

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

Arrêté du 22 juillet 2026

relatif à l'expérimentation d'une signalisation routière de prévention des collisions avec le Lynx boréal dans le parc naturel régional du Haut-Jura

NOR : INTS2610901A

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

Objet : le présent arrêté prévoit l'utilisation, à titre expérimental, d'un panneau de signalisation de danger de type A15b utilisant le visuel d'un lynx, sur les routes nationales (RN5 et RN57) de la région Bourgogne-Franche-Comté.

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

Application : le présent arrêté est pris en application de l'article R. 411-25 du code de la route.

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

Vu la Constitution, notamment son article 37-1 ;

Vu le code de la route, notamment ses articles L. 411-6, R. 411-7 et R. 411-25 ;

Vu le code de la voirie routière, notamment son article R. 111-1 ;

Vu l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié relatif à la signalisation des routes et des autoroutes ;

Vu l'instruction interministérielle sur la signalisation routière du 22 octobre 1963 modifiée ;

Vu la demande d'expérimentation de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de la Bourgogne-Franche-Comté, en lien avec la direction interdépartementale des routes Est, du 10 avril 2026,

Arrêtent :

Article 1^{er}

Il est dérogé aux dispositions de l'article 40-1 de l'instruction du 22 octobre 1963 susvisée, afin d'expérimenter l'utilisation d'un panneau de signalisation de danger représentant un lynx afin de prévenir les usagers de la route de la présence d'une espèce en voie de disparition susceptible de traverser la route et de provoquer un accident.

Le dispositif de signalisation est expérimenté sur des sections de route de la RN5 et de la RN57 (section de la RN5 située entre la commune de Champagnole et celle de Les Rousses dans le département du Jura, section de la RN57 entre la commune de Pontarlier dans le département du Doubs et jusqu'à la frontière franco-suisse,

Section 1 - Dir Est (DIRE) - RN5 - PR 71+470 <=> PR 74 + 460 - 2,4 km

Section 2 - Dir Est - RN5 - PR 77+010 <=> PR 84 + 290 - 7,1 km

Section 3 - Dir Est - RN5 - PR 84+970 <=> PR 88 + 690 - 3,7 km

Section 4 - Dir Est - RN5 - PR 92+090 <=> PR 95 + 330 - 3,0 km

Section 5 - Dir Est - RN5 - PR 99+240 <=> PR 100 + 030 - 0,9 km

Section 6 - Dir Est - RN5 - PR 103+390 <=> PR 109 + 470 - 6,0 km

Section 7 - Dir Est - RN5 - PR 92+320 <=> PR 93 + 380 - 1 km

Section 8 - Dir Est - RN57 - PR 89+630 <=> PR 91 + 550 - 1,8 km

Section 9 - Dir Est - RN57 - PR 78+290 <=> PR 83 + 400 - 5,1 km

Section 10 - Dir Est - RN57 - PR 72+970 <=> PR 73 + 130 - 0,150 km),

gérées par la direction interdépartementale des routes Est.

Lorsque le panneau représentant un lynx est substitué à un panneau A15b, le message adressé aux usagers reste similaire, informant du danger représenté par passage d'animaux sauvages, dont une forte proportion de lynx.

La durée d'expérimentation est fixée à 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.

Article 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 sont informées par le directeur interdépartemental des routes Est dans un délai maximal de cinq jours par voie électronique aux adresses suivantes :

bsc-sdpur-dsr@interieur.gouv.fr et ent1.dmr.dgitm@developpement-durable.gouv.fr

En fonction des circonstances, ou pour toute autre raison, 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.

Article 3

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

Fait le 22 juillet 2026.

Le 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 des transports,

Pour le ministre et par délégation :

Le sous-directeur de l'expertise routière, du numérique et de l'écologie pour les services et les territoires,

E. OLLINGER

ANNEXE

I. – Description du dispositif

Le dispositif expérimenté est un panneau de signalisation de danger lynx de type A15b (triangulaire), illustré ci-dessous. Ce panneau expérimental de signalisation permanente est spécifiquement dédié au risque de collisions avec le lynx boréal.



II. – Modalités d'évaluation de l'expérimentation

Test de trois modalités d'implantation du panneau « Lynx » :

Modalité A	Modalité B	Modalité C

– modalité A : objet principal de la demande à la délégation à la sécurité routière.

Cette modalité fait office de modalité de référence ;

- modalité B : composée d'un panneau « Lynx » et d'un panneau d'étendue M2. Cette modalité présente l'avantage de fournir une indication de la distance sur laquelle le risque est présent. La distance indiquée sera adaptée aux tronçons concernés sachant que la longueur des tronçons accidentogènes identifiés à l'heure actuelle est comprise entre 100 mètres et 10 kilomètres, pour une moyenne de 2,3 kilomètres ;
- modalité C : composée du panneau « Lynx » et d'un panneau C4 de vitesse conseillée.

Si le panneau C4 est peu utilisé en France contrairement à d'autres pays européens, il présente l'avantage de ne pas nécessiter d'aménagements réglementaires en comparaison à l'abaissement de la Vitesse Maximale Autorisée, par implantation d'un panneau B14. Il permet d'explicitier l'attendu comportemental d'abaissement de vitesse et l'existence d'un panneau de début et de fin de zone permet de borner spatialement le secteur à risque. La vitesse conseillée est modulable en fonction des secteurs testés.

Chaque modalité pourra faire l'objet de rappels intermédiaires sur les sections en fonction de leur étendue et sera testée sur un minimum de 3 sites afin de :

- produire des résultats qualitatifs significatifs ;
- couvrir les risques de vandalisme (vol, détérioration) et les aléas de fermetures de routes ou de faible fréquentation ;
- disposer de géométries, vitesses réglementaires et environnements différenciés.

Le choix d'une modalité pour chaque site est fonction du contexte géométrique et réglementaire spécifique, vu lors des visites de terrain avec les gestionnaires.

Cette expérimentation donne lieu à l'établissement de rapport intermédiaire et d'un rapport final d'évaluation financé par le porteur du projet.

Le cahier des charges de l'évaluation est mis au point avec le Cerema.

L'évaluation du dispositif expérimental comporte notamment les éléments suivants :

- la compréhension et la lisibilité par l'ensemble des usagers du dispositif expérimental implanté ;
- l'acceptabilité de la signalisation (enquêtes qualitatives, entretiens avec les gestionnaires, analyse des vitesses pratiquées, analyse du trafic routier) ;
- l'accidentalité du point de vue de l'utilisateur (variabilité des vitesses, freinages dangereux) ;
- l'accidentalité du point de vue de la faune (effet de la signalisation sur les heurts de lynx par des usagers de la route).

III. – Fin de l'expérimentation

Le porteur de projet est informé 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 ;
- l'administration peut décider de pérenniser ce dispositif expérimental par son intégration dans la réglementation relative à la signalisation routière.