

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

Arrêté du 21 mars 2016 relatif à l'expérimentation de la modification de la composition et du positionnement de la signalisation des flèches lumineuses de rabattement sur les autoroutes A 13, A 31, A 62 et A 81

NOR : INTS1605140A

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

Objet : expérimentation de la modification de la signalisation des flèches lumineuses de rabattement.

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

Notice : l'arrêté prévoit l'expérimentation de la modification de la composition et du positionnement de la signalisation des flèches lumineuses de rabattement d'avertissement. Deux configurations sont expérimentées. La première prévoit, d'une part, le remplacement de la flèche lumineuse de rabattement (KR43) d'avertissement par le panneau d'annonce de la réduction du nombre de voies (KD10) et, d'autre part, le remplacement du panneau indiquant le contournement obligatoire par la gauche (B21a1) par un panneau de prescription de limitation de vitesse (B14). La deuxième configuration prévoit, d'une part, le remplacement de la flèche lumineuse de rabattement (KR43) d'avertissement par le panneau d'annonce de la réduction du nombre de voies (KD10) et, d'autre part, le remplacement du panneau indiquant le contournement obligatoire par la gauche (B21a1) par un panneau de signalisation temporaire de travaux (AK5).

L'objet de ces deux configurations de signalisation expérimentale est de réduire le nombre de collisions avec les flèches lumineuses de rabattement et ainsi de mieux protéger les agents d'exploitation et les usagers.

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

La ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, et le ministre de l'intérieur,

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 le décret du 12 mai 1970 modifié approuvant la convention passée entre l'Etat et la Compagnie financière et industrielle des autoroutes (COFIROUTE) ;

Vu le décret du 19 août 1986 modifié approuvant la convention passée entre l'Etat et la Société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes ;

Vu le décret du 29 octobre 1990 modifié approuvant la convention passée entre l'Etat et la Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes ;

Vu le décret du 7 février 1992 modifié approuvant la convention passée entre l'Etat et la Société des autoroutes du Sud de la France pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes ;

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

Vu l'instruction interministérielle sur la signalisation routière du 22 octobre 1963 modifiée, notamment ses articles 63, 126, 133 et l'annexe VIII de la huitième partie,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. – Il est dérogé aux dispositions des articles 63, 126, 133 et de l'annexe VIII de la huitième partie de l'instruction susvisée afin d'expérimenter la modification de la composition et du positionnement de la signalisation des flèches lumineuses de rabattement.

Les dispositifs de signalisation sont implantés sur les autoroutes A 13, A 31, A 62 et A 81 selon les modalités précisées en annexe.

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 d'étape et d'un rapport final d'évaluation. Le rapport d'étape et le rapport final d'évaluation sont remis au délégué à la sécurité et à la

circulation routières et au directeur des infrastructures de transport, dans un délai, respectivement, d'un an après la mise en œuvre de la signalisation expérimentale et de six mois précédant la fin de la période d'expérimentation.

Art. 2. – En fonction des circonstances, le délégué à la sécurité et à la circulation routières et le directeur 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. – Le président de la Compagnie financière et industrielle des autoroutes (COFIROUTE), le président de la société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR), le président de la société des autoroutes du Sud de la France (ASF) et le président de la société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France (SANEF) 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 21 mars 2016.

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

La ministre de l'environnement,
de l'énergie et de la mer,
chargée des relations internationales
sur le climat,
Pour la ministre et par délégation :

Le directeur des infrastructures
de transport,
C. SAINTILLAN

Le délégué à la sécurité
et à la circulation routières,
E. BARBE

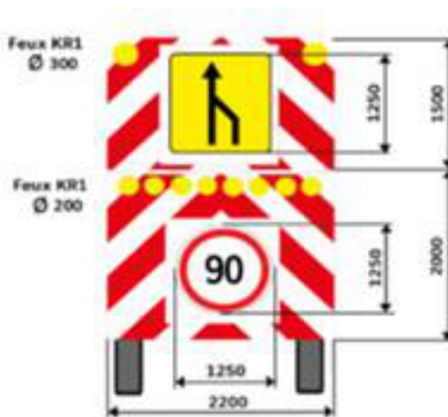
A N N E X E

I. – Description du dispositif

A. – La première configuration de signalisation expérimentale, composée d'un panneau d'annonce de réduction du nombre de voies (KD10) et d'un panneau de prescription de limitation de vitesse (B14), déroge :

- aux articles 63 et 126 de l'instruction susvisée, eu égard à une utilisation du panneau B14 non définie par cette instruction ;
- à l'article 133 et à l'annexe VII de la huitième partie de l'instruction susvisée, eu égard, premièrement, à la modification de la signalisation composant la flèche lumineuse de rabattement d'avertissement, deuxièmement, au positionnement de la flèche lumineuse de rabattement d'avertissement entièrement sur l'espace de la bande d'arrêt d'urgence, sans empiètement sur la voie de droite et à 400 mètres de la flèche lumineuse de rabattement de position et, troisièmement, à une utilisation du panneau KD10 non définie par cette instruction.

Ce dispositif est implanté sur les autoroutes de la société des autoroutes du Sud de la France (ASF) et de la société autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR). L'obligation de la mise en place d'un panneau de fin de prescription de limitation de vitesse (B33) est maintenue.



B. – La deuxième configuration de signalisation, composée d'un panneau de réduction du nombre de voies (KD10) et d'un panneau signalant des travaux (AK5), déroge à l'article 133 et à l'annexe VII de la huitième partie de l'instruction susvisée, eu égard, premièrement, à la modification de la signalisation composant la flèche lumineuse de rabattement d'avertissement, deuxièmement, au positionnement de la flèche lumineuse de rabattement d'avertissement entièrement sur l'espace de la bande d'arrêt d'urgence, sans empiètement sur la voie de droite et à 400 mètres de la flèche lumineuse de rabattement de position et, troisièmement, à une utilisation des panneaux AK5 et KD10 non définie par cette instruction.

Ce dispositif est implanté sur les autoroutes de la société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France (SANEF) et de la Compagnie financière et industrielle des autoroutes (COFIROUTE).



Les configurations du dispositif de signalisation expérimental sont mises en œuvre uniquement de jour et dans de bonnes conditions de visibilité. Elles ne concernent que la neutralisation de la voie de droite dans le cadre de chantiers programmés. La signalisation expérimentale est occultée dans les phases de déplacement des dispositifs expérimentaux.

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

II. – Modalités d'évaluation de l'expérimentation

Le cahier des charges de l'évaluation, transmis par les quatre sociétés concessionnaires d'autoroute, est validé.

Cette évaluation est complétée par un retour d'expérience des agents d'exploitation qui utilisent les dispositifs expérimentaux.

Le suivi de cette expérimentation est réalisé par un organisme tiers choisi par les gestionnaires routiers.

III. – Sécurité de la circulation

En cas d'incident ou d'accident en lien avec la signalisation expérimentale, le délégué à la sécurité et à la circulation routières et le directeur des infrastructures de transport doivent en être informés.