

Cette fiche est destinée à donner une information rapide. La contrepartie est le risque d'approximation et la non exhaustivité. Pour plus de précisions, il convient de consulter les ouvrages cités en référence.

# Urbain

## Signalisation en milieu urbain

L'objectif de cette fiche est de faire connaître les principes élémentaires de la signalisation urbaine ainsi que des généralités.

*Cette fiche traite du domaine de la signalisation urbaine permanente, qu'elle soit horizontale ou verticale.*

### Préambule

Le réseau routier français comporte environ un million de kilomètres de routes : la signalisation est mise en œuvre sur l'ensemble des infrastructures routières. Pour exemple, une enquête sur le réseau national a permis de dénombrer en moyenne 13 signaux verticaux par kilomètre. Mal employée ou mal implantée, la signalisation routière peut être l'un des facteurs d'infrastructure entrant dans les accidents mortels. Une attention particulière est donc requise lors du choix et de la mise en œuvre.

### Définition et fondements

La signalisation routière demeure le principal moyen d'information entre le gestionnaire de la voirie et les usagers de la route. Elle se décompose en deux domaines : la signalisation horizontale et la signalisation verticale. (panneaux de police et de repérage).

Les règles de la signalisation trouvent leur fondement au sein :

- de la convention de Vienne du 8 novembre 1968 et l'accord européen conclu à Genève le 1<sup>er</sup> mai 1971 et la complétant;
- du code de la route et notamment les articles L 411-6 et R 411-25;
- de l'arrêté interministériel du 24/11/67 modifié relatif à la signalisation des routes et des autoroutes;

- de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (8 parties);
- de l'instruction interministérielle relative à la signalisation de direction.

La signalisation demeure un domaine réglementé qui nécessite un savoir-faire afin d'obtenir cohérence et homogénéité.

Elle est fondée sur trois principes de bases (article 4 de l'instruction interministérielle) :

- valorisation : ne placer que les signaux qui sont utiles;
- concentration : grouper les signaux qui doivent être vus en même temps;
- lisibilité : réduire et simplifier les indications le plus possible.

L'emploi d'autres signaux que ceux prévus par les textes réglementaires est **interdit**. Il en est de même de la reproduction de panneaux sur la chaussée.

Les supports de la signalisation ne doivent pas être un obstacle pour les usagers, les véhicules et les piétons. Ils peuvent devenir facteur d'insécurité.

Pour que la signalisation routière joue son rôle, celle-ci doit être bien implantée, bien entretenue, cohérente, adaptée ainsi que compréhensible.

Les principaux critères d'efficacité sont : l'uniformité, l'homogénéité, la simplicité et la continuité des directions signalées, en cohérence avec le schéma directeur de signalisation directionnelle en agglomération.

Aussi, il convient d'y penser dès les premières réflexions d'une étude urbaine, son implantation en phase travaux en sera d'autant plus facilitée.

## Signalisation horizontale

Le marquage longitudinal n'est obligatoire que sur les autoroutes et les routes express. Sur l'ensemble des autres réseaux, il demeure obligatoire pour les lignes complétant les panneaux « stop » et « cédez le passage », pour marquer les passages prévus à l'intention des piétons pour la traversée des chaussées et pour marquer les voies réservées.

Le marquage horizontal en ville doit être un choix réfléchi. En urbain, la signalisation horizontale ou marquage au sol est particulièrement utile pour indiquer l'affectation ou la délimitation des voies, mais aussi pour les restrictions, ainsi que les interdictions de stationnement, les lignes d'effet des feux, et certaines marques de prescription. Sur chaussées à deux voies de circulation, le marquage axial n'est pas toujours nécessaire; on cherchera même à l'éviter, notamment si on a bien cherché à maîtriser par ailleurs les vitesses.

Le marquage a pour triple fonction : le guidage, la prescription et l'alerte.

Seules quatre couleurs sont autorisées par la législation en vigueur :

- le blanc pour les marquages permanents des chaussées;
- le jaune pour le marquage temporaire, ainsi que les lignes zigzag délimitant les arrêts d'autobus, les interdictions d'arrêt ou de stationnement et les aires de livraison;
- le bleu est possible pour les limites de stationnement à durée limitée;
- le rouge pour les voies de détresse;

La couleur verte, réservée aux aménagements cyclables ne doit pas remplacer le marquage blanc qui reste la couleur réglementaire, mais peut le compléter lorsque cela est jugé souhaitable. Son emploi est facultatif; il est à réserver à des traitements singuliers.

On peut rappeler que les grandes surfaces peintes accroissent le sentiment d'insécurité des deux roues par cause de glissance lorsque la chaussée est mouillée.

La nuit, la lisibilité des marquages au sol est très importante pour l'ensemble des usagers de la route. Ainsi, la rétro réflexion des marques est :

- très souhaitable dans les zones agglomérées même dotées d'un éclairage public;
- très recommandée dans les zones agglomérées où l'éclairage n'est pas permanent.

En outre, pour que les usagers de la route perçoivent mieux la signalisation horizontale, il faut qu'il y ait un entretien régulier de celle-ci. Le gestionnaire doit être autant attentif à la pérennisation du marquage au sol qu'à sa conformité réglementaire. Il doit également s'assurer de la pertinence du marquage, notamment des lignes continues. Tous les produits utilisés doivent être homologués.

## Signalisation verticale

Comme dans de nombreux domaines, la signalisation verticale, panneaux et supports, est soumise à une normalisation française (NF), telle que la série des normes NF P 98 532 et XP P 98 542 à propos de la résistance, du vieillissement, des caractéristiques mécaniques, ...

Sous peu, les normes européennes (EN) vont prévaloir sur les normes nationales les panneaux devront être certifiés au niveau de la Communauté européenne (CE).

Tous les produits de la signalisation verticale doivent être homologués.

La signalisation verticale est constituée de l'ensemble des signaux qui informent les usagers de la route sur :



Elle doit être cohérente avec la signalisation horizontale et réciproquement.

Elle doit fournir des éléments utiles à la prise de décision du conducteur.

Elle a pour rôle de transmettre un message visuel par sa forme, sa couleur et son emplacement. Toutes les routes ouvertes à la circulation publique sont concernées par les fonctions de prescription, d'alerte et de repérage géographique ou d'information.

La signalisation de repérage nécessaire aux déplacements comprend :



Elle contribue à donner aux usagers des informations, en continu, depuis leur lieu de départ jusqu'à leur lieu de destination. Celles-ci sont nécessaires pour réaliser leurs déplacements dans des conditions optimales de confort et de sécurité. Pour que la signalisation soit efficace, il faut :

- préserver l'efficacité de la signalisation face à la pollution de la signalisation commerciale
- organiser, hiérarchiser et limiter les mentions de la signalisation de direction
- organiser des campagnes d'entretien suite à des diagnostics réguliers

En agglomération, la signalisation verticale doit être vue de jour comme de nuit. Pour ce faire, les panneaux doivent être recouverts d'un film rétro-réfléchissant (arrêté du 30 janvier 1992 - article 13).

La classe 2 est obligatoire pour les panneaux de type AB (signaux d'intersection et de priorité) ainsi que pour tous les panneaux implantés dans les sections où la vitesse est relevée à 70 km/h.

En outre, la signalisation verticale peut être placée à une hauteur allant jusqu'à 2,30 m pour tenir compte notamment des véhicules qui peuvent les masquer, ainsi que de la nécessité de ne gêner qu'au minimum la visibilité et la circulation des piétons.

Le plan du panneau est vertical et légèrement tourné vers l'extérieur de la voie de manière à éviter que le reflet de feux sur sa surface ne soit gênant pour l'utilisateur.

En ville, la prolifération pléthorique de la signalisation en réduit notablement l'efficacité. Il est nécessaire de faire la chasse aux panneaux surabondants ou désuets. Des études de terrain ont montré que l'on peut, en moyenne, supprimer de l'ordre de 20 à 30 % des panneaux.

## Synthèse

La signalisation est un des paramètres de la sécurité routière en milieu urbain. L'application des principes réglementaires de la signalisation routière est un gage de sécurité. Les messages transmis aux usagers doivent être clairs et sans ambiguïté afin d'éviter les changements de stratégie de déplacement brutaux, aléatoires et conflictuels. Les enjeux humains et le coût social des accidents justifient des actions récurrentes visant à résorber les dysfonctionnements fréquemment constatés sur la signalisation routière. La responsabilité de l'État et des collectivités locales, en tant que gestionnaire de la voie ou autorité détentrice du pouvoir de police, peut être mise en cause s'il est reconnu que dans l'environnement d'un accident la signalisation routière est :

- ▶ non conforme
- ▶ pas visible
- ▶ mal implantée
- ▶ en mauvais état
- ▶ confuse

## Sujets associés

- Pouvoirs de police du maire, du président du conseil général et du préfet en milieu urbain
- Les obstacles en milieu urbain
- Visibilité
- Hiérarchie des vies urbaines
- Historique des régimes de priorité
- Signalisation temporaire

## Références bibliographiques

- Signalisation d'information locale : guide technique, LYON Certu, février 2007.
- Guide sur le marquage de la chaussée en agglomération, LYON Certu, octobre 2004.
- La signalisation des aménagements et des itinéraires cyclables, LYON Certu, mai 2004.

- Instruction interministérielle relative à la signalisation routière (8 parties).
- Circulaire relative à la couleur sur chaussée, 15 mai 1996.
- Instruction interministérielle relative à la signalisation de direction, circulaire n° 82-31 du 22 mars 1982.
- Code de la route.
- Arrêté modifié relatif à la signalisation des routes et autoroutes, 24 novembre 1967.

### FICHES EN TÉLÉCHARGEMENT SUR [www1.certu.fr/publications](http://www1.certu.fr/publications)

- La maintenance de la signalisation de direction en milieu urbain
- Les miroirs
- Moins de panneaux en agglomération
- Relais d'information service en milieu urbain
- Signalisation de direction en milieu urbain
- Mise en oeuvre de la signalisation de direction en milieu urbain

La série de fiches «Savoirs de Base en sécurité routière» a été réalisée dans le cadre de la démarche MPSR «Management et Pratiques en Sécurité Routière» par les groupes de travail du RST pilotés par le Certu pour le milieu urbain et par le Sétra pour le milieu interurbain.

Cette série de documents a pour seule vocation de constituer un recueil d'expériences.

Ce document ne peut pas engager la responsabilité de l'Administration.

Ces fiches sont disponibles en téléchargement sur les sites du :

- Certu (<http://www.certu.fr>)
- «portail métier» sécurité routière de la DSCR (<http://securite-routiere.metier.i2>)
- Sétra (intranet : <http://catalogue.setra.i2> et internet : <http://catalogue.setra.equipement.gouv.fr>).

© 2007 Certu

La reproduction totale  
du document est libre  
de droits.

En cas  
de reproduction partielle,  
l'accord préalable  
du Certu  
devra être demandé.

### AUTEUR DE LA FICHE

Jean-Marie LIPINSKI

### VOTRE CONTACT AU Certu

Nicolas NUYTTEMS  
☎ 04 72 74 58 69  
[nicolas.nuyttens@equipement.gouv.fr](mailto:nicolas.nuyttens@equipement.gouv.fr)

Secrétariat : ☎ 04 72 74 59 33

Le Certu appartient au  
Réseau Scientifique  
et Technique  
de l'Équipement

