Signes
DE VILLES ET DE ROUTES

Syndicat des Equipements de la Route

La Lettre d'Information du Syndicat des Equipements de la Route N°1 - MAI 1998

édito

Pour que sécurité ne rime pas avec fatalité

En nous faisant l'honneur d'intervenir dans le cadre de l'Assemblée Générale de notre syndicat, Alain Bodon, Délégué Interministériel à la Sécurité Routière, réaffirmait officiellement l'objectif du Gouvernement pour la sécurité routière : diviser par deux le nombre des tués sur les routes au terme des 5 prochaines années.

Je le cite : "Cet objectif ambitieux est réaliste, à condition que chacun des acteurs de la sécurité routière se l'approprie et que tous, dans l'exercice de leur activité professionnelle quotidienne, conjuguent leurs efforts et prennent conscience qu'il n'existe en la matière aucune fatalité."

En succédant à Jean-Pierre Trotignon à la présidence du SER, je me fais le porte-parole de tous les adhérents pour vous affirmer notre engagement, à vos côtés, pour poursuivre ensemble cet objectif.

Illustration de cet engagement, cette nouvelle lettre, "Signes", dont la vocation est de vous faire régulièrement partager les expériences menées pour améliorer la sécurité des utilisateurs.

Par la mise en valeur de réalisations concrètes, "Signes" se veut le témoin du partenariat que les maîtres d'ouvrage, les maîtres d'œuvre et les entrepreneurs du SER développent chaque jour sur le terrain. Pour ce faire chaque numéro sera placé sous une thématique vous permettant un tour d'horizon de l'ensemble des nouvelles techniques imaginées pour faire des équipements de la route l'un des principaux vecteurs d'amélioration de la sécurité routière.

Et comme il n'est pas de sécurité sans véritable politique de prévention, ce premier numéro est consacré à la sécurité des chantiers, celle des automobilistes, bien sûr, mais aussi celle des opérateurs.

Qu'il marque ainsi notre volonté d'aller toujours plus loin pour aménager avec vous les routes de demain.

Alain Claude
Président du SER

ESCOTA - Cannet des Maures

Sécurité des chantiers sur autoroute

Pardonner les erreurs de conduite

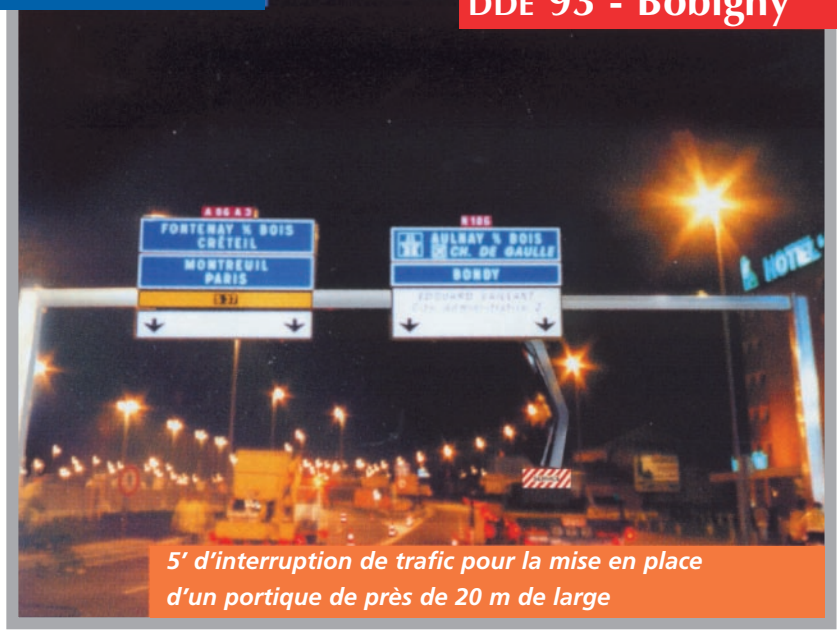
Protéger les chantiers autoroutiers sous circulation nécessite souvent un dispositif d'atténuateurs permettant de pardonner les erreurs de conduite liées à la circulation aux abords de chantier. Explications.

La mise en conformité des bandes d'arrêt d'urgence (passage à 3 mètres de large) sur la section Cannet des Maures/Brignoles est un chantier d'envergure qui implique l'intervention d'un grand nombre d'entreprises ayant différents ateliers répartis sur les 25 km du chantier. Les manœuvres des camions et véhicules d'intervention provoquant beaucoup d'allers et venues et de ralentissements, il était impératif de réaliser une protection maximale pour les usagers et les intervenants tout en aménageant le plus grand nombre d'accès au chantier. Pour Raymond Nawracala, adjoint au chef de District Cannet des Maures de l'Escota, "il n'était pas envisageable de laisser les 12 entrées du Suite page 4

Pose de portique en site urbain

Conjuguer sécurité et limitation de la gêne à l'usager : un objectif prioritaire

Comment réaliser les travaux sous circulation tout en limitant au maximum la gêne à l'usager.
Tel est le défi régulièrement imposé aux entreprises.
En termes de sécurité et de technique de pose ce challenge est d'autant plus important qu'il s'agit de mettre en place l'un des produits les plus adaptés aux voies rapides et autoroutes urbaines : les portiques de signalisation.
Une nouvelle démonstration vient d'en être faite sur la RN 186 sous le contrôle vigilant de Roland PY, Chef de la subdivision de Bobigny à la DDE de la Seine-St-Denis.



5' d'interruption de trafic pour la mise en place d'un portique de près de 20 m de large

19,85 mètres de large, 6 mètres de haut, près de 2 tonnes, le portique de signalisation affectant les 5 voies de la RN 186 - entrée sur l'A 86 et traversée de Bobigny - fait partie des mobiliers de signalisation verticale les plus imposants.

"Cette section supportant un très fort trafic de jour, il était indispensable d'intervenir de nuit afin de limiter au maximum les risques d'accident et la gêne à l'usager", explique Roland Py.
Et ce d'autant plus que les techniques de fabrication et de montage développées permettent aujourd'hui d'effectuer ces travaux sous circulation en neutralisant en l'espèce seulement 2 voies sur 5.
"L'ensemble de la structure est montée sur le bas côté des voies et seule l'opération de levage nécessite un arrêt de la circulation. Au total moins de 5 minutes d'interruption pour un chantier global de 6 heures."

Et c'est en effet sous les yeux étonnés de 3 automobilistes qu'à 2 heures du matin la masse impressionnante du portique s'est élevée pour s'ajuster parfaitement sur ses fondations préparées quelques jours auparavant.

"Garantir la sécurité des usagers, assurer celle des opérateurs, respecter les contraintes des concessionnaires très nombreux en site urbain, l'ensemble de ces priorités nécessite une programmation minutieuse du chantier, poursuit Roland Py.
Les normes de balisage de chantier doivent nécessairement être adaptées à une configuration un peu particulière : voie très large, ligne droite favorisant la vitesse surtout de nuit, situation en site urbain.

Anticiper les réactions de l'usager

Aussi, outre les panneaux réglementaires, restriction de circulation, B 21, AK5, etc., nous nous mettons dans la situation d'un usager afin de prendre en compte ses réactions éventuelles et adapter notre signalisation de chantier au cas par cas."

C'est ainsi que 8 portiques ou potences du même type ont pu être implantés récemment par la DDE 93 pour le plus grand confort des usagers et sans que les riverains n'aient eu conscience que des chantiers de cette envergure s'étaient déroulés sous leurs fenêtres.

Sécurité des opérateurs

Le matériel en première ligne

La sécurité des opérateurs est une des composantes essentielles de la sécurité globale des chantiers. Elle passe par la conception de matériels qui garantissent une utilisation et une maintenance sûres quelles que soient les conditions d'application. Ce sujet est d'ailleurs parfaitement encadré par un dispositif législatif et réglementaire tant au niveau Européen que national. Tour d'horizon.

La sécurité des machines de marquage est traitée au sein de l'Union Economique Européenne, par la Directive Machines 89/392/CEE reprise en droit français par le Code du Travail dans l'Article L.233.5.
Depuis janvier 1995 cette réglementation impose que toutes les machines ou engins mis en vente à l'état neuf soient conçus et construits de façon à ne pas exposer à des risques d'atteinte à la sécurité, les personnes affectées à leur utilisation ou à leur maintenance.
Ceci concerne principalement les pièces tournantes de la machine, la fonction avancement, les arrêts d'urgence et l'ergonomie du poste de conduite.
Concrètement, cela se traduit par des dispositifs de contrôle des dysfonctionnements et d'anticipation des risques de mauvaises manipulations et des aménagements techniques d'automatisation des tâches.

Cette conformité est aujourd'hui obligatoirement attestée par la délivrance d'une déclaration CE de conformité par le constructeur ou le revendeur et le marquage CE apposé sur la machine.

Balisage des chantiers

Pour une meilleure fluidité du trafic

La mise en conformité du terre plein central (remplacement des glissières métal par un dispositif béton) sur une autoroute aussi fréquenté que l'A7 nécessite de conjuguer sécurité et fluidité du trafic.
"Pour ce faire, explique Jean-François Reynaud, assistant chef de District de Chanas, nous nous devons de neutraliser le moins de voies possible tout en assurant un balisage lourd.
Pour ce chantier, l'originalité a été de recourir à des éléments béton qui se clavettent entre eux et dont la mise en œuvre est notamment rendue possible par un camion muni d'un écran de protection permettant de maîtriser parfaitement l'alignement au moment de la pose du dispositif.

Ainsi, nous ne neutralisons qu'une seule voie et pouvons donc intervenir en heures creuses de jour".
Une restriction de 2X3 voies à 2X2 voies, pendant la pose du système, permet d'assurer de bonnes conditions de trafic jusqu'à environ 2200/2500 véhicules/heure sur les deux voies restantes."

"La gêne à l'usager est ainsi considérablement réduite" conclut Jean-François Reynaud.

Chantiers
et cadre de vie

Concilier sécurité et respect du cadre de vie

C'est pour concilier sécurité des chantiers, exigences de la population et image de marque des métiers des Travaux Publics que la Mairie de Paris et la Fédération Régionale des T.P. signent tous les 3 ans un protocole visant à améliorer la gestion et l'aspect des chantiers. Cette démarche est-elle duplicable pour toutes les communes et les départements ?

Mairie de Paris

La clôture des chantiers est symbolique de cette double volonté d'assurer la sécurité des usagers tout en participant à l'amélioration du cadre de vie.

Ces protocoles visent à mettre en place un ensemble de procédures ayant pour objectif de "préserver, pendant les travaux effectués à Paris, le cadre et les conditions de vie de la population, la sécurité des riverains et des usagers de la voie publique."
Cet objectif ambitieux a pour conséquence un engagement réciproque et un partenariat entre les maîtres d'ouvrages, les maîtres d'œuvre et les entreprises. Ainsi ces dernières mettent-elles tout en œuvre pour répondre à un cahier des charges d'autant plus précis qu'il définit une démarche globale pour la réalisation des chantiers.

Cette charte fixe, en effet, les règles, de la programmation des chantiers à leur déroulement en passant par l'information du public, la tenue des personnels, la protection des arbres, la clôture des chantiers, la propreté, la lutte contre le bruit, le jalonnement de délestage et la limitation de la gêne à l'usager.
"Notre volonté est de réfléchir le plus en amont possible explique M. Bresciani, Ingénieur Divisionnaire des Travaux à la Mairie de Paris.
Avant que le maître d'ouvrage lance la consultation, il faut que les conditions de réalisation du chantier soient clairement définies. Et ce d'autant plus que cette politique a un coût non négligeable. Mais on sait aussi que le coût social d'un chantier mal géré peut-être considérable. A titre d'exemple schématique, imaginez qu'un chantier provoque un bouchon de 3 km pendant 4 heures. Si on forfaitise le coût social à 100 F/H par véhicule, on approche les 360 000 F par jour. Sur un chantier de 500 000 F, si les mesures d'exploitation sont de 80 000 F, l'économie peut être énorme.

Evidemment, nous sommes bien conscients que la démarche de la Ville de Paris est difficilement duplicable par des communes de taille moyenne. Pour autant, je pense sincèrement que lorsqu'on raisonne sur le coût de la gestion des chantiers, cette vision peut conduire à réfléchir autrement."

Pardonner les erreurs de conduite

Suite de la une

chantier avec une glissière béton, source d'accidents graves accentués par l'effet de tremplin. Grâce aux atténuateurs de chocs, nous pouvions transformer la voie lente en bande d'arrêt d'urgence provisoire et permettre ainsi aux automobilistes de rouler au ras du chantier sans inconvénient majeur.
Ces dispositifs amortissent et arrêtent le véhicule et constituent ainsi une protection très efficace tant pour les usagers que pour les opérateurs.
Par ailleurs ils nous permettaient d'aménager plus d'ouvertures et donc de favoriser les mouvements sur le chantier."

Limiter la gravité des accidents

Une efficacité aujourd'hui prouvée puisqu'après 9 mois de chantier seuls 8 accidents sont intervenus et qu'ils n'ont occasionné que des blessés très légers.

Directeur de la publication : Alain Claude - Comité de rédaction : Pierre Calvin, Lionel Couche, Jean-Marc Dieulefet, Dominique Mondé, Didier Riou.
Coordination : Nicole Mitrani - Rédacteur : Philippe Billon - Conception - Réalisation : All Write.
Syndicat des Equipements de la Route : 152, rue de Picpus, 75012 Paris - Tél. : 01 43 42 26 36 - Fax : 01 43 42 47 71.