

CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE VAUCLUSE  
Direction des Interventions et de la Sécurité Routière  
Agence de CARPENTRAS  
Centre routier de SAULT

République Française

**Arrêté temporaire conjoint n° AT 20-0800 DISR  
Portant réglementation de la circulation sur les  
D30 du PR 5 au PR 11, D95 du PR 3+0280 au PR 9  
et D34 du PR 23 au PR 26  
Communes de Saint-Christol, Sault et Saint-Trinit  
Route classée à grande circulation  
En et hors agglomération**

**Le Président du Conseil départemental  
Le Maire de la commune de Saint-Christol**

- 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 et le livre 1, 8ème partie, signalisation temporaire
- Vu** le Code de la route et notamment l'article R. 411-8
- Vu** l'arrêté du Président du Conseil Départemental n° 2018-4791 du 30 juillet 2018 portant délégation de signature à Monsieur Jérôme FONTAINE Directeur des Interventions et de la Sécurité Routière, Pôle Aménagement, et en cas d'absence à Monsieur Bernard MATOIS Directeur Adjoint des Interventions et de la Sécurité Routière
- Vu** la demande en date du 24/04/2020 de l'entreprise AXIONE

**Considérant** que les travaux de déploiement de câbles de fibre optique nécessitent la réglementation temporaire de la circulation

**ARRÊTENT CONJOINTEMENT**

## ARTICLE 1

À compter du 04/05/2020 et jusqu'au 03/06/2020, de 8 h 00 à 18 h 00, la circulation sera réglementée sur les D30 du PR 5 au PR 11, D95 du PR 3+0280 au PR 9 et D34 du PR 23 au PR 26 de la façon suivante :

### Prescriptions :

Dans la zone de travaux, de 08 h 00 à 18 h 00 et du lundi au vendredi et sur décision du gestionnaire de la voirie, la circulation sera alternée manuellement par piquets K10.

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 en totalité libre à la circulation de 18 h 00 à 8 h 00 le lendemain.

L'activité du chantier sera suspendue de 18h00 à 8h00 le lendemain, les samedis, les dimanches, les jours fériés, et les jours « hors chantiers » qui concernent la D30 (RGC)

- jour(s) férié(s) : vendredi 8 mai, jeudi 21 mai et lundi 1er juin,

- jour(s) hors chantier : du jeudi 7 mai à cinq heures au lundi 11 mai à cinq heures et du mercredi 20 mai à cinq heures au lundi 25 mai à cinq heures.

### Signalisation :

La signalisation sera établie sur la base des indications du manuel du chef de chantier, Signalisation temporaire "volume 1 routes bidirectionnelles" notamment le schéma CF23 alternat par piquets K10 et le schéma CM42 chantier mobile visibilité insuffisante, ainsi que la fiche 12 Circulation alternée et la fiche 13 Chantiers mobiles.

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 :

Les accès riverains, publics et privés seront maintenus. L'entreprise adaptera sa signalisation en rapport de la zone traitée afin de guider les riverains.

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 :

AXIONE - 431 Allée Louis Montagnat , ZA Chalençon , CS50316 - 84275 Vedène

Tél: - Port: 06 68 50 08 33 - adresse courriel : a.nougaret.axione.temp@gmail.com

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

Les coordonnées de contact pour toute demande d'intervention pour la maintenance de la signalisation pendant toute la durée du chantier sont :

Mme NOUGARET Audrey

Téléphone: 06 68 50 08 33

## 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, Monsieur le Maire de la commune de SAINT-CHRISTOL et M. le Commandant du Groupement de Gendarmerie de Vaucluse sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Avignon, le 28 avril 2020  
Pour le Président et par délégation

Fait à Saint-Christol, le  
Le Maire de Saint-Christol

Le Directeur des Interventions et  
De la Sécurité Routière

  
Jérôme FONTAINE

Annexes:

CF23 Routes bidirectionnelles alternat par piquets K10  
CM42 Routes bidirectionnelles visibilité insuffisante  
Fiche 12 - Routes bidirectionnelles - Circulation alternée  
Fiche 13 - Routes bidirectionnelles - Chantiers mobiles

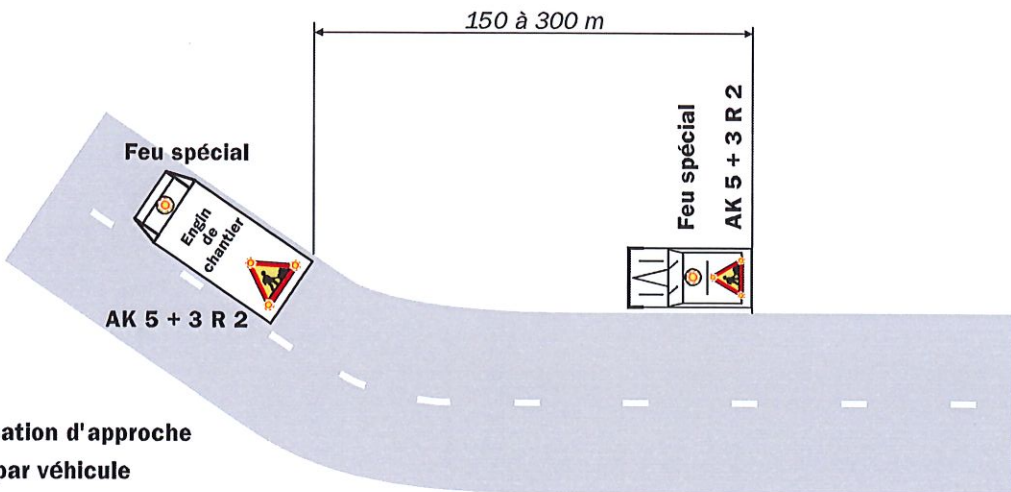
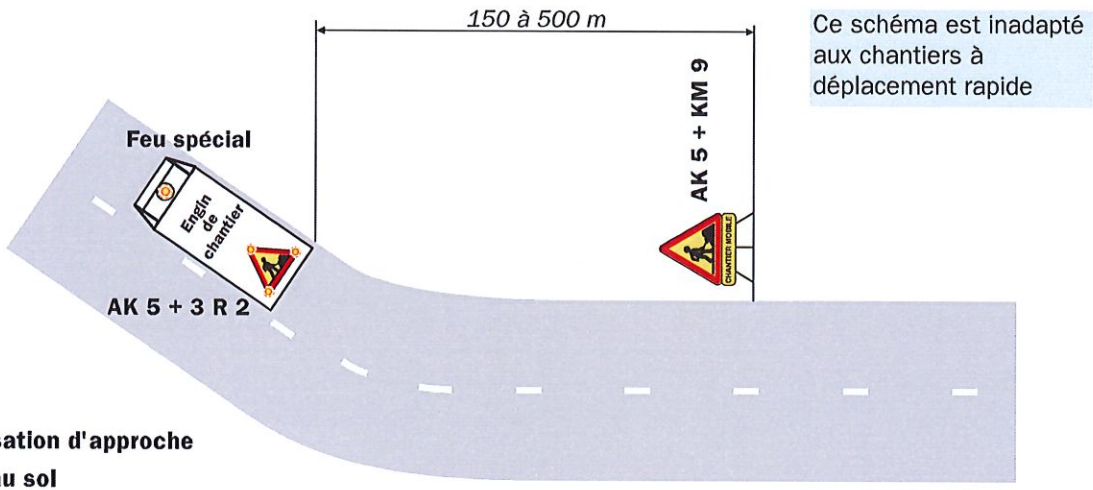
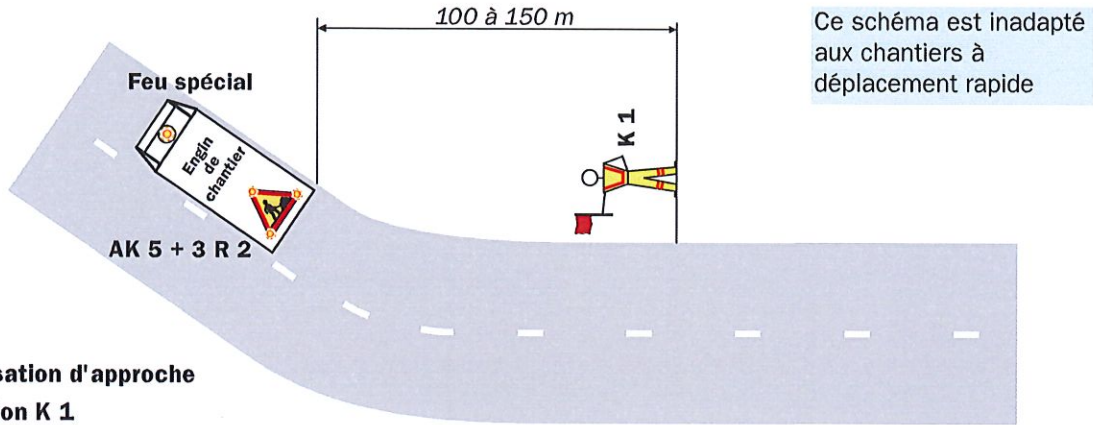
Diffusion :

M. le Directeur Départemental des Territoires  
Monsieur le Maire de la commune de SAINT-CHRISTOL  
Mme la Chef du Service Réseau Vaucluse de la Direction des Transports de la Région PACA  
Monsieur le Maire de la commune de SAINT-TRINIT  
Monsieur le Maire de la commune de SAULT  
Madame Audrey NOUGARET (AXIONE)  
M. le Commandant du Groupement de Gendarmerie de Vaucluse  
M. le Chef de l'Agence de CARPENTRAS

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.



## Visibilité insuffisante



### Remarque(s) :

- Le dispositif est identique si l'empiétement sur la chaussée est moindre.

- Le véhicule d'accompagnement circule le plus à droite possible. A l'approche d'une zone à visibilité réduite, il

s'arrête et ne reprend sa marche que lorsque le chantier a dépassé cette zone.

- Les véhicules doivent être équipés de bandes alternées de signalisation rouges et blanches.



## 1. DÉFINITION

On rencontre deux types de chantiers mobiles :

- ceux progressant de façon continue à une vitesse pouvant varier de quelques centaines de mètres à plusieurs dizaines de kilomètres/heure,
- ceux progressant par bonds successifs (au moins un bond par demi-journée).

## 2. PRINCIPES DE LA SIGNALISATION DES CHANTIERS MOBILES

**Premier principe : la signalisation de position est en règle générale suffisante.**

La signalisation temporaire a deux objectifs : alerter et guider l'utilisateur.

Pour les chantiers fixes, ces deux objectifs sont remplis respectivement par la signalisation d'approche et la signalisation de position. Les chantiers mobiles se différencient des chantiers fixes dans la mesure où ils sont, pour la plupart, compacts (limités à un seul véhicule) et qu'ils ont un effet de masse important. Cette spécificité rend les chantiers mobiles visibles et surtout identifiables de loin pour peu qu'on adjoigne sur les engins de chantier des dispositifs d'alerte tels que les feux de signalisation.

Cette signalisation de position renforcée par des dispositifs lumineux joue alors le rôle d'alerte et de guidage.

Une signalisation d'approche, au sens de celle des chantiers fixes, ferait alors double emploi avec celle portée par les engins de chantier.

**Deuxième principe : lorsqu'elle est nécessaire, la signalisation d'approche doit être à proximité immédiate du chantier.**

Malgré tout, une alerte en amont du chantier peut être nécessaire. Cela peut être le cas des chantiers dont l'effet de masse est réduit ou bien lorsque le chantier est masqué par un point singulier tel qu'un dos d'âne.

Cette signalisation d'approche doit impérativement se situer à proximité du chantier car éloignée elle devient inutile et néfaste :

- inutile car l'effet de mise en alerte de l'utilisateur s'estompe très rapidement,
- néfaste, car elle apparaît sans raison pour l'utilisateur qui s'attend à un danger immédiat. La signalisation perd ainsi de sa crédibilité et risque de dévaloriser l'ensemble de la signalisation temporaire.

Ainsi vaut-il mieux ne rien mettre qu'une illusoire signalisation d'approche mal posée.

**Troisième principe : la véritable sécurité passe par une bonne signalisation de position, et une protection des agents par leurs engins de chantier.**

La conséquence directe du deuxième principe est l'aspect contraignant de la signalisation d'approche. Elle est d'un coût élevé lorsqu'elle est portée par véhicule ou bien elle ralentit considérablement l'avancement du chantier lorsqu'elle est posée au sol.

Par ailleurs, cette signalisation est par nécessité allégée vis-à-vis de celle des chantiers fixes. De ce fait, elle ne peut pas avoir la même efficacité. Sa valeur ajoutée est donc réduite.

En vertu du premier principe, la signalisation portée par les véhicules remplit la fonction d'alerte d'autant plus efficacement que le chantier mobile est compact (limité à un ou plusieurs véhicules



avançant en convoi) et a un effet de masse important (véhicule volumineux).

Ainsi **la bonne sécurité des chantiers mobiles passe par le soin attaché à la signalisation portée par les véhicules**, à laquelle on peut assigner le triple rôle d'alerte, d'identification et de guidage. Par ailleurs, et cela va dans le sens souhaitable de la compacité et de l'effet de masse des chantiers mobiles, **la sécurité des personnels est d'autant meilleure que ces derniers seront protégés par les engins de chantier.**

### 3. RÈGLES

#### La signalisation de position

La signalisation de position est généralement portée par le(s) engin(s) de chantier. Elle peut être complétée par une signalisation posée au sol.

##### La signalisation portée par véhicules

Elle est constituée d'un panneau AK 5 doté de trois feux de balisage et d'alerte synchronisés visibles de l'avant et de l'arrière, en plus des dispositifs réglementaires dont sont pourvus tous véhicules de chantier.

##### La signalisation posée au sol

Pour protéger les zones venant d'être traitées ou en cours de traitement, des dispositifs fixes tels que les K 5 peuvent être placés.

#### La signalisation d'approche

La signalisation d'approche progresse en même temps que le chantier. Elle est donc logiquement portée par un ou des véhicules d'accompagnement. Elle peut toutefois être posée au sol dans certains cas (franchissement de point singulier, chantier progressant par bonds...).

##### La signalisation portée par les véhicules

Elle est constituée d'un panneau AK 5, éventuellement muni de trois feux de balisage et d'alerte synchronisés.

Pour les situations très dangereuses, elle peut être complétée par une signalisation de prescription. La fin de prescription doit être signalée par un panneau approprié ou par ajout d'un panneau KM 1 sous le(s) panneau(x) de prescription.

Le véhicule d'accompagnement doit toujours être visible de loin de manière à ne pas surprendre l'utilisateur. La distance entre le véhicule et le chantier est comprise entre 150 m et 300 m.

Le véhicule éventuel portant la signalisation d'approche pour les usagers venant à contresens du chantier doit normalement se placer du côté de la voie affectée par le chantier.

##### La signalisation posée au sol

La signalisation est la même que celle portée par véhicule. Le panneau AK 5 est toutefois complété par un panneau KM 9 portant la mention "chantier mobile", "marquage", "balayage", "fauchage", "sablage", "salage", etc.

La distance entre le panneau AK 5 et le chantier doit rester comprise entre 150 m et 500 m.

##### L'utilisation du fanion K 1

L'utilisation d'un fanion K 1 agité par un agent en amont et éventuellement en aval pour les usagers venant à contresens est un excellent dispositif d'alerte. Ce dispositif ne peut être utilisé, bien entendu, que de façon ponctuelle.

### 4. PROTECTION DU PERSONNEL

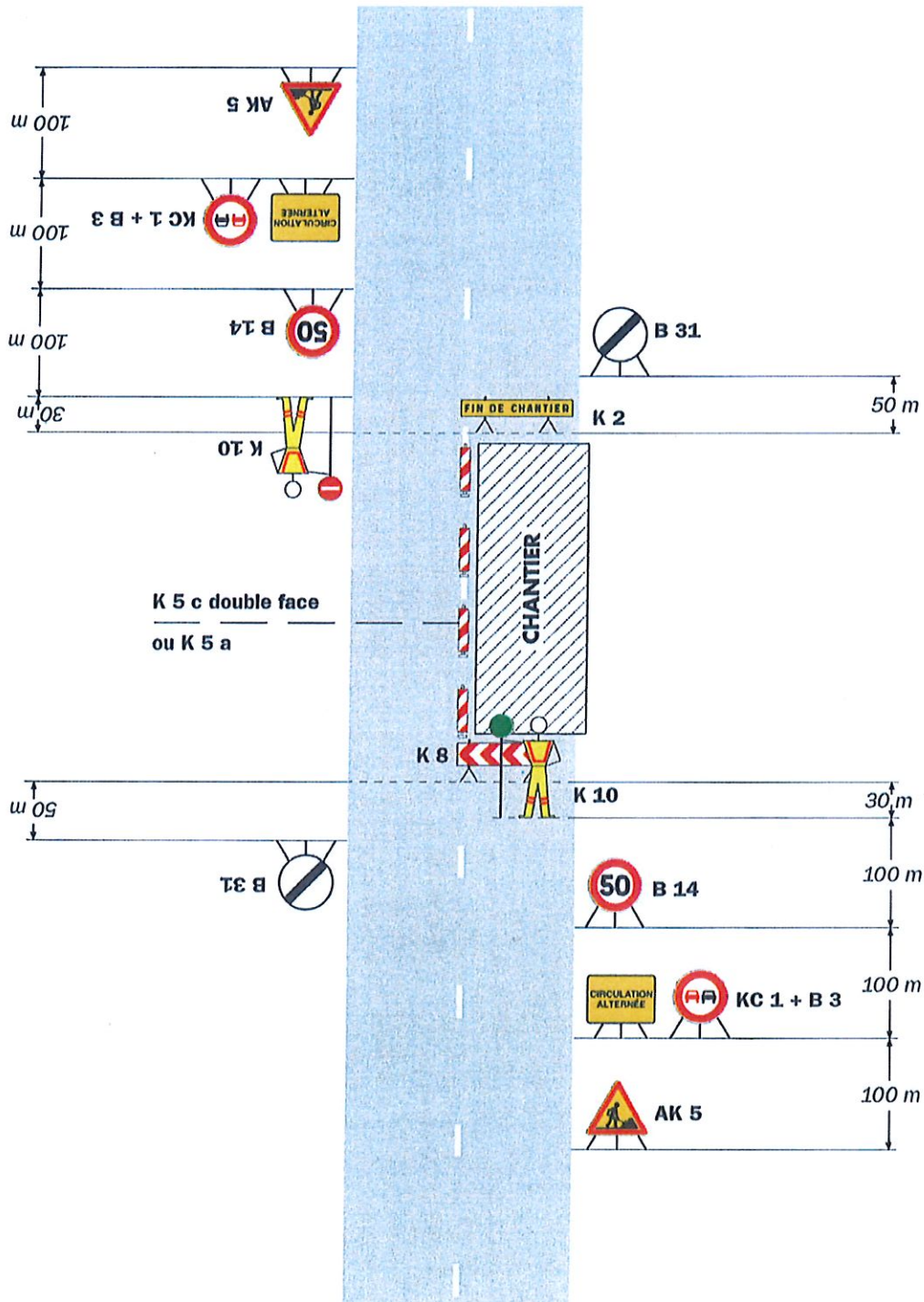
Le personnel sur la chaussée doit toujours être signalé et protégé des risques d'accident avec les usagers :

- soit par le biais des engins de chantier,
- soit par le biais de véhicule(s) spécialement disposé(s) à cet effet.



Alternat par piquets K 10

Circulation alternée  
Route à 2 voies



**Remarque(s) :**

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

- Un panneau B 14 de limitation de vitesse à 70 km/h peut éventuellement être intercalé entre les panneaux AK 5 et KC 1.



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

### 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.