



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



MINISTÈRE CHARGÉ DES TRANSPORTS

DOSSIER D'EXPLOITATION SOUS CHANTIER

SIR de Marseille

Département

Bouches-du-Rhône

Communes

Marseille

Route

Autoroute A7

PR

PR 276+580 au PR 275+050

Chantier

☐ Courar

☐ Non couran

A7 – VRTC Arnavaux – Saint-Antoine CM du PR276+580
au PR 275+050

Date

Table des matières

I. Bordereau des pièces.....	3
II. Plan de situation.....	4
III. La notice explicative.....	5
III.1. Description de la nature du chantier.....	6
III.2. Dates et durées prévues, les phasages éventuels.....	6
III.3. Données de trafic.....	6
III.4. Mode d'exploitation retenu et sa justification (alternat par feux, par piquet K10, déviations...).....	8
III.5. Mesures d'information des usagers et des riverains.....	8
III.6. sécurité des personnels ou toute information complémentaire jugée utile (CR réunion préparatoire,...) éventuellement.....	8
IV. Signalisation du chantier.....	9
IV.1. Généralités.....	9
IV.2. Contraintes liées au site et organisation des travaux.....	9
IV.2.1. Généralités.....	9
IV.2.2. Accès au chantier.....	10
IV.2.3. Gestion des emprises et phasage.....	10
IV.3. 3.3 Signalisation temporaire.....	10
IV.3.1. Signalisation horizontale temporaire.....	10
IV.3.2. Signalisation verticale et de police.....	10
IV.4. Contraintes d'exploitation.....	10
IV.4.1. Réduction des voies de circulation.....	10
IV.4.2. Coupure de circulation.....	11
IV.5. Modalités de maintenance et de contrôle de la signalisation.....	11
V. Projets d'arrêtés.....	12
V.1. Les arrêtés liés à la circulation.....	12
V.2. Accord des autres gestionnaires de voiries éventuelles.....	12
VI. Annexe 1 : Règles de sécurité de la DIR Méditerranée.....	14
VII. Annexe 2 : Calendrier des jours hors chantier 2025.....	27
VIII. Annexe 3 : Carte des trafics DIRMED (MJA 2021).....	32
IX. Annexe 4 : Note de non dételage des FLR.....	33
X. Annexe 5 : Note sur les contraintes et règles générales d'exploitation sous chantier Centre Autoroutier de Marseille.....	34

I. Bordereau des pièces

Un plan de situation

Une notice explicative comprenant:

- ☐ une description synthétique du chantier faisant apparaître l'objet des travaux ;
- ☐ les dates et durées prévues pour les travaux, les éventuels phasages ;
- ☐ les données de trafic ;
- ☐ le mode d'exploitation retenu et sa justification (alternat, déviations,...) ;
- ☐ les mesures retenues d'information des usagers et des riverains ;
- ☐ les recommandations traitant de la sécurité des personnels ;

- ☐ toute information complémentaire jugée utile (CR réunion de concertation,,

Un sous-dossier de signalisation du chantier comprenant:

- ☐ un schéma de signalisation

(une copie du schéma-type – cf guide technique du manuel du chef de chantier) voire un plan si le chantier est plus complexe) ;

- ☐ une carte des itinéraires de déviation éventuellement utilisés.

Les projets d'arrêtés comprenant :

- ☐ les projets d'arrêtés liés à la circulation (y compris sur le réseau départemental
- ☐ les accords des autres gestionnaires de voirie en cas de déviation;
- ☐ les permissions de voirie : l'accord écrit des gestionnaires de voirie (dont CD13

Avis CIGT DIR MED ou PC TRAFIC

☐ Favorable

☐ Non favorable

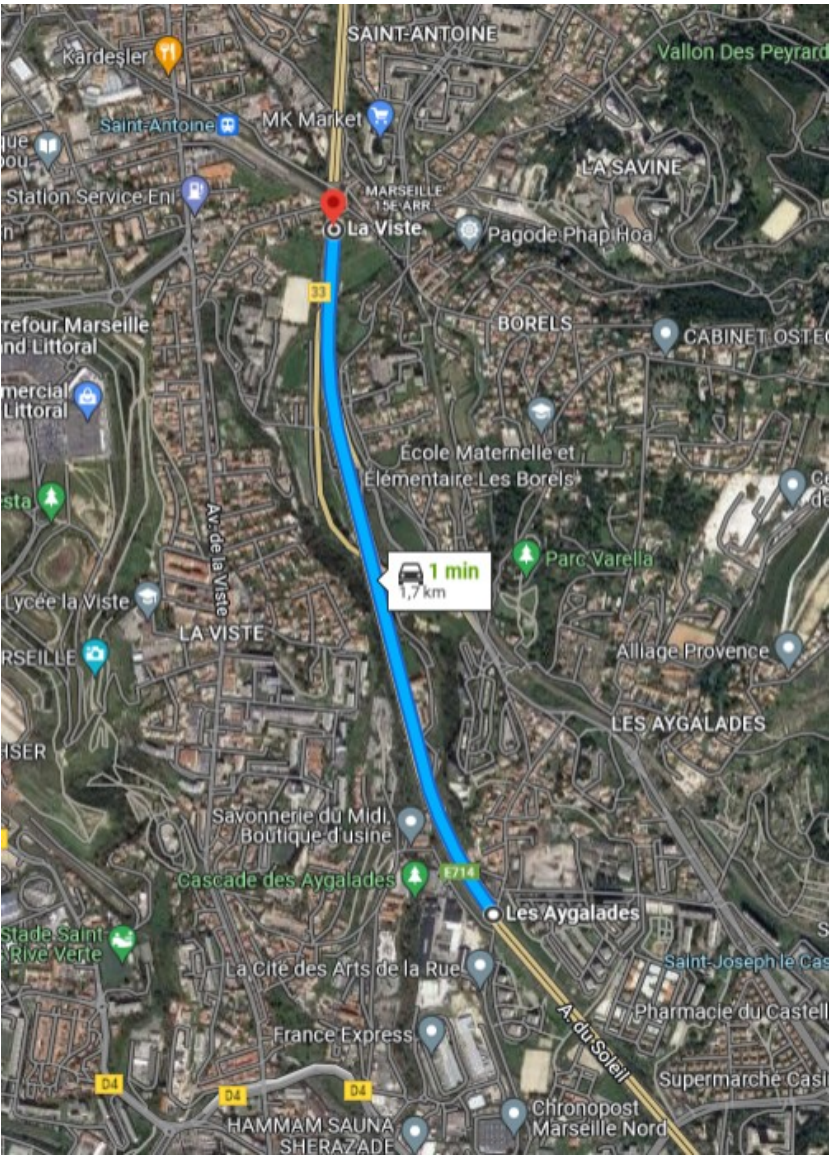
Avis Métropole

☐ Favorable

☐ Non favorable

Observation(s):

II. Plan de situation



III. La notice explicative

District	District Urbain / Centre Autoroutier de Marseille	CEI	Centre d'Exploitation de Saint-Antoine	
Route	A7	Niveau SDER		
Sens 1*		PR début		PR fin
Sens 2**	Marseille → Lyon	PR début	276+580	PR fin 275+050
Commune	Marseille			

* Sens PR croissants

** Sens PR décroissants

Route :

- ☐ bidirectionnelle
☐ à chaussées séparées

Le site de chantier se situe en :

- ☐ agglomération
☐ périurbain
☐ rase campagne
☐ agglomération + rase campagne

Passages de :

- ☐ transports en commun
☐ ramassage scolaire
☐ transports exceptionnels
☐ TM¹

Intersection

☐ OUI ☐ NON

Vitesse réglementée au droit du chantier :

70 km/h

Observation :

1 Transports de matière dangereuses

III.1. Description de la nature du chantier

Les travaux comprennent les interventions suivantes :

1. Déplacement des réseaux de gaz et d'électricité par les concessionnaires sur le chemin de la Guillermy
2. Aménagement du chemin de la Guillermy
3. Renforcement et élargissement des structures de chaussées en BAU
4. Travaux d'assainissement et mise en place de dispositifs de retenue en BAU
5. Réfection de la couche de roulement sur l'ensemble de la section concernée
6. Installation et mise à jour de la signalisation horizontale et verticale

Les opérations nécessitant une neutralisation de voie se dérouleront uniquement de nuit ; aucune voie ne sera neutralisée en journée.

III.2. Dates et durées prévues, les phasages éventuels

Début du chantier prévu :

Septembre 2025

Fin du chantier prévu :

Avril 2026

La durée globale du chantier est de :

8 Mois

III.3. Données de trafic

(Si une étude de trafic a été entreprise, l'insérer en annexe)

(Les opérations nécessitant une neutralisation de voie se dérouleront uniquement de nuit ; aucune voie ne sera neutralisée en journée.)

A/ Trafic autoroutier

Référence :

Recensement de la circulation 2021 sur A7 – DIR Méditerranée (annexe 7).

Trafic Moyen Journalier Annuel (T.M.J.A.)
sens 1, de l'année

Véh/j

dont

% de PL

Trafic Moyen Journalier Mensuel (T.M.J.M.)
sens 1, du mois de

Véh/j

dont

% de PL

Trafic Moyen Journalier Annuel (T.M.J.A.) sens 2, de l'année 2021	66 631 Véh/j	dont	6 % de PL
--	--------------	------	-----------

Trafic Moyen Journalier Mensuel (T.M.J.M.) sens 2, du mois de	Véh/j	dont	% de PL
--	-------	------	---------

(Choisir le mois pour lequel la réalisation des travaux est pressentie)

Le T.M.J.M. ne doit pas dans la mesure du possible être supérieur au T.M.J.A.

Dans ce cas, donner les justifications qui ont conduit à choisir ce mois qui supporte un trafic supérieur à la moyenne journalière annuelle :

T.M.J.A. (2 sens cumulés) de l'année = véh/j dont % de PL

Capacité de la voie au droit du chantier, sens 1 (hors chantier)	Véh/h/v pour % de PL
---	----------------------

Capacité de la voie au droit du chantier, sens 2 (hors chantier)	uvp/h/v ≈ Véh/h/v pour % de PL
---	--------------------------------

Capacité de la voie au droit du chantier, sens 1 (chantier en cours)	Véh/h/v pour % de PL
---	----------------------

Capacité de la voie au droit du chantier, sens 2 (chantier en cours)	uvp/h/v ≈ Véh/h/v pour % de PL
---	--------------------------------

uvp/h/v: unité de véhicule particulier par heure et par voie

Le choix du mois étant établi, sa moyenne journalière horaire permettra d'évaluer les trafics de pointe, ainsi que les trafics de nuit (Cliquez sur les tableaux pour renseigner les données de trafic) :

Observations:

Non concerné, car les opérations nécessitant une neutralisation de voie se dérouleront uniquement de nuit ; aucune voie ne sera neutralisée en journée, les 3 voies de circulation seront maintenues de jour. Il n'y aura donc pas d'impact sur la capacité des voies à supporter le trafic.

III.4. Mode d'exploitation retenu et sa justification (alternat par feux, par piquet K10, déviations...)

Le principe d'exploitation sous chantier envisagé est évoqué dans la notice, jointe au présent cadre (annexe 5).

III.5. Mesures d'information des usagers et des riverains

Panneaux d'information sur les grands axes, 8 jours avant le début des travaux:

☐ OUI ☐ NON

Le Maître d'ouvrage peut exiger la mise en place de panneaux de publicité du chantier (voir marché de travaux).

Communication aux riverains (lettre-circulaire, tract,...):

☐ OUI ☐ NON

si OUI, mettre une copie des documents en annexe

Presse ☐ OUI ☐ NON

Les panneaux à message variable (PMV) seront activés par le CIGT et informeront les usagers avant et pendant le chantier.

Le CIGT DIRMED assurant la surveillance du réseau autoroutier 24h/24 est joignable au : 04 91 51 51 51.

Une campagne de communication relayée par plusieurs canaux (radio, presse écrite, signalisation d'information, PMV) devra être menée.

III.6. sécurité des personnels ou toute information complémentaire jugée utile (CR réunion préparatoire,...) éventuellement

Le cahier des règles générales de sécurité de la DIR Méditerranée est disponible en annexe du présent DESC.

IV. Signalisation du chantier

L'entreprise, sur la base de ce « cadre d'exploitation sous chantier », aura la charge de soumettre à la DIR Méditerranée un **dossier d'exploitation sous chantier avant le début des travaux** reprenant les éléments évoqués dans le présent document et le fascicule 2.3.1 du CCTP. Il s'agira notamment de soumettre pour validation à la DIR Méditerranée tous les plans de phasage de signalisation relatifs à chacune des mesures d'exploitation sous chantier retenues.

IV.1. Généralités

Les dispositions mises en œuvre pour l'organisation des travaux, les déviations de circulation et la signalisation sont conformes aux prescriptions réglementaires suivantes :

- **Arrêté modifié du 24 novembre 1967** relatif à la signalisation des routes et autoroutes.
- **Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (IISR)**, Livre I – 1ère à 5ème parties, ainsi que les versions consolidées applicables à ce jour, notamment celles découlant de l'arrêté du 21 mars 2013.
- **Circulaire n°82-31 du 22 mars 1982** relative à la signalisation de direction.
- **Arrêté du 6 novembre 1992** relatif aux modifications de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière.

Tous les panneaux de signalisation utilisés seront rétro-réfléchissants de classe II, conformes aux normes en vigueur. Les panneaux seront de grande gamme en section courante et sur bretelles, mais pourront être de gamme normale en zones restreintes (TPC).

Les types de panneaux utilisés incluent :

- **Type A** : signalisation de danger ;
- **Type AB** : signalisation de priorité et d'intersection ;
- **Type B** : signalisation de prescription et d'obligation ;
- **Type C** : signalisation d'indication.

IV.2. Contraintes liées au site et organisation des travaux

IV.2.1. Généralités

Les entreprises titulaires doivent :

- Se rendre sur site avant le démarrage pour s'assurer des conditions réelles des lieux, de l'état des terrains, des accès, des servitudes et des contraintes particulières.

- Optimiser les besoins en balisage et minimiser la gêne aux usagers tout en garantissant leur sécurité ainsi que celle des intervenants, tant en phase de réalisation qu'en exploitation ultérieure.

IV.2.2. Accès au chantier

Les accès au chantier devront respecter les conditions suivantes :

- **Portes 3/2/1 d'accès au balisage** : Une pré-signalisation sera mise en place 400 m en amont, et seules les sorties en extrémité aval seront autorisées pour garantir la propreté des voies.
- Les approvisionnements en matériaux (terrassement, chaussées, assainissement) se feront principalement par les sections courantes, sauf pour les travaux spécifiques au chemin de la Guillermy.
- L'implantation et le déplacement des portes d'accès doivent être validés par l'Exploitant.

IV.2.3. Gestion des emprises et phasage

Les emprises des travaux, les phases de balisage et les mesures d'exploitation sont à définir en coordination avec l'Exploitant et les services administratifs concernés (préfecture, secours, forces de l'ordre). Une analyse des interactions entre chantiers devra être réalisée au cas par cas.

IV.3.3.3 Signalisation temporaire

IV.3.1. Signalisation horizontale temporaire

- La signalisation horizontale sera temporairement remplacée par un marquage au sol réfectorisé jaune, conformément à l'IISR et à l'arrêté du 10 mai 2000.
- Les voies seront identifiées par des largeurs de 2,80 m, 3,00 m ou 3,20 m selon les configurations prévues.

IV.3.2. Signalisation verticale et de police

- Les panneaux utilisés seront rétro-réfléchissants de classe II et de grande gamme en section courante, avec des répétitions de type AK sur le TPC et des panneaux spécifiques en cas de nécessité.
- Les panneaux B1, B2a et B2b seront maintenus pour éviter les contresens.

IV.4. Contraintes d'exploitation

IV.4.1. Réduction des voies de circulation

Les largeurs minimales à respecter en cas de réduction sont les suivantes :

- Voie de droite : 3,20 m (hors peinture de rive).
- Voie médiane : 3,00 m avec interdiction aux poids lourds.
- Voie de gauche : 2,80 m (hors peinture de BDG), avec interdiction aux poids lourds.

IV.4.2. Coupure de circulation

- La coupure de l'autoroute ne concernera qu'un seul sens de circulation (vers Marseille) et sera limitée à la plage 22h00-5h00 pour minimiser les impacts.
- Les microcoupures nécessaires seront organisées en concertation avec l'Exploitant et les services concernés.

IV.5. Modalités de maintenance et de contrôle de la signalisation

Mise en place de la signalisation de chantier

(à vérifier avec les pièces contractuelles (marché, CCAG,...))

Entreprise

Modalités de maintenance de la signalisation

Personne responsable

Téléphone

Fréquence de vérification

Périodes

Observations :

Modalités de contrôle de la signalisation (par le gestionnaire de la voirie)

Personne responsable

Chef de patrouille District Urbain

Téléphone

07 64 80 87 33

Fréquence de vérification

24H/24H - 7J/7J

Périodes

Toute l'année

Observation :

V. Projets d'arrêtés

V.1. Les arrêtés liés à la circulation

- Arrêtés relevant du domaine autoroutier de l'État (DIRMED)
- Arrêtés relevant du domaine public routier de la Métropole Aix-Marseille-Provence

V.2. Accord des autres gestionnaires de voiries éventuelles

☐ Favorable ☐ Défavorable

Observations :

A, le

Pour le PCD,

☐ Favorable ☐ Défavorable

Observations :

A, le

Le Maire,

VI. Annexe 1 : Règles de sécurité de la DIR Méditerranée

*Direction
Interdépartementale
des Routes
Méditerranée*

RAPPORTS

Novembre 2019

Cahier des règles générales de sécurité



Direction interdépartementale des routes nationales
MEDITERRANEE

www.dir.mediterranee.developpement-durable.gouv.fr

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
1		Création du document
2	Août 2017	Modifications articles 2-1, 2-2 et 3-3, ajout article 4-4
2-1	13/12/2017	Modification Art. 2-1 classe 2 a minima obligatoire
2-2	15/11/2019	Ajout article 4-3 espacement cônes sur RCS

Affaire suivie par

Jean-Charles DEVILLERS - Service Politiques de l'Exploitant et de la Programmation – Pôle Services à l'Usager
Tél. : 04 86 94 68 68
Courriel : jc.devillers@developpement-durable.gouv.fr

Rédacteur

Jean-Charles DEVILLERS - Pôle Services à l'Usager

Relecteur

Alexandra GUESSET - Pôle Services à l'Usager

Référence(s) intranet

http://intra.dir-mediterranee.i2/IMG/pdf/cahier_des_regles_generales_de_securite_v2-2_cle55e149.pdf

SOMMAIRE

1 - LES DISPOSITIONS GÉNÉRALES.....	5
Article 1.1 - Avant ouverture de chantier.....	5
Article 1.2 - Information du personnel.....	5
Article 1.3 - Sanctions et pénalités.....	5
2 - ÉQUIPEMENTS DU PERSONNEL ET DES VÉHICULES.....	6
Article 2.1 - Équipement du personnel des entreprises.....	6
Article 2.2 - Équipement des véhicules des entreprises.....	7
- Les feux spéciaux :	7
- La signalisation complémentaire :	8
- Sur route à chaussées séparées : les panneaux AK 5 ou AK 14.....	8
- Sur route bidirectionnelle : conditions d'utilisation du panneau AK5.....	8
- Les panneaux à messages variables sur routes à chaussées séparées.....	8
- Les panneaux à messages variables sur routes bidirectionnelles.....	8
3 - RÈGLES DE CIRCULATION.....	10
Article 3.1 - Transport et évolution du personnel des entreprises.....	10
Article 3.2 - Acheminement des véhicules et engins vers la zone de chantier.....	10
Article 3.3 - Manœuvres des véhicules et engins de chantier.....	10
Article 3.4 - Parcage des véhicules et engins, stockage des matériaux.....	11
Article 3.5 - Chargement des camions et transports.....	11
4 - SIGNALISATION DES CHANTIERS.....	12
Article 4.1 - Schémas de consignes à établir avant l'ouverture du chantier.....	12
Article 4.2 - Ouverture du chantier.....	12
Article 4.3 - Maintenance de la signalisation.....	12
- Sur route à chaussées séparées :	13
Article 4.4 - Mise en place des Flèches Lumineuses de Rabattement.....	13
5 - INTERRUPTION DES TRAVAUX.....	14
Article 5.1 - Interruption des travaux liée à l'exploitation.....	14
Article 5.2 - Interruption des travaux pour non respect des règles de sécurité.....	14

Introduction

Le présent cahier définit les règles générales de sécurité pour les travaux d'entretien et de maintenance à réaliser sur le réseau de la DIRMED.

Selon la nature particulière de certains travaux à exécuter et, compte tenu des circonstances propres à chaque intervention, des consignes particulières de sécurité viennent compléter ces règles générales par la mise en œuvre des obligations du Code du Travail, en matière de sécurité et de protection de la santé, conformément :

- au décret 92.158 du 20 février 1992 (Entreprise intervenante/Exploitant)
 - visite en commun les lieux de travail,
 - Plan de Prévention,
- ou
- à la loi 93.1418 du 31 décembre 1993 et ses décrets d'application (coordination SPS)
 - désignation du Coordonnateur SPS,
 - *plan Général de Coordination SPS*,

1 - Les dispositions générales

Article 1.1 - Avant ouverture de chantier

Huit jours avant l'ouverture du chantier, l'entrepreneur chargé de l'exécution des travaux, est tenu :

- de se mettre en rapport avec le représentant de la DIRMED, pour convenir avec lui du nom du responsable de l'entrepreneur en permanence sur le chantier et habilité à recevoir tout ordre relatif à l'exécution des travaux et de la sécurité,
- d'être en possession des pièces suivantes :
 - un exemplaire du schéma de signalisation de chantier et les consignes particulières adaptées au chantier concerné,
 - les autorisations spéciales prévues à l'article R 43.4 du code de la route.

Article 1.2 - Information du personnel

L'entrepreneur s'engage à porter les présentes règles de sécurité à la connaissance de son personnel, du personnel des entreprises sous-traitantes, des fournisseurs, des dépanneurs, loueurs et visiteurs appelés à se rendre sur le chantier ; il s'assure qu'elles sont effectivement respectées.

Article 1.3 - Sanctions et pénalités

En cas d'inobservance des règles de sécurité, les travaux seront suspendus jusqu'à leurs applications. La responsabilité de l'entrepreneur sera substituée à celle de l'administration pour tout accident qui serait la conséquence de l'inobservation des consignes. (avec application du code pénal¹, articles 222-19 et 223-1)

La traversée du terre-plein central par les véhicules et engins sera sanctionnée par l'arrêt immédiat et définitif du chantier et par l'exclusion du responsable du chantier pour tous travaux sur autoroute.

2 - Équipements du personnel et des véhicules

Article 2.1 - Équipement du personnel des entreprises

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 haute visibilité conforme à la norme NF EN ISO 20 471 .

Sur les chaussées des routes bidirectionnelles, les vêtements haute visibilité de classe 2 à minima sont obligatoires.

Sur les routes à chaussées séparées et autoroutes, les vêtements seront obligatoirement de classe 3.

La classe 3 correspond aux combinaisons et vestes qui présentent des surfaces de signalisation importantes soit égales à 0,80/m² de surface HV et 0,2/m² de bandes rétro réfléchissantes.

L'obligation du port des EPI HV2 ou HV3 est caractérisée par les équipements suivants :

- botte ou chaussure de sécurité
- équipement HV3 constitué de :
 - soit une combinaison HV3
 - soit un ensemble comprenant :
 - pantalon ou cote haute visibilité HV2
 - et
 - parka HV3 ou doublure parka HV2 ou blouson HV2 ou pull HV2 ou tee-shirt HV2 ou polo HV2 ou boudrier HV2

HV = Haute Visibilité (nouvelle norme fluo).

Le chiffre 2 ou 3 fait référence à la classe du vêtement



Article 2.2 - Équipement des véhicules des entreprises

Les véhicules d'intervention et de travaux, à l'arrêt ou en progression lente sur une chaussée ouverte à la circulation publique ou sur bande d'arrêt d'urgence, doivent être équipés de feux spéciaux et d'une signalisation complémentaire de jour comme de nuit. Ces règles sont également applicables aux véhicules assurant la signalisation de chantiers ou de dangers temporaires.

- Les feux spéciaux :

Arrêté du 4 juillet 1972, modifié

Les feux spéciaux seront soit des feux tournants, soit des feux à tube à décharge, soit des feux clignotants émettant de la lumière jaune orangée. Ces équipements sont obligatoires sur les autoroutes et routes à chaussées séparées du réseau de la DIRMED.

- La signalisation complémentaire :

Arrêté du 20 janvier 1987

Cette signalisation est constituée de bandes biaisées rouges et blanches rétro réfléchissantes. La 8^{ème} partie de l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière impose cette signalisation pour les véhicules de signalisation, d'intervention et de travaux à l'arrêt ou en progression lente sur une voie ouverte à la circulation publique.

Tout véhicule intervenant sur le réseau DIRMED devra être équipé de ces dispositifs.

Les véhicules doivent également porter les signalisations suivantes :

- Sur route à chaussées séparées : les panneaux AK 5 ou AK 14

Il est doté aux trois sommets de feux de balisage et d'alerte R 2 synchronisés conformes à la norme NF EN 12352, et dont la commande est indépendante de celle des feux spéciaux. Lorsque les véhicules ne sont pas en activité de chantier, les panneaux AK 5 ou AK 14 sont rabattus, escamotés ou démontés.

- Sur route bidirectionnelle : conditions d'utilisation du panneau AK5

L'ensemble (panneau + feux) est visible de l'arrière et de l'avant du véhicule. Lorsque les véhicules ne sont pas en activité de chantier, le panneau AK 5 est rabattu, escamoté ou démonté.

- Les panneaux à messages variables sur routes à chaussées séparées

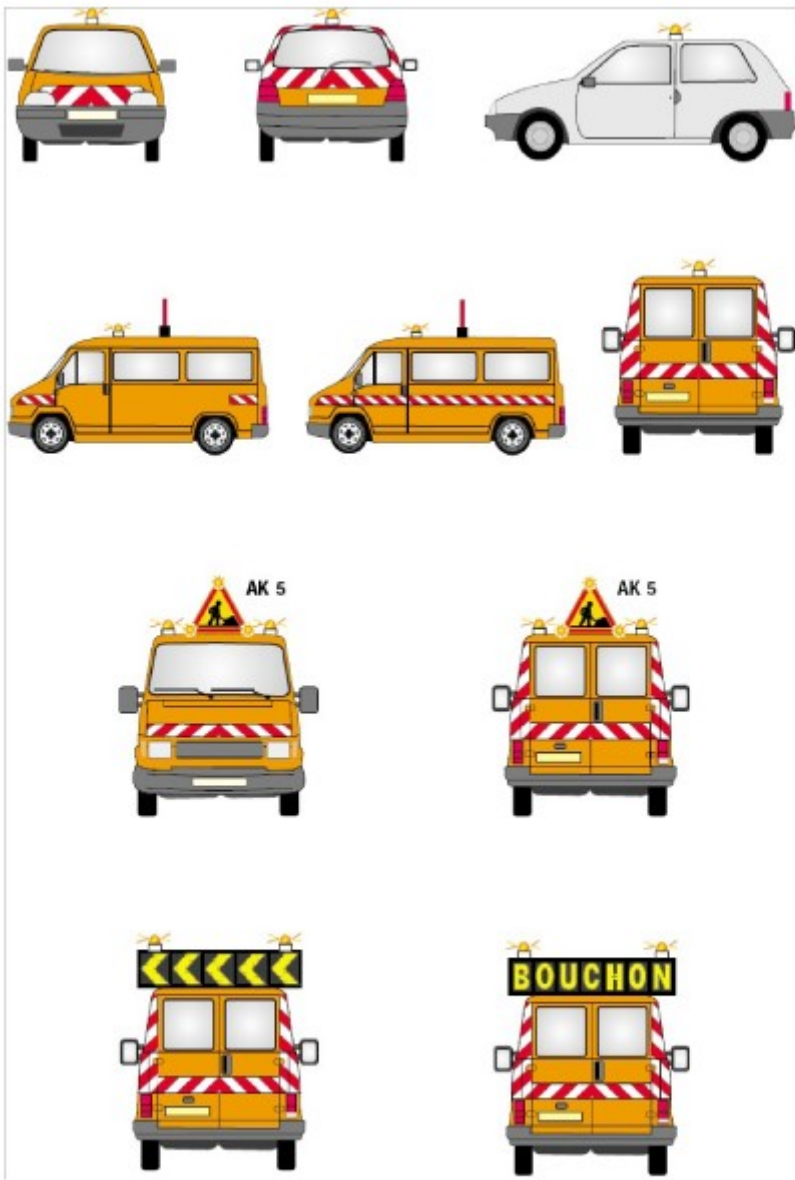
Les panneaux à messages variables portés par véhicule sont autorisés à condition que le message soit lumineux et qu'il représente :

- soit un panneau de danger ou de prescription
- soit un texte de couleur jaune,
- soit des chevrons de couleur jaune fixes, clignotants, alternés sens qu'ils indiquent (les textes défilants sont interdits),
- soit le signal de la flèche lumineuse horizontale clignotante,
- soit une rampe lumineuse à défilement,
- soit une flèche lumineuse de rabattement (FLR ou FLU).

- Les panneaux à messages variables sur routes bidirectionnelles

Les panneaux à messages variables portés par véhicule sont autorisés à condition que le message soit lumineux et qu'il représente :

- soit un panneau de danger ou de prescriptions
- soit un texte de couleur jaune
- soit des chevrons de couleur jaune fixes clignotants, alternés avec un texte ou défilant dans le sens qu'il indique (les textes défilant sont interdits).



3 - Règles de circulation

Article 3.1 - Transport et évolution du personnel des entreprises

Le transport des ouvriers sur les routes bidirectionnelles, les routes à chaussées séparées et dans les tunnels est assuré par l'entrepreneur.

Le personnel descend ou monte des véhicules, qu'après s'être assuré qu'il peut le faire sans risque. Dans la mesure du possible, il utilise les portières du côté opposé au trafic.

Sauf cas de force majeure, la traversée à pied des voies circulées est interdite. Si, pour les besoins des travaux un court déplacement à pied des ouvriers est nécessaire en dehors de la zone de chantier, il s'effectue exclusivement sur les accotements, à l'arrière des glissières de sécurité chaque fois que la configuration des lieux le permet.

Article 3.2 - Acheminement des véhicules et engins vers la zone de chantier

Pour desservir le chantier, ne sont autorisés à circuler sur les routes bidirectionnelles, les routes à chaussées séparées et dans les tunnels que les véhicules et engins immatriculés dont les caractéristiques répondent aux règles du code de la route. Les autres véhicules et engins sont acheminés à l'aide de porte engins adaptés, sauf accord et présence effective des forces de police ou de l'exploitant. Si l'acheminement de ces véhicules et engins conduit à la formation de convois, ceux-ci ne peuvent être autorisés que s'ils satisfont à la réglementation des convois exceptionnels. Le matériel des véhicules et engins seront maintenus en parfait état de fonctionnement et de propreté.

Article 3.3 - Manœuvres des véhicules et engins de chantier

Sur les routes bidirectionnelles et sur routes à chaussées séparées, il est interdit de stationner à l'extérieur de la zone balisée (y compris sur la bande d'arrêt d'urgence lorsque la voie de gauche est neutralisée) :

- la circulation s'effectue conformément au code de la route,
- toute manœuvre de véhicules ou engins hors de la zone de chantier réglementairement balisée est interdite,
- les entrées et sorties de la zone de chantier se font par les passages spécialement aménagés à cet effet et toujours dans le sens de circulation. *(Lorsqu'il existe, on respecte le principe de balisage « 3 - 2 et 1 » en utilisant le clignotant au droit du panneau 3 et les feux de détresse à partir du panneau n°2 ; l'accès sur le chantier s'effectuant après le panneau n°1),*
- avant l'exécution de toute manœuvre, la priorité reste aux usagers,
- il est interdit de s'approcher ou d'approcher un engin à moins de 3 m d'une ligne électrique jusqu'à 20 000 volts et à moins de 5 m d'une ligne au-delà de 20 000 volts,

- la vitesse est limitée à 30 km/h sur les voies neutralisées,
- l'utilisation des gyrophares est interdite :
 - sur les chantiers isolés de la circulation par un séparateur lourd,
 - lorsque toutes les voies d'un sens de circulation sont neutralisées,
 - lors des déplacements sur les voies ouvertes à la circulation,

Consignes complémentaires spécifiques aux routes à chaussées séparées :

- les portails des accès de service doivent être fermés, à clé, après chaque passage.
- En cas de fermeture de bretelle ou de section autoroutière, les portails ou barrières mobiles sont fermés et cadenassés et la signalisation est en place.
- pour accéder ou quitter le chantier, il est impératif d'utiliser la voie neutralisée comme voie de décélération ou d'accélération,
- la traversée du terre-plein central par les engins de chantier ou tout autre véhicule est interdite, sauf si les voies de gauche sont neutralisées dans les deux sens.
- le passage d'une chaussée à l'autre ne peut s'effectuer que par l'intermédiaire des échangeurs ou des accès de service,
- le demi-tour aux échangeurs s'effectue au giratoire extérieur.

Article 3.4 - Parcage des véhicules et engins, stockage des matériaux

Pour les chantiers non protégés par des séparateurs lourds, aucun véhicule, engin ou matériaux ne doit être entreposé sur les voies neutralisées.

L'entreprise doit impérativement libérer les emprises pour l'heure de mise en circulation.

Les parties des chaussées demeurant à l'intérieur du balisage, BAU comprise, sont débarrassées de tout matériel ou matériaux de façon à :

- pouvoir être rendues à la circulation en cas de nécessité immédiate (accident, bouchon,...),
- ne pas constituer d'obstacle pour un usager pénétrant intempestivement dans la zone du chantier.

Les fouilles, tranchées et regards doivent être signalés et protégés efficacement.

Article 3.5 - Chargement des camions et transports

L'entrepreneur doit s'assurer de l'arrimage correct des charges, du positionnement des matériaux et/ ou matériels transportés et que ceux-ci n'engagent pas le gabarit des ouvrages.

4 - Signalisation des chantiers

Article 4.1 - Schémas de consignes à établir avant l'ouverture du chantier

Préalablement à l'ouverture du chantier, l'entrepreneur soumettra à l'approbation de la DIR-MED :

- Un schéma de circulation indiquant les circuits empruntés par les véhicules de chantier et les restrictions éventuelles à la circulation des usagers. A ce sujet, sauf prescriptions spéciales, figurant au marché, aucun empiètement sur les chaussées sous circulation ne sera admis.
- Un schéma de signalisation
- Les heures d'ouverture du chantier
- Les consignes particulières visées ci-après
- Le nom de la personne responsable du chantier
- La liste nominative des ouvriers
- La liste du matériel utilisé sur le chantier

Ces consignes dont la liste n'est pas limitative pourront être modifiées ou complétées en cours de travaux.

Article 4.2 - Ouverture du chantier

La fourniture et la mise en œuvre de la signalisation sur route bidirectionnelle, route à chaussées séparées sont assurées par l'entreprise, sauf clause particulière prévue au marché. L'équipement prévu sur les véhicules est à la charge des entreprises. La fourniture des équipements pour le personnel et le matériel de l'entreprise est à la charge de celle-ci.

L'entreprise ne peut commencer le balisage qu'en présence du responsable d'intervention de la DIRMED qui délivrera l'autorisation de pénétrer sur la plate-forme neutralisée et de démarrer les travaux.

Article 4.3 - Maintenance de la signalisation

Pendant les heures d'ouverture de chantier, l'entrepreneur assurera la surveillance et la maintenance de la signalisation. Ce contrôle porte également sur les appareils d'éclairage.

Pour les chantiers nécessitant une signalisation importante, l'entrepreneur composera une équipe spécialisée pour cette mission.

La maintenance consiste à :

- Contrôler la position correcte des différents panneaux et balises composant la signalisation du chantier

- Remettre en ordre tout signal accidentellement déplacé
- Donner l'alerte en cas d'accident de la circulation se produisant dans la section de la chaussée intéressée par la présence du chantier
- Donner l'alerte en cas d'avarie survenue au matériel de chantier

Des consignes particulières préciseront l'effectif des agents de l'entreprise affectés à la maintenance.

- Sur route à chaussées séparées :

A la DIRMED, l'espacement entre les dispositifs K5a (cônes) est de 5 à 10 m pour le biseau et 13 à 26 mètres pour le balisage longitudinal.

Article 4.4 - Mise en place des Flèches Lumineuses de Rabattement

Le dételage des FLR est proscrit sur l'ensemble du réseau DIRMED conformément à la note du 11 octobre 2013 de la DGITM, déclinée par la note du 11 décembre 2014 du Directeur Interdépartemental des Routes Méditerranée. Toutes les FLR devront rester attelées durant l'intégralité de la mesure d'exploitation considérée.

5 - Interruption des travaux

Article 5.1 - Interruption des travaux liée à l'exploitation

Le représentant de la DIRMED a le pouvoir d'imposer l'interruption immédiate des travaux et l'évacuation des engins lorsque par suite de circonstances imprévues ou lorsque l'écoulement du trafic est particulièrement perturbé par les travaux (visibilité, adhérence, présence d'obstacles sur les chaussées, accidents, formation de bouchons liés au chantier, ..).

Article 5.2 - Interruption des travaux pour non respect des règles de sécurité

Lorsque les règles de sécurité ou les consignes d'exécution ne sont pas respectées, le représentant de la DIRMED a le pouvoir d'imposer l'interruption immédiate des travaux, sans avertissement préalable et sans dédommagement. Cette sanction est indépendante des sanctions de police, pour infraction aux règles du Code de la Route.

VII. Annexe 2 : Calendrier des jours hors chantier 2025



MINISTÈRE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA DÉCENTRALISATION

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction générale des infrastructures,
des transports et des mobilités

La Défense, le 23 janvier 2025

Direction des mobilités routières

*Sous-direction du pilotage de l'entretien et de l'exploitation
du réseau routier national non concédé et de l'information
routière*

Le ministre

à

Mesdames et Messieurs les préfets de zone de défense

Mesdames et Messieurs les préfets de région

Mesdames et Messieurs les préfets de département

Mesdames et Messieurs les préfets coordonnateurs des
itinéraires routiers

Mesdames et Messieurs les directeurs régionaux de

l'environnement, de l'aménagement et du logement

Madame la directrice régionale et interdépartementale de

l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France

Mesdames et Messieurs les directeurs départementaux des
territoires

Mesdames et Messieurs les directeurs départementaux des
territoires et de la mer

Mesdames et Messieurs les directeurs des directions
interdépartementales des routes

Mesdames et Messieurs les dirigeants des Sociétés
concessionnaires d'autoroutes

Affaire suivie par : Fabrice VELLA

fabrice.vella@developpement-durable.gouv.fr

Objet : Définition du calendrier des jours hors chantiers 2025

Réf : Note technique du 14 avril 2026 relative à la coordination des chantiers sur le réseau routier national

La présente note a pour objet de définir le calendrier des jours « hors chantiers » retenus pour l'année 2025 et pour le mois de janvier 2026 sur le réseau routier national. Les principes généraux d'instruction des dossiers d'exploitation sous chantier, selon qu'il s'agit de chantiers « courants » ou « non courants », sont définis par la note technique du 14 avril 2016 relative à la coordination des chantiers sur le réseau routier national (RRN).

L'objectif principal de ces jours « hors chantiers » est d'offrir la capacité maximale du réseau routier lors des périodes de grand trafic afin d'améliorer la fluidité du trafic et de réduire les encombrements. Ces jours sont établis sur la base des prévisions de difficultés de circulation attendues pour 2025 et pour le mois de janvier 2026.

Le calendrier des jours « hors chantiers » vous est communiqué en annexe. Il comprend, hors dimanches et jours fériés :

- 39 jours applicables à la France métropolitaine ;
- 13 jours complémentaires pour les départements de la région Île-de-France ;
- 18 jours complémentaires pour certains départements métropolitains.

L'existence d'un calendrier de jours dits « hors chantiers » ne signifie pas qu'aucun chantier ne devra être organisé durant ces jours. En particulier, sur les axes qui ne sont pas concernés par les grands flux migratoires (migrations de printemps ou d'été à destination ou en provenance des côtes, migrations hivernales à destination ou en provenance des stations de sports d'hiver, ou migrations entre les grandes métropoles et les lieux de villégiature au cours des week-ends prolongés ou lors des périodes de congés scolaires) et qui conservent une capacité d'écoulement du trafic sensiblement supérieure au trafic prévisible, l'organisation de chantiers reste autorisée.

De manière générale, il convient d'éviter la réalisation des chantiers « non-courants », à l'exception des chantiers entrepris dans l'un des cas suivants :

- les chantiers qui présentent un caractère d'urgence et dont la non-réalisation mettrait en péril la sécurité des usagers ;
- les chantiers qui, pour des raisons techniques, ne peuvent pas être interrompus ou repliés les jours « hors chantiers » ; dans ce cas, vous veillerez à ce que les mesures d'exploitation mises en œuvre au droit et en amont du chantier assurent une régulation suffisante pour que le trafic, au droit du chantier, ne dépasse pas la capacité résiduelle de l'axe ;
- les chantiers qui sont réalisés sur des voies non concernées par les migrations saisonnières et pour lesquels la capacité d'écoulement de la voie, au droit du chantier, est sensiblement supérieure au trafic prévisible pour la période du chantier.

Les chantiers « courants » restent autorisés sous réserve de ne pas entraîner de réduction de capacité pendant les jours « hors chantiers ». Des procédures de repli applicables dès qu'un événement extérieur au chantier, susceptible d'entraîner une réduction de capacité, survient sur le réseau doivent néanmoins être prévues. À défaut, ils doivent être traités comme des chantiers « non courants ».

Cette note pouvant servir de référence aux collectivités dans la programmation de leurs chantiers, notamment pour les chantiers prévus sur le réseau à grande circulation dont l'une des vocations est d'assurer le délestage du trafic, je demande aux préfets de la transmettre aux différents gestionnaires routiers de leur département.

Pour le ministre et par délégation,
la directrice des mobilités routières

Sandrine CHINZI
sandrine.chinzi

Signature numérique de
Sandrine CHINZI sandrine.chinzi
Date : 2025.01.23 12:17:39
+01'00'

Annexe : Calendrier 2025 des jours « hors chantiers »

1. Calendrier des jours « hors chantiers » en France métropolitaine

Ce calendrier concerne l'ensemble des régions de France, Île-de-France comprise.

Période du 1^{er} janvier 2025 au 31 mars 2025 :

- aucun jour pour cette période.

Période du 1^{er} avril 2025 au 22 juin 2025 :

- du vendredi 18 avril à cinq heures au mardi 22 avril à cinq heures ;
- du mercredi 30 avril à cinq heures au vendredi 2 mai à cinq heures ;
- du mercredi 7 mai à cinq heures au vendredi 9 mai à cinq heures ;
- du mercredi 28 mai à cinq heures au lundi 2 juin à cinq heures ;
- du vendredi 6 juin à cinq heures au mardi 10 juin à cinq heures.

Période du 23 juin 2025 au 30 septembre 2025 :

- du vendredi 27 juin à cinq heures au lundi 30 juin à cinq heures ;
- du vendredi 4 juillet à cinq heures au lundi 7 juillet à cinq heures ;
- du vendredi 11 juillet à cinq heures au mardi 15 juillet à cinq heures ;
- du vendredi 18 juillet à cinq heures au lundi 21 juillet à cinq heures ;
- du vendredi 25 juillet à cinq heures au lundi 28 juillet à cinq heures ;
- du vendredi 1^{er} août à cinq heures au lundi 4 août à cinq heures ;
- du vendredi 8 août à cinq heures au lundi 11 août à cinq heures ;
- du jeudi 14 août à cinq heures au lundi 18 août à cinq heures ;
- du vendredi 22 août à cinq heures au lundi 25 août à cinq heures ;
- du vendredi 29 août à cinq heures au lundi 1^{er} septembre à cinq heures.

Période du 1^{er} octobre 2025 au 31 janvier 2026 :

- du vendredi 24 octobre à cinq heures au lundi 27 octobre à cinq heures ;
- du vendredi 31 octobre à cinq heures au lundi 3 novembre à cinq heures ;
- du vendredi 7 novembre à cinq heures au lundi 10 novembre à cinq heures ;
- du vendredi 19 décembre à cinq heures au lundi 22 décembre à cinq heures ;
- du mercredi 24 décembre à cinq heures au lundi 29 décembre à cinq heures.

2. Calendrier des jours « hors chantiers » spécifiques à l'Île-de-France

Ces jours s'ajoutent aux jours précédemment cités pour la France métropolitaine et s'appliquent à l'ensemble de la région Île-de-France.

Période du 1^{er} janvier 2025 au 31 mars 2025 :

- du vendredi 3 janvier à cinq heures au samedi 4 janvier à cinq heures ;
- du vendredi 14 février à cinq heures au samedi 15 février à cinq heures ;
- du vendredi 21 février à cinq heures au lundi 24 février à cinq heures ;
- du samedi 1^{er} mars à cinq heures au lundi 3 mars à cinq heures.

Période du 1^{er} avril 2025 au 22 juin 2025 :

- du vendredi 11 avril à cinq heures au lundi 14 avril à cinq heures ;
- du vendredi 12 avril à cinq heures au lundi 15 avril à cinq heures ;
- du samedi 26 avril à cinq heures au lundi 28 avril à cinq heures.

Période du 23 juin 2025 au 30 septembre 2025 :

- du lundi 25 août à cinq heures au mardi 26 août à cinq heures.

Période du 1^{er} octobre 2025 au 31 janvier 2026 :

- du vendredi 17 octobre à cinq heures au lundi 20 octobre à cinq heures ;
- du mardi 23 décembre à cinq heures au mercredi 24 décembre à cinq heures ;
- du samedi 3 janvier à cinq heures au lundi 5 janvier à cinq heures.

3. Calendrier des jours « hors chantiers » spécifiques aux régions

Ces jours s'ajoutent aux jours précédemment fixés pour la France métropolitaine et s'appliquent aux régions citées.

Période du 1^{er} janvier 2025 au 31 mars 2025 :

- du vendredi 7 février à cinq heures au lundi 10 février à cinq heures dans les régions Auvergne-Rhône-Alpes, Occitanie et Provence-Alpes-Côte d'Azur ;
- du samedi 8 février à cinq heures au lundi 10 février à cinq heures dans les régions Bourgogne-Franche-Comté et Grand Est ;
- du vendredi 14 février à cinq heures au lundi 17 février à cinq heures dans les régions Bourgogne-Franche-Comté et Grand Est ;
- du samedi 15 février à cinq heures au lundi 17 février à cinq heures dans les régions Auvergne-Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur ;
- du vendredi 21 février à cinq heures au lundi 24 février à cinq heures dans les régions Auvergne-Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur ;
- du vendredi 28 février à cinq heures au lundi 3 mars à cinq heures dans les régions Auvergne-Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur ;

- du vendredi 7 mars à cinq heures au lundi 10 mars à cinq heures dans les régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie ;
- du samedi 8 mars à cinq heures au lundi 10 mars à cinq heures dans les régions Auvergne-Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Période du 1^{er} avril 2025 au 22 juin 2025 :

- du vendredi 4 avril à cinq heures au lundi 7 avril à cinq heures dans les régions Bourgogne-Franche-Comté et Grand Est ;
- du vendredi 25 avril à cinq heures au samedi 26 avril à cinq heures dans les régions Hauts de France, Bretagne, Centre-Val de Loire, Normandie, Pays de la Loire, Occitanie et Provence-Alpes-Côte d'Azur.

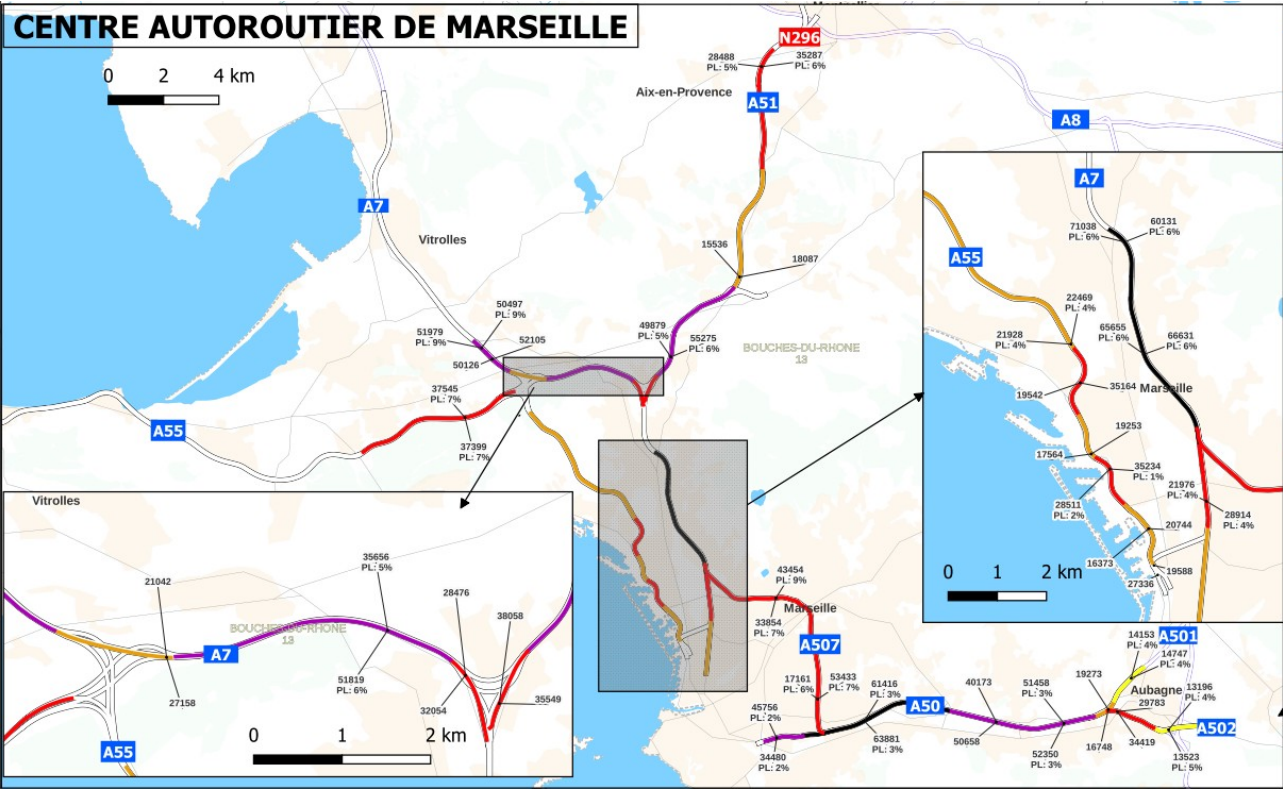
Période du 23 juin 2025 au 30 septembre 2025 :

- du lundi 4 août à cinq heures au mardi 5 août à cinq heures dans les régions Auvergne-Rhône-Alpes, Occitanie, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Bourgogne-Franche-Comté et Grand Est ;
- du lundi 18 août à cinq heures au mardi 19 août à cinq heures dans les régions Auvergne-Rhône-Alpes, Occitanie et Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Période du 1^{er} octobre 2025 au 31 janvier 2026 :

- du vendredi 17 octobre à cinq heures au lundi 20 octobre à cinq heures dans les régions Bourgogne-Franche-Comté et Grand Est ;
- du samedi 3 janvier à cinq heures au lundi 5 janvier à cinq heures dans les régions Bourgogne-Franche-Comté et Grand Est.

VIII. Annexe 3 : Carte des trafics DIRMED (MJA 2021)



IX. Annexe 4 : Note de non dételage des FLR



MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER

Direction interdépartementale des Routes
Méditerranée

Marseille, le **8 AOUT 2016**

Service des Politiques de l'Exploitant et de la Programmation

Le Directeur

à

Nos réf. : SPEP-2016-640
Affaire suivie par: S. LEROUX
stephane.leroux@developpement-durable.gouv.fr
Tél. 04 88 44 53 26 – Fax : 04 88 44 52 55
Courriel : stephane.leroux@developpement-durable.gouv.fr

M. les Chefs du District Urbain et du District
Rhône-Cevennes

Objet : Non-dételage des FLR

Par courrier daté du 3 juin 2016 suite à un accident du travail survenu le 12 mai 2016 sur l'autoroute A7, l'inspection du travail a rappelé à la DIR Méditerranée ses obligations en matière de concertation avec les autres maîtres d'ouvrages de travaux sur le réseau autoroutier non concédé et ses obligations en matière d'application des principes généraux de prévention. Elle lui a notamment demandé d'imposer aux entreprises, sur tous les chantiers se déroulant sur le réseau routier qu'elle gère, le non-dételage des Flèches Lumineuses de Rabattement.

La DIR Méditerranée a saisi le service juridique de notre Ministère pour connaître les implications qu'entraîne l'imposition par un maître d'ouvrage/maître d'œuvre d'un mode opératoire spécifique à une entreprise.

Dans l'attente de cette réponse, je vous demande néanmoins d'imposer systématiquement aux entreprises le non-dételage de ces Flèches Lumineuses de Rabattement dans le cadre des arrêtés et des fiches d'autorisation de chantier que vous délivrez.

✓ Le Directeur

Le Directeur Adjoint
de la DIR Méditerranée
en charge du Développement

James LEFEVRE

Copie : SG/CJ, SG/STPRP

DU arrivée le	RPMK 16.232
Coordinateur	
Gestionnaire Flotte	
B.A/Compta/DDP/	
CAM/Exp/Ent/OA/CEI	2
CAT/CEI la garde	2
CIGT/PC/Maint/	2
CEI Lavéra	2
CEI St. Martin de Crau	2

Horaires d'ouverture : 9h00-12h00 / 14h00-17h00
Tél : 33 (0) 4 88 44 52 60 – fax : 33 (0) 04 88 44 52 55
16, rue Bernard du Bois
13001 MARSEILLE

www.dirmed.fr

X. Annexe 5 : Note sur les contraintes et règles générales d'exploitation sous chantier Centre Autoroutier de Marseille



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

Direction interdépartementale des Routes
Méditerranée

District Urbain

Centre Autoroutier de Marseille

Affaire suivie par : Grégoire de Saint-Romain
gregoire.de-saint-romain@developpement-durable.gouv.fr
Tél. : 04 91 96 35 10 - Fax : 04 91 51 47 92
Courriel : du.dimed@developpement-durable.gouv.fr

Septèmes-les-Vallons, le 25/04/2013

Contraintes et règles générales d'exploitation sous chantier sur les autoroutes urbaines.

Centre Autoroutier de Marseille

Organisation générale

La sécurité des usagers et des personnes travaillant sur l'autoroute est la priorité absolue. Pour cela, les travaux doivent impérativement être protégés par un balisage, une signalisation verticale et horizontale conforme au manuel du chef de chantier.

Ensuite, le principe prioritaire est d'avoir une gêne à l'usager la plus faible possible. Le délai de demande de neutralisation ou de fermeture(s) de voie(s) est de 15 jours minimum, auprès du Pôle Coordination et Mutualisation du Centre Autoroutier de Marseille (CAM) en utilisant le cadre de demande de restriction de circulation ci joint. Ce délai est impératif, entre autres, afin de pouvoir prendre en compte les autres travaux prévus sur les itinéraires adjacents pour ne pas bloquer un itinéraire et son itinéraire de substitution simultanément. Toute demande sous un délai inférieur à 15 jours sera refusée.

Afin de respecter le mieux possible la gêne à l'usager la plus faible, il sera privilégié dans l'ordre les plages de travaux suivantes :

- 1) les travaux de jour avec neutralisation de Bande d'Arrêt d'Urgence (BAU),
- 2) les travaux de nuit avec neutralisation d'une ou plusieurs voies,
- 3) les travaux de nuit sous fermeture totale de circulation pendant les fermetures programmées,
- 4) les travaux de nuit sous fermeture totale de circulation hors des fermetures programmées,

Pour chacun des cas de fermeture de nuit (cas n°2 à n°4), le balisage du chantier doit être réalisé entre 21h et 22h, puis doit être enlevé entre 5h et 6h. La circulation sera laissée totalement libre jusqu'à 21h et impérativement libérée avant 6h.

Ces plages de travaux et leurs contraintes respectives sont détaillées ci dessous :

1) Travaux de jour, le jour étant la plage horaire de 6h à 21h

La neutralisation de la BAU est possible de jour. En général on évitera les heures de pointe du trafic, de 6h à 9h et de 16h à 19h. La plage horaire de jour est donc souvent de 9h à 16h. Aucune neutralisation de voie n'est possible de jour. Aucune fermeture de bretelle d'accès ou de sortie de l'autoroute n'est possible de jour. Aucune fermeture de l'autoroute n'est possible de jour.

Renforcer, limiter, isoler et ligaturer.
Équipement et signal
Prévention des risques
Infrastructures, transports et log.

Présent
pour
l'avenir

www.dir.mediterranee.developpement-durable.gouv.fr

Tél : 04 91 96 35 00 - fax : 04 91 51 47 92
Chemin Commandant Matis
13240 Septèmes-les-Vallons

2) Travaux de nuit – 22h à 5h – avec neutralisation d'une ou plusieurs voies

La neutralisation de la BAU est possible de nuit.

La fermeture d'une ou plusieurs bretelles d'accès ou de sortie à l'autoroute est possible de nuit.

La neutralisation d'une voie est possible de nuit.

La neutralisation de deux voies adjacentes (voie lente et voie centrale, ou voie centrale et voie rapide) est possible de nuit.

Il n'est pas possible de neutraliser uniquement la voie centrale, dans ce cas il faut neutraliser deux voies, en neutralisant l'une des deux voies adjacentes (voie lente ou voie rapide) cf. ci dessus.

Il n'est pas possible de laisser la circulation seulement sur la voie centrale (c'est à dire qu'il n'est pas possible de fermer simultanément la voie lente et la voie rapide) Dans ce cas, il faut fermer totalement l'autoroute.

Pour des travaux sur le terre plein central, il faut impérativement neutraliser la voie rapide de chaque sens de circulation.

3) Travaux de nuit – 22h à 5h – sous fermeture totale de circulation pendant les fermetures programmées

Lorsqu'il n'est pas possible de rentrer dans un balisage correspondant au cas n°2 ci dessus, il est possible de réaliser une fermeture totale de l'autoroute.

Il faut privilégier pour cette fermeture l'insertion dans le calendrier des deux nuits mensuelles de fermeture programmée. Ce calendrier est disponible auprès du Pôle Coordination et Mutualisation du Centre Autoroutier de Marseille.

Il n'est pas possible de fermer totalement les deux sens de l'autoroute simultanément.

4) Travaux de nuit – de 22h à 5h – sous fermeture totale de circulation en dehors des fermetures programmées

Lorsqu'il n'est pas possible de rentrer dans une mesure d'exploitation correspondant aux cas n°1 à n°3 ci-dessus, il est possible de fermer l'autoroute totalement en dehors du calendrier des deux nuits mensuelles de fermeture programmée.

Cela est exceptionnel, mais possible dans la limite de deux nuits supplémentaires par mois et par sens.

Il n'est pas possible de fermer totalement les deux sens de l'autoroute simultanément.

L'ensemble de ces règles ne préjuge pas de l'acceptation de la demande, qui peut être annulée par le CAM à tout moment pour des motifs de sécurité immédiate.

Le chef du Centre Autoroutier de Marseille

Grégoire de Saint-Romain