

**Arrêté temporaire conjoint n° AT 2021-0383 DISR
Portant réglementation de la circulation sur les
D43 du PR 6+0015 au PR 6+0470, D43 du PR 1 au PR 6+0015 et D23 du PR 0 au PR 0+0200
Communes de Camaret-sur-Aigues et Jonquières
Route classée à grande circulation
En et hors agglomération**

**Le Président du Conseil départemental
Le Maire de la commune de Jonquières**

- VU le Code général des collectivités territoriales et notamment les articles L. 2213-1, L. 2213-6 et L. 3221-4
- VU l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière et notamment le livre 1, 4ème partie, signalisation de prescription, le livre 1, 8ème partie, signalisation de temporaire et le livre 1, 8ème partie, signalisation temporaire
- VU le Code de la route et notamment l'article R. 411-8
- VU l'avis réputé favorable du Préfet conformément à l'arrêté n° DISR 19-0119 du 22 janvier 2019
- VU l'arrêté du Président n° 2021-1598 du 05/02/2021 portant délégation de signature à Monsieur Jean-Firmin BARDISA, Chef de l'agence routière de Vaison la Romaine, et en cas d'absence à Monsieur Christophe DUHOO, Adjoint au Chef de l'agence routière de Vaison la Romaine
- VU la demande en date du 12/02/2021 de l'entreprise BRAJA VESIGNE intervenant pour le compte du Conseil départemental de Vaucluse

CONSIDÉRANT que la réfection de la chaussée nécessite la réglementation temporaire de la circulation

ARRÊTENT CONJOINTEMENT

ARTICLE 1

À compter du 01/03/2021 et jusqu'au 05/03/2021 la circulation sera réglementée sur les D43 du PR 6+0015 au PR 6+0470, D43 du PR 1 au PR 6+0015 et D23 du PR 0 au PR 0+0200 de la façon suivante :

Prescriptions :

Sur la D23, du PR 0 au PR 0+0200 et sur la D43, du PR 6+0015 au PR 6+0470, la circulation sera alternée manuellement ou par feux de 07h00 à 19h00.

La vitesse sera progressivement limitée à 50 km/h.

Le dépassement de tous véhicules autres que les deux roues sera interdit.

La chaussée sera rendue libre à la circulation de 19h00 au lendemain 07h00.

Déviations :

Sur la D43, du PR 1 au PR 6+0015, la circulation sera interdite à tous les véhicules.

Une déviation sera mise en place dans les deux sens de circulation. Cette déviation empruntera les voies suivantes :

- VC276 du PR 0+0091 au PR 0+2773
- D977 du PR4+0555 au PR11+0405
- D8 du PR26+0445 au PR24+0825 et
- D23 du PR7+0737 au PR0+1083.

La chaussée sera rendue libre à la circulation de 19h00 au lendemain 07h00.

La signalisation mise en place sera maintenue de jour comme de nuit 24h/24 et 07j/7.

Le plan de la déviation et les schémas de définition des éléments de signalisation verticale et directionnelle à mettre en place sont annexés au présent arrêté.

Signalisation :

La signalisation sera établie sur la base des indications du manuel du chef de chantier, Signalisation temporaire "volume 1 routes bidirectionnelles" notamment les schémas CF23 alternat par piquets K10 ou CF24 alternat par feux, le schéma CF32 travaux sur demi-giratoire, le schéma DC61 déviation - Site d'entrée au niveau de la coupure, ainsi que les fiches 9 signalisation temporaire de nuit, 12 Circulation alternée et 14 détournement de circulation.

L'implantation des signaux sera conforme à la fiche n° 4 du manuel du chef de chantier.

Les matériels de signalisation temporaire seront tous de classe 2, conformément à l'article 52 du règlement de voirie départemental de Vaucluse.

Les panneaux seront solidement fixés sur un support stable qui pourra être lesté. Le lestage ne doit pas être réalisé avec des matériaux agressifs ou qui pourraient constituer un danger pour la circulation.

L'entreprise balisera de jour et de nuit les fouilles, les dénivellations, les matériels et dépôts de matériaux sur la base des schémas DT2, DT4 et la fiche n°3 du "manuel de chef de chantier - routes bidirectionnelles".

La signalisation devra être en permanence adaptée aux différentes phases du chantier. Elle sera déposée par l'entreprise dès qu'elle n'aura plus son utilité.

Dans le cas où certains panneaux de signalisation permanente doivent être masqués pour ne pas apporter de confusion avec la signalisation temporaire, les matériaux utilisés pour le masquage seront posés de manière à ne pas détériorer les films existants.

Dispositions particulières :

L'entreprise assurera en permanence la propreté de la chaussée dans la zone du chantier et ses abords et effectuera à cet effet et autant que nécessaire les nettoyages de la chaussée.

Tout dommage causé au domaine public devra être réparé qualitativement à l'identique par l'entreprise.

ARTICLE 2

La signalisation réglementaire, conforme aux dispositions de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière et aux schémas et fiches définis à l'article 1 du présent arrêté, sera mise en place et entretenue sous la responsabilité de : Braja Vésigné - 19, 21 avenue Frédéric Mistral - BP 74 - 84102 ORANGE CEDEX - Tél: 04 90 34 34 42 - Port: 06 45 20 78 68 - courriel : b.lehy@brajavesigne.fr

L'entreprise informera les services du Département (Agence de Vaison-la-Romaine) des éventuelles interruptions de chantiers (dates d'arrêt, dates de reprise...).

ARTICLE 3

Les dispositions définies par le présent arrêté prendront effet le jour de la mise en place de la signalisation prévue à l'article 1 ci-dessus.

ARTICLE 4


Le présent arrêté, dont les dispositions annulent et remplacent pendant la durée des travaux toutes les dispositions contraires et antérieures, sera affiché aux extrémités du chantier.

ARTICLE 5

M. le Président du Conseil départemental, M. le Maire de Jonquières et M. le Commandant de la Gendarmerie de Vaucluse sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Vaison-la-Romaine, le 19/02/21

L'Adjoint au Chef d'Agence


Christophe DUHOO

Fait à Jonquières, le 19.02 2021

Le Maire,

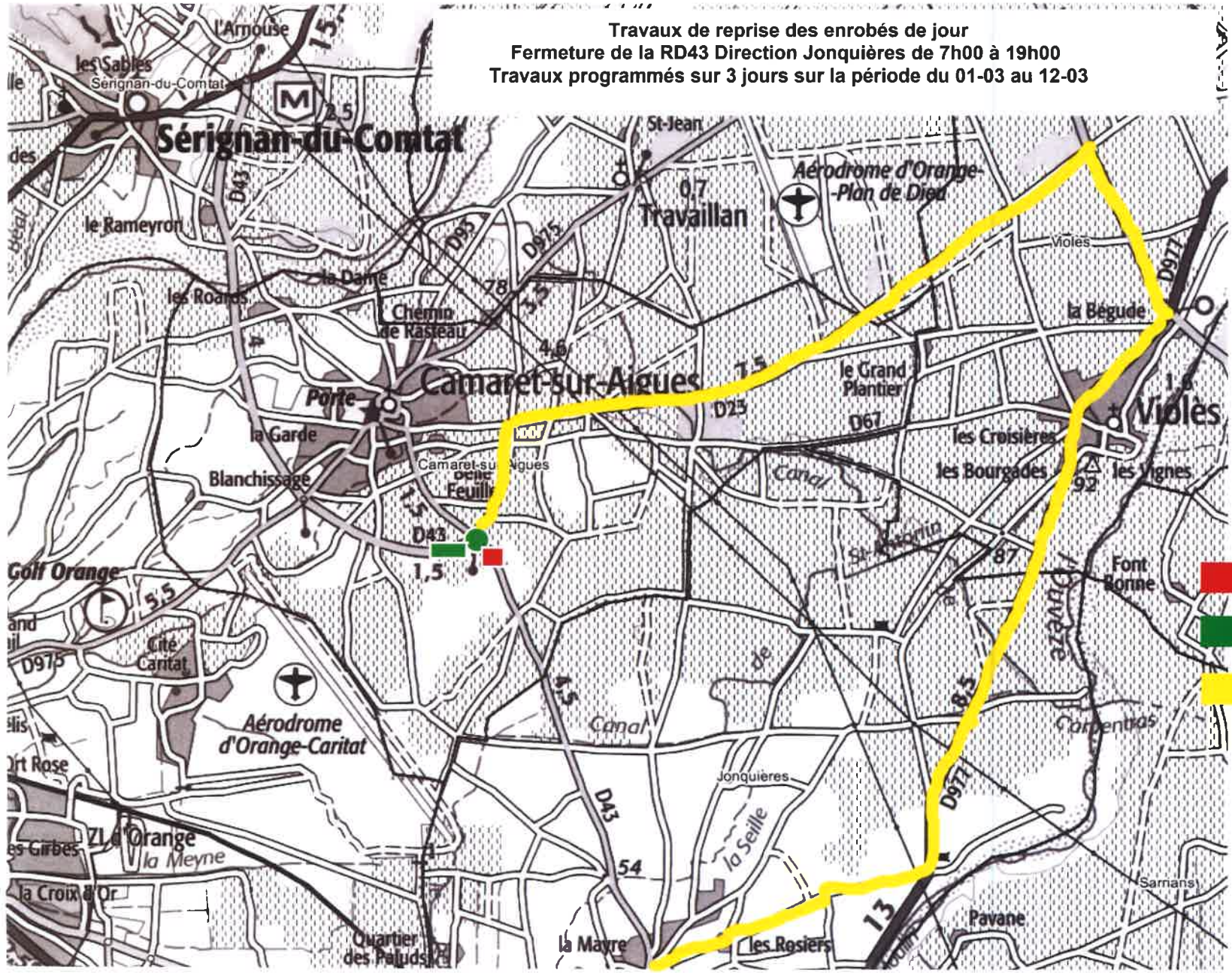
Louis BISCARRAT

Diffusion :

M. Benjamin Lchy (BRAJA VESIGNE)
Mme la Chef de la Direction des Transports de la Région PACA
Mme la Maire de la commune de Travaillan
Mme la Maire de la commune de Violès
M. le Maire de la commune de Camaret-sur-Aigues
M. le Commandant du Groupement de Gendarmerie de Vaucluse
M. le Maire de la commune de Jonquières
M. le Président du Conseil départemental (Service DISR)

Conformément aux dispositions de la loi n°2018-493 du 20 Juin 2018 relative à la protection des données personnelles, le bénéficiaire est informé qu'il dispose d'un droit d'accès, de rectification, d'effacement ou de demande de limitation de traitement des données qu'il peut exercer, pour les informations le concernant, auprès de la collectivité signataire du présent document.

Travaux de reprise des enrobés de jour
Fermeture de la RD43 Direction Jonquières de 7h00 à 19h00
Travaux programmés sur 3 jours sur la période du 01-03 au 12-03

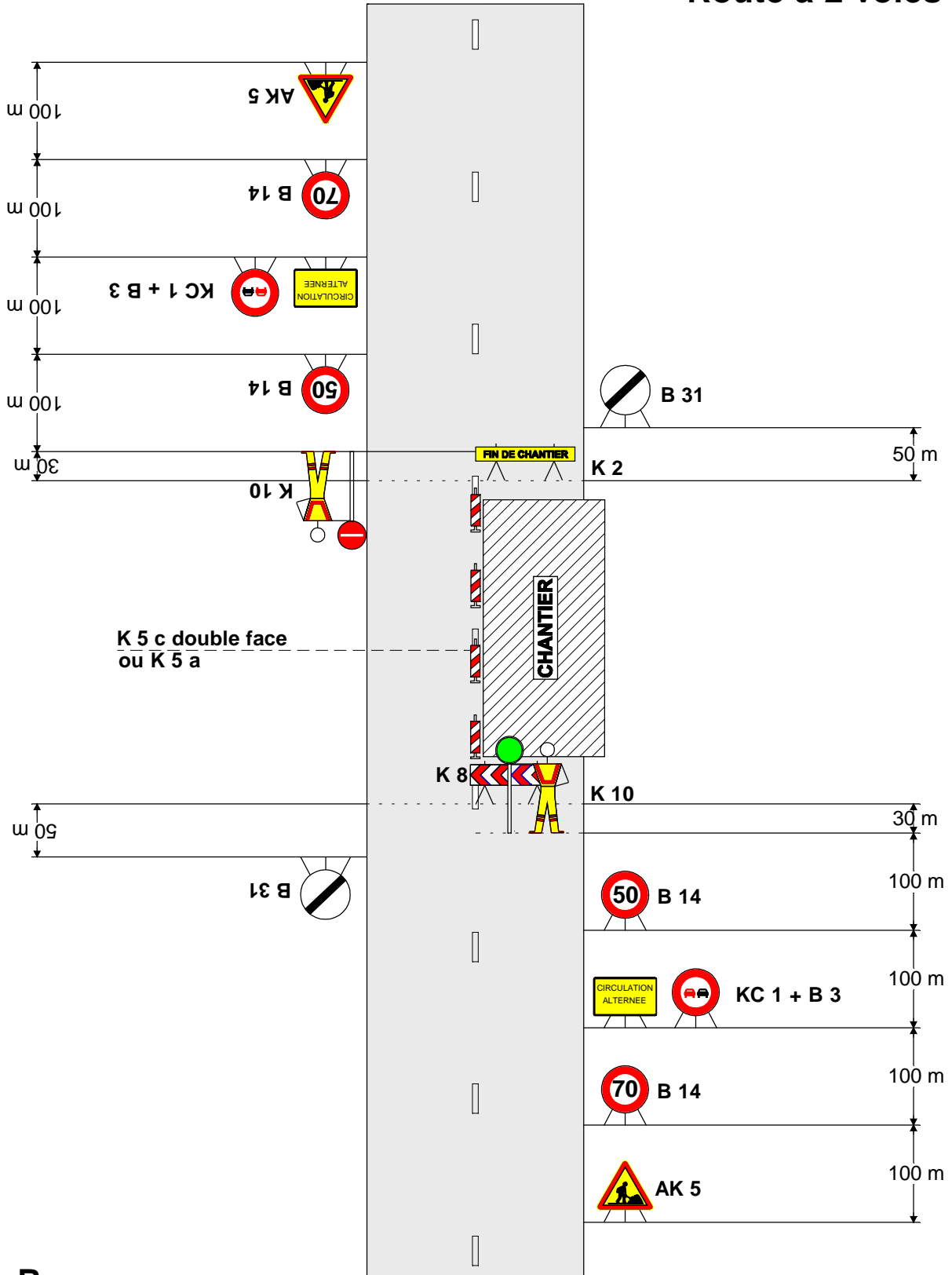


-  Route Barrée
-  Zone des Trx
-  Déviation PL - VL Double Sens

Chantiers fixes

Alternat par piquets K 10

Circulation alternée
Route à 2 voies



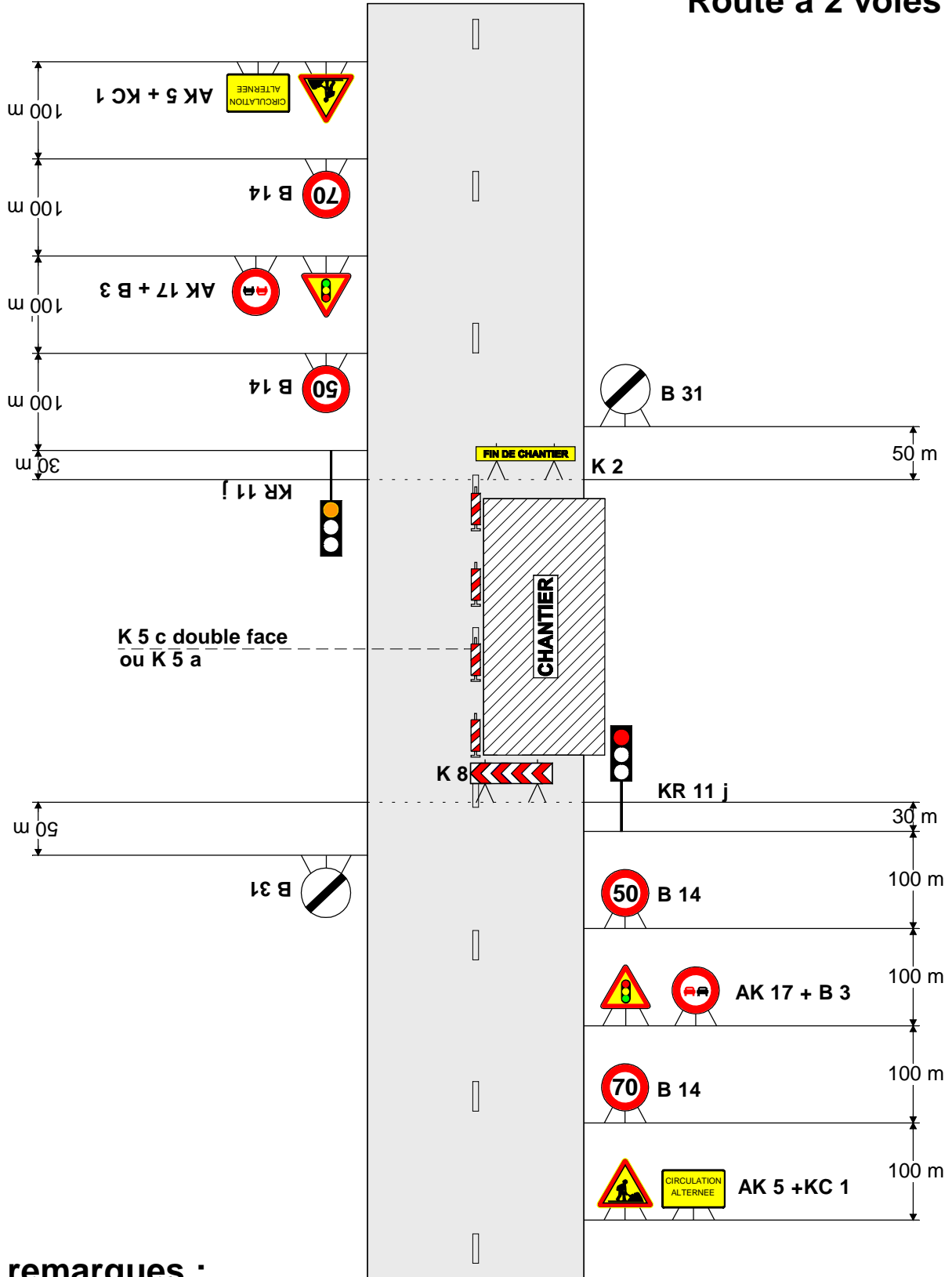
Remarque :

- Dispositif applicable uniquement de jour et sous certaines conditions : Cf. Signalisation temporaire - Les alternats.

Chantiers fixes

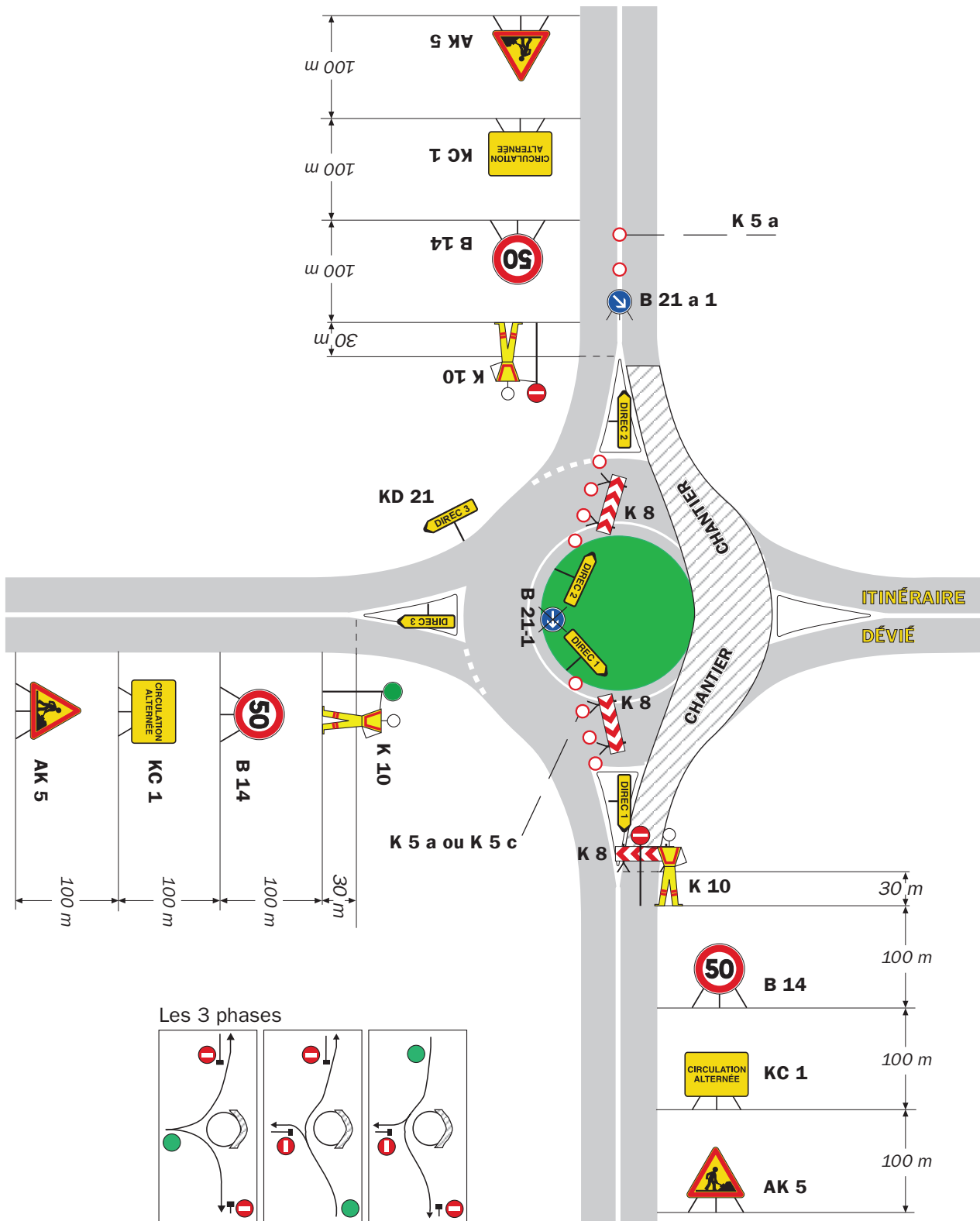
Alternat par signaux tricolores

Circulation alternée
Route à 2 voies



remarques :

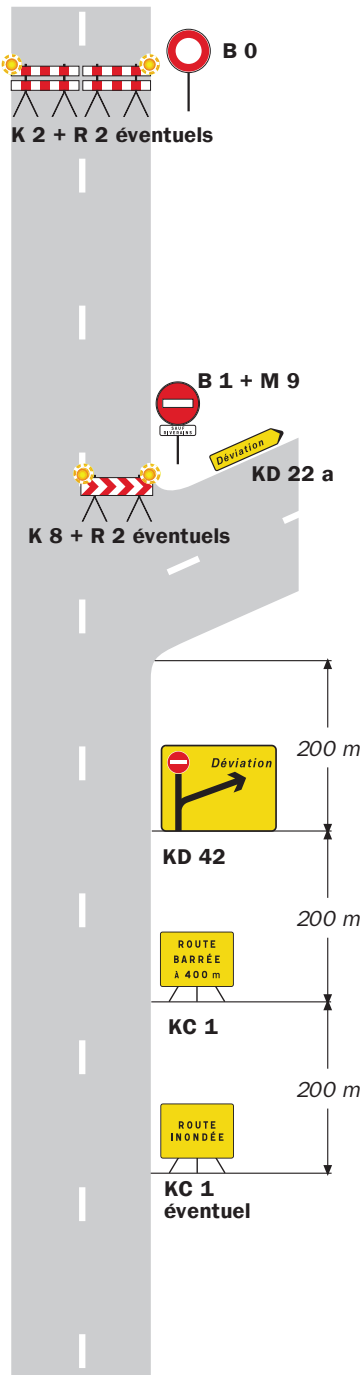
- Schéma à appliquer notamment lorsqu l'alternat doit être maintenu de nuit, en absence de visibilité réciproque.
- Pour le réglage des signaux tricolores : Cf. Signalisation temporaire - Les alternats.



Remarque(s) :

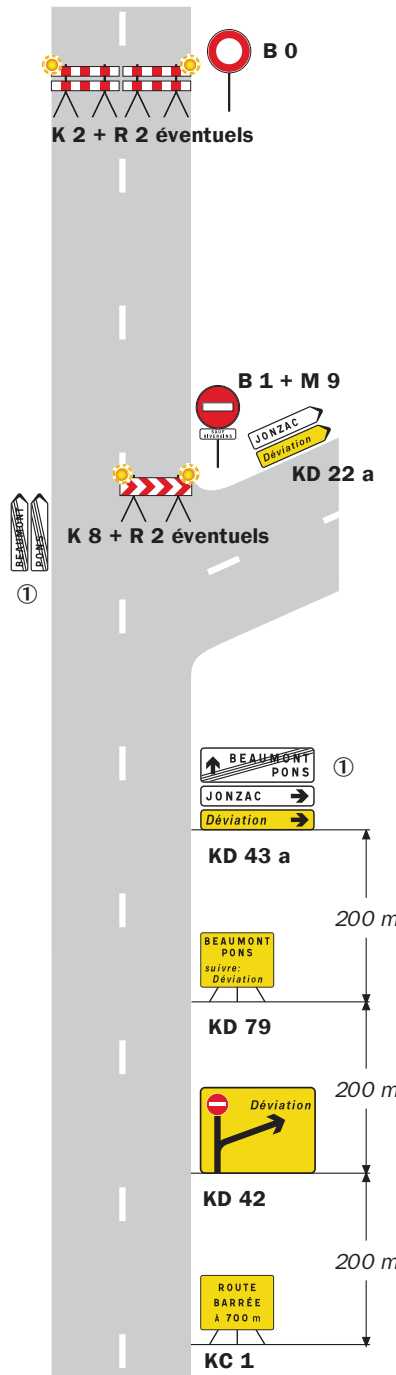
- Vérifier que la giration est possible pour les poids lourds.
- Masquer les panneaux B 21-1.

Site d'entrée sans signalisation permanente

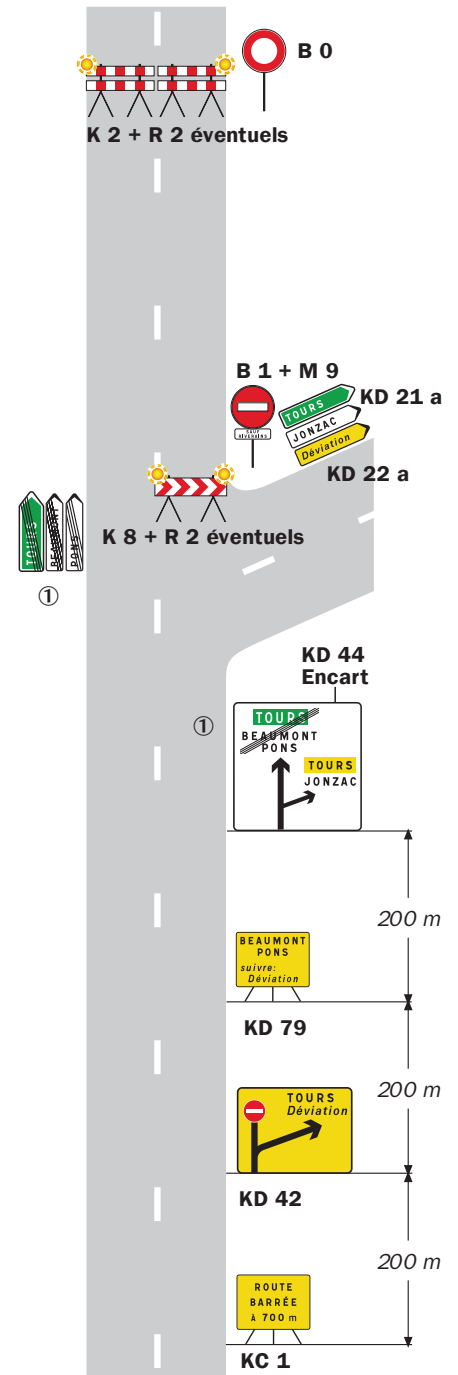


Site d'entrée avec signalisation permanente

Présignalisation par D 43
Déviation de liaisons blanches



Présignalisation par D 42
Déviation d'une liaison verte et de liaisons blanches



Remarque(s) :

- L'accès des riverains est autorisé entre le site d'entrée de la déviation et le site de coupure.

① Mentions à occulter en totalité.

9

Signalisation temporaire de nuit

Qu'il soit en activité ou non, un chantier de nuit présente des risques particuliers pour l'utilisateur et pour le personnel.

Sa signalisation doit donc être renforcée.

Le premier panneau de danger rencontré doit être équipé d'un revêtement rétroréfléchissant de classe 2 ou doté de trois feux R 2 de balisage et d'alerte synchronisés.

L'association des deux équipements est autorisée.

Au droit des biseaux, il est souhaitable que les signaux (K 5 notamment) soient rétroréfléchissants de classe 2.

Par ailleurs, les dispositifs assurant le balisage frontal (biseau, droit des voies affluentes,...) peuvent être équipés de feux R 2 synchronisés ou à défilement ; ceux assurant le balisage longitudinal peuvent être dotés, pour certains d'entre eux, de dispositifs lumineux notamment en présence de fouilles, dénivellation importante ou dépôt de matériaux.

1. GÉNÉRALITÉS

Dans le cas où une seule voie est laissée libre pour deux sens de circulation, le passage des véhicules s'effectue alternativement dans chaque sens. Les règles de priorité du code de la route peuvent suffire à assurer l'écoulement du trafic tant que la longueur à une voie ne dépasse pas 15 m, que le trafic est inférieur à 1500 véh/j* et que la visibilité de part et d'autre est excellente. Sinon il y a lieu de prévoir une circulation alternée.

Cette circulation alternée peut être réglée de trois façons différentes :

- par panneaux B 15 et C 18,
- par piquets K 10,
- par signaux tricolores d'alternat temporaire KR 11.

Le fanion rouge K 1 qui n'est qu'un signal de danger ne doit jamais être utilisé pour régler une circulation alternée.

Ce thème est traité en détail dans le guide Signalisation temporaire - Les alternats auquel le lecteur est renvoyé pour les conditions d'emploi précises des différents modes d'alternat.

2. ALTERNAT PAR PANNEAUX B 15 ET C 18

Ce dispositif donne la priorité à l'un des sens de circulation, généralement celui qui n'est pas affecté par les travaux (Cf. schéma CF22).

Il peut être utilisé dans les limites suivantes :

- trafic horaire de pointe inférieur à 400 véh/h*,
- longueur maximale de l'ordre de 80 à 150 m. Cette longueur dépend du trafic et de la largeur roulable (Cf. Signalisation temporaire - Les alternats),
- bonne visibilité réciproque de nuit comme de jour.

3. ALTERNAT PAR PIQUETS K 10

La circulation alternée est réglée manuellement avec des piquets K 10. Ce dispositif nécessite un agent placé à chaque extrémité du chantier. En présence d'un carrefour dans la zone sous alternat un troisième agent est nécessaire (Cf. schéma CF23, par exemple).

La longueur maximale de l'alternat dépend du trafic à écouler (Cf. Signalisation temporaire - Les alternats) ; cependant une longueur supérieure à 500 m doit rester exceptionnelle.

Les agents assurant cette tâche doivent être visibles des usagers, le port d'un vêtement de signalisation est impératif.

Ce travail demandant une attention soutenue de tous les instants, il est recommandé de ne pas affecter les agents à cette tâche plus de deux heures consécutives.

En dehors des périodes d'activité du chantier, il est préférable de choisir un autre mode d'alternat si la circulation ne peut être rétablie à double sens.

* véh/j : nombre de véhicules par jour.

* véh/h : nombre de véhicules par heure.

4. SIGNAUX TRICOLORES POUR ALTERNAT TEMPORAIRE KR 11

L'alternat par signaux tricolores peut fonctionner de jour comme de nuit. Toutefois l'emploi des piquets K 10 doit être envisagé pendant les périodes de pointe lorsque le trafic dépasse les limites de capacité des signaux lumineux (Cf. schéma CF24, par exemple).

Les phases dépendent de la longueur de chantier et du trafic. Une grille apposée sur chaque signal lumineux indique, en fonction de ces deux paramètres, les temps de réglage des feux.

Les signaux tricolores ne doivent pas être utilisés sur des longueurs supérieures à 500 m, ni avec des temps de rouge supérieurs à 2 mn 30 s sauf les cas prévus dans la grille.

5. RÉGLEMENTATION

L'utilisation de dispositifs réglant une circulation alternée doit faire l'objet d'un arrêté de l'autorité compétente investie du pouvoir de police de la circulation (Préfet, Président du conseil général, Maire).

6. TABLEAU COMPARATIF DES DIFFÉRENTS MODES D'ALTERNAT

| SYSTEMES D'ALTERNAT | AVANTAGES | INCONVÉNIENTS |
|--|--|---|
| Panneaux B 15 et C 18 | <ul style="list-style-type: none">• Nécessite peu de maintenance• Est opérationnel nuit et jour sans risque de défaillance | <ul style="list-style-type: none">• Peu performant en ce qui concerne la longueur de l'alternat et le trafic admis• Contraintes de visibilité• Risque de non-respect des règles par les usagers du fait d'une méconnaissance des panneaux |
| Piquets K 10 | <ul style="list-style-type: none">• Possibilité d'écouler un trafic plus important que les autres modes d'alternat• Adaptation immédiate aux variations du trafic et aux mouvements du chantier | <ul style="list-style-type: none">• Présence de deux agents au moins à des postes non productifs• Difficulté d'assurer ce type d'alternat pendant les périodes d'inactivité du chantier, notamment la nuit |
| Signaux tricolores pour alternat temporaire | <ul style="list-style-type: none">• Opérationnel en dehors des périodes d'activité du chantier | <ul style="list-style-type: none">• Ne permet pas de s'adapter aux variations de trafic aussi facilement qu'avec les piquets K 10• Contraintes de maintenance |

REMARQUE

Les différents modes d'alternats peuvent être combinés : aux heures de pointes, l'alternat pourra être réglé par piquets K 10, aux heures creuses (notamment la nuit) par signaux tricolores.

Il est indispensable de remplacer les signaux tricolores par des piquets K 10 dès qu'apparaissent des signes de saturation.

D'une façon générale, il est nécessaire de faire une étude spécifique avant de mettre en place un détournement de circulation. Pour les DDE, il est souhaitable d'associer la Cellule Départementale d'Exploitation et de Sécurité à cette étude.

1. DÉFINITION

On appelle détournement de circulation tout système transférant tout ou partie du trafic d'une route (alors appelée itinéraire dévié) sur une autre route (nommée itinéraire de détournement).

Un détournement de circulation peut-être, pour l'usager auquel il s'adresse :

- obligatoire : c'est une déviation,
- facultatif : c'est un itinéraire recommandé.

Lorsque le détournement s'adresse à une certaine catégorie d'usagers, la déviation ou l'itinéraire recommandé est dit catégoriel.

Un détournement est mis en place pour des raisons de trafic ⁽¹⁾, de limitation de gabarit (intervention sur un ouvrage d'art par exemple) ou de limitation de tonnage.

2. CONDITIONS D'UTILISATION DES DÉTOURNEMENTS

Le détournement, une mesure d'exploitation exceptionnelle

Un détournement, et particulièrement une déviation, peut être très pénalisant pour l'usager, et peut engendrer une gêne importante, en terme d'allongement de parcours et de retard dans son déplacement. De plus, la gêne causée aux riverains peut être non négligeable.

C'est pourquoi, même si elle présente certains avantages liés à la facilité de réalisation des travaux et à la sécurité des personnels, la déviation ne doit être envisagée que s'il n'existe pas, au niveau de l'organisation du chantier, de solution permettant d'écouler la totalité du trafic sur l'itinéraire normal.

En tout état de cause, le détournement, qui doit rester exceptionnel, doit être limité dans le temps au strict nécessaire. Dès que les conditions le permettent, l'itinéraire normal doit être rétabli.

Le détournement, une mesure d'exploitation complexe qui demande une préparation approfondie

Avant de mettre en place un détournement, il est nécessaire de répondre aux questions suivantes :

- Quel est le meilleur itinéraire de détournement (prise en compte des caractéristiques des différentes voies et de leur capacité, des événements prévus - autres chantiers par exemple -, des mesures de police ainsi que des usages fonctionnels des voies - accès secours, transport de marchandises, transport scolaire -) ?
- L'itinéraire de détournement peut-il supporter le trafic supplémentaire dans de bonnes conditions de fluidité, de confort et de sécurité ?
- Quelles sont les catégories de véhicules autorisées à emprunter cet itinéraire de détournement ?
- Comment jalonner l'itinéraire ?

(1) c'est-à-dire lorsque la capacité au droit du chantier est inférieure au trafic à écouler.

- Quelles mesures d'exploitation faut-il mettre en place (surveillance d'itinéraire, réglage des feux...) ?
- Quelles informations faut-il donner à la fois aux usagers et aux différents partenaires concernés par la mise en place de tels itinéraires (autres gestionnaires, autorités de sécurité, médias, etc.) ?
- Quelles sont les procédures administratives et réglementaires à respecter ?

3. PROCÉDURES ADMINISTRATIVES ET RÉGLEMENTAIRES

Les déviations doivent faire l'objet d'un dossier d'exploitation tel qu'il est défini dans la circulaire du 6 février 1996, relative à l'exploitation sous chantier.

En outre, les détournements doivent faire l'objet d'un ou plusieurs arrêtés pris par la ou les autorités gestionnaires du réseau concerné.

4. SIGNALISATION

La signalisation d'un détournement est composée :

- d'une signalisation du site d'entrée et du site de coupure,
- d'une signalisation de jalonnement,
- d'une signalisation de fin de détournement.

La signalisation du site d'entrée comprend :

- une présignalisation (d'indication et directionnelle),
- une signalisation de position.

La présignalisation directionnelle s'intègre, dans toute la mesure du possible, à la présignalisation permanente. En cas d'ambiguïté, il est conseillé d'intégrer dans la séquence de présignalisation un panneau KD 79 qui indique les mentions globalisées par le terme déviation.

La signalisation du site de coupure comprend :

une signalisation de position (barrage et prescription).

La signalisation de jalonnement

Les règles de jalonnement de l'itinéraire du détournement sont différentes suivant que les trajets déviés correspondent à une liaison verte ou non. Dans le premier cas, les mentions de pôles sont reprises en jaune sur les panneaux de jalonnement. Dans le second cas, les mentions blanches concernées par le détournement peuvent être globalisées par le terme "Déviation".

La mise en place de la signalisation de jalonnement demande un soin particulier. L'utilisateur doit être pris en charge sur tout l'itinéraire : il ne doit pas hésiter sur les directions à emprunter. C'est pourquoi une signalisation de jalonnement est placée :

- aux changements de direction,
- à tous les carrefours importants ou ambigus.

Par ailleurs, la distance entre deux panneaux doit toujours être inférieure à 5 km. En l'absence de changements de direction ou de carrefours importants ou ambigus sur une telle distance, on met en place un panneau de confirmation.

Dans les cas complexes, quand des itinéraires de détournement peuvent se croiser, il est conseillé de repérer les différentes déviations par le symbole "Dév.", associé à un numéro spécifique. Ce symbole est alors repris sur tous les panneaux qui jalonnent le détournement de circulation (panneaux KD 21, KD 22, KD 43, KD 62, KD 79).

La signalisation de fin de détournement

Un panneau de fin de détournement est posé 100 à 200 m avant la dernière intersection assurant le retour sur l'itinéraire normal ou sur un itinéraire où l'utilisateur retrouve les mentions détournées.

Pour avoir plus d'informations sur le sujet, le lecteur pourra se reporter au guide Conception et mise en œuvre des déviations.



Exemple de panneau KD 79 avec le symbole "Dév."
(signalisation au niveau du site d'entrée de la déviation)



Exemple de panneau KD 22 avec le symbole "Dév."
(signalisation de jalonnement)



Exemple de panneau de fin de déviation avec le symbole "Dév."