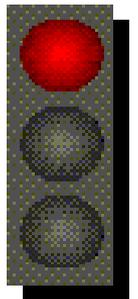


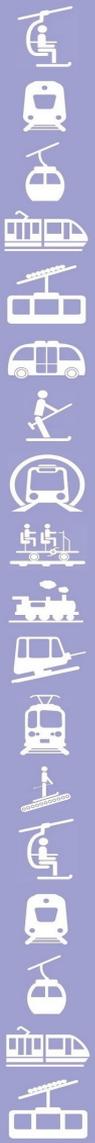
# Évolution de la règle des 120 secondes d'attente usagers dans l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (IISR)

Arrêté du 9 avril 2021 relatif à la modification de la signalisation routière

Nicolas Speisser – Cerema

Valérie de Labonnefon - STRMTG





# Historique des travaux sur la règle des 120 secondes

- Une demande initiale des gestionnaires de voirie
- 2014 : le Cerema réalise la phase 1 de l'étude « État des pratiques en France »
- 2015 : Phase 2 « Impact des temps d'attente sur la sécurité des usagers »
- 2016 : Présentation des conclusions à la journée d'échanges Tramways
- 2018 : réalisation d'un modèle de simulation dynamique pour évaluer les temps d'attente
- avril 2021 : modification de l'IISR



# Évolution règle des 120 secondes d'attente usagers

## Ce que dit le texte...

Modification (ajout en couleur ci-dessous) au 3 du C de l'article 110, concernant le temps d'attente usagers, comme suit :

« 3) Adaptation des durées à la demande

Les durées des feux d'intersection varient en fonction de la demande des véhicules et des piétons, dans les limites fixées en 1 et 2 ci-dessus.

Le temps d'attente imposé à un usager ne doit jamais excéder cent vingt secondes en fonctionnement normal.

Toutefois, dans certaines circonstances exceptionnelles d'actions prioritaires (proximité d'un passage à niveau, d'un pont mobile, etc.), la nécessité de faire dégager d'urgence certains véhicules peut conduire à déroger aux contraintes de durée précédentes. Toutefois, afin d'optimiser le franchissement des lignes de feux R17 – R18 par les véhicules de services réguliers de transport en commun, les feux d'intersection peuvent imposer, ponctuellement pour certains cycles de feux, un temps d'attente supérieur dans la limite de deux cent quarante secondes (240). »

# Évolution règle des 120 secondes d'attente usagers

## Les points d'attention du STRMTG

- Circonscription aux carrefours avec tramway ou BHNS (notion de « haut niveau de service »)
- Le dépassement des 120s ne doit pas devenir la règle

=> nécessité de justifier chaque cas de dépassement en cherchant l'équilibre entre priorité TC et temps d'attente des usagers et en prenant en compte la crédibilité des temps d'attente de tous les usagers (éviter les comportements « infractionnistes »)

- Application de manière réfléchie



=> ne pas systématiquement appliquer la durée de 240s, nécessité d'optimiser la durée

120s ~~⇒~~ 240s

- La notion de "ponctuel" fait référence à des circulations ou des cycles de feux ponctuels.



# Évolution règle des 120 secondes d'attente usagers

## Publication d'une fiche Cerema / STRMTG en 2022

- Fiche Insertion Urbaine des Transports Collectifs de Surface (IUTCS)

**Cerema** **STRMTG**

Insertion urbaine des transports collectifs de surface  
**Tramway et visibilité : enjeux et règles existantes**

**IUTCS**

Fiche n°01 - décembre 2014

Collection | Connaissances **Cerema**

**Cerema** **STRMTG**

Insertion urbaine des transports collectifs de surface  
**Tramway et traversées piétonnes. Principes d'aménagement**

**IUTCS**

Fiche n°02 - septembre 2016

Collection | Références **Cerema**

**Cerema** **STRMTG**

Insertion urbaine des transports collectifs de surface  
**Tramway dans la circulation générale**

**IUTCS**

Fiche n°03 - septembre 2018

Collection | Expériences et pratiques **Cerema**

**Cerema** **STRMTG**

Insertion urbaine des transports collectifs de surface  
**Tramway et visibilité : méthodes et outils**

**IUTCS**

Fiche n°04 - septembre 2018

Collection | Références **Cerema**

**Cerema** **STRMTG**

Insertion urbaine des transports collectifs de surface  
**Tramway et modifications de voirie : les obligations des gestionnaires**

**IUTCS**

Fiche n°05 - mai 2020

Collection | Références **Cerema**

- Définition des points de vigilance et des bonnes pratiques pour l'application de cette nouvelle règle

