

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

Arrêté du 18 août 2025 relatif à l'expérimentation de l'utilisation de flèches lumineuses de rabattement ou d'urgence équipées d'un système de renforcement lumineux

NOR : INTS2514188A

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

Objet : le présent arrêté prévoit l'utilisation, à titre expérimental, de flèches lumineuses de rabattement (FLR) ou de flèches lumineuses d'urgence (FLU) équipées d'un système de renforcement lumineux afin de prévenir, sur les chantiers sous circulation, les risques de collision entre les usagers de la route, les opérateurs et les équipements de chantier.

Le dispositif expérimental se décompose en trois parties :

- la détection des véhicules entrant dans la zone de chantier ou d'intervention ayant un fort risque de percussion des engins, des équipements, des agents de chantier ;
- l'alerte vers l'usager, en approche des flèches lumineuses, en cas de situation à risque (signaux lumineux complémentaires) ;
- l'alerte vers les agents de chantier (par des moyens autres que ceux de la signalisation).

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

Application : le présent arrêté est un texte autonome.

Le ministre d'État, ministre de l'intérieur, et le ministre de l'aménagement du territoire et de la décentralisation,
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 l'instruction interministérielle sur la signalisation routière du 22 octobre 1963 modifiée, notamment ses articles 14-1, 122, 130 et 133 ;

Vu l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié relatif à la signalisation des routes et autoroutes, notamment son article 9 ;

Vu la demande du 23 avril 2025 de la direction interdépartementale des routes Ouest ;

Vu la demande du 28 avril 2025 de la direction interdépartementale des routes Centre-Ouest,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. – Il est dérogé aux dispositions des articles 122 et 133 de l'instruction du 22 octobre 1963 susvisée, afin d'expérimenter l'utilisation de flèches lumineuses de rabattement et de flèches lumineuses d'urgence équipées d'un système de renforcement lumineux afin de prévenir, lors des interventions sous circulation, les risques de collision entre les usagers de la route, les opérateurs et les équipements de chantier.

Le dispositif de signalisation est expérimenté sur l'autoroute A20 et les portions de routes à chaussées séparées de la RN 145, la RN 141, la RN 147, la RN 149 et de la RN 249 gérées par la direction interdépartementale des routes Centre-Ouest et sur l'ensemble des routes à chaussées séparées gérées par la direction interdépartementale des routes Ouest.

Il est expérimenté pour une durée de trois ans.

Les caractéristiques de la signalisation expérimentale, les conditions de réalisation de l'expérimentation et ses modalités d'évaluation, au regard de la sécurité et de la circulation routières, sont fixées en annexe. Le suivi de cette expérimentation donne lieu à l'établissement de rapports intermédiaires et d'un rapport final d'évaluation. Ces rapports sont remis au délégué à la sécurité routière et au directeur des mobilités routières selon les modalités d'évaluation et de transmission définies en annexe. Le rapport final est remis dans un délai de six mois précédant la fin de la période d'expérimentation.

Art. 2. – En cas d'incident ou d'accident en lien avec le dispositif expérimenté, le délégué à la sécurité routière et le directeur des mobilités routières sont informés par le directeur interdépartemental des routes Centre-Ouest ou le directeur interdépartemental des routes Ouest dans un délai maximal de cinq jours.

En fonction des circonstances, le délégué à la sécurité routière et le directeur des mobilités routières peuvent, par décision, suspendre l'autorisation d'expérimentation, y mettre un terme anticipé ou la conditionner à la prise de nouvelles mesures.

Le délégué à la sécurité routière et le directeur des mobilités routières peuvent également, à tout moment, par décision, suspendre l'autorisation d'expérimentation pour toute autre raison.

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

Fait le 18 août 2025.

*Le ministre d'État,
ministre de l'intérieur,*
Pour le ministre et par délégation :
*L'adjointe au sous-directeur
de la protection des usagers de la route,*
M. MOLINA

*Le ministre de l'aménagement du territoire
et de la décentralisation,*

Pour le ministre et par délégation :

*L'adjoint au chef du département
de la transition écologique, de la doctrine
et de l'expertise technique,*

P. ROSSIGNY

ANNEXE

I. – Description du dispositif

Le dispositif expérimenté est un système embarqué sur les flèches lumineuses de rabattement (FLR) ou sur les flèches lumineuses d'urgence (FLU) de détection et d'alerte d'une intrusion d'un usager de la route dans le périmètre d'une intervention sous circulation et du risque de collision avec les opérateurs et les équipements de chantier.

Il se décompose en trois parties :

- la détection des véhicules en approche d'une zone de chantier ou d'intervention dont le comportement (vitesse ou trajectoire) présente un fort risque de percussion des engins, des équipements, des agents de chantier ;
- l'alerte vers l'usager concerné par cette détection (signaux lumineux complémentaires) ;
- l'alerte vers les agents de chantier (par des moyens autres que ceux de la signalisation).

L'alerte vers les usagers ne peut être activée sans que les flèches lumineuses (FLR ou FLU) soient opérationnelles.

Dans le cas de la FLR, le renforcement lumineux à destination des usagers en approche est constitué de 13 flashes lumineux blancs ou bleus disposés uniformément sur le panneau bas, autour du signal réglementaire B21.

Dans le cas de la FLU, le renforcement lumineux à destination des usagers en approche est constitué d'un flash lumineux blanc positionné sur l'arrière du véhicule porteur de la flèche lumineuse.

D'autres modalités de renforcement lumineux, concernant notamment le nombre de feux et leur couleur, peuvent être testées dans le cadre de cette expérimentation mais font au préalable l'objet d'un accord de la direction des mobilités routières et de la délégation à la sécurité routière.

Ce dispositif déroge :

- à l'article 122 de la huitième partie de l'instruction du 22 octobre 1963 susvisée, eu égard à l'utilisation d'un flash de type « feu de pénétration » non prévu à cet article ;
- à l'article 133 de la huitième partie de la même instruction, eu égard à l'ajout de flashes lumineux sur le cadre des bandes biaisées de la FLR ou sur l'arrière du fourgon FLU, non prévu à cet article.

L'expérimentation s'inscrit dans le cadre classique d'utilisation des FLR et des FLU. La FLR est utilisée lors de chantiers programmés, soit en avertissement, soit en position, tandis que la FLU est déployée lors d'interventions d'urgences (véhicule en panne, objet sur chaussée...) ou exceptionnellement pour les besoins de l'expérimentation.

La configuration du dispositif de signalisation expérimental est mise en œuvre uniquement de jour. Elle peut concerner la neutralisation d'une ou deux voies latérales de droite ou de gauche.

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

II. – Modalités d'évaluation de l'expérimentation

Le suivi de cette expérimentation est assuré par la DIRCO et la DIRO, assistées par le CEREMA, sur la base d'un protocole d'évaluation validé par les services de la délégation à la sécurité routière et de la direction des mobilités routières.

Le protocole prévoit une évaluation instrumentée du comportement des usagers en réaction au renforcement lumineux expérimental. Dans le cas de la FLR pour lequel 2 couleurs de renforcement lumineux sont envisagées (blanc ou bleu), cette phase permettra d'identifier la couleur à retenir pour la suite de l'expérimentation. Cette couleur sera à conserver tout au long de l'expérimentation.

En plus du rapport d'évaluation final, des rapports intermédiaires sont envoyés aux services de la direction des mobilités routières du ministère de l'aménagement du territoire et de la délégation de la sécurité routière du ministère de l'intérieur à différentes périodes de l'évaluation :

- six mois après mise en service pour évaluer l'impact de la signalisation expérimentée sur les usagers et ajuster les modalités de l'expérimentation si besoin ;
- annuellement jusqu'à la fin de l'expérimentation pour suivre l'évolution de l'appropriation par les usagers et les agents d'exploitation de cette nouvelle signalisation.