



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA COHÉSION DES
TERRITOIRES

DOSSIER D'EXPLOITATION SOUS CHANTIER n°

Notice

Département

Bouches-du Rhône

Commune

Marseille

Route nationale

A55

PR

35+260

Chantier

Non courant

Réalisation d'un écran acoustique

Murs 7 – Habitat 'Les Espérelles' - sens 2

Date

Mai 2026

Historique des versions du document

Version	Auteur	Commentaires
V0	M. BONNET	Version initiale
V0.1	M. BONNET	Suppression mur 7-3
V1	M. BONNET	Suite au contrôle externe
V2	M. BONNET	Suite au contrôle extérieur
V2.1	M. BONNET	Suite au contrôle extérieur
V3	M. BONNET	Ajout couche de liaison + Reprise SH
V3-1	M. Bonnet	Observations directeur de projet

Affaire suivie par

Michaël BONNET-DIRMED/SIR de Marseille

Tél. 06 80 17 23 64

Mél. Michaël.bonnet@developpement-durable.gouv.fr

Références

Siège DIR Méditerranée

16 rue Antoine ZATTARA, 13331 Marseille CEDEX 3

Tél. 04 86 94 68 00

Mail dir.med@developpement-durable.gouv.fr

Intranet <http://intra.dir-mediterranee.i2/>

Internet www.enroute.mediterranee.equipement.gouv.fr

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 signalisation du chantier comprenant :

- ☒ les schémas 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 déviations éventuellement utilisés.

Les projets d'arrêtés, avec :

- ☐ Les projets d'arrêtés liés à la circulation
- ☐ Les accords des autres gestionnaires de voirie en cas de déviations
- ☐ permission de voirie : l'accord écrit des gestionnaires de voirie (Cf. annexe D)

Avis CIGT DIRMED ou PC TRAFIC

☐ Favorable

☐ Non favorable

Observation(s) :

L'entreprise, Responsable :  Visa :	Le Maître d'oeuvre, Responsable :  Visa :	Le Maître d'ouvrage, Responsable :  Visa :
--	--	--

1. Plan de situation

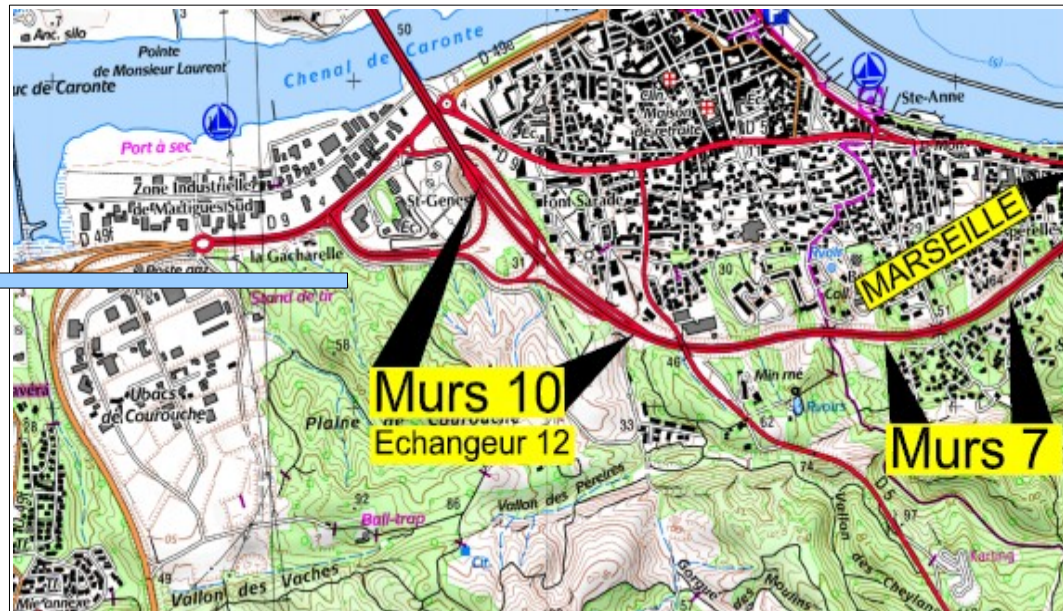


Figure 1: Plan de situation (vue zoomée)



Figure 2: Situation du mur

2. La notice explicative

District	District Urbain	CEI ou CA	CEI de Lavéra
Route	Autoroute A55		
Sens 1 ¹	Marseille --> FOS Non concerné par les travaux	P.R début	P.R Fin
Sens 2 ²	FOS --> Marseille	P.R début	P.R Fin
Commune	Martigues		

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
☒ TMD³

Intersection

☐ OUI ☒ NON

vitesse réglementée au droit du chantier, deux sens, sur A55

90 km/h

70 km/h

1 Sens PR croissants
 2 Sens PR décroissants

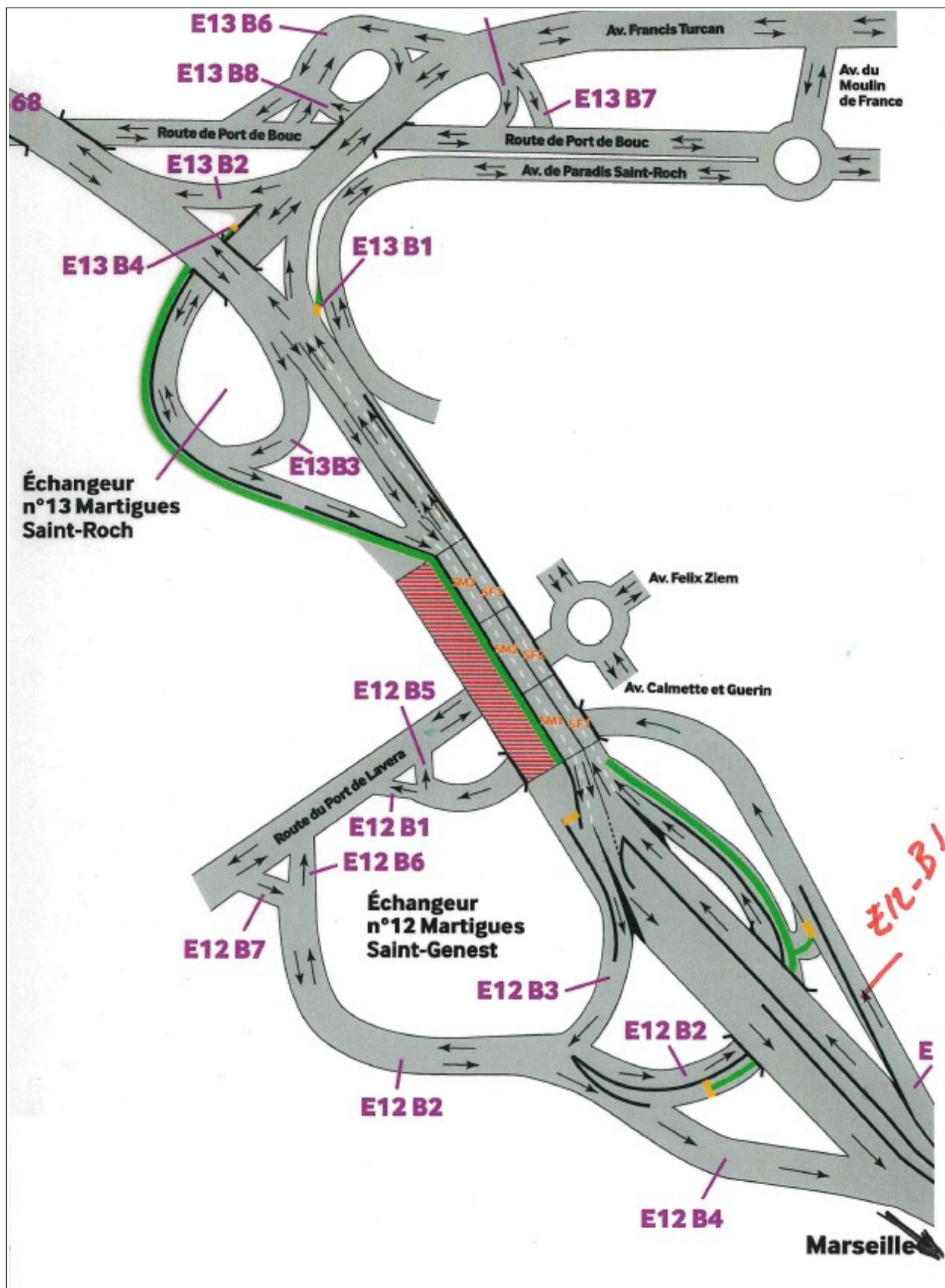


Figure 3: Dénomination des bretelles des échangeurs 12 et 13

vitesse réglementée au droit du chantier (chantier en cours), sens 2, sur A55

3 Transports de matière dangereuses

Observations :

Sur A55 sens 2 Fos vers Marseille :

Début du balisage: PR 35+260

Fin du balisage: PR 34+750

Longueur du balisage :510,00m

2.1 Description de la nature du chantier

Dans le cadre de l'élaboration du PPBE (Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement) des Bouches du Rhône, les études préliminaires ont montré l'efficacité de la pose d'écrans acoustiques le long de l'autoroute A55 sur le territoire de la commune de Martigues, en rive de l'autoroute et sur les talus routiers entre les PR 35+100 et 34+800.

Le site à traiter porte le numéro 10 dans l'étude acoustique réalisée par le bureau d'études TPF Ingenierie à l'aide du logiciel MITHRA (cf. *7-1 Etude acoustique TPF Ingenierie*).

Suite à l'étude acoustique du bureau d'études CIA et à la réunion avec le maître d'ouvrage du 17/01/25, le mur 7-3 (à l'ouest) a été retiré du projet. Suite aux difficultés de réalisation du mur 7-2, les co-financeurs ont également décidé de ne pas le réaliser. Ainsi, ces travaux ne figurent donc pas le présent document.

L'écran 7-1 permet de protéger une grande partie de la zone d'habitat des **Espérelles** située à l'ouest de l'autoroute.

2.1.1 Zone n°1: Mur 7-1 en section courante

Cette zone intitulée « **Mur 7-1** » se situe le long de l'Autoroute A55 dans le sens FOS → MAR-SEILLE.

Le mur 7-1 sera constitué de panneaux béton avec un parement en béton de bois côté autoroute et d'une hauteur de 5m. Les poteaux seront fondés sur des massifs béton d'une hauteur d'un mètre reposant eux-mêmes sur des pieux tubés d'une profondeur de 5m.

La glissière existante sera remplacée par une GBA devant l'écran afin de rétablir un dispositif de retenues n'endommageant pas l'écran en cas de choc.

Lors de ces travaux d'écrans sur A55, l'assainissement sera complété par le traitement des eaux issues de l'imperméabilisation du projet. Des descentes d'eaux et des caniveaux seront ainsi créés.

Pour mener tous ces travaux en sécurité pour les intervenants et pour les usagers, il est nécessaire de prendre les dispositions d'exploitation appropriées sur l'autoroute A55 dont le trafic habituel est particulièrement soutenu.

Les travaux nécessitent la mise en place d'un balisage de chantier lourd sur une longueur de 500m et la mise en place d'un profil réduit de la chaussée avec 3,20m pour la voie de droite

et 2,80m pour la voie de gauche (+ 2 x 0,225m pour le marquage ou 1 x 0,225m si le pied des SMV est peint en jaune) ainsi qu'un abaissement de la limitation de vitesse à 70 Km/h au droit de la zone de chantier.

La couche de roulement sera également reprise à la fin des travaux pour reprendre la signalisation horizontale. A cette occasion, une reprise de la couche de liaison et un BBTM phonique seront réalisés.

Une repasse de la signalisation horizontale sera également réalisée au bout de six mois.

Les dispositions détaillées d'exploitation de chantier seront établies conformément à l'instruction interministérielle sur la signalisation Routière (8ème partie) et en référence aux guides SETRA de 2002 « Signalisation temporaire-vol2 et 2020 « Signalisation temporaire chantier-vol2RCS– Manuel du chef de chantier pour les routes à chaussées séparées »

Ces dispositions feront l'objet d'une concertation avec l'exploitant de l'autoroute A55 (DU/CEI de Lavéra).

Pour poser et déposer ce balisage lourd, des fermetures de l'A55 au niveau de l'échangeur n°12 de l'autoroute A55 de nuits seront programmées avec mise en place de déviations. La bretelle d'entrée de ce même échangeur sera fermé lors de ces travaux.

Il en sera de même lors de la pose des écrans et des travaux de reprise de la couche de roulement.

Remarque : La pose des écrans nécessite de ripper les SMV en neutralisant la voie lente pour permettre le déploiement de la grue mobile. La mise à une voie de l'A55 ne peut se faire uniquement de nuit. Ainsi, les ripages en début et fin de nuit ne laisserait pas suffisamment de temps de travail effectif. Ainsi, la fermeture totale de l'autoroute est préférable pour la pose des écrans (RETEX mur 10).

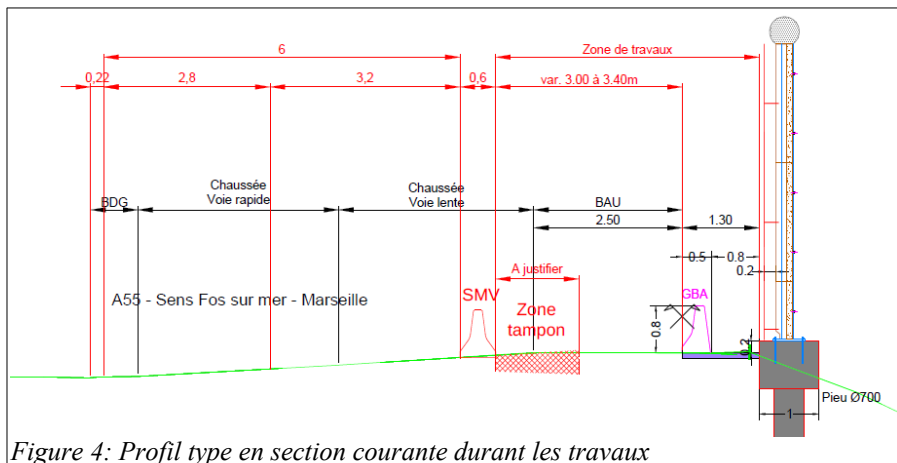


Figure 4: Profil type en section courante durant les travaux

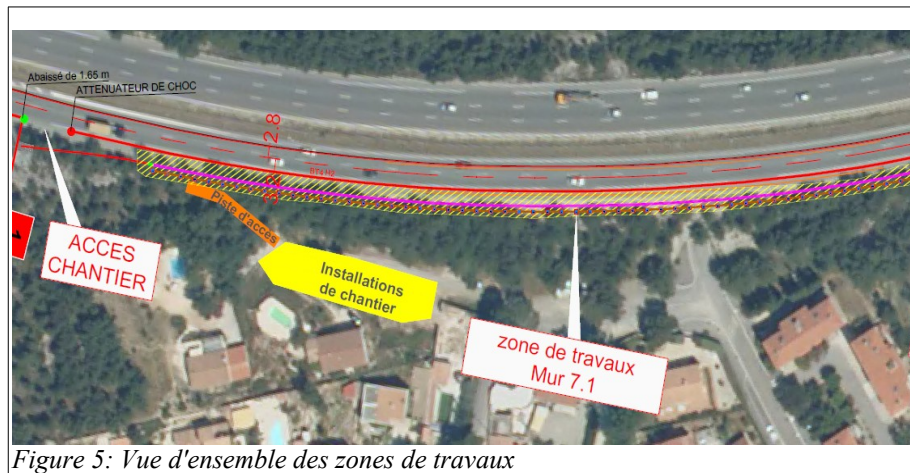


Figure 5: Vue d'ensemble des zones de travaux

Les séparateurs modulaires de voie béton à utiliser seront de type SMV BT 4. Ils seront munis d'un atténuateur de choc aux extrémités, y compris au niveau des accès de chantier, dans le sens de la circulation et d'un abaissé dans le sens opposé.

Leur niveau de retenue sera de niveau H1, avec une largeur de fonctionnement W6, et un niveau de sévérité B.

Lors de la phase de pose des écrans à l'aide d'une grue mobile, le retour d'expérience du mur 10 a montré la nécessité de fermer l'autoroute à cause de l'emprise de la grue mobile.

Une fois les écrans posés, la GBA pourra être réalisée.

En plus des signalisations de direction verticale, le titulaire doit mettre de la signalisation directionnelle temporaire en peinture au sol et effacer celle qui ne correspond pas : la technique d'effacement sera par hydrodécapage selon les directives de l'exploitant. Par ailleurs, compte tenu de la durée du chantier, la signalisation horizontale temporaire sera refaite tous les deux mois, soit 3 repasses prévisibles.

Les services de secours devront pouvoir à tout moment traverser le chantier en cas d'urgence.

Les plans de déviation proposés ci-après devront être validés par l'exploitant DIRMED avec avis aux divers gestionnaires concernés : villes, CD13,).

➔ **Fermeture A55 avec mise en place d'une déviation par la bretelle de sortie sur l'échangeur n°12 et fermeture de la bretelle d'entrée de l'échangeur 12**

L'itinéraire de la déviation en venant de Fos depuis l'A55 est le suivant :

- De l'A55, prendre la sortie 12 direction Lavéra puis suivre le centre ville de Martigues,
- Continuer tout droit sur la RD9 jusqu'au rond-point de la D49,
- Prendre à droite la RD9 Avenue Calmette et Guérin (D9-direction Sausset-Carro-La Couronne),

- Continuer tout droit sur la RD5 Avenue Charles de Gaulle (D5-direction centre ville puis direction Marseille),
- Au rond-point, prendre la 1^{ère} sortie en direction de Marseille (bretelle d'entrée N°11 de l'A55).

L'itinéraire de la déviation pour les usagers voulant prendre l'A55 à l'échangeur 12 vers Marseille est le suivant :

- De la RD8, la bretelle d'entrée n°12 vers Marseille sera fermée,
- Continuer tout droit sur la RD9 jusqu'au rond-point de la D49,
- Prendre à droite la RD9 Avenue Calmette et Guérin (D9-direction Sausset-Carro-La Couronne),
- Continuer tout droit sur la RD5 Avenue Charles de Gaulle (D5-direction centre ville puis direction Marseille),
- Au rond-point, prendre la 1^{ère} sortie en direction de Marseille (bretelle d'entrée N°11 de l'A55).

Le plan de déviation sera le suivant :



Figure 6: Déviation fermeture section courante sens Fos → Marseille

A noter :

La ville de Martigues interdit la traversée de son centre ville aux poids lourds de plus de 7,5 tonnes et aux transports de matières dangereuses. Une déviation pour ces usagers serait extrêmement longue. Ainsi, un arrêté de dérogation sera demandé à la ville de Martigues lors des fermetures de l'A55, comme ce fût réalisé lors des travaux du mur 10 (l'itinéraire de déviation n'avait pas posé de problème aux poids lourds).

2.2.4 Zones d'installations de chantier

L'allée Jean-François Millet présente un délaissé important relevant du domaine public. Il est donc proposé de réaliser les installations de chantier sur celui-ci (cf figure n°5). Un arrêté municipal sera également demandé.

2.2 Dates et durées prévues, les phasages éventuels**A titre indicatif, les dates seront actualisées en phase préparatoire**

Début du chantier prévu le

Janvier 2027

Fin du chantier prévu le

Juillet 2027

La durée globale du chantier est de

6 mois

Le tableau ci-dessous présente la succession des différentes étapes en termes d'exploitation sous chantier ayant un impact sur l'A55. Cet exercice doit permettre d'évaluer le délai global et contractuel des travaux. En aucun cas, il ne représente le planning du chantier. Ce dernier est à établir par l'entreprise. Il y aura donc une mise au point définitive à faire sur l'organisation du chantier une fois l'entreprise retenue.

	Mode d'exploitation sous chantier retenu	Schéma (cf. annexe)	Durée	Observations
Phase 1	Fermeture de l'A55 sens 2 et de la bretelle E12B4 Réduction des voies de circulation à 3,20 et 2,80m	F231b F 202	2 nuits 5 mois	Pose du balisage temporaire (SMV BT4, SH, SV,...) Mise en place des déviations
Phase 2	Fermeture de l'A55 sens 2 et de la bretelle E12B4	F231b	5 nuits	Pose des écrans du mur 7-1 Mise en place des déviations
Phase 3	Fermeture de l'A55 sens 2 et de la bretelle E12B4	F231b	2 nuits	Rippage des SMV BTA pour réalisation de la GBA

	Mode d'exploitation sous chantier retenu	Schéma (cf. annexe)	Durée	Observations
Phase 4	Fermeture de l'A55 sens 2 et de la bretelle E12B4	F231b	2 nuits	Dépose du balisage temporaire (SMV BT4, SH, SV,...)
Phase 5	Fermeture de l'A55 sens 2 et de la bretelle E12B4	F231b	4 nuits	Rabotage et reprise de la couche de liaison. Reprise de la couche de roulement et réalisation de la signalisation horizontale définitive. Mise en place des déviations
Phase 6	Fermeture de l'A55 sens 2 et de la bretelle E12B4	F231b	1 nuits	Repasse de la signalisation horizontale. Mise en place des déviations

- **Phase 1 : Sens 2 Fos vers Marseille**

La phase n°1 consiste à fermer l'autoroute A55 depuis l'échangeur n° 12, y compris la bretelle d'entrée vers Marseille E12B4, avec pose d'une déviation.

Le schéma du manuel du chef de chantier qui sera mis en application sera le F231b. Le guide technique Conception et mise en œuvre des déviations sera appliqué-édition 2020 -Volume 5.

Les travaux estimés à deux nuits permettront de poser le balisage lourd (SMV BT4) et réaliser la signalisation horizontale temporaire jaune avec masquage par effacement par hydrodécapage de l'existante. La signalisation verticale temporaire sera mise en place avec masquage de l'existante.

Ainsi, le schéma du manuel du chef de chantier qui sera mis en application sera le F202 avec travaux en BAU/VL en association à des SMV béton.

La présignalisation temporaire débutera environ au PR 35+605 et se terminera au PR 36+730 (à implanter in situ avec le CEI).

Il sera mis en place au début du passage temporaire des panneaux AK5 triflash, des panneaux R2, un panneau d'information 3 x 4, des panneaux B 14-70, et des panneaux B3a.

La voie lente sera réduite à 3,20m et la voie rapide à 2,80m. La limitation de vitesse sera réduite à 70 Km/h au droit des travaux. Les PL ne pourront pas faire de dépassement.

- **Phase 2 : Sens 2 Fos vers Marseille**

Le retour d'expérience du mur 10 a montré la nécessité de fermer totalement l'autoroute lors de la pose des écrans.

Ainsi, l'a phase n°2 consiste à fermer l'autoroute A55 depuis l'échangeur n° 12, y compris la bretelle d'entrée vers Marseille E12B4, avec pose d'une déviation.

Les travaux estimés à six nuits permettront de poser les panneaux du mur 7-1.

Le schéma du manuel du chef de chantier qui sera mis en application sera le F231b. Le guide technique Conception et mise en œuvre des déviations sera appliqué-édition 2020 -Volume 5.

- **Phase 3 : Sens 2 Fos vers Marseille**

Lors de cette phase, l'A55 sera fermée depuis l'échangeur n° 12, y compris la bretelle d'entrée vers Marseille E12B4, durant 2 nuits estimées afin de réaliser la GBA le long de l'écran 7-1. En effet, la largeur de la zone de travaux ne permettra pas le passage d'une extrudeuse pour la réalisation de la GBA. Il sera donc nécessaire de ripper de nuit le balisage lourd afin de permettre le passage d'une extrudeuse. Les SMV seront remis dans la configuration de la figure 4 en fin de nuit.

Le schéma du manuel du chef de chantier qui sera mis en application sera le F231b. Le guide technique Conception et mise en œuvre des déviations sera appliqué-édition 2020 -Volume 5.

- **Phase 4: Sens 2 Fos vers Marseille**

Lors de cette phase, l'A55 sera fermée depuis l'échangeur n° 12, y compris la bretelle d'entrée vers Marseille E12B4, durant 2 nuits estimées afin de déposer les SMV BT4 et la signalisation verticale temporaire.

Le schéma du manuel du chef de chantier qui sera mis en application sera le F231b. Le guide technique Conception et mise en œuvre des déviations sera appliqué-édition 2020 -Volume 5.

- **Phase 5 : Sens 2 Fos vers Marseille**

Lors de cette phase, l'A55 sera fermée depuis l'échangeur n° 12, y compris la bretelle d'entrée vers Marseille E12B4, durant 4 nuits estimées afin de reprendre les couches de liaison et de roulement de l'55 et de mettre en conformité la signalisation horizontale blanche.

Le schéma du manuel du chef de chantier qui sera mis en application sera le F231b. Le guide technique Conception et mise en œuvre des déviations sera appliqué-édition 2020 -Volume 5.

- **Phase 6 : Sens 2 Fos vers Marseille**

Lors de cette phase, l'A55 sera fermée depuis l'échangeur n° 12, y compris la bretelle d'entrée vers Marseille E12B4, durant 1 nuit afin de réaliser une repasse au bout de six mois de la signalisation horizontale blanche.

Le schéma du manuel du chef de chantier qui sera mis en application sera le F231b. Le guide technique Conception et mise en œuvre des déviations sera appliqué-édition 2020 -Volume 5.

• **Jours hors chantier:**

La circulaire des jours hors chantier de l'année 2024 est jointe en annexe à titre indicatif. La circulaire de l'année de réalisation des travaux devra être prise en compte.

Autres chantiers simultanés sur le même itinéraire:

- Les travaux d'entretien de la DIRMED ; La planification de ses chantiers d'entretien devra être prise en compte lors de la programmation du chantier. Pour cela, il s'agit de se rapprocher du District Urbain de la DIRMED.

Un planning détaillé devra être mis en place en prenant en compte les programmations des chantiers environnants. Le titulaire devra tenir compte des comptes rendus des concertations organisées par le Maître d'ouvrage avec :

- les communes de Martigues et Port de Bouc ;
- les grandes entreprises environnantes, notamment les pétroliers ;
- les forces de l'ordre et de secours ;
- CEI de Lavéra et le CAM ;
- le conseil Départemental 13 .

Il sera très important d'aborder, entre autres, les circuits et volumes de trafics des PL des grandes entreprises environnantes.

2.3 Données de trafic

Les données trafics de 2021 indiquent un trafic moyen journalier annuel (TMJA) de 75 104 veh/j pour un pourcentage de poids lourds de 9 %. La DIRMED ne dispose pas de données plus récentes.

Les modes d'exploitations retenus ci-après sont compatibles avec ces trafics car ils ne modifient pas la capacité des voies en journée (dévoisement avec conservation du nombre de voies). Ils ont été mis plusieurs fois en œuvre sur le District Urbain pour des chantiers de VRTC mur 10 par exemple. Ils sont donc empiriquement supportables par l'infrastructure. Par ailleurs, les trafics de nuits sont faibles sur la section et permettent les fermetures de la section courante et/ou des bretelles.

2.4 Mode d'exploitation retenu et sa justification (alternat par feux, par piquets, déviations,...)

Compte du caractère autoroutier de la section, la mise en place d'un d'alternat est exclue.

Neutralisation de la bande d'arrêt d'urgence en section courante de jour

Afin de conserver la capacité des voies, les voies rapide et lente seront conservées avec des largeurs réduites respectivement de 2,8m et 3,20m. Ainsi, seule la bande d'arrêt d'urgence sera neutralisée pour les travaux en section courante.

limitation de vitesse à 70 km/h du P.R. 35 +260 au P.R. 34+750

interdiction de dépasser ☒ OUI ☐ NON

présence d'une ligne continue ☒ OUI ☐ NON
 si OUI, du P.R. 35 +260 au P.R. 34+750

interdiction de stationner ☒ OUI ☐ NON
 si OUI du P.R. 35 +260 au P.R. 34+750

autre(s) disposition(s) :

- Effacement par hydrodécapage de la signalisation horizontale et mise en place d'une signalisation provisoire
- Masquage de la signalisation de police et mise en place d'une signalisation provisoire
- Mise en place de SMV béton BT4

*Interdiction de circuler et/ou déviation : Fermetures **de nuit***

Les fermetures de nuit seront de 21h à 6h en dehors des jours hors chantiers (et réduites de 21h à 5h les veilles de jours hors chantiers).

- **Fermeture de la section courante**

Interdiction entre les échangeurs 12 et 11 dans le sens 1.

- **Fermeture de la bretelle d'entrée de l'échangeur 12 (E12 B4)**

Fermeture intégrale de la bretelle.

Propriétés communes aux fermetures :

Sens ☒ 2

☒ Complète ☐ catégorielle

des accès des riverains, des transports en commun, des véhicules de secours

☒ OUI ☐ NON

desserte locale (transports en commun, livraison ou récupération de marchandises ou de déchets,..)

☒ OUI ☐ NON

déviations envisagées, (Si OUI, voir ci-après, le(s) plan(s) de déviation Cf. partie 3.2)

☒ OUI ☐ NON

SI OUI, pour un ou les deux sens de circulation

☐ 1 ☒ 2

les autres gestionnaires de la voirie ont-ils donné leur accord (Si OUI, Cf. à la partie 4.2)

☒ OUI ☐ NON

le circuit de déviation nécessite-t-il des mesures particulières de sécurité (modification de régime de priorité, gabarit, signalisation de difficultés, etc...)

☒ OUI

☐ NON

si OUI lesquelles : Arrêté municipal de dérogation à l'interdiction des poids lourds de plus de 7,5 Tonnes et transports de matières dangereuses.

Autres mesures :

Allée Jean-François Millet : Afin de protéger l'allée des éventuelles chutes de pierre lors de la réalisation de l'écran 7-1, des séparateurs bétons seront mis en pied de talus le long de l'allée. Ainsi, un arrêté municipal sera demandé et stationnement y sera interdit le long du talus autoroutier.

pour le ramassage scolaire : Non concerné, car fermetures de nuit

pour les transports en commun : Non concerné, car sans impacts

pour les transports exceptionnels/TMD: Les fermetures seront programmées, ainsi les transporteurs de convois exceptionnels seront informés lors de l'instruction de leurs demandes d'autorisation. Un arrêté municipal de dérogation sera demandé à l'interdiction des poids lourds de plus de 7,5 Tonnes et transports de matières dangereuses.

2.5 mesures d'information des usagers et des riverains

Panneaux d'information, sur les grands axes, 8 jours avant le début des travaux. (Cf. Le plan de déviation)

☒ OUI

☐ NON

Communication aux riverains (lettre circulaire, tract,...), (Si OUI, mettre une copie des documents en annexe)

☒ OUI

☐ NON

Presse

☒ OUI

☐ NON

Un communiqué de presse sera réalisé au démarrage des travaux. Des lettres d'informations aux riverains pourront être réalisées en accord avec le maître d'ouvrage via un prestataire extérieur de communication.

Observations :

Des panneaux à messages variables (PMV) seront activés par le CIGT et informeront les usagers avant et pendant le chantier.

Le CIGT DIRMED assurant la surveillance de réseau autoroutier 24/24 est joignable au :

04 91 51 51 51

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

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

Se référer à l'annexe A, le cahier des règles générales de sécurité DIR Méditerranée

3. Signalisation du chantier

L'entreprise, sur la base de ce « volet exploitation sous chantier », aura la charge de soumettre à la DIR Méditerranée un dossier d'exploitation sous chantier selon le délai indiqué au dossier de la consultation des entreprises reprenant les éléments évoqués au sein de ce document.

Il s'agira notamment de soumettre pour validation à la DIR Méditerranée tous les plans de signalisation relative à chacune des mesures d'exploitations sous chantier retenues. Certains schémas proposés par la DIRMED seront annexés à ce document et pourront servir de base de travail.

3.1 Plan(s) de signalisation du chantier

Le dossier d'exploitation sous-chantier devra comporter à minima :

- **Une vue en plan de signalisation qui illustrent la phase travaux** sur A55 pendant la réalisation des écrans avec réduction des voies et limitation de la vitesse et sur les fermetures A55 et bretelles d'entrée et sortie avec mise en place des déviations.
- **Un profil type sur section courante** avec représentation de la zone en travaux, réductions des voies et visualisation des SMV BT4.
- **Une vue aérienne avec deux zones susceptibles de recevoir les installations et pistes d'accès provisoires de chantier.** Le titulaire proposera d'installer sa base vie et zone de stockage des matériels et matériaux sur l'un des deux sites présenté dans ce dossier. Il peut **sous réserve d'acceptation par l'exploitant DIRMED et MOE**, demander à occuper les deux sites présentés dans ce dossier.
- **Un plan** sur les zones d'installations possibles.
- **Le plan de déviation** sur la fermeture sur la fermeture de l'A55 au niveau de l'échangeur n°12.

3.2 Plan de déviations : (Cf. en annexe C, le plan de déviation proposé par la DIRMED)

En annexe de cette note se trouvent les plans de déviations liées aux fermetures lors des phases :

- de pose et dépose du balisage,
- de réalisation de l'écran du mur 7-1,
- de reprise de la couche de roulement.

Ces documents ont vocation à servir de base à l'entreprise qui sera retenue. Cette dernière proposera pour avis et validation à la DIR Méditerranée les schémas de coupures et signalisations correspondants aux mesures d'exploitations qu'elle aura choisi d'entreprendre dans les phases de préparation du chantier.

3.3 Modalités de maintenance et de contrôle de la signalisation

Mise en place de la signalisation :

de chantier par

Entreprise titulaire

de la déviation par

Entreprise titulaire

Modalités de maintenance de la signalisation :

à la charge de

Entreprise titulaire

fréquence de vérification

Toutes les nuits et en journée lors des patrouillages

4. Projets d'arrêtés

4.1 L(es)'arrêté(s) lié(s) à la circulation

Les arrêtés de circulation seront pris par l'Exploitant (District Urbain de la DIRMED) sur la base du dossier d'exploitation sous chantier de l'entreprise titulaire.

4.2 Accord des gestionnaires de voirie (si déviation)

Les déviations proposées seront validées par les gestionnaires des voiries concernées dans le cadre de l'arrêté permanent de la DIRMED pour les fermetures qu'elle assure.

Ils seront consultés si besoin par l'Exploitant (District Urbain de la DIRMED) dans le cadre de l'instruction du dossier d'exploitation sous chantier de l'entreprise titulaire.

Dossier d'exploitation sous chantier

Annexes

Annexe A

Cahier des règles générales de sécurité

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.

1 applicable depuis le 01/03/1994

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.

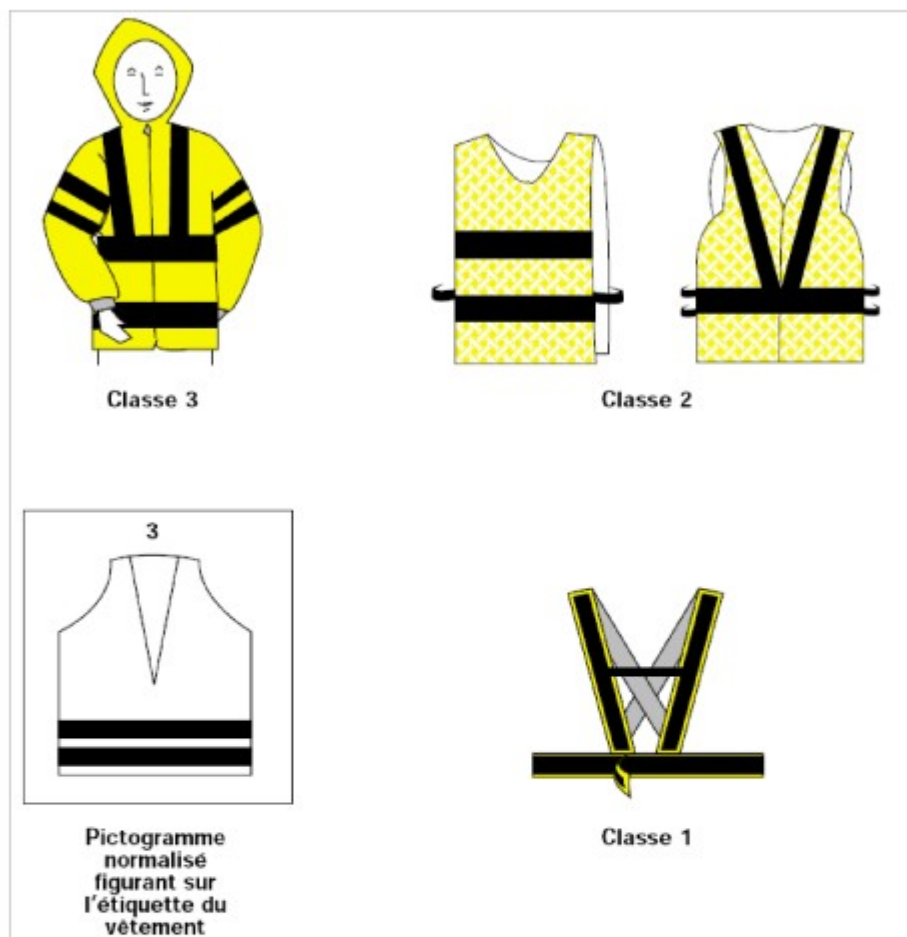
La classe 3 correspond aux combinaisons et vestes qui présentent des surfaces de signalisation importantes soit égales à 0,80/m² de surface HV et 0,2/m² de bandes rétro réfléchissantes.

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 baudrier 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).

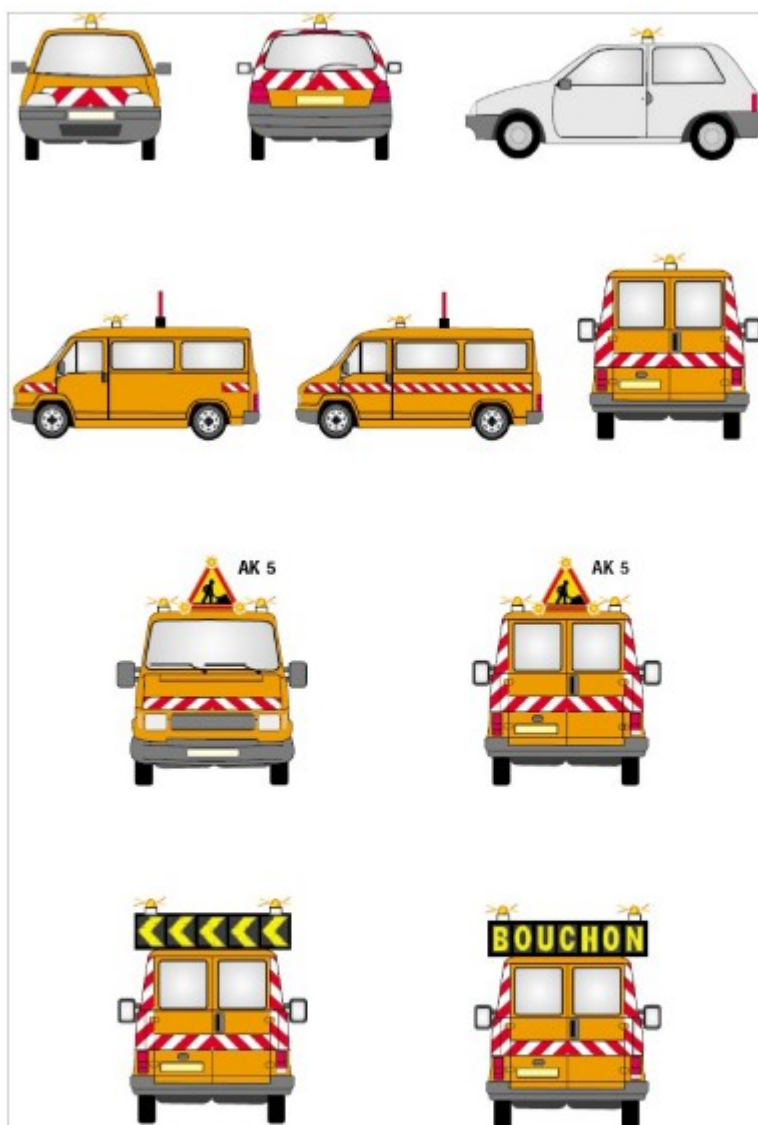
- Les panneaux à messages variables sur routes bidirectionnelles

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).

Service Politiques de l'Exploitant et de la Programmation

Pôle Services à l'Usager



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,

Service Politiques de l'Exploitant et de la Programmation

Pôle Services à l'Usager

- 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.

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 2024 au 24 mars 2024

- Du samedi 24 février à cinq heures au lundi 26 février à cinq heures ;
- Du samedi 2 mars à cinq heures au lundi 4 mars à cinq heures.

Période du 25 mars 2024 au 23 juin 2024

- Du vendredi 29 mars à cinq heures au mardi 2 avril à cinq heures ;
- Du samedi 4 mai à cinq heures au lundi 6 mai à cinq heures ;
- Du mardi 7 mai à cinq heures au lundi 13 mai à cinq heures ;
- Du vendredi 17 mai à cinq heures au mardi 21 mai à cinq heures.

Période du 24 juin 2024 au 30 septembre 2024

- Du vendredi 28 juin à cinq heures au lundi 1^{er} juillet à cinq heures ;
- Du vendredi 5 juillet à cinq heures au lundi 8 juillet à cinq heures ;
- Du vendredi 12 juillet à cinq heures au lundi 15 juillet à cinq heures ;
- Du vendredi 19 juillet à cinq heures au lundi 22 juillet à cinq heures ;
- Du vendredi 26 juillet à cinq heures au lundi 29 juillet à cinq heures ;
- Du vendredi 2 août à cinq heures au mardi 6 août à cinq heures ;
- Du samedi 10 août à cinq heures au lundi 12 août à cinq heures ;
- Du vendredi 16 août à cinq heures au mardi 20 août à cinq heures ;
- Du vendredi 23 août à cinq heures au lundi 26 août à cinq heures ;
- Du vendredi 30 août à cinq heures au lundi 2 septembre à cinq heures.

Période du 1^{er} octobre 2024 au 31 janvier 2025

- Du vendredi 25 octobre à cinq heures au lundi 28 octobre à cinq heures ;
- Du jeudi 31 octobre à cinq heures au lundi 4 novembre à cinq heures ;
- Du vendredi 8 novembre à cinq heures au mardi 12 novembre à cinq heures ;
- Du vendredi 20 décembre à cinq heures au lundi 23 décembre 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 2024 au 24 mars 2024

- Du vendredi 9 février à cinq heures au lundi 12 février à cinq heures dans les régions Auvergne-Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur ;
- Du samedi 10 février à cinq heures au lundi 12 février à cinq heures dans les régions Bourgogne-Franche-Comté et Grand Est ;
- Du vendredi 16 février à cinq heures au samedi 17 février à cinq heures dans les régions Bourgogne-Franche-Comté et Grand Est ;
- Du samedi 17 février à cinq heures au lundi 19 février à cinq heures dans les régions Auvergne-Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur ;
- Du vendredi 23 février à cinq heures au samedi 24 février à cinq heures dans les régions Bourgogne-Franche-Comté et Grand Est ;
- Du vendredi 1^{er} mars à cinq heures au samedi 2 mars à cinq heures dans les régions Auvergne-Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Bourgogne-Franche-Comté et Grand Est ;
- Du samedi 9 mars à cinq heures au lundi 11 mars à cinq heures dans les régions Auvergne-Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Bourgogne-Franche-Comté et Grand Est.

Période du 25 mars 2024 au 23 juin 2024

- Du vendredi 19 avril à cinq heures au samedi 20 avril à cinq heures dans les régions Occitanie et Provence-Alpes-Côte d'Azur ;
- Du samedi 20 avril à cinq heures au lundi 22 avril à cinq heures dans la région Auvergne-Rhône-Alpes ;
- Du vendredi 26 avril à cinq heures au samedi 27 avril à cinq heures dans la région Auvergne-Rhône-Alpes.

Période du 24 juin 2024 au 30 septembre 2024

- Du vendredi 9 août à cinq heures au samedi 10 août 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 ;
- Du mercredi 14 août à cinq heures au vendredi 16 août à cinq heures dans les régions Hauts de France, Bretagne, Centre-Val de Loire, Normandie et Pays de la Loire ;

Période du 1^{er} octobre 2024 au 31 janvier 2025

- Du vendredi 18 octobre à cinq heures au samedi 19 octobre à cinq heures dans les régions Occitanie et Provence-Alpes-Côte d'Azur ;
- Du vendredi 27 décembre à cinq heures au samedi 28 décembre à cinq heures dans les régions Bourgogne-Franche-Comté et Grand Est ;
- Du vendredi 27 décembre à cinq heures au lundi 30 décembre à cinq heures dans la région Auvergne-Rhône-Alpes.

Annexe B

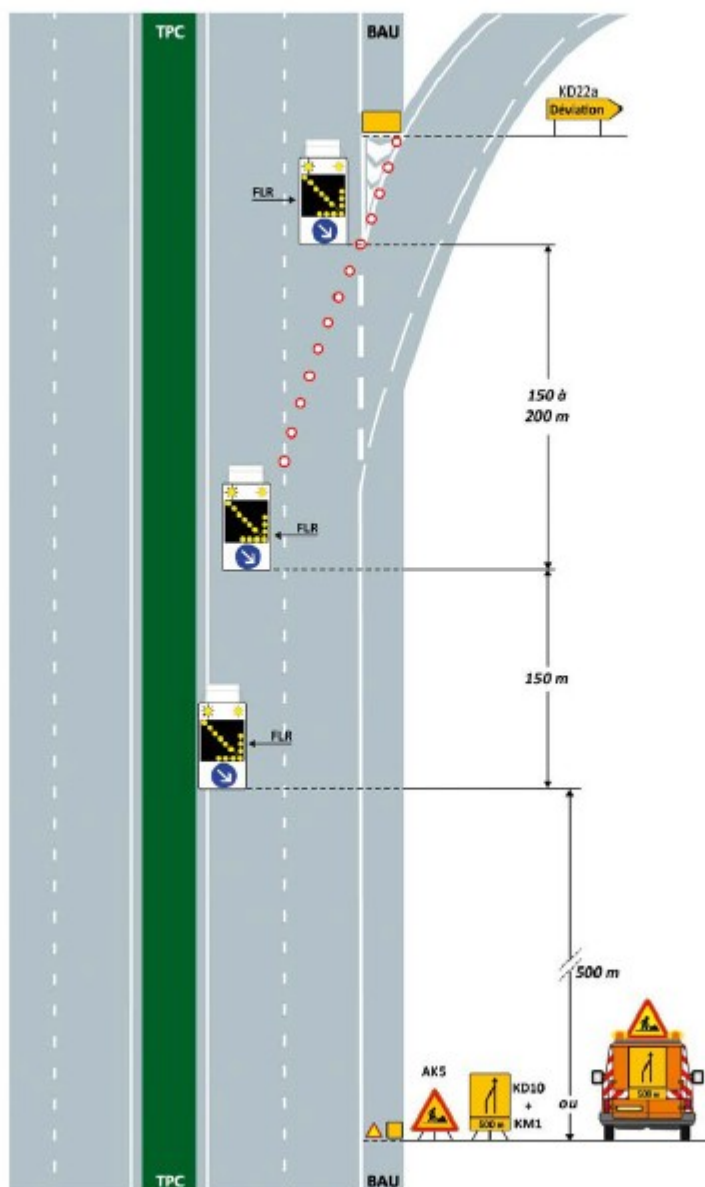
Schémas des manuels du chef de chantier
ayant servis à l'établissement du projet de signalisation

Fermeture totale

Signalisation lumineuse

Route à 2x2 voies
< 24 h

F.231b



Commentaire(s) :

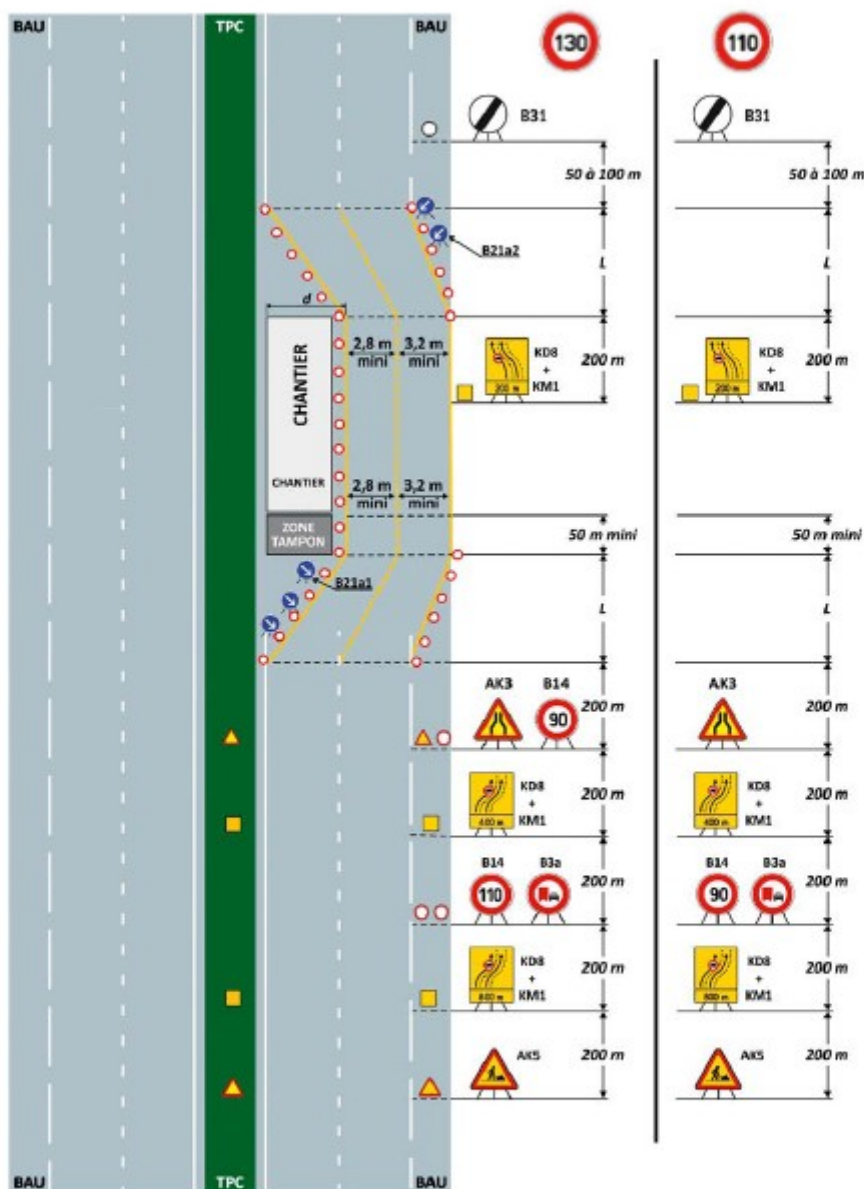
L'itinéraire de déviation doit comporter un guidage permettant à l'utilisateur de retrouver l'itinéraire qu'il a quitté (Itinéraire S, Itinéraire de déviation).

Dévoisement toutes voies

Route à 2x2 voies

F.202

Signalisation traditionnelle



Commentaire(s) :

La longueur L est proportionnelle à la largeur de déport (d). Elle correspond à une distance de 50 m par mètre déporté. Si la largeur laissée libre à la circulation sur la voie de gauche est supérieure à 3,20 m, le B3a n'est pas utilisé.

Le balisage longitudinal de rive peut être réalisé en marquage temporaire, à l'aide de dispositifs discontinus ou continus de séparation ou en associant les 2.

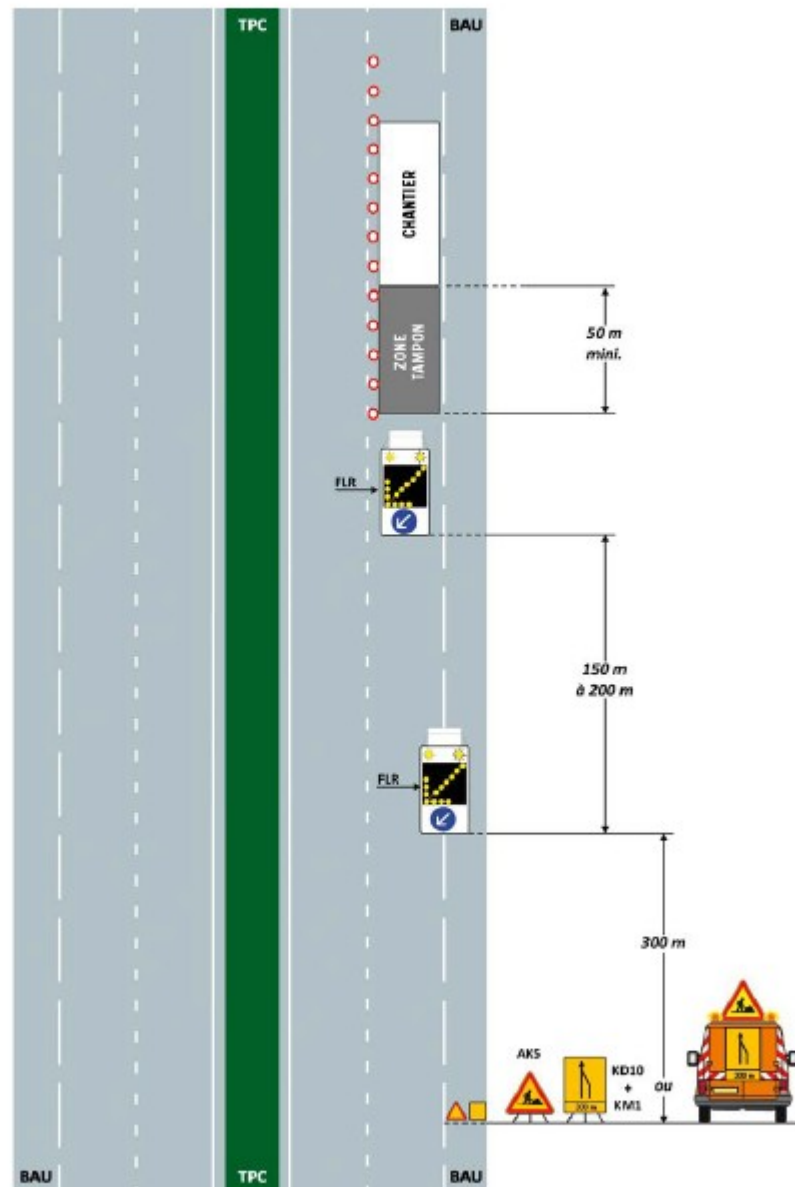
Dans la séquence de position, le panneau KD8 pourra être doublé en TPC, même si formellement n'étant plus dans la séquence d'approche le doublage ne s'impose pas.



Neutralisation de la voie de droite

Route à 2x2 voies
< 24 h

Signalisation lumineuse - visibilité réduite



Commentaire(s) :

La signalisation d'approche renforcée est constituée de panneaux soit posés au sol soit portés par un véhicule de signalisation.

La pose d'un balisage longitudinal est obligatoire si la distance entre la FLR de position et le début du chantier excède 150 m.

Annexe C

Plan(s) de déviation