

Maître d'ouvrage

Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

Liberté
Égalité
Fraternité

Direction Interdépartementale des Routes Sud-Ouest DIRSO/SIR

155 avenue des Arènes Romaines 31300 Toulouse
Tel : 05 61 58 59 70 - Fax : 05 61 58 62 01
e-mail : Dir-Sud-Ouest@developpement-durable.gouv.fr

RN126 - TRAVAUX DE RÉPARATION DU PONT DE L'HERLE

DOSSIER D'EXPLOITATION SOUS CHANTIER

Note technique

Maître d' œuvre




Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Direction
Interdépartementale
des Routes
SUD-OUEST

Direction Interdépartementale des Routes Sud-Ouest

DIRSO/SIMO/DOAG
155 avenue des Arènes Romaines 31300 Toulouse
Tel : 05 61 58 59 70 - Fax : 05 61 58 62 01
e-mail : Dir-Sud-Ouest@developpement-durable.gouv.fr



<i>Etabli,</i>	<i>Contrôlé et transmis,</i>
<i>Le 19 septembre 2024 par,</i> <i>le bureau d'étude</i>	<i>Le 19 septembre 2024 par,</i> <i>le chef de projet</i>
 CAD-RÉALISATION	Kevin VIVERGE

Version	Date	Commentaire
1.1	19/09/2023	Etablissement du document

Echelle : 1/1000
Version : 1.1
19 septembre 2024
Fichier :
DESC N126 - OA HERLE - NOTE_IND 1-1.Odt

RN126
Travaux de réparation du pont de l'Herle
Dossier d'Exploitation Sous Chantier
1 – Note technique

<i>Indice</i>	<i>Date</i>	<i>Commentaires</i>
<i>1.1</i>	<i>19/09/2024</i>	<i>Création du document</i>

SOMMAIRE

I – PREAMBULE

- I-1 Objet des travaux*
- I-2 Description générale du projet*
- I-3 Documents de référence*

II – PHASAGE DES TRAVAUX ET CIRCULATION

- II-1 Principes généraux de l'exploitation sous chantier*
- II-2 Description des phases travaux*

III - SIGNALISATION ET SECURITE

- III-1 – Généralités*
- III-2 – Signalisation horizontale temporaire*
- III-3 – Signalisations verticales temporaires*
- III-4 – Points rencontre secours*
- III-5 – Balises - Barrières*
- III-6 – Dispositifs de retenue temporaires*
- III-7 – Matériels de dépannage*

IV – INFORMATION AUX USAGERS

I – PRÉAMBULE

I-1 Objet des travaux

Le présent dossier d'exploitation sous chantier porte sur la gestion des voies maintenues sous circulation durant les travaux de réparation du pont de l'Herle sur la RN126

L'ouvrage concerné par le présent dossier est un ouvrage hydraulique permettant le franchissement du ruisseau de l'Herle par la RN 126 sur la commune de Bannières dans le Tarn (81). L'ouvrage est situé sous la RN 126 sur la commune de Bannières (81) au PR 10+0611, et hors agglomération au sens du code de la route.



I-2 Description générale du projet

La RN126 est un axe de liaison entre Toulouse et Castres sous gestion DIRSO

Le tableau correspond au trafic moyen, tous sens confondu, sur la RN 126 passant par la commune de Puylaurens (nom de la station de comptage la plus proche de l'ouvrage) en 2022.

Station	Jan	Fev	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sep	Oct	Nov	Déc	MJA
	MJM et % PL												
Déviation Puylaurens RN 126 PR 19+20	6 793	6 855	5 978	7 528	8 687	8 760	8 380	7 972	8 678	8 513	8 369	8 204	7 897
	10,40 %	10,80 %	11,43 %	11,62 %	11,74 %	12,24 %	11,84 %	10,67 %	11,87 %	11,70 %	11,94 %	10,39 %	11,41 %

Extrait des données trafic 2022 (Source DIRSO)

PL : poids lourd (élaboré à partir des classes de longueur supérieures à 6 mètres)

MJM : Moyenne Journalière Mensuelle

MJA : Moyenne Journalière Annuelle

On peut constater un trafic relativement important de poids lourd de l'ordre de 11 % en moyenne soit environ 869 pl/j.

Dans ce contexte compte tenu du réseau de voiries disponibles, des besoins des usagers, la mise en place d'une déviation permanente longue de la section de la RN126 concernée par les travaux ne paraît pas réaliste. Il convient donc d'envisager la réalisation des travaux de réparation du pont de l'Herle sur la RN126 sous circulation.

L'organisation des travaux permettra le maintien de la circulation sur les voies dans les deux sens de circulation dans des conditions optimales de sécurité pour les usagers et pour les personnels de chantier et veillera à la libre circulation des services de secours ou d'intervention au droit des zones des travaux.

La signalisation temporaire sera adaptée :

- à la configuration et aux caractéristiques de la voie,*
- à la nécessité d'éviter toute surprise ou incompréhension des usagers,*
- à l'importance et à la durée des travaux,*
- à la visibilité du chantier (géométrie, travaux de nuit ou de jour.....)*
- à la vitesse pratiquée,*
- à l'importance du trafic,*
- à la libre circulation des services de secours et services aux usagers,*

Afin d'éviter de donner des indications contradictoires ou qui nuiraient à la compréhension de la signalisation temporaire, les équipements existants de signalisation horizontale et verticale seront adaptés selon le besoin.

La signalisation temporaire sera conforme aux normes en vigueur, restera en nombre limité sur un même support et maintenue propre et en bon état.

En vue d'atteindre cet objectif, le dossier d'exploitation sous chantier présente les schémas de circulation pour ces travaux et justifie les équipements de signalisation et de sécurité provisoires à mettre en œuvre.

Le présent dossier d'exploitation est établi en respect de la circulaire n° 96.14 du 6 février 1996 relative à l'exploitation sous chantier.

I-2 Documents de référence

Les documents normatifs sur lesquels le dossier d'exploitation sous chantier sera réalisé sont les suivants d'un point de vue technique :

- 8ème partie de l'Instruction Interministérielle de Signalisation Routière (IISR),*
- la note technique du 14 avril 2016 relative à la coordination des chantiers sur le réseau routier national (RRN),*
- le manuel du chef de chantier sur routes bidirectionnelles,*
- le guide des modes opératoires concernant la pose et la dépose de la signalisation de chantier*
- le guide technique du choix et de la mise en place des alternats*
- la note d'information SETRA concernant les équipements du réseau national non concédé*
- la note d'information SETRA concernant les séparateurs modulaires de voies*
- Contraintes d'exploitation sous chantier imposées par la DIRSO*

II - PHASAGE DES TRAVAUX ET CIRCULATION

Cette partie est illustrée par les plans détaillés de phasage

II-1 Principes généraux d'exploitation sous chantier

Les principes généraux d'exploitation sous chantier ont dicté les exigences de sécurité et de faisabilité qui ont prévalu à la conception des 3 phases principales de travaux.

Pour assurer l'optimisation de la sécurité des usagers et des personnels de chantier, les principes généraux suivants sont appliqués :

Concernant la géométrie des emprises réservées à la circulation :

- Sur N126, la circulation sera maintenue sur 1 voie de 3,50m de largeur lors de la construction ou la démolition de l'élargissement provisoire sous alternat, sur 1 voie de 3,00m de largeur (élargissement provisoire) lors des travaux de réparation du pont de l'Herle sous alternat.*

Concernant les prescriptions générales de la circulation :

- Aucune restriction de circulation ne sera autorisée durant les jours dits hors chantier*
- Limitation de vitesse à 50Km/h,*
- Les alternats seront par feux de type « intelligents » avec décompte des temps d'attente , les cycles vert / rouge tiendront compte de l'éventuelle différence de trafic des 2 sens de circulation*
- Les ensembles de signalisation verticale existante laissés en place durant la totalité des travaux seront, selon les besoins, soit maintenus, soit masqués partiellement ou en totalité, soit déposés,*
- Les marquages au sol existants seront effacés et remplacés par des marquages temporaires dès que les travaux imposeront une modification de circulation.*
- Une attention particulière sera portée à l'application des séquences d'approche, de position et de fin de prescription pour les dispositifs de chantier mis en place.*

Concernant les dispositions d'exploitation sous chantier

- Prise en compte des prescriptions de signalisation des gestionnaires de la voirie,*
- Respect des schémas édités par le manuel du chef de chantier sur routes bidirectionnelles et du guide technique des alternats,*
- Respect des modes opératoires concernant la pose et la dépose de la signalisation de chantier,*
- La signalisation de chantier respectera les textes en vigueur, en utilisant les supports adaptés qui répondent aux normes de sécurité routière,*
- Les accès au chantier se feront depuis la RN126 et seront fermés par balises K5c durant les périodes hors travaux,*
- La zone des travaux sera close et indépendante pendant toute la durée du chantier,*
- Isolement des travaux par balisage K5c durant la construction ou la démolition de l'élargissement provisoire, et par séparateurs modulaires lourds de type BT3 durant les travaux de réparation de l'ouvrage*
- Toutes dispositions seront prises pour assurer la propreté des voiries utilisées par les camions sortant du chantier,*
- La mise en place de la signalisation d'exploitation sera à la charge de l'entreprise, sous le contrôle de l'exploitant de la voie, et dans le respect des modes opératoires concernant la pose et la dépose de la signalisation de chantier (guide SETRA ou Manuel du chef de chantier)*
- La mise en place de la signalisation propre au chantier sera à la charge de l'entreprise. Elle sera mise en place en respectant les règles d'interventions prescrites par l'exploitant de la voie.*

L'étude portera sur les équipements temporaires suivants :

- signalisation horizontale,
- signalisation verticale de police,
- séparation des voies et isolement du chantier,
- signalisation des accès et sortie de chantier,
- balisages et équipements divers d'alerte.

L'étude ne comprend pas la signalisation de chantier propre aux interventions ponctuelles de l'entreprise en dehors du cadre des phases principales étudiées et décrites ci-après. Si ces interventions (déchargement de matériel ou d'engins, autres....) doivent impacter la circulation sur la RN126 (coupures ponctuelles ou neutralisation de voie) l'entreprise mettra en place un dispositif de chantier, à sa charge et sous sa responsabilité, en application du manuel de chef de chantier sur routes bidirectionnelles.

II-2 Description des phases travaux

Phases	Durée	Travaux	Dispositifs de chantier / Circulation
1	2 semaines	Mise en place de la signalisation de chantier Réalisation d'un élargissement provisoire	<u>Dispositifs de chantier :</u> Sur N126 <ul style="list-style-type: none"> • Isolement des travaux par balises K5c • Alternat par feux temporaires N126 / VC2 • Entrée/Sortie de chantier depuis N126 à travers balisage • Limitation de vitesse à 50Km/h <u>Circulation :</u> <ul style="list-style-type: none"> • N126 : 1 voie de 3,50m en alternat sur sens Toulouse vers Castres
2	3 mois	Adaptation de la signalisation de chantier Travaux de réparation du pont de l'Herle	<u>Dispositifs de chantier :</u> Sur N126 <ul style="list-style-type: none"> • Isolement des travaux par SMV-B • Alternat par feux temporaires N126 / VC2 • Marquage au sol temporaire de couleur jaune • Entrée/Sortie de chantier de part et d'autre de l'ouvrage • Limitation de vitesse à 50Km/h <u>Circulation :</u> <ul style="list-style-type: none"> • N126 : 1 voie de 3,00m en alternat sur élargissement provisoire sens Castres vers Toulouse
3	1 semaine	Adaptation de la signalisation de chantier Démolition de l'élargissement provisoire et remise en configuration initiale de la RN126 et du carrefour VC2	<u>Dispositifs de chantier :</u> Sur N126 <ul style="list-style-type: none"> • Isolement des travaux par balises K5c • Alternat par feux temporaires N126 / VC2 • Entrée/Sortie de chantier depuis N126 à travers balisage • Limitation de vitesse à 50Km/h <u>Circulation :</u> <ul style="list-style-type: none"> • N126 : 1 voie de 3,50m en alternat sur sens Toulouse vers Castres

III – SIGNALISATION ET SÉCURITÉ

III-1 Généralités

Le principe général retenu est de traiter le dispositif de chantier avec des équipements temporaires (marquages au sol, panneaux et séparateurs modulaires).

Les équipements sont soit homologués, soit certifiés (conformes aux normes), suivant le répertoire des équipements de la route – dernière version 2019.

III-2 – Signalisation horizontale temporaire

Le marquage temporaire sera réalisé avec le produit suivant :

- Peinture de couleur jaune

La durée de vie sera de 6 mois minimum et prise en classe T2 (100000 passages de roues) classe de rétro-réflexion mini : R4.

La largeur des lignes du marquage temporaire sera de :

- 3U en rive
- 2U en axe
- 0,50 pour ligne stop

Les applications de marquages au sol seront réalisées durant les phases préliminaires sous validation préalable du gestionnaire et en adéquations avec les conditions météorologiques.

L'effaçage du marquage existant sera réalisé principalement par micro-grenailage ou micro-rabotage, l'effaçage par brûlage ou peinture noire est interdit.

L'effaçage sera être tel qu'aucune ancienne bande ne soit visible, de jour comme de nuit, par temps sec comme humide.

III-3 Signalisation verticales temporaires

Signalisation verticale de police temporaire

Tous les panneaux de la Signalisation Verticale de Police temporaire seront rétro réfléchissants de classe 2. Le premier panneau rencontré (AK5) sera rétro réfléchissant de classe 3 ou de classe 2 s'il est équipé d'un trifflesh d'alerte alimenté par secteur ou batterie

La gamme des panneaux sera :

- sur N126 : Gamme Normale
- sur VC2 : Gamme Normale

La hauteur sous panneaux sera de 1,00m

*Les ensembles de signalisation de police temporaires sont posés soit sur chevalet soit sur des supports TR /TC sur massif béton préfabriqué de forme non agressive (**enterrés* s'ils ne sont pas derrière des dispositifs de retenues fixes ou transposables**) ou sur mobilier existant.*

** en s'assurant que la face supérieure du massif ne dépasse pas du terrain naturel*

Signalisation verticale existante

Les ensembles de signalisation verticale existante laissés en place durant la totalité des travaux seront, selon les besoins, soit maintenus, soit masqués partiellement ou en totalité, soit déposés.

Les ensembles déposés seront stockés dans les entrepôts de la MOA

En fin des travaux les ensembles masqués seront démasqués et les ensembles déposés seront remis en place sans contredire le projet de signalisation de l'aménagement

III-4 Points Rencontre Secours PRS

L'accès au chantier ne devra jamais être encombré de stockage, de détritux, de gravas, de véhicules en stationnement, etc..... pouvant gêner l'accès des secours.

La signalisation Point Rencontre Secours est à la charge de l'entreprise. L'implantation du panneau PRS sera à proposé par l'entreprise (voir Plans d'Installation de Chantier) et confirmé par la MOA.

Le panneau sera rétroréfléchissant de classe 2 à lettres blanches sur fond rouge.

Le panneau de position du point rencontre secours sera de type Carré et de dimensions 700/700mm. La hauteur de base (Hb) de lettrage est fixée à : 320mm. La hauteur sous panneau sera de 1,00m.

III-5 Balises - Barrières

Les balises utilisées suivant les termes réglementaires des circulaires et normes sont :

- *Balises d'alignement de type K5c*
- *Barrières de retrécissement temporaire de chaussée de type K8 à trois chevrons (1500/500mm)*
- *Barrages de type K2 (1750/250mm)*

III-6 Dispositifs de retenue temporaires

Séparateurs modulaires légers de classe A - SMV-A (sans capacité de retenue)

Les séparateurs modulaires de voies sont constitués d'éléments en polyéthylène ou autre matière plastique et seront obligatoirement liaisonnés, de grande hauteur ($H > 700\text{mm}$) et lestés à l'eau saumurée.

Ils constituent une barrière de deux couleurs alternées : rouge et blanc et doivent comporter une surface rétroréfléchissante de couleur blanche d'au moins 0.009m par mètre de longueur et par face.

Il est rappelé que ces dispositifs en plastique n'assurent pas la fonction de retenue des véhicules ; en vertu de quoi le stationnement de gros engins de travaux publics hors périodes de travaux devra être aménagé en dehors des zones à risques pour l'usager, en particulier de nuit et le week-end.

Séparateurs modulaires lourd de classe B - SMV-B

Le chantier sera isolé de la voie circulée au moyen de séparateurs modulaires de voies de classe B de grande hauteur ($H > 700\text{mm}$) et seront utilisés pour leur capacités de retenue.

Ils seront liaisonnés entre eux et présenteront un niveau de retenue minimal T3 et une largeur de fonctionnement W adaptée aux conditions de circulation

III-6 Matériel de dépannage

L'entreprise prévoit du matériel de dépannage (pour les équipements dont elle a la charge) implanté sur le lieu des installations de chantier. Elle assure l'entretien et la remise en état de tous les équipements provisoires pendant toute la durée du chantier et cela de jour comme de nuit et 7 jours sur 7 (y compris week-end et jours fériés)

Le type et les quantités de matériel de dépannage à stocker seront laissés à la convenance de l'entreprise et précisés dans le Plan d'assurance Qualité.

Une astreinte entreprise sera mise en place selon les modalités habituelles (nom du contact, n° de téléphone 24h/24h,)

IV – INFORMATION AUX USAGERS

Un plan de communication est prévu par la MOA, ce plan comprend les actions habituelles dans ce domaine afin d'alerter les usagers et les transports exceptionnels sur la nature et la durée des travaux ainsi que sur les restrictions de circulation.

Les actions habituelles sont les suivantes :

- *Panneaux d'information en amont de la zone des travaux à la charge de la MOA*
- *Action de presse sur l'avancement du chantier auprès du quotidien local*
- *Relais de l'action de presse par les médias locaux habituels*
- *Information des élus, des riverains et des usagers sur les contraintes de circulations*
- *Site internet du Conseil Départemental du Tarn : www.tarn.fr*
- *Site internet de la mairie de Bannières : www.mairie-bannieres.com*