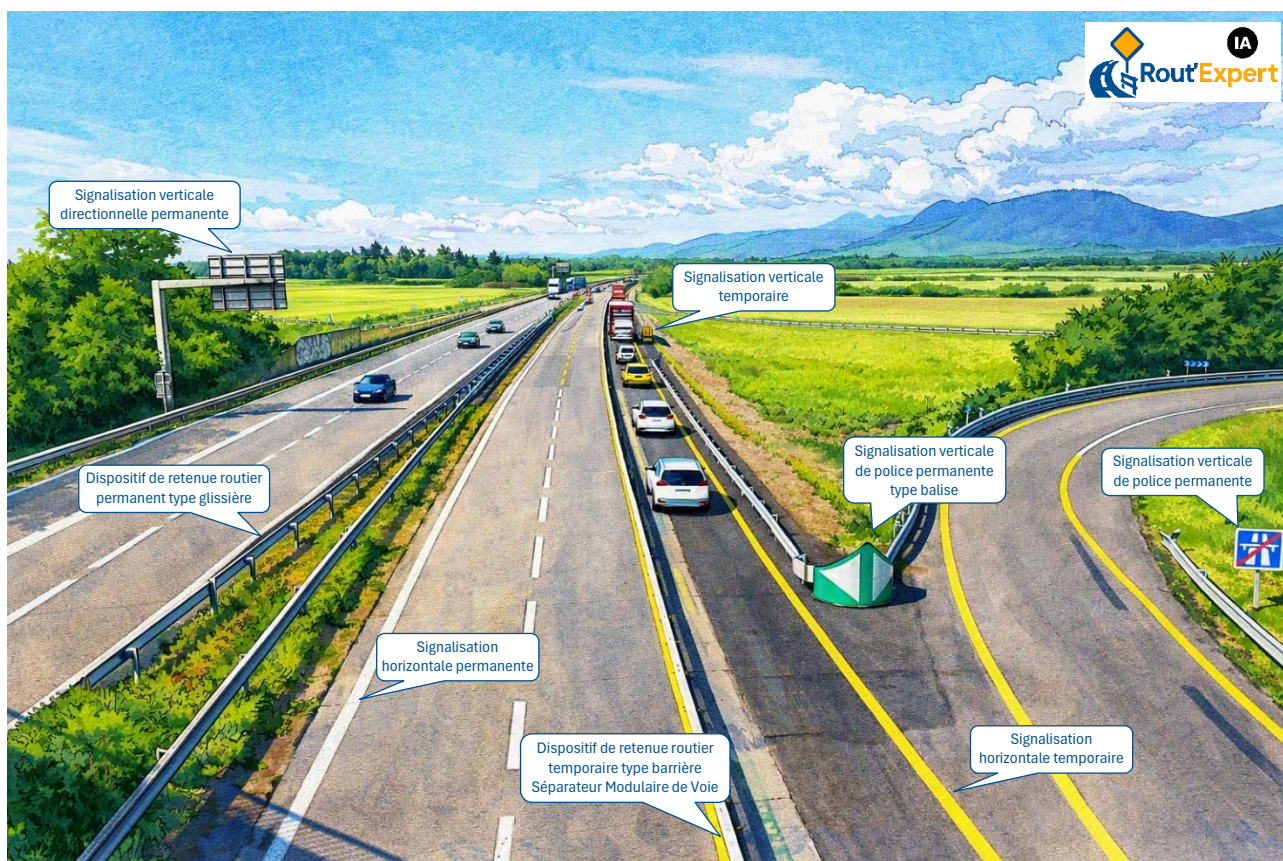


Les équipements de la route | Définition et réglementation

Les routes, les carrefours, les équipements de sécurité, la signalisation horizontale et verticale... Ces infrastructures du quotidien obéissent à des règles techniques et réglementaires précises, souvent méconnues. Mal conçues, mal entretenues ou mal interprétées, elles peuvent être à l'origine d'accidents, de litiges ou de surcoûts considérables.

SOMMAIRE

1. DEFINITION	2
1.1. Pourquoi sont-ils essentiels	2
1.2. Quels sont les risques	2
2. REGLEMENTATION	2
2.1. Les obligations légales	2
2.1.1. Les codes (partie législative et réglementaire)	2
2.1.2. Le bloc réglementaire (décrets, arrêtés, circulaires)	3
2.1.3. Les normes	3
2.1.4. Les règles de l'art	4
2.1.5. Synthèse	4
2.2. Les responsabilités	5



1. Définition

Les équipements de la route désignent l'ensemble des dispositifs installés sur la chaussée et ses abords pour organiser les déplacements, guider et informer les usagers, améliorer leur sécurité et assurer le bon fonctionnement de l'infrastructure routière.

Ils comprennent notamment la signalisation verticale et horizontale, les dispositifs de retenue routiers comme les glissières, la signalisation temporaire (balisage de chantier), les équipements de régulation du trafic, ainsi que certains aménagements destinés aux piétons, cyclistes, engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) et personnes à mobilité réduite (PMR).

1.1. Pourquoi sont-ils essentiels

Ils contribuent directement à la sécurité, à la fluidité et à l'accessibilité des déplacements.

La signalisation, le marquage au sol, les glissières et le balisage avertissent des dangers et réduisent la gravité des sorties de route ou des collisions.

Leur efficacité dépend toutefois de leur bonne conception, de leur implantation cohérente, de leur visibilité et de leur entretien régulier.

1.2. Quels sont les risques

Sans équipements routiers adaptés, plusieurs risques apparaissent :

- Augmentation des accidents : absence de signalisation, de marquage ou de glissières, entraînant davantage de collisions, de sorties de route et d'accidents graves.
- Mauvaise compréhension de la route : les usagers identifient moins facilement les priorités, les limitations, les virages dangereux ou les travaux.
- Conflits entre usagers : véhicules, cyclistes et piétons disposent de moins de repères et d'espaces clairement organisés.
- Circulation désordonnée : embouteillages, hésitations, manœuvres imprévisibles et ralentissements deviennent plus fréquents.
- Visibilité insuffisante : la conduite de nuit ou par mauvais temps devient plus dangereuse sans balisage ni dispositifs réfléchissants.
- Vulnérabilité accrue de certains publics : les piétons, cyclistes, EDPM et personnes à mobilité réduite sont davantage exposés.
- Risques juridiques et financiers : les gestionnaires de voirie peuvent être confrontés à des responsabilités, des litiges et des coûts élevés après un accident.

En résumé, l'absence ou le mauvais entretien et une mauvaise installation de ces équipements rend la route moins lisible, moins fluide et surtout moins sûre.

2. Réglementation

Les équipements routiers ont une définition réglementaire dans le [code de la voirie routière](#), à [l'article R111-1](#). Ils sont classifiés selon 5 catégories :

1. Les équipements de signalisation permanents ou temporaires ;
2. Les équipements de protection des usagers ;
3. Les équipements d'exploitation des voies du domaine public routier ;
4. Les équipements de constatation des infractions au code de la route ;
5. Les constituants d'interopérabilité du service européen de télépéage.

2.1. Les obligations légales

2.1.1. Les codes (partie législative et réglementaire)

En France, le [code de la route](#) et le [code de la voie routière](#) sont deux textes juridiques distincts, bien qu'ils soient liés à la réglementation routière. De manière synthétique, le premier régit les règles de circulation, les droits et les devoirs des usagers de la route (conducteurs, piétons, cyclistes, EDPM, etc.) tandis que le second définit les règles liées à la gestion, l'entretien et l'exploitation des voies routières (routes, autoroutes, chemins, etc.).

Les obligations sont inscrites dans le [code de la voirie routière](#) aux articles [R 119-1 à R119-12](#).

De manière générale, les équipements routiers ne peuvent être mis en service sur les voies du domaine public routier que s'ils sont évalués et qu'ils sont soumis à une procédure d'attestation de conformité afin d'imposer le respect d'exigences de sécurité et d'aptitude à l'usage, dépendant du type de route ou d'ouvrage dans lesquels ces équipements sont utilisés, installés ou incorporés. Ils doivent donc répondre à une certification obligatoire :

- 1
 - Marquage CE (Par un [organisme notifié par l'UE](#) comme l'ASCQUER-NB1826)
 - Certification NF (par l'[ASCQUER](#) par délégation de l'AFNOR pour les équipements routiers) ;
 - Homologation par le ministère compétent...

L'innovation existe également en matière d'équipements de la route mais elle est très encadrée afin d'assurer la sécurité de l'usager (R119-10). Elles font donc l'objet d'un arrêté d'expérimentation. Des autorisations d'emploi à titre expérimental sont, dans ce cas, accordées aux fabricants ou importateurs ou à des gestionnaires de voirie par l'Etat à la demande des gestionnaires de ces voies.

Vous pouvez vous reporter à la page « [Expérimentations](#) » de mon site qui référence toutes les expérimentations en cours, échues et concluantes.



Voies du domaine public routier : Ce sont toutes les voies ouvertes à la circulation publique qu'elles soient publiques ou privées (Ref : [Article R 163-1](#) du code de la voirie routière)

2.1.2. Le bloc réglementaire (décrets, arrêtés, circulaires)

En outre, le ministre compétent, par arrêtés, fixe également les niveaux d'exigence relatifs aux caractéristiques et aux performances des produits. Ces niveaux d'exigence sont définis, selon le mode d'évaluation et d'attestation de conformité prévu, par référence soit aux normes françaises ou à d'autres normes garantissant un niveau de sécurité équivalent, soit à des spécifications techniques ou d'implantation fixées dans les mêmes conditions.

De manière générale, ces arrêtés font partie du [Règlement National des Equipements de la Route \(RNER\)](#). Ils en existent pour tous les équipements définis précédemment :

- 2
 - [Arrêté du 10 mai 2000 modifié relatif à la certification de conformité des produits de marquage de chaussées](#) : Signalisation horizontale (marquage au sol) ;
 - [Arrêté du 2 mars 2009 modifié relatif aux performances et aux règles de mise en service des dispositifs de retenue routiers](#) : Barrière béton, glissières, atténuateur de choc etc. ;
 - [Arrêté du 30 septembre 2011 modifié relatif aux performances et aux règles de mise en service des panneaux de signalisation routière permanente](#) : Signalisation verticale (police, directionnelle etc.) ;
 - [Arrêté du 24 novembre 1967 modifié relatif à la signalisation des routes et des autoroutes](#) : Signalisation horizontale, verticale et temporaire ;
 - [Instruction Interministérielle sur la signalisation routière \(IISR\)](#) : 9 parties

Il existe également une multitude d'arrêtés réglementant les équipements de la route, leurs particularités, leurs implantations, leurs conditions de mise en œuvre etc.

2.1.3. Les normes

Il est nécessaire de distinguer 2 types de normes : les normes techniques obligatoires (rendues obligatoires par la réglementation ci-dessus) et les normes d'application volontaire.

En France, les principaux documents normatifs sont classifiés :

- 3
 - Normes homologuées dites « NF » applicables ;
 - Normes expérimentales dites « XP » applicables ;
 - Fascicules réglementaires dits « FD » applicables ;
 - Normes à l'état de projet dites « PR » en général non applicables.

Les normes européennes « EN » ou « CEN », les normes internationales « ISO » etc. sont également applicables en France dès lors qu'elles font l'objet d'une correspondance. A ce titre le « NF » sera suivi de EN ou ISO (Ex NF EN 1317-1 ou NF ISO 16039 etc.)

2.1.4. Les règles de l'art

Les règles de l'art désignent l'ensemble des pratiques professionnelles reconnues, applicables à la réalisation d'un ouvrage ou d'une prestation. Elles évoluent avec les progrès techniques, les usages et la jurisprudence. Elles correspondent à l'état des connaissances techniques et professionnelles applicable au moment de la réalisation d'un ouvrage ou d'une prestation.

Elles se traduisent par un ensemble de pratiques professionnelles reconnues, propres à chaque domaine d'activité, que tout professionnel normalement diligent est tenu de respecter afin d'assurer une exécution conforme, sûre et techniquement adaptée.

Les règles de l'art ne se confondent pas avec les normes, mais peuvent s'en inspirer. Elles peuvent être établies notamment par :

4

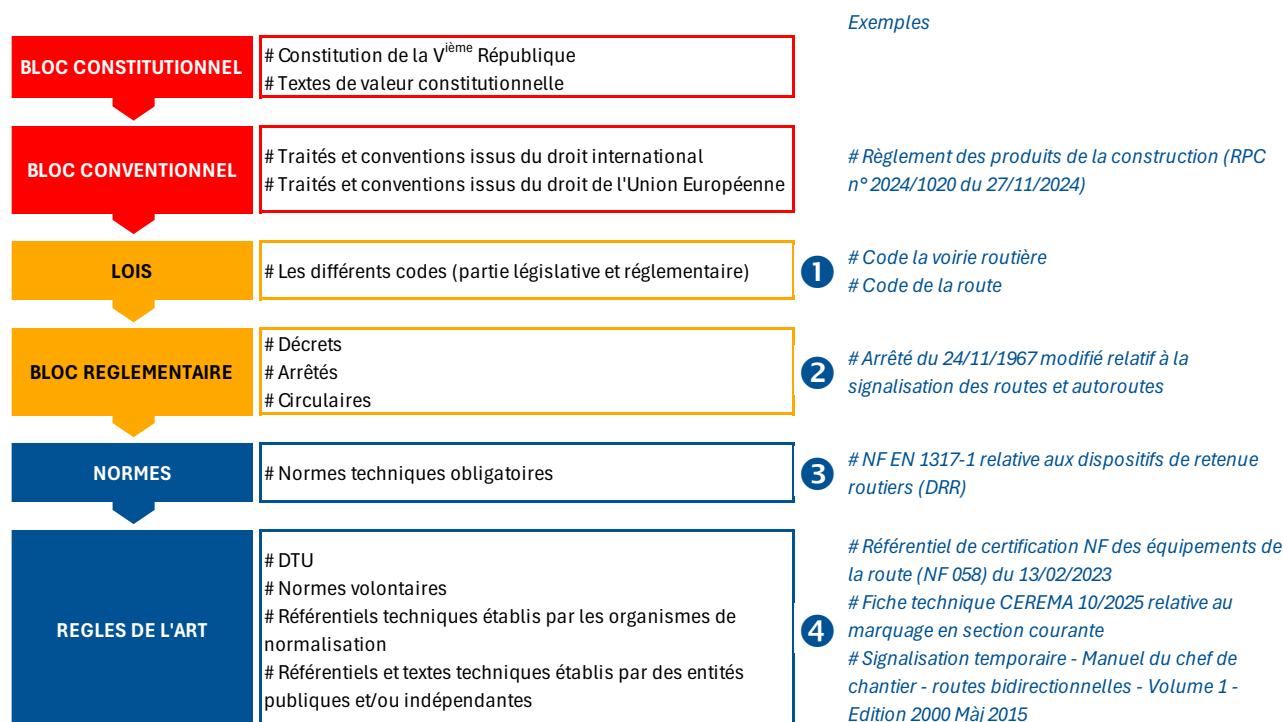
- des DTU (documents techniques unifiés) ;
- des règles professionnelles reconnues ;
- des référentiels techniques sectoriels.

La légitimité/autorité de la doctrine technique (guides, notes d'information, recommandations etc.) s'apprécie au regard de sa notoriété, de son antériorité, de sa composition (membres), de son comité scientifique etc.

Les organismes tels que le [CEREMA](#) jouissent d'une forte légitimité puisqu'il s'agit d'établissements publics.

De plus, bien que n'ayant pas de définition légale unique et figée, les règles de l'art sont citées explicitement dans le [CCAG travaux de 2021](#).

2.1.5. Synthèse



2.2. Les responsabilités

Les fabricants, les entreprises réalisant les travaux, les donneurs d'ordre doivent obligatoirement respecter ces obligations réglementaires sous peine de sanction.

En effet, le non-respect expose l'entreprise et/ou le donneur d'ordre à un risque d'engagement de sa responsabilité civile, contractuelle mais également pénale.

Un équipement de la route doit être certifié, conforme aux performances édictées par la réglementation, mis en œuvre selon les règles de l'art (pour la plupart référencées dans différents guides établis par des entités publiques et/ou indépendantes).

En cas de dommage (accident), l'entreprise et/ou le donneur d'ordre peut voir leur responsabilité engagée. En effet, en cas de dommage, tel un accident de la route, la victime engage d'abord la responsabilité du gestionnaire de la voie, lequel a commandé les équipements non conformes. Ce dernier pourra ensuite se retourner contre l'entreprise qui a installé lesdits équipements s'il est démontré qu'il existe un lien de causalité entre le dommage et la non-conformité des équipements et de leur installation.

Prochain conseil de rout'Expert

Accident de la route, quelles précautions prendre ?

www.rout-expert.fr