



Liberté - Égalité - Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE DES PYRENEES ORIENTALES

Secrétariat général

ARRETE PREFECTORAL N° 2432/07

**PORTANT AUTORISATION PERMANENTE DES
CHANTIERS COURANTS SUR LES ROUTES
NATIONALES HORS AGGLOMERATION**
(effectués ou contrôlés par les services de la Direction Interdépartementale des
Routes Sud Ouest, ou par des concessionnaires de services publics)

====

LE PREFET DES PYRENEES-ORIENTALES,
Chevalier de la Légion d'Honneur,

VU le Code de la Route,

VU le Code Général des Collectivités Territoriales,

VU le Code de la Voirie Routière,

VU le Code Pénal,

VU le décret n° 86-475 du 14 mars 1986 relatif au pouvoir de police en matière de la circulation routière et modifiant certaines dispositions du Code de la Route,

VU le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation des services de L'État dans les régions et les départements,

VU le décret n° 2005-1499 du 5 décembre 2005 relatif à la consistance du réseau routier national,

VU le décret n° 2006-304 du 16 mars 2006 portant création et organisation des directions interdépartementales des routes,

VU l'arrêté interministériel du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et des autoroutes et les textes subséquents le modifiant et le complétant,

VU l'instruction interministérielle sur la signalisation routière et les textes subséquents la modifiant et la complétant,

VU l'arrêté interministériel 26 mai 2006 portant constitution des directions interdépartementales des routes,

0063

VU la circulaire de Monsieur le Ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme fixant annuellement le calendrier des jours « Hors Chantiers »,

VU la circulaire n° 96-14 du 6 février 1996 de Monsieur le Ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme relative à l'exploitation sous chantier,

CONSIDÉRANT

le caractère urgent, fréquent, constant ou répétitif de certains chantiers routiers, la nécessité d'assurer la sécurité des usagers de la voie publique, ainsi que celle des agents de la direction interdépartementale des routes Sud-Ouest et des entreprises chargées de l'exécution des chantiers courants et de réduire autant que possible les entraves à la circulation provoquées par ces chantiers,

SUR PROPOSITION du secrétaire général de la préfecture des Pyrénées-Orientales,

ARRETE

Article 1

Les chantiers courants (aux termes de la circulaire 96-14 du 6 février 1996) sont autorisés en permanence dans les conditions du présent arrêté, sur le réseau routier national hors agglomération du département des Pyrénées-Orientales, dont le gestionnaire est la Direction Interdépartementale des Routes Sud Ouest, qui est constitué comme suit :

Sections se situant intégralement dans le département des Pyrénées-Orientales :

- Section 14 : la route nationale 22 (située dans le département des Pyrénées-Orientales) entre le croisement avec la route nationale 320 à Porté-Puymorens et la frontière andorrane à Porta.

- Section 16 : la route nationale 116 (située dans le département des Pyrénées-Orientales) entre l'échangeur avec la route nationale 9 à Perpignan et le croisement avec la route nationale 20 à Bourg-Madame.

Parties situées dans le département des Pyrénées-Orientales des sections suivantes:

- Section 12 : la route nationale 20 (située dans les départements de l'Ariège et des Pyrénées-Orientales) entre le carrefour de Trémèges à Pamiers et la frontière espagnole à Bourg-Madame (hormis la section concédée du tunnel du Puymorens sur les communes de L'Hospitalet et de Porta).

- Section 15 : la route nationale 320 (située dans les départements de l'Ariège et des Pyrénées-Orientales) entre le croisement avec la route nationale 20 à l'Hospitalet et le croisement avec la route nationale 20 à Porta.

Article 2 : définition des chantiers courants

Les caractéristiques des chantiers courants sont définies ci-après :

CARACTERISTIQUES	CONDITIONS
Capacité résiduelle au droit du chantier	Compatible avec la demande prévisible
Réduction de capacité pendant les jours dits "hors chantiers"	Non
Présence d'alternat	Longueur inférieure ou égale à 500m En outre, sur bretelle bidirectionnelle de diffuseur : - durée inférieure ou égale à 2 jours - trafic par sens inférieur ou égal à 200 véhicules/heure - pas de remontée de file sur la bretelle de décélération
Présence de déviation	Non (excepté pour les chantiers de nuit sur le réseau de niveau 1 du SDER, dans le cadre d'un plan de gestion de trafic)
Débit par voie - sur route bidirectionnelle - sur route à chaussées séparées	inférieur ou égal à 1000 véhicules/h (voie de largeur supérieure à 3m, hors alternat) inférieur ou égal à 1200 véhicules/h (rase campagne) inférieur ou égal à 1500 véhicules/h (urbain ou péri urbain) inférieur ou égal à 1800 véhicules/h (réseau de niveau 1 du SDER)
Interdistance minimale entre deux chantiers pour un même sens de circulation (route à chaussées séparées)	5 Km si l'un des deux chantiers ne neutralise pas de voie de circulation 10 Km lorsqu'au moins l'un des deux chantiers laisse libre deux voies ou plus de circulation, l'autre laissant libre au moins une voie 20 Km lorsque les deux chantiers ne laissent libre qu'une voie de circulation ou si l'un des deux chantiers entraîne un basculement de trafic (quelle que soit la chaussée concernées), l'autre neutralisant au moins une voie de circulation (quelles que soit la chaussée concernée) 30 Km si les deux chantiers entraînent un basculement de trafic (quelle que soit la chaussée concernée)
Longueur de zone de restriction de capacité (route à chaussée séparées)	inférieure ou égale à 6km
Présence de basculement partiel (route à chaussées séparées)	Non
Neutralisation de voie (route à chaussées	Le nombre de voies laissées libre (sans

CARACTERISTIQUES	CONDITIONS
séparées)	restriction de largeur) doit être au minimum égal à 1 par sens de circulation
Réduction de largeur de voie (route à chaussées séparées)	La largeur de la voie affectée doit être supérieure ou égale à 3m

Article 3 – chantiers non courants

Tous les chantiers ne remplissant pas les conditions de l'article 2 seront considérés comme des chantiers non courants et devront faire l'objet d'un arrêté spécifique accompagné d'un dossier d'exploitation sous chantier.

Article 4 – cahier des recommandations

Les dispositions d'exploitation et les mesures de sécurité à mettre en œuvre pour tout chantier courant sont mentionnées dans le cahier des recommandations annexé au présent arrêté.

Article 5 - Signalisation de chantier

La signalisation des chantiers sera, selon la situation rencontrée, conforme à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (Livre I - 8^{ème} partie, signalisation temporaire).

Un schéma de signalisation sera annexé par le concessionnaire, l'entreprise, ou le service public à la demande de permission de voirie, pour validation par la Direction Interdépartementale des Routes Sud Ouest.

La signalisation des chantiers sera mise en place par le concessionnaire, l'entreprise, ou le service public intéressé, sous le contrôle de la Direction Interdépartementale des Routes Sud Ouest.

Article 6 - Déclaration préalable

Nonobstant toutes les autres procédures réglementaires (permission de voirie, DICT, etc.), la mise en œuvre des réglementations prévues par le présent arrêté doit faire l'objet d'une déclaration à la Direction Interdépartementale des Routes Sud Ouest (District Sud) deux semaines au moins avant l'ouverture du chantier précisant la date et la durée du chantier. La Direction Interdépartementale des Routes Sud Ouest peut demander à modifier la date de démarrage du chantier ou imposer des interruptions de chantier en cas d'évènement programmé ou d'autre chantier interférant avec l'objet de la demande.

Article 7 - Périodes d'inactivité ou hors chantier

Pendant les périodes d'inactivité des chantiers, notamment de nuit et les jours non ouvrables, la signalisation sera adaptée, éventuellement déposée et la circulation rétablie, dès lors que les motifs ayant conduit à sa mise en place (présence de personnel, d'engins et d'obstacles) auront disparu.

Sauf autorisation expresse de la Direction Interdépartementale des Routes Sud Ouest, les restrictions à la circulation imposées par le présent arrêté ne pourront être mises en œuvre du vendredi soir (ou veille de jour férié) à partir de l'horaire mentionné au cahier

des recommandations jusqu'au lundi suivant (ou lendemain de jour férié) à compter de l'horaire mentionné au cahier des recommandations, ainsi que pendant les périodes d'application des calendriers des jours "hors chantiers" et "PRIMEVERE".

Article 8 – Infractions

Toute infraction au présent arrêté sera constatée et poursuivie conformément aux lois et règlements en vigueur.

Article 9 – Accès

L'accès des propriétés riveraines et l'écoulement des eaux devront être constamment assurés.

Article 10 - Accidents et dommages

Les concessionnaires et les services publics seront entièrement responsables, sauf recours contre qui de droit, de tous les accidents ou dommages qui pourraient se produire du fait de l'exécution de leurs chantiers, qu'il y ait ou non de leur part négligence, imprévoyance ou toute autre faute commise.

Article 11

Le Secrétaire Général de la Préfecture des Pyrénées-Orientales,
le Directeur Interdépartemental des Routes Sud Ouest,
le Directeur Départemental de l'Équipement,
le Directeur Départemental de la Sécurité Publique,
le Commandant le Groupement de Gendarmerie des Pyrénées-Orientales,
le Commandant du Groupement interrégional de la CRS IX,
les Chefs de Division du CRICR Méditerranée,

sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au recueil des actes administratifs de la Préfecture des Pyrénées-Orientales et dont copie sera adressée, à titre d'information, au Chef du Service Départemental d'Incendie et de Secours des Pyrénées-Orientales, ainsi qu'aux maires des communes concernées.

Perpignan, le 12 juillet 2007

Le Préfet,

Photocopie certifiée
conforme à l'original
Pour le Préfet et par délégation,
La Chef de Service d'Appui Juridique


Marie-Hélène SAUVAGEOT


Thierry LATASTE

DIRECTION INTERDEPARTEMENTALE DES ROUTES SUD OUEST

**CAHIER DE RECOMMANDATIONS
CHANTIERS COURANTS**

**établi en application de la circulaire n° 96-14 en date du 6 février 1996 relative à
l'exploitation de la route sous chantier**

(annexé à l'arrêté permanent)

Le cahier des recommandations regroupe les dispositions d'exploitation et les mesures de sécurité.

Il regroupe les dispositions générales d'exploitation et les mesures de sécurité à mettre en œuvre pour tout chantier courant. Pour ce type de chantier, il remplace le dossier d'exploitation.

Il n'est pas exhaustif et doit obligatoirement s'accompagner de l'application de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière : signalisation temporaire de chantier. Toute entreprise qui intervient sur le domaine routier est réputée connaître cette instruction.

Table des matières

I - DEFINITION DU CHANTIER COURANT.....	4
II - LES MODES D'EXPLOITATION.....	5
II.1 - Réduction de la largeur des voies circulées.....	5
II.2 - Neutralisation de voies.....	5
II.3 - Alternat.....	6
II.3.1 - Alternat par panneaux B15 et C18.....	6
II.3.2 - Alternat manuel par piquet K10.....	6
II.3.3 - Alternat par feux tricolores.....	6
II.4 - Chantier mobile.....	7
II.4.1 - Chantiers mobiles continus.....	7
II.4.2 - Chantiers mobiles non continus.....	7
III - LES MODES OPERATOIRES.....	7
III.1 Avant l'ouverture du chantier.....	7
III.2 Pose de la signalisation temporaire.....	7
III.3 Pendant le déroulement du chantier.....	8
III.4 Dépose de la signalisation temporaire.....	8
III.5 Après le chantier.....	8
IV - REGLES DE SECURITE.....	8
IV.1 Les personnes.....	8
IV.2 Les véhicules.....	9
V - ORGANISATION DES TACHES.....	9
VI - CONDUITE A TENIR EN CAS D'INCIDENT.....	10
VII - RECOURS AUX FORCES DE L'ORDRE.....	10
VIII - PERIODES HORS CHANTIERS.....	11

I - DEFINITION DU CHANTIER COURANT

Un chantier est courant lorsqu'il n'entraîne pas de gêne notable pour l'usager. Sur un tel chantier, la capacité résiduelle de circulation, au droit des travaux, doit rester compatible avec la demande prévisible de trafic.

Les caractéristiques d'un chantier courant sont mentionnées dans le tableau ci-après:

CARACTERISTIQUES	CONDITIONS
Capacité résiduelle au droit du chantier	Compatible avec la demande prévisible
Réduction de capacité pendant les jours dits "hors chantiers"	Non
Présence d'alternat	Longueur inférieure ou égale à 500 m En outre, sur bretelle bidirectionnelle de diffuseur: - durée inférieure ou égale à 2 jours. - trafic par sens inférieur ou égal à 200 véh/h - pas de remontée de file sur la bretelle de décélération.
Présence de déviation	Non (excepté pour les chantiers de nuit sur le réseau de niveau 1 du SDER, dans le cadre d'un plan de gestion de trafic)
Débit par voie - sur route bidirectionnelle - sur route à chaussées séparées	Inférieur ou égal à 1000 véh/h (voie de largeur supérieure à 3 m, hors alternat) Inférieur ou égal à 1200 véh/h (rase campagne) Inférieur ou égal à 1500 véh/h (urbain ou péri urbain) Inférieur ou égal à 1800 véh/h (réseau de niveau 1 du SDER)
Interdistance minimale entre deux chantiers pour un même sens de circulation (route à chaussées séparées)	- 5 km si l'un des deux chantiers ne neutralise pas de voie de circulation - 10 km lorsqu'au moins l'un des deux chantiers laisse libre deux voies ou plus de circulation, l'autre laissant libre au moins une voie - 20 km lorsque les deux chantiers ne laissent libre 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 km si les deux chantiers entraînent un basculement de trafic (quelle que soit la chaussée concernée)
Longueur de zone de restriction de capacité (route à chaussées séparées)	Inférieure ou égale à 6 km

Présence de basculement partiel (route à chaussées séparées)	Non
Neutralisation de voie (route à chaussées séparées)	Le nombre de voies laissées libre (sans restriction de largeur) doit être au minimum égal à 1 par sens de circulation
Réduction de largeur de voie (route à chaussées séparées)	La largeur de la voie affectée doit être supérieure ou égale à 3 m

Si une ou plusieurs des conditions de ce tableau ne sont pas remplies, le chantier est non courant, et n'est plus couvert par les recommandations du présent cahier (dans ce cas, la procédure définie par la circulaire prévoit l'établissement d'un dossier d'exploitation sous chantier, et la prise d'un arrêté particulier).

II - LES MODES D'EXPLOITATION

Les modes suivants sont rencontrés sur les chantiers courants:

II.1 - Réduction de la largeur des voies circulées

La largeur des voies de circulation peut être réduite du fait d'un chantier présentant un empiètement sur la chaussée. Cet empiètement implique un déport de trajectoire, mais permet la circulation des véhicules dans des conditions de sécurité acceptables. La largeur de la voie affectée par empiètement ne doit pas être inférieure à 3 mètres.

La signalisation à mettre en place fait l'objet des fiches:

- CF 12, CF 18, CF 111 (cas d'un empiètement léger);
- CF 13 (cas d'un empiètement plus important)

du manuel du chef de chantier.

II.2 - Neutralisation de voies

Sur les routes à chaussée bidirectionnelle exploitée à 3 ou 4 voies, une des voies (ou deux sur route à quatre voies) peut être neutralisée pour assurer la réalisation du chantier.

La signalisation à mettre en place fait l'objet des fiches:

- CF 14, CF 15, CF 16, CF 19 (cas de la neutralisation d'une voie latérale);
- CF 17, CF 20 (cas de la neutralisation d'une voie centrale)
- CF 21 (cas de la neutralisation des deux voies d'un même sens sur route à 4 voies)
- CF 28 (cas de la neutralisation d'une voie sur giratoire)

du manuel du chef de chantier.

Sur les routes à chaussées séparées, le chantier peut être considéré comme courant si le nombre de voies laissées libres à la circulation est au minimum de une dans chaque sens (et que les autres conditions de chantier courant soient remplies).

La signalisation à mettre en place fait l'objet des fiches:

- CF 114, CF 115, CF 116, CF 117, CF 122 (cas de la neutralisation d'une voie latérale);

- CF 118, CF 119, CF 120, CF 121 (cas de la neutralisation de deux voies)
du manuel du chef de chantier.

II.3 - Alternat

Dans le cas où une seule voie est laissée libre pour les deux sens de circulation (cas des routes bidirectionnelles), le passage des véhicules s'effectue alternativement dans chaque sens.

La règle de mise en œuvre des alternats (compatibilité entre le type, la longueur de l'alternat et le trafic) doit être conforme au guide technique des alternats (vol 4) édité par le SETRA.

Cet alternat peut être réalisé de plusieurs manières:

II.3.1 - Alternat par panneaux B15 et C18

Le sens de circulation qui n'est pas affecté par les travaux bénéficie de la priorité. Exceptionnellement, la priorité de passage peut être accordée au sens de circulation perturbé par les travaux.

Cet alternat est mis en place lorsque le trafic horaire de pointe par sens est inférieur à 200 véhicules, que la longueur à une voie est inférieure à 150 mètres, et que la visibilité réciproque est excellente de jour comme de nuit.

La signalisation à mettre en place fait l'objet de la fiche CF 22 du manuel du chef de chantier.

II.3.2 - Alternat manuel par piquet K10

La circulation alternée est réglée par deux agents manipulant des piquets K10, placés chacun à chaque extrémité du chantier. Dans la mesure du possible, il convient d'éviter d'englober un carrefour dans la zone de chantier. En présence d'un carrefour dans cette zone, la présence d'un troisième agent est nécessaire. La communication (visuelle ou par tout autre moyen) entre agents doit être excellente.

Cet alternat est mis en place pour une longueur à une voie inférieure à 500 mètres. Il peut également être utilisé lors de la neutralisation d'une voie d'entrée ou de sortie d'un carrefour giratoire.

La signalisation à mettre en place fait l'objet des fiches CF 23, CF 25, CF 27, CF 29 et CF 30 du manuel du chef de chantier.

II.3.3 - Alternat par feux tricolores

La circulation alternée est réglée par deux feux tricolores, placés chacun à chaque extrémité du chantier. Cet alternat peut fonctionner de jour comme de nuit. Il est mis en place pour une longueur à une voie inférieure à 500 mètres. Il doit être remplacé par un alternat manuel dès qu'apparaissent les premiers signes de saturation. Le temps de rouge ne doit pas, dans la mesure du possible, excéder 2 minutes 30.

Cet alternat ne doit pas être utilisé lorsqu'un carrefour se situe dans la zone de chantier.

La signalisation à mettre en place fait l'objet des fiches CF 24 et CF 26 du manuel du chef de chantier.

Il est possible de combiner les différents modes d'alternat, pour tenir compte des heures de pointe ou de l'alternance jour/nuit.

II.4 - Chantier mobile

Certains chantiers peuvent évoluer au cours du temps. Les chantiers mobiles peuvent ainsi se ranger en deux catégories:

II.4.1 - Chantiers mobiles continus

Ils progressent de façon continue à une vitesse pouvant varier de quelques centaines de mètres par heure à plusieurs dizaines de kilomètres par heure.

II.4.2 - Chantiers mobiles non continus

Ils progressent par bonds successifs (au moins un bond par demi-journée)

Ces chantiers se présentent sous une multitude de situations et de formes qui rendent particulièrement complexes les questions de sécurité et de signalisation. La signalisation à mettre en place ne peut donc faire l'objet de fiches exhaustives et doit être étudiée au cas par cas. Quelques cas de figures sont toutefois décrits par les fiches CM 41 à CM 46 du manuel du chef de chantier.

III - LES MODES OPERATOIRES

La pose ou la dépose des signaux temporaires constitue déjà un chantier en soi. Lors de ces opérations, les principes suivants doivent toujours être observés:

A la signalisation doit être et rester cohérente à tout moment, et adaptée à la situation rencontrée;

A l'exposition des agents sur les zones circulées doit être minimisée.

Les règles suivantes doivent être respectées.

III.1 Avant l'ouverture du chantier

Tous les chantiers doivent faire l'objet d'une préparation en amont.

III.2 Pose de la signalisation temporaire

La signalisation temporaire est

- soit implantée en une seule opération;
- soit disposée au préalable à plat sur l'accotement, et dressée au moment de l'ouverture du chantier.

La signalisation d'approche (dans les deux sens de circulation si nécessaire) est rendue visible en premier. La signalisation de position l'est ensuite.

Les panneaux sont rendus visibles dans l'ordre où l'utilisateur les rencontre. Chaque panneau doit être parfaitement visible par l'utilisateur.

En cas d'utilisation de flèches lumineuses de rabattement sur route à chaussées séparées, il est rappelé que les dispositifs doivent:

* être employés par paire;

* être visibles à 400 mètres. Toutefois cette distance est réduite à 200 mètres en cas de limitation de vitesse permanente à 110 km/h ou moins.

III.3 Pendant le déroulement du chantier

Il convient de s'assurer que les panneaux sont toujours en place et visibles. Tout incident, de quelque nature qu'il soit, survenant pendant le déroulement du chantier, doit être signalé par l'intermédiaire de la fiche de remontée d'informations.

III.4 Dépose de la signalisation temporaire

La signalisation de chantier doit être déposée ou masquée dès qu'elle cesse d'être utile. Les panneaux sont enlevés ou couchés dans l'ordre inverse de la pose.

III.5 Après le chantier

Une évaluation du chantier permettra de mettre en évidence le bon déroulement ou les lacunes de l'exploitation du chantier. Les éventuelles questions doivent alors être adressées au District concerné de la DIR Sud Ouest.

IV - REGLES DE SECURITE

IV.1 Les personnes

Il convient que les agents intervenant sur les chantiers (et plus généralement sur le domaine routier) soient constamment et parfaitement visibles.

En conséquence, le port d'un vêtement de signalisation à haute visibilité de classe 2 ou 3 est obligatoire.

Le chef de chantier devra donc s'assurer que tous les intervenants sont équipés de tels vêtements, et, en cas contraire, prendre les mesures pour y remédier.

La circulation des personnes sur le chantier, et notamment à proximité immédiate des voies circulées, doit être réduite au strict nécessaire pour la réalisation et le contrôle des travaux, ainsi qu'à l'exploitation sous chantier. Le chef de chantier devra donc veiller à ne pas admettre de personnes non autorisées ou non nécessaires au bon déroulement des travaux.

Cas particulier des travaux sur le réseau autoroutier ou route express :

L'entreprise doit être en possession d'une autorisation nominative de circuler à pied sur le réseau pour chaque personne appelée à intervenir. Cette autorisation est remise par le District de la Direction Interdépartementale des Routes Sud Ouest gestionnaire de la voie.

IV.2 Les véhicules

Les véhicules affectés directement à la réalisation des travaux et/ou travaillant à proximité immédiate du trafic doivent être de couleur orange ou claire, et équipés de 1 ou 2 feux spéciaux (tournants ou à décharge) et d'une signalisation complémentaire rouge et blanche.

Les véhicules affectés à l'exploitation sous chantier et à la signalisation doivent être équipés d'au moins un panneau de type AK 5 avec feux à éclats synchronisés, et d'un ou deux feux tournants.

Le panneau AK 5 et les feux spéciaux ne doivent être activés qu'en situation d'exploitation sous chantier Ils ne doivent pas fonctionner lorsque le véhicule est en marche normale en dehors des conditions de chantier.

Les manoeuvres des véhicules ne doivent s'effectuer qu'après s'être assuré qu'elles ne constituent pas un danger pour les usagers et les personnes. Notamment, l'entrée dans la zone de chantier (par exemple par franchissement de cônes disposés longitudinalement) doit être préparée et indiquée suffisamment à l'avance, afin qu'elle ne crée pas d'effet de surprise pour les usagers, ou que ces derniers ne soient pas tentés de suivre le véhicule d'exploitation.

Il en est de même pour la sortie de la zone de chantier, effectuée en prenant la plus grande précaution, et en cédant la priorité aux usagers circulant sur les voies laissées libres.

Le stationnement à proximité de la zone de chantier ne doit pas gêner la perception de ce dernier, ni créer de confusion auprès des usagers. En ce sens, il est recommandé de stationner les véhicules en des zones peu visibles de la circulation.

Le chef de chantier doit veiller à ne pas admettre, dans la zone de travaux, de véhicules banalisés ou dont la présence ne serait pas nécessaire. Il en est de même pour le stationnement.

V - ORGANISATION DES TACHES

La signalisation de chantier peut être mise en place soit par le gestionnaire de la voirie, soit par l'entreprise sous le contrôle du gestionnaire. Dans ce dernier cas, le gestionnaire de la voirie devra indiquer à l'entreprise le mode d'exploitation qu'il impose, et lui remettre les schémas de signalisation adaptés. Il vérifiera la bonne mise en place des panneaux (type, nombre, distances entre panneaux), leur tenue dans le temps, et leur repliement après achèvement des travaux.

Le District gestionnaire de la voirie vérifiera également le respect, tant par l'entreprise que par son propre personnel, des recommandations du présent cahier.

Le District gestionnaire de voirie transmettra hebdomadairement au CIGT la liste des chantiers prévus pour la semaine suivante, et lui fera remonter en temps réel l'information relative à l'ouverture de chaque chantier (mise en place de la signalisation) et à sa fermeture (repliement de la signalisation). Il informera également le CIGT, au moyen de la fiche de remontée d'informations, des difficultés rencontrées dans l'exécution du chantier.

Le gestionnaire effectuera, avec les intervenants du chantier un briefing puis un débriefing, dont il fera remonter les conclusions si un dysfonctionnement était constaté.

VI - CONDUITE A TENIR EN CAS D'INCIDENT

En cas d'incident (accident de la circulation, accident de personnel, ou autre), le chef de chantier ou le représentant de l'entreprise doit contacter immédiatement le District gestionnaire de la voirie. Ce dernier informe le CIGT si l'incident génère des perturbations de circulation.

En cas d'impossibilité à joindre le gestionnaire de la voirie, ou en dehors des heures normales d'activité, le chef de chantier ou le représentant de l'entreprise informe directement les Forces de l'ordre.

VII - RECOURS AUX FORCES DE L'ORDRE

Il n'existe pas de règle définie pour le recours aux forces de l'ordre. Ce dispositif doit donc être étudié au cas par cas, en fonction du trafic escompté ou du danger potentiel lors de l'exécution du chantier ou d'une de ses phases. Ce recours peut être sollicité par le gestionnaire de la voirie lors de la préparation du chantier, ou demandé par le CIGT.

VIII - PERIODES HORS CHANTIERS

Sauf autorisation expresse de la Direction Interdépartementale des Routes Sud Ouest, les restrictions de circulation dues aux chantiers courants ne pourront être mises en œuvre:

- pour les axes de niveaux 1B, 3A et 3B (*) du SDER: entre le vendredi (ou veille de jour férié) à 15H00 et le lundi (ou lendemain de jour férié) suivant à 9H30;

- pour les axes de niveau 4 du SDER: entre le vendredi (ou veille de jour férié) à 19H00 et le lundi (ou lendemain de jour férié) suivant à 9H00.

Elles ne pourront également être mises en œuvre pendant les périodes d'application des calendriers des jours "hors chantier" ou "Primevère".

*1B : Voies Rapides Urbaines

- 3A : - A20 déviation Montauban
- A64 entre Muret et Martres Tolosane
- 3B : - A68 entre Toulouse et Albi
- N20 Toulouse – Espagne
- N88 entre A68 et A75
- N22 entre la N320 et l'Andorre
- N116 entre Perpignan et l'Espagne
- N21 dans les Hautes Pyrénées

Textes et documentation relative à la signalisation temporaire de chantier:

Texte réglementaire

Instruction ministérielle sur la signalisation routière "signalisation temporaire huitième partie du livre I"

Documentation technique éditée par le SETRA

Volume 1 : Manuel du chef de chantier – routes bidirectionnelles

Volume 2 : Manuel du chef de chantier – routes à chaussées séparées

Volume 3 : Manuel du chef de chantier – milieu urbain

Volume 4 : Les alternats – guide technique

Volume 5 : Conception et mise en oeuvre des déviations – guide technique

Volume 6 : Choix d'un mode d'exploitation – guide technique.