

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR ET DES OUTRE-MER

Arrêté du 5 avril 2024 modifiant l'arrêté du 24 août 2020 relatif à l'expérimentation d'une signalisation relative aux voies de circulation réservées à certaines catégories de véhicules sur certains axes

NOR : IOMS2408780A

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

Objet : modification de l'expérimentation d'une signalisation routière relative aux voies réservées à certaines catégories de véhicules.

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

Notice : le présent arrêté modifie les modalités d'expérimentation de la signalisation relative aux voies de circulation réservées à certaines catégories de véhicules sur certains axes prévues par l'arrêté du 24 août 2020. Le domaine d'application initialement restreint aux voies réservées situées en voie de gauche sur des routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central et à au moins trois voies est élargi en y intégrant, d'une part, le cas des voies réservées situées en voie de droite et, d'autre part, le cas des routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central et à au moins deux voies.

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

Le ministre de l'intérieur et des outre-mer et le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires,

Vu la Constitution, notamment son article 37-1 ;

Vu le code de l'environnement, notamment son article D. 224-15-12 ;

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L. 2213-1, L. 2213-2, L. 2213-3 et L. 3642-2 ;

Vu le code de la route, notamment ses articles L. 318-1, L. 411-8, R. 311-1, R. 411-8, R. 411-17, R. 411-25 et R. 412-7 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 3121-1 et L. 3132-1 ;

Vu le code de la voirie routière, notamment son article R. 119-10 ;

Vu l'instruction interministérielle sur la signalisation routière modifiée du 22 octobre 1963, notamment ses articles 14-1, 114-3, 118-7, 141 et 142 ;

Vu l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié relatif à la signalisation des routes et des autoroutes, notamment ses articles 5, 5-12 et son annexe ;

Vu l'arrêté du 24 août 2020 relatif à l'expérimentation d'une signalisation relative aux voies de circulation réservées à certaines catégories de véhicules sur certains axes,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. – L'arrêté du 24 août 2020 susvisé est modifié conformément aux articles 2 et 3 du présent arrêté.

Art. 2. – L'article 1^{er} est ainsi modifié :

1^o Au sixième alinéa, les mots : « aménagées en voie de circulation de gauche sur des routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central, la chaussée concernée par la voie réservée comprenant au moins trois voies de circulation. Il comporte des spécificités liées au caractère temporaire ou permanent de la voie réservée et à l'emploi éventuel d'une signalisation dynamique. » sont remplacés par les mots : « aménagées en voie de circulation de gauche ou de droite, sur des routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central, la chaussée concernée par la voie réservée comprenant au moins deux voies de circulation. Il comporte des spécificités liées au caractère temporaire ou permanent de la voie réservée, à son positionnement en voie de droite ou en voie de gauche, à l'emploi éventuel d'une signalisation dynamique et au nombre de voies de la chaussée. » ;

2° Après le sixième alinéa, est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Les voies réservées n'incluent pas le franchissement de bretelles. Seule une continuité de la voie le long d'une bretelle de sortie est possible. Des panneaux de fin de voie réservée sont placés en amont des échangeurs, à une distance suffisante, afin de permettre aux usagers d'entrer ou de sortir en toute sécurité. » ;

3° Au onzième alinéa qui devient le douzième, les mots : « Ce dispositif est expérimenté pour une durée de quatre ans » sont remplacés par les mots : « Ce dispositif est expérimenté pour une durée de six ans ».

Art. 3. – Les annexes sont remplacées par les annexes du présent arrêté.

Art. 4. – Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 5 avril 2024.

*Le ministre de l'intérieur
et des outre-mer,*

Pour le ministre et par délégation :
La déléguée à la sécurité routière,
F. GUILLAUME

*Le ministre de la transition écologique
et de la cohésion des territoires,*

Pour le ministre et par délégation :

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

E. OLLINGER

ANNEXES

ANNEXE I

EXPÉRIMENTATION D'UNE SIGNALISATION RELATIVE AUX VOIES DE CIRCULATION RÉSERVÉES À CERTAINES CATÉGORIES DE VÉHICULES SUR CERTAINS AXES

I. – Description du dispositif expérimental

Le dispositif expérimental concerne la signalisation de voies réservées aux véhicules de transport en commun, aux taxis, aux véhicules transportant un nombre minimal d'occupants notamment dans le cadre du covoiturage au sens de l'article L. 3132-1 du code des transports, ou aux véhicules à très faibles émissions au sens de l'article L. 318-1 du code de la route.

Ce dispositif de signalisation s'applique aux voies réservées permanentes ainsi qu'aux voies réservées temporaires à plages horaires d'ouvertures fixes ou variables, qui, en dehors de ces plages, redeviennent des voies ouvertes à la circulation générale. Il comporte des spécificités liées au caractère temporaire ou permanent de la voie réservée, à son positionnement en voie de gauche ou en voie de droite, à l'emploi éventuel de la signalisation dynamique et au nombre de voies sur la chaussée.

Lorsque la vitesse maximale autorisée (VMA) sur la section aménagée est strictement supérieure à 90 km/h, le gestionnaire prévoit, en lien avec l'autorité de police de la circulation la mise en place d'un abaissement de la VMA de l'ensemble des voies pendant les périodes d'activation de la voie réservée.

Lorsque la VMA sur la section aménagée est égale à 90 km/h, le gestionnaire prévoit, en lien avec l'autorité de police de la circulation, la mise en place d'un abaissement de la VMA de la voie réservée et le cas échéant de l'ensemble des voies, pendant les périodes d'activation de la voie réservée, suivant les cas précisés ci-dessous :

- dans le cas général, il est préconisé que les VMA n'excèdent pas 70 km/h sur la voie réservée et 90 km/h sur les autres voies ;
- dans le cas particulier d'une voie réservée aménagée en voie de droite, sur une chaussée ne comportant pas de bande d'arrêt d'urgence, il est préconisé d'abaisser la VMA à 50 km/h sur la voie réservée ;
- en outre, si les mesures de vitesses montrent que lorsque la voie réservée est activée, les vitesses pratiquées sur les voies ouvertes à la circulation générale sont fréquemment inférieures ou égales à 30 km/h, il est recommandé d'abaisser à 50 km/h la VMA sur la voie réservée, et, lorsque celle-ci est aménagée en voie de gauche, d'abaisser également à 70 km/h la VMA sur les autres voies, afin de limiter les différentiels de vitesse entre la voie réservée et les autres voies.

Si la vitesse maximale autorisée sur la voie réservée est différente de la vitesse maximale autorisée sur les autres voies, le panneau B14 de signalisation de la VMA peut dans certains cas être posé sur le même support que celui de la signalisation de position de la voie réservée. De plus lorsque la voie réservée est permanente, un marquage au sol de rappel de la vitesse maximale autorisée dans la voie peut être ajouté.

Les voies réservées doivent faire l'objet d'une signalisation verticale, qui peut être statique (voies permanentes et voies réservées à plages horaires d'ouvertures fixes) ou dynamique (voies réservées à plages horaires d'ouvertures variables).

Les voies réservées permanentes peuvent faire l'objet d'une signalisation horizontale complétant la signalisation verticale.

Les signalisations verticales et horizontales décrites ci-après dérogent aux dispositions des articles 5 et 5-12 de l'arrêté du 24 novembre 1967 susvisé et des articles 14-1 (premier alinéa), 113, 114-3, 118-7, 141 et 142 de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière du 22 octobre 1963 susvisée, eu égard à la nature non définie des messages délivrés par les panneaux, à la nature non définie de certaines marques sur chaussée et à l'utilisation de marques sur chaussée pour des usages non prévus.

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

Pour les voies réservées à plages horaires variables, l'implantation et le positionnement de la séquence de signalisation verticale et horizontale doivent être réalisées conformément au guide du Cerema « Aménagement des voies réservées au covoiturage et à certaines catégories de véhicules ».

A. – Dispositif pour les voies réservées temporaires

Il s'agit des voies réservées à certaines plages horaires de la journée, fixes ou variables.

1. Signalisation verticale de présignalisation et de position relatives à la voie réservée

Le dispositif expérimental comporte :

- une présignalisation de la voie réservée, au moyen d'un panneau de type C24a, conforme au modèle ci-dessous, positionnée en terre-plein central et en accotement de la chaussée, à une distance minimale de 150 mètres du début de la voie réservée. Ce panneau intègre, sur la flèche matérialisant la voie réservée, l'encart du panneau de voie réservée ou de son losange.

Cette présignalisation peut également être effectuée au moyen d'un panneau à prismes ou d'un panneau dynamique à diodes, dans lesquels l'encart n'est visible que lorsque la voie réservée est activée.

La présignalisation statique, utilisée uniquement en cas de voie réservée à plages horaires fixes, peut être complétée d'un panneau de type M11b signalant les horaires et éventuellement les jours pendant lesquels la voie est réservée ;

- une signalisation de position au moyen d'un panneau d'entrée de voie réservée de type C comportant le dessin d'un losange (d'angles 60° et 30°), ou au moyen d'un panneau dynamique de type XC, conformes aux modèles ci-après. Le premier panneau de position doit être implanté au-dessus de la voie. Les panneaux suivants peuvent être implantés en terre-plein central (TPC) ou au-dessus de la voie.

Ces panneaux signifient que la voie est réservée à certaines plages horaires, fixes ou variables, aux catégories de véhicules tels que définis à l'article 1^{er} du présent arrêté ; étant précisé que pour les véhicules transportant un nombre minimal d'occupants notamment dans le cadre du covoiturage, le nombre minimal est de deux occupants y compris le conducteur.

La signalisation de position statique, utilisée uniquement en cas de voie réservée à plages horaires fixes, est complétée d'un panneau de type M3a en terre-plein central ou en accotement, suivant que la voie réservée est aménagée sur la voie de gauche ou de droite, ou de type M3d au-dessus de la voie, et d'un panneau de type M11b signalant les horaires et éventuellement les jours pendant lesquels la voie est réservée.

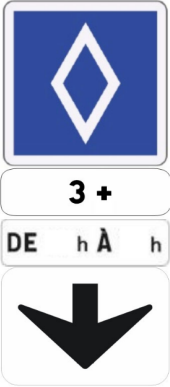
La signalisation de position dynamique, utilisée en cas de voie réservée temporaire à plages horaires fixes ou variables, est complétée d'un panneau XM3a en terre-plein central ou en accotement, suivant que la voie réservée est aménagée sur la voie de gauche ou de droite, ou XM3d au-dessus de la voie ;

- une signalisation de fin de voie réservée statique de type C ou dynamique de type XC, comportant le dessin barré d'un losange. Elle est implantée en terre-plein central ou au-dessus des voies, selon la configuration des lieux.

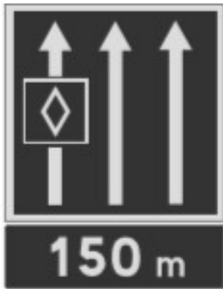
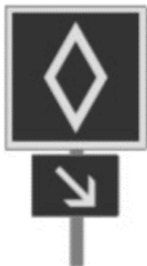
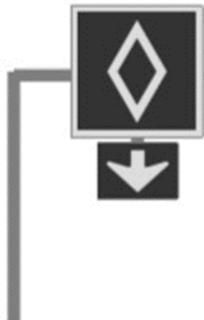
Si l'autorité de police de la circulation souhaite restreindre, parmi les catégories précitées autorisées à circuler sur la voie réservée, le covoiturage aux véhicules transportant un nombre minimal de trois (3) occupants y compris le conducteur, la signalisation de position ci-dessus doit être complétée par un panneau de type M4e mentionnant le nombre minimal d'occupants des véhicules « 3+ ». De même, la mention « 3+ » doit apparaître sous le panneau dynamique, sur un panneau dynamique de type XM4.

L'autorité de police peut limiter les catégories de véhicules autorisées à circuler sur la voie réservée. La limitation est indiquée par l'adjonction d'un panneau sous la signalisation de position.

Application en signalisation statique

Pré-signalisation	 Exemples pour une chaussée à 3 voies de circulation, avec une voie réservée aménagée en voie de circulation de gauche	
Signalisation de position	 Solution 1 Implantation en TPC ou en accotement, suivant que la voie réservée est située sur la voie de gauche ou de droite	 Solution 2 Implantation au-dessus de la voie
Exemple de signalisation de position d'une voie réservée ouverte aux véhicules transportant un nombre minimal de trois (3) occupants y compris le conducteur		
Signalisation de fin de voie réservée		

Application en signalisation dynamique

Pré-signalisation	   Exemples pour une chaussée à 3 voies de circulation, avec une voie réservée aménagée en voie de circulation de gauche
Signalisation de position	 Solution 1 Implantation en TPC ou en accotement, suivant que la voie réservée est située sur la voie de gauche ou de droite  Solution 2 Implantation au-dessus de la voie
Exemple de signalisation de position d'une voie réservée ouverte aux véhicules transportant un nombre minimal de trois (3) occupants y compris le conducteur	
Signalisation de fin de voie réservée	

Les visuels ci-dessus sont présentés en décor inversé. L'affichage de ces signaux dynamiques en décor normal est également possible.

2. Signalisation horizontale

Lorsque la voie est réservée à certaines plages horaires de la journée, le marquage séparatif de la voie avec les autres voies est conforme à celui d'une voie de circulation générale (T1-2u).

L'expérimentation d'une signalisation horizontale dynamique sur la voie réservée n'est pas prévue par le présent arrêté et devra faire l'objet d'une demande d'expérimentation de signalisation spécifique.

3. Signalisation verticale d'information de la voie réservée

Le dispositif expérimental comporte un panneau d'information de type SR, positionné en amont de la voie réservée et informant les usagers sur les catégories de véhicules autorisés dans la voie réservée.

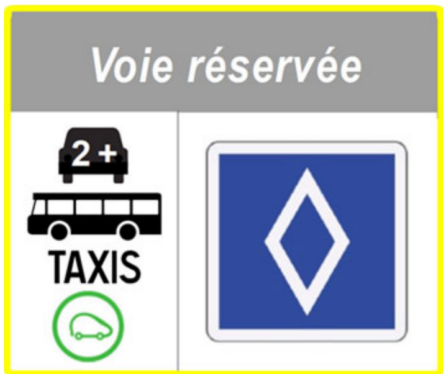
Ce panneau est positionné en accotement et en terre-plein central. Il n'a pas vocation à être répété, sauf nécessité particulière. Lorsque la place sur le terre-plein central ne permet pas la pose d'un panneau SR classique, un panneau de largeur réduite peut être implanté.

Si l'autorité de police de la circulation souhaite restreindre, parmi les catégories autorisées à circuler sur la voie, le covoiturage aux véhicules transportant un nombre minimal de trois (3) occupants y compris le conducteur, il convient alors de substituer à la mention « 2+ » incluse dans le pictogramme « véhicule léger », la mention « 3+ », cf. modèles de panneau de signalisation d'information fournis ci-après.

L'autorité de police peut limiter les catégories de véhicules autorisées à circuler sur la voie réservée. La limitation est mentionnée sur le panneau d'information en barrant une ou des catégories autorisées du bandeau des catégories.

Les gestionnaires peuvent expérimenter les décors de panneaux d'information suivants :

Application aux voies réservées signalées de manière statique

 Panneau d'information placé en amont de la voie réservée Les dimensions de ce panneau sont les suivantes : 3500 × 3000 2200 × 1800 1900 × 1650 900 × 800	 Panneau d'information de largeur réduite (*) placé en terre-plein central (*) Les dimensions du panneau seront ajustées en fonction du site et fournies au demandeur par le Cerema
---	--

Ce décor peut être placé sur un subjectile de largeur 1 200. Il peut être réalisé en 2 registres.

La silhouette de la voiture peut posséder un plancher abaissé pour pouvoir inscrire les inscriptions « 2 + » ou « 3 + ».

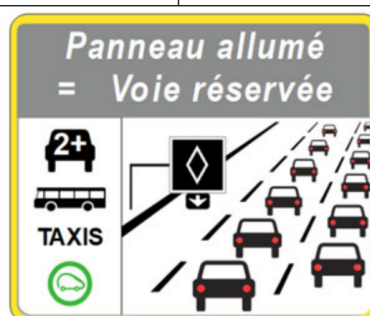
Application aux voies réservées temporaires signalées de manière dynamique



Option 1
Variante pour une signalisation dynamique en technique de matrice intégrale



Option 1
Variante pour une signalisation dynamique en décor inversé traditionnel



Option 2
Exemple pour une voie réservée située sur la voie de gauche

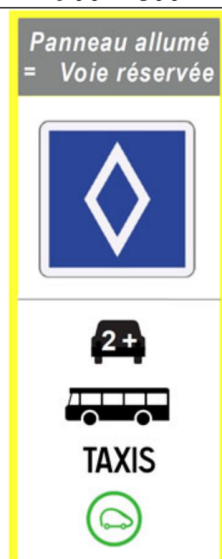
Les dimensions de ces panneaux sont les suivantes :

3500 × 3000

2200 × 1800

1900 × 1650

900 × 800



Panneau d'information de largeur réduite (*) placé en terre-plein central

(*) Les dimensions du panneau seront ajustées en fonction du site et fournies au demandeur par le Cerema

Ce décor peut être placé sur un subjectile de largeur 1200. Il peut être réalisé en 2 registres.

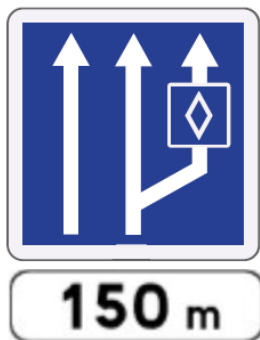
L'encart du panneau de type C est bleu ou noir en fonction du type de signalisation dynamique utilisé.

B. – Dispositif pour les voies réservées permanentes

1. Signalisation verticale de présignalisation et de position relatives à la voie réservée

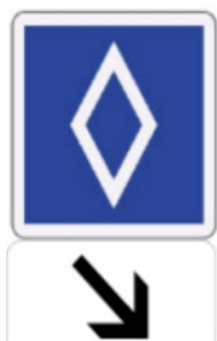
Le dispositif expérimental comporte :

- une présignalisation de la voie réservée, au moyen d'un panneau de type C24a, conforme au modèle ci-dessous, positionnée en terre-plein central et en accotement de la chaussée, à une distance minimale de 150 mètres du début de la voie réservée. Ce panneau intègre, sur la flèche matérialisant la voie réservée, l'encart du panneau de voie réservée ou de son losange.

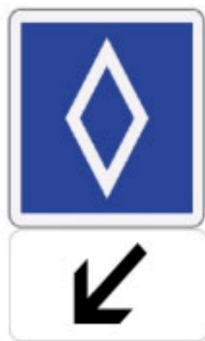


Exemple pour une voie réservée aménagée sur la voie de droite

- une signalisation de position au moyen d'un panneau de début de voie réservée de type C comportant le dessin d'un losange (d'angles 60° et 30°), conforme au modèle ci-dessous. Ce panneau peut être implanté en terre-plein central (TPC) pour une voie réservée aménagée sur la voie de gauche, en accotement pour une voie réservée aménagée sur la voie de droite, ou au-dessus de la voie.



Exemple pour une voie réservée
située sur la voie de droite



Exemple pour une voie réservée
située sur la voie de gauche



Exemple de signalisation de
position implantée au-dessus de la
voie réservée et couplée à une
signalisation de vitesse maximale
autorisée

Ce panneau signifie que la voie est réservée en permanence aux catégories d'usagers et de véhicules définis à l'article 1^{er} du présent arrêté ; étant précisé que pour les véhicules transportant un nombre minimal d'occupants notamment dans le cadre du covoiturage, le nombre minimal est de deux occupants y compris le conducteur.

Cette signalisation de position est complétée d'un panneau de type M3a en terre-plein central ou en accotement, ou de type M3d au-dessus de la voie ;

- une signalisation de fin de voie réservée de type C, comportant le dessin barré d'un losange. Elle est implantée en terre-plein central ou en accotement ou au-dessus des voies, selon la configuration des lieux.

Si l'autorité de police de la circulation souhaite restreindre, parmi les catégories précitées autorisées à circuler sur la voie, le covoiturage aux véhicules transportant un nombre minimal de trois occupants y compris le conducteur, la signalisation de position ci-dessus doit être complétée par un panneau mentionnant le nombre minimal d'occupants des véhicules « 3+ ».

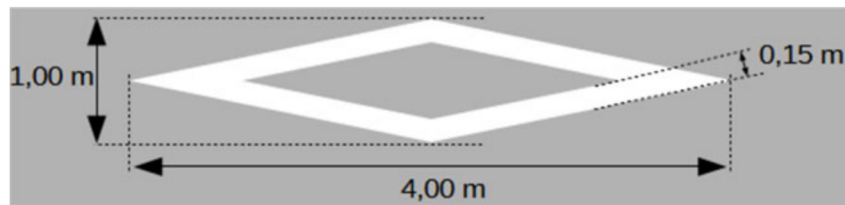
L'autorité de police peut limiter les catégories de véhicules autorisées à circuler sur la voie réservée. La limitation est indiquée par l'adjonction d'un panneau sous la signalisation de position.

Hormis l'absence de panneaux M11b2, la signalisation est identique à celle de la signalisation statique présentée en A-1 ci-avant.

2. Signalisation horizontale

Lorsque la réservation de la voie est permanente, la signalisation horizontale de séparation de la voie réservée se fait par une ligne discontinue de type T3-5u.

Une signalisation horizontale par marquage d'un losange peut être implantée dans l'axe de la voie réservée en complément de la signalisation verticale pour rappeler aux usagers la présence de la voie réservée. La signalisation horizontale est blanche et les produits de marquage sont conformes aux prescriptions de l'arrêté du 10 mai 2000 relatif à la certification de conformité des produits de marquage de chaussées.



Modèle du marquage au sol en axe de la voie réservée

3. Signalisation verticale d'information

Le dispositif expérimental comporte un panneau d'information de type SR, positionné en amont de la voie réservée et informant les usagers sur les catégories de véhicules et d'usagers autorisés dans la voie réservée.

Ce panneau est positionné en accotement et en terre-plein central. Lorsque la place sur le terre-plein central est limitée, un panneau de largeur réduite est implanté.

La signalisation à mettre en place est identique à celle de la signalisation statique présentée en A-3 ci-avant.

II. – Demande d'autorisation préalable à l'implantation de la signalisation

Le gestionnaire souhaitant expérimenter un dispositif de signalisation en application du présent arrêté transmet par voie électronique à la délégation à la sécurité routière (bsc-sdpur-dsr@interieur.gouv.fr) ainsi qu'à la direction des mobilités routières (ctr.tedet.dmr.dgitm@developpement-durable.gouv.fr) une demande d'expérimentation particulière comportant :

- le formulaire renseigné conforme au modèle figurant à l'annexe II ;
- une description du projet incluant des synoptiques et tous les plans nécessaires à la compréhension de l'aménagement ;
- l'avis de l'autorité de police de la circulation ;
- le cahier des charges de l'évaluation et l'avis du Cerema sur ce cahier des charges.

La réponse d'autorisation, par courrier de la déléguée à la sécurité routière, permet au demandeur d'implanter la signalisation et fixe la durée de l'expérimentation particulière.

III. – Modalités d'évaluation des expérimentations particulières et du dispositif global

Le suivi de chaque expérimentation particulière donne lieu à l'établissement de comptes-rendus intermédiaires annuels et d'un rapport final d'évaluation, transmis à la déléguée à la sécurité routière et à la directrice des mobilités routières conformément au cahier des charges d'évaluation présenté dans la demande d'autorisation préalable. Le rapport final est transmis dans un délai de trois (3) mois précédant la fin de la durée de l'autorisation.

L'évaluation nationale du dispositif expérimental est réalisée par le Cerema sur la base des rapports mentionnés ci-dessus des expérimentations particulières. Les comptes-rendus intermédiaires annuels et le rapport final d'évaluation des expérimentations particulières comportent notamment les éléments suivants :

- les conditions de l'arrêt d'urgence des véhicules en détresse ;
- l'accidentalité sur la section, selon que le dispositif soit activé ou éteint : nombre d'accidents corporels, nombre de tués, de blessés hospitalisés et de blessés légers, densité annuelle d'accidents, taux d'accidents ;
- une analyse des comportements à risques (manœuvres d'entrée/sortie de la voie réservée) ;
- une analyse des vitesses pratiquées (V85, histogramme) avec en particulier des mesures des vitesses pratiquées sur la voie réservée et sur la voie adjacente dans les secteurs concentrant les manœuvres de changement de voies ainsi qu'une analyse des différentiels de vitesses ;
- la compréhension et la lisibilité par l'ensemble des usagers de la signalisation expérimentale implantée ;
- le débit horaire de la voie réservée ainsi que le débit horaire de l'ensemble de la section, rapporté au trafic de la section ;
- le respect de la signalisation par les usagers : nombre de véhicules en fraude par heure et taux de fraude (nombre de véhicules en fraude/nombre total de véhicules circulant sur la voie réservée) ;

- l’acceptabilité par les usagers, les personnels d’intervention et les opérateurs TC ;
- les temps de parcours sur l’itinéraire de la voie réservée : pour les véhicules sur les voies générales et pour les véhicules sur la voie réservée.

ANNEXE II

**MODÈLE DE FORMULAIRE DE DEMANDE D’EXPÉRIMENTATION PARTICULIÈRE
D’UNE SIGNALISATION D’UNE VOIE RÉSERVÉE**

Nom et coordonnées postales et électroniques du gestionnaire de voirie	
Nom et coordonnées postales et électroniques de l’autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation	
Localisation de la voie réservée (département, commune(s), numéro de route, PR de début et de fin)	
Date d’implantation prévue	
Voie permanente/à plage horaire fixe/à plages variables	
Positionnement de la voie sur la chaussée	
Nombre de voies de circulation sur la chaussée concernée	
Longueur de la voie réservée	
Catégories de véhicules et usagers autorisés sur la voie réservée	
Eventuellement, catégories de véhicules et usagers non autorisés sur la voie réservée	
Régulation dynamique de vitesse (Oui/Non)	
Vitesses maximales autorisées dans la voie réservée et dans les autres voies	
Signalisation horizontale retenue	
Signalisation verticale retenue	
Informations diverses	
Le demandeur s’engage à respecter l’ensemble des conditions d’implantation ainsi définies : – la voie réservée est définie par arrêté de l’autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation ; – la signalisation de cette voie comprend une signalisation au moyen de l’un des dispositifs expérimentaux décrits dans l’arrêté d’expérimentation de signalisation ; – chaque implantation de voie réservée fait l’objet d’un suivi et d’une évaluation individuelle ; – aucune autre dérogation de signalisation n’est prévue pour cette expérimentation particulière.	
Date	
Nom et qualité du signataire	
Signature	