

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

TRANSPORTS

Arrêté du 12 avril 2019 relatif à l'expérimentation sur autoroutes de l'utilisation de flèches lumineuses d'urgence (FLU) décalée par rapport au fourgon d'intervention qui la porte

NOR : TRAT1910531A

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

Objet : expérimentation, dans le cadre d'interventions sur le réseau autoroutier, de l'utilisation de flèches lumineuses d'urgence (FLU) décalées par rapport aux fourgons d'intervention qui les portent.

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

Notice : l'arrêté prévoit, dans le cas d'intervention d'urgence sur autoroute, l'utilisation à titre expérimental de flèches lumineuses d'urgence (FLU – flèche KR43) et d'un dispositif complémentaire (K8 multichevrons), décalés par rapport aux fourgons d'intervention qui les portent. Le dispositif prévoit le positionnement du fourgon sur la bande d'arrêt d'urgence et la flèche KR43 décalable, dans l'axe de la voie de droite.

L'objectif de ce dispositif est de réduire le risque de collision entre le fourgon et les véhicules circulant sur la voie de droite.

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

Le ministre de l'intérieur et la ministre auprès du ministre d'Etat, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports,

Vu la Constitution, notamment son article 37-1 ;

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

Vu l'instruction interministérielle sur la signalisation routière du 22 octobre 1963 modifiée, notamment son article 133 et l'annexe VIII de la huitième partie ;

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

Vu la demande d'expérimentation du 7 mai 2018 de la société Vinci autoroutes pour l'utilisation d'une flèche lumineuse d'urgence (FLU) décalable XL,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. – Il est dérogé aux dispositions de l'article 133 et l'annexe VIII de la huitième partie de l'instruction interministérielle sur la signalisation du 22 octobre 1963 susvisée, afin d'expérimenter l'utilisation, dans le cas d'intervention d'urgence sur autoroute, sur la voie de droite, de flèches lumineuses d'urgence (FLU – flèche KR43) et d'un dispositif complémentaire (K8 multichevrons), décalés par rapport aux fourgons d'intervention qui les portent.

Ce dispositif est expérimenté sur l'ensemble des réseaux autoroutiers gérés par :

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

Il est expérimenté pour une durée de deux ans à compter de l'entrée en vigueur du présent arrêté.

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 de rapports d'évaluation spécifiques prévus à l'annexe et d'un rapport final d'évaluation. Ces rapports sont remis au délégué à la sécurité routière et à la directrice des infrastructures de transport. Les rapports d'évaluation spécifiques et leur validation conditionnent le déclenchement de la phase de déploiement expérimental. Le rapport final d'évaluation sera transmis dans un délai de six mois précédant la fin de la période d'expérimentation.

Art. 2. – En fonction des circonstances, le délégué à la sécurité routière et la directrice des infrastructures de transport 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 des autoroutes visées à l'article 1^{er} 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 12 avril 2019.

*La ministre auprès du ministre d'Etat,
ministre de la transition écologique
et solidaire, chargée des transports,
Pour la ministre et par délégation :*

*Le délégué à la sécurité routière,
E. BARBE*

*La directrice des infrastructures
de transport,
S. CHINZI*

*Le ministre de l'intérieur,
Pour le ministre et par délégation :
Le délégué à la sécurité routière,
E. BARBE*

ANNEXE

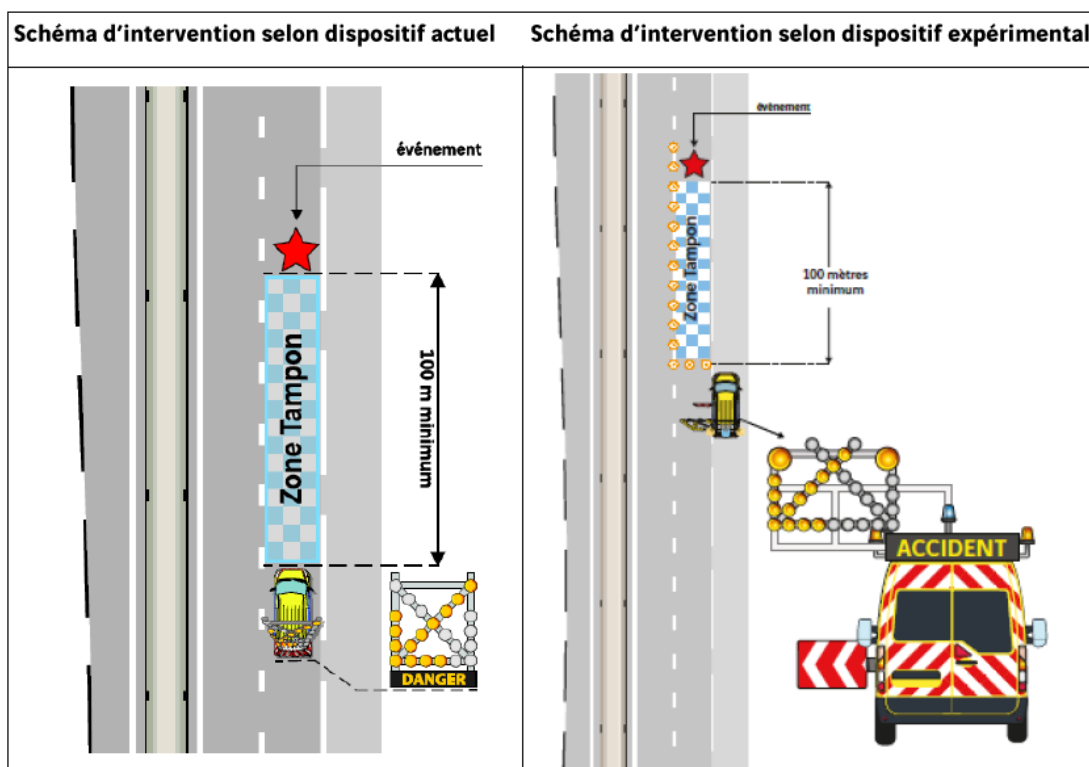
I. – Description du dispositif

Le dispositif de signalisation expérimental prévoit, dans le cas d'intervention d'urgence sur autoroute, l'utilisation de flèches lumineuses d'urgence (FLU – flèche KR43) et d'un dispositif complémentaire (K8 multichevrons), décalés par rapport aux fourgons d'intervention qui les portent. Le dispositif prévoit le positionnement du fourgon sur la bande d'arrêt d'urgence et la FLU décalable dans l'axe de la voie de droite.

Le fourgon avec dispositif décalable (flèche KR43 et K8 multichevrons) est positionné en aval de la zone d'intervention.

Le dispositif décalable est mis en œuvre progressivement à l'approche de la zone d'intervention concomitamment au départ du fourgon en déplacement vers la bande d'arrêt d'urgence. La vitesse du fourgon ne doit pas excéder 35 km/h.

Schémas du dispositif actuel et du dispositif expérimental



Ce dispositif déroge :

- à l'article 133 et l'annexe VIII de la huitième partie de l'instruction interministérielle sur la signalisation du 22 octobre 1963, eu égard à l'utilisation de la flèche KR43 décalée par rapport à la position du fourgon qui la porte

Ce dispositif est expérimenté, sur l'ensemble du réseau autoroutier géré par la société Compagnie financière et industrielle des autoroutes (COFIROUTE), la société des Autoroutes du Sud de la France (ASF), la société de l'autoroute Esterel-Côte d'Azur (ESCOTA) et la société d'autoroute ARCOUR.

Le nombre de dispositifs expérimentés dans le cadre de la phase 4 (cf. § II) est limité à 12.

Le dispositif de signalisation expérimental est mis en œuvre de jour et de nuit, pour une neutralisation de la voie de droite en section courante.

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

II. – Modalités d'évaluation de l'expérimentation

L'évaluation du dispositif se basera sur le cahier des charges de l'évaluation « PROPOSITION D'ÉTUDE : ASF/Vinci-Autoroutes Evaluation d'expérimentation en signalisation temporaire : FLU décalable XL » en date du 11 janvier 2019, transmis par la société des Autoroutes du Sud de la France, en respectant les dispositions suivantes.

L'évaluation se fera autour de 4 phases :

Phase 1 : *préalables*.

Ces préalables devront être étudiés hors chaussées circulées et comprendront :

- une évaluation technique du dispositif devant porter sur :
 - la fusibilité et l'agressivité des dispositifs,
 - la robustesse du dispositif au regard des contraintes liées à son usage.

Cette évaluation sera organisée avec le Centre national de réception des véhicules.

- une évaluation des conditions de mise en œuvre du dispositif et acceptabilité par les agents.

Phase 2 : *analyse de la visibilité du dispositif*.

L'objectif sera de comparer la visibilité du dispositif FLU-XL (KR43 décalée + K8 multichevrons) avec une FLU traditionnelle. Il est proposé d'effectuer cette analyse sur un site réel permettant d'évaluer la visibilité d'un dispositif à différentes distances, de jour et de nuit.

Phase 3 : *impact sur le comportement des usagers*.

L'impact du dispositif sur le comportement des usagers sera évalué préférentiellement sur une autoroute 2 x 2 voies sur la base d'observations des trajectoires des véhicules en approche du véhicule FLU. Les indicateurs retenus seront les distances longitudinales de changement de voie par rapport au dispositif de signalisation et les vitesses à ce point.

Deux situations seront observées : avec une FLU traditionnelle (situation de référence) et avec la FLU XL.

Cette évaluation pourra être effectuée dans le cadre d'une intervention fictive positionnée pour ses besoins afin de disposer d'un point d'observation suffisamment élevé (passage supérieur) pour filmer les usagers en approche et d'un tronçon routier sans contrainte particulière (proximité de bretelles, zone de contrôle de vitesse).

Phase 4 : *retour d'expérience après un usage de plusieurs mois du dispositif FLU XL*.

L'usage du dispositif devra faire l'objet d'un suivi traçable : nombre de mises en œuvre, contextes, recueil d'événements, suivi fiabilité. Une enquête et des réunions avec les utilisateurs seront à programmer en fin d'expérimentation.

Feront l'objet de rapports d'évaluation spécifiques respectivement les phases 1 et 2, la phase 3 et la phase 4.

La phase 4 ne pourra être initiée qu'après validation des rapports d'évaluation spécifiques des phases précédentes par la DSR et la DIT.

Le suivi de cette expérimentation est réalisé par le CEREMA Normandie-Centre pour le compte de la Compagnie financière et industrielle des autoroutes (COFIROUTE), la société des Autoroutes du Sud de la France (ASF), la société de l'autoroute Esterel-Côte d'Azur (ESCOTA) et la société d'autoroute ARCOUR.

La validation finale de l'expérimentation et la sortie du cadre expérimental se feront au regard des apports des dispositifs existants et d'autres en cours d'expérimentation dont les objectifs sont similaires.

III. – Sécurité de la circulation

En cas d'incident ou d'accident en lien avec la signalisation expérimentale, le délégué à la sécurité routière et la directrice des infrastructures de transport doivent en être informés par voie électronique aux adresses suivantes (bsc-sdpur-dsr@interieur.gouv.fr et ptm.marrn.dit.dgitm@developpement-durable.gouv.fr).