

---

---

**Systèmes intelligents de transport —  
Informations sur le trafic et le  
tourisme via le codage de messages  
sur le trafic —**

Partie 2:

**Codes d'événements et d'informations  
pour le système de radiodiffusion de  
données (RDS) — Canal de messages  
d'informations sur le trafic (RDS-TMC)**

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/14819-2-2013>  
<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/14819-2-2013>

*Intelligent transport systems — Traffic and travel information  
messages via traffic message coding —*

*Part 2: Event and information codes for Radio Data System — Traffic  
Message Channel (RDS-TMC) using ALERT-C*



**iTeh STANDARD PREVIEW**  
**(standards.iteh.ai)**

ISO 14819-2:2013

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/50e6f07c-3afa-4849-9741-d98ea4394bd7/iso-14819-2-2013>



**DOCUMENT PROTÉGÉ PAR COPYRIGHT**

© ISO 2013

Tous droits réservés. Sauf prescription différente ou nécessité dans le contexte de sa mise en oeuvre, aucune partie de cette publication ne peut être reproduite ni utilisée sous quelque forme que ce soit et par aucun procédé, électronique ou mécanique, y compris la photocopie, ou la diffusion sur l'internet ou sur un intranet, sans autorisation écrite préalable. Une autorisation peut être demandée à l'ISO à l'adresse ci-après ou au comité membre de l'ISO dans le pays du demandeur.

ISO copyright office  
Case postale 401 • Ch. de Blandonnet 8  
CH-1214 Vernier, Geneva  
Tél.: +41 22 749 01 11  
Fax: +41 22 749 09 47  
E-mail: [copyright@iso.org](mailto:copyright@iso.org)  
Web: [www.iso.org](http://www.iso.org)

Publié en Suisse

# Sommaire

Page

|  |            |
|--|------------|
| <b>Avant-propos</b> .....  | <b>iv</b>  |
| <b>Introduction</b> .....  | <b>vi</b>  |
| <b>1</b> <b>Domaine d'application</b> .....  | <b>1</b>   |
| <b>2</b> <b>Références normatives</b> .....  | <b>1</b>   |
| <b>3</b> <b>Codes des événements et informations pour le canal de messages d'information routière</b> <b>1</b> |            |
| 3.1    Liste d'événements.....   | 1          |
| 3.1.1    Notes explicatives.....   | 1          |
| 3.1.2    Liste des quantificateurs.....  | 4          |
| 3.1.3    Liste d'événements.....   | 4          |
| 3.2    Informations supplémentaires.....   | 56         |
| 3.2.1    Notes explicatives.....   | 56         |
| 3.2.2    Liste des informations supplémentaires.....   | 57         |
| 3.3    Liste des événements prévisionnels.....   | 64         |
| 3.3.1    Notes explicatives.....   | 64         |
| 3.3.2    Liste des prévisions.....   | 65         |
| <b>Annexe A (informative) Liste des Quantificateurs — Anglais britannique</b> .....                            | <b>71</b>  |
| <b>Annexe B (informative) Français – Liste d'événements</b> .....  | <b>72</b>  |
| <b>Annexe C (informative) Français – Liste des informations supplémentaires</b> .....                          | <b>115</b> |
| <b>Annexe D (informative) Français – Liste des événements prévisionnels</b> .....                              | <b>123</b> |

(standards.iteh.ai)

ISO 14819-2:2013

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/50e6f07c-3afa-4849-9741-d98ea4394bd7/iso-14819-2-2013>

## Avant-propos

L'ISO (Organisation internationale de normalisation) est une fédération mondiale d'organismes nationaux de normalisation (comités membres de l'ISO). L'élaboration des Normes internationales est en général confiée aux comités techniques de l'ISO. Chaque comité membre intéressé par une étude a le droit de faire partie du comité technique créé à cet effet. Les organisations internationales, gouvernementales et non gouvernementales, en liaison avec l'ISO participent également aux travaux. L'ISO collabore étroitement avec la Commission électrotechnique internationale (IEC) en ce qui concerne la normalisation électrotechnique.

Les procédures utilisées pour élaborer le présent document et celles destinées à sa mise à jour sont décrites dans les Directives ISO/IEC, Partie 1. Il convient, en particulier, de prendre note des différents critères d'approbation requis pour les différents types de documents. Le présent document a été rédigé conformément aux règles de rédaction données dans les Directives ISO/IEC, Partie 2 (voir [www.iso.org/directives](http://www.iso.org/directives)).

L'attention est attirée sur le fait que certains des éléments du présent document peuvent faire l'objet de droits de brevet. L'IEC et l'ISO ne sauraient être tenues pour responsables de ne pas avoir identifié de tels droits de propriété et averti de leur existence. Les détails concernant les références aux droits de propriété intellectuelle ou autres droits analogues identifiés lors de l'élaboration du document sont indiqués dans l'Introduction et/ou dans la liste des déclarations de brevets reçues par l'ISO (voir [www.iso.org/patents](http://www.iso.org/patents)).

Les appellations commerciales éventuellement mentionnées dans le présent document sont données pour information, par souci de commodité, à l'intention des utilisateurs et ne sauraient constituer un engagement.

Pour une explication de la signification des termes et expressions spécifiques de l'ISO liés à l'évaluation de la conformité, ou pour toute information au sujet de l'adhésion de l'ISO aux principes de l'OMC concernant les obstacles techniques au commerce (OTC), voir le lien suivant: Avant-propos - Informations supplémentaires <https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/50e6107c-3afa-4849-9741-d98ea4394bd7/iso-14819-2-2013>

Le comité technique responsable de ce document est le ISO/TC204, *Systèmes intelligents de transport*.

Cette seconde édition annule et remplace la première édition (ISO 14819-2:2003) qui a fait l'objet d'une révision technique.

L'ISO 14819 comprend les parties suivantes, présentées sous le titre général *Systèmes intelligents de transport — Informations sur le trafic et le tourisme via le codage de messages sur le trafic*:

- *Partie 1: Protocole de codage pour le système de radiodiffusion de données (RDS) — Canal de messages d'informations sur le trafic (RDS-TMC) avec ALERT-C*
- *Partie 2: Codes d'événements et d'informations pour le système de radiodiffusion de données (RDS) — Canal de messages d'informations sur le trafic (RDS-TMC) avec ALERT-C*
- *Partie 3: Références de localisants pour le système de radiodiffusion de données (RDS) — Canal de messages d'informations sur le trafic (RDS-TMC) avec ALERT-C*
- *Parties 6: Accès au cryptage et accès conditionnel pour le système de radiodiffusion de données — Codage ALERT C du canal de messages sur le trafic*

Comparée à la précédente, cette version inclut les ajouts suivants:

- Localisation précise
- Tendances sur les longueurs de bouchons (TTQL)
- Codage des POI de type stationnement
- Codage des routes interrompues

- Codage d'autres POIs isolés (sauf les POIs de type stationnement)
- Codage de routes parallèles
- Identification de la version des tables de localisants TMC
- Format d'échange des tables de localisants
- Événements relatifs à la sécurité en Amérique du Nord en TMC
- Transmission explicite en TMC des codes pays des tables de localisants
- Lignes directrices à l'intention des fournisseurs de services et des fabricants de terminaux pour la mise en œuvre de la transmission explicite des codes pays des tables de localisants
- Codage des bretelles de liaison
- Anglais - GB - Liste des quantificateurs
- Codes d'événements supplémentaires identifiés par l'Allemagne
- Événements TMC supplémentaires sur proposition danoise
- Autres informations supplémentaires en TMC: Rapport non confirmé
- Diffusion RDS-TMC des numéros de téléphone audiotel

**iTeh STANDARD PREVIEW**  
**(standards.iteh.ai)**

[ISO 14819-2:2013](https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/50e6f07c-3afa-4849-9741-d98ea4394bd7/iso-14819-2-2013)

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/50e6f07c-3afa-4849-9741-d98ea4394bd7/iso-14819-2-2013>

## Introduction

L'ISO 14819-2 constitue la deuxième partie de la série de normes ISO 14819, traitant du protocole dénommé «ALERT-C», qui n'est autre qu'un protocole codé permettant la transmission d'informations au système RDS-TMC. La présente norme doit, par conséquent, être absolument et entièrement examinée avec la norme ISO 14819-1, pour être pleinement comprise.

L'ISO 14819-1 décrit de manière détaillée le concept du protocole ALERT-C et la relation avec la Norme RDS, IEC 62106.

Dans la présente version de l'ISO 14819-2, le contenu et la structure de la «Liste d'événements» n'ont fait l'objet d'aucune modification, mais les récents travaux relatifs aux projets FORCE/ECORTIS concernant les traductions et un certain nombre de propositions de mise en forme améliorée émises dans le cadre du projet ÉPISODE, ont été intégrés à la présente norme. Il est également fait mention de propositions de sous-ensembles concernant la «Liste d'événements».

La présente partie comprend notamment le métalangage spécial, exprimé dans la langue appelée «Anglais-CEN», pour lequel les experts techniques du CEN/TC 278 ont convenu qu'il constituerait la seule et unique source pour toutes les descriptions codées utilisées dans le système RDS-TMC. Cette méthodologie a permis de convenir de détails importants concernant les plusieurs centaines de phrases des événements ainsi intégrées, malgré la constatation de différences linguistiques subtiles dont il y a lieu de tenir compte pour une présentation à l'utilisateur final. Les versions française et allemande de la présente norme se présentent ainsi sous la même forme que la présente version anglaise. Les trois versions linguistiques de la norme comportent exactement les mêmes [sections 3.1.3](#) Liste d'événements, [3.2.2](#) Liste des informations supplémentaires et [3.3.2](#) Liste des prévisions, rédigées en «Anglais-CEN». Chaque version comprend des annexes informatives qui reproduisent ces listes sous trois ou quatre colonnes indiquant la description en «Anglais-CEN» et la description du langage «transformé» (qui n'est pas nécessairement une traduction littérale, mais une transformation compréhensible de l'objet spécifique de l'«Anglais-CEN»), dans leurs langues respectives.

Des traductions en d'autres langues, fondées sur l'«Anglais-CEN» normatif, ont été effectuées et sont disponibles au niveau de la Traveller Information Services Association ([www.tisa.org](http://www.tisa.org)).

# Systemes intelligents de transport — Informations sur le trafic et le tourisme via le codage de messages sur le trafic —

## Partie 2:

# Codes d'événements et d'informations pour le système de radiodiffusion de données (RDS) — Canal de messages d'informations sur le trafic (RDS-TMC) avec ALERT-C

## 1 Domaine d'application

L'ISO 14819-1 décrit le concept du protocole ALERT-C et la structure des messages utilisés pour transmettre au système RDS-TMC des messages à codification importante. La présente partie (2) de la série de normes ISO 14819 définit la «Liste d'événements» à utiliser pour la codification de ces messages.

## 2 Références normatives

Les documents suivants, en totalité ou partie, sont référencés comme norme dans ce document et sont indispensables à son application. Pour les références datées, seule l'édition citée s'applique. Pour les références non datées, la dernière édition du document de référence s'applique (y compris les éventuels amendements).

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/50e6f07c-3afa-4849-9741-09ca43948d7b/iso-14819-2-2013>

ISO 14819-1, *Informations sur le trafic et le tourisme (TTI) — Messages TTI via le codage de messages sur le trafic — Partie 1: Protocole de codage pour le système de radiodiffusion de données (RDS) — Canal de messages d'informations sur le trafic (RDS-TMC) avec ALERT-C*

IEC 62106:2009, *Spécification du système de radiodiffusion de données (RDS) en VHF/FM dans la bande de fréquences 87,5 MHz à 108,0 MHz*

## 3 Codes des événements et informations pour le canal de messages d'information routière

### 3.1 Liste d'événements

#### 3.1.1 Notes explicatives

- 1) La Liste d'événements est divisée en classes de mise à jour, indiquées par les différentes sections. Ces classes de mise à jour sont utilisées pour la gestion des messages du terminal, tel qu'indiqué en 6.1 de l'ISO 14819-1. La Liste d'événements se présente sous la forme d'une base de données.

NOTE La première colonne donne les numéros de lignes pour faciliter la lecture de la base de données.

- 2) La deuxième colonne offre une description en «langage technique» (appelé Anglais-CEN) du code de l'événement, celui-ci étant indiqué dans le troisième champ. Les autorités compétentes de chaque pays sont responsables de l'exactitude des descriptions dans les autres langues, conformément aux définitions données dans le Dictionnaire de Données DATEX.

Celui-ci garantit la précision des définitions et l'utilisation des codes des événements dans la couche de transmission. La mise en œuvre sur des terminaux individuels peut utiliser ces descriptions

(traduites) avec une certaine souplesse pour permettre une présentation plus efficace de la Liste d'événements sans toutefois en altérer le sens.

- 3) La troisième colonne donne l'équivalent décimal du code de l'événement binaire réel à transmettre (voir 5.3.2 de l'ISO 14819-1). Ces codes étant propres au système RDS-TMC, il convient de ne pas les utiliser pour se référer aux événements ou pour rédiger des messages dans d'autres systèmes d'exploitation. Des codes indéfinis sont réservés à de futures extensions du système.
- 4) La quatrième colonne, portant en tête la lettre «N», indique la nature de l'événement. Le sens général des codes est le suivant:  
  
(espace blanc) - information  
  
F - prévision  
  
S - silence: aucun message ne doit être présenté à l'utilisateur final
- 5) La cinquième colonne, «Q», indique le quantificateur optionnel, contenant les numéros de référence des quantificateurs énumérés dans le tableau à la fin de la Liste d'événements. La position du quantificateur optionnel dans l'événement, accompagné parfois de certains mots, est indiquée par (...Q...) dans le corps du texte. L'utilisation de ces quantificateurs optionnels est décrite en 5.5.6 de l'ISO 14819-1.
- 6) La sixième colonne «T» indique le type de durée. «D» indique des événements «dynamiques» de courte durée et «L» indique des événements de longue durée (voir 5.4.10 de l'ISO 14819-1). Si ce code se trouve entre parenthèses ( ) ou si le quantificateur de l'heure (n° 7) est effectivement utilisé dans le message, aucune durée ne doit être indiquée à l'utilisateur. Dans ces cas, la durée indique une persistance, utilisée uniquement pour la gestion du message.
- 7) La septième colonne «D» indique la direction par défaut de l'événement. «1» indique qu'un seul sens, et «2» que les deux sens de circulation sont normalement touchés par l'événement. Les terminaux TMC peuvent utiliser ce champ pour faciliter la détermination des événements à présenter à l'automobiliste et de quelle manière.
- 8) La huitième colonne «U» indique l'urgence du terminal par défaut, avec les valeurs «X» pour extrêmement urgent, «U» pour urgent et «espace blanc» pour les événements normaux (voir 5.4.5 de l'ISO 14819-1).
- 9) La neuvième colonne, «C», donne une représentation numérique de la classe de mise à jour à laquelle l'événement appartient. Seules les classes de mise à jour 1 à 31 figurent en 3.1. Certaines classes de mise à jour (classes 32 à 39 dans la présente liste), exclusivement réservées aux événements de nature F et de type de durée L ou (L), figurent en 3.2. Elles ne contiennent aucun événement d'un autre type (à l'exception de S).
- 10) La dernière colonne, «R», donne des codes de phrases (références) à utiliser par les opérateurs de TMC. Un événement peut être composé d'une seule phrase ou d'une combinaison de deux phrases ou plus. À chaque phrase est assigné un code de phrase composé au moins d'une seule lettre-code (A-Z) et d'un nombre-code (1-999). Les événements composés d'une seule phrase sont indiqués par une seule lettre-code et par un nombre-code d'un ou de deux chiffres (par exemple A1-A99); les prévisions sont indiquées par le code de phrase normal suivi de la lettre «E» (par exemple A1E), et les événements dangereux sont suivis de la lettre «D» (par exemple G6D); les événements avec quantificateurs peuvent avoir trois chiffres (par exemple A101). Les prévisions à long terme sont indiquées par la lettre F.
- 11) Il n'est pas nécessaire qu'un fournisseur de services utilise tous les messages, mais il est de son ressort de choisir les messages les plus appropriés au service fourni. Il est toutefois vivement recommandé à un fournisseur de services de tenir compte et d'adapter le sous-ensemble de messages aux messages en mesure d'être présentés au terminal.

La Liste d'événements contient également plusieurs combinaisons prédéfinies d'événements composés d'une seule phrase, pour tirer le meilleur parti de la capacité du canal disponible. Ces événements combinés sont indiqués en combinant les codes des phrases qui les constituent (par exemple. B11 .C1).

NOTE Les phrases utilisées dans les événements combinés ne sont pas toujours identiques mot pour mot aux phrases correspondantes utilisées dans les événements composés d'une seule phrase. Il est nécessaire d'ajouter des liaisons ou de modifier légèrement la formulation.

Les lettres-code ne sont pas liées aux classes de mise à jour, mais ont la signification suivante:

A: Niveau de service

B: Incidents/Accidents

C: Fermetures

D: Restrictions de circulation

E: Chantiers

F: Obstacles dangereux

G: État des routes

H: Conditions météorologiques

J: Vents **iTeh STANDARD PREVIEW**

L: Environnement **(standards.iteh.ai)**

M: Température

[ISO 14819-2:2013](https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/50e6f07c-3afa-4849-9741-d98ea4394bd7/iso-14819-2-2013)

P: Manifestations <https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/50e6f07c-3afa-4849-9741-d98ea4394bd7/iso-14819-2-2013>

Q: Retards/Annulations

R: Véhicules dangereux

S: Convois exceptionnels

T: État des équipements de la route

U: Règles de circulation

X: Stationnement

Y: Information

La lettre-code Z est utilisée pour indiquer les phrases de la Liste des Informations Supplémentaires (voir [3.2](#)).

Les codes de phrases ne sont pas normatifs; ils sont donnés uniquement à titre d'information supplémentaire sur le contenu d'un événement donné et se révèlent généralement utiles lors de la mise en service du logiciel.

3.1.2 Liste des quantificateurs

Tableau 1 — Liste des quantificateurs

| N° | Signification                   | Étendue  | Exemples   |
|----|---------------------------------|--|--|
| 0  | n (petit nombre)                | (n = 1, 2,..., 28;<br>30, 32, ...36);                      | 1 00001, 2 00010   |
| 1  | N (nombre)                      | (N = 1, 2, 3, 4;<br>10, 20, ... 100;<br>150, 200,... 1000) | 1 00001, 2 00010<br>10 00101, 20 00110<br>150 01111, 200 10000   |
| 2  | moins de V mètres               | (V = 10, 20,... 300)                                       | 10 00001, 20 00010   |
| 3  | P pourcentage                   | (P = 0, 5,... 100)   | 0 00001, 5 00010   |
| 4  | jusqu'à S km/h                  | (S = 5, 10,... 160)  | 5 00001, 10 00010  |
| 5  | jusqu'à M minutes<br>(H heures) | (M = 5, 10,... 50;<br>H = 1, 2,... 12;<br>18, 24,... 72)   | 5 00001, 10 00010<br>1 01011, 2 01100<br>18 10111, 24 11000  |
| 6  | T degrés Celsius                | (T = -50, -49,... +50)                                     | -50 0000 0001, -49 0000 0010   |
| 7  | H horaire                       | (H = 00.00, 00.10,... 23.50)                               | 00.00 0000 0001<br>00.10 0000 0010   |
| 8  | W tonnes                        | (W = 0.1, 0.2,... 10.0;<br>10.5, 11.0,... 60.0)            | 0.1 0000 0001, 0.2 0000 0010<br>10.5 0110 0101<br>11.0 0110 0110   |
| 9  | L mètres                        | (L = 0.1, 0.2,... 10.0;<br>10.5, 11.0,... 80.0)            | 0.1 0000 0001, 0.2 0000 0010<br>10.5 0110 0101<br>11.0 0110 0110   |
| 10 | jusqu'à D millimètres           | (D = 1, 2, ..., 255)                                       | 1 0000 0001 2 0000 0010  |
| 11 | M MHz                           | (tel que défini dans la IEC 62106)                         | 87.6 0000 0001<br>87.7 0000 0010   |
| 12 | k kHz                           | (tel que défini dans la IEC 62106)                         | Régions ITU 1,3 (Région 2)<br>0000 0001 153 (réservé)<br>0000 0010 162 (réservé)<br>0001 0000 531 (531)<br>0001 0001 540 (541) |

Les quantificateurs 0 à 5 utilisent un champ de données de 5 bits, et les quantificateurs 6 à 12, un champ de données de 8 bits. La première valeur supérieure est indiquée dans le quantificateur par un «1» binaire, la deuxième par un «10», etc. Lorsque toutes les valeurs possibles ont été utilisées, la plus élevée est indiquée par un «0» binaire.

3.1.3 Liste d'événements

NOTE La première colonne donne les numéros de lignes pour faciliter la lecture de la base de données.

Tableau 2 — Liste d'événements

| Ligne | Texte<br>(Traduit de l'anglais-CEN,<br>voir notes explicatives) | Code | N | Q | T | D | U | C | R |
|-------|---|------|---|---|---|---|---|---|---|
| 1     | <b>LISTE D'ÉVÉNEMENTS</b>                                       |      |   |   |   |   |   |   |   |
| 2     |   |      |   |   |   |   |   |   |   |
| 3     | <b>1. NIVEAU DE SERVICE</b>                                     |      |   |   |   |   |   |   |   |
| 4     |   |      |   |   |   |   |   |   |   |

Tableau 2 (suite)

| Ligne | Texte<br>(Traduit de l'anglais-CEN,<br>voir notes explicatives) | Code | N | Q | T   | D | U | C | R    |
|-------|---|------|---|---|-----|---|---|---|------|
| 5     | perturbations de circulation                                    | 1    |   |   | D   | 1 | U | 1 | A50  |
| 6     | bouchon   | 101  |   |   | D   | 1 | U | 1 | A1   |
| 7     | bouchon sur 1 km  | 102  |   |   | D   | 1 | U | 1 | A101 |
| 8     | bouchon sur 2 km  | 103  |   |   | D   | 1 | U | 1 | A102 |
| 9     | bouchon sur 3 km  | 129  |   |   | D   | 1 | U | 1 | A103 |
| 10    | bouchon sur 4 km  | 104  |   |   | D   | 1 | U | 1 | A104 |
| 11    | bouchon sur 6 km  | 105  |   |   | D   | 1 | U | 1 | A106 |
| 12    | bouchon sur 10 km   | 106  |   |   | D   | 1 | U | 1 | A110 |
| 13    | Risque de bouchon   | 130  |   |   | D   | 1 | U | 1 | A1D  |
| 14    | trafic par à-coups (vitesse moyenne Q)                          | 108  |   | 4 | D   | 1 | U | 1 | A2   |
| 15    | trafic par à-coups sur 1 km (vitesse moyenne Q)                 | 109  |   | 4 | D   | 1 | U | 1 | A201 |
| 16    | trafic par à-coups sur 2 km (vitesse moyenne Q)                 | 110  |   | 4 | D   | 1 | U | 1 | A202 |
| 17    | trafic par à-coups sur 3 km (vitesse moyenne Q)                 | 131  |   | 4 | D   | 1 | U | 1 | A203 |
| 18    | trafic par à-coups sur 4 km (vitesse moyenne Q)                 | 111  |   | 4 | D   | 1 | U | 1 | A204 |
| 19    | trafic par à-coups sur 6 km (vitesse moyenne Q)                 | 112  |   | 4 | D   | 1 | U | 1 | A206 |
| 20    | trafic par à-coups sur 10 km (vitesse moyenne Q)                | 113  |   | 4 | D   | 1 | U | 1 | A210 |
| 21    | Risque de trafic par à-coups (vitesse moyenne Q)                | 132  |   | 4 | D   | 1 | U | 1 | A2D  |
| 22    | circulation en files (vitesse moyenne Q)                        | 133  |   | 4 | D   | 1 | U | 1 | A7   |
| 23    | trafic ralenti (vitesse moyenne Q)                              | 115  |   | 4 | D   | 1 | U | 1 | A3   |
| 24    | trafic ralenti sur 1 km (vitesse moyenne Q)                     | 116  |   | 4 | D   | 1 | U | 1 | A301 |
| 25    | trafic ralenti sur 2 km (vitesse moyenne Q)                     | 117  |   | 4 | D   | 1 | U | 1 | A302 |
| 26    | trafic ralenti sur 3 km (vitesse moyenne Q)                     | 134  |   | 4 | D   | 1 | U | 1 | A303 |
| 27    | trafic ralenti sur 4 km (vitesse moyenne Q)                     | 118  |   | 4 | D   | 1 | U | 1 | A304 |
| 28    | trafic ralenti sur 6 km (vitesse moyenne Q)                     | 119  |   | 4 | D   | 1 | U | 1 | A306 |
| 29    | trafic ralenti sur 10 km (vitesse moyenne Q)                    | 120  |   | 4 | D   | 1 | U | 1 | A310 |
| 30    | trafic chargé (vitesse moyenne Q)                               | 122  |   | 4 | D   | 1 |   | 1 | A4   |
| 31    | trafic plus chargé que la normale (vitesse moyenne Q)           | 142  |   | 4 | D   | 1 |   | 1 | A11  |
| 32    | trafic beaucoup plus chargé que la normale (vitesse moyenne Q)  | 143  |   | 4 | D   | 1 |   | 1 | A12  |
| 33    | trafic devenant plus fluide (vitesse moyenne Q)                 | 124  |   | 4 | (D) | 1 |   | 1 | A5   |
| 34    | trafic de plus en plus chargé (vitesse moyenne Q)               | 125  |   | 4 | D   | 1 |   | 1 | A6   |

Tableau 2 (suite)

| Ligne | Texte<br>(Traduit de l'anglais-CEN,<br>voir notes explicatives) | Code | N | Q | T   | D | U | C | R       |
|-------|---|------|---|---|-----|---|---|---|---------|
| 35    | trafic devenant plus fluide                                     | 135  |   |   | (D) | 1 |   | 1 | A8      |
| 36    | trafic perturbé (vitesse moyenne Q)                             | 136  |   | 4 | D   | 1 |   | 1 | A9      |
| 37    | trafic perturbé, vitesse moyenne de 10 km/h                     | 70   |   |   | D   | 1 | U | 1 | A910    |
| 38    | trafic perturbé, vitesse moyenne de 20 km/h                     | 71   |   |   | D   | 1 | U | 1 | A920    |
| 39    | trafic perturbé, vitesse moyenne de 30 km/h                     | 72   |   |   | D   | 1 | U | 1 | A930    |
| 40    | trafic perturbé, vitesse moyenne de 40 km/h                     | 73   |   |   | D   | 1 | U | 1 | A940    |
| 41    | trafic perturbé, vitesse moyenne de 50 km/h                     | 74   |   |   | D   | 1 |   | 1 | A950    |
| 42    | trafic perturbé, vitesse moyenne de 60 km/h                     | 75   |   |   | D   | 1 |   | 1 | A960    |
| 43    | trafic perturbé, vitesse moyenne de 70 km/h                     | 76   |   |   | D   | 1 |   | 1 | A970    |
| 44    | trafic moins chargé que la normale (vitesse moyenne Q)          | 137  |   | 4 | D   | 1 |   | 1 | A10     |
| 45    | trafic par à-coups (vitesse moyenne Q).<br>Avancez prudemment   | 138  |   | 4 | D   | 1 | U | 1 | A2.Z112 |
| 46    | trafic par à-coups dans le virage                               | 139  |   |   | D   | 1 | U | 1 | A2.Z165 |
| 47    | trafic par à-coups en haut de la côte                           | 140  |   |   | D   | 1 | U | 1 | A2.Z166 |
| 48    | trafic par à-coups (vitesse moyenne Q).<br>Risque de bouchon    | 141  |   | 4 | D   | 1 | U | 1 | A2.A1D  |
| 49    | (Q) accident(s). Bouchon  | 215  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B1.A1   |
| 50    | (Q) accident(s). Bouchon sur 1 km                               | 216  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B1.A101 |
| 51    | (Q) accident(s). Bouchon sur 2 km                               | 217  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B1.A102 |
| 52    | (Q) accident(s). Bouchon sur 3 km                               | 348  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B1.A103 |
| 53    | (Q) accident(s). Bouchon sur 4 km                               | 218  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B1.A104 |
| 54    | (Q) accident(s). Bouchon sur 6 km                               | 219  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B1.A106 |
| 55    | (Q) accident(s). Bouchon sur 10 km                              | 220  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B1.A110 |
| 56    | (Q) accident(s). Risque de bouchon                              | 221  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B1.A1D  |
| 57    | (Q) accident(s). Trafic par à-coups                             | 222  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B1.A2   |
| 58    | (Q) accident(s). Trafic par à-coups sur 1 km                    | 223  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B1.A201 |
| 59    | (Q) accident(s). Trafic par à-coups sur 2 km                    | 224  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B1.A202 |
| 60    | (Q) accident(s). Trafic par à-coups sur 3 km                    | 349  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B1.A203 |
| 61    | (Q) accident(s). Trafic par à-coups sur 4 km                    | 225  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B1.A204 |
| 62    | (Q) accident(s). Trafic par à-coups sur 6 km                    | 226  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B1.A206 |
| 63    | (Q) accident(s). Trafic par à-coups sur 10 km                   | 227  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B1.A210 |
| 64    | (Q) accident(s). Risque de trafic par à-coups                   | 228  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B1.A2D  |

Tableau 2 (suite)

| Ligne | Texte<br>(Traduit de l'anglais-CEN,<br>voir notes explicatives)                | Code | N | Q | T   | D | U | C | R       |
|-------|--|------|---|---|-----|---|---|---|---------|
| 65    | (Q) accident(s). Trafic ralenti  | 229  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B1.A3   |
| 66    | (Q) accident(s). Trafic ralenti sur 1 km                                       | 230  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B1.A301 |
| 67    | (Q) accident(s). Trafic ralenti sur 2 km                                       | 231  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B1.A302 |
| 68    | (Q) accident(s). Trafic ralenti sur 3 km                                       | 350  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B1.A303 |
| 69    | (Q) accident(s). Trafic ralenti sur 4 km                                       | 232  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B1.A304 |
| 70    | (Q) accident(s). Trafic ralenti sur 6 km                                       | 233  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B1.A306 |
| 71    | (Q) accident(s). Trafic ralenti sur 10 km                                      | 234  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B1.A310 |
| 72    | (Q) accident(s). Trafic chargé   | 236  |   | 0 | D   | 1 |   | 1 | B1.A4   |
| 73    | (Q) accident(s). Trafic devenant plus fluide                                   | 238  |   | 0 | (D) | 1 |   | 1 | B1.A5   |
| 74    | (Q) accident(s). Trafic de plus en plus chargé                                 | 239  |   | 0 | D   | 1 |   | 1 | B1.A6   |
| 75    | ralentissements pour regarder (Q)<br>accident(s). Bouchon                      | 250  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B8.A1   |
| 76    | ralentissements pour regarder (Q)<br>accident(s). Bouchon sur 1 km             | 251  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B8.A101 |
| 77    | ralentissements pour regarder (Q)<br>accident(s). Bouchon sur 2 km             | 252  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B8.A102 |
| 78    | ralentissements pour regarder (Q)<br>accident(s). Bouchon sur 3 km             | 252  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B8.A103 |
| 79    | ralentissements pour regarder (Q)<br>accident(s). Bouchon sur 4 km             | 253  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B8.A104 |
| 80    | ralentissements pour regarder (Q)<br>accident(s). Bouchon sur 6 km             | 254  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B8.A106 |
| 81    | ralentissements pour regarder (Q)<br>accident(s). Bouchon sur 10 km            | 255  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B8.A110 |
| 82    | ralentissements pour regarder (Q)<br>accident(s). Risque de bouchon            | 256  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B8.A1D  |
| 83    | ralentissements pour regarder (Q)<br>accident(s). Trafic par à-coups           | 257  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B8.A2   |
| 84    | ralentissements pour regarder (Q)<br>accident(s). Trafic par à-coups sur 1 km  | 258  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B8.A201 |
| 85    | ralentissements pour regarder (Q)<br>accident(s). Trafic par à-coups sur 2 km  | 259  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B8.A202 |
| 86    | ralentissements pour regarder (Q)<br>accident(s). Trafic par à-coups sur 3 km  | 353  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B8.A203 |
| 87    | ralentissements pour regarder (Q)<br>accident(s). Trafic par à-coups sur 4 km  | 260  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B8.A204 |
| 88    | ralentissements pour regarder (Q)<br>accident(s). Trafic par à-coups sur 6 km  | 261  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B8.A206 |
| 89    | ralentissements pour regarder (Q)<br>accident(s). Trafic par à-coups sur 10 km | 262  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B8.A210 |
| 90    | ralentissements pour regarder (Q)<br>accident(s). Risque de trafic par à-coups | 263  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B8.A2D  |
| 91    | ralentissements pour regarder (Q)<br>accident(s)                               | 208  |   | 0 | (D) | 1 |   | 1 | B8      |
| 92    | ralentissements pour regarder (Q)<br>accident(s). Trafic ralenti               | 264  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B8.A3   |

Tableau 2 (suite)

| Ligne | Texte<br>(Traduit de l'anglais-CEN,<br>voir notes explicatives)                 | Code | N | Q | T   | D | U | C | R        |
|-------|---|------|---|---|-----|---|---|---|----------|
| 93    | ralentissements pour regarder (Q)<br>accident(s). Trafic ralenti sur 1 km       | 265  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B8.A301  |
| 94    | ralentissements pour regarder (Q)<br>accident(s). Trafic ralenti sur 2 km       | 266  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B8.A302  |
| 95    | ralentissements pour regarder (Q)<br>accident(s). Trafic ralenti sur 3 km       | 354  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B8.A303  |
| 96    | ralentissements pour regarder (Q)<br>accident(s). Trafic ralenti sur 4 km       | 267  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B8.A304  |
| 97    | ralentissements pour regarder (Q)<br>accident(s). Trafic ralenti sur 6 km       | 268  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B8.A306  |
| 98    | ralentissements pour regarder (Q)<br>accident(s). Trafic ralenti sur 10 km      | 269  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B8.A310  |
| 99    | ralentissements pour regarder (Q)<br>accident(s). Trafic chargé                 | 271  |   | 0 | D   | 1 |   | 1 | B8.A4    |
| 100   | ralentissements pour regarder (Q)<br>accident(s). Trafic de plus en plus chargé | 274  |   | 0 | D   | 1 |   | 1 | B8.A6    |
| 101   | ralentissements pour regarder (Q)<br>accident(s). Danger                        | 355  |   | 0 | (D) | 1 | U | 1 | B8.Z91   |
| 102   | (Q) perte(s) de chargement. Bouchon   | 278  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B10.A1   |
| 103   | (Q) perte(s) de chargement. Bouchon<br>sur 1 km                                 | 279  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B10.A101 |
| 104   | (Q) perte(s) de chargement. Bouchon<br>sur 2 km                                 | 280  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B10.A102 |
| 105   | (Q) perte(s) de chargement. Bouchon<br>sur 3 km                                 | 356  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B10.A103 |
| 106   | (Q) perte(s) de chargement. Bouchon<br>sur 4 km                                 | 281  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B10.A104 |
| 107   | (Q) perte(s) de chargement. Bouchon<br>sur 6 km                                 | 282  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B10.A106 |
| 108   | (Q) perte(s) de chargement. Bouchon<br>sur 10 km                                | 283  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B10.A110 |
| 109   | (Q) perte(s) de chargement. Risque de<br>bouchon                                | 284  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B10.A1D  |
| 110   | (Q) perte(s) de chargement. Trafic par<br>à-coups                               | 285  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B10.A2   |
| 111   | (Q) perte(s) de chargement. Trafic par<br>à-coups sur 1 km                      | 286  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B10.A201 |
| 112   | (Q) perte(s) de chargement. Trafic par<br>à-coups sur 2 km                      | 287  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B10.A202 |
| 113   | (Q) perte(s) de chargement. Trafic par<br>à-coups sur 3 km                      | 357  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B10.A203 |
| 114   | (Q) perte(s) de chargement. Trafic par<br>à-coups sur 4 km                      | 288  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B10.A204 |
| 115   | (Q) perte(s) de chargement. Trafic par<br>à-coups sur 6 km                      | 289  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B10.A206 |
| 116   | (Q) perte(s) de chargement. Trafic par<br>à-coups sur 10 km                     | 290  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B10.A210 |
| 117   | (Q) perte(s) de chargement. Risque de<br>trafic par à-coups                     | 291  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B10.A2D  |

Tableau 2 (suite)

| Ligne | Texte<br>(Traduit de l'anglais-CEN,<br>voir notes explicatives) | Code | N | Q | T   | D | U | C | R        |
|-------|---|------|---|---|-----|---|---|---|----------|
| 118   | (Q) perte(s) de chargement. Trafic ralenti                      | 292  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B10.A3   |
| 119   | (Q) perte(s) de chargement. Trafic ralenti sur 1 km             | 293  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B10.A301 |
| 120   | (Q) perte(s) de chargement. Trafic ralenti sur 2 km             | 294  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B10.A302 |
| 121   | (Q) perte(s) de chargement. Trafic ralenti sur 3 km             | 358  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B10.A303 |
| 122   | (Q) perte(s) de chargement. Trafic ralenti sur 4 km             | 295  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B10.A304 |
| 123   | (Q) perte(s) de chargement. Trafic ralenti sur 6 km             | 296  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B10.A306 |
| 124   | (Q) perte(s) de chargement. Trafic ralenti sur 10 km            | 297  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B10.A310 |
| 125   | (Q) perte(s) de chargement. Trafic chargé                       | 299  |   | 0 | D   | 1 |   | 1 | B10.A4   |
| 126   | (Q) perte(s) de chargement. Trafic devenant plus fluide         | 301  |   | 0 | (D) | 1 |   | 1 | B10.A5   |
| 127   | (Q) perte(s) de chargement. Trafic de plus en plus chargé       | 302  |   | 0 | D   | 1 |   | 1 | B10.A6   |
| 128   | (Q) véhicule(s) renversé(s). Bouchon                            | 360  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B16.A1   |
| 129   | (Q) véhicule(s) renversé(s). Risque de bouchon                  | 361  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B16.A1D  |
| 130   | (Q) véhicule(s) renversé(s). Trafic par à-coups                 | 362  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B16.A2   |
| 131   | (Q) véhicule(s) renversé(s). Risque de trafic par à-coups       | 363  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B16.A2D  |
| 132   | (Q) véhicule(s) renversé(s). Trafic ralenti                     | 364  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B16.A3   |
| 133   | (Q) véhicule(s) renversé(s). Trafic chargé                      | 366  |   | 0 | D   | 1 |   | 1 | B16.A4   |
| 134   | (Q) véhicule(s) renversé(s). Trafic de plus en plus chargé      | 368  |   | 0 | D   | 1 |   | 1 | B16.A6   |
| 135   | bouchon dû à (Q) accident(s) précédent(s)                       | 379  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B22.A1   |
| 136   | Risque de bouchon dû à (Q) accident(s) précédent(s)             | 380  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B22.A1D  |
| 137   | trafic par à-coups dû à (Q) accident(s) précédent(s)            | 381  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B22.A2   |
| 138   | Risque de trafic par à-coups dû à (Q) accident(s) précédent(s)  | 382  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B22.A2D  |
| 139   | trafic ralenti dû à (Q) accident(s) précédent(s)                | 383  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B22.A3   |
| 140   | trafic chargé dû à (Q) accident(s) précédent(s)                 | 385  |   | 0 | D   | 1 |   | 1 | B22.A4   |
| 141   | trafic de plus en plus chargé dû à (Q) accident(s) précédent(s) | 387  |   | 0 | D   | 1 |   | 1 | B22.A6   |
| 142   | (Q) véhicule(s) en panne. Bouchon                               | 313  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B11.A1   |
| 143   | (Q) véhicule(s) en panne. Risque de bouchon                     | 314  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B11.A1D  |
| 144   | (Q) véhicule(s) en panne. Trafic par à-coups                    | 315  |   | 0 | D   | 1 | U | 1 | B11.A2   |