

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER, EN CHARGE DES RELATIONS INTERNATIONALES SUR LE CLIMAT

#### Arrêté du 29 août 2016 autorisant l'expérimentation d'un dispositif de bandes de prévention de chantier

NOR : DEVT1624074A

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

**Objet :** expérimentation d'un dispositif de bandes de prévention de chantier.

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

**Notice :** l'arrêté autorise l'utilisation à titre expérimental d'un dispositif de bandes de prévention pour chantier routier, précédant les flèches lumineuses de rabattement (FLR). Le dispositif sera mis en œuvre à l'occasion de chantiers fixes sur les autoroutes et les voies rapides urbaines du réseau non concédé du district de Lille, géré par la DIR Nord. L'objectif de l'expérimentation est de tester l'utilisation des bandes de prévention en polyuréthane sur la chaussée afin d'attirer l'attention des usagers sur la présence de véhicule de chantier (FLR) et ainsi de prévenir le risque de collision.

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

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

Vu la Constitution, notamment son article 37-1 ;

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

Considérant que le dispositif de bandes de prévention de chantier constitue un équipement routier au sens du 1° de l'article R. 111-1 du code de la voirie routière ;

Vu le dossier de demande d'expérimentation de la DIR Nord en date du 20 mai 2016 ;

Considérant qu'il n'existe aucune réglementation régissant actuellement l'utilisation d'un dispositif de bandes de prévention de chantier, et qu'il convient de l'expérimenter avant de décider de son éventuelle réglementation,

Arrête :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – Il est autorisé l'emploi à titre expérimental d'un dispositif de bandes de prévention de chantier routier sur les autoroutes et les voies rapides urbaines du réseau non concédé du district de Lille à savoir :

- les autoroutes. A 1, A 22, A 25, A 23 et A 27 ;
- la RN 227 et la RN 356.

L'objectif de l'expérimentation est de tester l'utilisation des bandes de prévention en polyuréthane placées sur la chaussée, en amont des flèches lumineuses de rabattement, dans le cas de chantiers fixes.

La durée de l'autorisation d'emploi à titre expérimental du dispositif est fixée à deux ans.

Le suivi de cette expérimentation donne lieu à l'établissement d'un rapport intermédiaire et d'un rapport final d'évaluation.

Les caractéristiques du dispositif expérimenté, 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.

**Art. 2.** – En fonction des circonstances, la directrice des infrastructures de transport 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 préfet du Nord et le directeur interdépartemental des routes Nord 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 29 août 2016.

Pour la ministre et par délégation :  
La directrice des infrastructures de transport,  
C. BOUCHET

## ANNEXE

**I. – Description du dispositif**

Ce dispositif est implanté de manière temporaire à l'occasion de chantier fixes sur les autoroutes et les voies rapides urbaines du réseau non concédé du district de Lille telles que mentionnées à l'article 1<sup>er</sup> du présent arrêté.

Il est composé de 5 bandes de couleur jaune en polyuréthane, d'une longueur de 3,35 m, d'une largeur à la base de 33 cm, d'une hauteur de 2 cm et d'un poids de 50 kg.

Photos :

**II. – Modalités de mises en œuvre**

Le dispositif sera installé 150 m avant la FLR d'avertissement lors de chantiers fixes imposant la neutralisation :

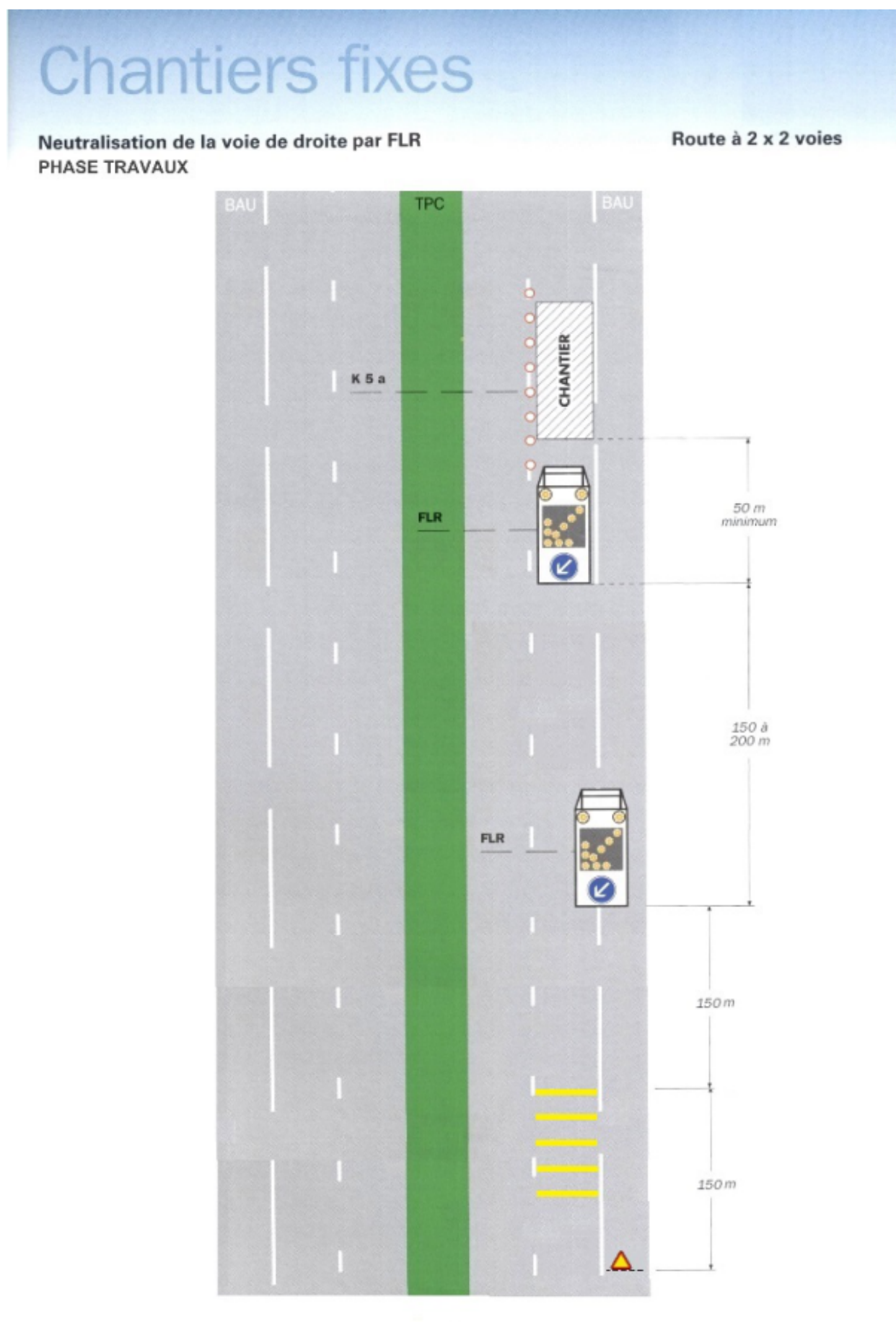
- d'une voie de droite sur route à chaussées séparées ;
- d'une voie de gauche sur route à chaussées séparées.

La distance de 150 mètres est à la fois suffisamment éloignée de la FLR pour permettre aux usagers de rectifier leur trajectoire avant de percuter la FLR et suffisamment proche pour éviter de banaliser le fait de circuler sur ces bandes.

Chaque bande est espacée longitudinalement de 6 m 50.

Les bandes sont précédées d'une pré-signalisation sur accotement par un panneau AK 14 portant la mention « bandes rugueuses ».

*Illustration d'un exemple du dispositif sur voie de droite*



### III. – Modalités d'évaluation de l'expérimentation

L'expérimentation du dispositif comportera les étapes suivantes :

1. Expérimentation du dispositif sur des neutralisations de voie de droite, de jour.
2. Les résultats de cette première étape feront l'objet d'un rapport intermédiaire du CEREMA (direction territoriale Normandie-Centre).
3. Proposition de nouveaux cas d'usages en fonction des résultats en étendant au cas de chantiers sur voie de gauche, sur 2 voies de droite puis sur 2 voies de gauche et sur chantiers de nuit.
4. Expérimentation du dispositif dans les nouvelles configurations retenues.

L'évaluation qualitative du dispositif repose sur :

- une mesure de temps de pose nécessaire ainsi que le nombre d'agents mobilisés, de même à la dépose, et ceci dans le but de quantifier l'exposition aux risques routiers induite par la mise en place des bandes ;
- une enquête auprès des agents afin qu'ils évaluent le dispositif mais aussi qu'ils partagent les difficultés constatées ou observées ;
- une observation externe afin d'analyser le comportement des usagers de jour et de nuit. Elle prévoit une analyse d'enregistrement vidéo de balisages équipés du dispositif afin d'évaluer le pourcentage d'usagers circulant sur le dispositif, si ces derniers se rabattent plus rapidement qu'en l'absence du dispositif (un état initial sera fait à partir d'un balisage non équipé du dispositif) et si la présence du dispositif ne provoque pas de changements brusques de direction ;
- une enquête auprès des usagers (sites pressentis aires de service sur A 23 pour évaluer le dispositif de jour sur 2\*2 voies et aires de service sur A 1 pour évaluer le dispositif de jour sur 2\*3 voies).

Le suivi de cette expérimentation et son évaluation est confiée à la direction territoriale Normandie-Centre du CEREMA.

Le cahier des charges de l'évaluation, en date du 4 mai 2016 établi par direction territoriale Normandie-Centre du CEREMA est validé.

### IV. – Sécurité de la circulation

Sur ces chantiers, une vérification préalable sera effectuée afin de s'assurer que l'environnement permette une pose et une dépose des bandes en sécurité (recul suffisant en BAU ou en TPC permettant aux agents de circuler et d'entreposer les bandes).

En cas d'incident ou d'accident en lien avec le dispositif expérimental, la directrice des infrastructures de transport doit en être informée.