

Procédure d'interventions sur le réseau 2x2 voies de la CeA dans le cadre de la circulation des transports exceptionnels

Dans le cadre de la circulation des convois exceptionnels sur le réseau 2x2 voies de la CeA, veuillez trouver ci-joint la procédure d'ouverture et de fermeture des glissières de sécurité, de dépose et repose de la signalisation.

A ce jour, les entreprises spécialisées identifiées et autorisées à intervenir sur le réseau de la CeA pour les ouvertures et fermetures de glissières sont : SAERT, CM2E, SIGNATURE.

Lorsque la circulation d'un convoi ne nécessite pas l'ouverture et la fermeture de glissières et si la dépose et repose de la signalisation se fait par une équipe technique accompagnant le convoi, la procédure ci-dessous est également applicable par le transporteur.

L'objectif de la démarche est de porter à connaissance des gestionnaires de voirie 2x2 voies de la CeA les interventions à venir sur le domaine public dans le cadre de la circulation des convois, de sécuriser et de faire valider le mode d'exploitation.

1) Prescriptions générales en cas d'ouvertures et fermetures des glissières, dépose de signalisation

Lorsque qu'un transporteur prend contact avec une entreprise spécialisée CM2E, SAERT ou SIGNATURE, pour les ouvertures – fermetures de glissières sur le réseau 2x2 voies de la CeA, que ce soit au niveau des ITPC, bretelles dédiées aux convois, pour toute fermeture de bretelle ou pour toutes les déposes et reposes de signalisation nécessaires pour la circulation d'un convoi, il y a lieu de suivre la procédure ci-dessous :

L'entreprise intervenante, SAERT, CM2E ou SIGNATURE, devra avant toute intervention sur le domaine public de la CeA :

- transmettre la demande d'intervention complétée de dépose et repose de glissières de sécurité ou de signalisation, au minimum 10 jours avant le passage du convoi auprès des Centre(s) Routier(s) Alsace (CRA) de la CeA concerné(s).
- disposer d'un retour favorable des Centres Routiers concernés
- pour toute modification, les centres routiers devront être informés et l'entreprise devra à nouveau disposer d'un retour favorable
- toute dépose de signalisation devra être reposée à l'identique.
- les frais occasionnés pour la mise en œuvre de ces mesures sont intégralement à la charge du pétitionnaire.
- les contacts de la CeA pour tout basculement sur la D83 sont mentionnés ci-dessous :

Contacts de la CeA pour toute intervention sur la D83 ou A35 vers Saint-Hippolyte:

- **CAA de Soultz** : D83 du PR00+000 au PR49+1036, entre l'échangeur D83/D483 et l'échangeur D83/A35 : cei.soultz.sa@alsace.eu
- **CAA Sainte Croix en Plaine** : D83 du PR50+000 au PR61+695, entre l'échangeur D83/A35 et le giratoire D83/D1B1 Saint-hippolyte cei.sainte-croix.sa@alsace.eu
- **CAA Ebersheim** : A35, présence de l'ITPC au PR01+493, section sur A35 entre la limite D83/A35 vers Bergheim et A35 limite département Bas-Rhin cei.ebersheim.sa@alsace.eu
- **CRA Erstein** : du PR77+000 au PR00+000, entre Kogenheim et Fegersheim cei.erstein@alsace.eu

Contacts des entreprises SAERT, CM2E ou SIGNATURE :

- SAERT située à Benfeld : orisser@saert.fr
- CM2E située à Sainte Croix en Plaine : sgi@cm2e.eu
- SIGNATURE située à Geispolsheim : romain.grosjean@signature.eu

Contacts des Centres Routiers Alsace avec 2x2 voies et Autoroutiers de la CeA

Réseau routier	Centre routier d'Alsace	Contacts Bas-Rhin	Contacts Haut-Rhin
A35 entre Lauterbourg et l'A4 (EMS)	CAA Soufflenheim	cei.soufflenheim.sa@alsace.eu	
A352 entre Dorlisheim et l'EMS	CAA Ebersheim	cei.ebersheim.sa@alsace.eu	
A35 entre l'EMS et A35/D83 Saint-Hippolyte	CAA Ebersheim	cei.ebersheim.sa@alsace.eu	
D83 entre Saint-Hippolyte et D83/D1083 Kogenheim	CRA Sélestat	cei.selestat@alsace.eu	
D83 entre limite D83/D1083 vers Kogenheim et EMS	CRA Erstein	cei.erstein@alsace.eu	
D1063 contournement d'Haguenau	CRA Haguenau	cei.haguenau@alsace.eu	
D500 entre Dorlisheim et Obernai	CRA Molsheim	cei.molsheim@alsace.eu	
D1083 Ebermunster OA limité aux TE à 4,30m de hauteur	CRA Erstein CAA Ebersheim	cei.ebersheim.sa@alsace.eu ; cei.erstein@alsace.eu	
D83, D1b1 ou circulation à contre-sens au niveau de Saint-Hippolyte, sens nord - sud	CRA Lapoutroie, CAA Ebersheim, CAA Sainte-Croix-en-Plaine	cei.ebersheim.sa@alsace.eu	cra.lapoutroie@alsace.eu ; cei.sainte-croix.sa@alsace.eu
A35 entre Houssen et A35/D55 Baldersheim	CAA Sainte-Croix-en-Plaine		cei.sainte-croix.sa@alsace.eu
A35 entre A35/D55 Baldersheim et Saint-Louis	CAA Rixheim		cei.rixheim.sa@alsace.eu
A36 entre D1066/A36 Lutterbach et l'Allemande	CAA Rixheim		cei.rixheim.sa@alsace.eu
D83 entre A35 Saint-Hippolyte et D83/A35 Houssen	CAA Sainte-Croix-en-Plaine		cei.sainte-croix.sa@alsace.eu
D83 entre limite D83/A35 Houssen et A36 Burnhaupt	CAA Soultz		cei.soultz.sa@alsace.eu
D430 entre Guebwiller et Illsach	CAA Soultz		cei.soultz.sa@alsace.eu
D1066 entre Brunstatt-Didenheim et Lutterbach	CAA Rixheim		cei.rixheim.sa@alsace.eu
D1066 entre Lutterbach et Vieux-Thann	CAA Soultz		cei.soultz.sa@alsace.eu

2) Information des gestionnaire de la CeA pour toute circulation de transports exceptionnels sur le réseau autoroutier et départemental en 2x2 voies :

Pour toute circulation d'un transport exceptionnel de catégorie 2 ou 3 sur le réseau routier en 2x2 voies et autoroutier de la CeA, il est impératif que le transporteur informe les centres routiers d'Alsace concernés par l'itinéraire, au minimum 10 jours avant toute circulation et disposer d'un retour favorable. Les horaires prévisibles devront être spécifiés.

Si le dossier est traité par un mandataire, il portera cette obligation d'information au transporteur.

En l'absence d'information auprès des gestionnaires mentionnés ci-dessous et en cas de blocage ou de gêne de la circulation, la CeA fera appel aux forces de l'ordre pour constatation et application d'une contravention.

3) Prescriptions de circulation pour les convois autorisés sur le réseau autoroutier de la CeA :

Pour les convois ≤ 3.20 mètres de largeur et ≤ 30 mètres de longueur :

- Circulation autorisée de jour comme de nuit
- Hauteur maxi 4.70 mètres

Pour les convois > 3.20 mètres de largeur ou > 30 mètres de longueur :

- Circulation de nuit entre 22h00 et 5h00
- Accompagnement obligatoire par l'EDCF sur le réseau autoroutier
- Hauteur maxi 4.70 mètres

Circulation des TE lors d'un basculement de la circulation :

- La circulation des TE de cat 1 est autorisée à franchir le basculement
- La circulation des TE de catégorie 2 et 3 est interdite
- Hauteur maxi 4.70 mètres

4) Prescriptions relatives aux interventions sur autoroutes et routes à 2X2 voies quant aux passages des transports exceptionnels

Ces prescriptions précisent les consignes de mise en oeuvre du balisage sur les routes à chaussées séparées de la CeA et notamment :

- Les types de signalisation possible et leurs conditions d'emploi
- Les modalités d'implantation
- Les modalités de pose et de dépose

Tout intervenant sur le réseau routier doit être équipé de vêtement de protection de classe 2 ou 3, propre et en bon état.

1 - Zone d'ombre

La zone d'ombre est une portion de voie sur laquelle la visibilité est inférieure à la valeur réglementaire. Les zones d'ombre sont provoquées par des masques à la visibilité (profil en long, ouvrages d'art, signalisation verticale, habitations, courbes, végétation, etc.).

2 - Zone tampon

La zone tampon est une zone située entre le balisage frontal et la zone événement ou de la zone de chantier dépourvue de tout obstacle et qui n'est pas destinée au stationnement.

Elle permet soit à un véhicule qui franchirait le biseau de s'arrêter normalement avant tout autre obstacle, soit d'éviter qu'un véhicule porteur de signalisation ne soit projeté dans la zone d'intervention s'il est lui-même heurté par un véhicule en circulation.

Cette zone est de 50m minimum devant le véhicule tractant ou portant la signalisation lumineuse (poids-lourds tractant une FLR), et peut être augmentée si la configuration le permet.

3 - Flèches Lumineuses de rabattement (FLR)

Signalisation temporaire lumineuse portée sur remorque, utilisée pour la neutralisation d'une ou plusieurs voies sur RCS.

La première FLR rencontrée par l'utilisateur est appelée FLR d'avertissement.

La FLR la plus proche du chantier est appelée FLR de position.

En cas de mise en oeuvre de 3 FLR, la FLR située entre la FLR d'avertissement et la FLR de position est appelée FLR intermédiaire.

Les équipements lumineux sur le véhicule tractant la FLR seront éteints dès lors que la FLR sera activée.

4- Sécurité des agents

La durée d'exposition sur la chaussée et ses abords doit être aussi réduite que possible.

De même, la connaissance du réseau est un des facteurs permettant d'améliorer la sécurité des interventions, de façon à permettre des arrêts sécurisés et dans des secteurs où la visibilité est suffisante. À ce titre, là où ils existent, les repérages ou cartographies des sections où l'accotement est réduit et des zones d'ombre, seront intégrés à la réflexion lors de la préparation de chantier.

5- Signalisation portée par les véhicules

Tous les véhicules intervenant sur le réseau autoroutier ou 2X2 voies seront équipés comme suit : 1 gyrophare orange, 1 signalisation constituée de bandes biaisées rouges et blanches rétro-réfléchissantes (classe 2). Sur l'arrière des véhicules, les bandes biaisées occuperont le maximum de surface possible.

5.1 - A l'arrêt avec les véhicules de service

En situation d'exploitation de la route, la signalisation lumineuse du véhicule est activée (gyrophare).

Pour des stationnements prolongés et chaque fois que la situation le permet, les agents sortent (même sur BAU) et se mettent en sécurité derrière le dispositif de retenue lorsqu'il y en a un, toujours en aval (et hors trajectoire) du véhicule de signalisation.

5.2 - Montée et descente des véhicules de service

• Généralités ;

De façon générale, si cela est possible, les intervenants chercheront à sortir et à s'éloigner de leurs véhicules le plus rapidement possible.

La montée et descente des véhicules devra se faire en toute sécurité, de préférence du côté opposé à la circulation. Pour des configurations avec des BAU étroites ou des bandes dérasées de gauche limitées, les engins seront positionnés de manière à laisser sortir les occupants sans avoir à enjamber ou à monter sur la glissière (risque de chute).

La descente côté trafic doit se faire avec la plus grande prudence.

• Exemple d'évacuation des agents en situation d'exploitation ;

Neutralisation de la voie de gauche : convoi avec FLR d'avertissement, FLR de position, fourgon. Arrêt point FLR d'avertissement et arrêt point FLR de position. Conducteur FLR d'avertissement et conducteur FLR de position marchent le long du TPC pour rejoindre le fourgon. Mise en place des cônes par fourgon avec conducteurs des 2 FLR.

Neutralisation de la voie de droite : Arrêt point FLR d'avertissement et arrêt point FLR de position. Conducteurs des 2 FLR marchent derrière la glissière ou sur la BAU pour rejoindre le fourgon. Mise en place des cônes par fourgon avec conducteurs des 2 FLR.

Variante: les agents peuvent être récupérés par le fourgon prévu pour poser le balisage longitudinal et acheminés en circulant sur la BAU.

6 - Déplacements à pied

Les personnels devront être vigilants et s'efforcer de se déplacer en faisant face au trafic.

La circulation à pied doit s'effectuer le plus loin possible du trafic routier et si le site le permet, derrière les dispositifs de retenue. Il faut, si possible, éviter de marcher sur les voies de circulation ou sur les accotements de largeurs réduites.

La traversée des chaussées à pied devra s'effectuer perpendiculairement et être strictement limitée aux mouvements réellement indispensables.

La surveillance mutuelle des agents sera recherchée afin d'assurer un maximum de sécurité.

La zone de circulation à pied doit toujours être précédée d'un dispositif de pré-signalisation (panneau, fourgon).

Les agents ne doivent pas rester dans les fourgons à l'arrêt pendant l'intervention et doivent se placer hors des trajectoires possibles des véhicules, si possible derrière un dispositif de retenue.

Dans le cas de basculements, le comportement doit être adapté et l'agent doit intégrer le fait que le trafic se fait dans les deux sens, avec un accotement situé uniquement d'un côté.

7. Règles de pose et de dépose

Le chargement et le déchargement des panneaux doivent s'effectuer, si possible, sans que les personnels ou les matériels n'empiètent sur les voies circulées.

La signalisation d'approche est mise en place sur la BAU et répétée sur le TPC lorsque la configuration du site et les conditions de sécurité pour la pose et dépose le permettent. Les traversées de chaussée et la pose sur TPC nécessitent une grande attention des agents qui doivent toujours rester face à la circulation.

La signalisation traditionnelle est posée dans l'ordre où les usagers la rencontrent. Elle est déposée dans l'ordre inverse. Ainsi, le principe chronologique est le suivant :

1. Pose de la signalisation d'approche
2. Pose de la signalisation de position
3. Période d'activité du chantier/durée de l'intervention
4. Dépose de la signalisation de position
5. Dépose de la signalisation d'approche

La présence de l'AK5 ou de l'AK14 sur le fourgon permet de déposer la signalisation d'approche dans l'ordre de la pose. Avec FLR, la signalisation d'approche, le biseau et le balisage longitudinal sont déposés dans l'ordre de pose, les FLR avançant avec l'ensemble de l'atelier.

Tous les K5 nécessaires doivent être stockés dans le fourgon.

Pour toute intervention sur le réseau routier en 2x2 voies, l'entreprise intervenante doit impérativement informer le(s) responsable(s) d'intervention (RI) de la CeA 10 jours avant de la nature des travaux et de la date de mise en oeuvre de la signalisation ayant un impact sur les conditions de circulation :

- début de pose de signalisation,
- fin de la dépose.

L'espacement des cônes en balisage longitudinal est de 26 m maximum (jamais 39m). Cette disposition permet d'être conforme aux recommandations si un chantier de jour devait se prolonger de nuit.

L'espacement des cônes sera resserré au droit des bretelles.

La pose et la dépose des cônes se fait à partir d'un fourgon (et en aucun cas depuis un fourgon benne).

Pour les basculements, l'ouverture de l'ITPC se fera dans la période la plus courte précédant le passage du transport exceptionnel. L'ITPC ouvert sera refermé par de la signalisation temporaire (K5 ou K16) avant le passage du convoi. Il le sera également après le passage du convoi si l'ITPC n'est pas refermé à l'issu. En tout état de cause, si l'ITPC doit rester ouverte plus de 6h avant le passage ou refermée au plus tard 6h après le passage, l'entreprise produira un rapport justificatif qui devra être validé par le service routier.

8- Les règles sur les balisages de nuit

Pour ces passages, les particularités suivantes sont appliquées à la CeA :

- les AK5 ou AK14 (TPC et BAU) sont dotés de trois feux de balisage et d'alerte R2 synchronisés;
- 10 lampes défilantes KR2d synchronisées dans le biseau (rampes KR41 interdites) entre les panneaux B21;
- 4 lampes minimum dans les zones frontales des basculements et débasculement.

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

9 - Les règles d'implantation

L'implantation des panneaux doit être conforme aux manuels du chef de chantier volume2. Les schémas pourront être adaptés en fonction des contraintes d'implantation et des conditions de visibilité.

De manière générale, les panneaux doivent être espacés de 200 m. Cette distance peut être modulée en présence de masque ou d'obstacles (le cas échéant, cette modulation sera précisée dans le document de préparation du chantier). La signalisation de fin de prescriptions est placée 50 m après la fin de la zone chantier, et sera complétée, si besoin, par un panneau B14 rappelant la vitesse limite autorisée (VLA), notamment sur les sections où la VLA est inférieure au régime général.

La zone tampon sera au minimum de 50m. Cette distance pourra être augmentée (jusqu'à 150m) pour tenir compte de la limitation de vitesse et de la configuration des lieux (visibilité).

9.1– Biseau

La neutralisation de plusieurs voies ne peut être introduite par un seul biseau. Le balisage de chaque voie comporte son propre biseau, séparé du précédent par un alignement droit d'au moins 400m.

9.2– Basculement

Dans le sens opposé au chantier, la neutralisation de la ou des voies doit être réalisée au moins 200m avant la section à double sens.

10- Signalisation par signalisation traditionnelle

Tous les signaux mis en place sont rétro-réfléchissants de classe 2, en bon état, propres, stables et lestés.

D'une manière générale, les panneaux sont de grande gamme. Toutefois la très grande gamme peut être utilisée.

Les panneaux répétés en TPC peuvent être de gamme normale.

Le premier panneau rencontré par l'usager (AK) sera de préférence équipé de feux synchronisés qui seront activés suivant les besoins. Cette disposition évite une nouvelle intervention de remplacement si le chantier devait se prolonger durant la nuit ou en cas de survenance de conditions de visibilité réduite (brouillard). De même, des feux équipés de cellule à détection de luminosité peuvent aussi permettre de les activer automatiquement sans aucune intervention des agents.

Dans le cas où le transport des panneaux ne peut s'effectuer par le fourgon, les remorques à panneaux doivent permettre :

- de charger et de décharger les panneaux par le côté opposé à la circulation et/ou par l'arrière,
- de stocker des signaux de dimensions réglementaires.

Le transport de personnes est interdit sur les remorques à panneaux (y compris sur le marche pied).

La pose du biseau de signalisation peut être réalisée sous protection FLR ou FLU

11 – Signalisation par utilisation des FLR

Les FLR sont tractées : "Tractage d'une FLR par PL uniquement".

En aucun cas elles ne sont dételées. La signalisation lumineuse du véhicule tracteur est coupée à l'arrêt (y compris les warning), afin de rendre plus lisible la FLR.

Elles ne peuvent être utilisées seules.

L'inter-distance entre 2 FLR est entre 150m et 200m.

Elles ne peuvent pas être utilisées pour neutraliser la BAU, une voie médiane seule ou une bretelle à une voie.

La première flèche lumineuse rencontrée doit être visible à une distance minimum de :

- 400 mètres lorsque la vitesse est limitée à 130 km/h ;
- 300 mètres lorsque la vitesse est limitée à 110 km/h ;
- 200 mètres lorsque la vitesse est limitée à 90 km/h ou à 70 km/h.

Lorsque ces conditions de visibilité ne sont pas remplies, les seuils de distances peuvent être réduits à respectivement 300 mètres et 200 mètres pour des vitesses de 130 km/h et 110 km/h, en ajoutant en amont une signalisation d'approche. Cette signalisation d'approche, constituée d'un panneau AK5 muni de 3 feux de balisage et d'alerte KR2 et d'un panneau KD10, est posée au sol ou portée par un véhicule ou une remorque sur la bande d'arrêt d'urgence à une distance d'environ 300 mètres du dispositif d'avertissement.

Une surveillance des FLR doit être réalisées tout le temps de leur pose.

Si la distance de visibilité ne satisfait pas à ces critères, une signalisation traditionnelle sera posée ou bien les FLR seront positionnées en amont dans une section à visibilité satisfaisante. Dans ce cas, un balisage longitudinal sera prolongé jusqu'à la zone de travaux.

La pose des cônes que ce soit avant la première FLR ou entre les deux FLR est à proscrire. La pose de ces cônes fait prendre des risques inutiles aux agents.

Le départ des FLR du site se fait FLR relevées. Elles seront rabattues une fois une vitesse minimum atteinte.

12 - En cas de conditions météorologiques défavorables

Les passages ne sont pas programmés ou sont reportés lorsque les conditions de visibilité (brouillard, forte pluie, neige) sont insuffisantes.

Si toutefois une signalisation temporaire doit demeurer en place sur une période plus importante au cours de laquelle les conditions météorologiques peuvent varier, cette signalisation sera renforcée par des feux de balisage et d'alerte synchronisés ou à défilement.

13 – Dépose de la signalisation permanente

Si les conditions de passage des convois l'exigent, la signalisation permanente peut être déposée le temps du passage. La dépose de cette signalisation devra se faire **sans délai** avant le passage du convoi.

Il en est de même pour sa repose.

Celle-ci devra être repositionnée à l'identique et avec soin. A défaut, le gestionnaire de la voirie exigera sa repose ou sa réfection sans délai ou procédera à sa repose ou réfection au frais du demandeur.

Il en est de même, pour ce dernier point, pour les dispositifs de retenue.

14 – Autorisation d'intervenir sur le domaine routier

Le demandeur instruira une demande d'intervention sur le réseau routier auprès du centre autoroutier de la CEA concerné. Cette demande parviendra au centre routier Alsace ou autoroutier au moins 15 jours avant le passage du convoi.

15 – Guide de référence pour la pose de la signalisation

Signalisation temporaire : Routes à chaussées séparées – Manuel du chef de chantier – Cerema.
Dernière édition.