 Schweizerische Eidgenossenschaft Confédération suisse Confederazione Svizzera Confederaziun svizra	Manuel technique Exploitation (Entretien courant des routes nationales) Fiche technique Sécurité opérationnelle Exploitation	26 010-15013
Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC Office fédéral des routes OFROU	Mesures de sécurité et d'exploitation des chantiers sur les routes nationales de 3e classe	V1.0 21.02.2017 L041-2270
Division Infrastructure routière I		Page 1 de 3

Table des matières

1	Introduction	1
2	Disponibilité	1
3	Réglementation du trafic en cas de circulation alternée.....	2
4	Signalisation	2
5	Marquage.....	2
6	Barrières	2
7	Type et largeur des voies de circulation	2
8	Desserte de chantiers.....	3
9	Exigences particulières des services d'intervention	3
10	Vêtements de signalisation.....	3
11	Instruction du personnel	3

1 Introduction

La présente fiche technique recommande des mesures pour la sécurité et l'exploitation des chantiers sur les routes nationales de 3^e classe qui précisent et complètent l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR) et la norme SN 640 886.

2 Disponibilité


Dans la mesure du possible, le guidage du trafic à proximité des chantiers sur les routes nationales de 3^e classe se fera sur le même nombre de voies de circulation que lors de l'exploitation normale¹. Ceci s'applique également aux aires de circulation réservées aux piétons et aux cyclistes.

De manière générale, si la densité du trafic n'excède pas 600 vhc/h (heure de pointe), si la part moyenne du trafic lourd est inférieure à 8 %, si la déclivité est faible et que la longueur du chantier ne dépasse pas 300 m, le nombre de voies de circulation peut être réduit de deux à une, avec circulation alternée et un temps d'arrêt (feu rouge) de deux minutes au maximum. Dans tous les autres cas (hors localité pour une densité du trafic n'excédant pas environ 1000 vhc/h ainsi qu'à l'intérieur des localités), la faisabilité d'une réduction des voies de circulation avec circulation alternée devra être vérifiée au cas par cas, en tenant compte de la déclivité, de la mixité du trafic (piétons/cyclistes), de la section et des jonctions éventuelles.

En cas de réduction diurne du nombre de voies de circulation avec circulation alternée, le temps d'arrêt ne doit généralement pas dépasser deux ou trois minutes. La nuit et sur les tronçons routiers peu fréquentés, il pourra se situer entre cinq et dix minutes. Lorsque l'intervalle de changement des signaux lumineux dépasse cinq minutes, les temps d'attente prolongés devront être indiqués sous forme de texte. Le caractère opportun de l'intervalle dépend du volume de trafic, de la part des différents moyens de transports et de la longueur du chantier ; il devra être vérifié au cas par cas.

Si la densité du trafic est élevée (> 1000 vhc/h) et qu'il faut absolument réduire le nombre des voies de circulation, il faudra soit exécuter les travaux de nuit, soit examiner la possibilité d'une déviation – partielle ou totale – sur un autre tronçon.

¹ Cela garantit une grande disponibilité. Les dérogations autorisées sous forme de réduction des voies de circulation sont décrites aux sections suivantes.

 Schweizerische Eidgenossenschaft Confédération suisse Confederazione Svizzera Confederaziun svizra	Manuel technique Exploitation (Entretien courant des routes nationales) Fiche technique Sécurité opérationnelle Exploitation	26 010-15013
Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC Office fédéral des routes OFROU	Mesures de sécurité et d'exploitation des chantiers sur les routes nationales de 3e classe	V1.0 21.02.2017 L041-2270
Division Infrastructure routière I		Page 2 de 3

Aucun passage pour piétons n'est admis sur la zone du chantier.

3 Réglementation du trafic en cas de circulation alternée

Il conviendra de vérifier au cas par cas si un service de circulation est préférable à une installation de signaux lumineux. Lorsque le trafic est particulièrement dense aux heures de pointe, on optera systématiquement pour une réglementation du trafic par un service de circulation.

4 Signalisation

En règle générale, la vitesse devra être réduite à 60 km/h hors localité. La réduction de la vitesse devra être examinée au cas par cas à l'intérieur des localités.

Hors localité, le chantier devra être signalé des deux côtés de la chaussée, à une distance comprise entre 150 et 250 m avant le chantier². Si les circonstances sont défavorables (visibilité insuffisante ou risque élevé d'embouteillages), il faudra augmenter la distance entre la signalisation du chantier et le début du chantier de manière appropriée.

Les prescriptions de la norme SN 640 886 s'appliquent à la signalisation.

Depuis 2012, seuls les matériaux de classe R2 (cf. norme SN 640 871a) sont autorisés pour les signaux des routes principales et secondaires.

5 Marquage

Les prescriptions des normes SN 640 871a et SN 640 886 s'appliquent au marquage.

6 Barrières

Dans la mesure du possible, un équipement de protection passif sera utilisé comme barrière pour séparer la zone de travail et l'espace de circulation.

Hors localité, si les chantiers durent plus de cinq semaines et que le TJM dépasse 10'000 véhicules, des équipements de protection passifs devront être ordonnés en lieu et place des lattes de chantier ou des balises de délimitation/cônes de balisage, pour autant qu'il y ait suffisamment de place.


Indépendamment de la durée et de l'emplacement du chantier, si le dénivelé entre l'espace de circulation et la zone de travail est supérieur à 0,5 m, des équipements de protection passifs devront être ordonnés pour les séparer. Ceci s'applique également aux échafaudages et installations qui surplombent la chaussée, aux ponts et aux tunnels. Si la situation ne le permet pas, il conviendra de trouver une solution équivalente pour garantir la sécurité, d'entente avec le SiBe-S et la police.

Les matériaux de classe R2 (cf. norme SN 640 871a) sont recommandés pour les dispositifs de balisage et les lattes de chantier. On respectera les exigences de la norme SN 640 876 pour les cônes et cylindres de balisage.

7 Type et largeur des voies de circulation

En principe, les voies de circulation, y compris celles réservées aux piétons, et leur largeur dans la zone du chantier doivent respecter un standard qui correspond aux conditions à l'extérieur du chantier et satisfait aux normes en vigueur. Ainsi, s'il n'y a pas de voie piétonne à l'extérieur du chantier, il ne faudra pas prévoir de zone séparée pour les piétons dans la zone du chantier.

² Ceci s'applique à toutes les variantes de voies de circulation.

 Schweizerische Eidgenossenschaft Confédération suisse Confederazione Svizzera Confederaziun svizra	Manuel technique Exploitation (Entretien courant des routes nationales) Fiche technique Sécurité opérationnelle Exploitation	26 010-15013
Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC Office fédéral des routes OFROU	Mesures de sécurité et d'exploitation des chantiers sur les routes nationales de 3e classe	V1.0 21.02.2017 L041-2270
Division Infrastructure routière I		Page 3 de 3

La largeur de la voie de circulation avec trafic alterné atteint 3,30 m au minimum³. Si la place manque, cette largeur peut être réduite jusqu'à 3,00 m. On tiendra compte du fait que les transports spéciaux d'une largeur ne dépassant pas 3,30 m peuvent circuler sans itinéraire défini. Si les chantiers se situent sur des itinéraires empruntés par les transports spéciaux, il conviendra de tenir compte en temps utile des besoins des transports spéciaux.

Toute largeur de passage en circulation alternée inférieure à 3,30 m devra être signalée en conséquence.

Les largeurs minimales se fondent sur les prescriptions en vigueur de la norme SN 640 886.

S'il y a des infrastructures cyclables (voies et bandes cyclables) et pour autant qu'il y ait suffisamment de place, elles doivent également être présentes aux abords du chantier. Toute réduction éventuelle de la largeur de ces infrastructures devra être examinée en fonction de la densité du trafic et de la sécurité routière.

8 Desserte de chantiers

Un concept de chantier devra être élaboré pour chaque chantier et harmonisé avec le concept de barrières et le guidage du trafic.

9 Exigences particulières des services d'intervention

Une gestion des urgences, de type A conformément à la documentation ASTRA 86022, devra être mise en place pour les chantiers dont la durée excède 72 heures.

10 Vêtements de signalisation

La norme EN ISO 20471 définit les exigences applicables aux différentes classes de vêtements de signalisation. Conformément au projet de norme SN 640 710 *Vêtements de signalisation à haute visibilité pour des travaux dans l'espace public*, toutes les personnes actives sur le chantier doivent porter soit un vêtement de la classe 3 (combinaison), soit deux vêtements de la classe 2 (veste et pantalon long). Font exception les séjours temporaires (une heure au maximum), pour lesquels un vêtement de la classe 2 couvrant le torse est autorisé.

11 Instruction du personnel

Le chef de chantier doit instruire le personnel qui intervient sur le chantier des prescriptions de sécurité, conformément à la fiche technique sur le comportement à adopter sur les chantiers des routes nationales de 3^e classe.

³ La norme VSS 640 886 prescrit une largeur minimale de 3,00 m. Dans le cas présent et en dérogation à cette prescription, une largeur plus importante est exigée s'il y a suffisamment de place.