



NOTE D'INFORMATION

Circulation Sécurité
Équipement Exploitation **112**

Auteur : SETRA - CSTR

Editeur :



COLORATION DES REVÊTEMENTS ROUTIERS ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Mars 1998

Suite à l'utilisation de plus en plus courante et variée des couleurs sur la chaussée, la DSCR a constitué un groupe de travail ayant pour mission de définir les orientations à donner aux aménageurs afin que le niveau de sécurité soit préservé. La circulaire interministérielle du 15 mai 1996 relative à l'utilisation de la couleur sur chaussée rassemble les résultats des travaux de ce groupe et donne les directives et recommandations en matière de coloration des aménagements routiers.

Cette note d'information en présente l'esprit.

Un tableau détaillé rassemble les différents domaines d'emploi des couleurs sur chaussée.

INTRODUCTION

Les couleurs sont présentes partout, mais la route traditionnellement est traitée en version noir et blanc.

Depuis quelques années, le développement des techniques a permis de colorer sans difficulté et avec une grande variété la route et son environnement.

Les couleurs peuvent être un moyen de répondre aux objectifs fixés par un aménageur, comme la valorisation de l'espace, la modération de la vitesse ou encore la promotion d'usages spécifiques comme la prise en compte des particularités de certains usagers. Parmi tous les objectifs, celui d'améliorer le niveau de sécurité, revêt un enjeu national.

Il est donc nécessaire de veiller à ce que la sécurité ne soit pas dégradée.

Il est indispensable de définir les objectifs de communication à l'utilisateur, pour construire un environnement routier coloré. La couleur est un moyen et un outil parmi d'autres pour l'aménageur.

Le SETRA et le CERTU ont reçu la mission de la DSCR de faire des propositions réglementaires et des recommandations quant à l'usage de la coloration des revêtements routiers. À cette fin, un groupe de travail a été constitué de représentants de la DSCR, des CETE, du SETRA, du CERTU, de l'INRETS, du LCPC

et des laboratoires régionaux, des DDE, des services techniques départementaux, des ingénieurs des villes de France, du Syndicat des Equipements de la Route, des entreprises. Le consensus a toujours été recherché entre l'ensemble des participants.

La première production du groupe est l'établissement d'une circulaire interministérielle :

la circulaire interministérielle du 15 mai 1996 relative à l'utilisation de la couleur sur chaussée, qui donne quelques directives et des recommandations.

OBJECTIF DE LA CIRCULAIRE

Il s'agit de trouver un langage commun entre tous les intervenants, maître d'ouvrage et maître d'œuvre, entreprise, fabricant, concepteur et gestionnaire, pour la compréhension des aménagements par l'utilisateur de la route.

- Examiner les aspects réglementaires actuels de la coloration et leur possible évolution ;
- proposer des recommandations et des principes sur l'utilisation des couleurs et émettre des avis techniques d'expert sur la coloration et la sécurité ;
- bâtir un cadre de suivi, d'évaluation et éventuellement d'expérimentation.

Il ne s'agit pas de codifier ou de réglementer à l'excès, mais de poser les principes et de déterminer les règles et les démarches qui préserveront le niveau de sécurité en permettant l'utilisation des couleurs sur chaussée.

L'objectif est aussi de préciser le domaine d'emploi des couleurs sur la chaussée.

Les recommandations sur l'utilisation des couleurs reposent sur l'association des principes essentiels au respect de la sécurité, des réflexions d'experts et de la connaissance expérimentale. Le souci de conserver un processus logique d'aménagement et de respecter la liberté des aménageurs sous-tend la démarche.

REMARQUES PRÉALABLES

- Il existe plusieurs codes couleur dans le monde: celui des drapeaux, des blasons ou bien le code de la route ... ; les couleurs n'ont pas une signification universelle.
- La couleur est indissociable de la forme et de la matière, sans lesquelles on ne peut la définir de façon précise. Il faut étudier le système « couleur - forme - matière ».
- Aujourd'hui, la couleur est utilisée sur la route pour signifier un danger potentiel ou pour organiser l'espace viaire. Elle est surtout employée dans le domaine urbain comme un outil d'aménagement et de valorisation de l'espace.
- La demande d'aménagements des agglomérations est croissante.

COLORATION ET MARQUAGE DANS LA RÉGLEMENTATION

Dans la réglementation en vigueur, la couleur est liée à la forme et au support pour prendre sa signification.

Il n'y a pas de confusion de forme et de couleur entre signalisation verticale et coloration horizontale, il peut y en avoir entre signalisation horizontale et coloration ou espace coloré.

Les marques sur chaussées sont réglementées dans le Livre I, septième partie, de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière.

Toute marque sur chaussée non décrite dans cette instruction est interdite.

Notamment, la reproduction de panneaux n'est pas autorisée. Le triangle blanc complétant la ligne transversale « cédez le passage » est néanmoins prévu dans cette instruction.

COHÉRENCE ET HOMOGENÉITÉ

Il est important que les différents objets routiers définis de façon réglementaire gardent le même traitement, sans introduire de fausse hiérarchie dans leur importance. La couleur peut attirer l'attention sur un objet, mais peut aussi la détourner d'un autre du même type, mais non coloré et ainsi le dévaloriser.

La cohérence, comme l'homogénéité du traitement des aménagements est donc indispensable pour la crédibilité du message et pour éviter la confusion génératrice de comportement inadapté à l'environnement et aux circonstances.

Dans un espace homogène, comme une agglomération ou un itinéraire, ou bien un réseau spécifique de voies cyclables, des objets identiques doivent être traités de la même façon et en cohérence les uns les autres.

Remarques sur les caractéristiques de surface des chaussées et des marquages :

- Les produits de marquage autorisés sont certifiés conformément à la norme française NF équipements de la route, contrôlée par ASQUER.
- Pour les revêtements colorés ou non, il n'existe que des recommandations et des règles de l'art.

LES PRINCIPES

1. Respect de la réglementation.
2. Continuité des exigences sur les caractéristiques de surface, notamment, adhérence et uni doivent être maintenus au même niveau de performance sur tout espace circulé.
3. Cohérence et homogénéité du message dans son environnement, du traitement de la fonction dans la séquence d'aménagement, et de l'objet par rapport aux autres.
4. Recherche de diagnostic apportant une solution adaptée, plutôt que surenchère de la signalisation. Prise en compte de la sécurité globale.

PROPOSITIONS

L'idée maîtresse est de différencier en priorité les espaces qui ne sont pas le milieu de circulation habituel du véhicule automobile. Lorsqu'il circule sur un espace coloré, l'usager du véhicule a l'attention attirée par cette différence, ce qui éveille sa prudence.

Pour éviter toute confusion, il est donc proposé que les voies circulées, telles que les voies de tourne à gauche ou à droite, ne soient pas différenciées du reste de la chaussée.

Mais le terre plein central peut être coloré ainsi que les voies centrales neutralisées, les accotements, parkings et voies réservées à un usage spécifique comme le transport en commun ou les usagers deux roues.



Exemple d'accotements différenciés, ici en revêtement saumon, avec une cunette en béton gris.

Le rouge :

Est maintenue l'interdiction d'utiliser le rouge vif à tout autre usage que celui édicté par la signalisation réglementaire. Actuellement, au sol, seul existe le damier rouge et blanc matérialisant le début des voies de détresse. La chromaticité du rouge vif est en cours de définition de façon mesurable. Elle fera l'objet d'une parution ultérieure.

Les aménagements cyclables :

Le choix d'une même couleur sur l'ensemble du territoire pour tout aménagement cyclable est retenu : le vert. Cette coloration est facultative.

L'usage exclusif du vert pour les aménagements cyclables réglementaires l'interdit bien évidemment pour un autre objet. C'est pour cela notamment que le choix ne s'est pas porté sur une couleur de la gamme des bruns ou des sables ou des gris, plus utilisée en aménagement urbain.

Une des spécificités du vert est qu'il se perçoit très distinctement et donc, associé à un usage précis, les deux roues, il sera d'autant plus efficace dans son rôle de clarification pour l'ensemble des usagers.

Par contre, il n'est pas paru utile de fixer précisément le vert, une certaine liberté est laissée à l'aménageur afin de lui permettre de l'adapter à l'environnement.

L'alerte :

L'alerte peut être donnée par une coloration appropriée, de façon ponctuelle, sous forme de bande ou de tache colorée, et surtout placée en amont du point singulier que l'on souhaite signaler. Le message d'alerte doit être perçu suffisamment tôt pour que l'utilisateur ait le temps d'adapter son comportement à la situation. Des couleurs vives ou contrastées sont conseillées, hormis le rouge vif et le vert bien sûr.

Les accotements :

Il apparaît intéressant de permettre la différenciation des accotements en rase campagne. Cela a pour avantage d'offrir une surface de récupération en cas de besoin, surface qui peut être utilisée en rase campagne par les usagers piétons et deux roues.

Les traverses :

En traversée de petites agglomérations, l'utilisation de la couleur peut faciliter tout aménagement à connotation urbaine comme la réduction de la largeur des voies, la neutralisation d'une voie centrale, le rétrécissement aux entrées.

En milieu urbain, la valorisation de l'espace est importante et les objectifs de l'aménageur sont divers. La sécurité est bien sûr toujours une préoccupation pour ce dernier.

En général le souci d'une meilleure lisibilité de l'espace est présent et donc la coloration devrait contribuer à améliorer le niveau de sécurité.

LA CIRCULAIRE

La circulaire reprend et expose les objectifs et les principes énoncés par le groupe de travail, en particulier le caractère réglementaire de la signalisation horizontale.

Une annexe technique comprend tous les détails nécessaires à l'utilisation éventuelle de la coloration. Un tableau synthétique rassemble les principales recommandations.

SUIVI ET ÉVALUATION

Le groupe de travail « coloration » retient le principe d'un suivi des aménagements colorés par l'intermédiaire du CERTU et du SETRA, et le concours des CETE, service DES.

Couleur sur chaussée : recommandations

RAPPEL		DOMAINES D'EMPLOIS POSSIBLES (rase campagne et agglomération)				
SIGNALISATION PAR MARQUAGE DES CHAUSSÉES	ALERTE	AFFECTATION DE L'ESPACE			VALORISATION DE L'ESPACE	
		Espaces non circulés, sauf à titre exceptionnel (îlot, terre-plein- central, bande centrale neutralisée, accotement, ...)	Usage réservé aux cycles	Usages réservés hors cycles (transport en commun, ...)		
Livres I, 1 ^{ère} et 7 ^{ème} partie	En amont des points singuliers ou en renfort éventuel de la signalisation				(place traversante, aire piétonne, ...)	
MODALITÉ D'APPLICATION	Réglementaire	Selon l'objectif de l'aménagement				
COULEURS	COULEURS RÉGLEMENTAIRES	TOUTES COULEURS hormis le "rouge vif" et tous les verts	GAMME DE COU- LEURS ATTÉNUÉES (tons clairs ou sombres) - Rose, brun, brique, ... - Sable, ocre, ... - Bleu, ... - Gris, ...	VERT	GAMME DE COU- LEURS ATTÉNUÉES (tons clairs ou sombres) - Rose, brun, brique, ... - Sable, ocre, ... - Bleu, ... - Gris, ...	GAMME DE COU- LEURS ATTÉNUÉES (tons clairs ou sombres) - Rose, brun, brique, ... - Sable, ocre, ... - Bleu, ... - Gris, ...
REMARQUES	Tous les produits utilisés pour le marquage des chaussées doivent être certifiés ou faire l'objet d'une autorisation préalable d'emploi délivrée par le ministre chargé des Transports.	Le contraste obtenu entre l'aménagement coloré et la chaussée joue un rôle essentiel. Veiller à la bonne perception nocturne du message.	Par contre : les voies de tourne à gauche et de tourne à droite, espaces normalement affectés à l'ensemble de la circulation motorisée, ne doivent pas être différenciées du reste de la chaussée.	Le vert est donc exclusivement réservé aux cycles. Il ne peut être employé qu'en renfort de la signalisation réglementaire.	Prendre en compte la continuité des réseaux.	- Dans le cadre de compositions multicolores à fonction décorative et de faible surface : toutes les couleurs peuvent être utilisées, mais le rouge vif et les verts ne doivent pas être dominants. - Sur de très petites surfaces monochromes (ex. : filets) : toutes les couleurs peuvent être utilisées hormis le rouge vif et les verts.

Cette note a été rédigée par :

Christine BRAILLY - ☎ 01 46 11 30 43
Centre de la Sécurité et des Techniques Routières (CSTR)
Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes (SETRA)

S.E.T.R.A. 46, avenue Aristide Briand - B.P. 100 - 92223 BAGNEUX Cedex - France
☎ 01 46 11 31 31 - Télécopie 01 46 11 31 69 - 01 46 11 36 83
Renseignements techniques : C. BRAILLY - SETRA/CSTR - ☎ 01 46 11 30 43
Bureau de vente : ☎ 01 46 11 31 55 - 01 46 11 31 53 - référence du document : **E9808**

Ce document a été édité par le SETRA, il ne pourra être utilisé ou reproduit même partiellement sans son autorisation.

AVERTISSEMENT

Cette série de documents est destinée à fournir une information rapide. La contrepartie de cette rapidité est le risque d'erreur et la non exhaustivité. Ce document ne peut engager la responsabilité ni de son auteur ni de l'administration.

Les sociétés citées le cas échéant dans cette série le sont à titre d'exemple d'application jugé nécessaire à la bonne compréhension du texte et à sa mise en pratique.

ISSN 1250-8683