

Corridor de sécurité : des panneaux pour sensibiliser les usagers

De nouveaux panneaux qui sensibilisent à la règle du corridor de sécurité sont expérimentés, de quoi nous rappeler comment écarter le danger.

Le corridor de sécurité, ce n'est pas une option mais une obligation

La règle du corridor de sécurité a été instaurée par le décret du 17 septembre 2018 relatif à la sécurité routière. Son objectif est clair : améliorer la sécurité des professionnels intervenant en bord de route et des usagers en détresse en prévoyant une obligation pour les véhicules de s'écarter à leur approche. Cette règle permet de laisser un espace latéral suffisant, dit « corridor de sécurité ». C'est l'article R.412-11-1 du Code de la route qui nous explique le comportement à tenir et à respecter.

Quand un véhicule équipé de feux spéciaux, ou tout autre véhicule dont le conducteur fait usage de ses feux de détresse, est immobilisé ou circule à faible allure sur un accotement ou une bande d'arrêt d'urgence, tout conducteur circulant sur le bord droit de la chaussée doit à son approche réduire sa vitesse et changer de voie de circulation après s'être assuré qu'il peut le faire sans danger. Si le changement de voie n'est pas possible, il faut s'éloigner le plus possible du véhicule en restant dans sa voie.

Si vous circulez sur la même voie que le véhicule immobilisé ou circulant à faible allure, vous devez à son approche réduire votre vitesse, au besoin vous arrêter, et dépasser le véhicule en respectant les manœuvres prévues par le Code de la route. Enfin si le véhicule qui est immobilisé ou qui circule à faible allure est positionné sur une voie de circulation adjacente, vous devez à son approche réduire votre vitesse et vous en éloigner le plus possible en demeurant dans la même voie.

Ces manœuvres se réalisent dans le respect de la signalisation routière ou, selon le cas, en suivant les indications données par les agents qui interviennent pour votre sécurité. Le conducteur qui contrevient à ces règles, outre le danger qu'il prend pour sa sécurité et celle des autres, commet une infraction et encourt une amende de 135 euros. En vigueur depuis septembre 2018, ces dispositions sont pourtant encore mal connues et surtout trop peu respectées.

Une règle peu connue et peu respectée

Selon le Baromètre européen de la conduite responsable de la Fondation VINCI Autoroute pour une conduite responsable, 69 % des conducteurs admettent ne pas respecter le corridor de sécurité et 28 % reconnaissent ne pas connaître cette règle. Une situation alarmante en termes de sécurité routière. Preuve en est, la répétition d'accidents dramatiques impliquant les agents qui œuvrent pour notre sécurité en bord de route.

C'est dans ce contexte, qu'une expérimentation a été lancée pour rappeler par des panneaux le principe du corridor de sécurité et ainsi sensibiliser les usagers à l'importance de respecter cette règle.

Une signalisation expérimentale

La signalisation se décompose en une série de trois panneaux dans lesquels est représenté un véhicule arrêté sur la bande d'arrêt d'urgence avec ses feux allumés :

- Le 1er panneau informe l'usager de la voie de droite qu'il doit ralentir ;
- Le 2e panneau l'informe qu'il doit mettre son clignotant et changer de voie ;
- Le 3e panneau l'informe qu'il s'agit de la règle du corridor de sécurité.

Ces trois panneaux sont indissociables, espacés de 300 mètres et placés sur des tronçons autoroutiers comportant une bande d'arrêt d'urgence. La série de trois panneaux est déclinée en deux variantes : une dans laquelle le véhicule arrêté sur la bande d'arrêt d'urgence est un véhicule d'intervention et une autre où il s'agit d'un poids lourd.



Source : Légifrance

Des panneaux testés sur trois réseaux autoroutiers

Vous pouvez rencontrer ces panneaux expérimentaux sur les réseaux autoroutiers gérés par :

- La société des Autoroutes du Sud de la France (ASF) ;
- La société Compagnie financière et industrielle des autoroutes (COFIROUTE) ;
- La société de l'autoroute Esterel-Côte d'Azur (ESCOTA).

Le texte précise que les sites retenus ne comportent pas de « singularités » et sont situés à bonne distance des barrières de péage et des zones d'entrecroisements.

- Sur le réseau ASF :
 - A7, après l'échangeur 26 Sénas, dans le sens sud - nord, au PR 218 (section 2 × 3 voies) ;
 - A7, après la barrière de péage de Vienne, dans le sens nord - sud, au PR 9 (2 × 3 voies) ;
 - A10, après la barrière de péage de Virsac, dans le sens sud - nord, au PR 523 (section à 2 × 2 voies) ;
 - A62, avant la barrière de péage de Saint-Selve, dans le sens nord - sud, au PR 12 (section à 2 × 2 voies) ;
 - A63, après l'échangeur 7 d'Ondres, dans le sens nord - sud, au PR 169 (section à 2 × 3 voies) pour la variante B du panneau.
- Sur le réseau Cofiroute :
 - A11, après l'échangeur 1 d'Ablis, dans le sens nord - sud, au PR 38 (section à 2 × 3 voies).
- Sur le réseau ESCOTA :
 - A8, après l'échangeur A8-A52, dans le sens ouest - est, au PR 34 (section à 2 × 3 voies).

Attention, ces panneaux sont là pour renforcer l'information et la sensibilisation des usagers. Cette règle s'applique partout même en l'absence de panneaux. Cela paraît simple mais cela va mieux en le disant.

Trois années d'expérimentation

Ces panneaux sont expérimentés pour une durée de trois ans. En cas d'incident ou d'accident en lien avec cette signalisation expérimentale, le gestionnaire devra en informer la Déléguée à la sécurité routière et la Directrice des mobilités routières. Il doit le faire dans un délai maximal de 5 jours par voie électronique. Selon les circonstances, l'autorisation d'expérimentation peut être suspendue ou arrêtée avant son terme. Elle peut aussi se poursuivre en étant conditionnée à de nouvelles mesures.

Un bilan pour évaluer l'expérimentation

L'expérimentation donnera lieu à un rapport final d'évaluation par la société VINCI Autoroutes qui est à l'initiative de la demande d'expérimentation. Le rapport est remis à la déléguée à la sécurité routière et à la directrice des mobilités routières dans un délai de 3 mois avant la fin de la période d'expérimentation.

L'évaluation de l'expérimentation s'appuiera sur 3 éléments :

- Une étude d'impact au travers du Baromètre de la Fondation d'entreprise VINCI Autoroute. Cette enquête annuelle intègre une question sur le corridor de sécurité et permettra d'évaluer l'impact des campagnes de sensibilisation sur la connaissance de la règle du corridor de sécurité.
- Une étude du comportement des usagers par le CEREMA. Elle consistera à mesurer le respect des règles du corridor de sécurité à partir d'observations sur le terrain. L'objectif sera d'évaluer le taux de conducteurs appliquant les règles du corridor de sécurité et d'estimer l'impact des panneaux de signalisation expérimentaux.
- Une enquête de compréhension. Un panel d'usagers sera interrogé sur la compréhension des panneaux de signalisation mise en œuvre dans le cadre expérimental. Cette enquête pourra s'effectuer sur des aires d'autoroutes en aval des sites équipés des nouveaux panneaux, en présentant les photos des panneaux, ou par questionnaire en ligne auprès des abonnés.

Bonne route ! #Ralentissez #GardezVosDistances et #EcartezLeDanger

Références

- [Arrêté du 5 avril 2022](#) relatif à l'expérimentation d'une signalisation routière d'information relative à la règle du corridor de sécurité
- [Décret n° 2018-795 du 17 septembre 2018](#) relatif à la sécurité routière (article 11)

Pour aller plus loin

- [Le corridor de sécurité](#) (ASFA)
- [Tout savoir sur le corridor de sécurité sur autoroute](#) (Vinci AUTOROUTES)
- [Accident sur la chaussée, pensez au corridor de sécurité](#)