

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

Arrêté du 17 septembre 2021 relatif à l'expérimentation de l'utilisation sur autoroutes d'une flèche lumineuse d'urgence (FLU) positionnée sur la bande d'arrêt d'urgence, dans les cas d'intervention d'urgence sur la voie de droite ou la bande d'arrêt d'urgence

NOR : INTS2122147A

Publics concernés : usagers de la route, autorités chargées des services de la voirie, forces de l'ordre.

Objet : expérimentation de l'utilisation sur autoroutes d'une flèche lumineuse d'urgence (FLU) positionnée sur la bande d'arrêt d'urgence, dans les cas d'intervention d'urgence sur la voie de droite ou la bande d'arrêt d'urgence.

Entrée en vigueur : le texte entre en vigueur le lendemain de sa publication.

Notice : l'arrêté prévoit, en cas d'intervention d'urgence sur la voie de droite ou la bande d'arrêt d'urgence sur autoroutes, l'utilisation à titre expérimental d'une flèche lumineuse d'urgence (FLU) positionnée en amont de l'évènement sur la bande d'arrêt d'urgence.

L'objectif de cette configuration de signalisation expérimentale est de rendre le dispositif plus visible, de réduire les risques en cas de heurt du dispositif, et ainsi de mieux protéger les agents d'exploitation, les personnels des services de secours et de police et les usagers.

Référence : le présent arrêté peut être consulté sur le site Legifrance (<https://www.legifrance.gouv.fr>).

Le ministre de l'intérieur et le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports,

Vu la Constitution, notamment son article 37-1 ;

Vu le code de la route, notamment ses articles L. 411-6 et R. 411-25 ;

Vu l'instruction interministérielle sur la signalisation routière du 22 octobre 1963 modifiée, notamment ses articles 14-1, 122, 130 et 133 ;

Vu l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié relatif à la signalisation des routes et autoroutes, notamment son article 9 ;

Vu la demande d'expérimentation du 18 novembre 2020 du président de l'association des sociétés françaises d'autoroutes (ASFA), mandatée par les sociétés ALBEA, A'LIENOR, ALIS, APRR, AREA, ASF, ATLANDES, COFIROUTE, ESCOTA, SANEF, SAPN, SFTRF, pour l'utilisation de la flèche lumineuse d'urgence (FLU) positionnée sur la bande d'arrêt d'urgence en cas d'intervention d'urgence sur la voie de droite ou la bande d'arrêt d'urgence,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. – Il est dérogé aux dispositions des articles 122, 130 et 133 de la huitième partie de l'instruction du 22 octobre 1963 susvisée, et de l'article 9 de l'arrêté du 24 novembre 1967 susvisé, afin d'expérimenter le positionnement de la flèche lumineuse d'urgence (FLU) sur la bande d'arrêt d'urgence en cas d'intervention d'urgence sur la voie de droite ou la bande d'arrêt d'urgence.

Ce dispositif est expérimenté pour intervention sur la bande d'arrêt d'urgence sur les réseaux autoroutiers gérés par ALBEA, A'LIENOR, ALIS, ASF, ATLANDES, COFIROUTE, ESCOTA, SANEF, SAPN et SFTRF.

Ce dispositif est expérimenté pour intervention sur la voie de droite sur les réseaux autoroutiers gérés par ALIS, APRR, AREA, ATLANDES, COFIROUTE, SANEF et SAPN.

Il est expérimenté pour une durée de deux ans.

Les caractéristiques de la signalisation expérimentée, ses modalités d'évaluation et les conditions de réalisation de l'expérimentation, au regard de la sécurité et de la circulation routières, sont fixées en annexe.

Le suivi de cette expérimentation donne lieu à l'établissement d'un rapport d'étape et d'un rapport final d'évaluation. Ces deux rapports sont remis à la déléguée à la sécurité routière et à la directrice des infrastructures de transport ; le premier dans un délai d'un an après la mise en œuvre de la signalisation expérimentale et le second dans un délai de six mois précédant la fin de la période d'expérimentation.

Art. 2. – En cas d’incident ou d’accident en lien avec la signalisation expérimentale, la déléguée à la sécurité routière et la directrice des infrastructures de transport doivent en être informées par voie électronique aux adresses suivantes : bsc-sdpur-dsr@interieur.gouv.fr et ptm.marm.dit.dgitm@developpement-durable.gouv.fr.

En fonction des circonstances, la déléguée à la sécurité routière et la directrice des infrastructures de transport peuvent, par décision, suspendre l’autorisation d’expérimentation, y mettre un terme anticipé ou la conditionner à la prise de nouvelles mesures.

Art. 3. – Les présidents des sociétés d’autoroutes ALBEA, A’LIENOR, ALIS, APRR, AREA, ASF, ATLANDES, COFIROUTE, ESCOTA, SANEF, SAPN, SFTRF, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l’exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 17 septembre 2021.

Le ministre de l’intérieur,
Pour le ministre et par délégation :
La déléguée à la sécurité routière,
M. GAUTIER-MELLERAY

Le ministre délégué
auprès de la ministre de la transition écologique,
chargé des transports,
Pour le ministre délégué et par délégation :

La déléguée à la sécurité routière,
M. GAUTIER-MELLERAY

Le chef de la MARRN,
E. OLLINGER

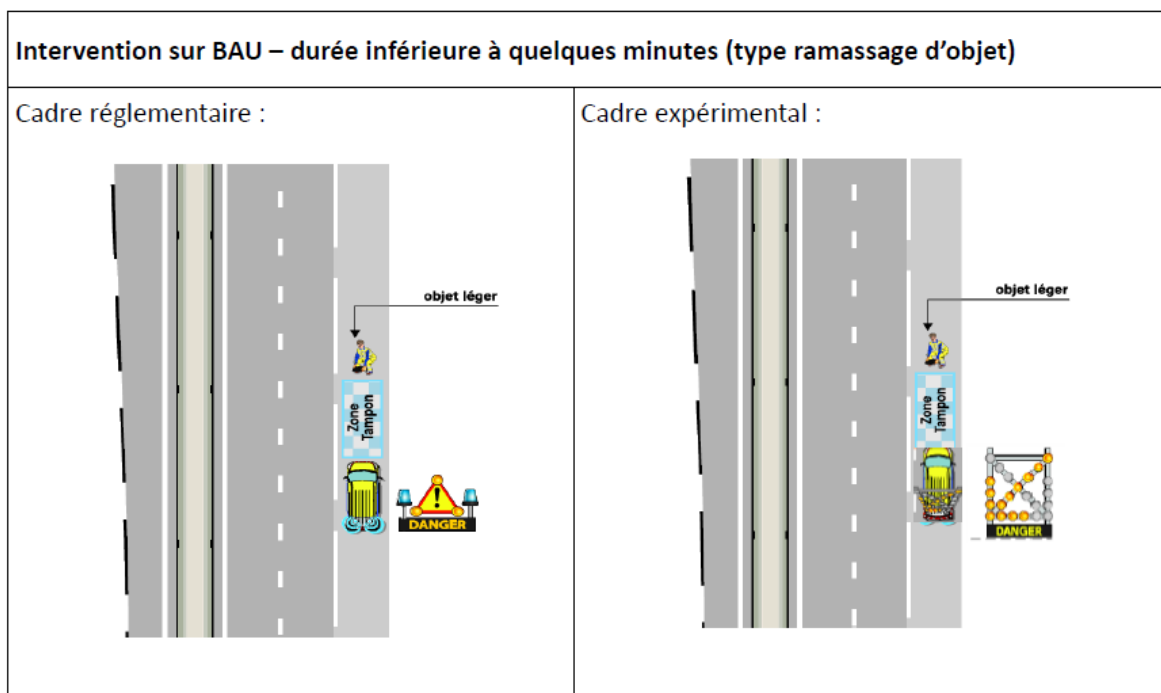
ANNEXE

I. – Description du dispositif

La configuration du dispositif de signalisation expérimental prévoit, dans le cas d’une intervention d’urgence sur la bande d’arrêt d’urgence ou sur la voie de droite, le positionnement de la flèche lumineuse d’urgence (FLU) sur la bande d’arrêt d’urgence (BAU), à une distance de l’obstacle minimale de 100 mètres.

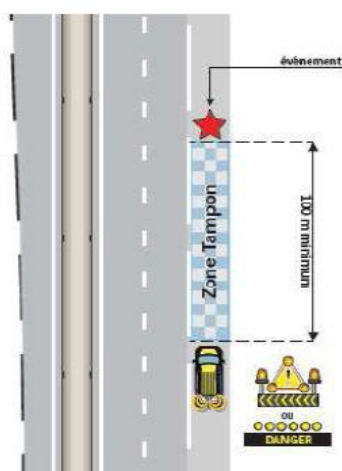
Les interventions concernées sont toutes inférieures à 2 heures, elles sont classifiées U0 et U1 au sens du volume 8 – Interventions d’urgence sur routes à chaussées séparées, du fascicule sur la signalisation temporaire.

1) Intervention d’urgence sur la bande d’arrêt d’urgence

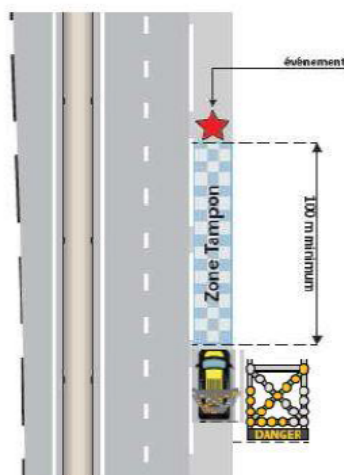


Intervention sur BAU – durée inférieure à 2 heures

Cadre réglementaire :



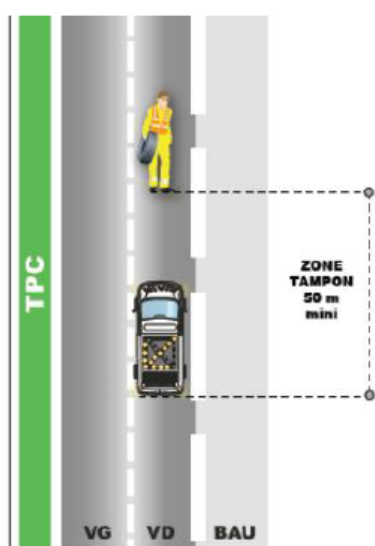
Cadre expérimental :



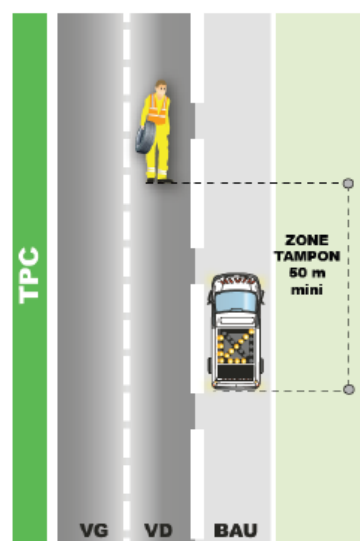
2) Intervention d'urgence sur la voie de droite

- Intervention sur voie de droite (durée inférieure à 5 min)

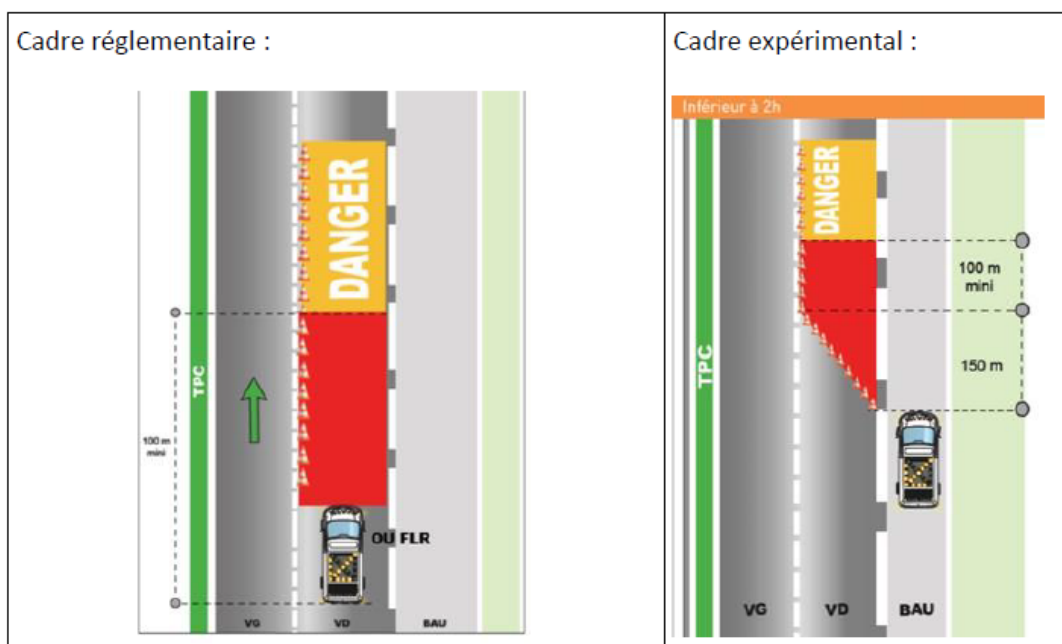
Cadre réglementaire :



Cadre expérimental :



▪ Intervention sur voie de droite (durée inférieure à 2 heures)



3) Dérogations

Ce dispositif déroge :

- à l'article 122 de la huitième partie de l'instruction du 22 octobre 1963 susvisée, eu égard au positionnement de la flèche lumineuse KR43 sur la bande d'arrêt d'urgence ;
- aux articles 130 et 133 de la même instruction eu égard à l'utilisation d'une FLU pour une intervention sur un obstacle n'obstruant pas la chaussée ;
- à l'article 9 de l'arrêté du 24 novembre 1967 susvisé, eu égard à l'obligation pour les usagers de se déporter dans une autre voie que la voie adjacente, pour le cas d'usage de l'intervention sur voie de droite.

Le dispositif de signalisation expérimental est mis en œuvre de jour et de nuit, pour une intervention sur la bande d'arrêt d'urgence en section courante, et uniquement de jour pour intervention sur la voie de droite.

Aucune autre dérogation de signalisation n'est prévue pour cette expérimentation.

II. – Modalités d'évaluation de l'expérimentation

Le protocole de l'évaluation, transmis par l'association des sociétés françaises d'autoroutes (ASFA), est validé.

L'évaluation se fait autour de 3 phases principales :

- phase 1 : préalables. Cette phase comprend la collecte des éléments de connaissance ou d'études déjà réalisées ;
- phase 2 : évaluation sur chaussées hors circulation. Des poses et déposes complètes de signalisation sont réalisées sur site réel hors circulation pour comparer, notamment en termes d'exposition des agents, les dispositifs réglementaire et expérimental ;
- phase 3 : évaluation de l'impact des dispositifs sur le comportement des usagers.

L'expérimentation est d'abord mise en œuvre pour les interventions sur la bande d'arrêt d'urgence, de jour et de nuit, ou pour les interventions courtes sur la voie de droite de niveau U0, uniquement de jour.

L'expérimentation pour les interventions sur la voie de droite de niveau U1, uniquement de jour, est mise en œuvre dans un second temps, à l'issue d'un retour fait à l'administration. Ce retour est établi sur la base notamment d'une évaluation sur les secteurs suivants :

- COFIROUTE : autoroute A81 sens 2 au PR 186 environ ;
- APRR : autoroute A6 sens 2 au PR 247 +800 environ ;
- ATLANDES : autoroute A63 sens 1 au PR 68 environ ;
- ATLANDES : autoroute A63 sens 2 au PR 78 environ ;
- SAPN : autoroute A13 sens 1 au PR 140+800 environ.

L'impact du dispositif sur le comportement des usagers est évalué sur la base d'observations des trajectoires des véhicules en approche de la FLU. Les indicateurs retenus sont les distances longitudinales de changement de voie par rapport au dispositif de signalisation et les vitesses observées au droit de ce point.

Deux situations sont observées : avec une FLU traditionnelle (situation de référence) et avec la FLU sur bande d'arrêt d'urgence.

Cette évaluation est complétée par un retour d'expérience des agents utilisateurs, ainsi que sur l'observation et la qualification des procédures d'intervention (temps d'exposition de l'agent avant et après, moyens déployés notamment).

Le suivi de cette expérimentation est réalisé par le CEREMA et par les gestionnaires autoroutiers.