

Consignes à respecter pour garantir l'anonymat de votre copie

Lors de la rédaction de votre copie, il est impératif de respecter l'anonymat. **Aucun élément permettant de vous identifier ne doit figurer dans votre copie.**

Éléments interdits qu'ils soient réels ou fictifs :

- Votre nom, prénom, endroit de composition, signature ;
- Votre fonction, votre grade ou votre affectation ;
- Toute mention d'une expérience personnelle identifiable ;
- Toute référence explicite à votre lieu de travail ou à votre hiérarchie.

Questionnaire

Consigne pour rédiger vos réponses : Le numéro de chaque question à laquelle vous répondez doit être indiqué au début de votre réponse, sous la forme « Q n°... ». La réponse à la question doit être rédigée à la suite, dans la même feuille de composition.

Question 1 : (2 points)

Un chantier routier peut engendrer plus ou moins de perturbations vis-à-vis de la circulation.

Vous préciserez les 3 principales différences entre un chantier non courant et un chantier courant : donner un exemple de chantier courant et un exemple de chantier non courant (environ 8 lignes)

Question 2 : (3 points)

Un chantier sur route nationale peut générer d'importants impacts sur la circulation routière. Quelles sont les considérations à prendre en compte vis-à-vis des usagers afin que les impacts générés soient acceptables et les mesures prises sur le terrain les mieux respectées ? (environ 8 lignes)

Question 3 : (5 points)

Le carrefour entre la RN330 et la RD330A est de type giratoire. Il doit faire l'objet de travaux de réfection de chaussée et de reprise des bordures. Les travaux s'effectueront en 2 phases par demi giratoire et auront une durée de 4 jours/3nuits pour chaque phase.

Le gestionnaire de la RN, en bidirectionnelle (2X1 voie), est maître d'ouvrage des travaux, il hésite entre maintenir la circulation sur la RN dans les 2 sens de circulation ou couper la circulation sur la RN pendant la phase des travaux.

Vous explicitez les modalités d'exploitation sous chantier correspondantes et analyserez leurs avantages/inconvénients, les points de vigilance à prendre en compte vis à vis de leur faisabilité.

Enfin, vous préciserez les principales informations liées au chantier à indiquer dans l'arrêté temporaire de circulation. (environ 15 lignes)

Question 4 : (7 points)

La préservation de la sante et la sécurité des agents doit être une des priorités des services gestionnaires de voirie.

Dans l'exercice de leurs missions, les agents encourent des risques lors de leurs interventions sous circulation. En effet, les usagers de la route représentent un danger important qui peut malheureusement engendrer des accidents graves.

Suite à la recrudescence du nombre d'accidents liés au comportement des usagers de la route dont ont été victimes des agents d'exploitation des DIR sur zone d'intervention ou de chantier, le Ministère s'est engagé dans un plan de prévention renforcé visant à minimiser les risques liés aux interventions sous circulation des agents des DIR. Vous êtes chargé d'exploitation dans un service d'entretien et d'exploitation routière, votre supérieur hiérarchique vous demande de rédiger une note permettant de proposer des pistes d'action à mettre en œuvre au niveau de chaque CEI et relevant de la compétence de ces derniers. (30 lignes maximum)

Orthographe, grammaire, clarté, organisation des idées : 3 points

Sommaire :

Document 1	Extrait de la note technique du 14/04/2016 remplaçant la circulaire du 16/02/1996 relative aux « Principes, définitions et procédures pour l'élaboration et l'instruction des dossiers de chantier » Bulletin officiel Développement Durable	3 pages
Document 2	Article de presse l'Union Soissons « RN2 fermée, trafic saturé » Daté du 02/06/2021	2 pages
Document 3	Extrait du volume 6 du Guide SETRA « Choix d'un mode d'exploitation »	4 pages
Document 4	Extrait du Guide technique Les Alternats – Signalisation temporaire (page 7 : conditions d'emploi) Edition 2000	1 page
Document 5	Photographie légendée Vue en plan du giratoire au croisement de la RN330 et de la RD330A	1 page
Document 6	Arrêté du préfet de l'Aisne portant mesure de restriction temporaire de circulation sur le RN31 – Juillet 2023	3 pages
Document 7	Extrait du Plan ministériel de prévention renforcé relatif aux « Risques liés aux interventions sous circulation des agents des DIR – Axes 3, 4 et 5 – Plan 2023-2027	6 pages
Document 8	Document interne d'une Direction Interdépartementale des Routes relatif au « Port des vêtements de travail et des Equipements de Protection Individuelle (EPI) »	2 pages
Document 9	Extrait du formulaire « Fiche de préparation de chantier en régie »	2 pages
Document 10	Formulaire de la DIR relatif à la « Constatation de conformité de la signalisation de chantier » – Constat balisage	1 page

ANNEXE

PRINCIPES, DÉFINITIONS ET PROCÉDURES POUR L'ÉLABORATION ET L'INSTRUCTION DES DOSSIERS DE CHANTIER

L'exécution des travaux sur les chaussées génère des perturbations, notamment des restrictions de capacité, qui réduisent la qualité habituelle du service rendu à l'utilisateur. Une programmation des travaux adaptée à la distribution de la demande de trafic dans l'année, le choix de dispositions pertinentes d'exploitation et une bonne information du public sont de nature à réduire cette gêne à un niveau tolérable.

1. Étude préliminaire

Chaque chantier doit faire l'objet d'une étude d'exploitation destinée à rechercher les modalités d'écoulement du trafic dans les meilleures conditions de sécurité et de fluidité.

Pour ce qui concerne la sécurité, cette étude permet de rechercher et de définir les mesures les mieux adaptées pour assurer la sécurité des usagers et des personnels travaillant sur les chantiers. Ceux-ci constituent, en effet, une situation inhabituelle et il convient d'informer l'utilisateur, de le convaincre d'adapter son comportement et de le guider par le choix d'une signalisation adaptée à la situation, cohérente et non ambiguë. L'objectif est ici d'offrir à l'utilisateur des conditions optimales de « lisibilité » de la situation. De plus, pour assurer la sécurité des personnels, l'étude s'attachera à définir les mesures particulières qui seront consignées dans le cahier de recommandations pour les chantiers courants et le dossier d'exploitation sous chantier pour les chantiers non courants. La prise en compte des problèmes de sécurité doit être un souci constant dans toutes les phases de préparation du chantier. Elle passe par une analyse des risques et la mise en œuvre de mesures de prévention (respect des textes réglementaires, détails d'organisation, définition des responsabilités, sensibilisation et formation des personnels, information et communication...).

Pour ce qui concerne la fluidité du trafic, cette étude permet de vérifier que les volumes de trafic escomptés pendant la durée du chantier n'excèdent pas la capacité résiduelle du réseau, notamment durant les pointes journalières ou hebdomadaires. Lorsqu'il s'avère techniquement impossible de respecter des conditions acceptables d'écoulement du trafic, il convient d'organiser le détournement du trafic excédentaire sur des itinéraires parallèles, dans la mesure où leur configuration le permet.

2. Programmation

La programmation des travaux à réaliser au cours de l'année vise à limiter la gêne pour l'utilisateur, notamment :

- par le bon choix des dates d'intervention ;
- en limitant l'interaction des chantiers sur des axes dépendants les uns des autres ;
- en évitant, si possible, l'accumulation de chantiers successifs sur un même itinéraire.

À l'intérieur des agglomérations, cette programmation devra tenir compte des chantiers dont la coordination est assurée par le maire.

À l'extérieur des agglomérations, elle concerne également les chantiers des occupants du domaine public routier.

3. Définition des chantiers courants et non courants

Les dispositions préalables à la mise en place des mesures d'exploitation prévues sont fonction de la gêne apportée par le chantier. On distingue à cet effet deux types de chantiers, les chantiers courants et les chantiers non courants.

3.1. Chantiers courants

Un chantier est dit courant s'il n'entraîne pas de gêne notable pour l'utilisateur. En particulier, la capacité résiduelle au droit du chantier doit rester compatible avec la demande prévisible de trafic.

Un chantier courant ne doit donc pas entraîner :

- de réduction de capacité pendant les jours dits « hors chantier » ;
- d'alternat supérieur à 500 mètres ;
- de déviation.

En outre, le débit prévisible par voie laissée libre à la circulation ne doit pas dépasser les valeurs suivantes :

- routes bidirectionnelles : 1 000 véhicules/heure (pour une voie de largeur supérieure ou égale à 3 mètres et hors alternat) ;
- routes à chaussées séparées et autoroutes : 1 200 véhicules/heure (rase campagne) ; 1 500 véhicules/heure (zone urbaine ou périurbaine) ; 1 800 véhicules/heure (sur les réseaux des grandes agglomérations les plus circulés).

De plus, sur les routes à chaussées séparées :

- la zone de restriction de capacité ne doit pas excéder 6 kilomètres (dans le cas de deux chantiers ponctuels établis à l'intérieur de cette zone et distants d'au moins 3 kilomètres, il est recommandé de limiter la restriction de capacité aux seules zones de travaux effectifs et donc de rendre à la circulation la ou les voies neutralisées entre les deux zones de chantiers) ;
- le chantier ne doit pas entraîner de basculement partiel ;
- les alternats concernant la partie bidirectionnelle d'une bretelle de diffuseur ne doivent pas excéder une durée de deux jours, ni concerner un trafic par sens supérieur à 200 véhicules/heure. De plus, ils ne doivent pas occasionner de remontée de file sur la bretelle de décélération ;
- la largeur des voies ne doit pas être réduite ;
- l'inter-distance entre deux chantiers consécutifs organisés sur la même chaussée doit être au minimum de :
 - 5 kilomètres si l'un des deux chantiers ne neutralise pas de voie de circulation ;
 - 10 kilomètres lorsque au moins l'un des deux chantiers laisse libre deux voies ou plus de circulation, l'autre laissant libre au moins une voie ;
 - 20 kilomètres lorsque les deux chantiers ne laissent libres qu'une voie de circulation ou si l'un des deux chantiers entraîne un basculement de trafic (quelle que soit la chaussée concernée), l'autre neutralisant au moins une voie de circulation (quelle que soit la chaussée concernée) ;
 - 30 kilomètres si les deux chantiers entraînent un basculement de trafic (quelle que soit la chaussée concernée).

Par dérogation aux conditions ci-dessus, sont considérés comme des chantiers courants sur les réseaux des grandes agglomérations les plus circulés, les chantiers de nuit neutralisant une bretelle ou la section courante et entraînant une déviation de trafic, dès lors que cette mesure est prévue dans un plan de gestion du trafic ou, à défaut, dans tout autre document établi à l'avance après étude spécifique d'exploitation.

3.2. Chantiers non courants

Un chantier est dit non courant si l'une ou plusieurs conditions caractéristiques des chantiers courants ne sont pas remplies.

4. Procédure applicable aux chantiers courants

Les dispositions d'exploitation et les mesures de sécurité sont regroupées dans un cahier de recommandations établi par le gestionnaire de la voirie et destiné à faire connaître à chacun les mesures à respecter pour la sécurité des agents du service gestionnaire et des entreprises, ainsi que celle du public (usagers, riverains) et pour limiter la gêne occasionnée aux usagers ou aux riverains.

Le cahier de recommandations doit en particulier définir :

- les différents modes d'exploitation ;
- les règles techniques et les modes opératoires (mise en place et dépose de la signalisation, alternat...);



- les règles de sécurité à respecter sur le chantier pendant la période d'activité (équipement vestimentaire, signalisation des véhicules, circulation et stationnement des véhicules de service, circulation à pied sur le chantier...);
- l'organisation des tâches (définition des tâches et rôles de chacun...);
- la conduite à tenir en cas d'incident (responsables à contacter...);
- les conditions nécessitant de recourir à l'intervention des forces de l'ordre;
- les mesures d'informations spécifiques pour les coupures de nuit sur autoroutes;
- et, d'une façon générale, toutes les recommandations nécessaires au bon déroulement du chantier.

Le gestionnaire de la voirie établit et soumet à la signature du préfet de département un projet d'arrêté permanent réglementant la circulation au droit des chantiers sur le réseau dont il a la responsabilité. Cet arrêté précise en particulier les différents types de chantiers, les contraintes et dispositions d'exploitation applicables à chaque type ainsi que les mesures d'information du public et fait référence au cahier de recommandations.

5. Procédure applicable aux chantiers non courants

Le dossier d'exploitation sous chantier a pour objet de permettre de vérifier la bonne coordination des interventions sur le domaine public et de minimiser la gêne pour l'usager. Il comprend notamment :

- un plan de situation;
- une description synthétique du chantier faisant apparaître l'objet des travaux;
- la date prévue pour les travaux, leur durée et les éventuels phasages;
- les données de trafic disponibles;
- le mode d'exploitation retenu et sa justification;
- les schémas de signalisation;
- une carte des itinéraires de déviation éventuellement utilisés, avec l'accord des autorités administratives des voies concernées;
- les comptes rendus des réunions de concertation qui ont été organisées;
- les avis des gestionnaires concernés;
- les recommandations traitant de la sécurité des personnels;
- les mesures retenues pour informer les usagers de la route et éventuellement les riverains;
- le projet d'arrêté correspondant.

Le dossier d'exploitation sous chantier est établi par le maître d'ouvrage des travaux.

Sur le réseau non concédé, le gestionnaire du RRN (direction interdépartementale des routes) approuve le dossier d'exploitation sous chantier. Sur le réseau concédé, le gestionnaire du RRN (société concessionnaire d'autoroute) transmet le dossier d'exploitation sous chantier au préfet de département concerné.

Le gestionnaire du RRN soumet le projet d'arrêté au préfet de département concerné.

Si, par la suite, les dates d'exécution ou les mesures d'exploitation s'écartent des dispositions approuvées par l'arrêté préfectoral de réglementation temporaire de la circulation, le maître d'ouvrage des travaux établit un dossier modificatif qui est soumis à la même procédure que le dossier initial.



Sur la RN31, en provenance de Reims par où une partie du trafic des poids lourds était dévié, des bouchons se sont formés mardi matin. Les travaux sont prévus pour durer trois mois. Photos Ludvine Bleuzé-Martin

TRAVAUX

RN 2 fermée, trafic routier saturé

SOISSONS Les temps de trajet vont considérablement se rallonger à Soissons ces trois prochains mois. Les travaux sur la RN 2, qui contourne la ville, ont débuté lundi. Le trafic s'est aussi reporté, en dehors des déviations, sur les villages.



Boulevard de Strasbourg, en direction du rond-point de la République, le réseau est saturé aux heures de pointe.

LUDIVINE BLEUZÉ-MARTIN

Une seule nationale vous manque et tout Soissons est surpeuplé. C'est ce que l'on constate depuis lundi soir avec la fermeture de la RN2 en raison de nécessaires travaux, notamment sur le pont. Le contournement de la Cité du vase par cet axe, qui traverse le département, depuis Paris vers le Nord, n'est plus possible jusqu'au 27 août. Une déviation a été mise en place pour les poids lourds. Dans le sens Laon/Paris, depuis Laon, la grande boucle passe par Chauny, puis Compiègne pour rejoindre ensuite Soissons. Dans le sens Paris/Laon, elle part de Laon, puis Reims et Soissons par la RN31. Le trafic routier des véhicules légers se reporte sur la ville et les villages périphériques. En toute logique, ça coince. Là où des petits bouchons se forment aux heures où le trafic est habituellement dense, de longues files de voitures et de poids lourds s'étiraient comme des élastiques incassables, mardi matin. L'avenue de Laon, de Coucy, la rue Porte-Crouy, le boulevard de Strasbourg, le rond-point de la République accumulaient des kilomètres de bouchons et leur cortège de klaxons, de demi-tours et de manœuvres dangereuses. Même devant la gendarmerie ou sur la RN31.

« 30 minutes pour faire Crouy – centre de Soissons ce matin à 9 heures, de la folie ! », indique un internaute sur Facebook. « Tous les accès à la ville sont

bouchés. J'ignore si ça aurait pu être mieux géré niveau déviation mais c'est l'enfer », souligne une autre, tandis qu'un troisième suggère de mettre le feu tricolore de Villeneuve-Saint-Germain à l'orange clignotant pour fluidifier la circulation.

« C'était prévisible », relève le commissaire Emmanuel Libeyre, « ça sature et ça va être problématique pendant trois mois même si cela va se calmer avec les vacances scolaires ». Lundi, après la fermeture de l'axe, « entre 17 heures et 18 heures, le bouchon remontait au-delà du radar de Belleu ».

“S'il faut ajuster et qu'on peut le faire, on ajustera”

Joël Dubreuil, sous-préfet

À cela s'ajoutent les travaux en cours dans le centre-ville de Soissons, sur des axes aussi importants que la rue Saint-Christophe.

Pour ne rien arranger, des poids lourds qui n'ont pas de livraisons prévues à Soissons et qui ont l'interdiction de traverser la ville tentent quand même leur chance. « Nous faisons des contrôles depuis lundi avec le concours de la police municipale. Lundi, nous avons fait de la pédagogie mais clairement les poids lourds en grand transit n'ont rien à faire en ville et, depuis ce mardi, nous verbalisons », précise le commissaire Libeyre.

En périphérie, la situation n'est pas moins tendue sur le réseau. Aux entrées de ville, depuis Venizel ou Bu-

À Pommiers, un itinéraire bis interdit



Le maire Anthony Grando a alerté le sous-préfet qui s'est rendu sur place.

Pour contourner Soissons sans emprunter la déviation obligatoire, les ensembles routiers ont parfois utilisé un « itinéraire bis » pourtant interdit, en passant par Cuffies, Pasly puis en traversant Pommiers devant l'école. Mardi matin entre 10 heures et 12 heures, le trafic était intense devant l'établissement. On a compté jusqu'à trois poids lourds en 20 minutes alors que les plus de 7,5 tonnes ont l'interdiction permanente de circuler dans cette rue. Des riverains et des habitants de la commune ont contacté la mairie dès lundi soir. Cette rue n'est pas calibrée pour un tel trafic, tant en sécurité qu'en infrastructure. « On a 115 élèves. Il y a le ramassage scolaire et les parents qui viennent récupérer les enfants », relève Anthony Grando, le maire qui a « frappé à toutes les portes. La gendarmerie m'a aidé, la voirie départementale aussi. Nous avons aussi contacté la sous-préfecture ». À midi, mardi, Joël Dubreuil, le sous-préfet, venait lui-même constater sur place l'impact de cette circulation et s'assurer que la signalisation était suffisante en amont. Des contrôles ont été effectués par les gendarmes, notamment pour savoir d'où les poids lourds venaient et où ils allaient afin de comprendre comment ils étaient arrivés là. Et trouver des solutions. LUDIVINE BLEUZÉ-MARTIN

cy-le-Long, il va aussi falloir prendre son mal en patience. Mardi matin, Joël Dubreuil, le sous-préfet, se rendait notamment à Pommiers (lire par ailleurs) pour faire le point. « On savait que ça allait être difficile. C'est un mal qu'on ne peut pas éviter », indique-t-il, « reste à savoir si on a atteint le seuil de tolérance. » Le représentant de l'État rappelait que « le choix de faire les travaux durant la période estivale a été guidé par la moindre fréquentation de l'axe l'été » et qu'« une réunion a été organisée avec les élus pour leur présenter les solutions de la Dir Nord avec en appui le conseil départemental qui met à disposition son réseau pour absorber les flux ». Il assure : « S'il faut ajuster et qu'on peut le faire, on ajustera mais c'est assez compliqué. Il y a les véhicules légers, les poids lourds en transit long ou en transit court. À partir du moment où on interdit l'itinéraire A, cela se reporte sur l'itinéraire B et C et on ne fait que déplacer le problème. Les

itinéraires de délestage ont été pensés depuis plusieurs mois. » Il existe aussi des voies de délestage « naturelles » de la RN2, par Venizel où la maire de la commune tirait la sonnette d'alarme dès mardi. Stéphanie Lebée-Delattre se montrait d'autant plus inquiète (lire par ailleurs) que le matin même, un poids lourd égaré percutait le pignon d'une maison en cherchant à faire demi-tour. Philippe Godimus a entendu « un grand raffut. Je suis sorti en courant mais je suis tombé. Ma femme a rattrapé le camion ». Sur le mur balafré de sa maison, des traces de peinture bleue. Au sol, des morceaux de pierre. Un constat a été dressé avec le routier belge. « Ça a bougé. Des pierres sont descellées. Il est même monté sur la pierre au sol », remarque le propriétaire. « La nuit dernière, mon voisin a passé trente minutes à faire manœuvrer une Italienne qui s'était aussi perdue ». À Venizel, on craint le drame. ■

3 QUESTIONS À...



STÉPHANIE
LEBÉE-
DELATTRE,
MAIRE
DE VENIZEL

«Le pont n'est pas fait pour un tel flux»

Traverser Venizel permet d'éviter une partie du problème liée à la fermeture de la RN2. Beaucoup de voitures mais aussi de poids lourds passent par votre commune depuis lundi. Comment ça se passe ? On a un poids lourd ce matin qui a rattaché une maison. Il allait au silo et a voulu faire demi-tour. Mais il peut y avoir encore plus grave. La commune est envahie par les trois entrées, c'est un flux continu. Mon adjoint n'arrivait même pas à sortir de la mairie ce mardi matin tellement ça circulait et malgré la zone 30 qui n'est pas respectée. Il y a aussi trop de circulation devant l'école primaire. Il va y avoir un accident.

Un accident que vous redoutez aussi au niveau du pont qui passe au-dessus de l'Aisne, près des silos, à cheval sur votre commune et celle de Bucy-le-Long. Oui. Ce pont est fragilisé parce qu'il est vieux et il est limité à 19 tonnes, pour le préserver en attendant de gros travaux par le Département à qui il appartient. Mais c'est pour quelques camions, de temps en temps. Là on a aussi des super-lourds de 40 tonnes ! Il n'est pas fait pour supporter un tel flux. On ne s'y croise pas à deux véhicules. Demain un camion qui va s'engager dessus va entraîner sa chute et faire tomber des voitures avec lui. Je crains vraiment quelque chose de grave et ce n'est pas d'avoir averti qui nous soulagera ensuite. Ce pont, il est très important pour la commune et ses habitants et s'il s'écroule, il ne sera pas réparé le lendemain. Il faudrait qu'il soit interdit aux poids lourds pendant les travaux car bientôt il y aura aussi les tracteurs qui vont retourner aux silos.

Pourquoi la rue d'Acy vous inquiète-t-elle aussi ? Elle est fragile et il y a des cavités en dessous qui font 1,50 m. La préfecture nous a refusé des subventions pour la refaire et mettre des aménagements de sécurité. Les poids lourds passent aussi par là.

LES AUTRES POINTS

La traversée de Bucy-le-Long pour rejoindre la RN2 à Margival

À Bucy-le-Long, le maire, Thierry Routier, a bien constaté les files de voitures rue du Chemin-des-Dames, en direction de la D925 pour rejoindre la RN2 au niveau de Margival. Il y avait des camions étranges. « Je pense qu'ils ont un peu perdu », dit Thierry Routier. Mais surtout beaucoup de voitures. « Ça leur permet de gagner du temps en évitant la sucrerie, observe l'élus. Il faudrait voir ce que propose le GPS. » Pour le moment, Thierry Routier n'a pas eu à subir des récriminations de ses administrés. Il note surtout : « Il y avait un réel besoin à refaire cette route. Il fallait absolument travailler. À Bucy, notamment, la route est défoncée. Mais avec plus de 15 000 véhicules par jour, forcément, ce n'est pas sans incidence. »

Les poids lourds «fraudent» dès Laon

Mardi matin, première matinée de l'entrée en service de la déviation, les poids lourds arrivant au rond-point de l'Europe à la sortie de Laon, direction Soissons avaient le choix : suivre l'ex RN 31 et prendre la déviation indiquée par Chauny puis Compiègne et ensuite revenir à Soissons et reprendre la RN 2. Ou tenter quand même leur chance par la RN 2. Or, 90 % poids lourds optaient pour cette seconde solution, emprunter malgré le panneau déviation, la RN 2 direction Soissons. Une fois arrivés à l'entrée de Soissons, ces poids lourds repartaient vers Chauny par la D1, pour ensuite prendre la direction de Compiègne. Certains tentaient de contourner ce grand détour en prenant par Cuffies et Crouy, pour revenir par le rond-point de Mercin-et-Vaux soit la RN 31 puis la RN 2.



«Ça a bougé. Des pierres sont descellées. Le camion est même monté sur la pierre au sol»

Philippe Godimus, propriétaire de la maison endommagée par un camion à Venizel

Encore plus
d'actualités sur
lunion.fr

LE MAIRE DE SOISSONS AVAIT DEMANDÉ DES GARANTIES

À Soissons, le maire Alain Crémont a « pu constater des difficultés de circulation pour entrer dans la ville, avec de forts ralentissements », tout en relevant que les travaux de la RN2 « constituent un investissement important pour la sécurité et le confort futur des usagers. » Il ajoute que les travaux engagés par la municipalité en ville ne sont pas en cause. « Dès la présentation, il nous est paru essentiel de demander des garanties dans le but de limiter les impacts. Ainsi, nous avons : refusé, dès le départ, le passage des camions dans la ville ; demandé un état des lieux de la chaussée avant travaux sur les principaux axes concernés ; souhaité l'installation de panneaux de communication très en amont des travaux et dans un large périmètre (Laon, Chauny)... Bien que n'étant pas à l'origine des travaux, nous mobilisons les moyens qui sont les nôtres, à notre échelle, pour faire respecter les déviations et les mesures prises. »



Choix d'un mode d'exploitation

Les travaux sur les routes engendrent une diminution temporaire du niveau de service offert aux usagers. Celui-ci peut même être parfois fortement dégradé par des bouchons ou des allongements de parcours.

Qu'elle soit légère ou objectivement importante, les usagers ressentent d'autant plus mal cette gêne qu'elle est inattendue pour eux et qu'elle paraît organisée par le gestionnaire de la voirie lui-même.

L'instruction interministérielle sur la signalisation routière (notamment la 8^{ème} partie consacrée à la signalisation temporaire) et ses manuels d'application définissent une signalisation qui vise à obtenir sur les chantiers un niveau de sécurité analogue à celui qui existerait en l'absence de chantier. De nombreux autres facteurs interviennent dans le niveau de sécurité et certains sont modifiés lors des chantiers. Il est donc probable que, malgré la signalisation, la sécurité des usagers se trouve dégradée dans certains cas.

1.1. LA NÉCESSAIRE PRÉPARATION DES MESURES D'EXPLOITATION

La préoccupation d'exploitation et de sécurité pendant les travaux doit être présente **dès la phase de conception**, car elle peut influencer sur le choix du mode d'exécution du chantier, sur les moyens à mettre en oeuvre ou de la période à laquelle il est réalisé.

Les degrés de liberté apparaissent souvent restreints. Ils le sont cependant d'autant moins que les aspects cruciaux sont identifiés et gérés en amont. Ceux-ci ne se limitent pas à la technique du chantier ou à la qualité du résultat, mais prennent aussi en compte :

- la sécurité des acteurs du chantier et celle des usagers,
- l'écoulement du trafic : il s'agit de préserver la fonctionnalité de la voie et de minimiser la gêne occasionnée ou de la réduire à un niveau socialement acceptable.

Les phases de réalisation du chantier les plus préoccupantes vis-à-vis de la sécurité ou de l'écoulement du trafic ne sont pas nécessairement les plus difficiles en termes de travaux. Leur bonne gestion nécessite d'aborder ces aspects assez tôt dans la démarche de conception.

Le but est de réaliser un juste compromis entre les préoccupations de déroulement du chantier, de qualité du résultat, de respect des enveloppes budgétaires, de sécurité et d'écoulement du trafic, sans privilégier excessivement les unes ou les autres. Elles sont souvent moins contradictoires qu'on ne le croit : ce qui est propice à la sécurité l'est généralement aussi vis-à-vis de l'écoulement du trafic et de la réalisation des travaux. En revanche, le défaut de réflexion préalable est défavorable à tout point de vue.

Le choix de l'organisation du chantier et des mesures d'exploitation est le résultat de l'optimisation d'un ensemble de critères. Dans les cas où une gêne à la circulation ne peut être évitée, la circulaire du 6 février 1996 demande à ce que ces réflexions soient approfondies et formalisées dans le dossier d'exploitation sous chantier.

1.2. PRINCIPAUX MODES D'EXPLOITATION SOUS CHANTIER

On appelle généralement *mode d'exploitation sous chantier* un parti en matière d'exploitation qui associe essentiellement les deux aspects suivants :

- le choix de l'emprise du chantier sur la chaussée, notamment dans le profil en travers,
- le choix des mesures visant à assurer des conditions de sécurité et de circulation satisfaisantes.

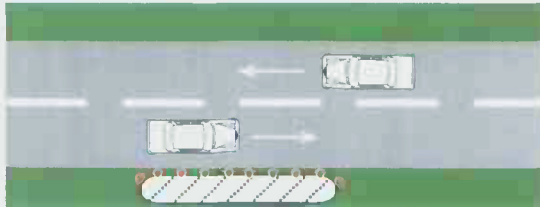
Le choix, par rapport au trafic, de la période pendant laquelle le chantier se déroule et entraîne des restrictions de circulation est aussi un élément déterminant en matière d'exploitation.

Les modes d'exploitation de base les plus courants sont rappelés ci-après. Ils peuvent se combiner, soit en des phases successives d'exploitation, soit simultanément pour certains d'entre eux.

1.2.1. Routes bidirectionnelles

Chantier sur accotement

(schéma de signalisation CF11⁽¹⁾)



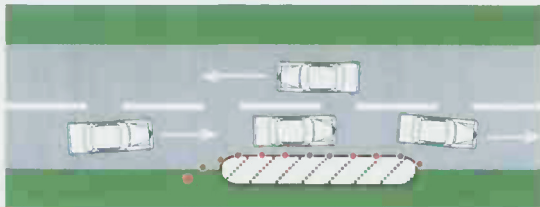
Le chantier ne touche pas les voies de circulation. L'influence sur la capacité est nulle.

Si la zone de chantier est longue, il peut être utile d'aménager des refuges de place en place.

Il peut y avoir une gêne aux activités riveraines ou au stationnement.

Léger empiètement sur la chaussée

(schémas de signalisation CF12 & CF18)

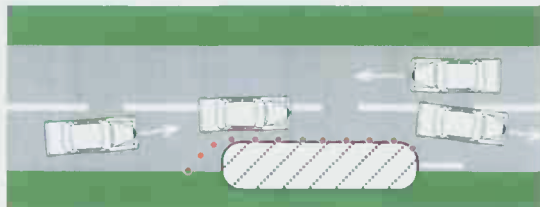


Le chantier empiète sur la chaussée, mais la largeur qui reste disponible sur la voie affectée est supérieure à 2,80 m. Les véhicules ne sont pas contraints à déborder de leur voie normale de circulation.

L'influence sur la capacité est négligeable.

Fort empiètement sur la chaussée

(schéma de signalisation CF13)

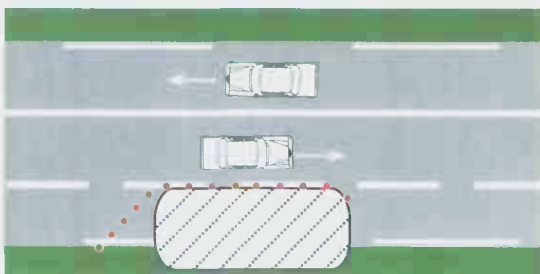


La largeur de chaussée qui reste disponible est supérieure à 6 m⁽²⁾. Le croisement des véhicules reste possible, quitte à ce que certains d'entre eux débordent de leur voie de circulation normale.

L'influence sur la capacité est généralement négligeable.

Neutralisation de voie sur route à 3 voies ou plus

(schémas de signalisation CF14 à CF17, CF19 à CF21)



Les voies qui restent libres permettent d'assurer la circulation dans les deux sens.

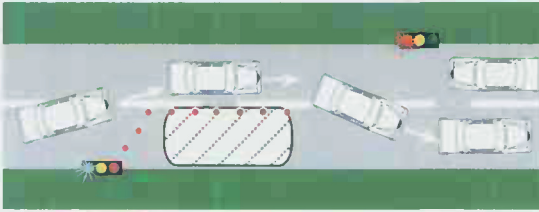
La capacité est réduite. Elle est conditionnée par le nombre de voies disponibles pour chaque sens de circulation.

⁽¹⁾ Les références de schémas de signalisation correspondent à celles des Manuels du chef de chantier (biblio. n° 3 et 4).

⁽²⁾ Une largeur inférieure peut être admise dans certains cas : lorsque l'itinéraire ne supporte que des VL (5 m) ou encore, lorsque la largeur de la route est inférieure à 6 m, pourvu que le croisement des véhicules puisse s'effectuer dans de bonnes conditions.

Alternat

(schémas de signalisation CF22 à CF27)



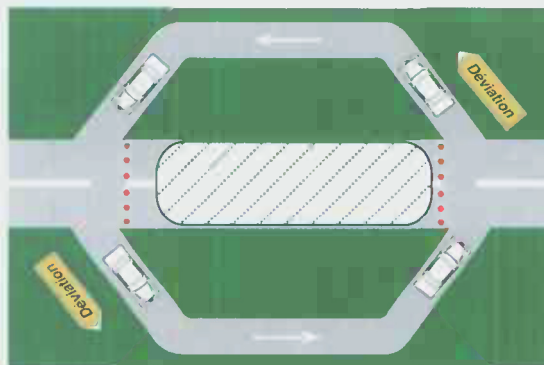
L'empiètement du chantier n'autorise pas la circulation des véhicules simultanément dans les deux sens, car la largeur restante ne permet pas le croisement des véhicules. La partie de la chaussée qui reste disponible est affectée alternativement à un sens de circulation, puis à l'autre, au moyen :

- soit de signaux fixes établissant un sens prioritaire (très faible trafic et bonne visibilité réciproque),
- soit de feux temporaires,
- soit de signaux K 10 manœuvrés manuellement par des agents (durée limitée aux périodes d'activité du chantier).

La capacité est notablement réduite. Elle dépend du type d'alternat adopté, de la longueur de la zone de chantier et, pour les feux, de leur réglage. Les conditions d'emploi alternats sont résumées au paragraphe 2.4.2 et détaillées dans le guide technique Les alternats (biblio. n° 7).

Détournement de circulation

(schémas de signalisation DC61 à DC66)



La chaussée est entièrement occupée par le chantier ou interdite à certaines catégories de véhicules. La totalité du trafic ou une partie de celui-ci est détournée par un autre itinéraire. Le trafic restant au droit du chantier est soit nul, soit réduit.

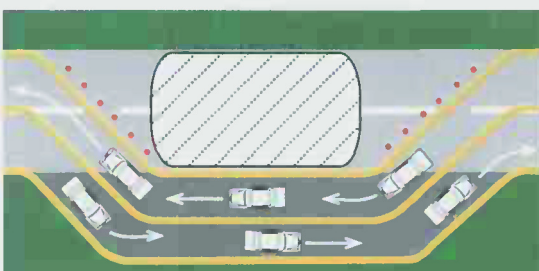
Une étude particulière est nécessaire pour vérifier que les caractéristiques de l'itinéraire de déviation permettent d'accepter le supplément de trafic sans inconvénient notable.

Le guidage des usagers sur l'itinéraire de déviation nécessite la mise en place et la maintenance d'une

signalisation spécifique. Il peut aussi être nécessaire de prendre des mesures d'exploitation particulières (modification du réglage des feux ou réglementation du stationnement, par exemple). En outre, une surveillance régulière de la viabilité de l'itinéraire est indispensable pour s'assurer qu'il n'est pas, lui-même, le siège de perturbations.

L'allongement de parcours imposé aux usagers induit généralement une gêne diffuse, mais dont le cumul est important, surtout si le chantier est durable. De ce fait, ce n'est que très rarement la meilleure des solutions.

Pour la mise en œuvre des déviations, on peut se référer au guide technique Les déviations (biblio. n° 6).

Chaussée provisoire

La circulation au droit du chantier est supportée par une chaussée construite pour les besoins à proximité immédiate de la zone en travaux. Bien que le profil en travers puisse être réduit, que le tracé en plan soit modifié et que ceci puisse induire une gêne, la capacité n'est généralement pas affectée de façon importante par ce mode d'exploitation.

1.3. MÉTHODE DE CHOIX D'UN MODE D'EXPLOITATION

L'objectif est de gêner le moins possible les usagers ou, du moins, d'arbitrer entre l'ampleur des mesures d'exploitation à mettre en œuvre et la gêne tolérable. Une méthode est proposée ci-dessous pour guider dans le choix du mode d'exploitation qui satisfait cet objectif.

- ① **Identifier d'abord les différentes phases du chantier en fonction de leur incidence sur la circulation. Pour chacune d'elles, estimer les deux paramètres suivants, puis les comparer :**
 - d'une part, niveau de trafic prévisible au droit du chantier à la période choisie,
 - d'autre part, la capacité résiduelle en fonction de l'empiètement du chantier sur la route et des mesures d'exploitation envisagées.
- ② **Rechercher ensuite les solutions dans lesquelles le niveau de trafic prévisible est inférieur à la capacité résiduelle. Cette démarche peut être itérative en modifiant soit l'emprise du chantier sur la chaussée, soit les mesures d'exploitation, soit la période d'exécution, soit encore, le mode de réalisation des travaux (dans des limites acceptables au plan technique et financier).**
- ③ **S'il est inévitable que la demande de trafic excède la capacité à certaines périodes, minimiser la gêne qui se produira et rechercher le juste équilibre entre les mesures d'exploitation et la gêne résiduelle. Pour ce faire, il faut quantifier la gêne et évaluer le coût des mesures d'exploitation.**
- ④ **Une manière de choisir un bon compromis entre la gêne résiduelle et les éventuels surcoûts liés aux mesures d'exploitation ou à la modification de la façon de réaliser les travaux consiste à évaluer un bilan d'exploitation et à rechercher la variante qui le minimise.**

Ce bilan d'exploitation est composé de trois principaux facteurs :

- le coût des travaux,
- le coût des mesures d'exploitation,
- le coût de la gêne pour la collectivité.

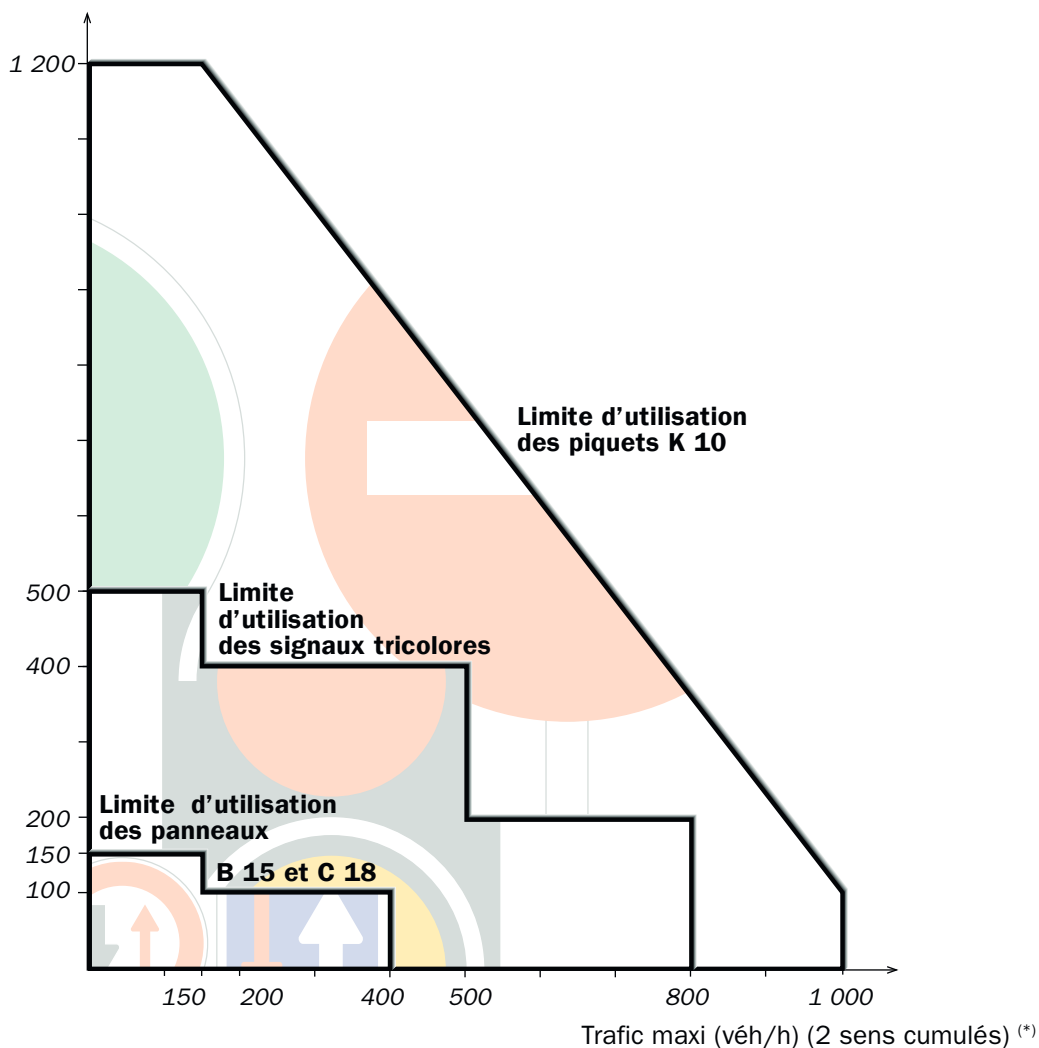
La meilleure solution est celle qui minimise la somme de ces trois éléments.

Il est évident que la minimisation du bilan d'exploitation ne coïncide généralement pas avec celle des coûts supportés directement par le maître d'ouvrage. La minimisation du bilan d'exploitation et la réduction de la gêne engendrent parfois des surcoûts pour le maître d'ouvrage.

Conditions d'emploi

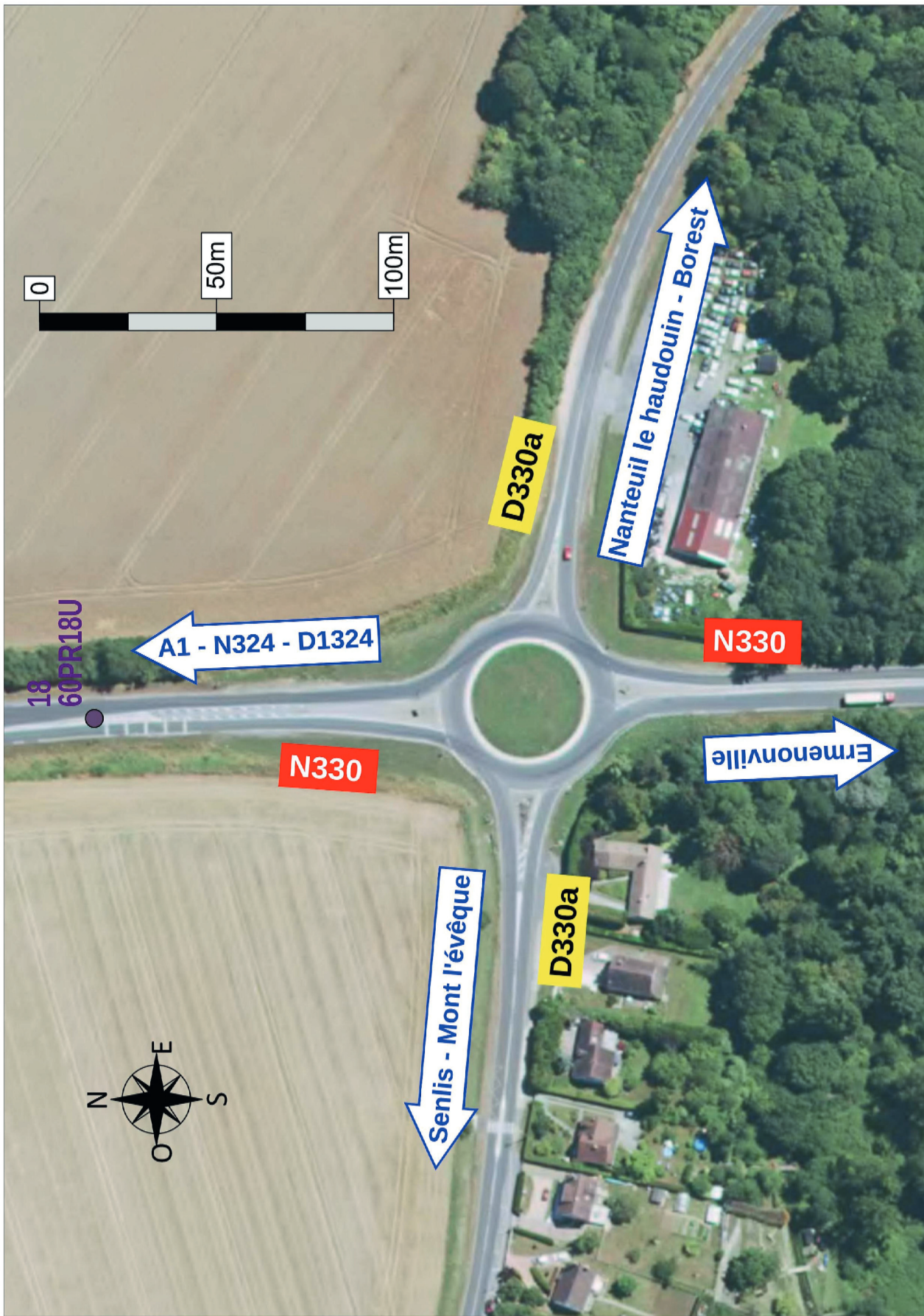
Le choix du mode d'alternat tient compte de l'importance des travaux, du lieu, de la durée, de la période de l'année à laquelle s'effectue le chantier. Ce choix est principalement déterminé par le couple longueur - trafic, suivant le graphe et le tableau ci-dessous :

Longueur de l'alternat (m)



Système d'alternat	Longueur maxi. de l'alternat (m)	Trafic maxi. (véh/h) (2 sens cumulés) (*)
Panneaux B 15 et C 18	150	400
Piquets K 10	1 200	1 000
Signaux tricolores KR 11	500	800

(*) Le trafic horaire de pointe représente généralement environ 10 % du Trafic Moyen Journalier Annuel. Le TMJA est obtenu en multipliant ces valeurs par 10.



ARRÊTÉ

**Département de l'Aisne – Route Nationale 31
Réfection couche de roulement du PR 24+0170 au PR 27+0300, 2 sens de circulation
Fermeture du sens Reims-Soissons – Déviation
Basculement de circulation sens Soissons-Reims
Territoire des communes de Sermoise et Venizel**

Arrêté n° T 23-325 AI

Vu le code de la Route et notamment les articles R 411-8, R 411-18, R 411-28, R 432-7,
Vu le Code Pénal,
Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu le Code de la Voirie Routière,
Vu le décret 2010-146 du 16 février 2010 modifiant le décret 2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les Régions et Départements,
Vu le décret du Président de la République du 26 mai 2021 nommant M. XXX, préfet de l'Aisne,
Vu l'arrêté interministériel du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes, modifié par des arrêtés subséquents,
Vu l'arrêté préfectoral du 29 juin 2021 portant délégation de signature à M. le Directeur Interdépartemental des Routes Nord,
Vu l'arrêté préfectoral du 24 avril 2023 portant délégation de signature du Directeur Interdépartemental des Routes Nord à ses collaborateurs,
Vu l'arrêté municipal de la commune de Sermoise, réglementant la circulation de la rue de la Renaissance,
Vu l'instruction interministérielle sur la signalisation temporaire (livre I – huitième partie – signalisation temporaire) approuvée par arrêté du 06 novembre 1992,
Vu la circulaire du 19 janvier 2023 de M. le Ministre chargé des transports, fixant le calendrier 2023 et janvier 2024 des jours « Hors chantier »,
Vu la Note Technique du 14 avril 2016 relative à la coordination des chantiers sur le réseau routier national (RRN) abrogeant la circulaire n° 96-14 du 6 février 1996,

Considérant que dans le cadre des travaux de chaussée de la RN31, il est indispensable de réglementer la circulation sur la RN31, hors agglomération.

Vu l'avis de M. le Président du Conseil Départemental de l'Aisne,
Vu l'information à M. le Préfet de l'Aisne,
Vu l'information à M. le Commandant de la Gendarmerie de Soissons,
Vu l'information à M. le Commandant de la Gendarmerie de Braine,
Vu l'information à M. le Directeur Départemental des Territoires de l'Aisne,
Vu l'information à M. le Maire de Bucy-le-Long,
Vu l'information à M. le Maire de Missy-sur-Aisne,
Vu l'information à M. le Maire de Sermoise,
Vu l'information à Mme. le Maire de Venizel,
Vu l'information à M. le directeur des transports scolaires et interurbains de l'Aisne.

Considérant qu'il s'agit d'un chantier « non courant » au sens de la Note Technique du 14 avril 2016,

Considérant qu'il convient de prendre des mesures pour prévenir les accidents,

Sur proposition de M. le Directeur Interdépartemental des Routes Nord,

assurés par l'entreprise XXX

La DIR Nord, District de Laon, CEI de Soissons est le gestionnaire de la voie.

Pour tout événement inhérent à la circulation au droit du chantier, le Centre d'information et de Gestion de Trafic (CIGT) de Reims devra être informé.

Le CIGT est joignable au **XXX**

ARTICLE 5 :

Toute contravention au présent arrêté sera constatée et poursuivie conformément aux lois et textes en vigueur.

ARTICLE 6 :

M. Le Directeur Interdépartemental des Routes Nord est chargé de l'exécution du présent arrêté dont copie sera adressée à :

M. le Secrétaire Général de la Préfecture de l'Aisne,
 M. le Directeur Départemental des Territoires de l'Aisne,
 M. le Maire de Bucy-le-Long,
 M. le Maire de Missy-sur-Aisne,
 M. le Maire de Sermoise,
 Mme. le Maire de Venizel,
 Mme. la Cheffe de l'Arrondissement de Gestion de la Route Est – DIR NORD,
 M. le Responsable du District de Laon – DIR NORD,
 M. le Directeur Départemental de la Sécurité Publique de l'Aisne,
 M. le Commandant de gendarmerie de Soissons,
 M. le Commandant de gendarmerie de Braine,
 M. le Directeur Départemental des Services de Secours et d'Incendie de l'Aisne,
 M. le Responsable du SAMU de l'Aisne,
 MM. les présidents de Transporteurs Scolaires et Urbain de L'Aisne,

- Les manœuvres de dépassement sont interdites entre le PR 23+0740 et le PR 27+0400,
- La vitesse est réduite à 70 km/h entre le PR 23+0840 et le PR 27+0400,

Les accès à la RN31 depuis les rues « Les Ples » et « Le RuPreux » sont fermés.

Pour pallier ces fermetures des déviations seront mises en place et consisteront en :

Les usagers provenant de la rue « Les Ples » et rue « Le Ru Preux », désirant prendre la direction de Reims ou Soissons, devront prendre à droite aux carrefours avec la RD952, puis à droite au carrefour RD952/RD951, où ils retrouvent les indications de direction. Fin de déviation.

L'accès à Soissons depuis la rue de la Renaissance (Sermoise) via la RN31 est fermé.

Pour pallier cette fermeture une déviation sera mise en place et consistera en :

Les usagers circulant sur la rue de la Renaissance et désirant emprunter la RN31 en direction de Soissons, prennent à droite en direction de Reims, prennent la sortie n°1 de l'échangeur n°1, tournent à gauche au carrefour RD1250, puis la 3^e sortie au giratoire en direction de Sermoise, puis à droite au carrefour Route de Reims/RD101 en direction de Missy-sur-Aisne, puis à gauche au carrefour RD101/RD925, puis la 2^e sortie au giratoire RD925/RD958, où ils retrouvent les indications de direction. Fin de déviation.

ARTICLE 3 :

L'interdistance entre ce chantier et d'autres chantiers « courants » pourra être inférieure à la réglementation en vigueur.

ARTICLE 4 :

La signalisation temporaire est conforme aux prescriptions de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, notamment la 8^{ème} partie « signalisation temporaire » approuvée par l'arrêté du 06 novembre 1992 modifié, et conforme aux recommandations du Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes.

La pose, la maintenance et l'entretien de l'ensemble des dispositifs de signalisation temporaire de position seront
 Tél. : 33 (0) 3 20 49 63 44 www.dir.nord.developpement-durable.gouv.fr

44 ter rue Jean Bart – CS 20275
 59019 Lille Cedex

assurés par l'entreprise XXX

La DIR Nord, District de Laon, CEI de Soissons est le gestionnaire de la voie.

Pour tout événement inhérent à la circulation au droit du chantier, le Centre d'information et de Gestion de Trafic (CIGT) de Reims devra être informé.

Le CIGT est joignable au **XXX**

ARTICLE 5 :

Toute contravention au présent arrêté sera constatée et poursuivie conformément aux lois et textes en vigueur.

ARTICLE 6 :

M. Le Directeur Interdépartemental des Routes Nord est chargé de l'exécution du présent arrêté dont copie sera adressée à :

M. le Secrétaire Général de la Préfecture de l'Aisne,
M. le Directeur Départemental des Territoires de l'Aisne,
M. le Maire de Bucy-le-Long,
M. le Maire de Missy-sur-Aisne,
M. le Maire de Sermoise,
Mme. le Maire de Venizel,
Mme. la Cheffe de l'Arrondissement de Gestion de la Route Est – DIR NORD,
M. le Responsable du District de Laon – DIR NORD,
M. le Directeur Départemental de la Sécurité Publique de l'Aisne,
M. le Commandant de gendarmerie de Soissons,
M. le Commandant de gendarmerie de Braine,
M. le Directeur Départemental des Services de Secours et d'Incendie de l'Aisne,
M. le Responsable du SAMU de l'Aisne,
MM. les présidents de Transporteurs Scolaires et Urbain de L'Aisne,

Reims le
Le Préfet,
Pour le Préfet et par délégation,
Le Directeur,
Pour le Directeur et par subdélégation,
La Cheffe de l'AGR Est de Reims,

XXX

Axe 3. La doctrine

On entend par doctrine tout ce qui relève de la définition du cadre d'intervention s'imposant aux gestionnaires routiers dans l'exercice de leurs missions d'exploitation.

Les DIR mettent en place, lors de chantiers et en cas d'incidents ou d'accidents, la signalisation adaptée afin d'assurer la sécurité des usagers. Cette exigence, qui constitue le fondement de l'intervention de l'exploitant, est encadrée par un corps de doctrine en partie réglementaire.

Les conditions générales d'usage des voies et les dérogations possibles pour les véhicules d'intervention sont fixées par le code de la route, complétées par des arrêtés relatifs notamment à l'équipement en feux spéciaux de ces véhicules.

La dernière modification importante du code de la route portant sur la sécurité des agents remonte à 2018 avec l'introduction de la règle du « corridor de sécurité », qui impose aux conducteurs de ralentir et de s'écarter au maximum à l'approche d'un véhicule en intervention.

La signalisation temporaire est réglementée en France par l'instruction interministérielle sur la signalisation routière - 8^{ème} partie fixée par arrêté du 24 novembre 1967. Pour en faciliter l'application, le ministère met à disposition régulièrement des guides techniques rappelant les règles de l'art en la matière. Ces guides techniques s'adressent à l'ensemble des gestionnaires routiers, DIR, sociétés concessionnaires d'autoroute ou collectivités, et sont élaborés en concertation avec ces différents acteurs.

Au cours des cinq dernières années, l'instruction interministérielle sur la signalisation routière a été modifiée pour y introduire l'utilisation de nouveaux matériels et/ou de nouvelles configurations pour la pose de signalisation. Elle a rendu possible l'utilisation mixte de la signalisation traditionnelle et de la signalisation lumineuse ; elle assouplit le recours à la présignalisation des chantiers signalés par flèche lumineuse de rabattement (FLR) ; elle permet l'utilisation des flèches lumineuses d'urgence (FLU) pour la pose et la dépose d'un biseau en cas de chantier, ou encore elle autorise les FLR décalables « en bloc ».

Ces modifications se font le plus souvent à la suite d'expérimentations sollicitées par les gestionnaires routiers et encadrées par des arrêtés conjoints du ministre chargé des transports et du ministre de l'intérieur. Ces expérimentations vérifient le gain attendu des dispositifs ainsi testés pour la sécurité des agents intervenant sur la route et celle des usagers.

Par ailleurs, la DGITM et la DSR ont confié en 2018 au CEREMA une étude (projet « ASSEZ »). Celle-ci vise à consolider un socle de connaissances sur la sécurité des zones d'intervention et de chantier en étudiant tous les facteurs et en conjuguant différentes approches (benchmark européen, bilan des expérimentations, diagnostic

d'accidents approfondis, perception des usagers, ergonomie des situations de travail pour les personnels).

L'évolution alarmante de l'accidentalité observée en 2022 amène à réinterroger à nouveau en profondeur cette doctrine s'agissant en particulier :

- de la définition des missions des gestionnaires et de leurs limites afin de maîtriser l'exposition aux risques des agents ;
- de l'introduction dans le code de la route de nouvelles règles de nature à améliorer le comportement des usagers sur les zones de chantier ou d'intervention.

Certaines de ces actions, relèvent de la compétence du ministère de l'intérieur.

- Actions relevant en tout ou partie de la compétence du ministère de l'intérieur :

Action 3.1

Clarifier le rôle des différents intervenants sur évènement notamment, les forces de l'ordre, les services de secours, les dépanneurs et les exploitants routiers et les formaliser, sous l'autorité des Préfets, dans des protocoles d'intervention sur les réseaux à chaussées séparées de leur département, en veillant à la formation des intervenants.

Cette clarification permettra de fixer des limites simples et claires aux interventions des agents sur évènement concernant la nature des missions et la durée d'intervention, de définir des principes généraux d'information, de mobilisation des différents acteurs et de positionnement des équipes.

Action 3.2

Solliciter auprès du ministère de l'intérieur l'introduction dans le code de la route de nouvelles règles pour améliorer le comportement des usagers sur les zones de chantier ou d'intervention.

- Abaissement systématique de la vitesse maximale autorisée au droit d'une intervention programmée sur route à chaussées séparées (même de courte durée) selon une règle simple et uniforme ;
- Abaissement d'au moins 20 km/h de la vitesse maximale autorisée dans la mise en œuvre du corridor de sécurité.
- Adoption du principe de priorité alternée (suivant l'exemple Suisse de la règle dite de la « tirette ») aux abords d'une restriction de voie sur chaussées séparées avec la création dans la réglementation d'un panneau correspondant.

Action 3.3

Modifier les textes pour renforcer la signalisation des véhicules d'intervention en autorisant :

Axe 4. La gestion et le pilotage de la prévention des risques au sein des DIR

Cet axe regroupe des actions de formalisation des procédures, de formation ou encore d'animation et de communication interne pour maintenir la vigilance de tous, partager les bonnes pratiques et une culture du risque commune.

L'action des DIR est encadrée au niveau national par une instruction ministérielle de 2013 qui fixe les principes de la politique de sécurité, comme l'obligation de sécuriser tous les accès aux équipements, de repérer les zones d'ombre dans lesquelles la visibilité est insuffisante pour pouvoir utiliser seulement des flèches lumineuses, ou encore l'interdiction de dételer les remorques FLR au moment de leur mise en œuvre sous circulation.

Cette instruction a été mise à jour en 2019 pour compléter ses annexes de quatre nouvelles fiches de bonnes pratiques et en 2022, il y a été ajouté les règles suivantes : interdiction du recours aux chantiers mobiles sauf situations particulières, rappel des consignes essentielles en cas d'interventions sur incidents ou accidents, comme l'information systématique du CIGT (centre information et de gestion du trafic). Il est rappelé aux agents de se mettre en sécurité dès que la signalisation est en place et précisé les mesures d'accompagnement à prendre par les services pour gérer les conséquences psychologiques des accidents.

Cette instruction fait aussi une large part aux objectifs de formation au travers notamment de la mise en œuvre de la formation qualifiante « QUAPODES » que doivent suivre les agents afin de maîtriser les règles de l'art en matière de signalisation temporaire. Un tapis pédagogique avec des modèles réduits a été mis au point et diffusé en 2017 dans toutes les DIR pour faciliter les formations à la réalisation des balisages.

Enfin, un site intranet métier (<http://securite-agents.metier.i2/>) permet de capitaliser les ressources utiles aux services. Il comprend les tableaux de bords d'évolution de l'accidentalité, les différentes instructions, les valises de formation ou les guides techniques, et les restitutions des différentes éditions des « ateliers de la sécurité ».

La prévention est un sujet largement pris en compte et porté, au niveau national et local. Dans chaque DIR, la direction, la hiérarchie intermédiaire et de proximité, les fonctionnels de prévention et chaque agent participent, à son niveau, à la promotion de la prévention. Les agents ont tous conscience du danger existant lors des interventions sous circulation, avec une exigence partagée de pouvoir exercer en sécurité une mission de service public qui leur tient à cœur dans des conditions parfois difficiles.

Il importe de s'assurer que les règles de sécurité diffusent au plus profond des organisations de travail et que la culture de la prévention du risque soit partagée sur

toute la chaîne, de l'encadrement des DIR jusqu'aux agents de terrain. Dans le déploiement de la politique de prévention auprès des agents d'exploitation, personnels les plus exposés, l'encadrement intermédiaire et de proximité est un rouage important du dispositif. De par sa plus grande proximité avec les agents, il est le relais incontournable de la gestion et du pilotage de la prévention des risques. Il a dans ses attributions le contrôle hiérarchique des questions relatives à la santé, la sécurité au travail ; ses passages sur le terrain doivent lui permettre, le cas échéant, d'observer les écarts entre le travail prescrit et le travail réel pour en comprendre les raisons avec les équipes concernées. Il peut ainsi ajuster la prescription initiale et capitaliser pour les opérations futures (retex). Cela lui permet de faire remonter pour les valoriser les bonnes pratiques ou les pratiques innovantes ou, au contraire, d'assurer à son niveau les rappels aux règles, avec les réexplications et ajustement nécessaires.

Action 4.1

Réaliser un état des lieux puis établir au niveau ministériel un dispositif cadre qui définit la politique de formation renforcée sur la prévention des risques routiers (objectifs de la formation obligatoire et continue, cible, contenu, support pédagogique, fréquence de recyclage...), englobant l'ensemble des enjeux liés aux interventions sous circulation, pour tous les agents concernés (y compris l'encadrement, chefs d'équipe, notamment formation post concours, et chefs de centre d'exploitation et d'intervention).

Il s'appuiera sur le dispositif existant QUAPODES, consacré à la pose et dépose de la signalisation, en l'élargissant à l'ensemble des consignes et principes communs de sécurité à respecter en cas d'intervention (port systématique de vêtements de travail rétro-réfléchissants de classe 3, port de la ceinture de sécurité etc...). Le volet pratique de la mise en situation sera privilégié. Les modalités de mise en œuvre de la formation QUAPODES seront ainsi précisées et formalisées, pour s'assurer de la diffusion des règles de l'art tout au long de la carrière et de toucher tous les agents, en tenant compte de leur niveau de connaissance (des nouveaux recrutements, y compris vacataires, aux agents les plus anciens et expérimentés).

En complément, il sera testé un module de réalité virtuelle pour évaluer la plus-value de ce type d'outils dans le processus de formation des agents d'exploitation.

Un suivi de la mise en œuvre de ces formations (nombre de sessions, nombre d'agents formés, taux d'agents formés...) concourant à la prévention de risques routiers sera effectué au niveau ministériel, en lien avec le CMVRH et les DIR.

Action 4.2

Consolider et renforcer la mise en œuvre de la gestion et du pilotage de la prévention des risques au sein des DIR :

- **Produire, dans les 6 mois suivant la publication du plan, un document d'engagement au niveau de chaque DIR visant au renforcement de la prise en compte du risque routier, diffusé et connu de tous,** déclinant le présent plan et les orientations spécifiques adaptées au contexte de chacune des DIR, à partir d'une mise à jour, le cas échéant du DUERP. Ce document établi en concertation avec les représentants des agents contribuera à conforter une politique de prévention commune à tous les niveaux.
- **Promouvoir la gestion du risque routier, à chaque niveau hiérarchique, en déployant des actions de maintien de la vigilance, de partage des retours d'expérience suite aux analyses d'accidents, de rappel régulier des consignes, définies notamment dans les instructions ministérielles, et de vérification de leur bonne application** (préparation des interventions, vérification du matériel, mise en sécurité derrière les glissières de sécurité...). En appui à cette démarche, il sera mis à disposition les outils (connaissance de l'organisation, doctrines, ressources pédagogiques et d'animation...) permettant à chaque encadrant de maîtriser l'ensemble des dispositifs existant et d'agir au quotidien, notamment pour animer les quarts d'heure de la sécurité.
- **Mettre en place une Commission Locale de Formation (CLF) dans chaque DIR, élaborer un programme de formation, le déployer, avec l'appui le cas échéant d'un CVRH, en déclinaison de la politique ministérielle de formation et en suivre sa mise en œuvre.** Une attention particulière sera portée aux primo-encadrants et aux primo-arrivants en DIR, ainsi qu'aux vacataires, qui devront faire l'objet d'un accompagnement particulier lors de leur prise de poste.
- **Procéder à des audits/inspections réguliers, notamment par les ISST, du bon respect par tous des règles de prévention et assurer une revue de direction annuelle des actions effectuées au sein de chaque DIR** afin d'en permettre l'amélioration progressive et de réviser le cas échéant le document d'engagement. Ces audits/inspections veilleront en particulier à vérifier que les DUERP sont actualisés régulièrement, notamment suite aux analyses d'accidents, et que les actions qui y sont prévues sont bien mises en œuvre.

Action 4.3

Au niveau ministériel, engager des échanges approfondis avec d'autres acteurs (GRDF, SNCF, VNF...) et les secteurs du pôle ministériel (DGAC...) sur le fonctionnement et les démarches mises en place pour améliorer la sécurité en intervention afin de dégager les évolutions organisationnelles et les démarches opérationnelles qui pourraient être transposées dans le contexte spécifique des DIR et de leurs activités.

Axe 5. L'aménagement du réseau pour rendre son exploitation plus sûre

En tant que gestionnaire de réseau, les DIR peuvent agir sur leurs procédures d'exploitation mais aussi aménager le réseau lui-même pour le rendre plus sûr à exploiter.

A la suite du décès accidentel d'un agent d'exploitation intervenu en 2012 au cours d'une intervention de maintenance, les DIR ont entrepris des travaux pour sécuriser les accès aux équipements les plus sensibles, dont les équipements dynamiques d'exploitation.

Les aménagements suivants concourent également à cet objectif : séquences fixes de signalisation temporaire activables, interruption de terre-plein central à ouverture rapide, barrières sur les bretelles d'entrée sur autoroutes pour faciliter leurs fermetures, matérialisation des zones dans lesquelles la visibilité est insuffisante pour pouvoir utiliser seulement des flèches lumineuses de rabattement.

Le ministère chargé des transports a sanctuarisé depuis 2015 une enveloppe spécifique pour ces aménagements de sécurité : celle-ci a presque quadruplé en 6 ans et plus de 7 millions d'euros ont été investis pour cela en 2021 par les DIR.

Action 5.1

Capitaliser les bonnes pratiques en matière d'aménagements pour la sécurité des agents en organisant le partage d'expérience entre DIR (par exemple installation de séquences fixes de signalisation temporaire activables sur routes à chaussées séparées).

Action 5.2

Renforcer le déploiement d'aménagements contribuant à la sécurité des agents, par exemple concernant des équipements dynamiques, venant en complément des programmes d'amélioration d'itinéraires (PAI).

Action 5.3

Prendre en compte systématiquement les enjeux de sécurité des agents lors de la conception de projets d'infrastructure neufs, avec des échanges continus entre les concepteurs et le gestionnaire.

Fixer un cadre commun permettant de spécifier les éléments techniques à prendre en compte par le maître d'ouvrage pour assurer la sécurité des agents, et définissant les modalités de contrôle de leur prise en compte dans les projets.

Sujet proposé :**Le port des vêtements de travail et des EPI****Documents et textes de références :**

- Loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires. Chapitre IV : Obligations, [articles 28, 29 et 30](#).

Article 28 :

Tout fonctionnaire, quel que soit son rang dans la hiérarchie, est responsable de l'exécution des tâches qui lui sont confiées. Il doit se conformer aux instructions de son supérieur hiérarchique, sauf dans le cas où l'ordre donné est manifestement illégal et de nature à compromettre gravement un intérêt public. Il n'est déchargé d'aucune des responsabilités qui lui incombent par la responsabilité propre de ses subordonnés.

Article 29 :

Toute faute commise par un fonctionnaire dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions l'expose à une sanction disciplinaire sans préjudice, le cas échéant, des peines prévues par la loi pénale.

Article 30 :

En cas de faute grave commise par un fonctionnaire, qu'il s'agisse d'un manquement à ses obligations professionnelles ou d'une infraction de droit commun, l'auteur de cette faute peut être suspendu par l'autorité ayant pouvoir disciplinaire qui saisit, sans délai, le conseil de discipline « ... »

- Code du Travail : Articles [L4122-1](#), [L4311-1](#), [R4311-8 à 10](#), [R4321-1 à 5](#), [R4322-1 et 2](#), [R4323-95 et 96](#). Obligations de l'employeur et des employés concernant la mise à disposition des équipements de travail, l'entretien, le contrôle de conformité, la vérification du port effectif, la sécurité.

- IISR : Article 134 de la 8ème partie de l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière.

L'instruction interministérielle sur la signalisation routière fixe les modalités du port de vêtements de haute visibilité : "toute personne intervenant à pied sur le domaine routier à l'occasion d'un chantier ou d'un danger temporaire doit revêtir un vêtement de signalisation à haute visibilité de classe 2 ou 3" (Version consolidée août 2009, Livre I - 8ème partie, art. 134).

- SETRA : Guides SETRA sur la signalisation temporaire de chantier volume 1 à 8.

Obligation de porter un vêtement haute visibilité de classe 2 ou 3.

- Documents internes : [Note](#) et [Guide du port des EPI](#), [Note du 25/08/10](#) à destination des CEE, La fiche de préparation de chantier indiquant le port des vêtements de travail et des EPI.

Obligation de porter des vêtements haute visibilité de classe 2 ou 3, consignes données aux agents (→ Obligation de se conformer aux instructions de son supérieur hiérarchique)

Quelques questions pour appréhender le sujet et mener le point mensuel :

- Quelle est l'utilité des vêtements de travail ?

Mots clefs : Protection du corps, visibilité, pluie, froid, appartenance à un groupe, image du service, légitimité vis-à-vis des usagers et en intervention.

- Quelles sont les raisons pour lesquelles l'employeur est tenu de les mettre à disposition ?

Mots clefs : obligation du code du travail, préservation de la santé et assurer la sécurité des travailleurs, travaux insalubre ou salissant.

- Le salarié peut-il voir sa responsabilité disciplinaire engagée en cas de non port des vêtements de travail et des EPI?

Réponse : Oui

Le salarié est en effet tenu à une obligation de sécurité, il doit veiller à sa sécurité personnelle et à sa santé, mais aussi à celle des tiers .

Certes, il s'agit d'une obligation atténuée par rapport à celle de l'employeur, puisque le salarié est subordonné et ne dispose pas du pouvoir de direction et d'organisation de l'entreprise. D'ailleurs, la loi précise bien que l'obligation du salarié est « sans incidence sur le principe de la responsabilité de l'employeur ». Autrement dit, ces deux obligations coexistent, mais l'employeur reste garant de la sécurité et de la protection de la santé des personnes dans l'entreprise et doit prendre les mesures nécessaires en ce sens (sanction disciplinaire).

Selon l'article L4122-1 du Code du travail (aucun salarié ou fonctionnaire n'échappe à cette obligation), la faute sera appréciée différemment, notamment par les tribunaux, selon :

- Les instructions reçues de l'employeur, → *fiche chantier*
- Le contenu du règlement intérieur (s'il existe), → *Guide EPI*
- Sa formation, → *formation initiale*
- Ses possibilités (moyens mis à sa disposition par l'employeur). → *Dispositif de dotation annuelle*

La jurisprudence se montre néanmoins sévère et retient le comportement fautif du salarié, qu'il s'agisse d'actions (infraction aux règles d'hygiène ou de sécurité), ou d'omissions (négligences). Ceci est démontré par un arrêt de la cour de cassation du 23 mars 2005 sur lequel un chef de chantier a été licencié pour faute grave pour avoir refusé de manière réitérée de porter un casque de sécurité alors que l'exposition aux risques le justifiait.

Même en-dehors de toute situation accidentelle, la mise en danger caractérise le comportement fautif du salarié. Ainsi, dans un autre arrêt récent du 31 janvier 2012, le non-respect d'une règle de sécurité essentielle (en l'occurrence le détachement du harnais en cas de travail en hauteur) par un salarié expérimenté et formé est qualifié de faute grave, alors même qu'aucun dommage n'est survenu et qu'aucune autre personne n'a été exposée, le salarié sera licencié.

- Pourquoi et comment entretenir vos vêtements de travail ?

Mots clefs : Propreté bénéficiant à la haute visibilité → Sécurité, hygiène personnel et corporel, température de lavage (40°C recommandé → 60°C exceptionnellement), nombre de lavage (50 maxi recommandé), produits d'entretien, savoir utiliser la machine.

FICHE DE PREPARATION DE CHANTIER EN REGIE

Libellé du chantier

Type d'arrêt :

- Permanent
 Spécifique

Chef d'équipe :

N° de portable :

Correspondant chantier :

Date et heure des travaux :

Date de début d'intervention :

Date de fin d'intervention :

Heure de début d'intervention : H Heure de fin d'intervention : H **Localisation du chantier :**Interdistance avec chantier CEI voisin vérifiée : Oui Non

Route :

PR :

au PR :

Localisation :

Sens :

Bretelle :

Commune :

Accès chantier :

Échangeur :

PR de début de signalisation :

Points singuliers &
zones d'ombres :**Constitution des équipes :**

Balisage :

Travaux :

Débalisage :

L'un d'entre eux a-t-il des restrictions ?

- Oui Non

L'équipe a-t-elle les permis
ou ACES nécessaires à
l'activité ?

- Oui Non

Nature des travaux à réaliser :

Code activité :

Ce chantier présente des risques particuliers définis dans l'[arrêté du 19 mars 1993](#) ou l'[arrêté du 25 février 2003](#) :

Ce chantier présente un risque de co-activité avec une ou plusieurs entreprises (entités différentes) ?

Ce chantier intègre des livraisons / retraits, de matériels / matériaux, sur chantier par une entreprise ?

Procédure d'intervention :

Equipements initial obligatoire des agents : Vêtements de travail haute visibilité EN471 classe II mini Chaussures de sécurité

Equipements de protections complémentaires suivant les tâches à réaliser pour les travaux :

DOCUMENT 9

Personnel(s)	Activité	Gants	Tenue haute	Tenue basse	Pieds
	Habilité(s) à l'activité : <input type="radio"/> Oui <input type="radio"/> Non <input type="radio"/> S.O.	Casque		Oreilles	Yeux
		Respiratoire			Anti-chute
Personnel(s)	Activité	Gants	Tenue haute	Tenue basse	Pieds
	Habilité(s) à l'activité : <input type="radio"/> Oui <input type="radio"/> Non <input type="radio"/> S.O.	Casque		Oreilles	Yeux
		Respiratoire			Anti-chute
Personnel(s)	Activité	Gants	Tenue haute	Tenue basse	Pieds
	Habilité(s) à l'activité : <input type="radio"/> Oui <input type="radio"/> Non <input type="radio"/> S.O.	Casque		Oreilles	Yeux
		Respiratoire			Anti-chute
Personnel(s)	Activité	Gants	Tenue haute	Tenue basse	Pieds
	Habilité(s) à l'activité : <input type="radio"/> Oui <input type="radio"/> Non <input type="radio"/> S.O.	Casque		Oreilles	Yeux
		Respiratoire			Anti-chute

Véhicule(s) et remorque(s) :

Fiche de controle de véhicule : Fourgon Poids-lourd Remorque

Véhicule	Remorque	Chauffeur	km départ	km retour	km parcourus
→	→	→			

Restitution des agents (travaux réalisés et temps de réalisation) :

Travaux réalisés & Observations pouvant améliorer l'exploitation du chantier:

Numéros de téléphones utiles :

Code radio CEI : _____ N° du CEI : _____ N° du CEE : _____
 Pompier: **18** - SAMU: **15** - Urgence: **112** - Assistance Psychologique: _____ N° CP : _____ N° du RI : _____
 N° SOS Mains : _____ N° centre anti-poison : **0800595959** N° CIGT : _____

Rédigé le : _____ (↔) Visa du chef de centre : _____ Visa du responsable d'équipe sur chantier : _____
 Nom du rédacteur si différent du CEE en charge du chantier: _____
 Visa du rédacteur : _____



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

Direction Interdépartementale des Routes Nord

le à ___ h ___

Objet : Constatation de conformité de la signalisation de chantier

Description du chantier Numéro de suivi chantier :

Type de travaux : Balisage réalisé par : [] Régie [] Entreprise
Personne en charge du balisage :
Localisation des travaux : Type de route :
Route : PR : au PR : Sens :

Choix du mode d'exploitation

Type d'arrêt : Schéma [] Oui
de signalisation : [] Non
[] Permanent
[] Spécifique

Conformité de la signalisation d'approche

Table with 2 columns: Contrôles effectués (Visibility, Order, Spacing, Class, Function) and Commentaires, autres observations :

Conformité de la signalisation de position [] AK5 avec Tri-flash, sur engins en chantier mobile sans empiètement sur chaussées (RCS) ou bonnes visibilités (bi-di)

Table with 2 columns: Contrôles effectués (Frontal, FLR) and Commentaires, autres observations :

Conformité du balisage longitudinal et fin de prescription

Table with 2 columns: Contrôles effectués (Position, Propreté, Fin de prescription) and Commentaires, autres observations :

Suites données en cas de non conformités

Heure de demande de mise en conformité : ___ h ___
Heure de contrôle de mise en conformité : ___ h ___
La mise en conformité est : [] Réalisée [] Non réalisée

Conclusion * Barrer la mention inutile

Au vu des contrôles effectués, la signalisation temporaire de chantier est conforme* / non conforme* aux prescriptions de la 8ème partie de l'Instruction Interministérielle sur la signalisation routière.

Signature représentant DIRN Signature entreprise (le cas échéant)
Qualité : Qualité :

Présent pour l'avenir

Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer