La lettre d'information du Syndicat des Équipements de la Route

# Signes

DES VILLES ET DES ROUTES

Syndicat des Equipements de la Route

**NUMÉRO SPÉCIAL**
SIGNALISATION TEMPORAIRE

**NOUVEAUTÉ :**
une signalisation temporaire obligatoirement certifiée pour assurer la conformité réglementaire des balisages de chantier.

**TOUT SAVOIR SUR :**
- la nouvelle réglementation
- la responsabilité des MO

## Sécurité des chantiers

# Nouvelle réglementation pour des panneaux temporaires obligatoirement certifiés

**Reconnaissance légale de son importance dans l'amélioration de la sécurité routière aux abords des chantiers, la signalisation verticale temporaire est désormais soumise à une nouvelle réglementation. Signes fait le point sur ces textes inspirés de la certification existante pour les panneaux et supports de signalisation routière permanente, donne le rétroplanning de son application et rappelle les obligations et responsabilités qui en découlent pour les gestionnaires de la route.**

La certification existante des panneaux et supports de signalisation routière verticale permanente est désormais étendue aux panneaux et supports de signalisation routière verticale temporaire.
Par l'arrêté du 20 octobre 2008, publié au Journal officiel du 1er novembre, la certification NF Équipements de la Route des panneaux de signalisation temporaire devient donc une obligation réglementaire comme elle l'était jusqu'à présent pour les revêtements rétroréfléchissants temporaires. Cet arrêté impose l'application de la marque NF Équipements de la Route sur les panneaux de signalisation temporaire à compter du 1er janvier 2009. Les produits non certifiés, en stock à cette date, pourront être commercialisés jusqu'au 30 septembre 2009. Les produits en service à la date de publication du présent arrêté qui ne sont pas certifiés peuvent être utilisés jusqu'au 31 décembre 2013. _ SUITE PAGES 4-5

Entretien avec
Michèle Merli
Déléguée interministérielle à la Sécurité routière

## Sécurité routière

# "Tous responsables"

Six mois après sa prise de fonction, Michèle Merli explique ses priorités et met en perspective tout ce que recouvre le nouveau slogan que la Délégation à la Sécurité et à la Circulation routières (DSCR) a imaginé pour donner un nouveau souffle à l'action gouvernementale en matière de lutte contre l'accidentalité routière. _ ARTICLE PAGES 2-3

## Edito

## Temporaire mais essentiel

Le nouvel arrêté sur la certification NF des panneaux de signalisation temporaire marque un tournant dans la prise en compte de cette accidentologie très particulière qui frappe majoritairement ceux là même qui œuvrent au quotidien pour notre confort et notre sécurité. Parce qu'il consacre un certain niveau de performance dans l'aptitude à l'emploi et donc la qualité à laquelle nous sommes très attachés. Et qu'en creux, il rappelle aux maîtres d'ouvrage l'importance de prévoir, organiser et mettre en œuvre un dispositif systématiquement adapté à chacun des chantiers qu'ils déploient. Un texte qui renvoie directement à la nouvelle signature de la DSCR que sa déléguée interministérielle à la Sécurité routière, Michèle Merli, rappelle dans nos colonnes : « En matière d'information et de sécurité des usagers, nous sommes tous responsables ».

**Jean-Marc Dieulefet - Président du SER**

SUITE DE LA PAGE 1_

**Signes : Quelles sont les grandes priorités de votre action pour 2009 ?**

**Michèle Merli :** Notre priorité est de solidifier ce qui, ces dernières années, a montré son efficacité. Nous allons donc renforcer le programme Radar par le déploiement de nouveaux types tels que les radars feux rouges ou les radars interdistances. L'objectif est ici de continuer à "casser" les vitesses excessives par un rappel permanent de la règle. Une règle qui, je le rappelle, s'appuie sur un constat sans appel : 10 % de vitesse moyenne en moins, c'est 10 % d'accidents en moins. Les radars ont permis de sauver un très grand nombre de personnes, et globalement, l'ensemble des conducteurs français a compris l'intérêt qu'il y avait à réguler sa vitesse. Ce rappel à la règle rend aussi service aux meilleurs conducteurs, heureux que l'on surveille les irréductibles qui ne la respectent pas.

Toujours dans cet esprit de confirmation des solutions qui ont fait leurs preuves, nous continuerons à attirer l'attention des automobilistes sur les principales sources d'accidentologie.

## Priorité aux personnes vulnérables

En tout premier lieu, sur l'alcool au volant qui est responsable d'un mort sur 3 sur la route. C'est la raison pour laquelle nous avons réalisé une très importante campagne de sensibilisation en décembre afin que la fête ne se termine pas au cimetière. Notre personnage Sam – celui qui ne boit pas - est désormais rentré dans les mœurs et nous constatons que de plus en plus d'associations organisent des raccompagnements, de plus en plus de discothèques se sont équipées en bornes éthylotests électroniques.

Tout ce dispositif marche bien. Nous le renforcerons chaque année en travaillant plus que jamais de concert avec les départements où s'exercent finalement à la fois la surveillance, les contrôles et la prévention.

**Entretien avec Michèle Merli** Déléguée interministérielle à la Sécurité routière

## Sécurité routière

# "Tous responsables"

Le même travail de sensibilisation sera opéré sur les autres formes de risques que sont le téléphone portable - en focalisant cette sensibilisation au-delà des interdictions existantes, la dangerosité du kit mains libres - mais aussi la fatigue ou sur la mauvaise vue… Conduire c'est être à 100 % dans sa conduite. Tout ce qui peut détourner l'attention est susceptible de provoquer un accident. Nous allons mener des études avec des chercheurs pour obtenir des données solides et communiquer sur ces résultats. Savons-nous par exemple que des études suédoises révèlent que la fatigue est en cause dans un accident sur trois ?

Ces chiffres interpellent et plaident pour tous les équipements de la route qui favorisent la stimulation de l'attention et évitent l'assoupissement au volant. Bandes sonores mais aussi glissières de sécurité sur les routes à deux voies, tous ces dispositifs permettent de parer l'insécurité liée à la fatigue.

**Signes : Une approche, en somme, plus que jamais "globale"?**

**Michèle Merli :** Tout à fait. Notre volonté est de promouvoir l'initiative amorcée par le Code de la rue. Nous bénéficions aujourd'hui d'un réseau routier qui n'a plus vocation à s'agrandir de façon notable. Pourtant il accueillera de plus en plus de monde, de plus en plus d'usagers. Tous doivent trouver leur place et se respecter mutuellement. Pour que ce respect se développe, nous devons favoriser un dialogue approprié au lieu et à l'usage. Partager la rue en ville ou partager la route en pleine campagne ne relève pas du même registre. La diversité et la spécificité des usages nécessitent pour autant que tous puissent trouver leur place.

À mon sens, si le XXe siècle a privilégié l'usage de la voiture, le XXIe devra organiser la route, non plus simplement par rapport à la voiture mais aussi par rapport au plus faible, au plus vulnérable : le piéton. Et aller même plus loin, en envisageant simultanément les problématiques des personnes à mobilité réduite, les personnes âgées, les déficients visuels…

Pour prendre un exemple sur les zones de rencontre, la tendance était de préconiser la suppression du trottoir. Alors même que ce dernier constitue souvent un repère pour l'aveugle, canalisant son parcours. Par conséquent, nous préconisons désormais le maintien des trottoirs, même très bas, avec une toute petite démarcation pour que l'aveugle puisse se repérer. Et, lorsque cela n'est pas possible, nous travaillons actuellement sur un système granuleux qui recrée ce repère indispensable aux malvoyants.

Le Code de la rue nous apprend à regarder les choses d'un œil différent, d'un autre point de vue. Et ceci pour promouvoir la cohabitation de l'ensemble des usagers sur la route. Une démarche qui nous conduira aussi à repenser la question des deux-roues qui prennent, chaque année, une importance grandissante dans la circulation. Pour mémoire, cette catégorie d'usagers représente 1 % de la circulation routière mais 18 % des accidents. Il est grand temps de travailler en partenariat total avec les représentants des deux-roues, motorisés ou non motorisés, afin de relever ensemble le défi du Président de la République : moins de 3 000 morts en 2012, et diminuer de moitié l'accidentologie des jeunes. Tenant compte de ce que la praticité de ce mode de transport en ville favorise son développement rapide, nous devrons repenser la place qu'on lui donne. Avec pour objectif d'édicter des règles de bonne conduite adaptées à cet usage et partagées par tous.

Un autre sujet sera relancé en 2009 mais de façon un peu différente : l'éducation et la sécurité routière dans les entreprises. De nombreuses actions ont déjà été développées mais je tiens à leur redonner une nouvelle dimension pour tenir compte du fait qu'un accident du travail sur deux dans notre pays est un accident de la route.

Les quelques chartes qui ont été signées montrent que des progrès considérables peuvent être réalisés dans ce domaine aussi. Nous allons les intensifier en donnant des objectifs qualitatifs de diminution de la dangerosité et de diminution de l'accidentalité. Il y a enfin le nouveau permis de conduire présenté par le Premier ministre à l'issue du Comité interministériel de la Sécurité routière qui s'est tenu à ce sujet le 13 janvier dernier. L'accompagnement de cette réforme sera au centre de nos priorités.

Je crois plus que jamais que les gains de sécurité routière se gagnent sur le terrain, commune par commune, département par département, région par région. Nous chercherons à travailler de façon beaucoup plus opérationnelle avec les préfets de département, de région, avec les directions régionales de l'Équipement, les nouvelles DDT (Direction départementale des

territoires). Nous devons les aider au quotidien afin qu'ils se sentent porteurs d'une politique nationale. Je me déplacerai beaucoup pour densifier encore cette relation très forte que nous souhaitons avoir avec les représentants de l'État, mais aussi avec les représentants des collectivités territoriales, l'Association des Maires de France, l'Assemblée des Départements de France, dans un esprit toujours plus partenarial.

**Signes : Quelles sont les actions que vous envisagez sur les infrastructures en général ?**

**Michèle Merli :** L'organisation de la DSCR a été revue afin que le cœur de son action s'axe sur le comportement des usagers. À ce titre, l'éducation à la sécurité routière repose sur l'efficacité de notre politique d'animation. Mais nous avons encore la responsabilité de la gestion de la sécurité de la signalisation routière, ainsi que la sécurité de la route au sens "audit" des infrastructures. Pour cet audit des infrastructures, nous sommes totalement partenaires de la Direction des routes et des infrastructures terrestres. Cette direction a déjà une mission d'audit pour l'ensemble des routes nationales. Nous avons, quant à nous, une mission plus large, qui doit viser à supprimer toutes les incohérences pouvant se retrouver sur la route. Cela intègre tous les développements des équipements que j'évoquais tout à l'heure : réveiller l'attention de l'automobiliste qui s'endort avec des dispositifs spéciaux, éviter que le conducteur se déporte sur la partie gauche de la route en mettant, là où c'est possible, des glissières de sécurité. Y compris pourquoi pas, comme en Suède, sur les routes à trois voies.

Nous avons la chance d'avoir, notamment sur le réseau national, de très bonnes routes par rapport aux systèmes routiers européens. Malgré cela, il y a encore des progrès à faire et nous chercherons toujours à nous adapter aux meilleurs progrès possibles. Avec la volonté de réfléchir à tous les aménagements qui peuvent améliorer encore la sécurité routière.

Enfin, depuis deux ans, ont été créés les comités d'usagers auprès de chaque préfet. Ils ont pour but de signaler des incohérences, soit de la voirie, soit de la signalisation notamment de vitesse. Nous commençons à avoir des remontées intéressantes dans certains départements. Ici parce que la signalisation est devenue invisible ou a été détériorée par des arbres qui ont poussé, là parce que nous trouvons des messages de limitation de vitesse devenus incohérents… Nous devons travailler à la cohérence des itinéraires. Je compte beaucoup sur ces comités d'usagers qui prendront cette année leur vitesse de croisière pour capitaliser sur leurs remontées d'information et prendre ou susciter les actions correctives qui s'imposent.

**Signes : Lorsque vous recevez un courrier d'un usager, comment procédez-vous pour agir ?**

**Michèle Merli :** Tout dépend où se trouve le dysfonctionnement signalé. Le premier travail est d'identifier le bon gestionnaire en charge de cette route. Si un citoyen fait une observation sur une route départementale, le préfet va avoir à cœur de la relayer auprès du conseil général qui fait partie du comité de concertation.

Transmettre l'observation du citoyen permet souvent d'offrir une information que les services techniques n'avaient pas pu identifier. Et donc accélérer la prise en compte du problème.

## Signalisation de chantier : trop n'est jamais trop

L'important est que le gestionnaire de l'itinéraire puisse faire face à ses responsabilités en fonction de ses crédits disponibles, et prendre des mesures, même transitoires, parce qu'on ne peut évidemment pas tout prendre en compte immédiatement. Il faut introduire du bon sens et faire participer chacun. La sécurité routière est l'affaire de tous. Tel est le sens de notre slogan : "Tous responsables". Chacun par son comportement et chacun par sa citoyenneté doit se sentir responsable de cette indispensable amélioration permanente.

**Signes : Notre numéro est dédié à la problématique de la signalisation des chantiers. Quelles sont selon vous les grandes lignes directrices pour que l'accidentologie aux abords des chantiers ne soit plus une fatalité ?**

**Michèle Merli :** Je pense que tout passe par la formation de ceux qui sont susceptibles de réaliser des chantiers sur la route. Formation à la signalisation, aux règles de balisage, au stationnement des véhicules sur les chantiers, à la circulation des personnes sur les chantiers. Un trop grand nombre d'accidents sont dus à une mauvaise signalisation, des distances trop courtes pour réagir. Sur les chantiers : trop n'est jamais trop. Dans la signalisation, dans les précautions à prendre dans l'information en amont. Ici aussi le bon sens doit présider. Et le bon sens est fonction de la formation qui vous a été dispensée.

Cette sensibilisation à la formation des personnels, et notamment à la nouvelle réglementation, fait partie de sujets que nous évoquons avec l'Assemblée des Départements de France puisque ces derniers sont aujourd'hui les gestionnaires de la plus grande partie du réseau. Notre leitmotiv est de les engager à s'approprier notre slogan : "Tous responsables", eux, comme nous et comme les usagers.

**Signes : Quelles sont les avancées que, selon vous, les équipements de la route devraient apporter dans les années à venir ?**

**Michèle Merli** : Je vois au moins trois axes de progrès. C'est sans nul doute en France que les enjeux de sécurité routière sont les mieux compris et acceptés de tous. Cette avance doit être conservée en explorant de nouvelles pistes afin que tous les équipements de la route soient des équipements dont la destination est prioritairement d'être "de sécurité routière". Faire en sorte que la question de la sécurité routière soit consubstantielle de l'objectif d'équipement.

Je pense ensuite qu'aujourd'hui toute activité doit intégrer et déployer sa propre vision "grenellienne". Il me paraîtrait indispensable que tous les équipements de la route répondent aux enjeux du développement durable. Ne pourrait-on imaginer par exemple que l'installation des glissières de sécurité puisse présenter un bilan carbone attractif ? Cela supposerait que leur fourniture ne nécessite pas des milliers de kilomètres de transport. La production locale, à niveau de performance et de respect des normes et certification bien évidemment équivalent, pourrait être dès lors valorisée.

Enfin, je reste persuadée que l'information des usagers reste le meilleur vecteur de leur responsabilisation. Je suis donc favorable à toutes les solutions qui permettent d'améliorer leur niveau d'attention d'une part, et je pense ici aux produits permettant de mieux voir le tracé de la route et les risques qu'elle peut générer, peinture ou enduit sonore visible de nuit par temps de pluie, signalisation temporaire… Et d'autre part, je considère que les PMV constituent des moyens puissants d'information en temps réel pour les usagers et que leur utilisation mérite par conséquent d'être intensifiée.

Au-delà de la sanction, les automobilistes respectent d'autant mieux la règle qu'on les responsabilise. Une responsabilisation qui à mon sens passe par l'information. C'est toute la portée de notre slogan "Tous responsables". Un slogan qui engage la DSCR et les professionnels pour qu'ensemble nous partagions les idées qui permettront de poursuivre notre mission de sécurité routière.

_ SUITE DE LA PAGE 1

## Sécurité des chantiers

# Nouvelle réglementation pour des panneaux temporaires obligatoirement certifiés

### La marque NF Équipements de la Route : une garantie de sécurité et d'aptitude à l'emploi

La marque NF Équipements de la Route offre aux maîtres d'ouvrage et aux usagers un ensemble de garanties de sécurité et d'aptitude à l'emploi des produits (qualité, fiabilité, durabilité) à travers :

- **La conformité des décors aux signaux routiers réglementaires.**
- **La visibilité et la lisibilité du message, de jour comme de nuit de façon durable.**
- **La stabilité et la robustesse du panneau et de son support (résistance au vent, au vandalisme, aux chocs).**

La signalisation permanente fera l'objet du marquage CE. La signalisation temporaire en revanche est exclue du champ d'harmonisation européenne et n'est donc pas concernée par le marquage CE. Cet arrêté concerne les seuls panneaux de signalisation temporaire (police et directionnelle). En effet, les balises utilisées en signalisation temporaire font déjà l'objet d'une certification sur la base des normes appropriées, à l'exclusion des signaux de type K1 (fanions) et K5a (cônes).
La certification des panneaux temporaires ne s'applique pas aux panneaux utilisant un subjectile souple (type textile, bâche…).
En outre, les panneaux à messages modulables (panneaux à volets, flèches pivotantes…) ainsi que ceux équipés ou destinés à être équipés de triflashes ne rentrent pas actuellement dans le champ de la certification. Cependant, des travaux normatifs sont en cours pour les intégrer.

### La nouvelle réglementation introduit notamment :

- **Une inclinaison de 10° à 30° pour les panneaux sur chevalets de gammes "petite" et "normale".**
- **Une verticalité pour les panneaux sur supports de gammes "grande" et "très grande".**
- **Une hauteur sous panneau, hors panonceau, de 200 mm pour les gammes "petite" et "normale" et 500 mm, pour les gammes "grande" et "très grande".**
- **Des essais mécaniques qui assurent la stabilité du panneau sous l'effet du vent (137 km/h) et du passage du trafic.**

## Principales données normatives pour les supports de signalisation temporaire

Les normes sont les documents de référence définissant les caractéristiques techniques des produits réglementaires. Le référentiel normatif applicable pour la certification des panneaux et supports de signalisation temporaire est principalement composé des normes françaises suivantes :

- XP P 98-543 : Faces de panneaux de signalisation - Performances, caractéristiques techniques et spécifications.
  Cette norme définit les performances des faces pour panneaux de signalisation routière verticale temporaire (couleurs, visibilité de jour et de nuit), les caractéristiques techniques et les spécifications correspondantes. Elle s'applique à la fois pour la certification des films et pour celle des panneaux au niveau des messages (couple panneau + revêtement rétroréfléchissant). L'attribution de la marque NF Équipements de la Route garantit la conformité des films rétroréfléchissants et des décors de panneaux à cette norme. Les décors réglementaires sont définis dans le corpus de normes XP P 98-532-x et XP P 98-542-x. L'utilisation de films rétroréfléchissants assure la visibilité de nuit des panneaux. Les revêtements rétroréfléchissants sont de classe T1 et T2. Un revêtement rétroréfléchissant de classe T2 a un coefficient de rétroréflexion 3 fois supérieur à un revêtement de classe T1.
- XP P 98-540 : Panneaux et supports - Performances, caractéristiques techniques et spécifications.
  Cette norme définit les performances mécaniques des panneaux et des supports de signalisation routière verticale temporaire, les caractéristiques techniques (matériaux) et les spécifications correspondantes (résistance mécanique). Elle définit deux catégories de supports :
  - un support fixe utilisé en signalisation verticale temporaire est l'équivalent d'un support standard de signalisation verticale permanente quel que soit son système de liaison avec le sol ;
  - un support posé au sol.
- XP P 98-541 : Panneaux et supports - Dimensions principales et tolérances dimensionnelles.
  Cette norme concerne les dimensions principales des panneaux et supports de signalisation routière verticale temporaire et spécifie les tolérances dimensionnelles applicables.
- XP P 98-545 : Panneaux et supports posés au sol - Essais de résistance mécanique.
  Cette norme définit les méthodes d'essai de résistance mécanique des panneaux de signalisation routière verticale temporaire et des supports posés au sol.

L'ASQUER est l'organisme, mandaté par l'AFNOR, chargé de qualifier les équipements de la route en mettant en œuvre les procédures de certification NF Équipements de la Route. Tout produit certifié présente obligatoirement au dos du panneau et/ou sur le support un marquage « NF Équipements de la Route » indélébile sous forme d'étiquette, marquage dans la masse, gravure…
Les panonceaux associés aux panneaux rentrent également dans le champ de la certification.

## Les catégories de produits certifiés en signalisation temporaire sont les suivantes :

- **Panneaux de signalisation temporaire de police de type AK, B, C, KM, K2 et K8, KC et carrés KD :**
  - TPF : panneaux pour supports fixes.
  - TPS : panneaux pour supports posés au sol ou accrochés sur dispositifs de retenue.
  - TP : panneaux pour supports fixes, supports posés au sol et supports accrochés sur dispositif de retenue.

- **Panneaux directionnels de signalisation temporaire de type KD sauf carrés :**
  - TDF : panneaux pour supports fixes.
  - TDS : panneaux pour supports posés au sol ou accrochés sur dispositifs de retenue.
  - TD : panneaux pour supports fixes, supports posés au sol et supports accrochés sur dispositif de retenue.

- **TS : supports posés au sol ou accrochés sur dispositif de retenue.**

- **TSI : ensembles posés au sol (panneaux de tous types et supports posés au sol) indémontables.**

Un support est certifié avec association à l'une ou plusieurs des catégories de panneaux certifiés (information obligatoire dans la fiche technique).
Les maîtres d'ouvrage ont l'obligation de viser dans leurs marchés, l'arrêté réglementant l'usage des produits de signalisation temporaire et imposant la certification NF Équipements de la Route pour ces produits.

**Cet arrêté s'impose à tous les maîtres d'ouvrage.**

# État de l'art et cadre réglementaire existant

Le secteur des équipements de la route est soumis à la réglementation prise par arrêtés, conjointement par le ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire et le ministère de l'Intérieur.
Ce nouvel arrêté vient donc compléter et renforcer les dispositions existantes. En effet, la définition, les caractéristiques générales et les règles d'implantation des panneaux de signalisation routière étaient définies :
- dans l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié relatif à la signalisation des routes et des autoroutes ;
- dans l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (IISR) - arrêté du 24 novembre 1967 modifié relatif à la signalisation des routes et des autoroutes et plus particulièrement dans la 8ème partie de cette instruction pour la signalisation temporaire (arrêté du 6 novembre 1992 modifié).

Les conditions d'implantation de la signalisation temporaire sont définies dans la 8ème partie.
Les manuels du chef de chantier illustrent ces conditions d'implantation de la signalisation temporaire selon les typologies de voies et de chantiers.
L'illustration de ces règles est présentée dans les manuels SETRA du chef de chantier, notamment sous forme de schémas types appliqués aux environnements suivants (sous réserve des révisions en cours et des nouvelles publications) :
- routes bidirectionnelles ;
- routes à chaussées séparées ;
- routes en agglomération.

La certification NF est l'assurance d'une qualité de base des produits (état neuf). L'attention des responsables (gestionnaires, exploitants, maîtres d'ouvrage…) est appelée sur la nécessité d'assurer l'entretien des panneaux et de leurs supports, comprenant :
- le nettoyage ;
- la restauration ou le remplacement des panneaux perdant leurs couleurs initiales, leur performance de rétroréflexion… ;
- la consolidation des panneaux renversés et branlants ;
- le remplacement des panneaux ou supports déformés ou pliés.

Le réseau scientifique et technique du ministère (Laboratoire des Ponts et Chaussées, Centres d'études techniques de l'Équipement…) est à la disposition des gestionnaires pour les assister dans leurs contrôles et rédactions de marchés.
Les panneaux de signalisation revêtus de films rétroréfléchissants réclament quelques précautions de stockage, de manipulation, d'entretien… pour maintenir leur niveau de performance.

**Cinq entreprises du SER sont déjà certifiées NF pour leurs produits de signalisation temporaire :**

**Lacroix**
www.lacroix-signalisation.fr
**SES**
www.ses-signalisation.com
**Signature**
www.signature-sa.com
**Signaux Girod**
www.signaux-girod.fr
**Signaux Laporte-Crapie**
www.signaux-laporte.com

# Sécurité des chantiers
# Quelle responsabilité pour les MO ?

**Chaque année plusieurs centaines d'accidents, d'une extrême gravité, sont à déplorer aux abords ou en traversée de chantiers routiers. Les victimes sont tout autant des usagers que des professionnels travaillant sur les 100 000 chantiers annuels que connaissent les routes françaises. Conscients de ce que plus de la moitié des accidents touchant les professionnels sont mortels, les nouveaux textes réglementaires cadrent, avec une très grande précision, une signalisation qui permet aux usagers d'adapter leur conduite aux conditions très particulières qu'impliquent les chantiers.**
**Parce que du respect de ces règles dépend la vie de ceux qui travaillent pour le confort et la sécurité de tous, les tribunaux tendent à vérifier avec de plus en plus de rigueur que le balisage de chantier est bien conforme aux textes qui la régissent.**
**Petite revue de jurisprudence.**

Assurer la sécurité des usagers et des personnels intervenant sur un chantier, telle est la mission assignée à la signalisation temporaire. Si une très importante communication a été déployée pour sensibiliser des usagers à la sécurité des personnels de chantiers qu'ils sont susceptibles de rencontrer, il reste aujourd'hui à sensibiliser maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre à l'importance de démultiplier leur vigilance quant au balisage de chantier. Car si près d'un automobiliste sur deux dépasse la vitesse autorisée aux abords des chantiers, il n'est peut-être pas innocent de se poser la question de savoir si tous sont d'invétérés contrevenants ou si la signalisation n'était pas insuffisante pour les alerter sur la conduite spécifique à tenir.
C'est du moins ce que s'attachent à vérifier les magistrats saisis d'une recherche de responsabilité liée à un accident à l'abord d'un chantier. Sous la mention générique régulièrement utilisée "entretien normal de la signalisation", les tribunaux analysent si toutes les précautions ont été prises pour que l'usager dispose de la bonne information pour adapter sa conduite. Et retenir ou non la responsabilité du gestionnaire et/ou de son maître d'ouvrage délégué en charge du chantier.

## La notion d'entretien normal au centre de la réflexion des juges

Plusieurs affaires illustrent cette volonté d'apprécier l'insuffisance de signalisation. Ainsi la cour administrative de Lyon statuant au contentieux (n° 89LY00456) a retenu la responsabilité d'une société au motif que « sur un chantier de cette société qui, sur une voie de 10 mètres, occupait la moitié de la voie, au moment de l'accident les feux clignotants fixés sur la barrière précédant le chantier n'étaient pas éclairés ; si un panneau réglementaire avait été placé à quelques mètres en amont du chantier, celui-ci était dépourvu d'éclairage spécifique, la société X n'établit pas que ce chantier faisait l'objet d'un entretien normal ». Cet arrêt montre que le juge apprécie les circonstances exactes de l'accident pour s'attacher à vérifier que le dispositif est réglementaire et retenir qu'il devait cependant être pourvu d'éclairage pour couvrir l'ensemble des conditions de circulation - nuit ou manque de visibilité liée aux conditions climatiques.

La mauvaise information qui résulterait de ce défaut d'entretien normal de la signalisation, est régulièrement mise en exergue par les tribunaux pour retenir la responsabilité du gestionnaire ou de l'entreprise effectuant les travaux.
Ainsi, la cour administrative d'appel de Nantes (n° 01NT01244) a pu considérer que « si Madame X n'a pas adapté sa vitesse aux conditions de circulation, l'accident survenu est imputable au défaut de balisage du chantier. Le défaut de présignalisation est constitutif d'un défaut d'entretien normal de la route

de nature à engager la responsabilité de l'entreprise. L'obligation de signalisation constituant une modalité d'exécution du chantier, la société a méconnu ses obligations ».
De même, la cour administrative d'appel de Marseille (n° 01MA02592) a retenu la responsabilité d'une société au motif que « la première cause de l'accident en litige est la signalisation inadéquate de la hauteur du portique heurté par le véhicule accidenté. Une telle inadéquation entre la hauteur annoncée et la hauteur réelle doit être regardée comme constitutive d'un défaut d'entretien ».

Un défaut d'entretien normal qui, s'il engage souvent la responsabilité de l'entreprise en charge des travaux, peut aussi engager la responsabilité du maître d'ouvrage. Ainsi en 2002, la cour administrative d'appel de Douai (n° 99DA00928) a débouté la communauté urbaine de Lille qui entendait que la seule entreprise en charge du chantier soit reconnue responsable de l'insuffisance du balisage de chantier. « Au motif notamment que le dispositif de protection de chantier insuffisamment signalé avait été disposé, certes, par la société X mais sous les ordres du surveillant des travaux de l'établissement public précité. Cette cour d'appel a alors considéré que c'était à bon droit que les premiers juges avaient accordé la garantie de la société qu'à la moitié des condamnations prononcées. »
Ou, la même cour de Douai dans une autre affaire d'accident sur un chantier, confirmant une condamnation solidaire d'une entreprise et du maître d'ouvrage… « les stipulations de l'article 8.4 du cahier des clauses techniques particulières ne permettent pas à la communauté urbaine Y de s'exonérer à l'égard de la victime du dommage de sa responsabilité en sa qualité de maître de l'ouvrage ».
Des jurisprudences régulièrement réaffirmées à une époque où pourtant les dispositifs réglementaires concernant le balisage de chantier n'étaient pas aussi précis qu'aujourd'hui.
Outre l'appréciation qu'ils peuvent faire de cet "entretien normal de la signalisation", les juges ont désormais la possibilité de se référer à la lettre de l'arrêté du 20 octobre 2008 pour vérifier que les gestionnaires et leur maître d'œuvre en ont respecté chacune des dispositions réglementaires et normatives. Des dispositions qui ont justement pour objectif de garantir la performance de la signalisation de chantier.

## RESPONSABILITÉ ADMINISTRATIVE ET PÉNALE : CE QU'IL FAUT RETENIR

PAR MAÎTRE ÉRIC SAGALOVITSCH
SCP SARTORIO & ASSOCIÉS

**Accident de la circulation causé par un défaut ou une insuffisance de signalisation routière**
La victime a le choix entre :
- une action en responsabilité devant les juridictions administratives pour dommages de travaux publics ;
- une plainte au pénal pour homicide ou blessure involontaire.

**1. Régime de la responsabilité administrative**
- Un régime très favorable à la victime
  - la victime doit justifier d'un préjudice ;
  - la victime doit établir un lien de causalité entre les dommages causés et la signalisation défectueuse.
- C'est un régime de responsabilité sans faute.

La personne publique ne peut être exonérée que si elle établit qu'elle a apporté à l'ouvrage un entretien normal. La charge de la preuve lui incombe.

**2. Régime pénal**
La plainte avec constitution de partie civile permet à la victime, si elle aboutit, d'obtenir :
- une condamnation pénale de la personne mise en cause ;
- une réparation civile avec dommages et intérêts.

**Contre qui ?**
- Condamnation pénale :
  - le fonctionnaire ou l'élu.
- Condamnation civile :
  - la collectivité publique.

**Délits pouvant être liés à des insuffisances de signalisation ou à des signalisations défectueuses**
- Délit d'homicide involontaire (article 221-6 du Code pénal) :
  - peine maximale de 3 ans d'emprisonnement et 45 000 euros d'amende.
- Délit de blessures involontaires (article 222-19 du Code pénal) :
  - peine maximale de 2 ans d'emprisonnement et 30 000 euros d'amende.
- Délit de mise en danger de la vie d'autrui (article 223-1 du Code pénal) :
  - peine maximale d'un an d'emprisonnement et 15 000 euros d'amende ;
  - la responsabilité pénale peut être recherchée alors même qu'il n'y a eu ni accident ni victime.

**La loi Fauchon**
- Lorsque la faute a directement causé la mort ou des blessures, le délit est constitué dès lors qu'il y a faute, quelle que soit la gravité de celle-ci.
- En revanche, lorsque le lien n'est qu'indirect entre la faute et le dommage, la responsabilité pénale ne peut être engagée qui si son auteur a violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de prudence de sécurité prévue par la loi ou le règlement ou s'il a commis une faute caractérisée.

**Le cas particulier des responsabilités liées à la signalisation temporaire**
Accident de la circulation causé par une insuffisance de signalisation de chantier
Au regard du droit administratif,
- la victime a le choix entre :
  - une action en responsabilité contre le maître d'ouvrage ;
  - une action en responsabilité contre l'entreprise (article 32-41 et 31-5 du CGCT Travaux).

En pratique la victime préfère en général rechercher la condamnation solidaire de la collectivité publique et de l'entreprise chargée des travaux (exemple : affaire jugée par le Conseil d'État le 23 septembre 1988, Consor PONSAN et autres, requête n° 62246).
- La responsabilité du maître d'œuvre peut être recherchée, ainsi que celle du titulaire du pouvoir de police de la circulation.

Toutefois, pour les dispositifs de signalisation temporaire à mettre en œuvre, la responsabilité de la collectivité détentrice du pouvoir de la police de la circulation ne peut être recherchée qu'en cas de faute lourde.

# Marquage horizontal permanent ou temporaire il faut choisir

**Un chantier ou une intervention sur la chaussée nécessite une signalisation temporaire réglementaire qui remplace le marquage permanent. L'enjeu : à aucun moment les deux marquages ne doivent se confondre. La réglementation en vigueur vient clarifier les choses.**

Sur la route, entre marquage horizontal permanent et marquage horizontal temporaire il faut choisir. À aucun moment en effet, l'usager de la route ne doit être perturbé par différents messages contradictoires, en particulier à proximité des chantiers. C'est tout l'objet de la modification de l'article 122b du livre 1-8ème partie (arrêté du 08 avril 2002) qui spécifie précisément que les « signaux temporaires ne doivent induire ni ambiguïté ni contradiction par rapport aux indications fournies par le marquage permanent ».

Conséquence : afin de ne pas laisser coexister deux marques qui pourraient apparaître contradictoires, le marquage permanent doit être effacé ou masqué lors de la réalisation d'un marquage temporaire. Seul un type de marquage doit rester lisible pour les automobilistes. De la même façon, tout marquage temporaire doit pouvoir être effacé ou masqué en fin de chantier sans traces résiduelles susceptibles de fournir une information erronée à l'usager.

## Des exigences identiques

Parallèlement, l'arrêté rappelle que les principes généraux du marquage permanent s'appliquent au marquage temporaire. Par exemple, en termes de largeur des lignes, le texte énonce que « les largeurs des diverses catégories de marquage utilisées en marquage temporaire sont les mêmes que celles du marquage permanent ». Enfin, il énonce également que le type de modulation utilisé pour le marquage temporaire est identique à celui utilisé pour le marquage permanent. Une précision cependant : la ligne longitudinale utilisée pour séparer deux courants de circulation doit toujours être continue, de même que la ligne de rive délimitant le bord de la chaussée.

## Certification, performance, technologie : ce qu'il faut retenir

**Certification :** Tout comme les produits permanents et conformément à l'arrêté de mai 2000, les produits temporaires doivent être obligatoirement certifiés NF Équipements de la Route pour être appliqués sur les voies publiques.

**Performance des produits :** Compte tenu de la dangerosité potentielle des zones de travaux, le niveau de performance de rétroréflexion des marquages temporaires exigé pour la certification est supérieur à celui des produits permanents, soit 200 au lieu de 150 mcd/lx/m.

**Typologie des produits disponibles sur le marché :** Deux technologies existent sur le marché, les peintures qu'elles soient sans solvant nocif, à plusieurs composants ou à l'eau et les bandes collées.

Une des techniques mises en œuvre : les bandes collées

Directeur de la publication : Jean-Marc Dieulefet - Comité de rédaction : Alain Figuls, Jacques Gedeau, Dominique Mondé, Guy Neuhaus, Jean-Luc Vincent.
Coordination : Nicole Mitrani - Rédacteur : Philippe Billon. Conception / Réalisation : All Write 01 53 59 83 83. Imprimerie BM.
Crédits photos : photothèque DSCR - SER
Syndicat des Équipements de la Route : 152, rue de Picpus - 75012 Paris - Tél. : 01 43 42 26 36 - Fax : 01 43 42 47 71 - Site : www.ser-info.com