

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

Arrêté du 4 septembre 2025 relatif à la signalisation de l'expérimentation du tourne-à-gauche indirect pour les cyclistes et conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés (EDPM)

NOR : INTS2520476A

Publics concernés : cyclistes, conducteur d'engins de déplacement personnel motorisés (EDPM), usagers de la route, autorités chargées des services de la voirie, forces de l'ordre.

Objet : le présent arrêté prévoit l'expérimentation d'un dispositif de signalisation relatif à la pratique du tourne-à-gauche indirect, destinée à réduire les risques d'accidents dans les carrefours à feux. Le dispositif sera matérialisé par une signalisation horizontale et verticale spécifique, sur des carrefours à feux identifiés.

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

Application : le présent arrêté est un texte autonome.

Le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et le ministre de l'aménagement du territoire et de la décentralisation,
Vu la Constitution, notamment son article 37-1 ;

Vu le code de la route, notamment ses articles L. 411-6, R. 311-1, R. 415-4, et R. 411-25 ;

Vu l'instruction interministérielle sur la signalisation routière modifiée du 22 octobre 1963, notamment ses articles 14-1, 113, 113-1, 113-2, 114-5, 115-3, 117-1 et 118-1 ;

Vu l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié relatif à la signalisation des routes et des autoroutes, notamment son article 5-6 ;

Vu la candidature à l'appel à manifestation d'intérêt transmise le 29 janvier 2025 par le conseil départemental du Val-de-Marne ;

Vu la candidature à l'appel à manifestation d'intérêt transmise le 31 janvier 2025 par le conseil départemental des Hauts-de-Seine ;

Vu la candidature à l'appel à manifestation d'intérêt transmise le 28 janvier 2025 par Strasbourg Eurométropole ;

Vu la candidature à l'appel à manifestation d'intérêt transmise le 10 février 2025 par Nantes Métropole,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. – Il est dérogé aux dispositions de l'article 14-1 de l'instruction interministérielle sur la signalisation du 22 octobre 1963 susvisée afin d'expérimenter une signalisation routière relative à la mise en place d'un dispositif de tourne-à-gauche indirect pour les cyclistes et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés.

Ce dispositif comprend une signalisation verticale ainsi qu'une signalisation horizontale (voir annexe).

Le dispositif de signalisation est implanté sur le territoire des communes de Nantes (Loire-Atlantique), Strasbourg (Bas-Rhin) ainsi que dans les départements des Hauts-de-Seine (92) et du Val-de-Marne (94), aux carrefours identifiés en annexe. Les collectivités s'assurent de l'implantation du dispositif dans le respect des modalités prévues au présent arrêté.

L'expérimentation sera menée sur une période de 36 mois à compter de la publication du présent arrêté.

Le suivi de cette expérimentation donne lieu à l'établissement de trois rapports d'évaluation pour chaque site. Ces rapports sont remis à la déléguée à la sécurité routière et à la directrice des mobilités routières selon les modalités d'évaluation définies en annexe. Le rapport final est remis dans un délai de six mois précédant la fin de la période d'expérimentation.

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

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 collectivité concernée 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 présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 4 septembre 2025.

*Le ministre d'État,
ministre de l'intérieur,
Pour le ministre et par délégation :
L'adjointe au sous-directeur
de la protection des usagers de la route,
M. MOLINA*

*Le ministre de l'aménagement du territoire
et de la décentralisation,
Pour le ministre et par délégation :
Le chef du département de la transition écologique,
de la doctrine et de l'expertise technique,
E. OLLINGER*

ANNEXE

I. – Description du dispositif expérimental

Le dispositif de tourne-à-gauche indirect permet aux cyclistes et aux utilisateurs d'EDPM de traverser les carrefours à feux de manière plus sécurisée en évitant de se positionner au milieu du carrefour. La méthode se déroule de la manière suivante :

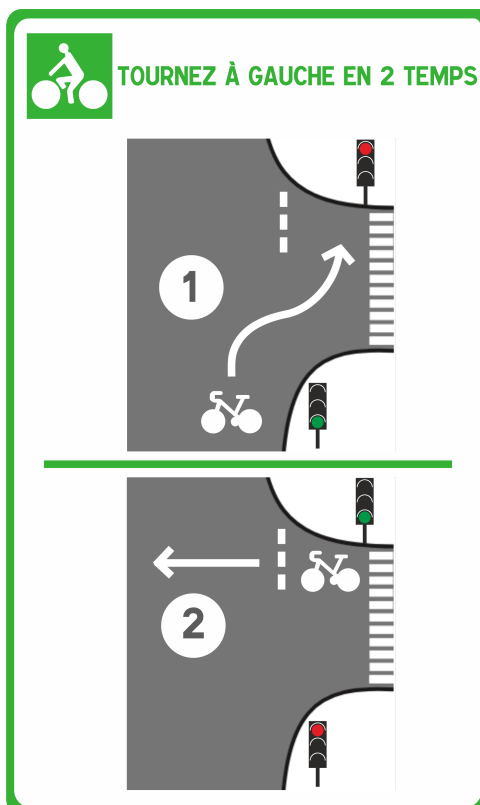
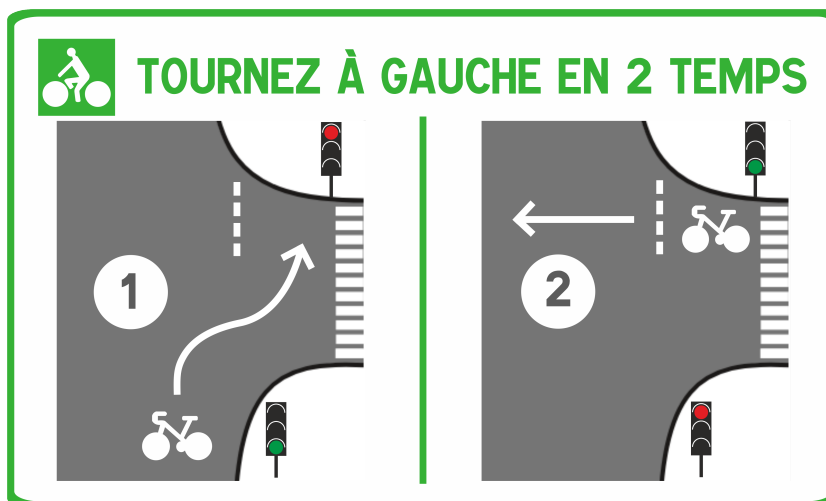
- lorsqu'il arrive à l'intersection où il souhaite tourner à gauche, le cycliste ou conducteur d'EDPM traverse tout d'abord le trafic pour aller se positionner dans le sas cycliste, aménagé à cet effet et positionné en aval du feu, dans la rue de droite ;
- il peut ensuite traverser l'intersection, au feu vert, en allant tout droit.

La signalisation expérimentale comprend :

- un panneau de type Dv visant à informer les cycles et EDPM de la manoeuvre à effectuer pour tourner à gauche de manière indirecte ;
- un marquage au sol permettant d'indiquer aux cycles et EDPM leur espace d'attente, et la position dans l'espace d'attente.

1° Signalisation verticale

La signalisation verticale expérimentale prend la forme d'un panneau de type Dv :



Le visuel horizontal doit être implanté préférentiellement, dans les dimensions 1000 × 600 mm. En cas de nécessité liée à l'intégration urbaine, le visuel vertical peut être utilisé, dans les dimensions 600 × 1 000 mm. Ces dimensions sont similaires aux panneaux de type Dv42a et Dv42b.

2° Signalisation horizontale

La signalisation horizontale du dispositif de tourne-à-gauche indirect pour les cyclistes et conducteurs d'EDPM est matérialisée par les éléments suivants :

- un espace d'attente situé au niveau de la rue sécante de droite (si l'intersection est un carrefour en croix), délimité en amont par un passage piétons, et en aval par un marquage de type ligne d'effet des feux (T'2, 15 cm) ;
- une figurine de vélo, et une flèche directionnelle réglementaire, réduite si besoin, conformément à l'article 118-1 de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, indiquant la direction vers laquelle le cycle doit s'orienter dans l'espace d'attente.

II. – Lieux de l'expérimentation

Collectivités	Implantation
Ville de Strasbourg	Carrefour Rue de Haguenau / Boulevard Clémenceau / Rue du Faubourg de Pierre / Boulevard du Président Poincaré
Nantes Métropole	Rond point de Paris - Carrefour Boulevard Jules Verne / Boulevard des Belges / Rue Général Buat / Boulevard des Poilus
Nantes Métropole	Carrefour Rue Louis Blanc / Rue La Tour D'Auvergne
Nantes Métropole	Carrefour Pont De La Tortière / Boulevard des Professeurs Sourdille / Boulevard des Belges / Rue Félix Lemoine
Nantes Métropole	Carrefour Boulevard des Belges / Boulevard Ernest Dalby / Boulevard de Doulon / Route de Sainte Luce
Nantes Métropole	Carrefour Boulevard Ernest Dalby / Route de La Ville en Pierre
Nantes Métropole	Carrefour Rue Francis Pressensé / Boulevard Ernest Dalby / Rue Marcel Hatet
Conseil départemental des Hauts-de-Seine	Bourg-la-Reine Carrefour RD920 / RD74 (Rue de Fontenay et Rue du 8 mai 1945)
Conseil départemental des Hauts-de-Seine	Bourg-la-Reine Carrefour RD920 / RD74 (Rue de la Bièvre et Rue du 8 mai 1945)
Conseil départemental du Val-de-Marne	Cachan Carrefour RD127 (Rue Camille Desmoulins / RD157 (Avenue Louis Georgeon)
Conseil départemental du Val-de-Marne	Villejuif Carrefour RD7 (Boulevard maxime Gorki) / RD161 (Boulevard Paul Vaillant-Couturier) / Rue Jean-Baptiste Clément

III. – Objectif de l'expérimentation

L'objectif de l'expérimentation est d'évaluer les apports et inconvénients éventuels de la méthode de tourne-à-gauche indirect en termes de sécurité routière, de cohabitation entre les usagers de la route, de facilité de mise en œuvre, à la fois pour les cyclistes et conducteurs d'EDPM et aussi pour les gestionnaires de voirie. Elle permettra également de vérifier son adaptabilité à différentes configurations de carrefours, ainsi que son acceptabilité.

IV. – Modalités d'évaluation

Cette expérimentation donne lieu à l'établissement d'un rapport d'évaluation commandé et financé par la collectivité auprès d'un organisme tiers de son choix.

Le cahier des charges de l'évaluation est mis au point avec le centre d'études et d'expertise des risques, de l'environnement, de la mobilité et de l'aménagement (CEREMA).

L'expérimentation se déroulera en trois phases, avec :

- un rapport « état 0 », au plus tard 6 mois après le lancement de l'expérimentation, présentant l'analyse du fonctionnement courant du carrefour et mesure des indicateurs associés à ce fonctionnement ;
- un rapport intermédiaire à 18 mois ;
- un rapport de synthèse à 30 mois, soit 6 mois avant le terme de l'expérimentation.

Ces rapports comporteront notamment une analyse des éléments suivants :

- compréhension du dispositif par les usagers (cyclistes, conducteurs d'EDPM, piétons, piétons à mobilité réduite dont les piétons déficients visuels, conducteurs des autres véhicules) ;
- évolution des comportements et des conflits cyclistes/piétons/véhicules ;
- évolution de l'accidentalité impliquant des cyclistes et conducteurs d'EDPM ;

- situations à risque ;
- impact du dispositif sur la fluidité du trafic ;
- facilité d’appréhension de la signalisation proposée ;
- pratique du tourne-à-gauche indirect par les usagers non autorisés ;
- autres effets éventuels.

Le CEREMA sera chargé de réaliser un rapport de synthèse des évaluations produites par les expérimentateurs et dressera un bilan national de l’expérimentation.

V. – Fin de l’expérimentation

Les porteurs de projets sont informés que :

- l’administration peut décider de prolonger la durée de l’expérimentation afin d’augmenter la quantité des données recueillies et d’approfondir les éléments d’évaluation produits ;
- l’administration peut décider de ne pas donner de suite réglementaire à l’expérimentation. Dans ce cas, il est rappelé l’obligation de démonter les équipements expérimentaux à la fin de la durée de l’expérimentation.