

# Actualités

## Publications

## Échanges

# VSA – Aménagement des voies réservées aux services réguliers de transports collectifs



Le présent guide constitue le **référentiel technique de conception des VRTC**, voies réservées aux véhicules assurant des services réguliers de transports publics collectifs - services régis par le code des Transports (L3111-1 à 25). Ces voies sont réalisées sur des voies structurantes d'agglomération à 90 km/h et 110 km/h. Sauf cas particulier, elles sont aménagées sur l'ancien espace de la bande d'arrêt d'urgence (BAU).

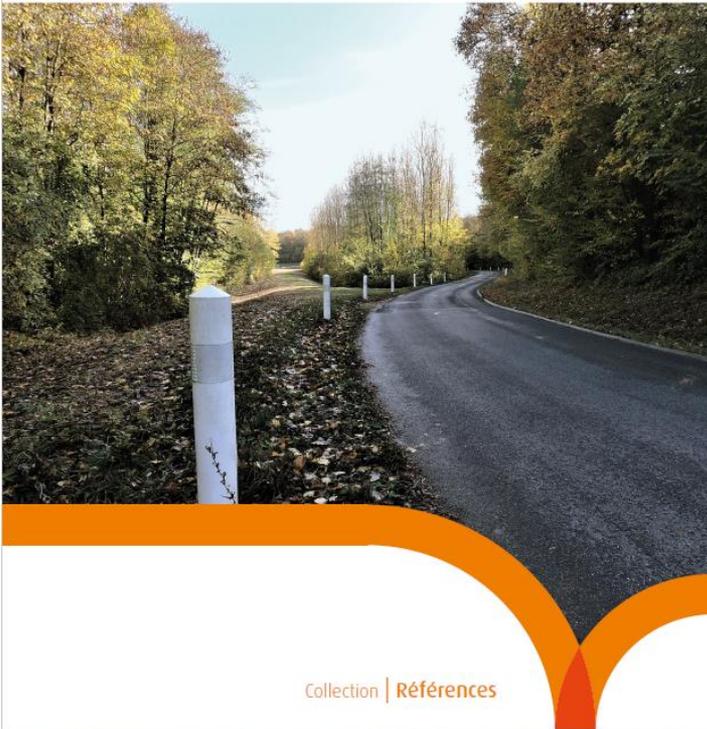
Version en date de **juillet 2019**.

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/voies-structurantes-agglomeration-vsa-amenagement-voies>

# Utilisation des balises pour la signalisation permanente des routes et des rues



## Utilisation des balises pour la signalisation permanente des routes et des rues



Le balisage est l'ensemble des dispositifs, utilisés ponctuellement ou de manière répétée, qui permet d'assurer le guidage des usagers et éventuellement, de matérialiser des points singuliers sur lesquels l'attention est à attirer. **Le présent guide, consacré à la signalisation permanente par balises, s'applique aux voiries interurbaines et aux voiries urbaines.**

Version en date de **décembre 2019**.

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/utilisation-balises-signalisation-permanente-routes-rues>

# Guide de la signalisation horizontale



L'IDRRIM publie un **guide de la signalisation horizontale portant sur les éléments de choix et de mise en œuvre des produits de marquage routier**.

La signalisation horizontale est l'ensemble des marques sur chaussée utilisées pour assurer le guidage des usagers, matérialiser ou rappeler les règles de circulation, indiquer la présence de dangers et ordonner et concrétiser les espaces de déplacement ou de stationnement.

Le présent guide a pour objectif principal de rappeler les **obligations réglementaires** qui s'appliquent à la qualité des produits utilisés pour réaliser tout projet de signalisation horizontale, qu'il concerne un projet neuf ou un projet de renouvellement des marques existantes.

Version en date de **décembre 2019**.

<https://www.idrrim.com/publications/7165.htm>

# Lutte contre les prises à contresens



Sécurité – Équipements – Exploitation – Conception

## Lutte contre les prises à contresens

Note d'information

### Renforcement de la perception des sens de circulation sur les routes à chaussées séparées

Les accidents sur routes à chaussées séparées consécutifs à une prise à contresens sont rares mais souvent très graves. Ces manœuvres dangereuses sont dans la grande majorité des cas dues au comportement des usagers, qui en perdant tout repère se retrouvent en situation de contresens. Ce facteur d'accidents est difficile à appréhender pour les maîtres d'ouvrage de routes à chaussées séparées, mais des actions pour améliorer la visibilité et la lisibilité de leur réseau peuvent être mises en place afin de lutter contre les prises à contresens. En particulier, il est important d'assurer aux usagers une bonne perception des sens de circulation, en renforçant la signalisation et les dispositifs luttant contre toute manœuvre induisant des prises à contresens.

Dans ce sens, les notes n° 129 (Renforcement de la signalisation sur les bretelles, janvier 2009) et n° 134 (Renforcement de la perception des sens de circulation, septembre 2010), éditées par le Sétra, ont pour but de proposer des solutions pour mener à bien ce type d'actions. Elles sont aujourd'hui reprises en grande majorité dans la présente note d'information, qui annule et remplace donc les notes n° 129 et n° 134. Le travail de refonte de ces deux notes a pour but, d'une part, de rassembler les dispositions pour le renforcement de la perception des sens de circulation sur les routes à chaussées séparées, et d'autre part de prendre en compte les évolutions de la réglementation sur laquelle sont basées ces notes d'information.

Cette note propose donc des solutions liées à l'infrastructure et la signalisation, en se référant à l'Arrêté de 1967 modifié et à l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (ISR) [1].

L'application de la présente note d'information sera utilement complétée par la note d'information n° 03 de mai 2016 donnant des dispositions pour la conception et le réaménagement des aires de repos et de services sur les routes à chaussées séparées [2].



Cette note est un travail de refonte de deux notes Sétra (n°129 Renforcement de la signalisation sur les bretelles et n°134 Renforcement de la perception des sens de circulation).

Elle a pour but, d'une part, de rassembler les dispositions pour le renforcement de la perception des sens de circulation sur les routes à chaussées séparées, et d'autre part de prendre en compte les évolutions de la réglementation sur laquelle sont basées ces notes d'information en se référant notamment à l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (ISR).

Version en date de novembre 2019.

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/lutte-contre-prises-contresens-renforcement-perception-sens-0>

Note n° 06 | Novembre 2019

Collection | Références



30/01/2020

Club SER – Sécurité routière : Connaître, Comprendre, Agir

5

# Signalisation de direction dans les diffuseurs « courants »

DGITM/DIT/MARRN

Note d'Info  
Décembre 2019

## Signalisation de direction dans les diffuseurs « courants »

### Objet

La présente note d'information a pour objet de clarifier les dispositions pratiques à retenir en matière de signalisation directionnelle des diffuseurs « courants » dans les configurations les plus fréquemment rencontrées. Le cas des bifurcations (nœuds autoroutiers) n'est pas traité.

Elle traite exclusivement des diffuseurs sur routes à chaussées séparées comportant au moins deux voies par sens de circulation. Elle ne concerne donc pas les routes à 2 x 1 voie.

Cette note présente en les illustrant par des schémas simples l'implantation de la signalisation de direction des sorties en déboitement, affectation et pseudo-affectation et rappelle également les conditions d'implantation de la signalisation de confirmation et de signalisation complémentaire.

### Problématique - Principes généraux

Au cours d'Inspections Préalables à la Mise en Service (IPMS), la MARRN a été amenée à constater le non respect de l'implantation réglementaire des séquences de signalisation directionnelle dans les diffuseurs sur voies à caractéristiques autoroutières (2 x 2 voies ou plus).

Il a ainsi été relevé des distances d'implantation variables d'un diffuseur à l'autre sur un même itinéraire tant pour la signalisation d'avertissement (type D50 ou Da50) que pour la pré-signalisation (type D40 ou Da40), voire même pour la signalisation de confirmation (type D61 ou D63c).

L'homogénéité, principe fondamental de la signalisation routière rappelé dans l'IISR, qui exige que, dans des conditions identiques, l'utilisateur rencontre des signaux de même valeur et de même portée, implantés suivant les mêmes règles, n'est alors plus respectée. Il apparaît utile de rappeler que l'IISR reste le premier document de référence pour l'application des règles de signalisation directionnelle.

Les différents guides de conception constituant la doctrine technique (ICTAAL 2015, guide des échangeurs sur route de type « autoroute », guides VSA 90 et 100 km/h, guide AU 70km/h, note d'information n°124 du Sétra) n'étant pas toujours concordants entre eux et avec l'IISR, la nécessité de clarification au travers de la présente note d'information s'impose.



Ministère de la Transition Écologique et Solidaire

Cette note d'information a pour objet de clarifier les dispositions pratiques à retenir en matière de signalisation directionnelle des diffuseurs « courants » dans les configurations les plus fréquemment rencontrées.

Version en date de **décembre 2019**.

# Gestion du domaine public routier

Le recueil des 9 fiches constitue un panorama complet des questions relatives au régime juridique de gestion de la voirie routière.

Les fiches qui le constituent sont mises à jour annuellement de façon à prendre en compte les évolutions réglementaires ainsi que la jurisprudence.

Version en date de **septembre 2019**.

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/gestion-du-domaine-public-routier-gdpr>



Gestion du domaine public routier  
Voies et espaces publics  
**Généralités - Glossaire**



Gestion du domaine public routier  
Voies et espaces publics  
**Répartition des compétences de police sur les voies publiques**



Gestion du domaine public routier  
Voies et espaces publics  
**Établissements publics de coopération intercommunale et voirie**



Gestion du domaine public routier  
Voies et espaces publics  
**Autorisations privées d'occupation du domaine public routier**  
Régime général



Gestion du domaine public routier  
Voies et espaces publics  
**Autorisations privées d'occupation du domaine public routier**  
Conditions particulières d'utilisation du sol et du sous-sol de la voie publique

**Régime des opérateurs de droit commun**

Fiche n° 04 - mai à juin - septembre 2019

# Mobilités et transports – Pratiques locales – série de fiches



Mobilités et transports  
Pratiques locales

06

## Logistique urbaine et planification des déplacements

Quel bilan après 20 ans d'intégration ?  
Comment concilier ambition stratégique et mise en œuvre opérationnelle ?

*Cette fiche présente l'état des lieux de l'intégration de la logistique urbaine dans les documents de planification des déplacements et propose des recommandations pour en améliorer le caractère opérationnel.*

Depuis la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie en 1996, le transport de marchandises en ville est considéré comme une dimension essentielle de la mobilité urbaine à intégrer au plan de déplacements urbains (PDU). Au delà de cette disposition législative, quelle est la prise en compte réelle des marchandises dans le PDU et quels en sont les résultats concrets ?

Cette fiche dresse le bilan de 20 ans d'intégration de la logistique urbaine dans les PDU et propose des recommandations pour en améliorer le caractère opérationnel.

Elle s'appuie pour cela sur une double analyse, quantitative basée sur une enquête nationale, et qualitative basée sur dix cas étudiés.

L'outil du PDU paraît bien être le plus pertinent pour donner au transport de marchandises en ville une dimension stratégique. Sa dimension opérationnelle en matière de logistique urbaine reste toutefois limitée : si certaines actions aboutissent, d'autres peinent à progresser. La complémentarité avec d'autres approches de planification ou de concertation est ainsi à développer.



Novembre 2019

Collection | Expériences et pratiques

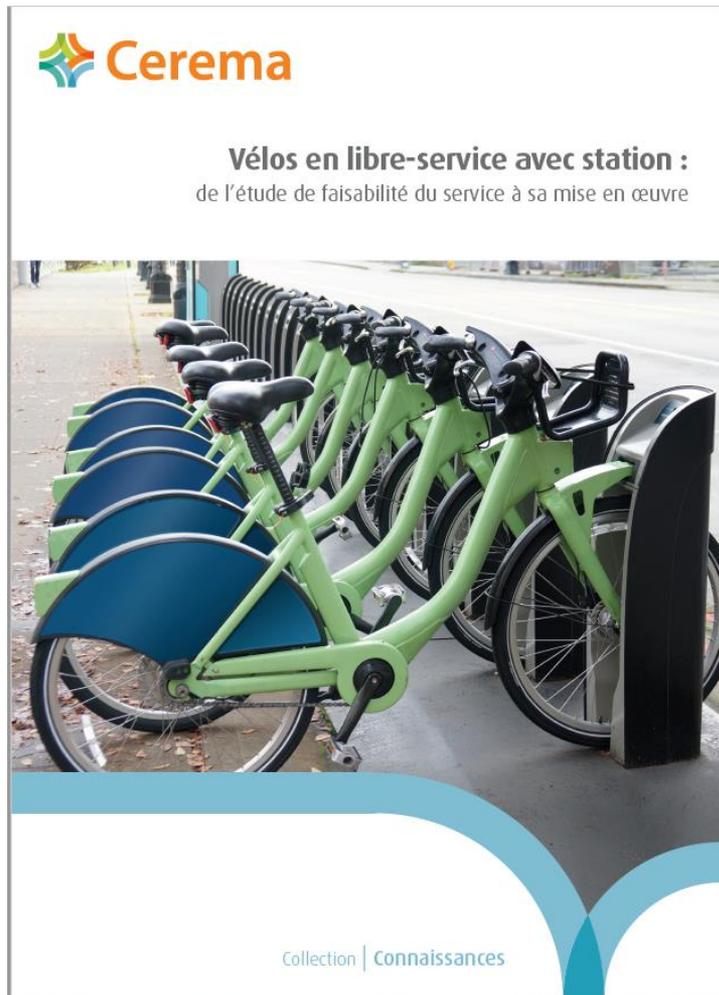
La série de fiches "**Pratiques locales**" vise à faire partager les expériences et pratiques des collectivités territoriales sur des sujets innovants ou complexes dans le domaine des déplacements.

- 1- Mieux intégrer projets de ville et projets de transport : six enseignements tirés des appels à projets TCSP
- 2- L'évaluation des PDU : des convergences d'approches pour une réalité complexe
- 3- La concertation citoyenne dans l'élaboration des PDU
- 4- Schéma directeur d'accessibilité programmée (SD'AP)
- 5- Les initiatives citoyennes de mobilité au service du projet de territoire
- 6- Logistique urbaine et planification des déplacements

Version en date de **novembre 2019**.

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/mobilites-transport-pratiques-locales-serie-fiches>

# Vélos en libre-service avec station : de l'étude de faisabilité du service à sa mise en œuvre



Le vélo est un mode de déplacement vertueux tant pour l'individu que pour la collectivité publique car il est à la fois économique, écologique, bon pour la santé. De ce fait, l'État et les collectivités territoriales chargées des politiques de déplacements urbains cherchent à favoriser l'usage du vélo en ville par l'aménagement de l'espace public, la communication et l'offre de services.

Version en date de **décembre 2019**.

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/velos-libre-service-station-etude-faisabilite-du-service-sa>

# Réglementation bruit en 2020

---

- Rappel : dans le cadre de la **réglementation bruit**, les conseils départementaux doivent déposer leurs **données trafic sur la plateforme PLAMADE avant le 15 juin 2020** (si ce n'est pas déjà fait)
- Les conseils départementaux ayant conventionné avec le Cerema dans le cadre de l'observatoire des trafics ne sont pas concernés

Pour toute question : Martin SCHOREISZ

[martin.schoreisz@cerema.fr](mailto:martin.schoreisz@cerema.fr)