

# RENCONTRE ACMO du 7 avril 2009

## GUIDE DES ANIMATEURS

### ETUDE DES CAS THEORIQUES (Environ 1h30)

#### Consignes aux animateurs :

Distribuer les schémas vierges aux participants

Lancer les réflexions concernant la mise en place des chantiers

Utiliser le tableau blanc pour animer les débats

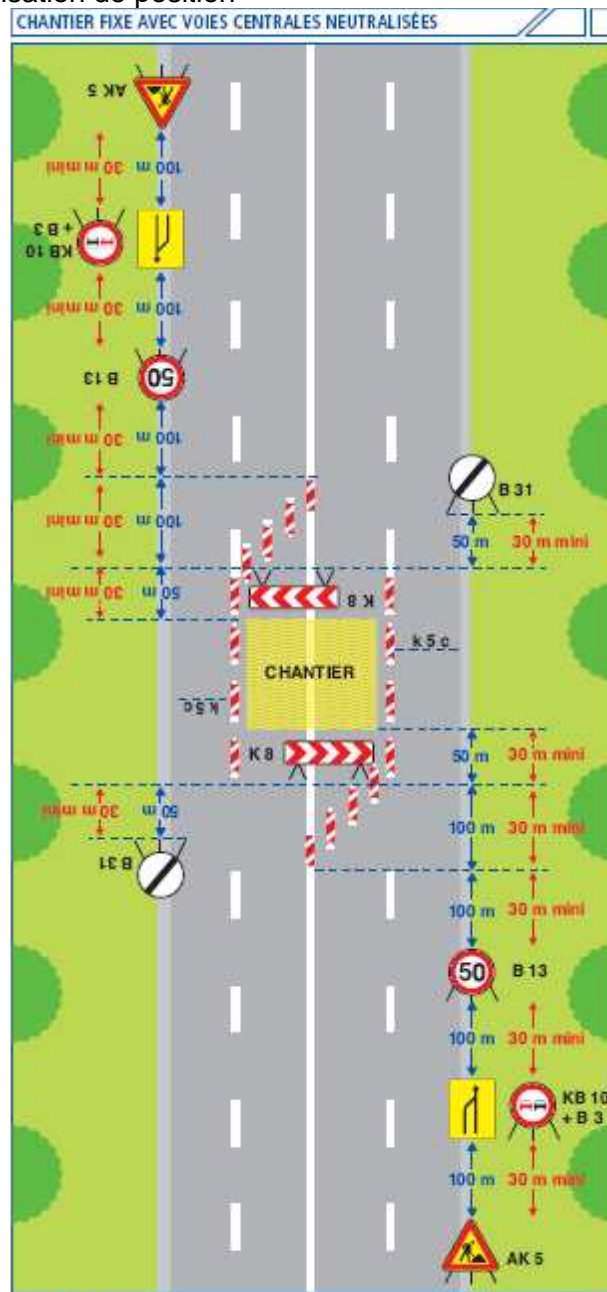
Faire inscrire aux participants la signalisation qu'ils pensent être juste sur les trames vierges

Distribuer les trames corrigées

#### **1. Chantier fixe sur terre plein central**

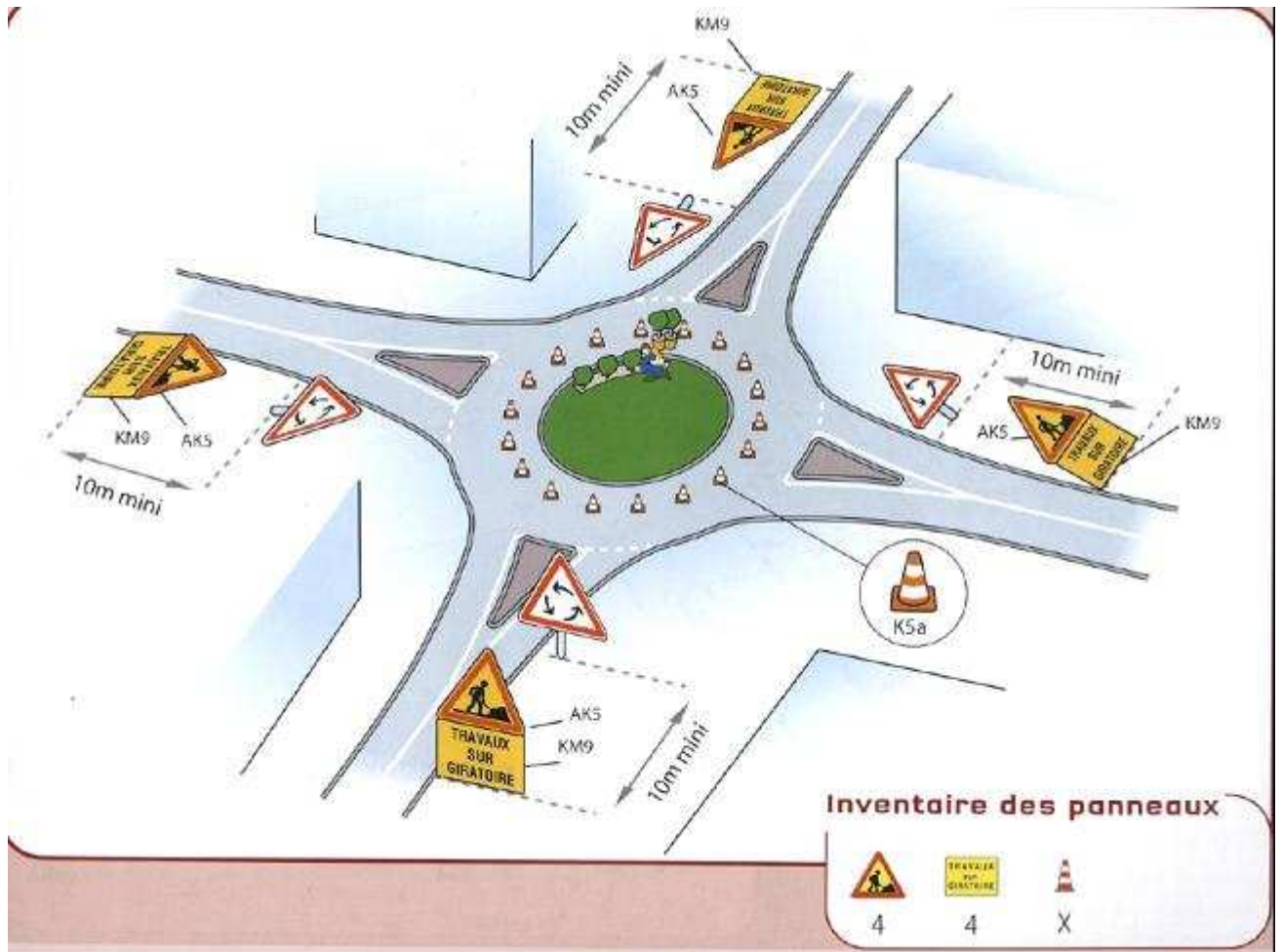
Le chantier se déroule pendant plus d'une demi-journée sur le terre-plein central ce qui bloque les voies de gauche de chaque côté et nécessite :

- un ralentissement
- un rétrécissement de chaussée
- une signalisation de position



## 2. Chantier sur carrefour giratoire

Chantier fixe d'entretien d'espaces verts sur carrefour giratoire (tonte, plantation ou taillage)



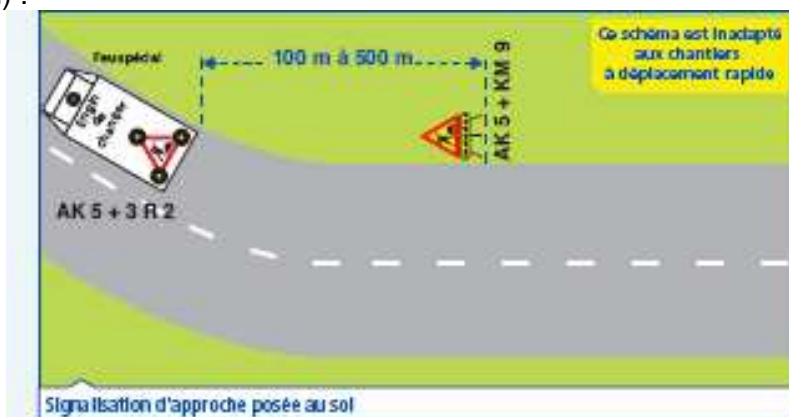
## 3. Chantier mobile avec signalisation de position portée par le véhicule

Chantier mobile (mais sans progression) sur accotement avec empiètement du véhicule sur la chaussée.

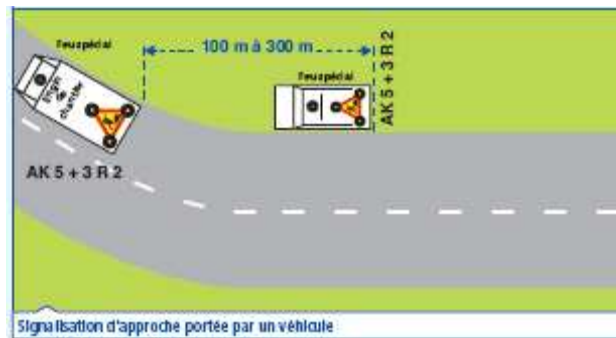
La signalisation de position est portée par le véhicule qui doit être équipé :

- d'un AK5 triflash
- d'un gyrophare
- de bandes réfléchissantes blanches et rouges

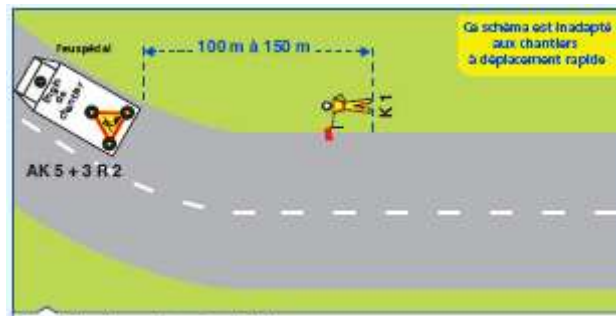
La signalisation d'approche sera un AK5 posé au sol à 100m du véhicule (possible car pas de progression) :



Si progression, la signalisation d'approche peut être portée par un autre véhicule :



Ou par un agent avec un fanion si la progression du chantier n'est pas trop rapide :



Précisions sur les bandes réfléchissantes portées par le véhicule :

**Signalisation complémentaire**

Bandes rétro réfléchissantes adhésives de classe 1 ou 2, d'une largeur minimale de 0,14 m :

- à l'avant : deux bandes horizontales d'une surface totale au moins égale à 0,16 m<sup>2</sup>,
- à l'arrière : deux bandes verticales et deux bandes horizontales d'une surface totale au moins égale à 0,32 m<sup>2</sup>,
- sur chaque côté : une bande horizontale d'une surface au moins égale à 0,16 m<sup>2</sup>.

## **MISE EN SITUATION REELLE (Attention 25mn)**

Le chantier simulé au niveau -2 du parking est un chantier fixe qui se trouve sur une voie bidirectionnelle et bloque une voie entière ce qui nécessite la mise en place d'un alternat. L'alternat choisi est l'alternat prioritaire (cf. *systèmes d'alternat page 8*). La voie bloquée sera représentée par les places de parking directement à droite après la rampe. La voie gauche sera quant à elle représentée par la voie habituelle de circulation du parking.

### Consignes aux animateurs :

Demander aux participants de choisir les panneaux nécessaires à la mise en œuvre de la signalisation d'approche, de position et de fin de prescription.

Utiliser un facteur de division par 5 pour les distances en prenant toujours les distances en agglomération (donc 30m deviennent 6m).

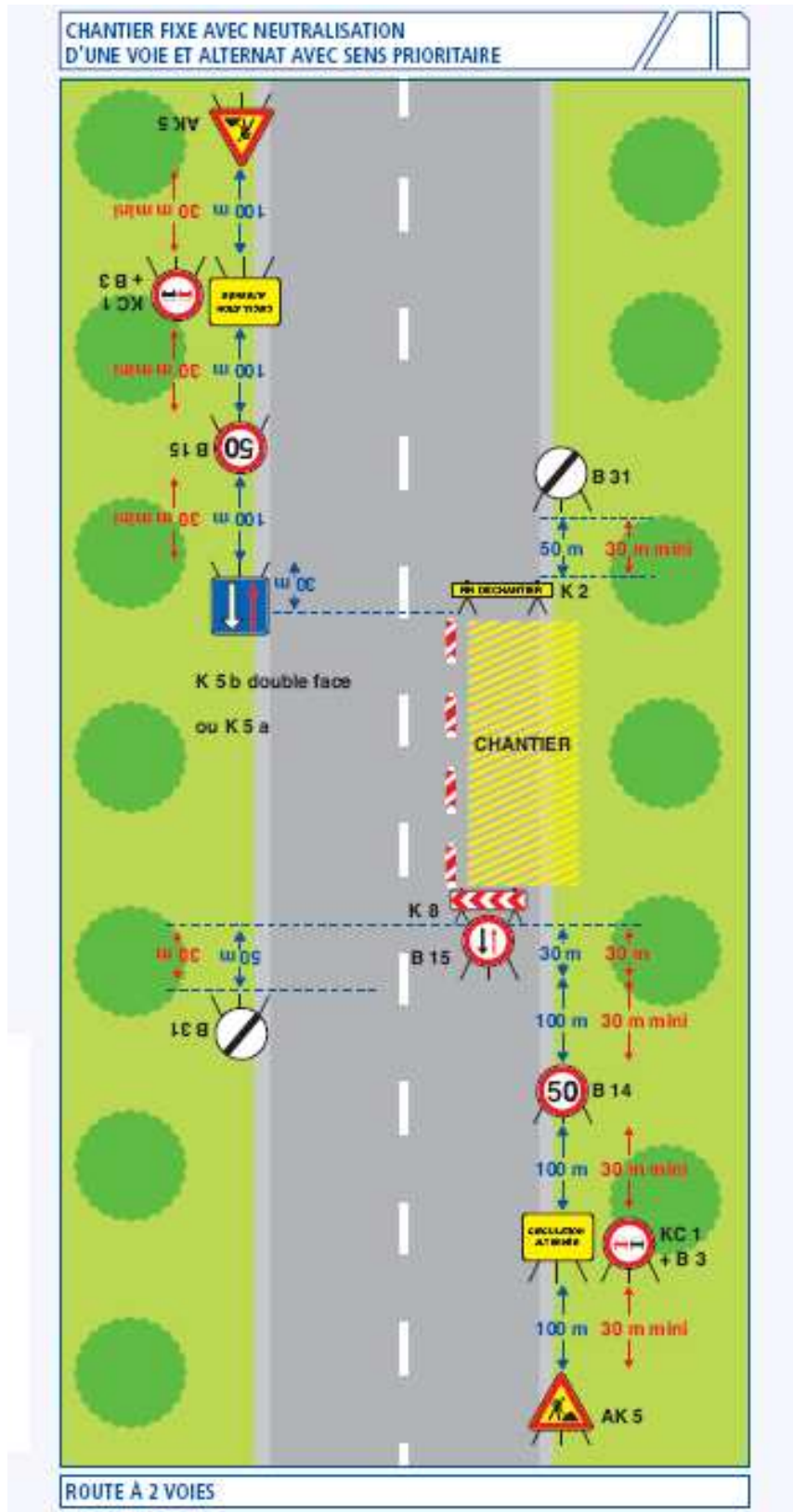
Mettre en place les signalisations en respectant l'ordre de placement (cf. *schémas pages 5 à 7*)

Faire un point et corriger si nécessaire

Enlever la signalisation en respectant l'ordre

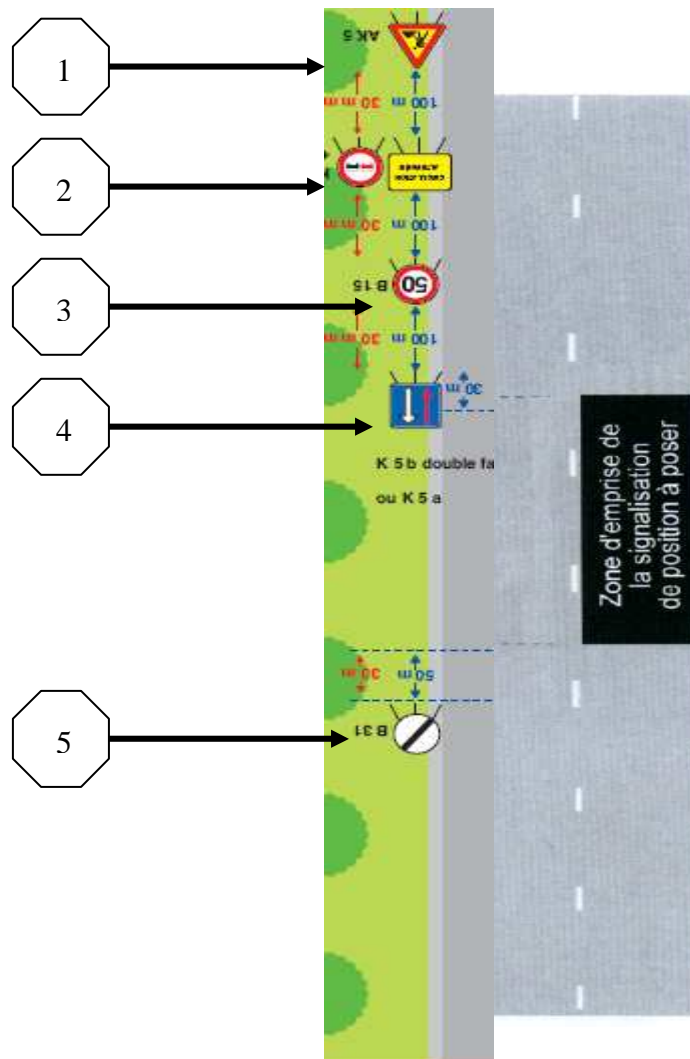
**ATTENTION** : les animateurs devront impérativement enlever la signalisation avant l'arrivée du groupe suivant.

**Vue du chantier finalisé :**

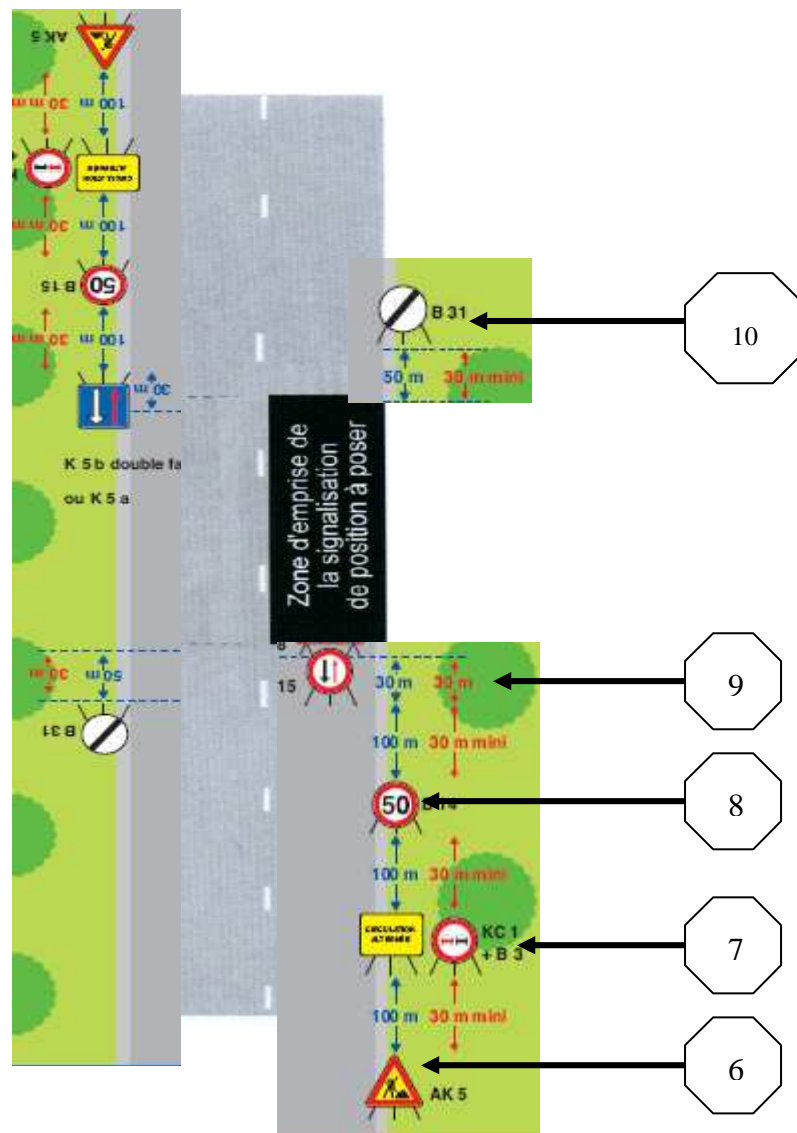


## Ordre de placement de la signalisation :

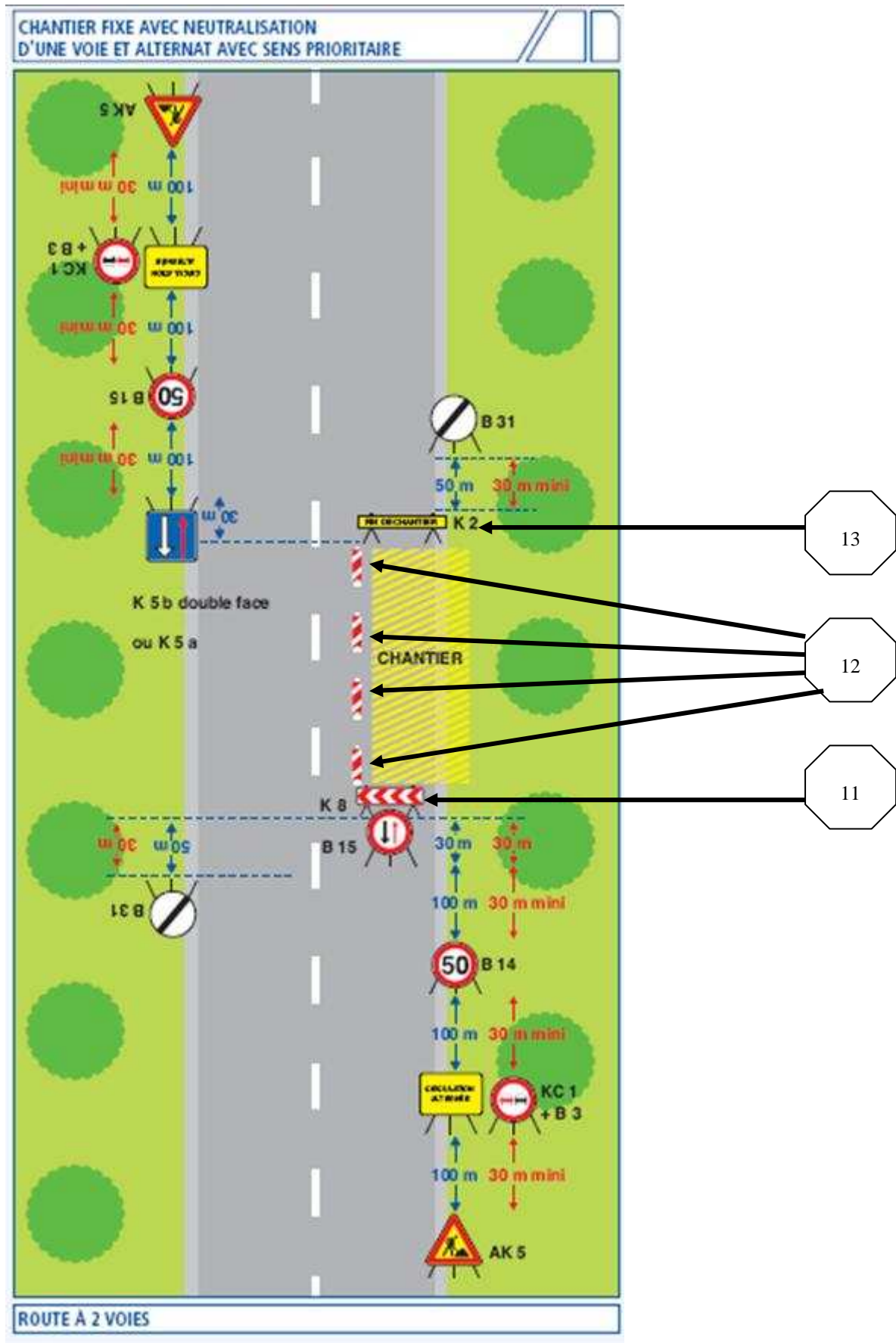
- Etape 1 : Signalisation d'approche côté opposé du chantier




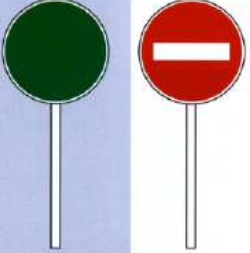
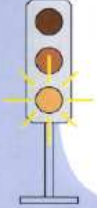
➤ **Etape 2** : Signalisation d'approche sur la voie occupée par le chantier



➤ **Etape 3** : Signalisation de position du chantier



## Les différents modes d'alternat Avantages/Inconvénients :

Système d'alternat	Avantages	Inconvénients
 <p>PANNEAUX B15 et C18</p> <p>Longueur max. = 150 m Trafic de pointe max. = 400 véhicules/h</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aucune maintenance nécessaire.</li> <li>▪ Système 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>▪ Risque de non-respect des règles par les usagers du fait, notamment, d'une méconnaissance des panneaux.</li> <li>▪ Nécessite la visibilité entre les deux panneaux.</li> </ul>
 <p>PIQUETS K10</p> <p>Longueur max. = 1 200 m Trafic de pointe max. = 1 000 véhicules/h</p>	<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 nécessaire de deux opérateurs au moins, formés et équipés de moyens de communication (ex : talkie-walkie).</li> <li>▪ Changement régulier des personnes affectées à ce poste.</li> <li>▪ Nécessité de placer une personne supplémentaire en cas de voie de circulation perpendiculaire à la chaussée en travaux.</li> <li>▪ Impossibilité d'assurer ce système d'alternat la nuit.</li> </ul>
 <p>SIGNAUX TRICOLORES KRT1</p> <p>Longueur max. = 500 m Trafic de pointe max. = 800 véhicules/h</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Opérationnel en dehors des périodes d'activité du chantier.</li> <li>▪ Possibilité de gérer facilement une ou plusieurs voies perpendiculaires à la chaussée en travaux en synchronisant 2, 3, voire 4 feux.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Difficulté d'adaptation aux variations de trafic, contrairement aux piquets K10.</li> <li>▪ Contraintes de maintenance (Ex : autonomie des batteries).</li> </ul>