

DOCTRINE TECHNIQUE ROUTIÈRE

NOTE D'ACTUALITÉ N° 12

Octobre 2025

La direction des mobilités routières a mis en place une coordination de la production de la doctrine technique (guides, notes techniques, CCTG...), au service de l'ensemble de la communauté routière.

Cette note d'actualité a pour objet de présenter les récentes productions méthodologiques publiées pour chaque thème, tous producteurs confondus (Cerema, IDRRIM, UGE, CETU, PIARC...), en expliquant en quelques mots leur contenu et, pour les documents révisés, les principales évolutions par rapport à la version antérieure. Certaines évolutions réglementaires ou normatives sont également abordées.

Ce numéro recense les publications entre juillet 2025 et septembre 2025. Des publications plus anciennes n'ayant pas été présentées dans les numéros précédents peuvent également figurer.

Les précédents numéros sont consultables sur le site de l'IDRRIM :

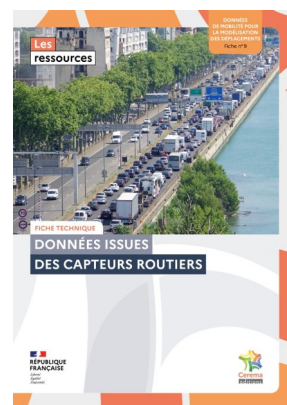
<https://www.idrrim.com/publications/Doctrine-technique-routiere-1.htm>

❖ Conception, gestion de la sécurité, gestion de trafic, ingénierie du trafic

**Données de mobilité pour la modélisation des déplacements. Fiche n°9,
Données issues des capteurs routiers**
Cerema – septembre 2025

À des fins de connaissance, gestion ou régulation des trafics, les exploitants routiers ont recours à des comptages ponctuels. Les données recueillies permettent d'évaluer et d'analyser les niveaux de trafic, ainsi que les conditions de circulation des véhicules, principalement les voitures et les poids lourds. Cette fiche est destinée aux techniciens et permet de comprendre comment sont collectées les données issues des comptages routiers et comment elles sont traitées pour mieux connaître les déplacements.

<https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/605087/donnees-de-mobilite-pour-la-modelisation-des-deplacements-fiche-n-9-donnees-issues-des-capteurs-rout>



Information réglementaire :

Arrêté du 30 juillet 2025 portant création d'un traitement de données à caractère personnel ayant pour objet l'enregistrement, la conservation et l'exploitation à des fins statistiques de données relatives aux accidents de la circulation routière

août 2025

L'observatoire national interministériel de la sécurité routière met en œuvre un traitement de données à caractère personnel ayant pour finalités :

1° La collecte des données d'accidentalité routière sur le territoire français ;

2° L'analyse de l'accidentalité locale et nationale ;

3° La préparation, la mise en œuvre et l'évaluation de la politique de sécurité routière ;

4° La mise à disposition de données permettant la présentation de l'accidentalité routière en France.

Dans le cadre de l'enregistrement et l'analyse des bulletins d'analyse d'accidents corporels de la circulation, l'arrêté précise les catégories de personnes autorisées à accéder après conventionnement (dont notamment les agents des gestionnaires de voirie chargés des analyses de sécurité routière) à tout ou partie de ces mêmes données et informations.

<https://www.legifrance.gouv.fr/jorff/id/JORFTEXT000052059336>

❖ **Chaussées, terrassements, géotechnique, gestion de patrimoine**

Information normative:

Publication de la NF EN ISO 13473-5 - Caractérisation de la texture d'un revêtement de chaussée à partir de relevés de profils de la surface - Partie 5 : détermination de la mégatexture

avril 2025

Cette norme spécifie un mode opératoire permettant d'évaluer la mégatexture d'une surface de revêtement en mesurant le profil de surface et en calculant un indicateur de mégatexture à partir de ce profil. La technique a été élaborée pour donner des mesures et des descriptions significatives et précises de la mégatexture du revêtement pour différentes utilisations, par exemple pour prédire la qualité acoustique du revêtement ou pour évaluer la résistance au roulement.

<https://www.boutique.afnor.org/fr-fr/norme/nf-en-iso-134735/caracterisation-de-la-texture-dun-revetement-de-chaussee-a-partir-de-releve/fa207406/447717#AreasStoreProductsSummaryView>

❖ Ouvrages d'art

Les pieux forés pour les ouvrages d'art et le bâtiment : Guide de réalisation. Fascicule n°3, Exécution du forage des pieux forés de classes 1 et 2 Cerema – juillet 2025

Ce guide est la reprise complète du guide Pieux forés – Recueil des règles de l'art, publié en 1978 par le LCPC et le SETRA. Il tient compte de l'importante évolution des pratiques d'exécution des pieux, du contexte normatif et du positionnement des différents acteurs. Ce fascicule se rapporte à l'exécution des pieux forés en déclinant les techniques et les étapes de forage, les matériels d'excavation, les techniques de tenue des parois par les fluides stabilisateurs ou encore par tubage et chemisage. Il se termine avec quelques exemples de choix de technique de réalisation de pieux argumentés dans des configurations simplifiées.

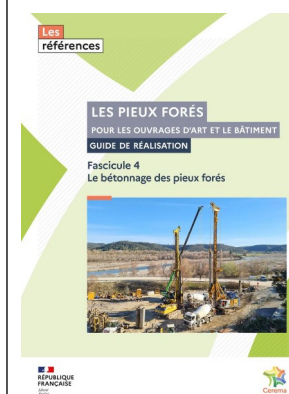
<https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/604374/les-pieux-fores-pour-les-ouvrages-d-art-et-le-batiment-guide-de-realisation-fascicule-n-3-execution->



Les pieux forés pour les ouvrages d'art et le bâtiment : Guide de réalisation. Fascicule n°4, Le bétonnage des pieux forés Cerema – juillet 2025

Ce fascicule porte sur le bétonnage des pieux forés en commençant par les spécifications des bétons et de leurs constituants. Sont ensuite développés toutes les opérations préalables au bétonnage (formulation, épreuve d'étude et épreuve de convenance...), la fabrication, la livraison, la réception et le transport du béton, et enfin sa mise en œuvre dans le forage. Une dernière partie reprend les points sensibles du bétonnage (par exemple le curage, la purge, le recépage, la surconsommation, le retrait du tube de travail, le ressuage...).

<https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/604377/les-pieux-fores-pour-les-ouvrages-d-art-et-le-batiment-guide-de-realisation-fascicule-n-4-le-betonna>



Les pieux forés pour les ouvrages d'art et le bâtiment : Guide de réalisation.
Fascicule n°5, Les armatures des pieux forés
Cerema – juillet 2025

Le fascicule 5 a pour objet les armatures des pieux forés. Il introduit les différents types d'armatures et de matériaux, puis décline les cages d'armature acier et en matériaux composites, les éléments en acier et les fibres pour béton.

Une partie est dédiée aux dispositifs particuliers nécessaires à la mise en œuvre des cages (les dispositifs de centrage, de rigidification des cages, les tubes de réservation...). Le sujet crucial de l'enrobage y est traité. Sont aussi abordés le chargement, le transport, le déchargement et le stockage des armatures, ainsi que la mise en place de la cage ou du profilé dans le forage. La dernière partie porte sur les contrôles du ferrailage des pieux.

<https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/604382/les-pieux-fores-pour-les-ouvrages-d-art-et-le-batiment-guide-de-realisation-fascicule-n-5-les-armatu>



Les pieux forés pour les ouvrages d'art et le bâtiment : Guide de réalisation.
Fascicule n°6, Le contrôle des pieux finis
Cerema – juillet 2025

Ce fascicule présente le contrôle des pieux, une fois finis, avec le choix et l'opportunité des contrôles et le détail des méthodes non destructives (sonique par transparence, réflexion et impédance, gammamétries et sismique parallèle), des méthodes destructives (sondages carottés, inspection caméra...) et des essais de chargement. La dernière partie s'intéresse à la position contractuelle du problème, à la caractérisation des non-conformités, à la gestion contractuelle des anomalies ou singularités et enfin au traitement des non-conformités.

<https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/604385/les-pieux-fores-pour-les-ouvrages-d-art-et-le-batiment-guide-de-realisation-fascicule-n-6-le-control>



Les pieux forés pour les ouvrages d'art et le bâtiment : Guide de réalisation.
Fascicule n°7, Défauts et réparations des pieux forés
Cerema – juillet 2025

Le fascicule 7 dresse une liste non exhaustive de défauts avec leurs causes potentielles, leur nature, leur gravité, ainsi que l'opportunité des réparations. Des solutions de réparations des pieux forés sont présentées, puis illustrées à travers sept exemples. La dernière partie de ce fascicule est dédiée à la réception des pieux réparés.

<https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/604386/les-pieux-fores-pour-les-ouvrages-d-art-et-le-batiment-guide-de-realisation-fascicule-n-7-defauts-et>

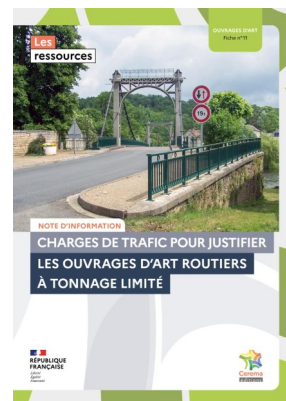


Charges de trafic pour justifier des ouvrages d'art routiers à tonnage limité. Note d'information - Ouvrages d'art n°11

Cerema – septembre 2025

On appelle « ouvrage à tonnage limité » un ouvrage qui ne peut être ouvert à la circulation de tous les véhicules définis à l'article R312-4 du Code de la route à savoir les poids lourds à deux, trois, quatre ou cinq essieux. Cette note a pour objectif d'évaluer les charges d'exploitation routières à définir pour justifier les ponts à tonnage limité dans le cas d'ouvrages à une ou deux voies. Elle propose des modèles de charges recalibrés selon les règles de la norme NF EN 1991-2 pour différentes limitations de tonnage. La méthodologie de calibration y est également décrite

<https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/605130/charges-de-traffic-pour-justifier-des-ouvrages-d-art-routiers-a-tonnage-limite-note-d-information-ouv>



❖ Signalisation

Information réglementaire :

Arrêté du 4 septembre 2025 relatif à la modification de la signalisation routière
septembre 2025

Cet arrêté modifie l'instruction interministérielle sur la signalisation routière du 22 octobre 1963 modifiée et l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié sur la signalisation des routes et autoroutes. Les modifications portent sur :

- l'ajout de la possibilité d'implanter une flèche lumineuse d'urgence sur la bande d'arrêt d'urgence lors d'une intervention sur la voie de droite ;
- la possibilité d'intégrer des signaux dynamiques dans la signalisation directionnelle ;
- l'ajout d'une signalisation spécifique au péage flux libre ;
- la création d'une nouvelle signalisation verticale d'information relative à l'interdiction de s'engager sur un passage à niveau s'il y a un risque de s'y retrouver immobilisé, en application de l'article R. 422-3 du code de la route ;
- la correction des illustrations relatives au signal KR44 ;
- la correction d'un paragraphe de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière relatif à la ligne d'effet des feux ;
- l'ajout de précisions sur la signalisation d'un village étape sur route bidirectionnelle.

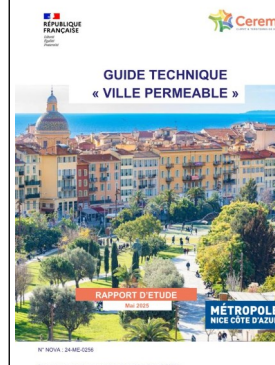
<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000052200261>

❖ Aménagement urbain

Rapport d'étude - « ville perméable » de la Métropole Nice Côte d'Azur Cerema – mai 2025

Pour répondre aux enjeux de gestion des eaux pluviales en milieu urbain et d'imperméabilisation des sols, la Métropole Nice Côte d'Azur est engagée dans une stratégie "Ville perméable" pour renforcer la résilience du territoire. Afin d'évoluer vers une gestion intégrée des eaux pluviales, l'objectif est de favoriser l'infiltration naturelle afin de limiter le coût des infrastructures et les risques pour le territoire. Ce rapport d'étude est structuré en trois parties : grands principes, accompagnement méthodologique à la conduite d'un projet d'aménagement et annexes. Il a pour objectif d'accompagner les acteurs de l'aménagement urbain - et notamment les acteurs de la conduite de projets d'aménagement - pour intégrer cette ambition de la ville perméable dès la conception des projets. Il constitue un outil évolutif, destiné à s'adapter aux besoins du terrain et à alimenter les porteurs de projets en proposant des outils concrets pour une urbanisation plus durable et résiliente.

<https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/604308/guide-technique-ville-permeable-de-la-metropole-nice-cote-d-azur>



❖ Modes actifs

Les cheminements des personnes aveugles et malvoyantes. Fiche n°12, Les bandes d'interception : caractéristiques et mise en place Cerema – septembre 2025

Les bandes d'interception sont des dispositifs tactiles et visuels permettant d'indiquer des aménagements particuliers aux personnes aveugles et malvoyantes, en créant une « interruption » dans leur cheminement. Les bandes d'interception sont régies par la norme NF P98-353, publiée en août 2025, qui établit des critères clairs et consensuels afin de garantir, au moment de leur installation, leur efficacité et leur intégration harmonieuse et pérenne dans les aménagements urbains. La présente fiche technique a été élaborée pour accompagner la parution de cette norme. Elle vise à fournir un premier cadre aux collectivités souhaitant améliorer l'accessibilité de leurs espaces publics par l'implantation de bandes d'interception.

<https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/604974/les-cheminements-des-personnes-aveugles-et-malvoyantes-fiche-n-12-les-bandes-d-interception-caracter>



Schéma directeur piéton - Préconisations pour la constitution d'un cahier des charges

Ademe – avril 2025

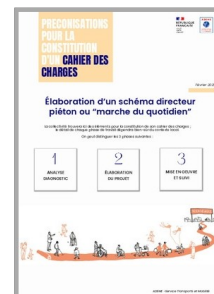
Le schéma directeur piéton (ou marche du quotidien) est un document de diagnostic et de planification nécessaire pour les collectivités qui souhaitent promouvoir la marche comme déplacement du quotidien.

Ce document présente des éléments pour la constitution d'un cahier des charges, qu'elles souhaitent ou non être accompagnées par un prestataire afin de l'élaborer.

Les 3 phases suivantes sont décrites :

- Analyse et diagnostic,
- Elaboration du projet,
- Suivi et évaluation

<https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transports/8149-schema-directeur-pieton-preconisations-pour-la-constitution-d-un-cahier-des-charges.html#product-presentation>



Cette note d'actualité est destinée à un large public de la communauté technique routière. N'hésitez pas à vous inscrire selon la procédure suivante :

envoyer un mail à l'adresse : sympa@developpement-durable.gouv.fr

en précisant dans l'objet du mail : SUB Idif.actu.doc.tech.rout@developpement-durable.gouv.fr

Il n'est pas utile d'écrire de message dans le corps de texte.