

LES RENDEZ-VOUS
DU CEREMA

Mobilités

Marquage des routes étroites :
Historique et retours d'expériences

10 octobre 2024

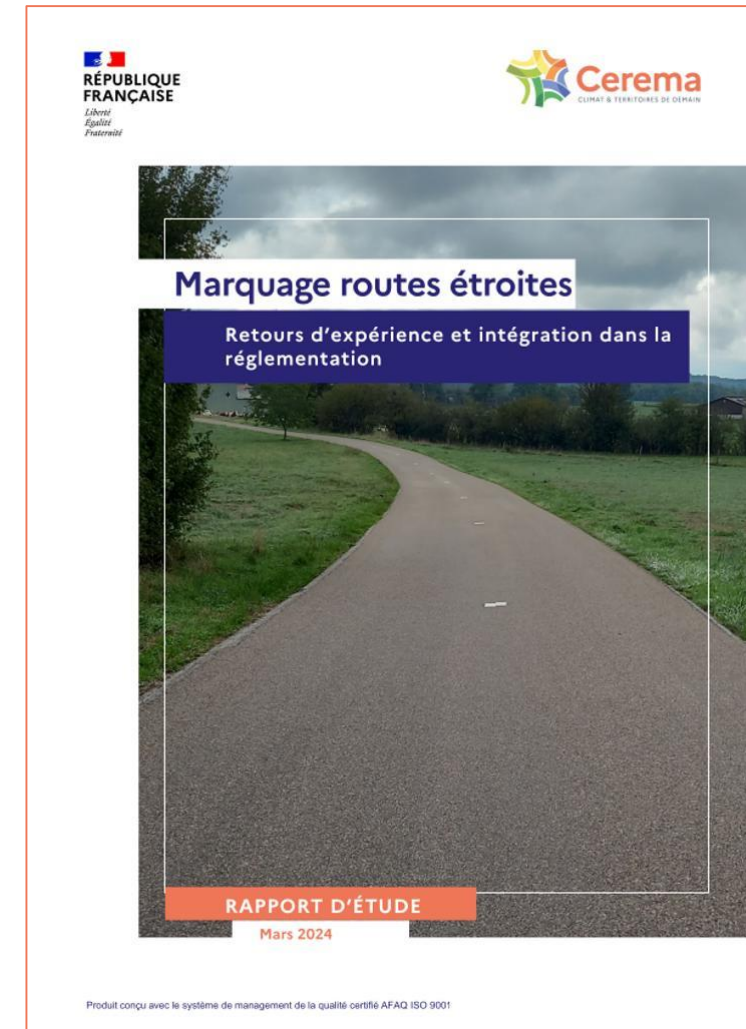


MARQUAGE DES ROUTES ÉTROITES

1. Contexte
2. Etat des connaissances



<https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/597688/marquage-des-routes-etroites-retours-d-experience-et-integration-dans-la-reglementation>



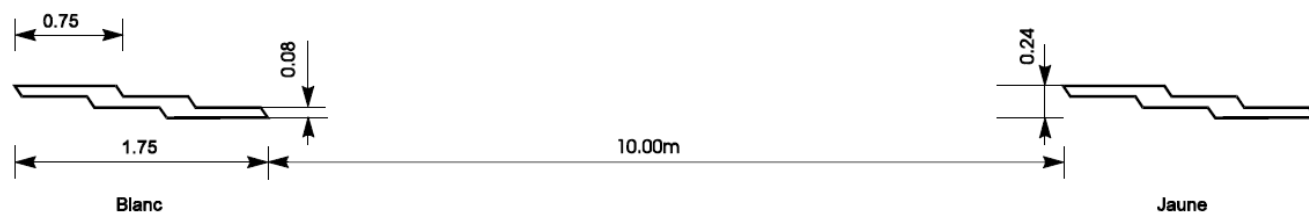


Contexte

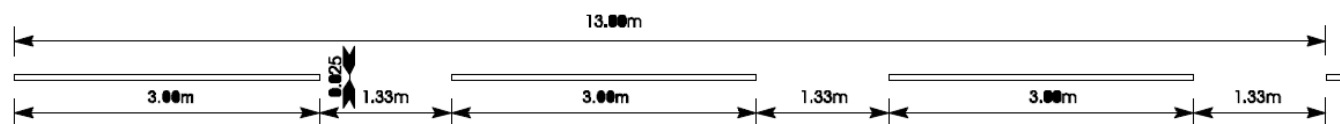
CONTEXTE

Historique – marquages expérimentés

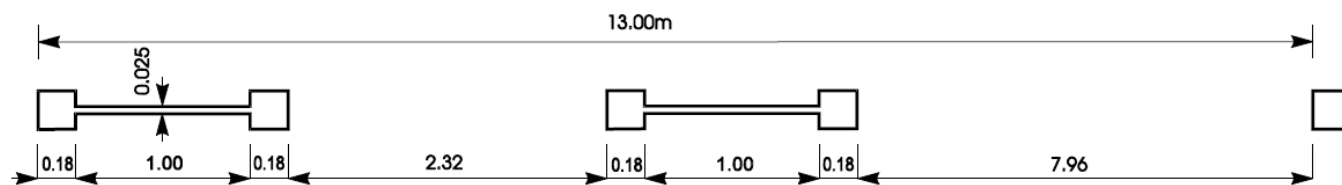
L'AXAR, développé par la SAR



Le Guidax, développé par PROSIGN



Les marques de 3M



Marquage des routes étroites – Historique et retours d'expériences

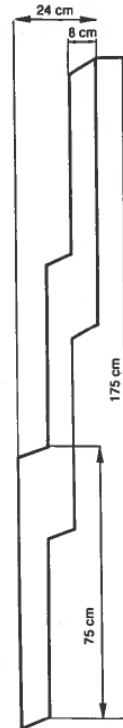
CONTEXTE

Historique – marquages expérimentés – 1990 / 1992

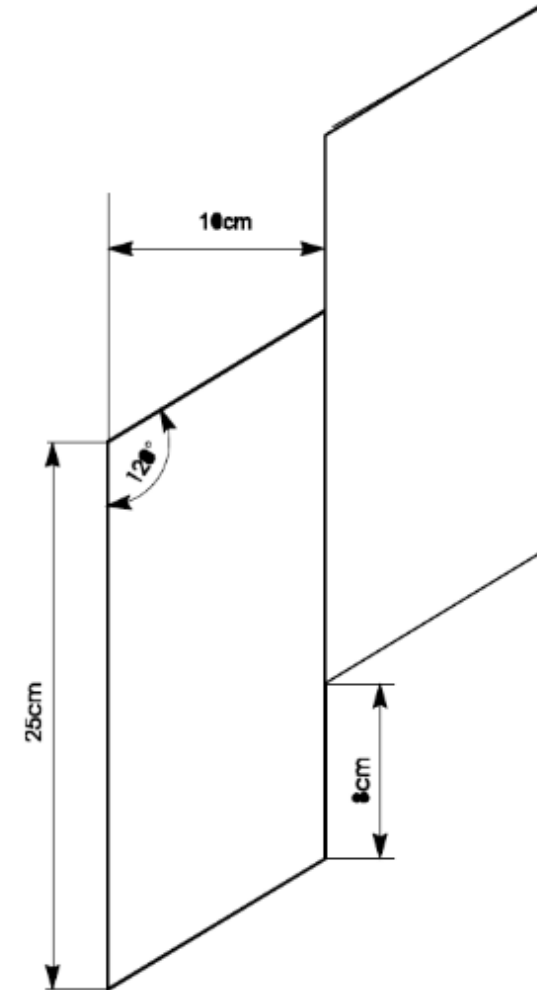
ME1
largeur des marques : environ 35 mm



ME2
une marque tous les 10 m ou tous les 15 m,
blanche et jaune en alternance



MRE



CONTEXTE

Circulaire du 07 juillet 1992



Ministère de l'Équipement, du Logement,
des Transports et de l'Espace

Le Directeur de la Sécurité et de la Circulation Routières

Sous-Direction de l'Exploitation
et de la Sécurité de la Route

Ref. 92 MAR Q2 / SR - R1
Affaire suivit par M. FORESTIER

Paris, le 7 JUIL 1992

LE DIRECTEUR DE LA SECURITE
ET DE LA CIRCULATION ROUTIERES

à

Mesdames et Messieurs les Préfets

A l'attention de Mesdames et Messieurs les Présidents
des Conseils Généraux

O B J E T : Marquage au sol des routes étroites

P.J. : Dispositions pour le marquage des routes étroites

- les différents procédés testés assurent de façon très satisfaisante le guidage de l'utilisateur ;
- ils améliorent le confort de conduite et sont jugés particulièrement utiles lors de conditions météorologiques dégradées ;
- en revanche certains de ces procédés (perçus comme du marquage de séparateur de voies), sont, à des degrés divers, cause d'une dégradation de la sécurité comme le montre le suivi accidentologique réalisé sur la période des deux années 1990 et 1991.

« Ces conclusions qui montrent, au demeurant sans ambiguïté, une satisfaction des usagers face au principe même d'un guidage sur routes étroites ont clairement imposé la nécessité de **créer une marque unique** qui ne porte aucune confusion vis-à-vis des marques à valeur prescriptive qui sont employées sur les itinéraires plus importants. Elles ont également permis de déterminer une géométrie de marque **qui n'engendre pas d'augmentation des vitesses pratiquées** et répond ainsi aux exigences de sécurité. Enfin, cette marque réalisable par tous types de produits homologués, peut être appliquée par toute entreprise. »



Etat des connaissances

ÉTAT DES LIEUX DES CONNAISSANCES

Depuis 1992, deux rapports du RST...

1997 – CETE de l'Est

- Guidax : aggravation de l'accidentalité et de jour comme de nuit, augmentation de la gravité.
- MRE : nombre d'accident avant et après installation trop faible pour pouvoir réaliser des tests statistiques fiables. Aucune évolution dans 86 % des cas pour les accidents uniquement de nuit.

2000 – SETRA

- Observations faites par les gestionnaires en France et à l'étranger : **effet sur l'accidentalité minime**, même si une très faible augmentation des vitesses peut être relevée dans certaines conditions de trafic, sur certains types de route et selon le type de marque retenu.

ÉTAT DES LIEUX DES CONNAISSANCES

Trois enquêtes faites par le Cerema en 1999

1. Enquête auprès des STD : questionnaire + entretiens
 2. Enquête de perception des usagers : 66 usagers – 4 sites : mise en situation
 3. Enquête sur la pratique des autres pays : mail : 8 pays
- 57 sur 76 départements (75 %) pratiquent un marquage (MRE – le plus utilisé – et d'autres de 1990, voire des marquages non répertoriés).
 - Tendance au développement du marquage sur demande des élus, sous la pression des usagers.
 - Impact sur la vitesse vu par les gestionnaires :
 - à 50 % nul,
 - à 44 % légère augmentation,
 - à 6% peut être importante.
 - 78 % des gestionnaires : ce type de marquage n'a pas d'influence sur l'accidentologie.

ÉTAT DES LIEUX DES CONNAISSANCES

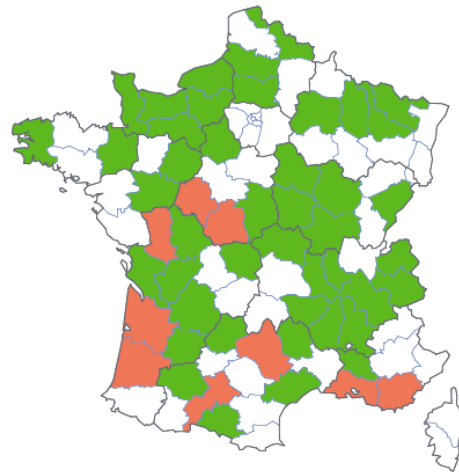
Trois enquêtes faites par le Cerema en 1999

- L'enquête auprès des usagers a montré que la demande portait essentiellement sur du guidage, tandis que dans le même temps, le sentiment sur les marquages était globalement un manque de lisibilité :
 - Guidax : apprécié car proche du réglementaire
 - ME1 : mal apprécié, favorise le chevauchement
 - **MRE : déconcertant au début mais utile (mauvaises conditions de visibilité et courbes)**
 - Rives : perçu comme un signal de prudence
- Dans cette enquête, il ressort une augmentation déclarée des vitesses dans les cas de Guidax et ME1. Il apparaît également que la fonction de guidage est souvent mal comprise.
- L'enquête auprès des autres pays européens a permis de montrer la présence d'un marquage généralement sur les routes entre 5 et 6 m, mais rarement en dessous.

ÉTAT DES LIEUX DES CONNAISSANCES

Nouvelle enquête faite par le Cerema en 2022

- Enquête et entretiens téléphoniques.
- 66 répondants (dont 4 collectivités territoriales, 4 métropoles et 1 DIR)
- MRE largement utilisé – 49 sur 58 conseils départementaux (84%) – 2 usages de Guidax



Question : Effectuez-vous un marquage des routes étroites sur réseau ?



Carte 1: Utilisation marquage routes étroites

ÉTAT DES LIEUX DES CONNAISSANCES

Nouvelle enquête faite par le Cerema en 2022

- Différentes politiques de mise en œuvre suivant les gestionnaires :
 - 5.5 m (98 % - 42 rép.),
 - 5.2 m (72 % - 31 rép.),
 - 5.0 m (28 % - 12 rép.).
- Parfois la route doit avoir une largeur minimale de :
 - 4.5 m (12 % - 5 rép.),
 - 4.0 m (2 % - 1 rép.).

29 sur 66 répondants (44%) ont partagés des éléments d'appréciation :

Les arguments déclarés en faveur :

- une appréciation positive des usagers, des élus locaux, (41 % - 12 rép.),
- l'apport d'un meilleur guidage (17 % - 5 rép.).

Les arguments déclarés en défaveur :

- des difficultés techniques, d'entretien ou financières (34 % - 10 rép.),
- la dégradation du bord des chaussées (7 % - 2 rép.),
- l'augmentation des vitesses pratiquées (3 % - 1 rép.).

ÉTAT DES LIEUX DES CONNAISSANCES

Nouvelle enquête faite par le Cerema en 2022 – extrait de témoignages

- **Gestionnaires de voirie n'effectuant pas de marquage**
 - **Département A**, le marquage de rives privilégié, notamment du fait de la présence des zones de montagne et de la durabilité du marquage. Le marquage MRE a été testé mais abandonné du fait des complexités de mise en œuvre et d'entretien.
- **Gestionnaires de voirie utilisant du Guidax**
 - **Département B**, marquage utilisé depuis 1997 sur les routes ayant une largeur comprise entre 4.50 m et 5.20 m. Sous le seuil de 4.50 m, le Guidax n'est pas mis en œuvre. Ce marquage a été préféré au MRE car il apporte plus de lisibilité dans les virages. Le MRE a été testé en 2020 sur une route du département, suite à une demande des élus. **Une réflexion est en cours concernant l'intégration du MRE dans le marquage des routes sujettes au brouillard du département**, avec une question sur la cohabitation avec le Guidax et la cohérence générale du marquage routier.

ÉTAT DES LIEUX DES CONNAISSANCES

Nouvelle enquête faite par le Cerema en 2022


- **Gestionnaires de voirie utilisant du MRE – extrait de témoignages**
 - A suivre :



ÉTAT DES LIEUX DES CONNAISSANCES

Principales conclusions

- Les retours bibliographiques et l'application sur le terrain par les gestionnaires de voirie ne démontrent pas de réels enjeux sur la sécurité routière (vitesse et accidentalité). D'ailleurs, une augmentation de la vitesse n'est évoquée que par un seul département, le Calvados.
- Lorsque la pratique de ce marquage est abandonnée, cela n'est pas lié à un enjeu d'efficacité, mais comme le démontre le recensement, à un enjeu purement économique (coût d'entretien).
- **Objectif** : poursuivre la procédure initiée en 1992 et harmoniser les pratiques. Vu l'enjeu économique, il est proposé que **le gestionnaire de voirie reste le seul juge de l'opportunité de ce marquage.**



Merci de votre attention
nathalie.demeurisse@cerema.fr