
A304 – PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE A34 VERS LA BELGIQUE RÉPARATION ET CONFORTEMENT D'OUVRAGES EN TERRE SUITE À DES ALÉAS GÉOTECHNIQUES

DCE – SECTEUR : REMBLAI R9b

EXPLOITATION SOUS CHANTIER NOTICE (NESC)

Maîtrise d'œuvre :



INGEROP Conseil et Ingénierie
Région Nord-Est – Agence de STRASBOURG
45 Boulevard La Fontaine /BP 13051
67033 STRASBOURG Cedex 2
Tél. : +33 3 88 13 60 60 – Fax : +33 3 88 13 60 61
ingerop.strasbourg@ingerop.com – www.ingerop.fr

B0	26/05/2025	Modification du mode d'exploitation
A0	24/03/2025	Première émission
Indice	Date	Modifications

Etabli par : S. SAUVÉ

Vérifié par : C. BECKER

Validé par : M. MARNAS

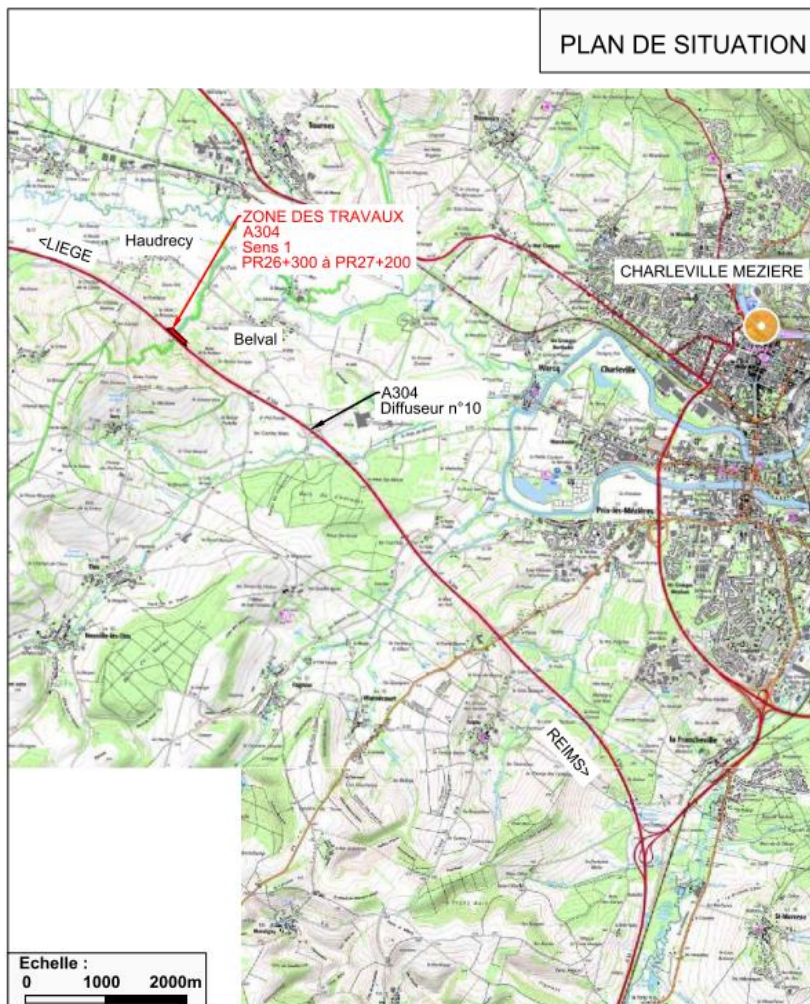


SOMMAIRE

1	PLAN DE SITUATION ET DESCRIPTION DU PROJET.....	3
2	DATE, DURÉE ET PHASAGES DES TRAVAUX RETENUS.....	4
2.1	PÉRIODE.....	4
2.2	PHASAGES	4
3	COORDINATION DES CHANTIERS	7
4	MODE D'EXPLOITATION	7
4.1	LES DONNÉES TRAFIC	7
5	LA SIGNALISATION.....	9
5.1	LA SPÉCIFICITÉ DE LA SIGNALISATION	9
5.2	LES PLANS DE SIGNALISATION (PRINCIPES D'IMPLANTATION).....	9
5.3	STRATÉGIE PMV.....	9
5.4	LES ACCÈS	9
6	DÉVIATION (OU DÉLESTAGE) ET ACCORD DES AUTRES GESTIONNAIRES...10	
6.1	ACCORDS DES AUTRES GESTIONNAIRES OU COMMUNES	10
7	SÉCURITÉ.....	10
7.1	LA SÉCURITÉ DES PERSONNELS	10
7.2	SURVEILLANCE DU BALISAGE	12
7.3	RADAR	12
8	LES REMARQUES ET LES VISA DU CSPS	12
9	CONCERTATION, INFORMATION ET COMMUNICATION	13
9.1	IDENTIFICATION ET INFORMATION DE PARTENAIRES ZONAUX	13
9.2	NUMÉROS DE TÉLÉPHONE DES RESPONSABLES DU CHANTIER JOIGNABLES 24/24 ET 7/7 13	
9.3	FICHE RÉFLEXE D'URGENCE	14
9.4	LES COMPTES-RENDUS DES RÉUNIONS DE CONCERTATION	14
9.5	LES MESURES RETENUES POUR INFORMER LES USAGERS DE LA ROUTE ET ÉVENTUELLEMENT LES RIVERAINS.....	14
9.6	LISTE DES DESTINATAIRES DU DESC	14

1 PLAN DE SITUATION ET DESCRIPTION DU PROJET

Le présent dossier d'exploitation concerne les travaux de confortement d'un ouvrage en terre (talus de remblais) sur l'autoroute A304 dans le sens 2 (Reims > Liège) entre les PR 26+300 et 27+200.



Le présent dossier a pour objet de présenter les modes d'exploitation envisagés.

- Maître d'ouvrage : DREAL Grand Est
- Maître d'œuvre : Ingérop Conseil et Ingénierie
- Entreprises : non connue à ce jour
- Exploitant : DIR Nord / District de Charleville-Mézières / CEI de Charleville-Mézières

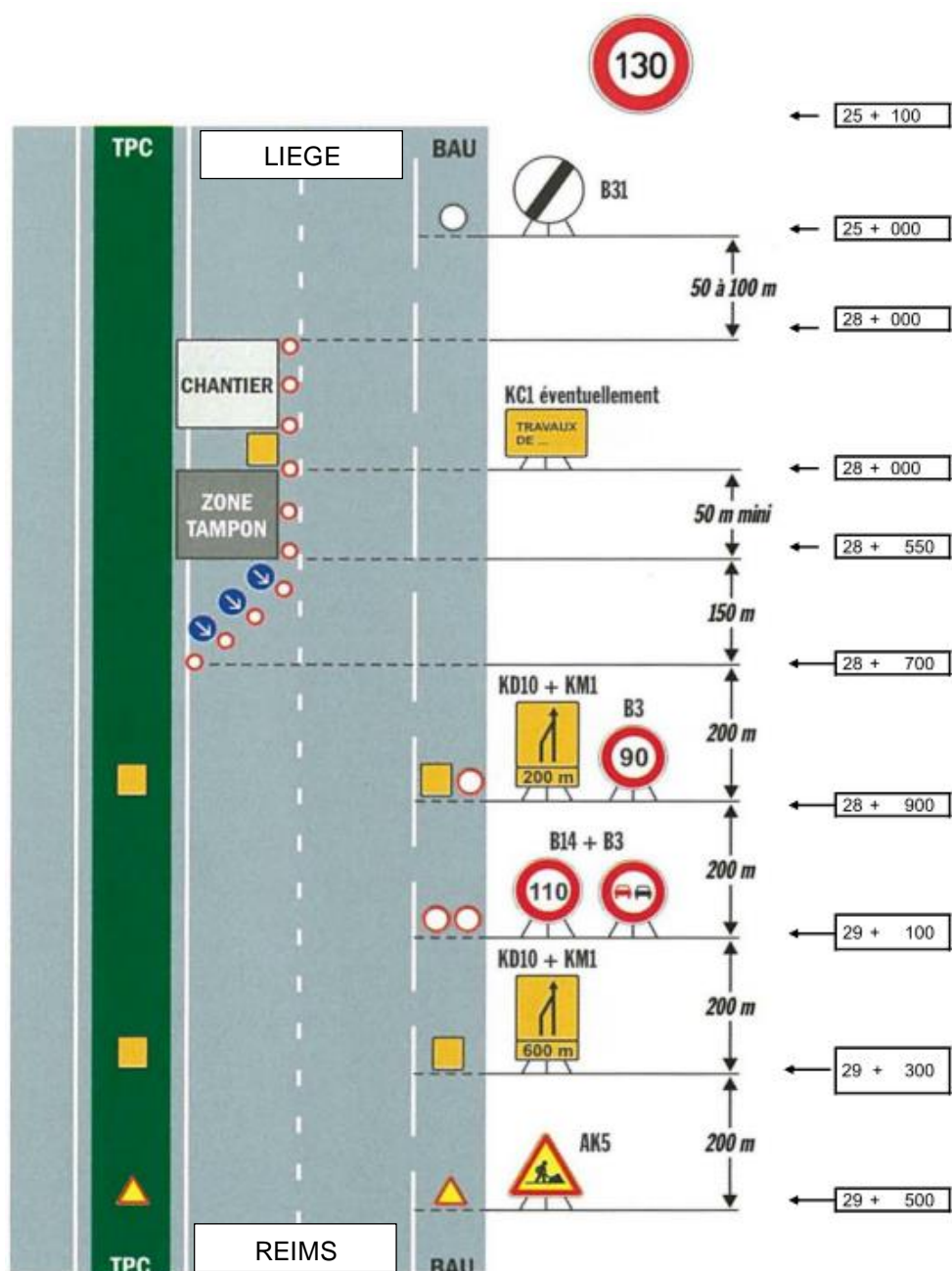


- Phase n°1.2 le **lundi xx xxxx 2025 – 8h00-17h00**

Neutralisation de la voie de gauche sens Reims vers Liège du PR 28+550 au PR 25+150

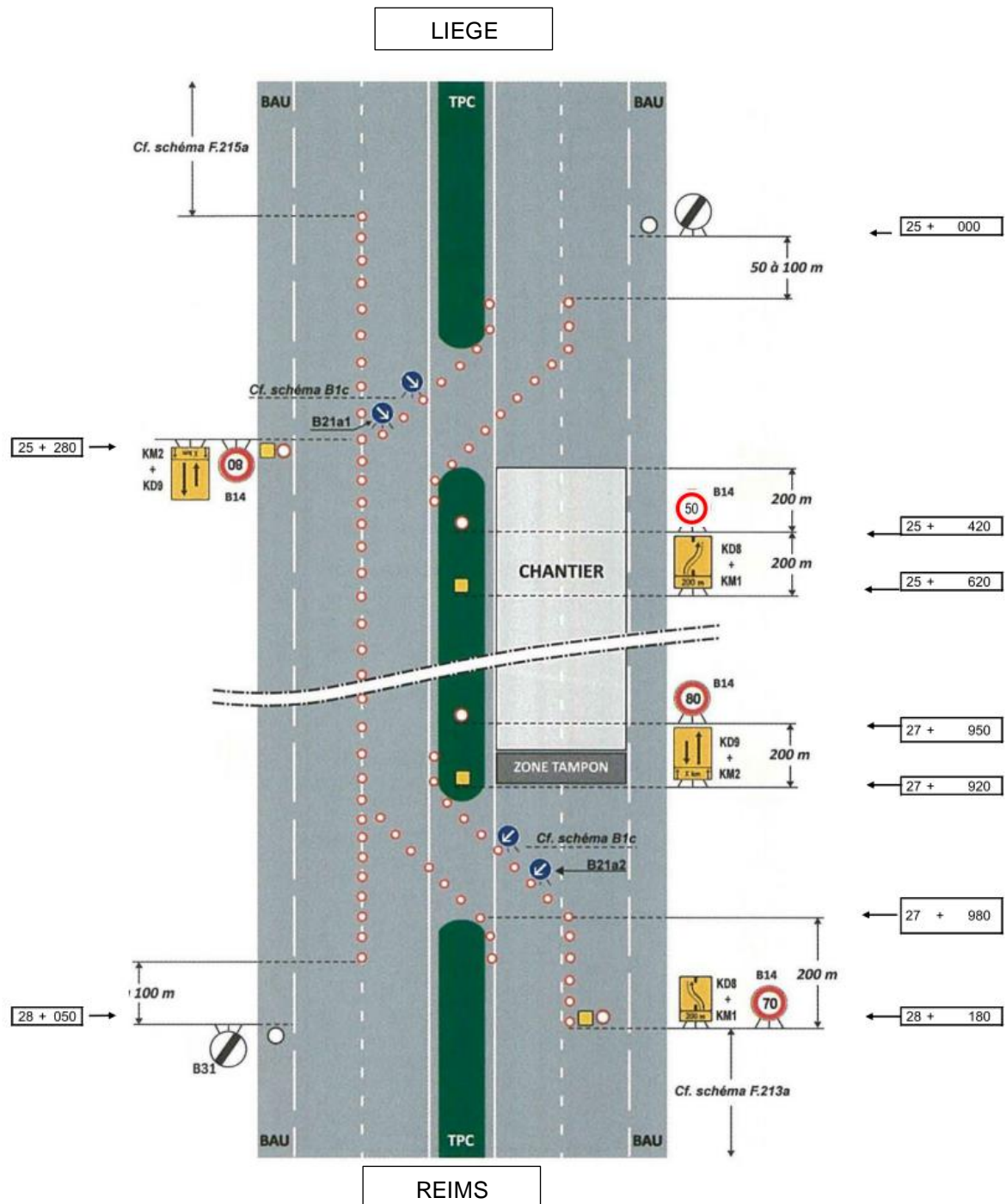
Ouverture ITPC au PR 25+300 et PR 27+950

Neutralisation de la voie de gauche dans le sens 2 Reims Liège (schéma F.215b) pour ouverture des ITPC au PR 25+300 et PR 27+950.





- Phase n°2 du **lundi xx xxxx 2025 au vendredi xx xxxx 2025 – DE JOUR COMME DE NUIT**
Basculement de la circulation du sens Reims vers Liège sur le sens Liège vers Reims du PR 25+300 au PR 27+950
Basculement du sens Reims Liège sur le sens Liège Reims.





3 COORDINATION DES CHANTIERS

Sans objet

4 MODE D'EXPLOITATION

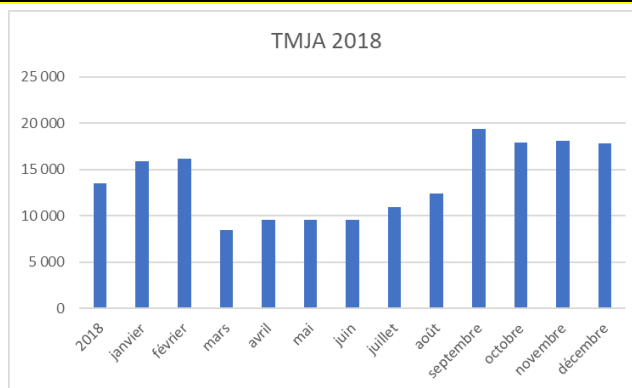
4.1 Les données trafic

4.1.1 A34 – Trafic Moyen journalier annule

Les valeurs de trafics sur l'A34 dans les deux sens de circulation sont issues des données disponibles sur le site www.data.gouv.fr pour l'année 2018.

La section objet des travaux correspond aux valeurs de la ligne "prd32" longue de 12.277 km rappelée ci-après (il s'agit de trafic 2 sens confondus).

2018	janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août	sept.	octobre	nov.	déc.
13 456	15 882	16 156	8 486	9 535	9 535	9 535	10 964	12 392	19 350	17 908	18 091	17 845



Afin d'estimer les trafics par sens, le taux de poids lourds et la part de l'heure de pointe, nous sommes repartis sur les hypothèses prises dans le cadre du dossier d'exploitation pour la déviation de Rocroi à savoir :

- Trafic par sens équilibré
- Taux de poids lourds : 25.7%
- Heure de pointe : 10% du TMJA



Il vient donc le trafic suivant par sens et à l'heure de pointe :

TMJA	2018	janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août	sept.	octobre	nov.	déc.
Sens 1	6 728	7 941	8 078	4 243	4 768	4 768	4 768	5 482	6 196	9 675	8 954	9 046	8 923
Sens 2	6 728	7 941	8 078	4 243	4 768	4 768	4 768	5 482	6 196	9 675	8 954	9 046	8 923

VL	2018	janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août	sept.	octobre	nov.	déc.
Sens 1	5 002	5 903	6 005	3 154	3 544	3 544	3 544	4 075	4 606	7 193	6 657	6 725	6 633
Sens 2	5 002	5 903	6 005	3 154	3 544	3 544	3 544	4 075	4 606	7 193	6 657	6 725	6 633

PL	2018	janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août	sept.	octobre	nov.	déc.
Sens 1	1 726	2 038	2 073	1 089	1 223	1 223	1 223	1 407	1 590	2 482	2 297	2 321	2 289
Sens 2	1 726	2 038	2 073	1 089	1 223	1 223	1 223	1 407	1 590	2 482	2 297	2 321	2 289

HP uvp/h		janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août	sept.	octobre	nov.	déc.
Sens 1		998	1 015	533	599	599	599	689	779	1 216	1 125	1 137	1 121
Sens 2		998	1 015	533	599	599	599	689	779	1 216	1 125	1 137	1 121

4.1.2 A304 - Période des travaux

La période des travaux est déterminée de la façon suivante :

- Prise en compte des variations mensuelles
- Prise en compte des périodes de viabilité hivernale

La période retenue est donc de début mai à fin juin 2022.

Le trafic en heure de pointe est donc estimé à 600 uvp/h (477 veh/h) par sens de circulation.

4.1.3 Gêne à l'utilisateur

La capacité du sens de circulation sur une voie est celle d'une réduction du nombre de voies soit 1 350 uvp/h.

Sur la base des trafics présents au sein de la zone de travaux et des capacités résiduelles avec mises en œuvre des mesures d'exploitation, il n'ait pas attendu de gêne à la circulation.



5 LA SIGNALISATION

5.1 La spécificité de la signalisation

Voie	Autoroute A304
Points Repères (PR)	PK 24 +100 / 29+500
SENS	2 sens de circulation
SECTION	Section courante de l'Autoroute A304
NATURE des TRAVAUX	Travaux de confortement de talus sens 2
PERIODE GLOBALE	Du lundi xx xxxx 2025 au xx xxxx 2025.
SYSTEME D'EXPLOITATION	Basculement de type 1+1 et 0 du sens 2 vers sens 1
SIGNALISATION TEMPORAIRE	A la charge de l'entreprise Mis en place par l'entreprise

5.2 Les plans de signalisation (principes d'implantation)

La signalisation sera posée par l'entreprise en charge des travaux conformément à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière.

Elle sera conforme au guide SETRA : Signalisation temporaire - Route à chaussées séparées - Manuel du chef de chantier.

5.3 Stratégie PMV

Sans objet

5.4 Les accès

Les accès au chantier se fera exclusivement par le réseau autoroutier en amont pour les entrées dans la zone de chantier et en aval pour les sorties de chantier.

En cas d'incident / accident :

Quel que soit la localisation de l'incident et de l'avancement du chantier, l'accès des secours se fera exclusivement par le réseau autoroutier via les accès de chantier aménagés.

Convois exceptionnels

Le balisage prendra en compte la possibilité de laisser un accès aux transports exceptionnels pouvant atteindre 7 mètres de large.

Les installations de chantier et autres matériels devront laisser une largeur libre de 7m ou dans le cas contraire la possibilité de libération de cette largeur en 15-20 minutes.

6 DÉVIATION (OU DÉLESTAGE) ET ACCORD DES AUTRES GESTIONNAIRES

Pas de déviation projetée.

• MESURES D'INFORMATION

- CIGT de Reims – DIR nord – Adresse et téléphone
- CIGT de Lille – DIR nord – Adresse et téléphone
- Ville de Charleville-Mézières – Adresse et téléphone
- Centre Opérationnel Routes Départementales : – Adresse et téléphone
- Centre de Traitement Alerte (SDIS) : – Adresse et téléphone
- Centre Opération et de Renseignement de la Gendarmerie : – Adresse et téléphone

6.1 Accords des autres gestionnaires ou communes

Les accords des différents gestionnaires de voiries devront être formalisés :

- DIR nord – CEI de Charleville-Mézières
- Département des Ardennes

7 SÉCURITÉ

7.1 La sécurité des personnels

Signalisation du personnel :

Les agents intervenant à pied sur le domaine routier doivent être constamment visibles, tant par les usagers que par les conducteurs d'engins circulant sur le chantier.

Le port d'un vêtement de signalisation à haute visibilité conforme à la norme NF EN471, de classe 3 ou 2 est obligatoire.

Les vêtements conformes sont marqués du pictogramme ci-contre avec indication de la classe à laquelle ils appartiennent.

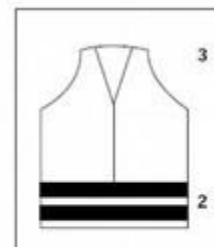
Ils sont généralement constitués d'un support fluorescent de couleur jaune, orange ou rouge portant des éléments rétro réfléchissants.



La classe 3 correspond aux combinaisons et vestes qui présentent des surfaces de signalisation importantes.



La classe 2 comprend des gilets et chasubles



Pictogramme normalisé figurant sur l'étiquette du vêtement

Afin que les propriétés de ces vêtements soient optimales, ils doivent être propres et en bon état.

Signalisation portée par les véhicules intervenants sur le réseau autoroutier :

Qu'il s'agisse d'engins, de véhicules de chantier, d'intervention ou de signalisation, les matériels mobiles doivent être particulièrement visibles et reconnaissables. Ils peuvent, en effet, constituer un danger pour la circulation des usagers ou pour les autres intervenants du chantier.

La 8ème partie de l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière dans son article 122c recommande que ces matériels mobiles soient de couleur orange ou claire.

Elle impose d'autre part que les véhicules d'intervention et de travaux soient équipés de feux spéciaux et d'une signalisation complémentaire :

- lorsqu'ils sont à l'arrêt ou en progression lente sur une chaussée ouverte à la circulation publique,
- lorsqu'ils assurent la signalisation de chantiers ou de dangers temporaires.

Si ces véhicules assurent la signalisation mobile d'un chantier, ils portent en outre un panneau AK5 doté de trois feux R 2 de balisage et d'alerte.

Les véhicules d'intervention et de travaux comprennent :

- les véhicules de patrouille et d'intervention légère,
- les véhicules et engins de chantier,
- les véhicules de signalisation.

Le terme « chaussée » doit être pris dans un sens large et englobe les voies de circulation, la bande d'arrêt d'urgence, les bandes dérasées de droite ou de gauche, l'accotement.

Par « chaussée ouverte à la circulation publique » on entend la ou les parties de la chaussée non neutralisées par un balisage.

A l'intérieur d'une zone neutralisée, l'usage des feux spéciaux n'est pas recommandé si un balisage étanche (par exemple constitué de séparateurs K 16) isole le chantier de la (ou des) voie(s) circulée(s).

En effet, dans cette situation et sur le plan strict de la sécurité de l'usager, les feux spéciaux peuvent constituer une pollution visuelle gênante.

Si le balisage n'est pas hermétique (utilisant des balises K-5 par exemple), l'usage des feux spéciaux est fortement conseillé sur un véhicule isolé ou sur le véhicule le plus visible d'un atelier lorsque plusieurs véhicules interviennent groupés.

Par ailleurs, des véhicules légers banalisés, non affectés aux missions citées plus haut (intervention, travaux, signalisation) peuvent être équipés de feux spéciaux dont l'usage n'est réservé qu'à des situations particulières (cas d'un arrêt d'urgence sur la chaussée, d'un accès ou d'une sortie de zone balisée, de circulation ou d'arrêt sur la bande d'arrêt d'urgence...).

Les feux spéciaux des véhicules à progression lente sont réglementés par l'arrêté du 4 juillet 1972, modifié. Celui-ci précise que les véhicules et engins contraints par nécessité de service de progresser lentement ou de stationner fréquemment sur les chaussées, peuvent être dotés de feux spéciaux.


La 8ème partie de l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière impose cette disposition aux véhicules de signalisation d'intervention et de travaux à l'arrêt ou en progression lente sur une chaussée ouverte à la circulation publique.

La signalisation complémentaire :

Cette signalisation est constituée de bandes blanches rouges et blanches rétro réfléchissantes dont les caractéristiques sont définies par l'arrêté du 20 janvier 1987. La 8ème 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.

Exemple de véhicules





*Exemple de véhicules de chantier ou de signalisation
d'intervention légère*

Règles et conseils à la pose et dépose de la signalisation temporaire :

Tous les panneaux (approche et position) seront de grande gamme rétro réfléchissants de classe 2. Le premier panneau de danger est doté de trois feux de balisage et d'alerte synchronisés. Dans les biseaux, le balisage sera renforcé par des feux synchronisés ou défilants. Que le chantier soit en activité ou non en période de nuit, tous les panneaux accompagnés de feux doivent être en fonction.

Particularités des chantiers de nuit à la DIR nord :

Il s'agit des chantiers qui se déroulent entre les heures de coucher et de lever du soleil. Pour ces chantiers, les particularités suivantes sont appliquées à la DIR nord :

- obligation de mettre en place un éclairage non éblouissant pour un basculement dans la zone d'entrée et de sortie,
- les AK5 ou AK14 (TPC et BAU) sont dotés de trois feux de balisage et d'alerte R 2 synchronisés,
- 10 lampes défilantes dans le biseau ou 2 rampes de 5 lampes (KR 41) au niveau des 2 premiers B21.

Ces dispositions s'appliquent également lors de conditions de visibilité réduites.

Pour une bonne lecture et mémorisation des panneaux par les usagers, la distance entre panneaux est de 200 m toutefois elle peut être réduite à 100 m.

Les panneaux devant être visibles, cette distance pourra être modulée en présence de masque ou d'obstacle.

La signalisation de fin de prescription est placée à 50 m après la fin du balisage longitudinal.

La signalisation d'approche sera implantée en dehors de la chaussée, à droite de la circulation, sur l'accotement en retrait d'au moins 70 cm du bord de la voie de circulation (distance à adapter suivant la situation du terrain) et à une hauteur de 1,00 m au-dessus du sol (panonceau compris).

La signalisation, phase par phase, sera mise en place dans l'ordre où l'utilisateur la rencontre. Des mesures de protections (FLR et PMV) doivent / peuvent y être associées.

Afin d'éviter une sur-signalisation, un manque de visibilité ou une mauvaise lisibilité de la signalisation, aucun signal en attente ne pourra être posé même si celui-ci est masqué.

La signalisation ayant aucune utilité pour la phase suivante sera déposée dans l'ordre inverse de la pose initiale en présence de mesures de protections.

En règle générale, les signaux seront mis en place dans l'ordre où l'utilisateur les rencontrera.

Dépose de la signalisation :

La signalisation sera posée, déposée et entretenue par l'entreprise en charge des travaux.

La signalisation temporaire devra être déposée dès qu'elle cessera d'être utile.

Les signaux doivent **OBLIGATOIREMENT** être enlevés dans l'ordre inverse de la pose normale.

7.2 Surveillance du balisage

L'entretien et la surveillance du balisage est assuré par l'entreprise en charge de la signalisation

7.3 Radar

Sans objet.

8 LES REMARQUES ET LES VISA DU CSPS

L'entreprise s'engage à respecter scrupuleusement les consignes de sécurité de son PPSPS.

9 CONCERTATION, INFORMATION ET COMMUNICATION

9.1 Identification et information de partenaires zonaux

- CEI de Charleville-Mézières
- Conseil Départemental des Ardennes
- Gendarmerie
- SDIS : pompier + Samu

→ Tous ont été informé par courrier électronique.

9.2 Numéros de téléphone des responsables du chantier joignables 24/24 et 7/7

Les responsables de l'entreprise titulaire du marché seront joignables 24H/24 et 7J/7.

Coordonnées des intervenants 24h/24 :

Nom, Prénom	Fonction	Société	N° téléphone 24/24
XXX	Conducteur de travaux	L'entreprise	XXX
XXX	Ingénieur travaux	L'entreprise	XXX
XXX	Chef du CEI de Charleville-Mézières	CEI de Charleville-Mézières	XXX
Astreinte CEI Charleville-Mézières	Responsable auprès du centre d'entretien	CEI de Charleville-Mézières	XXX
CISGT H24/7J	Opérateur CIGT	DIR nord	XXX

9.3 Fiche réflexe d'urgence

- **Mesures d'urgences en cas d'incident :**

Premiers secours (CT R4512-4 / R4512-8)

Personne(s) à prévenir de l'entreprise extérieure en cas d'accident grave / mortel :

Entreprise xxxxxx – M. xxxxxx Tél : xx xx xx xx xx

Personne(s) à prévenir de la DIR-nord en cas d'accident grave / mortel :

M. xxxxxx : xx xx xx xx xx

Ou

Le cadre district xx xx xx xx xx

Matériel(s) de 1er secours : Trousse à pharmacie dans véhicules Entreprises

Mesure(s) à suivre en cas d'accident ou incendie : Protéger, alerter secours et ou SAMU, secourir N° 15

- **Accès intervention des secours :**

L'accès des secours se fera exclusivement par le réseau autoroutier.

- **Coordonnées de la commune concernée par les travaux :**

/

9.4 Les comptes-rendus des réunions de concertation

Sans objet.

9.5 Les mesures retenues pour informer les usagers de la route et éventuellement les riverains

Les usagers seront avertis d'une part, au moyen d'un communiqué de presse destiné à tous les supports locaux et d'autre part, par les différents panneaux à messages variable indiqués au paragraphe 5.3 – stratégie PMV.

9.6 Liste des destinataires du DESC

- M. xxxxxx
- M. xxxxxx
- M. xxxxxx
- M. xxxxxx
- M. xxxxxx
- Les DICT

Le numéro de déclaration de travaux (DT) est le suivant : DT 2025031300828D