



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Utilisation du dispositif FLU et expérimentation pour la sécurité routière

Question écrite n° 4760

Texte de la question

M. Jean-Marc Zulesi attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'intérieur, sur les conditions d'expérimentation en matière de sécurité routière, et plus particulièrement de signalisation d'urgence dans le cadre d'intervention sur la bande d'arrêt d'urgence sur les autoroutes. Le cadre réglementaire, prévu par l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR 8ème partie), et précisé par la note n° 137 du Sétra, prévoit l'utilisation du dispositif FLU - flèches lumineuses d'urgence - uniquement si le fourgon d'intervention d'urgence est positionné sur les voies. Si le fourgon est positionné sur bande d'arrêt d'urgence c'est le dispositif AK14 qui doit être déployé. Les gestionnaires et opérateurs d'infrastructures autoroutières souhaiteraient aujourd'hui pouvoir expérimenter l'utilisation du dispositif FLU, plus visible que le dispositif AK14, pour l'intervention d'agents sur bande d'arrêt d'urgence. Le recours au dispositif FLU permettrait d'améliorer l'information des usagers de l'autoroutes en cas d'intervention sur bande d'urgence et ainsi mieux protéger les agents intervenants sur des événements sur bande d'arrêt d'urgence. Le député constate que, selon les statistiques de l'ASFA, 251 véhicules d'intervention ont été heurtés entre 2012 et 2016, et que 80 % des accidents impliquant des agents surviennent sur la partie droite de la chaussée (bande d'arrêt d'urgence ou voie de droite), la question de la sécurité des agents reste donc un enjeu important. Enfin, il note qu'un arrêté du 12 octobre 2017 prévoit dans le cas de chantiers fixes sous circulation sur autoroute, l'utilisation à titre expérimental du dispositif FLU, uniquement dans la phase de pose de biseau (neutralisation d'une voie de circulation). Alors que la sécurité routière constitue une priorité des politiques nationales de transport il souhaiterait savoir si le Gouvernement envisage d'autoriser l'expérimentation de l'utilisation du dispositif FLU pour l'intervention de fourgons sur bande d'arrêt d'urgence, et sous quels délais, et au-delà comment il compte faciliter l'innovation, et l'expérimentation nécessaire à l'innovation, en matière de sécurité routière.

Texte de la réponse

La signalisation implantée en France est définie dans une réglementation nationale (arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et autoroutes et instruction interministérielle du 22 octobre 1963 sur la signalisation routière). Cette réglementation nationale s'inscrit dans les cadres internationaux, notamment la Convention de Vienne et la Convention de Genève relative à la signalisation routière. La réglementation permet au ministre en charge de la sécurité routière et au ministre en charge des transports d'autoriser des expérimentations, afin de tester des nouveaux signaux, des nouveaux équipements ou de nouvelles configurations utilisant des signaux existants. La sécurité des personnes qui interviennent sur les autoroutes et des usagers en panne ou en détresse est une priorité. L'intervention sur événement commence par la signalisation de l'évènement en question. Selon le bilan de l'observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) pour l'année 2017, les principaux facteurs d'accidents sur autoroute sont la somnolence-fatigue, l'usage du téléphone ou encore l'usage de produits stupéfiants ou l'abus d'alcool. L'ensemble de ces facteurs se traduisent par une moindre capacité de détection des événements par ces usagers. La signalisation routière doit donc être la plus efficace possible, et les méthodes de pose et de dépose de cette signalisation doivent être les plus sûres pour les personnels qui interviennent. Plusieurs projets

d'expérimentations variées, portés par différentes sociétés d'autoroutes et sur des réseaux routiers morcelés, sont instruits par les services de l'Etat. L'objectif est de tester certaines configurations prometteuses en veillant d'une part à une applicabilité ultérieure, non seulement sur les autoroutes mais aussi sur les autres routes à chaussées séparées et, d'autre part, à la réalisation d'un travail de suivi et d'évaluation de qualité, qui permettra de décider de l'entrée ou non dans la réglementation des dispositions testées. L'arrêté du 21 mars 2016 relatif à la modification de la composition et du positionnement des flèches lumineuses de rabattement, l'arrêté du 26 janvier 2017 relatif à l'utilisation d'une présignalisation par flèches lumineuses de rabattement pour baliser les chantiers routiers au sein du réseau routier géré par la direction interdépartementale des routes du sud-ouest ou encore l'arrêté du 15 septembre 2017 autorisant l'expérimentation d'un dispositif de bandes de prévention de chantier sont autant d'exemples d'expérimentations d'innovations en cours tant sur le réseau géré par les sociétés concessionnaires d'autoroutes que sur le réseau routier par les services déconcentrés de l'Etat. Le ministère de l'intérieur continuera à faciliter la tenue d'expérimentations afin de profiter des progrès techniques, sans oublier les procédures humaines, dans le but de réduire l'accidentalité sur le réseau autoroutier. Par ailleurs, poursuivant l'objectif d'améliorer la sécurité des agents sur les routes, le Gouvernement a pris récemment, par le décret n° 2018-795 du 17 septembre 2018 (aux articles 12 et 13), des dispositions permettant d'améliorer la sécurité des professionnels intervenant en bord de route et des usagers en détresse en prévoyant une obligation pour les véhicules de ralentir et s'écarter à leur approche.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Marc Zulesi](#)

Circonscription : Bouches-du-Rhône (8^e circonscription) - La République en Marche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 4760

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : [Intérieur](#)

Ministère attributaire : [Intérieur](#)

Date(s) clé(s)

Date de signalement : Question signalée au Gouvernement le 2 juillet 2018

Question publiée au JO le : [23 janvier 2018](#), page 496

Réponse publiée au JO le : [13 novembre 2018](#), page 10268