

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

Arrêté du 24 août 2020 relatif à l'expérimentation d'une signalisation relative aux voies de circulation réservées à certaines catégories de véhicules sur certains axes

NOR : INTS2014938A

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

Objet : expérimentation d'une signalisation routière relative aux voies réservées à certaines catégories de véhicules.

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

Notice : de nombreux gestionnaires souhaitent mettre en place une signalisation expérimentale pour matérialiser une voie réservée aux véhicules de transport en commun, aux taxis, aux véhicules transportant un nombre minimal d'occupants y compris le conducteur, notamment dans le cadre du covoiturage au sens de l'article L. 3132-1 du code des transports ou aux véhicules à très faibles émissions au sens de l'article L. 318-1 du code de la route.

Le présent arrêté fixe les visuels de signalisation autorisés, les conditions d'implantation exigées, la procédure de demande d'autorisation ainsi que les conditions d'évaluation.

La signalisation a pour objectif d'indiquer aux usagers la possibilité de circuler sur la voie réservée avec leur véhicule, à la condition d'appartenir à l'une des catégories précitées.

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 l'environnement, notamment son article D. 224-15-12 ;

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L. 2213-1, L. 2213-2, L. 2213-3 et L. 3642-2 ;

Vu le code de la route, notamment ses articles L. 318-1, L. 411-8, R. 311-1, R. 411-8, R. 411-17, R. 411-25 et R. 412-7 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 3121-1 et L. 3132-1 ;

Vu le code de la voirie routière, notamment son article R. 119-10 ;

Vu l'instruction interministérielle sur la signalisation routière modifiée du 22 octobre 1963, notamment ses articles 14-1, 114-3, 118-7, 141 et 142 ;

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

Arrêtent :

Art. 1^{er}. – Il est dérogé aux dispositions des articles 14-1, 114-3, 118-7, 141 et 142 de l'instruction interministérielle sur la signalisation du 22 octobre 1963 susvisée et des articles 5 et 5-12 de l'arrêté du 24 novembre 1967 susvisé afin de réaliser des expérimentations particulières de signalisation routière de voie réservée aux véhicules de transport en commun, aux taxis, aux véhicules transportant un nombre minimal d'occupants notamment dans le cadre du covoiturage au sens de l'article L. 3132-1 du code des transports, ou aux véhicules à très faibles émissions au sens de l'article L. 318-1 du code de la route.

Le dispositif de signalisation expérimentale d'une voie réservée aux catégories précitées est composé :

- d'une séquence de signalisation verticale implantée en présignalisation, puis en signalisation de position au début, puis en fin de voie réservée ;
- d'une signalisation d'information ;
- d'une signalisation horizontale permanente, uniquement lorsque la voie est réservée de manière permanente.

Ce dispositif de signalisation s'applique aux voies réservées permanentes ainsi qu'aux voies réservées à plages horaires d'ouvertures fixes ou variables, aménagées en voie de circulation de gauche sur des routes à deux

chaussées séparées par un terre-plein central, la chaussée concernée par la voie réservée comprenant au moins trois voies de circulation. Il comporte des spécificités liées au caractère temporaire ou permanent de la voie réservée et à l'emploi éventuel d'une signalisation dynamique.

Les caractéristiques de la signalisation prévue expérimentale, les conditions de réalisation des expérimentations particulières de signalisation et leurs modalités d'évaluation, au regard de la sécurité et de la circulation routières, sont fixées à l'annexe I.

Chaque expérimentation particulière de signalisation fait l'objet d'une demande d'autorisation préalable, transmise par le gestionnaire de la voirie concernée à la déléguée à la sécurité routière et à la directrice des infrastructures de transport, selon les modalités décrites au II de l'annexe I et à l'aide du formulaire de demande figurant à l'annexe II.

La déléguée à la sécurité routière et la directrice des infrastructures de transport s'assurent que la demande d'expérimentation particulière est conforme au cadre défini par le présent arrêté.

Après avis de la directrice des infrastructures de transport, la déléguée à la sécurité routière informe le demandeur de son accord ou de son refus dans un délai de deux mois à compter de la date de réception de la demande.

Ce dispositif est expérimenté pour une durée de quatre ans, permettant la réalisation d'expérimentations particulières d'une durée inférieure ou égale.

Le suivi de chaque expérimentation particulière donne lieu à l'établissement de compte-rendus intermédiaires annuels et d'un rapport final d'évaluation, transmis à la déléguée à la sécurité routière et à la directrice des infrastructures de transport dans un délai de trois mois précédant la fin de sa durée de validité.

Une évaluation nationale du dispositif expérimental est réalisée par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) qui transmet le rapport final dans un délai de trois mois précédant la fin de la durée du présent arrêté 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 infrastructures de transport doivent en être rapidement informées par le gestionnaire dans un délai maximal de cinq jours.

En fonction des circonstances, la déléguée à la sécurité routière peut, par décision, suspendre l'autorisation d'expérimentation, y mettre un terme anticipé ou la conditionner à la prise de nouvelles mesures.

Art. 3. – Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 24 août 2020.

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

La directrice
des infrastructures de transport,
S. CHINZI

ANNEXES

ANNEXE I

Expérimentation d'une signalisation relative aux voies de circulation réservées à certaines catégories de véhicules sur certains axes**I - Description du dispositif expérimental**

Le dispositif expérimental concerne la signalisation de voies réservées aux véhicules de transport en commun, aux taxis, aux véhicules transportant un nombre minimal d'occupants notamment dans le cadre du covoiturage au sens de l'article L. 3132-1 du code des transports, ou aux véhicules à très faibles émissions au sens de l'article L. 318-1 du code de la route.

Ce dispositif de signalisation s'applique aux voies réservées permanentes ainsi qu'aux voies réservées à plages horaires d'ouvertures fixes ou variables, qui sont, en dehors de ces plages, ouvertes à la circulation générale de tous les véhicules, telles que décrites à l'article 1^{er} du présent arrêté. Il comporte des spécificités liées au caractère temporaire ou permanent de la voie réservée et à l'emploi éventuel de la signalisation dynamique.

Lorsque la vitesse maximale autorisée sur la section aménagée est supérieure ou égale à 90 km/h, le gestionnaire prévoit, en lien avec l'autorité de police de la circulation, la mise en place d'un abaissement de la vitesse maximale autorisée de l'ensemble des voies pendant les périodes d'activation de la voie réservée. La vitesse maximale autorisée pendant ces périodes ne doit pas excéder 70 km/h.

Les voies réservées doivent faire l'objet d'une signalisation verticale, qui peut être statique (voies permanentes et voies réservées à plages horaires d'ouvertures fixes) ou dynamique (voies réservées à plages horaires d'ouvertures variables).

Les voies réservées permanentes peuvent faire l'objet d'une signalisation horizontale complétant la signalisation verticale.

Les signalisations verticales et horizontales décrites ci-après dérogent aux dispositions des articles 5 et 5-12 de l'arrêté du 24 novembre 1967 susvisé et des articles 14-1 (premier alinéa), 113, 114-3, 118-7, 141 et 142 de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière du 22 octobre 1963 susvisée, eu égard à la nature non définie des messages délivrés par les panneaux, à la nature non définie de certaines marques sur chaussée et à l'utilisation de marques sur chaussée pour des usages non prévus.

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

Pour les voies réservées à plages horaires variables, l'implantation et le positionnement de la séquence de signalisation verticale et horizontale doivent être réalisés conformément au guide du Cerema « Aménagement des voies réservées au covoiturage et à certaines catégories de véhicules ».

A) Dispositif pour les voies réservées à certaines plages horaires de la journée, fixes ou variables**1) Signalisation verticale de présignalisation et de position relatives à la voie réservée**

Le dispositif expérimental comporte :

- une pré-signalisation de la voie réservée, au moyen d'un panneau de type C24a, conforme au modèle ci-dessous, positionnée en terre-plein central et en accotement de la chaussée, à une distance minimale de 150 mètres du début de la voie réservée. Ce panneau intègre, sur la flèche matérialisant la voie réservée, l'encart du panneau de voie réservée ou de son losange.

Cette présignalisation peut également être effectuée au moyen d'un panneau à prismes ou d'un panneau dynamique à diodes, dans lesquels l'encart n'est visible que lorsque la voie réservée est activée.

- une signalisation de position au moyen d'un panneau d'entrée de voie réservée de type C comportant le dessin d'un losange (d'angles 60° et 30°), ou au moyen d'un panneau dynamique de type XC, conformes aux modèles ci-après. Le premier panneau de position doit être implanté au-dessus de la voie. Les panneaux suivants peuvent être implantés en terre-plein central (TPC) ou au-dessus de la voie.

Ces panneaux signifient que la voie est réservée à certaines plages horaires, fixes ou variables, aux catégories de véhicules tels que définis à l'article 1^{er} du présent arrêté ; étant précisé que pour les véhicules transportant un nombre minimal d'occupants notamment dans le cadre du covoiturage, le nombre minimal est de deux occupants y compris le conducteur.

La signalisation de position statique, utilisée uniquement en cas de voie réservée à plages horaires fixes, est complétée d'un panonceau de type M3a en terre-plein central, ou de type M3d au-dessus de la voie, et d'un panonceau de type M11b signalant les horaires pendant lesquels la voie est réservée.

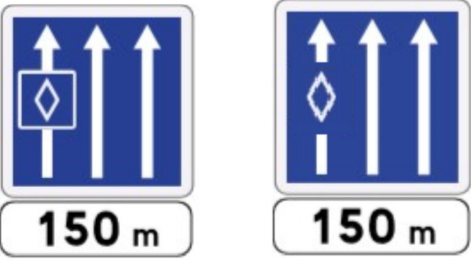
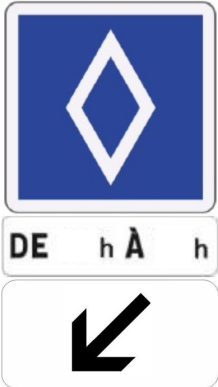
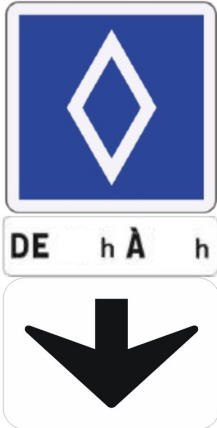
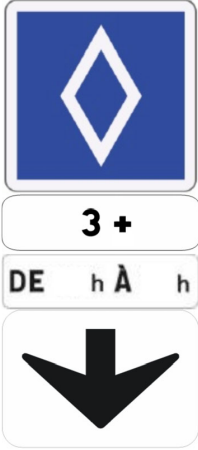
La signalisation de position dynamique, utilisée en cas de voie réservée temporaire à plages horaires fixes ou variables, est complétée d'un panonceau XM3a en terre-plein central ou XM3d au-dessus de la voie.

- une signalisation de fin de voie réservée statique de type C ou dynamique de type XC, comportant le dessin barré d'un losange. Elle est implantée en terre-plein central ou au-dessus des voies, selon la configuration des lieux.

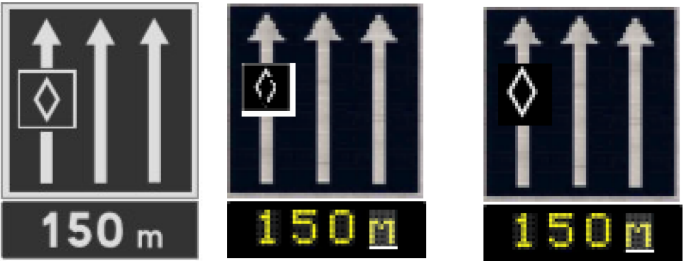
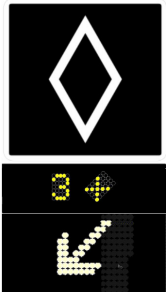
Si l'autorité de police de la circulation souhaite restreindre, parmi les catégories précitées autorisées à circuler sur la voie réservée, le covoiturage aux véhicules transportant un nombre minimal de trois (3) occupants y compris le conducteur, la signalisation de position ci-dessus doit être complétée par un panonceau de type M4e mentionnant le nombre minimal d'occupants des véhicules « 3+ ». De même, la mention « 3+ » doit apparaître sous le panneau dynamique, sur un panonceau dynamique de type XM4.

L'autorité de police peut limiter les catégories de véhicules autorisées à circuler sur la voie réservée. La limitation est indiquée par l'adjonction d'un panonceau sous la signalisation de position.

Application en signalisation statique

Pré-signalisation	 (exemples pour une chaussée à 3 voies de circulation)
Signalisation de position	 Solution 1 Implantation en TPC  Solution 2 Implantation au-dessus de la voie
Exemple de signalisation de position d'une voie réservée ouverte aux véhicules transportant un nombre minimal de trois (3) occupants y compris le conducteur	
Signalisation de fin de voie réservée	

Application en signalisation dynamique

Pré-signalisation	 (exemples pour une chaussée à 3 voies de circulation)
Signalisation de position	Solution 1 Implantation en TPC Solution 2 Implantation au-dessus de la voie
Exemple de signalisation de position d'une voie réservée ouverte aux véhicules transportant un nombre minimal de trois (3) occupants y compris le conducteur	
Signalisation de fin de voie réservée	

2) Signalisation horizontale

Lorsque la voie est réservée à certaines plages horaires de la journée, le marquage séparatif de la voie avec les autres voies est conforme à celui d'une voie de circulation générale (T1-2u).

L'expérimentation d'une signalisation horizontale dynamique sur la voie réservée n'est pas prévue par le présent arrêté et devra faire l'objet d'une demande d'expérimentation de signalisation spécifique.

3) Signalisation verticale d'information de la voie réservée

Le dispositif expérimental comporte un panneau d'information de type SR, positionné en amont de la voie réservée et informant les usagers sur les catégories de véhicules autorisés dans la voie réservée.

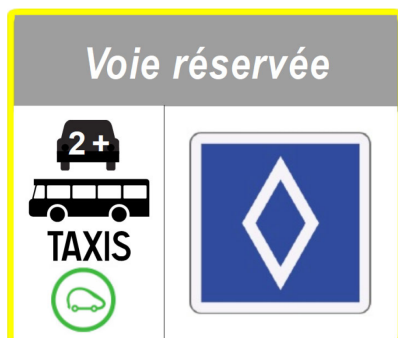
Ce panneau est positionné en accotement et en terre-plein central. Il n'a pas vocation à être répété, sauf nécessité particulière. Lorsque la place sur le terre-plein central ne permet pas la pose d'un panneau SR classique, un panneau de largeur réduite peut être implanté.

Si l'autorité de police de la circulation souhaite restreindre, parmi les catégories autorisées à circuler sur la voie, le covoiturage aux véhicules transportant un nombre minimal de trois (3) occupants y compris le conducteur, il convient alors de substituer à la mention « 2+ » incluse dans le pictogramme « véhicule léger », la mention « 3+ », cf. modèles de panneau de signalisation d'information fournis ci-après.

L'autorité de police peut limiter les catégories de véhicules autorisées à circuler sur la voie réservée. La limitation est mentionnée sur le panneau d'information en barrant une ou des catégories autorisées du bandeau des catégories.

Les gestionnaires peuvent expérimenter les décors de panneaux d'information suivants :

Application aux voies réservées signalées de manière statique



Panneau d'information placé en amont de la voie réservée

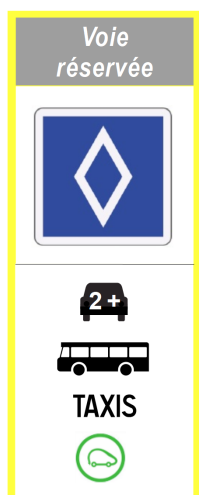
Les dimensions de ce panneau sont les suivantes :

3500 x 3000

2200 x 1800

1900 x 1650

900 x 800



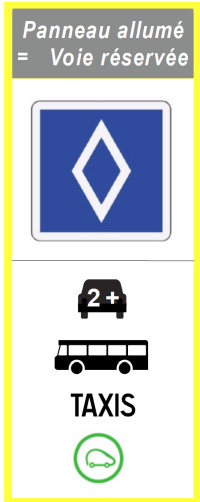
Panneau d'information de largeur réduite* placé en terre-plein central

* Les dimensions du panneau seront ajustées en fonction du site et fournies au demandeur par le Cerema

Ce décor peut être placé sur un support de largeur 1200. Il peut être réalisé en 2 registres.

La silhouette de la voiture peut posséder un plancher abaissé pour pouvoir inscrire les inscriptions « 2 + » ou « 3 + ».

Application aux voies réservées temporaires signalées de manière dynamique

 En présence d'une signalisation dynamique en technique de matrice intégrale	 En présence d'une signalisation dynamique en décor inversé traditionnel
	
Les dimensions de ces panneaux sont les suivantes : 3500 x 3000 2200 x 1800 1900 x 1650 900 x 800	
 Panneau d'information de largeur réduite* placé en terre-plein central * Les dimensions du panneau seront ajustées en fonction du site et fournies au demandeur par le Cerema	

Ce décor peut être placé sur un subjectile de largeur 1200. Il peut être réalisé en 2 registres.

L'encart du panneau de type C est bleu ou noir en fonction du type de signalisation dynamique utilisé.

B) Dispositif pour les voies réservées permanentes

1) Signalisation verticale de présignalisation et de position relatives à la voie réservée

Le dispositif expérimental comporte :

- une pré-signalisation de la voie réservée, au moyen d'un panneau de type C24a, conforme au modèle ci-dessous, positionnée en terre-plein central et en accotement de la chaussée, à une distance minimale de 150 mètres du début de la voie réservée. Ce panneau intègre, sur la flèche matérialisant la voie réservée, l'encart du panneau de voie réservée ou de son losange.
- une signalisation de position au moyen d'un panneau de début de voie réservée de type C comportant le dessin d'un losange (d'angles 60° et 30°), conforme au modèle ci-dessous. Ce panneau peut être implanté en terre-plein central (TPC) ou au-dessus de la voie.



- Ce panneau signifie que la voie est réservée en permanence aux catégories d'usagers et de véhicules définis à l'article 1^{er} du présent arrêté ; étant précisé que pour les véhicules transportant un nombre minimal d'occupants notamment dans le cadre du covoiturage, le nombre minimal est de deux occupants y compris le conducteur.

Cette signalisation de position est complétée d'un panonceau de type M3a2 en terre-plein central, ou de type M3d au-dessus de la voie.

- une signalisation de fin de voie réservée de type C, comportant le dessin barré d'un losange. Elle est implantée en terre-plein central ou au-dessus des voies, selon la configuration des lieux.

Si l'autorité de police de la circulation souhaite restreindre, parmi les catégories précitées autorisées à circuler sur la voie, le covoiturage aux véhicules transportant un nombre minimal de trois occupants y compris le conducteur, la signalisation de position ci-dessus doit être complétée par un panonceau mentionnant le nombre minimal d'occupants des véhicules « 3+ ».

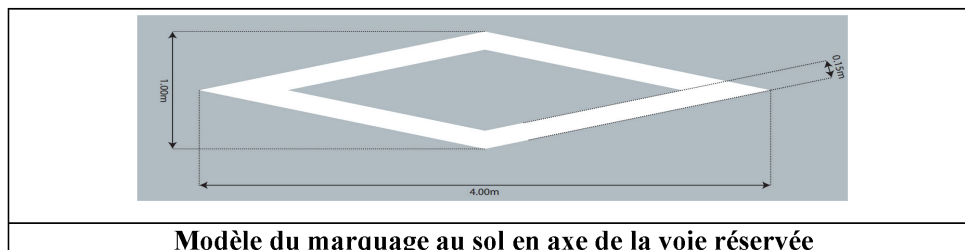
L'autorité de police peut limiter les catégories de véhicules autorisées à circuler sur la voie réservée. La limitation est indiquée par l'adjonction d'un panonceau sous la signalisation de position.

Hormis l'absence de panonceaux M11b2, la signalisation est identique à celle de la signalisation statique présentée en A) 1) ci-avant.

2) Signalisation horizontale

Lorsque la réservation de la voie est permanente, la signalisation horizontale de séparation de la voie réservée se fait par une ligne discontinue de type T3-5u.

Une signalisation horizontale par marquage d'un losange peut être implantée dans l'axe de la voie réservée en complément de la signalisation verticale pour rappeler aux usagers la présence de la voie réservée. La signalisation horizontale est blanche et les produits de marquage sont conformes aux prescriptions de l'arrêté du 10 mai 2000 relatif à la certification de conformité des produits de marquage de chaussées.



3) Signalisation verticale d'information

Le dispositif expérimental comporte un panneau d'information de type SR, positionné en amont de la voie réservée et informant les usagers sur les catégories de véhicules et d'usagers autorisés dans la voie réservée.

Ce panneau est positionné en accotement et en terre-plein central. Lorsque la place sur le terre-plein central est limitée, un panneau de largeur réduite est implanté.

La signalisation à mettre en place est identique à celle de la signalisation statique présentée en A) 3) ci-avant.

II. Demande d'autorisation préalable à l'implantation de la signalisation

Le gestionnaire souhaitant expérimenter un dispositif de signalisation en application du présent arrêté transmet par voie électronique à la délégation à la sécurité routière (bsc-sdpur-dsr@interieur.gouv.fr) ainsi qu'à la direction des infrastructures de transport (ptm.marn.dit.dgitm@developpement-durable.gouv.fr) une demande d'expérimentation particulière comportant :

- le formulaire renseigné conforme au modèle figurant à l'annexe II ;
- une description du projet incluant des synoptiques et tous les plans nécessaires à la compréhension de l'aménagement ;
- l'avis de l'autorité de police de la circulation ;
- le cahier des charges de l'évaluation et l'avis du CEREMA sur ce cahier des charges.

La réponse d'autorisation, par courrier de la déléguée à la sécurité routière, permet au demandeur d'implanter la signalisation et fixe la durée de l'expérimentation particulière.

III - Modalités d'évaluation des expérimentations particulières et du dispositif global

Le suivi de chaque expérimentation particulière donne lieu à l'établissement de compte-rendus intermédiaires annuels et d'un rapport final d'évaluation, transmis à la déléguée à la sécurité routière et à la directrice des infrastructures de transport conformément au cahier des charges d'évaluation présenté dans la demande d'autorisation préalable. Le rapport final est transmis dans un délai de trois (3) mois précédant la fin de la durée de l'autorisation.

L'évaluation nationale du dispositif expérimental est réalisée par le CEREMA sur la base des rapports mentionnés ci-dessus des expérimentations particulières et comporte notamment les éléments suivants :

- l'accidentalité sur la section, selon que le dispositif soit activé ou éteint ;
- une analyse des comportements à risques (manœuvres d'entrée/sortie de la voie réservée) ;
- une analyse des vitesses pratiquées (V85, histogramme) avec en particulier des mesures des vitesses pratiquées sur la voie réservée et sur la voie adjacente dans les secteurs concentrant les manœuvres de changement de voies ainsi qu'une analyse des différentiels de vitesses ;
- la compréhension et la lisibilité par l'ensemble des usagers de la signalisation expérimentale implantée ;
- le débit horaire de la voie réservée ainsi que le débit horaire de l'ensemble de la section rapporté au trafic de la section ;
- le respect de la signalisation par les usagers.

ANNEXE II**Modèle de formulaire de demande d'expérimentation particulière d'une signalisation d'une voie réservée**

Nom et coordonnées postales et électroniques du gestionnaire de voirie	
Nom et coordonnées postales et électroniques de l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation	
Localisation de la voie réservée (département, commune(s), numéro de route, PR de début et de fin)	
Date d'implantation prévue	
Voie permanente / à plage horaire fixe / à plages variables	
Nombre de voies de circulation sur la chaussée concernée	
Longueur de la voie réservée	
Catégories de véhicules et usagers autorisés sur la voie réservée	
Éventuellement, catégories de véhicules et usagers non autorisés sur la voie réservée	
Régulation dynamique de vitesse (oui/non)	
Vitesses maximales autorisées dans la voie réservée et dans les autres voies	
Signalisation horizontale retenue	
Signalisation verticale retenue	
Informations diverses	
Le demandeur s'engage à respecter l'ensemble des conditions d'implantation ainsi définies : - La voie réservée est définie par arrêté de l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation. - La signalisation de cette voie comprend une signalisation au moyen de l'un des dispositifs expérimentaux décrits dans l'arrêté d'expérimentation de signalisation. - Chaque implantation de voie réservée fait l'objet d'un suivi et d'une évaluation individuelle. - Aucune autre dérogation de signalisation n'est prévue pour cette expérimentation particulière.	
Date	
Nom et qualité du signataire	
Signature	