

NOTE

Direction des routes d'Ile-de-France

DiRIF

Procédure de programmation des restrictions de circulation et fermetures d'axes de jour

V1.2 du 14/04/20



**PRÉFET
DE LA RÉGION
D'ÎLE-DE-FRANCE**

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
V1.0	18/03/20	Sur la base de la note de cadrage SEER/HA du 28/01/20
V1.1	26/03/20	Amendements SEER/HA et DET/UCTIR, DET/UOIT
V1.2	14/04/20	Reprises de forme et approbation SEER/HA

Affaire suivie par

Louise DEVRIES – DIRIF / Direction
Tél. : 01 41 78 72 19
Courriel : louise.devries@developpement-durable.gouv.fr

Rédacteur

L Devries

Relecteur

H Abderrahman

Document approuvé le 14 avril 2020

Pour le directeur et par délégation,
L'adjoint au chef du SEER



Hervé ABDERRAHMAN

Destinataires :

Direction de la DIRIF
Mission communication
Chef du SEER
4 AGERs
DET
DPR
SIMEER
SMR

1 - Contexte

La DIRIF est de plus en plus souvent amenée à envisager de programmer en journée des chantiers lourds sur axes circulés, pour ses propres besoins (modernisation de tunnels, requalification de chaussées ou d'ouvrages d'art), moyennant une fermeture ou une restriction de circulation prolongée, sur plusieurs jours voire plusieurs semaines.

Ceci permet à chaque fois d'accélérer fortement le calendrier de l'opération et souvent de générer des économies importantes sur le coût des travaux.

Dans certains cas, il s'avère que c'est la seule solution pour réaliser les travaux, lorsque le chantier ne peut être tronçonné et interrompu chaque jour dans le cadre d'une programmation classique en fermetures nocturnes (travaux lourds sur ouvrages d'art notamment).

Un autre besoin comparable, avec des besoins de fermeture se limitant à 48 ou 72h, se présente également occasionnellement, émanant de projets tiers, dans le cadre de réalisations d'ouvrages en franchissement de nos axes (lancements de passerelle ...) ou de refonte d'un diffuseur (exemple des travaux du T1 sur le diffuseur A3- D86).

En général, ces fermetures ou restrictions importantes diurnes sont envisagées sur les périodes creuses de l'été ou bien pendant des ponts, lorsque le besoin n'excède pas 48 ou 72h.

Après de premières expériences menées au cours des derniers étés sans procédure interne formalisée pour bien encadrer la démarche, il a été acté en CODEX qu'il était devenu indispensable de se doter d'une procédure qui serve de guide afin de ne pas être débordé par le calendrier à l'approche des travaux et ne pas occulter une difficulté importante dans l'accompagnement du chantier, que ce soit auprès des usagers de la route ou des collectivités riveraines.

2 - Étapes de la procédure

2.1 - Préparation et demande

La demande de fermeture ou restriction fait suite à une analyse technique des contraintes du chantier, des modes d'exploitation possibles et de leur impact trafic. Cette analyse doit porter sur les points suivants.

1. Bénéfices permis par la fermeture ou restriction diurne : sur le calendrier, le coût, sensibilité politique locale, maîtrise du risque de dérapage de la durée du chantier ...
2. Nécessité absolue ou non de la mesure
Dans le cas où elles existent, les alternatives doivent également être étudiées (évaluation du nombre de nuits de fermeture nécessaires par exemple) pour être proposées à l'exploitant.

3. Période souhaitée, tenant compte des réserves suivantes :

- Il est difficile d'envisager une fermeture d'axe en été qui excède les 4 semaines les plus creuses entre fin juillet et fin août, la question des grands départs en vacances et des jours « hors chantiers » devant également être analysée, avec possibilité de déroger à ces jours « hors chantiers ».
- Il est difficile de réaliser une fermeture de plus de 48h à la faveur d'un week-end de 3 jours.
- L'existence ou non d'un itinéraire alternatif pertinent sur le réseau magistral, grâce au maillage de celui-ci est également un paramètre important.

4. Analyse de l'impact trafic, permettant de se prononcer sur la faisabilité de la fermeture ou restriction diurne.

Le demandeur pourra solliciter UOIT (uoit.dirif@developpement-durable.gouv.fr) ou faire appel à un prestataire en second recours.

Il convient de prévoir un délai d'une quinzaine de jours pour l'analyse de l'impact trafic par UOIT, si les données du RAD Sirius sont disponibles. Si les données de débit nécessaires à l'analyse ne sont pas disponibles, faute de RAD, on pourra recourir à une prestation de comptage ponctuel à faire réaliser par le prestataire titulaire du marché d'études de trafic. Le comptage, dans ce cas, sera nécessairement fait sur une autre période que la période visée pour le chantier, mais on pourra redresser ces données avec des ratios régionaux issus de la base de données de Sirius pour estimer le trafic à prendre en compte à la période visée. Un délai d'environ un mois est alors à prévoir pour réaliser le recueil de données, puis l'analyse.

Les dernières sollicitations d'UOIT devront intervenir en 1^{ère} quinzaine de janvier au plus tard.

Cette analyse technique doit être restituée dans une note démontrant l'opportunité d'une fermeture ou restriction de jour.

Elle est rédigée par le commanditaire du chantier ou bien par l'AGER qui, s'il n'organise pas la mesure d'exploitation pour son propre compte, peut se faire le défenseur de la demande (cas d'un projet tiers, demande du DIOA, ...).

Cette note doit être transmise à la direction du SEER (au directeur adjoint territorial et au chef du STT dans la future organisation de la DIRIF) au plus tard fin janvier.

2.2 - Instruction et validation de la demande

Coordination régionale

DET/UCTIR supervise la centralisation des demandes de fermeture ou de restriction de jour, en inscrivant toutes les demandes au calendrier régional des fermetures diurnes (qui peut prendre la forme d'un tableau de suivi ou d'une cartographie régionale des demandes) et en effectuant un contrôle de compatibilité.

Les incompatibilités entre chantiers diurnes sont moins probables que pour les fermetures nocturnes, compte tenu du faible nombre de ces chantiers, mais en cas d'incompatibilité, l'impact sur les usagers sera beaucoup plus fort. Cette vérification doit donc être faite systématiquement, à l'aide d'un tableau de suivi, qui sera tenu à jour dès la réception des premières demandes de l'année.

Le calendrier des demandes est présenté par DET/UCTIR en réunion régionale de programmation fin janvier. Des points d'alerte sont remontés à cette occasion, et seront traités dans le mois suivant.

Les fermetures ou restrictions diurnes qui ne portent pas sur le réseau DiRIF (en particulier les travaux d'été des concessionnaires limitrophes) doivent également être pris en compte dans le contrôle de compatibilité régionale. DET/UCTIR en est le réceptionnaire et saisit par mail l'AGER concerné par l'interface.

NB : les fermetures diurnes impliquent également des fermetures nocturnes sur la même période, que DET/UCTIR doit intégrer dans l'exercice de coordination régionale des fermetures nocturnes, parallèlement à la présente procédure. Toutefois, il est évident qu'une fois une fermeture diurne validée bien plus de deux mois en amont du chantier, il ne sera plus possible ensuite de déprogrammer celle-ci au motif d'un problème de coordination des fermetures nocturnes.

Analyse de la demande

Courant février et pour chaque AGER, une réunion d'analyse réunissant AGER, PCTT, DET/UCTIR et DET/UIOT est organisée par DET. Cette réunion a pour but de valider la demande de fermeture ou restriction et d'identifier les mesures d'accompagnement à mettre en place.

Lors de cette réunion, est mené un travail d'analyse approfondi pour retenir la période optimale pour le chantier. A cette fin, DET/UIOT et éventuellement le CCT préparent la réunion en analysant plus précisément les statistiques de trafic.

Sur la base des conclusions de cette réunion d'analyse, l'adjoint au chef du SEER (le futur chef du STT dans la future organisation) émet un avis sur la (les) demande(s) examinée(s).

À l'issue de cette étape, la mesure de fermeture ou de restriction diurne, assortie de la période retenue pour celle-ci, pourra être validée formellement par le chef du SEER (Directeur adjoint territorial dans la future organisation).

Spécification des mesures d'accompagnement

Courant mars, des réunions complémentaires sont organisées par DET ou les AGER pour spécifier les mesures d'accompagnement avec les parties prenantes pertinentes internes (UIOT, CCT, Communication...) ou externes (collectivités locales, préfectures, sociétés d'autoroute ...).

Trois familles de mesures sont à prévoir :

- des mesures de gestion de trafic et d'information routière sur le réseau magistral

Elles sont définies et mises en œuvre par le PCTT et UCTIR, avec une répartition des rôles qui dépend de la dimension plus ou moins régionale et inter-exploitants des mesures : PGT intra-AGER ou régional, coordination et relai nécessaire avec Paris ou société d'autoroute, flash Sytadin...

La disponibilité des PMV nécessaires à la mise en œuvre du PGT doit être vérifiée par UCTIR et donner lieu à une demande expresse de réparation auprès du PCTT concerné si les PMV sont en panne. Le recours à des PMV mobiles expérimentaux peut être envisagé sur des parties de notre réseau non équipé.

Des caméras permettant de surveiller l'impact du chantier en certains points stratégiques peuvent être également désignées comme nécessitant une remise en état prioritaire.

Ces mesures sont validées par le chef de DET.

- des mesures de gestion de trafic et d'information routière sur le réseau local du territoire impacté par le chantier

Le territoire peut être éventuellement impacté, soit parce que des voiries locales subissent des reports importants et indésirables de trafic, soit parce qu'une commune devient difficilement accessible du fait de la fermeture de l'autoroute qui la dessert.

Si on considère nécessaire d'évaluer précisément ces impacts, le prestataire de UOIT, titulaire d'un marché d'études de trafic, pourra faire si besoin une simulation de la mesure grâce à son modèle de trafic. Cette prestation sera à la charge du commanditaire des travaux, qu'il soit interne à la DIRIF ou tiers.

Les mesures permettant de limiter ces impacts sur le réseau local pourront consister à mettre en place un jalonnement spécifique sur les voiries locales, à prendre certaines mesures physiques de modification de carrefour ou de gestion des feux, et à diffuser de l'information localement auprès des riverains.

La nécessité et la mise en œuvre de ces mesures doit donc être discutée avec les interlocuteurs locaux compétents (CD, communes) suffisamment tôt pour que les services techniques aient le temps d'informer leurs élus et mobiliser leurs propres moyens, et pour pouvoir faire une étude de trafic si cela est jugé nécessaire.

Ces mesures sont négociées avec les collectivités par l'AGER ou le donneur d'ordre des travaux, et portées à la connaissance du PCTT et d'UCTIR.

- des mesures de communication, d'échelle régionale et éventuellement locale

Dans la plupart des cas, si ce n'est la totalité, une communication régionale mérite d'être entreprise par la DIRIF. L'outil le plus utilisé jusqu'à présent est un communiqué de presse suffisamment pédagogique et documenté pour expliquer et justifier la fermeture ou la restriction de circulation et fournir des conseils aux usagers dont les trajets sont impactés.

Le calendrier précis de cette action sera déterminé fin mars et présenté en réunion régionale de programmation (à laquelle participe la Com de la DIRIF).

Le plan de communication pour les chantiers d'été doit être lancé fin mai/début juin.

Des mesures de communication de portée locale, mises en œuvre par les collectivités impactées pourront compléter la communication de la DIRIF, si cela est jugé nécessaire. Les outils locaux de communication (bulletins municipaux, site internet des villes) pourront facilement reprendre le document élaboré par la DIRIF, sans que cela ne génère de surcoût pour les collectivités.

NB : Certaines opérations peuvent être programmées plus en amont (un à deux ans avant la date prévisionnelle des travaux). Il est alors possible d'anticiper la procédure de programmation des interventions de jour. La validation de la demande doit être faite par le Directeur de la DiRIF, tenant compte de l'impact sur les autres programmations d'une validation anticipée et des enjeux politiques de l'opération.

2.3 - Suivi pendant le chantier et retour d'expérience après celui-ci

Une posture de vigilance doit être adoptée pendant le chantier, surtout lors des premiers jours, dans l'éventualité où des difficultés inattendues surviendraient :

- par le responsable du chantier et/ou l'AGER, s'il faut modifier l'organisation de celui-ci, ou se rapprocher des collectivités pour définir des mesures d'accompagnement locales supplémentaires ;
- par le PCTT et UCTIR, pour veiller au bon maintien des mesures de gestion de trafic et information routière mises en place, et pour pouvoir détecter des impacts sur la circulation qui n'avaient pas été anticipés ;
- par la mission Communication, pour s'assurer que notre communication a bien été relayée comme nous l'espérons ;

Dans le cas des opérations pluriannuelles, une analyse de l'impact trafic réel sera menée par UOIT.

3. Synthèse du processus

Dans le cas d'une fermeture ou restriction envisagée pendant l'été :



