



Ministère
de l'Équipement,
des Transports
et du Logement



Améliorons la qualité de la signalisation horizontale

Bannissons les marquages
non réglementaires
non crédibles
incohérents
non homogènes
non lisibles
non visibles
glissants
mal entretenus

La signalisation routière horizontale trouve ses fondements dans la convention de Vienne de 1968, le code de la route, l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié relatif à la signalisation des routes et autoroutes, l'instruction interministérielle sur la signalisation routière et l'arrêté du 10 mai 2000 relatif à la certification de conformité des produits de marquage de chaussées. Ces textes s'appliquent à l'ensemble des voies ouvertes à la circulation publique et tous les maîtres d'ouvrages et gestionnaires routiers doivent s'y conformer. Des règles de l'art et recommandations de mise en oeuvre figurent dans divers guides édités par le SETRA et le CERTU. Visibilité, lisibilité, uniformité, homogénéité, cohérence avec les règles de circulation, avec la géométrie de la route et avec la signalisation verticale constituent les grands principes de la signalisation horizontale. Ils sont intangibles pour que l'usager puisse toujours la comprendre, s'y fier et la respecter.

Aujourd'hui, on constate sur l'ensemble des réseaux de nombreux décalages entre la réglementation et les recommandations techniques associées d'une part et la réalité du terrain d'autre part.

Ce document de sensibilisation illustre des dysfonctionnements fréquemment constatés en milieu urbain et interurbain. Ces dysfonctionnements présentent des risques en terme de sécurité des usagers et de responsabilité des maîtres d'ouvrage et gestionnaires en cas d'accident.



Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes

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

Non réglementaire



Ce que l'on constate

Matérialisation d'un tourne à gauche en rouge vif.

Avis de l'expert

L'emploi du rouge vif est strictement réservé aux seules marques en daires rouges et blancs matérialisant les voies de détresse.
Le recours aux gammes atténuées est conseillé en matière d'affectation et de valorisation de l'espace.



Ce que l'on constate

Réalisation d'un passage piétons avec des peintures non appropriées (par exemple, utilisation de produits bâtiments).
Risque de chutes et de glissades.

Avis de l'expert

L'arrêté du 10 mai 2000 précise quels produits peuvent être utilisés pour le marquage routier.
Pour la réalisation des surfaces importantes et très sollicitées comme les passages piétons, il est recommandé d'utiliser des produits à fort coefficient d'adhérence.



Avis de l'utilisateur

Pourquoi a-t-on barré cette flèche avec une ligne continue ?

Avis de l'expert

L'implantation de cette flèche de rabattement n'est pas conforme à la 7ème partie de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière.
Il y a confusion, la flèche de rabattement ne joue plus son rôle d'alerte d'ouï risque pour l'utilisateur.

Ce qu'il faut faire

Respecter la réglementation :

- L'arrêté du 24/11/67 modifié, qui définit les types de marques et leur signification ;
- La 7ème partie de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, pour le choix des types de marques et de leur implantation ;
- L'arrêté du 10 mai 2000 pour le choix des produits de marquage.

Inadaptée ou non crédible

Ce que l'on constate

Implantation d'une ligne continue sur une section droite hors agglomération avec une excellente visibilité.

Avis de l'expert

Tout abus dans l'emploi des lignes continues doit être évité car il risque de conduire à une dépréciation de leur valeur réglementaire et donc à des infractions préjudiciables à la sécurité. (Instruction interministérielle, article 113B)



Photo SETRA

Ce que l'on constate

Non perception d'une flèche de rabattement de nuit par temps de pluie.

Avis de l'utilisateur

Il y a des situations, notamment lorsque les conditions météorologiques sont dégradées, où la visibilité du marquage est encore plus nécessaire, en particulier sur certains points singuliers.

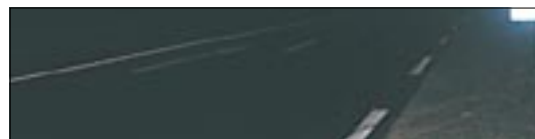


Photo SER



Photo SER

Avis de l'utilisateur

En doublant un camion, j'ai failli percuter un véhicule venant d'en face, pourtant le dépassement était autorisé.

Avis de l'expert

L'autorisation de dépassement est inadaptée et très dangereuse. L'effet de surprise est source de risque important, surtout de nuit par mauvaises conditions météorologiques.



Photo SETRA

Ce qu'il faut faire

Mettre en place une politique de marquage réfléchi en faisant parcourir le réseau par un "œil neuf".
S'assurer de la bonne cohérence entre les signalisations horizontale et verticale.
Faire simple et crédible.
Adopter une politique d'itinéraires.

Détériorée ou mal entretenue

Avis de l'utilisateur

J'ai failli toucher le véhicule qui circulait à ma droite et qui n'était pas dans la bonne file.

Avis de l'expert

Le masquage et l'effaçage ne doivent pas laisser de traces résiduelles visibles des anciens marquages.



Photo SETRA

Ce que l'on constate

Passage piétons non entretenu :
perception insuffisante et glissance élevée.

Avis de l'expert

Un passage piéton doit être perçu de loin par le conducteur pour jouer pleinement son rôle d'alerte. Non entretenu, l'adhérence de ce passage est très dégradée.



Photo SETRA

Ce que l'on constate

Disparition d'une ligne continue axiale dans un virage alors que son rôle sécuritaire est essentiel.

Avis de l'expert

Le marquage s'use, à défaut d'entretien il ne peut pas assurer ses fonctions.



Photo SETRA

Ce qu'il faut faire

Connaître son patrimoine en effectuant des diagnostics préalables d'itinéraires :

- pour vérifier la conformité réglementaire ;
- pour s'assurer de la pertinence du marquage, notamment des lignes continues ;
- pour évaluer le niveau de service du marquage (visibilité de jour et de nuit, glissance).

Prescrire les bons produits au bon endroit.

Soigner la rédaction des cahiers des charges des fournitures, des prestations et des travaux.

Contrôler la mise en œuvre et soigner la réception des travaux.

Absence ou insuffisance de signalisation : principal recours juridique

Les causes d'un accident de la route doivent être recherchées autour de 3 facteurs : le comportement de l'usager, le véhicule et l'environnement qui comprend notamment l'infrastructure et ses équipements. A ce titre, une signalisation inexistante, inopérante ou mal comprise peut constituer un des maillons de la chaîne de causalité de l'accident.

Les contentieux liés aux accidents de la route peuvent entraîner la mise en cause des maîtres d'ouvrage et des gestionnaires de la route.

La recherche de la responsabilité personnelle et pénale des élus et des agents de l'Équipement ou de collectivités territoriales peut aussi être engagée.

La responsabilité de l'administration est prononcée le plus souvent pour un manquement qualifié par le juge administratif de "défaut d'entretien de la voirie".

En cas de poursuite, c'est à l'Administration, donc au gestionnaire ou à l'exploitant, d'apporter la preuve qu'ils ont accompli les diligences nécessaires.

Il est donc fondamental de formaliser l'ensemble des interventions d'entretien et d'exploitation ainsi que l'organisation mise en place pour effectuer ces missions.

Pour parer à un éventuel risque pénal, les responsables doivent être en mesure de prouver qu'ils ont accompli l'ensemble des "diligences normales" afférant à leurs missions, et que la "règle" a été respectée.

La formalisation par écrit des différentes étapes constitue le moyen essentiel de démontrer que tout a été mis en œuvre pour faire face au problème rencontré et que les diligences normales ont été respectées.

Ce qui s'est passé :

Trois voitures ont été accidentées de nuit sur un îlot directionnel.

L'avis des juges :

"Considérant ... que l'existence, à la date de l'accident, d'une ligne blanche continue n'était nullement établie, l'Etat ne rapporte pas la preuve qui lui incombe de l'entretien normal de la voie ; ... que, dans ces conditions, l'accident... est imputable à un défaut d'entretien normal du dit ouvrage public de nature à engager la responsabilité de l'Etat..."

(n.b. : l'absence de signalisation horizontale n'était pas seule en cause)

Cour administrative d'appel de Lyon (12 décembre 1991).

Ce qui s'est passé :

Un cyclomoteur a dérapé sur une bande de passage piétons rendue humide par la pluie.

L'avis des juges :

"Il résulte de l'instruction que pour tracer ces bandes nécessaires à la sécurité des piétons, la ville a utilisé un produit qui ne diminuait pas d'une façon anormale l'adhérence de la chaussée et qui d'ailleurs avait été spécialement homologué à cet effet, après de nombreux essais par l'administration". La commune n'a pas été condamnée.

Conseil d'Etat (30 octobre 1970).

Ne pas oublier : à la différence d'autres domaines de la route, la signalisation routière fait l'objet d'un corpus juridique cohérent qui interdit la mise en place d'une signalisation non strictement conforme à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière. Par ailleurs, l'opposabilité aux usagers de la signalisation réglementaire trouve son fondement juridique dans les dispositions de l'article R.411.25 du code de la route

Comment faire pour bien faire ?

Les exemples présentés montrent l'impact de la qualité de la signalisation horizontale sur la sécurité routière. Les enjeux humains et le coût social des accidents justifient des actions visant à résorber les dysfonctionnements fréquemment constatés .

Le cadre réglementaire et les solutions techniques existent et sont à la portée des maîtres d'ouvrage et gestionnaires avec de la rigueur et de l'organisation.

Pour bien faire

- rechercher toujours une solution dans l'arsenal réglementaire (consulter la réglementation sur le site www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr - rubrique signalisation routière) ;
- se référer à la documentation technique du SETRA (www.setra.equipement.gouv.fr) et du CERTU (www.certu.fr) ;
- utiliser exclusivement des produits certifiés NF-Equipements de la route (ou autorisés à l'emploi) (consulter la liste de ces produits sur le site www.asquer.asso.fr) ;
- connaître son réseau en faisant des diagnostics réguliers ;
- organiser les campagnes d'entretien.



Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes

46, avenue Aristide Briand - BP 100 - 92225 Bagneux Cedex - France

Téléphone : 01 46 11 31 31 - Télécopie : 01 46 11 31 69

Internet : <http://www.setra.equipement.gouv.fr>



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

9, rue Juliette Récamier - 69456 Lyon Cedex 06 - France

Téléphone : 04 72 74 58 00 - Télécopie : 04 72 74 59 00

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