

# Introduction et cadre réglementaire

## Rendez-vous Mobilités



Stéphane Chanut, Mathis Beltrami, Cerema



18 décembre 2025

# Programme

# SIGNALISATION ROUTIÈRE LES ACTUALITÉS RÉGLEMENTAIRES

**14h00 : Accueil :** *Stéphane Chanut, Cerema*

**14h10 : Cadre réglementaire, évolutions 2025 et travaux en cours**

Le cadre réglementaire : *Mathis Beltrami, Cerema*

Corridor de sécurité, FLU, KR44 : *Bertrand Perrier, Cerema*

Signaux dynamiques dans la signalisation directionnelle, villages étapes : *Cécile Normand, Cerema*

Ligne d'effet des feux, SR51, flux libre : *Mathis Beltrami, Cerema*

Expérimentations en cours : *Christophe Damas, Cerema*

Tapis tactiles traversants, noir de masque, travaux en cours : *Katy Smorag, Cerema*

**14h50 : Les évaluations récentes**

Signaux dynamiques dans la signalisation directionnelle : *Frédéric Gelin, APRR & Fabrice Fournella, Cerema*

Tests tachistoscopiques 2024 : *Sylvie Deyris, Cerema*

Évaluation d'un marquage en aire piétonne "Pied à terre" : *Marion Valentin, Cerema*

Stage : parangonnage des pratiques des marques d'animation : *Lisa Argento, ENTPE*

**15h55 : Conclusion :** *Benoit Hiron, Cerema*



# Rappel du cadre réglementaire

# LES CONVENTIONS DE VIENNE DE 1968

**Accord formel** conclu entre plusieurs États ou organisations internationales, visant à établir des **règles communes** sur un sujet déterminé.

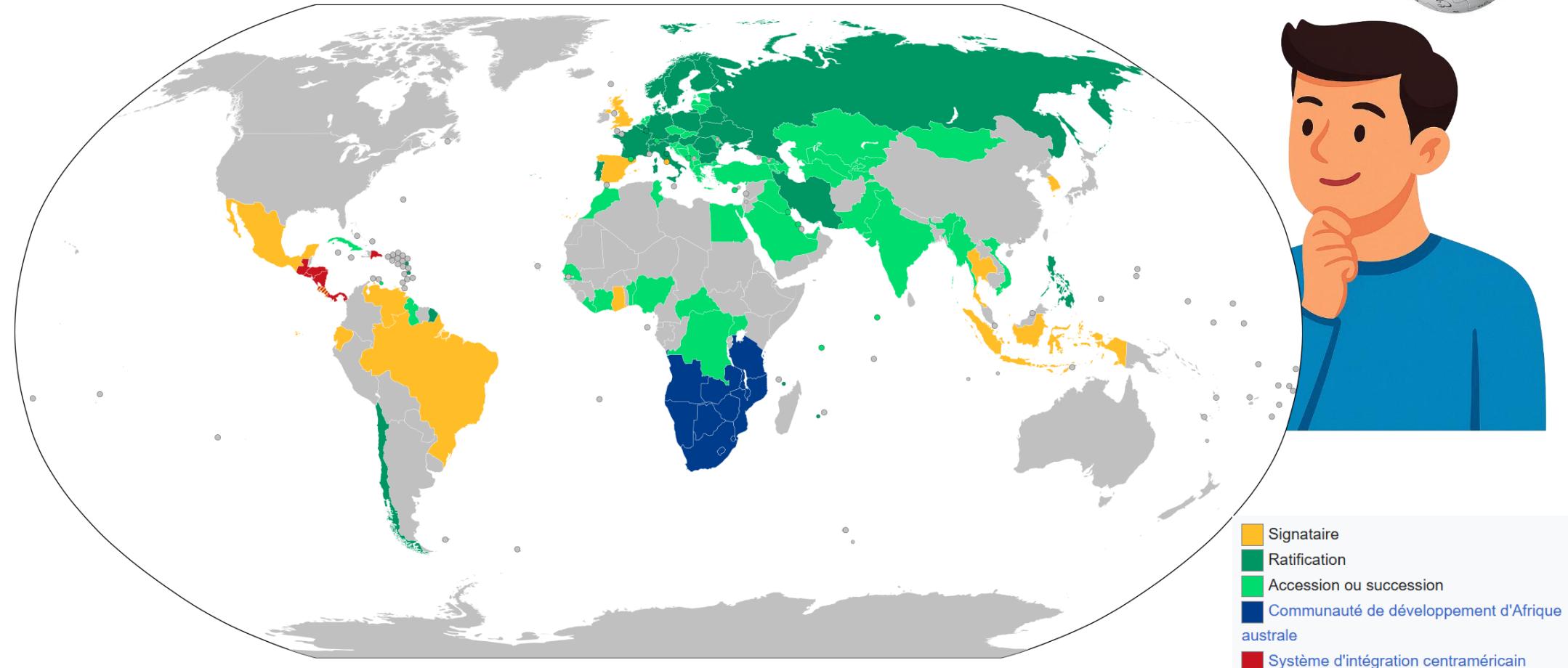
La France a ratifié les Conventions de Vienne sur la circulation et sur la signalisation routière de 1968. Elles ont été élaborées pour instaurer une **norme commune**. Elle fixe des règles sur la signalisation, l'utilisation des panneaux routiers, et la réglementation du trafic afin d'assurer une compréhension et une reconnaissance mutuelle entre les États, facilitant ainsi les déplacements internationaux.

Les Conventions de Vienne de 1968 sont **complétées** par des accords ou des protocoles additionnels (comme l'Accord européen de Genève sur la signalisation routière de 1971 ou la Résolution d'ensemble sur la signalisation routière de 2010) qui précisent ou adaptent certains aspects en fonction des évolutions et des spécificités des États signataires.



# PARTIES CONTRACTANTES

Etats signataires de la Convention de Vienne sur la **SIGNALISATION** routière



# FONDEMENTS JURIDIQUES DE LA RÉGLEMENTATION FRANÇAISE

## Code de la route



### Article R.411-25

« Le ministre chargé de la voirie nationale et le ministre de l'intérieur fixent par **arrêté** conjoint publié au Journal officiel de la République française les conditions dans lesquelles est établie la signalisation routière pour signifier une prescription de l'autorité investie du pouvoir de police ou donner une information aux usagers. Les dispositions réglementaires prises par les autorités compétentes en vue de compléter celles du présent code et qui, aux termes de l'arrêté prévu au premier alinéa, doivent faire l'objet de **mesures de signalisation**, ne sont opposables aux usagers que si lesdites **mesures** ont été **prises**. [...]»

## Arrêté de 1967



Repris dans le Code la Voirie Routière – R.113-1

- **Arrêté interministériel du 24 novembre 1967** modifié relatif à la signalisation routière
  - Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (**IISR**) modifiée (initiée par l'arrêté interministériel du 22 octobre 1963) (9 parties)

# RÉGLEMENTATION FRANÇAISE – EXTRAITS

**Arrêté 1967. Art.1.** La nature des signaux, leurs conditions d'implantation ainsi que les règles se rapportant à l'établissement de la signalisation routière sont fixées dans des **instructions interministérielles** prises par les ministres [...]

**Arrêté 1967. Art.11.** « L'emploi des signaux d'autres types ou modèles que ceux définis dans le présent arrêté est **strictement interdit** »

**IISR. Art.5.** « [...] des arrêtés du ministre chargé des transports déterminent [les signaux] qui sont soumis à homologation et les conditions dans lesquelles celle-ci est accordée.[...]

**IISR. Art.18-2.** « Les présentes dispositions, tant en ce qui concerne les modalités de mise en place de la signalisation que les conditions d'utilisation des technologies préconisées, sont exécutoires au fur et à mesure du remplacement des signaux, dans un **délai maximal de dix ans** à compter de la date de publication de l'arrêté correspondant, sauf prescription particulière. »

# LES EXPÉRIMENTATIONS

De nouveaux besoins, usages, nécessitent toujours une adaptation de la signalisation : nouveau signal ou extension du domaine d'emploi.

1. Soit le nouveau signal est **évident** (présent dans la convention de Vienne...)
2. Soit il est nécessaire de l'**expérimenter** in situ
  - Les expérimentations sont la principale source d'évolution de la réglementation de la signalisation
  - Deux cadres juridiques (autorisations sont limitées dans le temps et l'espace) :
    - **Expérimentations d'équipements routiers innovants** : article R119-10 du code de la voirie routière. Ce type d'expérimentation est suivi par le MTE/DGITM.
    - **Expérimentations de nouveaux signaux routiers** ou de **nouvelles utilisations de signaux routiers existants** : article 14-1 de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR). Ce type d'expérimentation est suivi par le MI/DSR et le MTE/DGITM.



# LES EXPÉRIMENTATIONS

## Cadre expérimental – conditions :

- Le respect d'un cadre réglementaire (code de la route, convention de Vienne)
- Le respect des principes de la signalisation
- Une **évaluation** de l'impact sur la sécurité routière et le comportement des usagers
- Une application pouvant être généralisée
- Une procédure à mettre en œuvre par le demandeur

## Déroulé d'une expérimentation

1ère étape – L'examen de l'opportunité d'une expérimentation

2ème étape – le dépôt de la demande

3ème étape – l'instruction par l'administration

4ème étape – le déroulement et l'évaluation de l'expérimentation

5ème étape – le bilan et la suite donnée

→ <https://equipementsdelaroute.cerema.fr>



# LES EXPÉRIMENTATIONS



## EXPÉRIMENTATION D'UNE SIGNALISATION

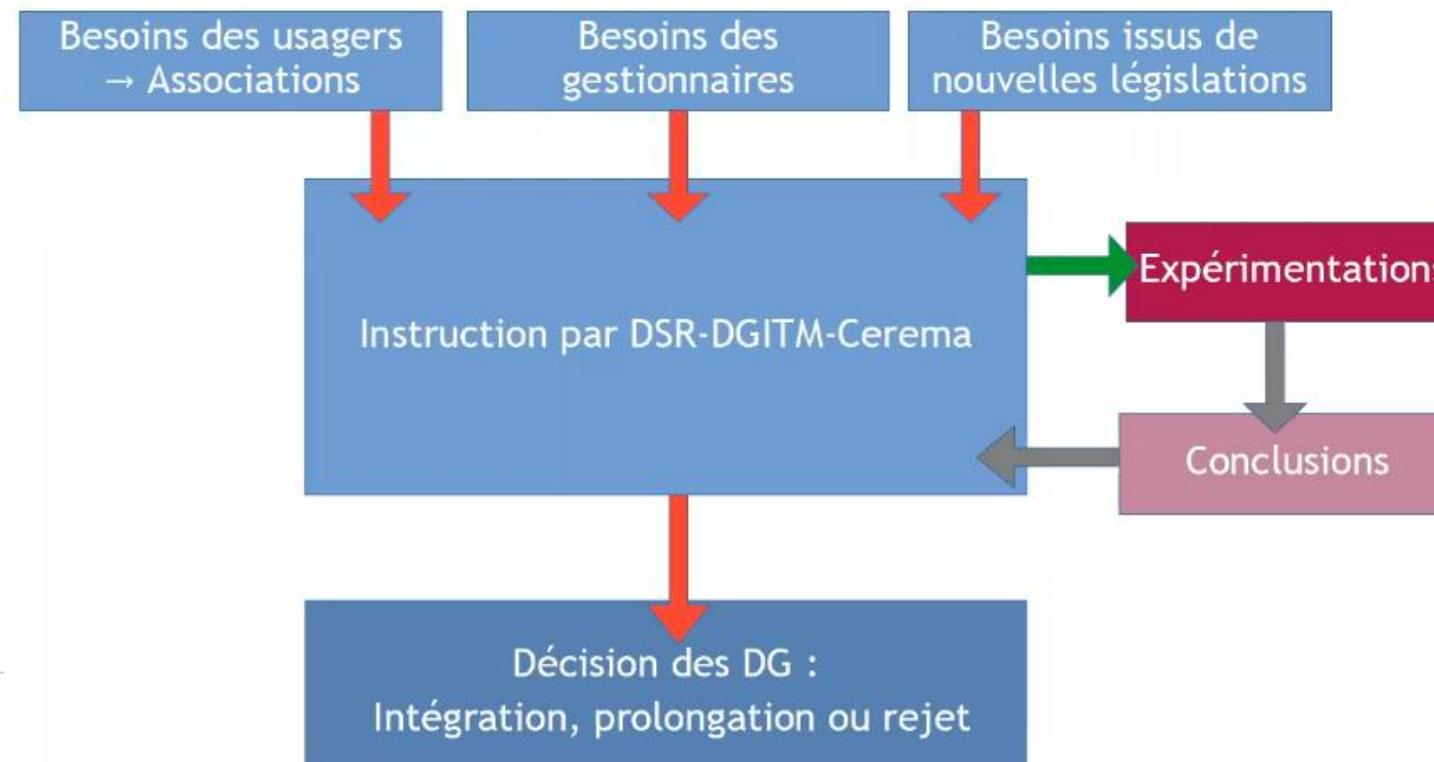


**Autorisation**

- Seule permet l'implantation de la signalisation
- Est temporaire
- Peut être assortie de conditions
- « couvre » le gestionnaire

**Rejet**

- Interdit la mise en place de la signalisation
- Est toujours motivé
- Peut proposer une solution alternative



# LES EXPÉRIMENTATIONS

Plusieurs moyens sont possibles pour évaluer une signalisation routière :

- Évaluation tachistoscopique
- Enquête auprès de panels d'usagers
- Analyse des comportements
- Analyse de l'accidentalité
- ...



**Merci pour votre attention**

[www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)

