que la vitesse des véhicules augmente.

La signalisation routière est efficace si les principes suivant sont respectés :

Les prescriptions sont applicables à toutes les **catégories** des routes ouvertes à la circulation quelle que soit l'autorité **administrative chargée de leur gestion**.

Le maintien de l'unité de la signalisation implique l'interdiction d'employer des signaux autres que ceux définis dans la législation Algérienne.

Au principe de **l'unité**, se rattache celui de **l'homogénéité** de la signalisation. L'utilisateur circulant sur un long parcours doit trouver dans des conditions identiques des signaux de même **valeur** et de même **portée** implantés suivant les mêmes **règles**.

Afin de conserver son efficacité, la signalisation ne doit pas seulement être **uniforme**, **continue** et **homogène**, elle doit aussi être **simple**, une surabondance de signaux routiers fatigue l'attention de l'utilisateur qui tend alors de plus en plus à **négliger les indications qui lui sont données**.

Principe de la signalisation routière

Dans la signalisation de danger, il faut procéder à une étude attentive des lieux, les signaux ne devant être implantés, afin de conserver toute leur valeur, que s'ils sont indispensables.

Les signaux de limitation des vitesses : des prescriptions trop nombreuses et trop strictes risquent de ne plus être respectées par les usagers de la route

Bases légales de la signalisation routière

Sur le plan international le premier essai d'une unification des principes généraux de la signalisation routière fut réalisé par *"la convention internationale sur l'unification de la signalisation routière"* signée à **Genève le 30 mars 1931**

Cette convention a été remplacée par la convention sur la signalisation routière signée à **Genève 1949 le 19 Septembre**, puis par la convention sur la signalisation routière signée à **Vienne 1968 le 8 novembre**, ratifiée par la République Algérienne Démocratique et Populaire

Sur le plan Algérien la base légale de la signalisation routière est :

L'arrêté du **30 septembre 1965** "bilinguisme de la signalisation routière"

L'ordonnance n° 71-15 du **5 avril 1971** et 74-46 du **3 avril 1974**, portant sur le code de la route

Décret n° 74-67 **3 avril 1974** déterminant les routes à grande circulation.

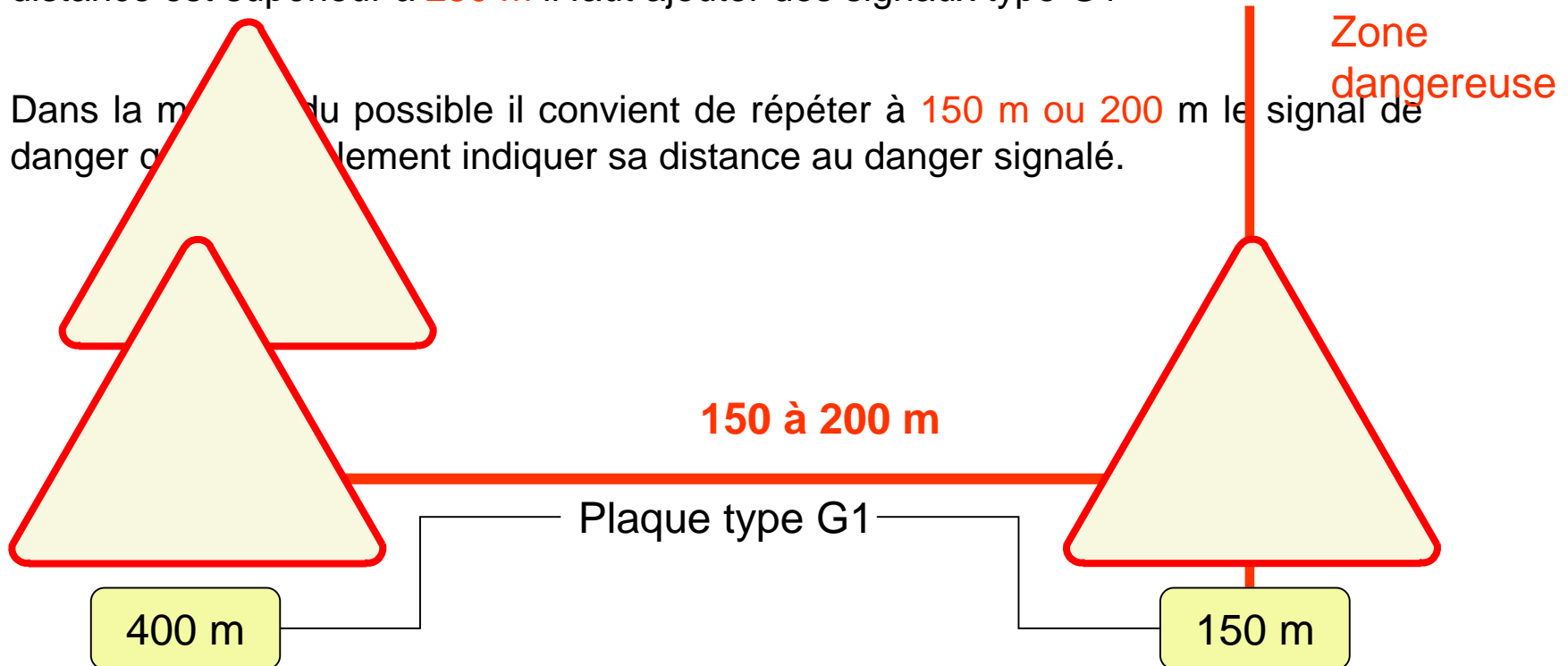
Arrêté interministériel "de la signalisation routière du **15 Juillet 1974**"

Signaux d'avertissement de danger

Selon la vitesse de base des itinéraires à signaler, les signaux de danger sont, en dehors des agglomérations, implantés à **150 ou 200 m** du début de la zone dangereuse à signaler

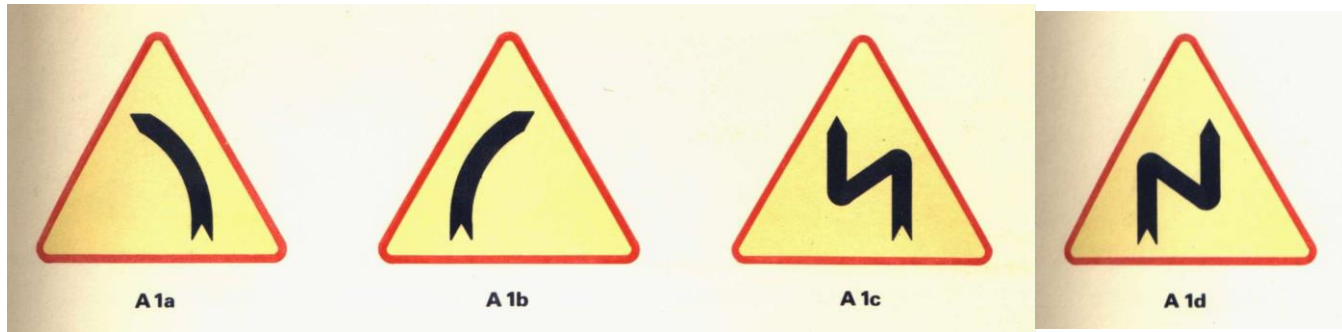
Lorsqu'on ne peut pas placer le signal à une distance suffisante de l'obstacle, du point de début de la zone dangereuse ou lorsque la circulation des véhicules est très rapide la distance peut être exceptionnellement augmentée à **400 m**, si cette distance est supérieure à **250 m** il faut ajouter des signaux type G1

Dans la mesure du possible il convient de répéter à **150 m ou 200 m** le signal de danger qui indique sa distance au danger signalé.



Signaux d'avertissement de danger

Virages



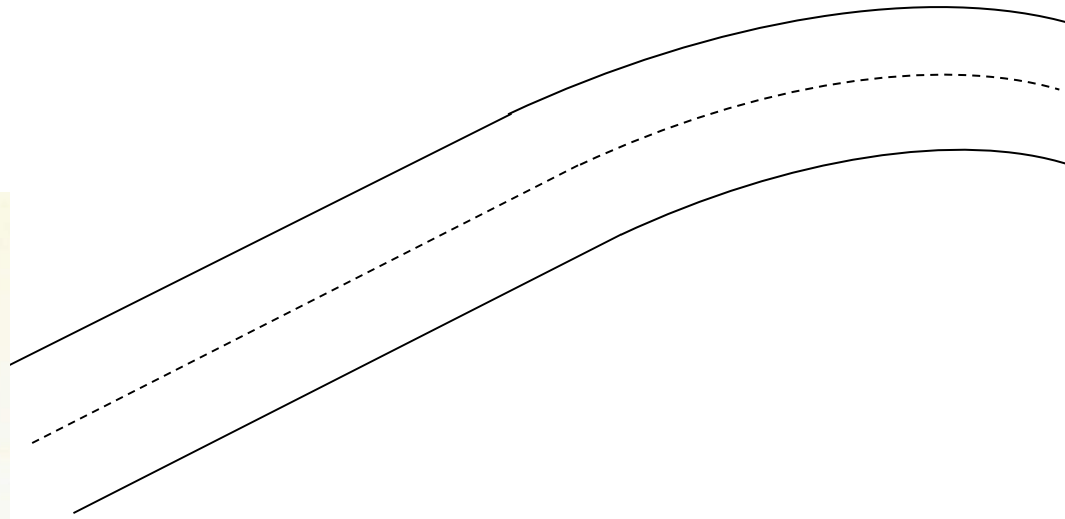
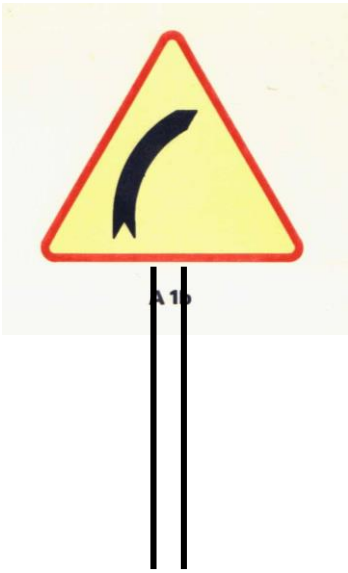
Cette signalisation doit être faite avec beaucoup de **discernement** et seulement dans les endroits où les courbes de la route sont :

- Faible rayon
- défaut de visibilité
- soit dans des apparitions inopinées sur un itinéraire où les sinuosités sont très rares.

Signaux d'avertissement de danger

Virages

A 1a

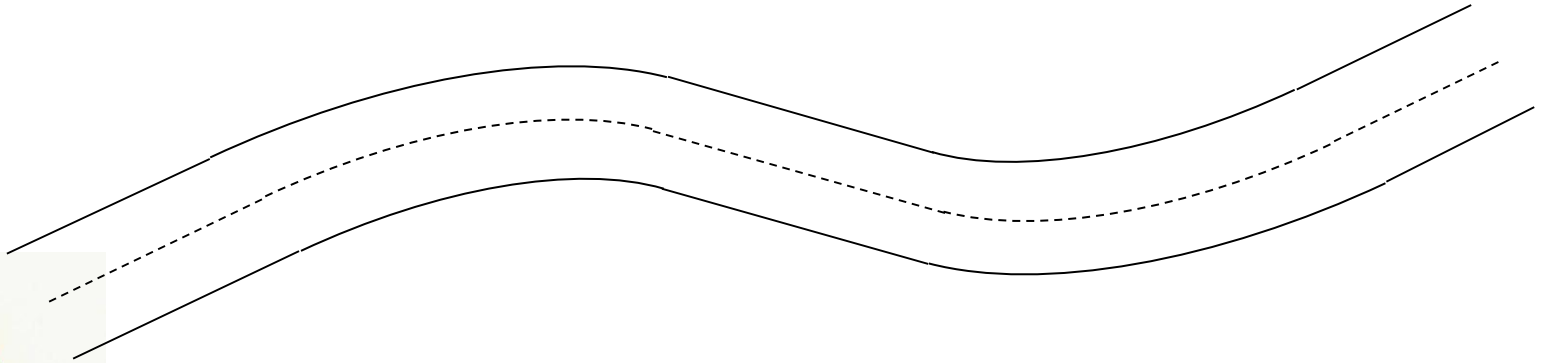


Il faut éviter de signaler les virages ayant des rayons supérieurs aux rayons normaux, sauf si la **visibilité** n'est pas assurés.

Signaux d'avertissement de danger

Virages

A 1d



Signaux d'avertissement de danger

Virages

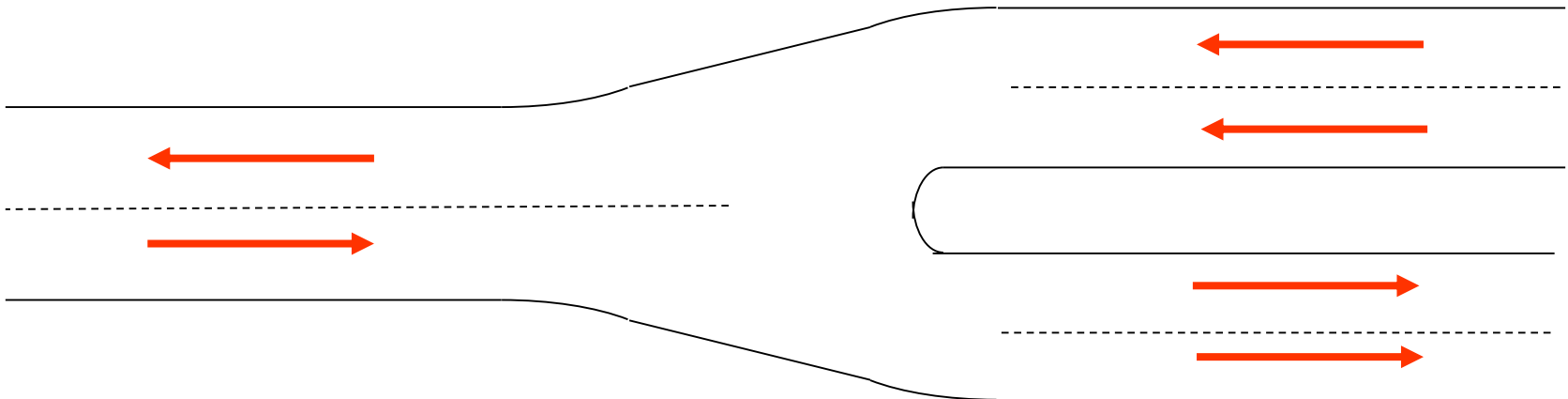
A 1d



Une série plus longue de courbes est marquée par une seule plaque A1 C ou A1D, avec un panneau additionnel type G2.

Signaux d'avertissement de danger

Circulation dans les deux sens



Signaux d'avertissement de danger

Descente dangereuse ou montée à forte inclinaison

Profil en long d'une route pente > 10 %



Si la déclivité est sup. à 10 % ou lorsque la visibilité est insuffisante

Profil en long d'une route rampe > 10 %



Si la montée est suffisamment longue déclivité est sup. à 10 %

Intersections (Carrefours et bifurcations)

Les intersections sont généralement des points dangereux, et avant même d'imposer une signalisation de danger, il convient que les ingénieurs prennent toutes les mesures utiles pour réduire le danger.

En rase campagne, le maintien d'arbres à proximité des intersections peut nuire à la **visibilité**. Alors il faut suspendre les plantations sur une longueur de **30m** minimum.

Les ingénieurs doivent veiller à ce que les différents signaux placés à une intersection (signaux de direction) ne constituent pas eux-mêmes des obstacles à la visibilité.

Intersections (Carrefours et bifurcations)

Il y a trois régimes de priorité dans les carrefours :

Le cas de la priorité à droite : ce régime s'applique lorsqu'un conducteur débouche d'une route non revêtue sur une qui est revêtue. Intérieur des agglomération et lorsqu'un conducteur débouche d'une propriété riveraine vers une route.

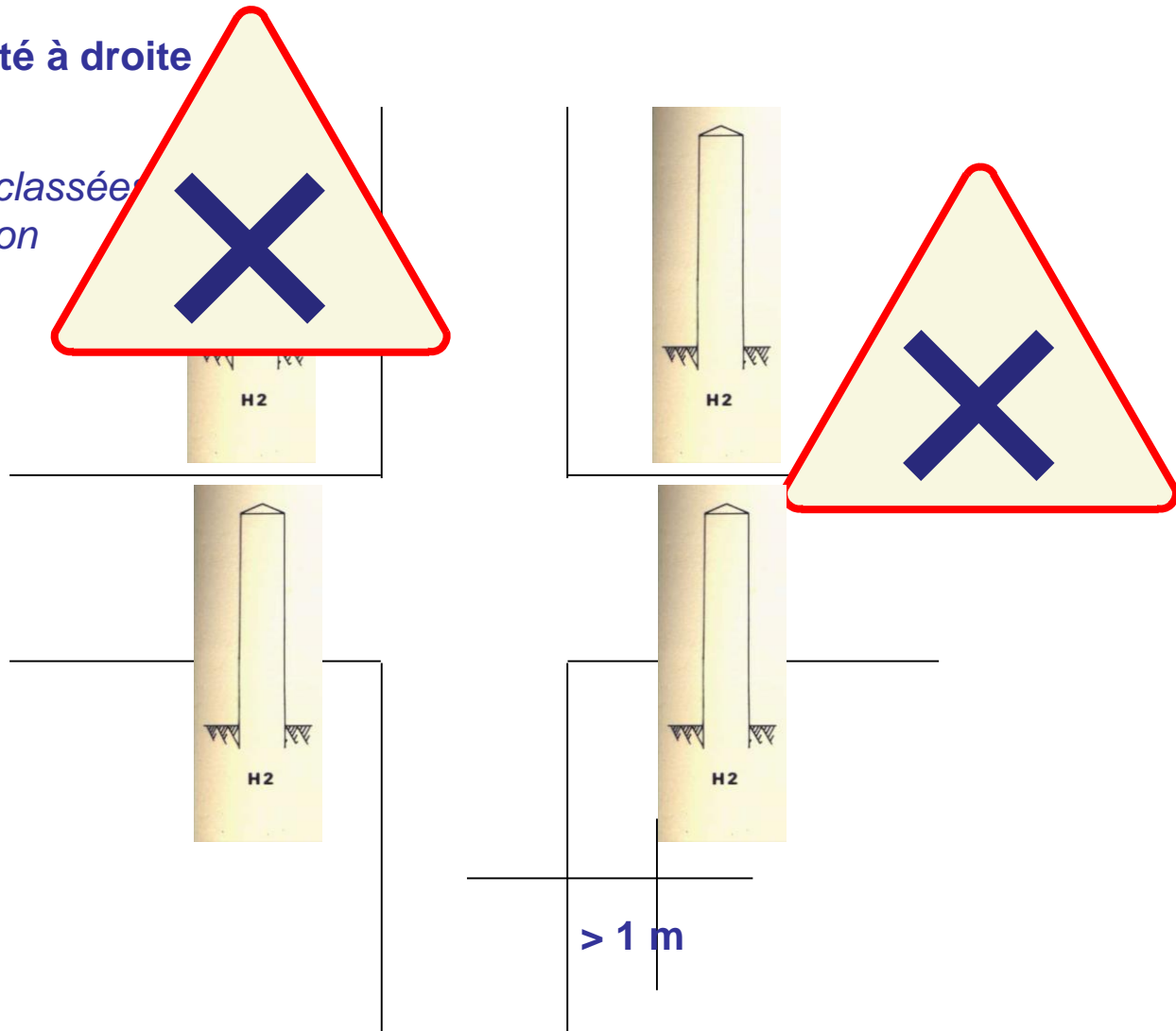
Cédez le passage (priorité simple) : En dehors des agglomérations tout conducteur abordant une route à grande circulation et ne se trouvant pas sur celle ci, est tenue de cédez le passage (*sans obligation d'arrêt*) aux véhicules circulant sur la route à grande circulation *et il s'engage sauf s'il peut le faire sans danger*

STOP (priorité avec obligation d'arrêt) : En dehors ou à l'intérieur des agglomération tout conducteur doit à certaines intersections marquer un temps d'arrêt à la limite de la chaussée abordée, il doit cédez le passage aux véhicules circulant sur l'autre ou les autres routes et ne *s'engage* que si *sauf s'il peut le faire sans danger*

Intersections (Carrefours et bifurcations)

Le cas de la priorité à droite

*Deux routes non classées
à grande circulation*



Intersections (Carrefours et bifurcations)

Le cas de la priorité à droite

Deux routes classées à grande circulation



DANGER



DANGER



B 4

100 m



DANGER

150 m



DANGER

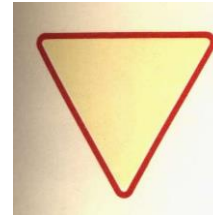


Intersections (Carrefours et bifurcations)

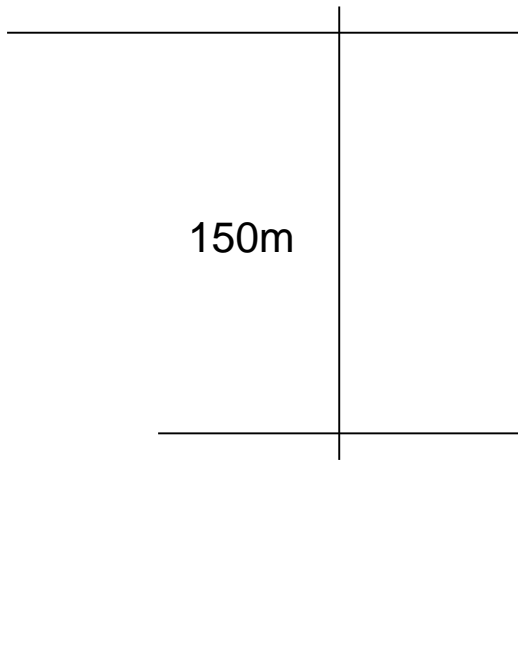
Le cas priorité simple



Route prioritaire

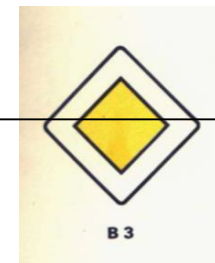


Route non prioritaire



Non classée
à grande
circulation

OU



classée
à grande
circulation