

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

Décision du 14 février 2014 autorisant l'expérimentation d'un dispositif de signalisation relatif à la voie spécialisée partagée

NOR : INTS1404121S

Le délégué à la sécurité et à la circulation routières,
Vu le code de la route, notamment ses articles L. 411-6 et R. 411-25 ;
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, notamment son article 14-1 ;
Vu la demande du directeur des infrastructures des transports du 2 juillet 2013,

Décide :

Art. 1^{er}. – L'expérimentation du dispositif de signalisation relatif à la voie spécialisée partagée sur l'autoroute A 48 est autorisée pour une durée maximale de deux ans. Ce dispositif est composé :

- d'un feu d'alerte à destination des conducteurs de transports en commun ;
- d'un panneau d'indication de conditions particulières de circulation par voie comportant une prescription d'interdiction de circulation associée à la mention « sauf autorisation » en cas d'activation de la voie spécialisée partagée ;
- d'un panneau d'interdiction de circulation associé à un panonceau « sauf autorisation et arrêt d'urgence ».

Les caractéristiques du dispositif expérimental de signalisation, son implantation, ses modalités d'évaluation et les conditions de réalisation de l'expérimentation au regard de la sécurité de la circulation sont fixées en annexe à la présente décision.

Art. 2. – La présente décision sera notifiée au préfet de région Rhône-Alpes, préfet du Rhône, au préfet de l'Isère et au directeur interdépartemental des routes Centre-Est, qui sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de son exécution, et publiée au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 14 février 2014.

H. PRÉVOST

A N N E X E

EXPÉRIMENTATION DU DISPOSITIF DE SIGNALISATION RELATIF À LA VOIE SPÉCIALISÉE PARTAGÉE

I. – *Objet de l'expérimentation*

L'expérimentation s'identifie comme un essai de signalisation soumis aux conditions de l'article 14-1 de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière du 23 octobre 1963 (dénommée ci-après « l'instruction »).

Le dispositif expérimental de signalisation déroge :

- en premier lieu, au c du 6^o de l'article 7 de l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié relatif à la signalisation des routes et autoroutes et aux dispositions du B de l'article 109-3 de la sixième partie de l'instruction ;
- en deuxième lieu, à l'article 5 de l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié et à l'article 72-3 de la cinquième partie de l'instruction ;
- en troisième lieu, au A de l'article 4 de l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié et à l'article 50 de la quatrième partie de l'instruction.

Il consiste en la mise en place :

- premièrement, d'un signal lumineux constitué d'un seul feu circulaire rouge clignotant muni d'un pictogramme « BUS », tel qu'utilisé pour les signaux R.13b et R.15b associé à un panonceau de type M3a (flèche indiquant la position de la voie concernée, en l'espèce à gauche) ;

- deuxièmement, d'un panneau d'indication de conditions particulières de circulation par voie de type C24a comportant l'encart du panneau B0, prescription d'interdiction de circulation dans les deux sens sur la VSP, associée à la mention « sauf autorisation » en cas d'activation de la voie spécialisée ;
- troisièmement, d'un panneau d'interdiction de type B0 associé à un panneau M9 indiquant « sauf autorisation et arrêt d'urgence » et un panneau M3a (flèche indiquant la position de la voie concernée, en l'espèce à gauche).

Aucune autre dérogation n'est prévue pour cette expérimentation.

II. – Motif de l'expérimentation

En cas d'accident ou d'incident sur la voie spécialisée partagée, le feu d'alerte à destination des conducteurs de transports en commun a pour fonction d'informer les conducteurs de transport en commun, habilités à circuler sur la voie spécialisée partagée, d'une fermeture d'urgence de cette voie. Lors de l'activation de ces feux, les conducteurs ont l'obligation de se rabattre sur la section courante.

En amont de la VSP, le panneau de conditions particulières de circulation par voie (C24a à prismes) informe, d'une part, les usagers qu'ils ne sont pas autorisés à circuler sur la voie spécialisée partagée et, d'autre part, les conducteurs de transports en commun de l'état d'activation de la voie spécialisée. Lorsque la VSP est désactivée, en situation d'urgence ou non, la flèche signalant la VSP comporte l'encart du panneau B0. En cas d'activation, la mention « sauf autorisation » lui est ajoutée. Seuls les véhicules autorisés sont alors habilités à circuler sur la voie spécialisée.

En complément de la signalisation variable sur portique indiquant l'état d'activation de la VSP, la signalisation verticale fixe d'interdiction informe les usagers qu'ils ne sont pas autorisés à circuler sur cette voie sans autorisation, sauf en cas d'arrêt d'urgence.

III. – Description du dispositif

La signalisation expérimentale est composée, premièrement, d'un feu circulaire rouge clignotant muni d'un « BUS » associé à un panneau de type M3a implanté entre 200 et 250 m sur la voie spécialisée partagée.

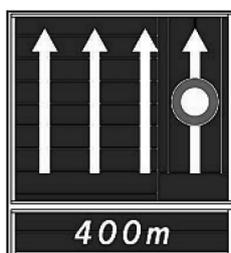


Signal lumineux d'un diamètre minimum de 160 m

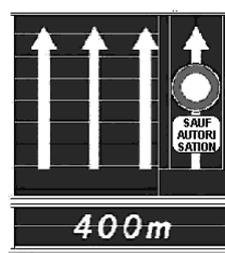
Le dispositif est associé à des caméras de détection automatique d'incidents (DAI) implantées tous les 250 m environ sur la voie spécialisée partagée et reliées à un système de télétransmission.

Deuxièmement, le dispositif expérimental est composé d'un panneau de type C24a à prismes implanté en accotement en amont de la voie spécialisée.

Lorsque la VSP est désactivée, en urgence ou non, la flèche signalant la VSP comporte l'encart d'un panneau de type B0 « interdiction de circuler dans les deux sens ». En cas d'activation, la mention « sauf autorisation » y est ajoutée.



C24a – VSP désactivée



C24a – VSP activée

Troisièmement, le dispositif expérimental comporte trois panneaux d'interdiction de type B0 associés à un panneau M9 indiquant « sauf autorisation et arrêt d'urgence » et un panneau M3a implantés en bordure de la voie spécialisée

IV. – Site d'implantation

La signalisation expérimentale est implantée en bordure de la voie spécialisée partagée de l'autoroute A 48, dans le sens de circulation Lyon–Grenoble, entre le PR 91+000 et le PR 95+800.

V. – *Conditions de mise en œuvre*

Le rapport d'évaluation mentionné au VI précisera la date de mise en œuvre de la modification du dispositif de signalisation et son impact comparatif sur le comportement des usagers auxquels il s'adresse.

VI. – *Modalités d'évaluation de l'expérimentation*

L'évaluation du dispositif expérimental comporte les éléments suivants :

- l'accidentalité générale ;
- la compréhension par les usagers des aménagements de la bretelle d'accès ZI Saint-Egrève dont les conditions de perception de la signalisation ont été améliorées.

Elle complète ainsi l'évaluation déjà menée en 2009 par le centre d'études techniques de l'équipement de Lyon.

En outre, le protocole d'évaluation comporte un tableau de bord permettant d'établir l'utilisation de cette voie par les usagers autres que les transports en commun autorisés (arrêts d'urgence, utilisation des refuges, circulation par des véhicules non autorisés, etc.). Ce tableau de bord est commun à l'ensemble de la voie spécialisée partagée, pour les réseaux autoroutiers non concédés et concédés.

Le cahier des charges de l'évaluation sera mis au point avec le CEREMA (direction technique territoire et ville) et validé par les services de la délégation à la sécurité et à la circulation routières.

Le suivi de cette expérimentation donnera lieu à l'établissement d'un rapport d'évaluation respectant ce cahier des charges. Il sera remis au délégué à la sécurité et à la circulation routières au terme d'une année de mise en service de la modification du dispositif expérimental.

VII. – *Sécurité de la circulation*

Cette autorisation d'expérimentation est sans préjudice de l'exercice de la responsabilité des autorités de police compétentes à l'égard de la sécurité des usagers, notamment en cas d'incident ou d'accident en lien avec la signalisation expérimentale. Dans ces hypothèses, le délégué à la sécurité et à la circulation routières est informé ; en fonction des circonstances, ce dernier peut suspendre son autorisation d'expérimentation, y mettre un terme anticipé ou la conditionner à la prise de nouvelles mesures.