

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

Arrêté du 6 novembre 2025 modifiant l'arrêté du 4 novembre 2022 portant expérimentation d'une signalisation relative à une voie de circulation réservée à certaines catégories de véhicules et d'usagers sur le territoire de la commune de Nantes (Loire-Atlantique)

NOR : INTS2530789A

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 : le présent arrêté prolonge et modifie l'expérimentation, à Nantes, d'une signalisation routière de voie réservée aux véhicules de transport en commun, aux taxis, aux véhicules transportant un nombre minimal d'occupants y compris le conducteur, notamment dans le cadre du covoiturage au sens de l'article L. 3132-1 du code des transports. La signalisation a pour objectif d'indiquer aux usagers la possibilité de circuler sur la voie réservée avec leur véhicule, à la condition d'appartenir à l'une des catégories précitées.

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

Application : le présent arrêté est un texte autonome.

Le ministre de l'intérieur et le ministre des transports,

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 locales, notamment ses articles L. 2213-1, L. 2213-2 et L. 2213-3 ;

Vu le code de la route, notamment ses articles L. 318-1, L. 411-6, 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 le décret n° 2014-1077 du 22 septembre 2014 portant création de la métropole dénommée « Nantes Métropole » ;

Vu l'instruction interministérielle sur la signalisation routière modifiée du 22 octobre 1963, notamment ses articles 14-1, 72-7, 114-3 et 118-7 ;

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

Vu l'arrêté du 10 mai 2000 relatif à la certification de conformité des produits de marquage de chaussées ;

Vu l'arrêté du 4 novembre 2022 portant expérimentation d'une signalisation relative à une voie de circulation réservée à certaines catégories de véhicules et d'usagers sur le territoire de la commune de Nantes (Loire-Atlantique) ;

Vu la demande transmise par Nantes Métropole le 5 juin 2024,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. – Au troisième alinéa de l'article 1^{er} de l'arrêté du 4 novembre 2022 susvisé, le mot : « trois » est remplacé par le mot : « quatre ».

Art. 2. – L'annexe de l'arrêté du 4 novembre 2022 susvisé est remplacée par l'annexe du présent arrêté.

Art. 3. – Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 6 novembre 2025.

*Le ministre de l'intérieur,
Pour le ministre et par délégation :
Le sous-directeur de la protection
des usagers de la route,
E. BAFFOUR*

Le ministre des transports,
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. – Site de l'expérimentation

La voie réservée se situe sur le boulevard de la Prairie de Mauves, dans le sens Nantes vers périphérique, entre le boulevard de Seattle et l'échangeur avec le périphérique de Nantes.

Plus précisément, la voie réservée débute au niveau de l'ouvrage du Chemin des Bateliers et se termine avant le giratoire d'entrée vers le boulevard périphérique. La voie réservée n'inclut pas le giratoire présent sur cette section.

Ce boulevard est une route à deux voies à chaussée unique et passe à trois voies au droit de la voie réservée : une voie dans le sens Périphérique vers Nantes, deux voies dans le sens Nantes vers le Périphérique, la voie de droite étant la voie réservée et la voie de gauche la voie de la circulation générale. En fin de voie réservée, la voie de la circulation générale se rabat sur la fin de la voie réservée.

II. – Description du dispositif expérimental

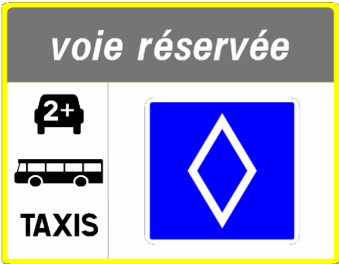
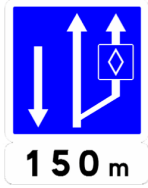
1. Signalisation verticale

Le dispositif expérimental comporte :

- un panneau d'information de type SR, conforme au modèle, ci-dessous, positionné en amont de la voie réservée et informant les usagers sur les catégories de véhicules autorisés dans la voie réservée ;
- une pré-signalisation de la voie réservée au moyen d'un panneau de type C24a, conforme au modèle ci-dessous, placé environ 150 mètres avant le panneau de position. Ce panneau, différent du cas d'un élargissement classique, permet de signifier aux usagers non autorisés qu'ils doivent rester sur leur voie et ne doivent pas effectuer un changement de file ;
- une signalisation de position au moyen d'un panneau de début de voie réservée de type C comportant le dessin d'un losange (d'angle 60 et 30°). Ce panneau signifie que la voie est réservée aux véhicules de transport en commun, aux taxis, aux véhicules transportant un nombre minimal de deux occupants. Elle est complétée d'un panneau B14 à 50km/h et d'un panneau M3a2 indiquant la position de la voie réservée. Cet ensemble est placé en fin de biseau d'insertion de la voie, à l'endroit où la voie réservée atteint sa largeur nominale de 3,5 mètres ;
- une signalisation rappelant les conditions particulières de circulation par voie sur le boulevard, au moyen d'un panneau de type C24a complété d'un panneau B14 à 50km/h, d'un panneau rappel et d'un panneau M3a2, placé à environ 800 mètres après la création de la voie réservée ;
- une signalisation de rappel de la signalisation de position incluant l'ajout d'un panneau de rappel, est également implantée le long de la voie, à intervalles réguliers d'environ 500 mètres ;
- une signalisation de rappel de la signalisation rappelant les conditions particulières de circulation par voie sur le boulevard, complétée d'un panneau B14 à 50km/h, à intervalles réguliers d'environ 500 mètres. Un îlot séparateur étant implanté entre les deux sens de circulation, au droit de l'échangeur de l'Etier afin de prévenir le risque de demi-tour, cette signalisation installée en fin d'îlot permet de rappeler à l'usager circulant vers le périphérique que malgré l'absence d'îlot, la voie la plus à gauche reste à contre-sens ;
- un panneau de type C28 comportant le dessin d'une flèche dans le sens inverse et d'une flèche indiquant une réduction du nombre de voies ;
- un panneau de fin de voie réservée de type C comportant le dessin d'un losange barré.

Les deux précédents panneaux sont placés à 150 mètres environ avant la fin de la voie réservée, pour alerter l'usager que la fin de la voie réservée coïncide avec le rabattement de la voie de la circulation générale sur la voie qui portait la voie réservée. L'utilisation d'un panneau C28 sur une route à chaussée unique déroge à l'article 72-7 de l'instruction susvisée.

Les visuels des panneaux sont les suivants :

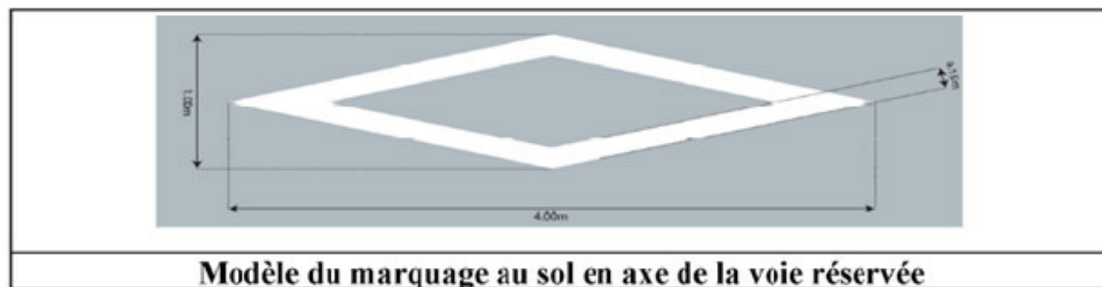
Panneau d'information de type SR placé en amont de la voie réservée. Les dimensions de ce panneau sont les suivantes : 3500X3000 2200X1800 1900X1650 900X800	
Pré-signalisation de type C24a	
Signalisation de position de type C	
Une signalisation de rappel de la signalisation rappelant les conditions particulières de circulation par voie sur le boulevard, à intervalles réguliers d'environ 500 mètres	
Une signalisation de rappel de la signalisation de position à intervalles réguliers d'environ 500 mètres	
Signalisation de type C28, informant d'une réduction du nombre de voies	
Signalisation de type C, indiquant la fin de la voie réservée	

2. Signalisation horizontale

La signalisation horizontale de séparation de la voie réservée se fait par une ligne discontinue de type T3-5u. Le marquage T3-5u de la voie réservée se termine au droit de la première flèche de rabattement de la voie de la circulation générale sur la voie qui portait la voie réservée.

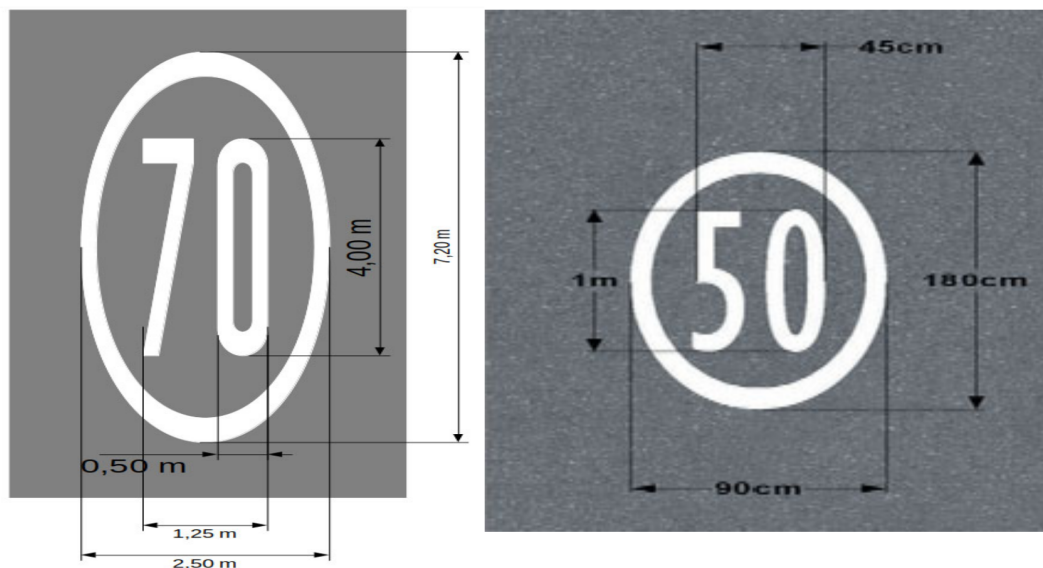
Une signalisation horizontale par marquage d'un losange est implantée dans l'axe de la voie réservée en complément de la signalisation verticale pour rappeler aux usagers la présence de la voie réservée. La signalisation horizontale est blanche et les produits de marquage sont conformes aux prescriptions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

L'inter-distance entre ces marquages est de 500 mètres. La signalisation verticale de position est rappelée au droit de chaque marquage.



Une signalisation horizontale signalant la vitesse maximum autorisée sur la voie réservée (50km/h) tel que défini dans l'article 118-7 de l'instruction interministérielle à la signalisation routière et une autre signalisation horizontale signalant la vitesse maximum autorisée sur la voie ouverte à la circulation générale (70km/h).

Ces marquages sont placés à environ 150 mètres et 1200 mètres après la création de la voie réservée.



III. – Modalités d'évaluation de l'expérimentation

1. Protocole d'évaluation

Le protocole de l'évaluation est mis au point avec le Cerema.

L'évaluation du dispositif expérimental est basée sur 4 thématiques principales, observées en période estivale et hors période estivale :

- la compréhension de la signalisation et de l'aménagement ;
- le sentiment des usagers relativement à l'utilisation de la voie réservée (sentiment de gain/perte de temps, sentiment de sécurité/insécurité) ;
- l'efficacité du système (vitesses pratiquées, temps de parcours, taux d'occupation dans les véhicules, fonctionnement en entrée/sortie de la voie réservée [VR]) ;
- la sécurité routière et notamment le suivi de l'accidentalité sera réalisé tout au long de la période d'expérimentation (4 ans).

Les indicateurs utilisés pour mesurer l'efficacité du système sont :

- temps de parcours sur l'itinéraire de la VR2+ (pour les auto-solistes, pour les covoitureurs, sur VR et voie de circulation générale) ;

- évolution du débit par rapport aux données ex-ante ;
- évolution de la vitesse par rapports aux données ex-ante ;
- respect de la voie réservée :
 - 1/ nombre de véhicules non autorisés empruntant la voie VR2+, ou véhicules à 2 occupants ou plus qui n'empruntent pas la voie réservée ;
 - 2/ taux d'occupation dans les véhicules sur chaque voie.

Les indicateurs utilisés pour mesurer la sécurité routière et l'accidentalité sont :

- fréquence, types d'accidents, type d'usagers impliqués, (circonstances) ;
- différentiel de vitesse entre voies (VR et voie de circulation générale) ;
- comportements/courtoisie/respect aux entrées et sortie de la VR2+ ;
- comportements au 1/2 échangeur vers rue de l'Etier – risques de 1/2 tours.

2. Rapport d'évaluation et rapports intermédiaires

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

- 1 mois après mise en service pour évaluer l'appropriation de l'aménagement par les usagers et régler les problèmes de sécurité s'il y en a ;
- 7 mois après mise en service pour évaluer le fonctionnement de l'aménagement après appropriation par les usagers ;
- annuellement jusqu'à la fin de l'expérimentation pour suivre l'évolution du fonctionnement de l'aménagement.

IV. – Suites données à l'expérimentation

Le porteur de projet est informé que cette expérimentation peut être suivie :

- de l'obligation de démonter les équipements expérimentaux à la fin de l'expérimentation si l'administration décide de ne pas prolonger celle-ci ;
- de la possibilité de conserver les équipements expérimentaux si l'administration décide de prolonger l'expérimentation afin d'augmenter la quantité des données recueillies et d'approfondir les éléments d'évaluation produits ;
- de la possibilité de pérenniser ce dispositif expérimental par son intégration dans la réglementation relative à la signalisation routière.