



**SÉCURITÉ  
ROUTIÈRE VIVRE,  
ENSEMBLE**

## EXPÉRIMENTATIONS EN ÉQUIPEMENTS ROUTIERS

### OU EN SIGNALISATION

#### 1 – Expérimenter : pourquoi ?

Parfois la réglementation ne permet pas de répondre à un besoin. Dans ce cas, le gestionnaire peut avoir envie d'essayer une solution innovante et **utile pour la sécurité des usagers de la route et les usagers les plus vulnérables**.

Une expérimentation in situ est alors nécessaire afin de pouvoir en évaluer les différents impacts avant une éventuelle intégration dans la réglementation.

Il faut considérer qu'une intégration dans la réglementation figera la réponse au besoin (exemple, un nouveau panneau), qui devra être utilisée par tous les gestionnaires rencontrant un besoin similaire.

Le processus d'expérimentation devra permettre d'éclairer le choix que l'administration devra faire entre plusieurs solutions pour évaluer l'opportunité de réglementer et choisir la solution qui rentrera dans la réglementation

#### 2 – Cadre juridique

Il existe deux cadres juridiques pour les expérimentations :

- les expérimentations d'équipements routiers innovants sont régies par l'article R119-10 du code de la voirie routière. Ce type d'expérimentation est suivi par le MTE/DGITM.
- les expérimentations de nouveaux signaux routiers ou de nouvelles utilisations de signaux routiers existants sont régies par l'article 14-1 de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR). Ce type d'expérimentation est suivi par le MI/DSR et le MTE/DGITM.

Ces deux cadres d'expérimentations sont des dérogations aux réglementations en vigueur, les autorisations sont limitées dans le temps et l'espace.

### **3 – Le déroulement d'une expérimentation**

#### **1<sup>ère</sup> étape - L'examen de l'opportunité d'une expérimentation**

Le demandeur prend contact avec l'administration pour lui présenter son projet.

Cette étape a pour objectif de :

- analyser les écarts à la réglementation du projet,
- vérifier qu'il n'existe pas une solution réglementaire répondant aux besoins du gestionnaire et ayant déjà montré son efficacité en matière de sécurité routière,
- apprécier le bénéfice en termes de sécurité routière que peut apporter l'expérimentation,
- évaluer la pertinence, au regard des coûts d'installation et d'entretien, de mener une expérimentation sur un dispositif qui doit pouvoir être mis en œuvre par l'ensemble des gestionnaires,
- comparer avec les autres expérimentations en cours répondant aux mêmes besoins, pour permettre éventuellement de réorienter le programme de l'expérimentation ou son dispositif d'évaluation,
- préciser le dispositif d'évaluation attendu,
- décrire les suites réglementaires possibles en cas de résultat positif de l'évaluation.

A la fin de cette étape l'administration peut soit valider la demande, soit la refuser.

#### **2<sup>ème</sup> étape – le dépôt de la demande**

Après la validation de l'opportunité, le demandeur établit un dossier et le transmet à l'administration.

La composition du dossier et le dispositif d'évaluation sont indiqués par l'administration en fin de la première étape.

Le dossier dépend de l'objet de l'expérimentation mais il est généralement constitué de :

- une notice de présentation du projet avec tous les éléments nécessaires à sa compréhension,
- un rappel du besoin à satisfaire,
- les raisons pour lesquelles aucune solution réglementaire ne pourrait y répondre,
- la description de l'équipement ou du dispositif de signalisation à expérimenter,
- un plan localisant le lieu de l'expérimentation ainsi que des photos de son environnement,
- la liste des écarts à la réglementation,
- les plans du projet (synoptique, tracé en plan avec la signalisation et les équipements, Profils en travers, ...)
- la présentation du dispositif d'évaluation.

Il est recommandé au demandeur de transmettre un pré-dossier avant sa finalisation définitive.

### **3<sup>ème</sup> étape – l’instruction par l’administration**

L’administration consulte le CEREMA et tout autre service dont l’expertise lui paraît utile afin d’examiner notamment les caractéristiques techniques de l’expérimentation ainsi que le cahier des charges d’évaluation.

Lors de l’instruction, l’administration peut être amenée à demander des précisions au demandeur, voire de lui demander de modifier des détails du programme de l’expérimentation ou de son dispositif d’évaluation.

A la fin de cette étape, l’administration prépare un arrêté ministériel d’autorisation qui est publié au journal officiel et transmis au demandeur.

L’arrêté fixe une durée pour l’expérimentation qui est toujours limitée dans le temps.

L’administration peut demander la mise en place d’une communication en direction des publics concernés ou modalités particulières s’il y a lieu d’être.

### **4<sup>ème</sup> étape – le déroulement et l’évaluation de l’expérimentation**

Le demandeur informe l’administration du début de l’expérimentation.

Un point zéro préalable est généralement à faire pour établir la situation de référence à prendre en compte, pour l’évaluation de l’efficacité du dispositif expérimenté.

Le dispositif expérimenté et le dispositif d’évaluation doivent être conformes à ceux prévus dans l’arrêté d’autorisation.

Le demandeur transmet régulièrement les éléments d’évaluation prévus dans l’arrêté.

Le demandeur doit informer l’administration de tout accident lié au dispositif expérimenté.

Un expert technique indépendant pourra être chargé par le gestionnaire, du pilotage de l’observation et du rapport de conclusion de l’évaluation de l’expérimentation.

L’administration peut décider d’arrêter l’expérimentation et demander que le dispositif expérimenté soit retiré.

### **5<sup>ème</sup> étape – le bilan et la suite donnée**

A la fin de la période d’expérimentation, le demandeur transmet le bilan final selon les dispositions prévues dans l’arrêté.

A cette étape, l’administration peut prendre plusieurs options :

- décider qu’elle a suffisamment d’éléments pour choisir la solution la plus pertinente et pour l’intégrer dans la réglementation. Un délai est donné aux demandeurs n’ayant pas expérimenté la solution retenue pour une mise en conformité avec la nouvelle réglementation.
- décider de poursuivre l’expérimentation, si elle estime ne pas avoir assez de recul pour opérer un choix.

- décider d'arrêter l'expérimentation, ou d'étudier avec le demandeur une évolution du dispositif expérimenté, si elle estime qu'il ne répond pas aux objectifs recherchés. En cas d'arrêt, le pétitionnaire doit remettre en conformité avec la réglementation en vigueur.

Si plusieurs expérimentations répondant aux mêmes besoins sont en cours simultanément, l'administration pourra prendre sa décision dès qu'elle estimera disposer de suffisamment d'éléments, même si toutes les expérimentations ne sont pas terminées.

#### **Les contacts à l'administration :**

Ministère des Transports Direction générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités DGITM/DMR/TEDET/CTE Tour Séquoia 92 055 La Défense cedex  Elisabeth Kasyc <a href="mailto:elisabeth.kasyc@developpement-durable.gouv.fr">elisabeth.kasyc@developpement-durable.gouv.fr</a>  Boîte fonctionnelle : <a href="mailto:cte.tedet.dmr.dgitm@developpement-durable.gouv.fr">cte.tedet.dmr.dgitm@developpement-durable.gouv.fr</a>	Ministère de l'Intérieur Délégation à la Sécurité Routière SDPUR/BSC Place Beauvau 75 800 Paris Cedex 08  Louis-Marie Portal : 01 86 21 58 41 <a href="mailto:louis-marie.portal@interieur.gouv.fr">louis-marie.portal@interieur.gouv.fr</a>  Boîte fonctionnelle : <a href="mailto:bsc-sdpur-dsr@interieur.gouv.fr">bsc-sdpur-dsr@interieur.gouv.fr</a>
---	--