

ASRC – Aménagement de surfaces routières colorées



Table des matières

1	Objectifs.....	3
2	Champ d'application.....	3
3	Bases.....	3
3.1	Bases légales.....	3
3.2	Autres bases.....	3
4	Principes essentiels.....	3
5	Exemples.....	5
5.1	Bandes larges.....	5
5.2	Bandes polyvalentes.....	7
5.3	Aménagement de surfaces pleines.....	10
6	Enseignements tirés de la pratique.....	11

1 Objectifs

Le présent document sert de guide aux autorités cantonales et communales compétentes en matière d'utilisation et de réalisation de surfaces routières colorées. Le but est d'utiliser correctement les possibilités d'aménagement sur l'ensemble des routes publiques du canton de Berne et d'éviter tout risque de confusion avec les marquages routiers officiels.

2 Champ d'application

La présente information est valable pour les routes principales et secondaires, ainsi que pour les aires de circulation dont l'exploitation est soumise à la législation en matière de circulation routière (p. ex. les places publiques).

3 Bases

3.1 Bases légales

- Loi du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR ; RS 741.01), article 5, alinéa 3
- Ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR ; RS 741.21), article 72, alinéa 1bis

3.2 Autres bases

- Instructions du 10 décembre 2013 concernant les marques particulières sur la chaussée, Office fédéral des routes (OFROU)
- Norme suisse SN 640 211 « Conception de l'espace routier : bases » de juin 2000 de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports
- Norme suisse SN 640 214 « Conception de l'espace routier : aménagement de surfaces routières colorées » du 1^{er} août 2009 de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports

4 Principes essentiels

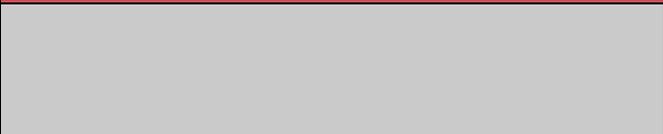
- 1) L'aménagement de surfaces routières colorées (ASRC) est effectué selon la norme VSS SN 640 214 du 1^{er} août 2009.
- 2) En vertu du droit fédéral sur la circulation routière, un ASRC n'est pas considéré comme un marquage. Il sert uniquement à l'aménagement optique de l'espace routier ou à l'adaptation de l'apparence de ce dernier aux exigences d'utilisation selon la norme VSS SN 640 211.
- 3) Un ASRC ne doit en aucun cas provoquer de manière directe une adaptation consciente du comportement des usagers de la route (par ex. pour faire office de « freins optiques » ou pour signaler la traversée de piétons ou encore une priorité).
- 4) Un ASRC ne doit pas ressembler à un marquage ou à un signal officiel ni pouvoir être confondu avec eux en raison de sa couleur, de sa géométrie ou de son motif. Il ne doit pas non plus gêner leur efficacité ni donner l'impression d'une quelconque signification légale en matière de circulation routière.
Pour s'en assurer, il convient de maintenir un espace libre suffisant entre un ASRC et un passage pour piétons. Est considéré comme suffisant un espace de 10 mètres afin que les éléments soient différenciables et clairement identifiables.
- 5) Un ASRC ne doit pas être rétro réfléchissant.
- 6) Un changement du type des couches de roulement est considéré comme un ASRC, exception faite des réparations.

- 7) La valeur d'adhérence (SRT) doit correspondre à la norme VSS SN 640 510 (SRT 65). Un ASRC effectué sur un revêtement peut être glissant si les microbilles font défaut (cf.4) – surtout si la chaussée est mouillée.
- 8) Seules les couleurs figurant dans la norme VSS sont autorisées. La stratégie de l'OPC en matière d'ASRC consiste à assurer une certaine uniformité. C'est pourquoi les couleurs pour les routes cantonales ont été limitées à la palette ci-après.

Compte tenu des expériences positives en la matière, l'OPC recommande d'utiliser les deux couleurs suivantes :

Couleur RAL-Nr.	Utilisation	Echantillon de couleur ¹
Jaune sable 1002	Sur la chaussée	
Jaune pastel 1034	Surfaces pleines sur les îlots pour piétons marqués	

Les trois couleurs suivantes sont également conseillées :

Couleur RAL-Nr.	Utilisation	Echantillon de couleur
Beige 1001	Sur la chaussée	
Rouge fraise 3018	Sur la chaussée	
Gris clair 7035	Sur la chaussée	

La coloration en rouge des bandes cyclables dans les secteurs dangereux est considérée comme un marquage conformément aux Instructions de l'Office fédéral des routes concernant les marques particulières sur la chaussée du 10 décembre 2013. Par conséquent, il faut renoncer à utiliser la couleur Rouge signalisation pour les ASRC.

- 9) Les possibilités d'utilisation sont les suivantes :
 - Bandes larges au bord de la chaussée
 - Bandes polyvalentes
 - Aménagement de surfaces pleines
- 10) Il n'est pas autorisé, sur un tronçon, d'aménager des bandes cyclables formant une surface pleine en tant qu'ASRC à part entière ni de les combiner avec des bandes larges au bord de la

¹ Cet échantillon ne reproduit pas les couleurs réelles

chaussée. Font exception les surfaces peintes en rouge dans les secteurs dangereux conformément aux instructions mentionnées au point 8).

11) Les détails de planification et de réalisation d'ASRC figurent dans la norme VSS SN 640 214.

5 Exemples

5.1 Bandes larges

Niederhünigen,
RC 1251



La couleur (RAL 1002 « Jaune sable ») offre un bon contraste et crée un effet d'optique adéquat. Les traces d'usures (à gauche) apparues peu de temps après l'application indiquent néanmoins que les bandes larges doivent être régulièrement renouvelées. Pour ce type d'usure, vérifier de manière générale s'il ne s'agit pas d'un dommage couvert par la garantie.

**Herzogen-
buchsee,
RC 1434**



L'hétérogénéité du bord de la chaussée aurait pu être compensée par des bandes larges. Bon contraste : le choix de la couleur (RAL 1002 « Jaune sable ») est conforme à la norme SN 640 214 et aux standards de l'OPC pour les routes cantonales. Les bandes sont efficaces et rétrécissent visuellement la chaussée.

**Schwanden bei
Brienz,
RC 1134**



Bande large jaune sable (RAL 1002 « Jaune sable ») unilatérale. Réalisée au moyen de plastique à froid, elle rétrécit visuellement la chaussée. Elle permet d'améliorer le respect mutuel des usagers de la route.

5.2 Bandes polyvalentes

Gümligen,
RC 10



L'aménagement englobe l'ensemble des bandes polyvalentes. Ces dernières sont quant à elles signalées par un marquage officiel (ligne blanche discontinue). Bon contraste : le choix de la couleur est conforme à la norme SN 640 214.

Wimmis,
RC 11



Jaune sable (RAL 1002), réalisation en Granoplast. Largeur insuffisante pour un marquage officiel des bandes polyvalentes. Indique une modification du régime de circulation. Les piétons peuvent traverser où bon leur semble dans la zone située entre la Coop et la banque. Rétrécissement visuel des voies de circulation après l'effacement des passages pour piétons.

**Moutier,
RC 6**



L'aménagement englobe l'ensemble des bandes polyvalentes et est muni de motifs. Les bandes polyvalentes sont quant à elles signalées par un marquage officiel (ligne blanche discontinue). Bon contraste : le choix de la couleur (RAL 3018 « Rouge fraise ») est conforme aux standards pour les routes cantonales de l'OPC. De manière générale, il faudrait que cette couleur s'harmonise avec le site.

**Diesse,
RC 1325**



L'aménagement englobe l'ensemble des bandes polyvalentes. Ces dernières sont quant à elles signalées par un marquage officiel (ligne blanche discontinue). Bon contraste : le choix de la couleur RAL 1002 « Jaune sable » est conforme aux standards de l'OPC pour les routes cantonales.

Spiez,
RC 6



Jaune sable (RAL 1002), réalisation en Granoplast. Marquage des bandes polyvalentes et de la sinuosité de la chaussée. Efficace et s'harmonise bien avec l'environnement.

Lützelflüh,
RC 23



L'ASRC a été mis en place pour distinguer de la chaussée la surface pleine de l'îlot pour piétons. Les lignes de rabattement et de direction entourent l'ASRC et sont indispensables car elles seules sont retroréfléchissantes la nuit. La couleur utilisée est le jaune pastel.

5.3 Aménagement de surfaces pleines

Schwarzen-
burg,
RC 183



Combiné à un marquage officiel, ce type d'ASRC est un bon exemple, efficace et adapté à la situation, qui contribue à la valorisation du site.

Neuenegg,
RC 233



Il s'agit d'un bon exemple, efficace et adapté à la situation. Un marquage officiel supplémentaire n'est pas nécessaire. Ce type d'ASRC peut contribuer à la valorisation du site. Dans l'exemple ci-dessus, cette pratique a en outre montré que les usagers réduisent d'eux-mêmes leur vitesse et qu'ils laissent plus fréquemment la priorité aux piétons.

6 Enseignements tirés de la pratique

Bruit de roulement	Le passage des véhicules sur une surface structurée provoque un bruit de roulement. Il convient donc d'en tenir compte notamment lors de l'aménagement des surfaces pleines avec un ASRC, car l'expérience a montré que cela peut entraîner une pollution sonore supplémentaire.
Coloration avec un produit pour le marquage structuré	Le produit utilisé pour le marquage structuré ne peut être appliqué qu'en plusieurs bandes de 50 cm de large au maximum. La pose de ces bandes bord à bord est quasiment impossible sans raccords.
Adhérence	Pour la coloration des surfaces, le Bauxit/Granoplast s'est avéré offrir des propriétés antidérapantes durables. Ce matériau est mélangé au plastique à froid avant d'être appliqué sur le revêtement. Cela permet d'obtenir une surface résistante offrant une bonne adhérence.
Usure et remplacement	En fonction de l'intensité de l'utilisation (passage des véhicules) et de la création d'éventuels couloirs de circulation sur les surfaces routières colorées, un remplacement peut s'avérer nécessaire au bout de 3 à 4 ans déjà. Dans ce cas, il faut souvent décaper toute la surface avant de refaire le marquage. Il en résulte des frais non négligeables, qui s'accompagnent de petits dégâts au revêtement.
Application et durée de vie	Le matériau des ASRC est constitué d'un plastique à deux composants, qui se mélange au bitume du revêtement au cours de la prise. S'il n'y a pas de bitume, par exemple sur un pavage de pierre naturelle (pavage/pavés), le plastique n'adhère pas. Il n'est donc pas possible d'appliquer un ASRC sur un pavage en pierre naturelle. Il est par contre possible d'en appliquer sur des revêtements en béton, mais il faut lier le revêtement et la masse plastique au moyen d'un primaire d'adhérence. L'expérience a toutefois montré que la durée de vie d'un ASRC appliqué sur du béton est considérablement plus courte que sur un revêtement en bitume.
Pose en bordure de route	Les bordures de routes se salissent nettement plus que le reste de la chaussée. Un ASRC appliqué en bordure de route paraîtra donc également plus souvent sale. Lors de la pose, il faut par conséquent se demander si l'ASRC doit être légèrement éloigné du bord de la chaussée pour diminuer les salissures.
Contraste des couleurs	Il convient de s'assurer que la couleur choisie offre un bon contraste avec la chaussée. Si celui-ci est trop faible, l'ASRC perd de son efficacité. En outre, il ne faut pas perdre de vue qu'un nouveau revêtement s'éclaircit au fil du temps contrairement à l'ASRC, si bien que l'efficacité de ce dernier s'en trouve d'autant plus diminuée.
ASRC dans les zones 30	La plupart du temps, les ASRC ne constituent pas une solution adéquate pour les zones 30 et ne peuvent généralement pas remplacer d'autres mesures visant à réduire la vitesse.

Absence de lignes de rabattement / surfaces interdites au trafic

Les ASRC ne peuvent et ne doivent pas remplacer le marquage officiel. Il ne suffit donc pas de mettre en évidence un obstacle sur la chaussée (p. ex. lampadaire ou îlot pour piétons) au moyen d'un ASRC. Il est en effet nécessaire de signaler cet obstacle au moyen d'une ligne de rabattement ou d'une surface interdite aux voitures, car l'ASRC n'est pas rétro réfléchissant la nuit et n'a aucune valeur juridique.

Bandes larges au bord de la chaussée avec ligne médiane marquée

En général, les bandes larges servent à rétrécir visuellement la chaussée. Elles perdent de leur utilité en présence d'une ligne médiane, qui montre que la chaussée est suffisamment large. Ces deux éléments donnent des impressions contraires, et sont donc incompatibles.