

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

Arrêté du 25 mai 2022 relatif à l'expérimentation de l'utilisation de flèches lumineuses de rabattement ou d'urgence équipées d'un système de renforcement lumineux

NOR : INTS2213170A

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

Objet : expérimentation d'une signalisation routière.

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

Notice : l'arrêté prévoit l'utilisation, à titre expérimental, de flèches lumineuses de rabattement (FLR) ou de flèches lumineuses d'urgence (FLU) équipées d'un système de renforcement lumineux afin de prévenir, sur les chantiers sous circulation, les risques de collision entre les usagers de la route, les opérateurs et les équipements de chantier.

Le dispositif expérimental se décompose en trois parties :

- la détection des véhicules entrant dans la zone de chantier ou d'intervention ayant un fort risque de percussion des engins, des équipements, des agents de chantier ;
- l'alerte vers l'usager, en approche des flèches lumineuses, en cas de situation à risque (signaux lumineux complémentaires) ;
- l'alerte vers les agents de chantier (par des moyens autres que ceux de la signalisation).

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

Le ministre de l'intérieur et la ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires,

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 du 28 mars 2022 de la direction interdépartementale des routes Centre-Ouest,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. – Il est dérogé aux dispositions des articles 122 et 133 de l'instruction du 22 octobre 1963 susvisée afin d'expérimenter l'utilisation de flèches lumineuses de rabattement et de flèches lumineuses d'urgence équipées d'un système de renforcement lumineux et de prévenir, lors des interventions sous circulation, les risques de collision entre les usagers de la route, les opérateurs et les équipements de chantier.

Le dispositif de signalisation est expérimenté sur l'autoroute A20 et la RN 145 gérées par la direction interdépartementale des routes Centre-Ouest.

Il est expérimenté pour une durée de trois ans.

Les caractéristiques de la signalisation expérimentale, les conditions de réalisation de l'expérimentation et ses modalités d'évaluation, au regard de la sécurité et de la circulation routières, sont fixées en annexe. Le suivi de cette expérimentation donne lieu à l'établissement de rapports intermédiaires et d'un rapport final d'évaluation. Ces rapports sont remis à la déléguée à la sécurité routière et à la directrice des mobilités routières selon les modalités d'évaluation et de transmission définies en annexe. Le rapport final est remis 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 le dispositif expérimenté, la déléguée à la sécurité routière et la directrice des mobilités routières doivent en être informées par la direction interdépartementale des routes Centre-Ouest dans un délai maximal de cinq jours.

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

Art. 3. – Le directeur interdépartemental des routes Centre-Ouest est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 25 mai 2022.

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

*La ministre de la transition écologique
et de la cohésion des territoires,*
Pour la ministre et par délégation :

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

*Le chef du département de la transition écologique,
de la doctrine et de l'expertise technique,*
E. OLLINGER

ANNEXE

I. – Description du dispositif

Le dispositif expérimenté est un système embarqué sur les flèches lumineuses de rabattement (FLR) ou sur les flèches lumineuses d'urgence (FLU) de détection et d'alerte d'une intrusion d'un usager de la route dans le périmètre d'une intervention sous circulation et du risque de collision avec les opérateurs et les équipements de chantier.

Il se décompose en trois parties :

- la détection des véhicules entrant dans la zone de chantier ou d'intervention ayant un fort risque de percussion des engins, des équipements et des agents de chantier ;
- l'alerte vers l'usager, en approche des flèches lumineuses, en cas de situation à risque (signaux lumineux complémentaires) ;
- l'alerte vers les agents de chantier (par des moyens autres que ceux de la signalisation).

Le dispositif est connecté à l'équipement de signalisation qui le porte (FLR ou FLU dans le cadre de cette expérimentation).

Dans le cas de la FLR, dans un premier temps d'expérimentation, le renforcement lumineux à destination des usagers en approche est constitué de 7 flashes lumineux orange disposés uniformément sur le panneau bas, autour du signal réglementaire B21.

Dans le cas de la FLU, dans un premier temps d'expérimentation, le renforcement lumineux à destination des usagers en approche est constitué de 6 flashes lumineux sur les montants latéraux arrières du fourgon porteur de part et d'autre des portes arrières.

D'autres modalités de renforcement lumineux, concernant notamment le nombre de feux et leur couleur, peuvent être testées dans le cadre de cette expérimentation mais font au préalable l'objet d'un accord de la direction des mobilités routières et de la délégation à la sécurité routière.

Ce dispositif déroge :

- à l'article 122 de la huitième partie de l'instruction du 22 octobre 1963 susvisée, eu égard à l'utilisation d'un flash de type « feu de pénétration » non prévu à cet article ;
- à l'article 133 de la huitième partie de la même instruction, eu égard à l'ajout de flashes lumineux sur le cadre des bandes biaises de la FLR ou sur les montants latéraux arrières du fourgon FLU, non prévu à cet article.

L'expérimentation s'inscrit dans le cadre classique d'utilisation des FLR et des FLU. La FLR est utilisée lors de chantiers programmés, soit en avertissement, soit en position, tandis que la FLU est déployée lors d'interventions d'urgences (véhicule en panne, objet sur chaussée...) ou exceptionnellement pour les besoins de l'expérimentation.

La configuration du dispositif de signalisation expérimental est mise en œuvre uniquement de jour. Elle peut concerner la neutralisation d'une ou deux voies latérales de droite ou de gauche.

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

II. – Modalités d'évaluation de l'expérimentation

Le suivi de cette expérimentation est réalisé par le Cerema sur la base d'un protocole d'évaluation validé par les services de la délégation à la sécurité routière et de la direction des mobilités routières.

En plus du rapport d'évaluation final, des rapports intermédiaires sont envoyés aux services de la direction des mobilités routières du ministère de la transition écologique et de la délégation de la sécurité routière du ministère de l'intérieur à différentes périodes de l'évaluation :

- 6 mois après mise en service pour évaluer l'impact de la signalisation expérimentée sur les usagers et ajuster les modalités de l'expérimentation si besoin ;

- annuellement jusqu’à la fin de l’expérimentation pour suivre l’évolution de l’appropriation, par les usagers et les agents d’exploitation, de cette nouvelle signalisation.