



Cerema

Expérimentations de signalisation : nouvelle procédure

Daniel Lemoine – Territoires & Ville-VOI-Sud

Cerema Territoires et ville

CoTITA Centre-Est – Club Exploitation & SR – 13 avril 2017

Expérimenter : pourquoi ?

- Nouveau besoin, problème nouveau pour un gestionnaire
- Réglementation inadaptée
- Solution innovante à proposer pouvant être intégrée dans la réglementation

Une expérimentation *in situ* est alors nécessaire pour pouvoir vérifier l'impact de la proposition avant une éventuelle intégration dans la réglementation.

Sommaire

- 1. La procédure d'autorisation des expérimentations de signalisation routière**
- 2. L'évaluation**
- 3. Exemples d'expérimentation**

1. La procédure d'autorisation des expérimentations de signalisation routière

Une expérimentation : comment ?

- Objectif principal : compléter la « boîte à outils »
- Conditions :
 - respect d'un cadre réglementaire (code de la route, convention de Vienne)
 - respect des principes de la signalisation
 - évaluation de l'impact sur la sécurité routière et le comportement des usagers
 - application pouvant être généralisée
 - procédure à mettre en œuvre par le demandeur

1.1. Enjeux de l'évolution de la signalisation

**L'emploi de signaux non réglementaires est interdit
(*Cf.* article 14-1 IISR)**

Seuls les signaux définis dans l'arrêté du 24 nov. 1967 relatif à la signalisation des routes et autoroutes modifié sont autorisés (définition de chacun des signaux).

Ils doivent être utilisés dans les conditions fixées par les dispositions de l'IISR (Arrêté du 22 oct. 1963 modifié).

Si la voie expérimentale constitue le principal facteur pour compléter la signalisation, d'autres évolutions sont aussi générées par le contexte réglementaire ou politique. Exemples : 2011, nouvelle carte de stationnement ; 2012, TàD cycliste (Pama).

1.2. Grandes étapes de la procédure d'autorisation

1. Examen d'opportunité
2. Dépôt et réception de la demande
3. Instruction des pièces du dossier
4. Déroulement
5. Bilan et suites données

1.2. Grandes étapes de la procédure d'autorisation

1° étape - L'examen de l'opportunité d'une expérimentation

Demande à adresser au délégué à la sécurité et à la circulation routières (DSCR) et au directeur général des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM).

Composition du dossier sur :

<http://www.equipementsdelaroute.developpement-durable.gouv.fr/experimentations-r92.html>

Objectifs de l'étape :

- besoin à satisfaire
- pertinence de l'apport et écart à la réglementation
- bénéfiques en termes de SR
- pertinence en termes de couts et d'universalité
- comparaison avec autres projets en cours

1.2. Grandes étapes de la procédure d'autorisation

2° étape - Le dépôt de la demande

Le dossier comprend plusieurs éléments clés ou précisions :

- justification de l'écart à la règle actuelle
- besoin à satisfaire
- description détaillée de la signalisation expérimentale et des mesures annexes
- description du déroulé de l'expérimentation projetée
- pré-études réalisées le cas échéant
- coûts d'installation et d'entretien
- cahier des charges de l'évaluation de l'expérimentation (dont le nom de l'organisme évaluateur).

1.2. Grandes étapes de la procédure d'autorisation

3° étape - L'instruction par l'administration

Demande instruite par MI/DSCR/SDAI et MEDDE/DGITM /MARRN appuyés techniquement par le CEREMA.

L'examen de cette demande par les directions d'administration centrale et le CEREMA tient compte :

- de sa faisabilité
- de sa pertinence
- de son impact sur la sécurité routière
- des moyens mis en œuvre
- des perspectives d'intégration dans la signalisation réglementaire

À la fin de cette étape, l'administration prépare un arrêté interministériel d'autorisation (publié au JO) ; il fixe une durée d'expérimentation toujours limitée dans le temps.

1.2. Grandes étapes de la procédure d'autorisation

4° étape - Le déroulement et l'évaluation

A partir d'un « point zéro », le demandeur informe du début de l'expérimentation.

Le système expérimenté doit être conforme à l'arrêté.

Des points d'étapes sont transmis, dont l'information sur d'éventuels accidents.

Un expert technique indépendant peut établir le dossier d'évaluation.

L'administration peut décider d'interrompre l'expérimentation et la dépose du matériel.

1.2. Grandes étapes de la procédure d'autorisation

5° étape - Le bilan et la suite donnée

Au terme de la période d'expérimentation, le demandeur transmet le bilan final (termes de l'arrêté).

L'instruction des rapports d'évaluation débouche généralement sur l'une de ces 3 options :

- Les résultats de l'évaluation sont positifs et suffisamment concluants = une intégration réglementaire de la signalisation expérimentée est envisagée
- Les résultats de l'évaluation sont positifs mais insuffisants, ou de nouveaux éléments ont été constatés = un renouvellement de l'expérimentation est décidé
- Les résultats sont négatifs = un arrêt de l'expérimentation est décidé et la dépose de la signalisation expérimentale est exigée.

1.2. Grandes étapes de la procédure d'autorisation

5° étape - Le bilan et la suite donnée

Afin d'intégrer réglementairement la signalisation expérimentée, un arrêté modificatif des arrêtés de 1967 et 1963 est signé par le DSCR et le DGITM et publié au JO.

La version consolidée des arrêtés est actualisée sur le site des équipements de la route et des rues :

<http://www.equipementsdelaroute.developpement-durable.gouv.fr/reglementation-r89.html>

Le cas échéant, la doctrine technique (*Guides Cerema*) est modifiée et/ou actualisée.

2. L'évaluation

2. L'évaluation

But de l'expérimentation :

- Intégrer un système de signalisation dans la réglementation ;
- Pouvoir vérifier qu'il est optimum.

Une seule méthode : l'évaluation

Évaluer quoi ?

Évaluer comment ?

2. L'évaluation : évaluer quoi ?

Pour savoir ce qu'il faut évaluer, il faut connaître les objectifs de l'expérimentation.

Mais pour réellement connaître ces objectifs, il faut avoir fait un diagnostic de la situation.

Finalement, cela revient à faire une réelle démarche projet :

→ Diagnostic

→ Objectifs

→ Mesure de signalisation (l'expérimentation)

→ Impacts

2. L'évaluation : évaluer quoi ?

Les impacts sont les éléments à évaluer.

On les définit par rapport aux objectifs.

L'évaluation doit porter sur l'impact de la signalisation implantée et non uniquement sur la mesure répondant à l'objectif de l'expérimentation. Exemple, améliorer la régularité des TC, mais pas au détriment de la sécurité de certains usagers.

Il ne faut pas oublier les impacts négatifs : certains effets secondaires non attendus ou mal estimés.

2. L'évaluation : évaluer quoi ?

Les indicateurs :

- Permettent d'évaluer si les impacts attendus sont effectifs
- Permettent d'évaluer l'absence d'impacts négatifs
- Doivent être de 3 types :
 - techniques (mesures d'efficacité)
 - objectifs (mesures physiques)
 - subjectifs (perception, compréhension et action des usagers)

La mesure des indicateurs, et notamment des indicateurs subjectifs, nécessite une connaissance accrue du domaine et plus particulièrement sur la psychologie de l'utilisateur.

3.1. Exemples d'expérimentations en cours

Expérimentation d'une signalisation dynamique d'affichage de la disponibilité des places de stationnement des véhicules de plus de 3,5 t. sur les aires de l'autoroute A1 (SANEF)

Autorisée le 13 juil. 2015 par arrêté publié au JO du 18.

Objet : limiter la saturation de certaines aires de service ou de repos et par conséquent le risque de stationnement dangereux en indiquant la disponibilité de places de stationnement sur d'autres aires situées à proximité.



Expérimentation d'une signalisation de l'ouverture d'une voie à la circulation

Autorisée le 13 juil. 2015 par arrêté publié au JO le 19, reconduite en juillet 2016 pour 3 ans.

Objet : indiquer la possibilité d'emprunter une voie supplémentaire.



Expérimentation d'une signalisation d'une zone à circulation restreinte dans la commune de Paris pour certaines catégories de véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques

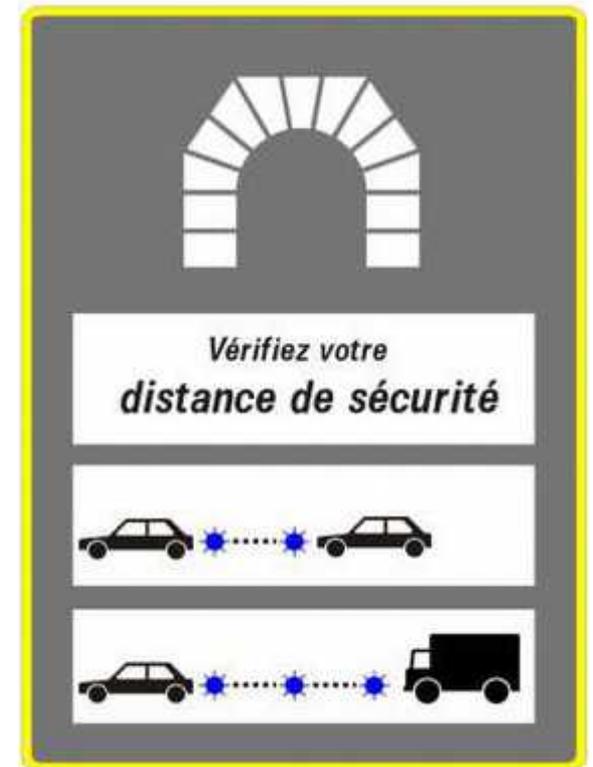
Autorisée par arrêté publié au JO le 19 juillet 2015

Objet : indiquer les limites de la zone, les catégories de véhicules concernées et les périodes d'interdiction (panneau de prescription zonale).



Expérimentation d'une signalisation d'information sur le rappel par plots lumineux de l'espacement à respecter en tunnel entres usagers

Autorisée par arrêté publié au JO du 12 août 2016



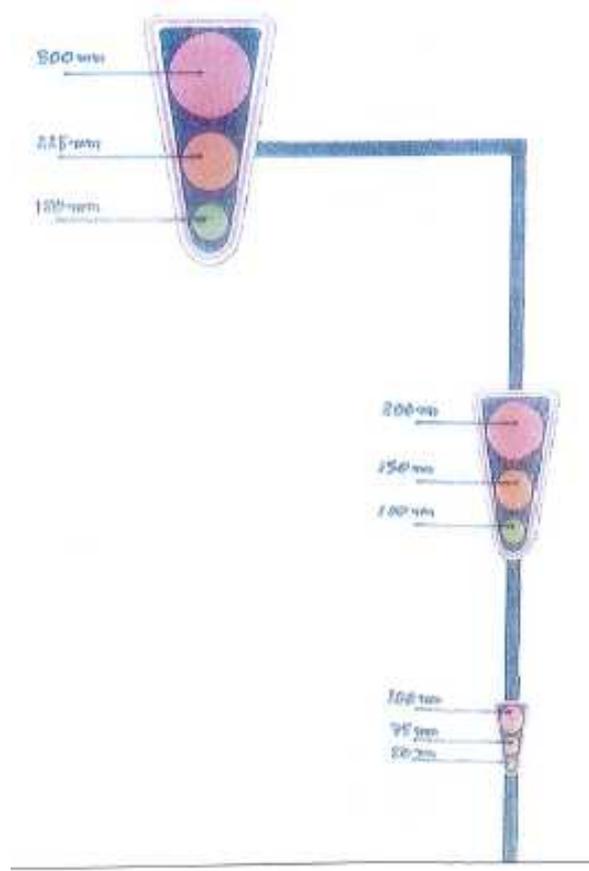
Expérimentation d'une signalisation d'une zone à circulation restreinte dans la commune de Grenoble pour certaines catégories de véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques

Autorisée le 9 nov. 2016 par arrêté publié au JO le 22.

Objet : indiquer les limites de la zone, les catégories de véhicules concernées et les périodes d'interdiction (panneau de prescription zonale).



3.2. Exemples d'expérimentations non acceptées



Rappel de la priorité bus
par marquage au sol
« Priorité bus »



Rue Louis Roche



Rue de Belgique



PRIORITY BUS

Rue Pierre Huët

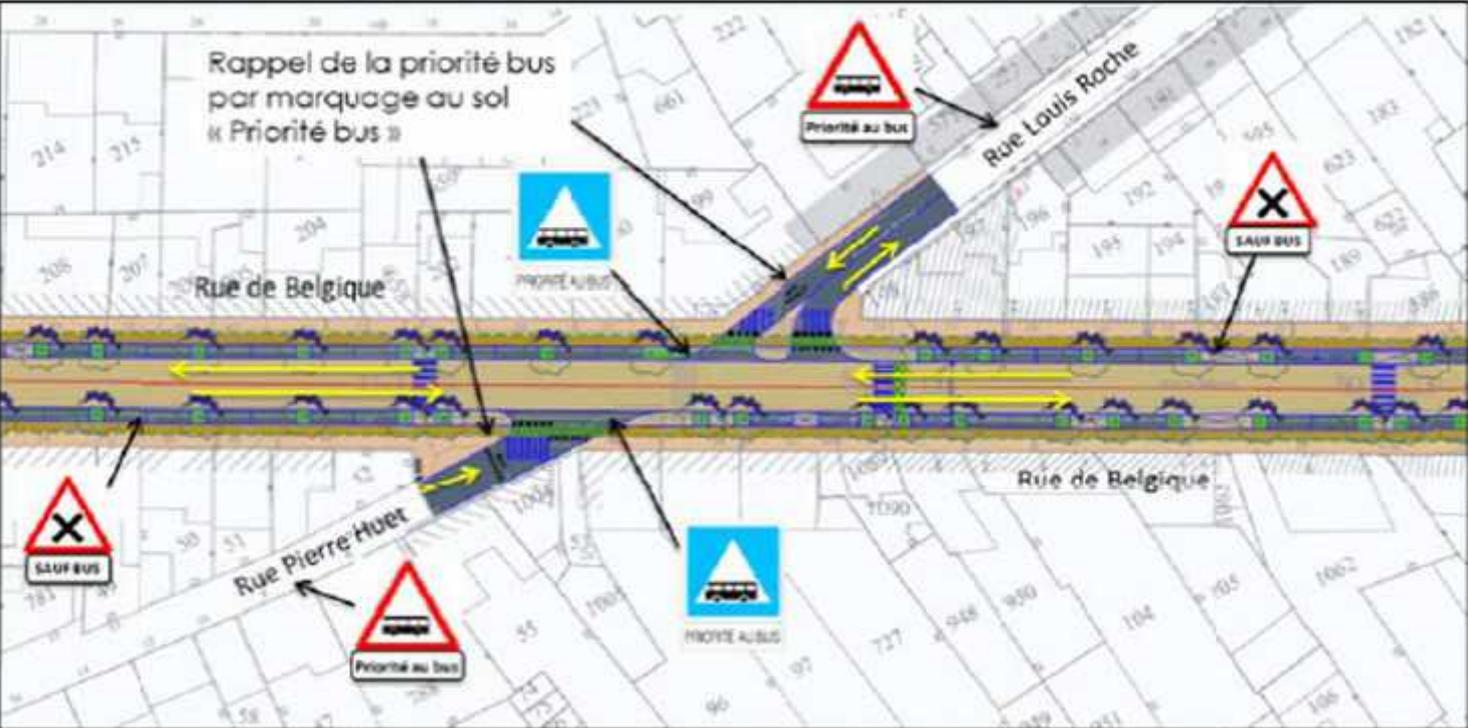


PRIORITY BUS

Rue de Belgique



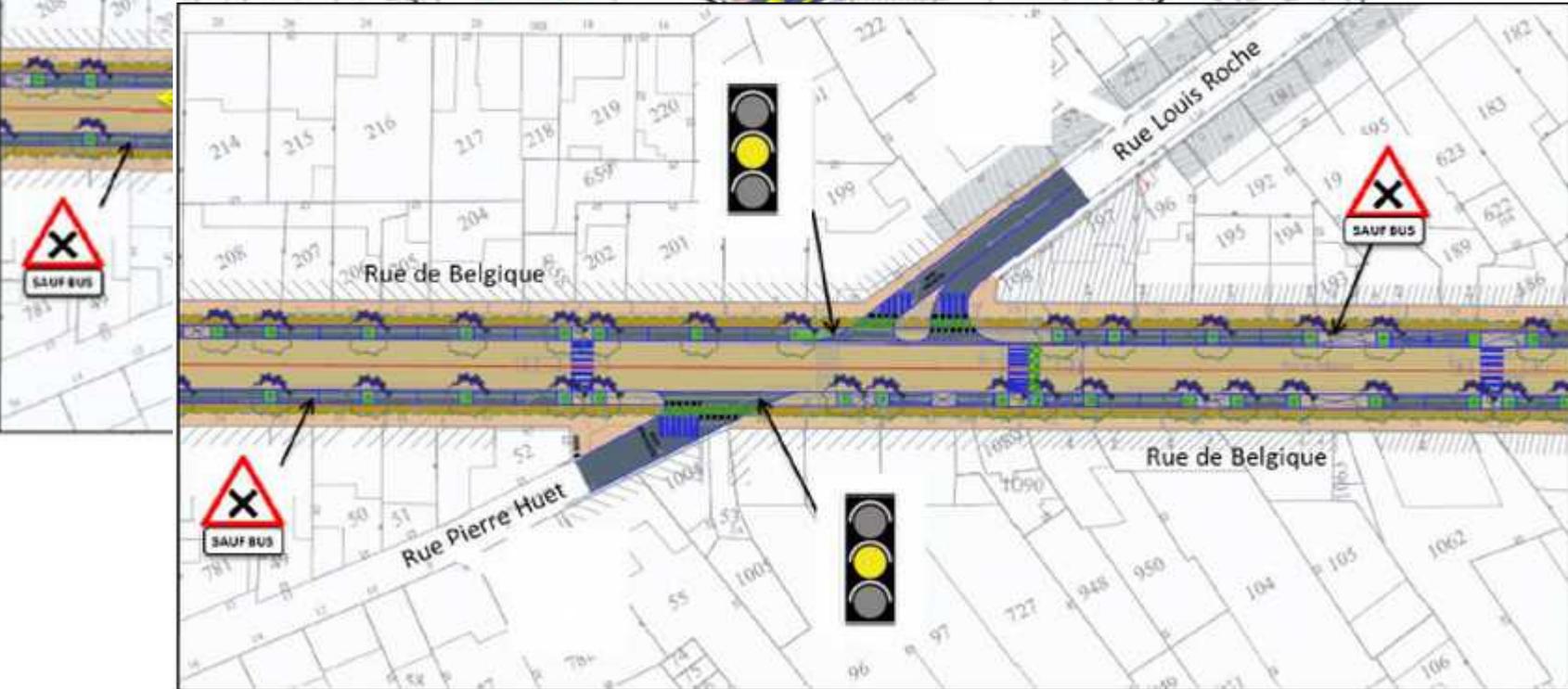
SAUF BUS



Rappel de la priorité bus
par marquage au sol
« Priorité bus »



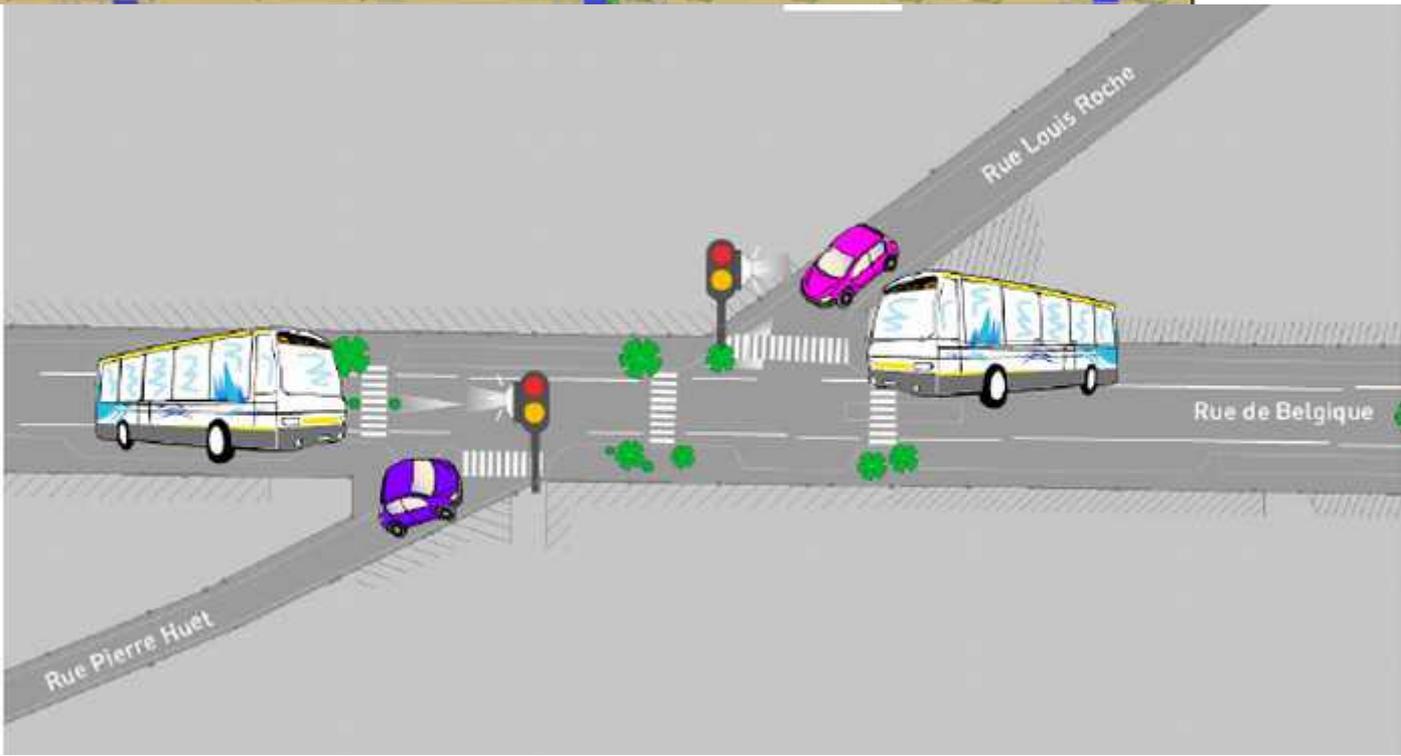
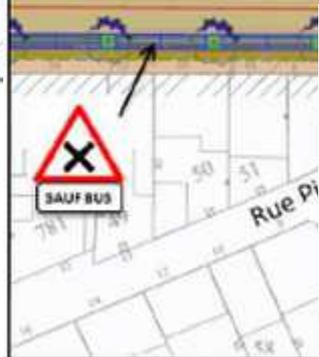
Rue Louis Roche



Rappel de la priorité bus par marquage au sol « Priorité bus »



Rue Louis Roche



Rue de Belgique

Rue Pierre Huet

Rue Louis Roche



Merci de votre attention

daniel.lemoine@cerema.fr