

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

Arrêté du 5 avril 2022 relatif à l'expérimentation d'une signalisation routière d'information relative à la règle du corridor de sécurité

NOR : INTS2210704A

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

Objet : expérimentation d'une signalisation routière d'information de sécurité relative à la règle de conduite à appliquer en cas de présence d'un véhicule immobilisé ou circulant à faible allure sur la bande d'arrêt d'urgence et faisant usage de ses feux de détresse ou de ses feux spéciaux.

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

Notice : le présent arrêté prévoit l'expérimentation d'un dispositif de signalisation routière composé de trois panneaux et implanté sur autoroutes ou routes nationales à chaussées séparées. L'objet de ce dispositif de signalisation expérimental est d'informer les usagers circulant sur la voie de droite de la règle de conduite à appliquer en cas de présence d'un véhicule immobilisé ou circulant à faible allure sur la bande d'arrêt d'urgence et faisant usage de ses feux de détresse ou de ses feux spéciaux. L'article R. 412-11-1 du code de la route prévoit que les usagers circulant près du bord droit doivent dans ces circonstances réduire leur vitesse et changer de voie lorsqu'ils le peuvent, ou à défaut s'écarter le plus possible en restant dans leur voie. Cette règle vise à laisser un espace latéral suffisant au droit du véhicule, dit « corridor de sécurité ».

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

Le ministre de l'intérieur et le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports,

Vu la Constitution, notamment son article 37-1 ;

Vu le code de la route, notamment ses articles L. 411-6, R. 412-11-1 et R. 411-25 ;

Vu l'instruction interministérielle sur la signalisation routière du 22 octobre 1963 modifiée, notamment ses articles 14-1 et 101 à 101-6 ;

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

Vu la demande d'expérimentation de la société VINCI Autoroutes du 17 mars 2021 et les compléments reçus le 5 novembre 2021, le 11 février 2022 et le 15 février 2022,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. – Il est dérogé aux dispositions du premier alinéa de l'article 14-1 de l'instruction interministérielle sur la signalisation du 22 octobre 1963 susvisée afin d'expérimenter un ensemble de panneaux de signalisation routière visant à rappeler aux usagers circulant sur la voie de droite qu'en cas de présence d'un véhicule immobilisé ou circulant à faible allure sur la bande d'arrêt d'urgence et faisant usage de ses feux de détresse ou de ses feux spéciaux, ils doivent réduire leur vitesse et changer de voie lorsqu'ils le peuvent, afin de laisser un espace latéral suffisant au droit du véhicule, dit « corridor de sécurité ».

Ce dispositif est implanté sur plusieurs sections, précisées en annexe, des réseaux autoroutiers gérés par :

- la société des Autoroutes du Sud de la France (ASF) ;
- la société Compagnie financière et industrielle des autoroutes (COFIROUTE) ;
- la société de l'autoroute Esterel-Côte d'Azur (ESCOTA).

Il comporte une série de trois panneaux de type SR, déclinée en deux variantes : une variante A présentant un véhicule d'intervention arrêté sur la bande d'arrêt d'urgence et une variante B présentant un véhicule lourd arrêté sur la bande d'arrêt d'urgence.

Ce dispositif est expérimenté pour une durée de trois ans.

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

Le suivi de cette expérimentation donne lieu à l'établissement d'un rapport final d'évaluation par la société VINCI Autoroutes. Le rapport est remis à la déléguée à la sécurité routière et à la directrice des mobilités routières dans un délai de trois mois précédant la fin de la période d'expérimentation.

Art. 2. – En cas d'incident ou d'accident en lien avec la signalisation expérimentale, la déléguée à la sécurité routière et la directrice des mobilités routières doivent en être informées par le gestionnaire dans un délai maximal de cinq jours par voie électronique aux adresses suivantes (bsc-sdpur-dsr@interieur.gouv.fr et ptm.marrn.dit.digitm@developpement-durable.gouv.fr).

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. – Les présidents des sociétés d'autoroutes VINCI Autoroutes, ASF, COFIROUTE et ESCOTA sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 5 avril 2022.

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

Le ministre délégué
auprès de la ministre de la transition écologique,
chargé des transports,

Pour le 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

1) Signalisation implantée

Le dispositif comporte une série de trois panneaux de type SR, dans lesquels est représenté un véhicule arrêté sur la bande d'arrêt d'urgence avec ses feux allumés.

Le premier panneau informe l'utilisateur de la voie de droite qu'il doit ralentir, le second panneau l'informe qu'il doit mettre son clignotant et changer de voie et le troisième panneau l'informe qu'il s'agit de la règle du corridor de sécurité.

Ces trois panneaux indissociables sont espacés de 300 mètres et placés sur des tronçons autoroutiers comportant une bande d'arrêt d'urgence. Ils sont de type SR2 et ont pour dimensions 3500 mm × 3000 mm. Ils doivent en respecter les référentiels normatifs.

La série de trois panneaux est déclinée en deux variantes :

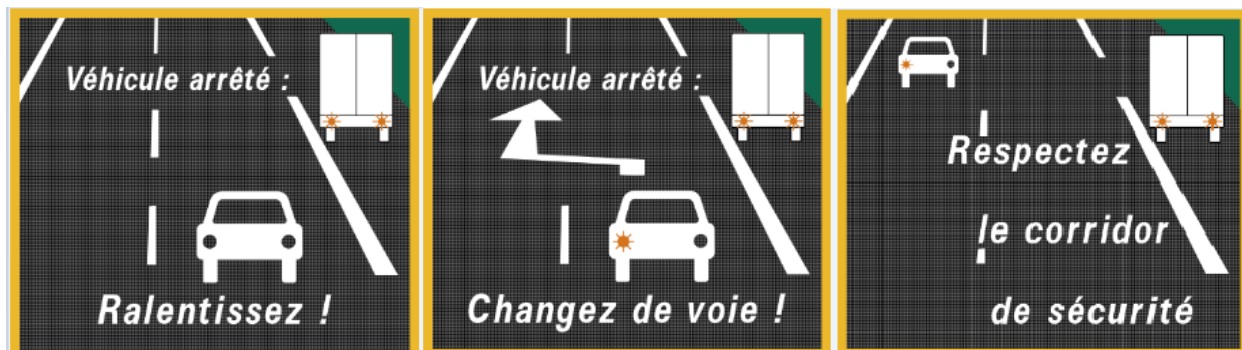
- une variante dans laquelle le véhicule arrêté sur la bande d'arrêt d'urgence est un véhicule d'intervention ;
- une variante dans laquelle le véhicule arrêté sur la bande d'arrêt d'urgence est un poids-lourd.

Les visuels ci-dessous sont donnés à titre indicatif. Les tonalités de vert et de gris sont les mêmes que celles du panneau SR2.

Signalisation d'information du corridor de sécurité
– variante A avec un véhicule d'intervention arrêté sur la bande d'arrêt d'urgence



Signalisation d'information du corridor de sécurité
– variante B avec un véhicule lourd arrêté sur la bande d'arrêt d'urgence



Ce dispositif déroge à l'article 5-12 de l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié relatif à la signalisation des routes et autoroutes susvisé et aux articles 101 à 101-6 de la cinquième partie de l'instruction interministérielle sur la signalisation du 22 octobre 1963 susvisée, eu égard à l'utilisation de panneaux de type SR non définis.

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

2) Sites d'implantation de la signalisation

Les sites retenus ne comportent pas de singularités et sont situés à bonne distance des barrières de péage et des zones d'entrecroisements.

La série de panneaux incluant la variante A est implantée sur les tronçons suivants :

Sur le réseau ASF :

- A7, après l'échangeur 26 Sénas, dans le sens sud – nord, au PR 218 (section 2 × 3 voies) ;
- A7, après la barrière de péage de Vienne, dans le sens nord – sud, au PR 9 (2 × 3 voies) ;
- A10, après la barrière de péage de Virsac, dans le sens sud – nord, au PR 523 (section à 2 × 2 voies) ;
- A62, avant la barrière de péage de Saint-Selve, dans le sens nord – sud, au PR 12 (section à 2 × 2 voies).

Sur le réseau Cofiroute :

- A11, après l'échangeur 1 d'Ablis, dans le sens nord – sud, au PR 38 (section à 2 × 3 voies).

Sur le réseau ESCOTA :

- A8, après l'échangeur A8-A52, dans le sens ouest – est, au PR 34 (section à 2 × 3 voies).

La série de panneaux incluant la variante B est implantée sur le tronçon suivant du réseau ASF :

- A63, après l'échangeur 7 d'Ondres, dans le sens nord – sud, au PR 169 (section à 2 × 3 voies).

II. – Modalités d'évaluation de l'expérimentation

L'évaluation de l'expérimentation s'appuie sur :

- une étude d'impact sur la connaissance par les usagers de la route des règles relatives au corridor de sécurité, au travers du Baromètre de la Fondation d'entreprise VINCI Autoroute ;
- l'étude sur le terrain par le Cerema du comportement des usagers au droit d'un véhicule arrêté sur la bande d'arrêt d'urgence (véhicule d'intervention ou véhicule banalisé) ;
- l'interrogation d'un panel d'usagers sur la compréhension des panneaux de signalisation.

Etude d'impact à travers le baromètre

L'enquête du baromètre annuel de la Fondation intègre une question sur le corridor de sécurité. La périodicité de cette enquête permettra d'évaluer l'impact des campagnes de sensibilisation sur la connaissance de la règle du corridor de sécurité.

Etude du comportement des usagers

Cette étude réalisée par le Cerema pour le compte des sociétés d'autoroute précitées a pour objectif de mesurer le respect des règles du corridor de sécurité à partir d'observations sur le terrain en étudiant le comportement des usagers au droit d'un véhicule d'intervention ou au droit d'un autre véhicule. Les observations seront faites à partir d'une simulation d'intervention avec véhicule d'intervention arrêté sur la bande d'arrêt d'urgence avec ses feux spéciaux en marche, ainsi qu'à partir d'une simulation de véhicule banalisé arrêté avec ses feux de détresse en marche.

L'objectif est d'évaluer le taux de conducteurs appliquant les règles du corridor de sécurité et d'estimer l'impact des panneaux de signalisation expérimentaux sur le comportement des usagers au droit d'un véhicule arrêté sur la bande d'arrêt d'urgence.

Il est prévu d'effectuer ces évaluations à proximité des panneaux testés ainsi qu'à une distance de plusieurs kilomètres. Des évaluations avant/après mise en œuvre des panneaux seront effectuées.

Les indicateurs d'évaluation porteront sur la qualification des trajectoires des usagers, en particulier ceux circulant sur la voie de droite et sur les vitesses pratiquées au droit du véhicule arrêté.

Enquête de compréhension

Un panel d'usagers sera interrogé sur la compréhension des panneaux de signalisation mise en œuvre dans le cadre expérimental. Cette enquête pourra s'effectuer sur des aires d'autoroutes en aval des sites équipés des nouveaux panneaux, en présentant les photos des panneaux, ou par questionnaire en ligne auprès des abonnés.