

Vitesse aux abords des chantiers

« Respecter les hommes, respecter les règles »

16 mai 2003

Sommaire

- I- La vitesse aux abords des chantiers, véritable source d'insécurité routière p. 3

- II- « Respecter les hommes, respecter les règles » : une campagne de sensibilisation p. 4

- III- Les règles spécifiques à respecter pour prendre en compte des risques particuliers p. 5

- IV- Les chantiers, pour la sécurité de tous p. 6

- V- Le rôle des agents d'exploitation des routes et autoroutes p. 8

Annexes : fiches de présentation des partenaires

- l'Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes (ASFA)
- le Syndicat des Equipements de la Route (SER)

- | -

La vitesse aux abords des chantiers véritable source d'insécurité routière

Parce qu'ils assurent l'indispensable entretien du réseau, les chantiers font partie du paysage routier. Mais ils constituent aussi de facto une gêne passagère à la circulation en imposant un ralentissement aux automobilistes pour ne pas mettre en danger la vie de ceux qui interviennent alors sur les bas côtés. Or, trop souvent, les usagers de la route ne lèvent pas suffisamment le pied à l'approche de ces chantiers. Un comportement à l'origine de drames qui pourrait pourtant être évités le plus souvent.

C'est grâce à son entretien permanent que le réseau routier français est globalement de bonne qualité. Que ce soit les revêtements des chaussées ou les aménagements routiers (réparation des glissières, nettoyages des bas cotés, des souterrains et des panneaux de signalisation, élagage des arbres...) le réseau routier doit être entretenu régulièrement. On dénombre ainsi chaque année près de 100 000 chantiers sur le réseau routier français. C'est à ce prix que la sécurité des véhicules qui empruntent les routes et autoroutes de France peut être assurée au mieux.

Mais ces travaux (comme les interventions d'urgence en cas d'accident) supposent évidemment que les flux de circulation soit ralenti dans des proportions importantes pour éviter que les professionnels qui interviennent dans ces moments particuliers le fassent en étant trop exposés aux dangers.

Or ce n'est pas le cas : 44% des automobilistes dépassent de plus de 20 km/h les limitations de vitesse autorisées sur les voies aux abords des chantiers et 20% ne respectent pas les distances de sécurité (Source ASFA 2001). Ces imprudences entraînent chaque année des centaines d'accidents graves qui touchent aussi bien les conducteurs que les agents d'entretien et d'exploitation qui interviennent toute l'année sur les routes et autoroutes au péril de leur vie.

Témoignage de Jacques Chauvineau, victime d'un automobiliste alors qu'il intervenait pour baliser la zone d'un accident

« Il y a cinq ans, j'ai été fauché par une voiture qui roulait à vive allure sur la bande d'arrêt d'urgence et ce malgré le dispositif de protection comprenant un panneau à message variable (PMV) embarqué sur le véhicule avec l'inscription « Ralentir – Accident » et l'indispensable gyrophare.

J'ai eu deux fractures à la main, un traumatisme crânien et quatre fractures à la jambe droite dont deux ouvertes. J'ai donc été appareillé de la cheville jusqu'à la hanche.

J'avais un pied dans la tombe ... Je suis resté 48 heures dans le coma et on ne donnait pas cher de ma peau ».

- II -

« Respecter les hommes, respecter les règles » : une campagne de sensibilisation

Face au constat alarmant du non-respect des limitations spécifiques de vitesses aux abords des chantiers, les partenaires de la route ont décidé d'unir leurs efforts pour sensibiliser les Français à cette insécurité routière là. Ils signent ainsi conjointement une campagne sur le thème « La conduite aux abords des chantiers : Respecter les hommes, respecter les règles ».

Du fait du comportement anormal d'une partie des automobilistes, les chantiers mettent trop souvent en danger la vie de ceux qui y interviennent. Or, leur nombre augmente sans cesse pour faire face à l'accroissement important du trafic (l'usure des infrastructures et les réparations induites par les accidents de toute nature reviennent donc à une fréquence plus rapprochée).

Pour sensibiliser les Français aux risques encourus par ceux qui interviennent pour entretenir les routes et autoroutes, le ministère de l'Équipement (la **Sécurité Routière**, la **Direction des routes** le **Service d'information et de communication**) et ses partenaires (l'**Association Française des sociétés d'autoroute** (AFSA), le **Syndicat des Equipements de la route**), se sont associés pour mener cette campagne. Celle-ci prendra la forme d'un dépliant d'information largement diffusé par les **Directions départementales de l'équipement** (DDE) à l'occasion de chantiers et qui pourront sensibiliser les conducteurs novices **à travers les inspecteurs du permis de conduire**. Ce dépliant sera également diffusé via la revue *Équipement Magazine*.

Sur le plan local, les DDE organiseront des actions de sensibilisation sur le terrain.

Un *kit radio* comprenant des modules pré-enregistrés (témoignages d'usagers de la route et d'agents, interviews d'experts, messages de sensibilisation) traitant des questions de sécurité routière aux abords des chantiers sera mis à disposition des radios d'autoroutes et des 1 000 radios locales.

Enfin, la campagne sera également relayée par les sites Internet partenaires de la Sécurité routière : autoroutes.fr, mappy.fr, bisonfute.equipement.gouv.fr, viamichelin.fr, ...

- III -

Les règles spécifiques à respecter pour prendre en compte des risques particuliers

La mise en oeuvre d'un chantier sur le réseau routier ou autoroutier est un moment particulier pour l'usager ; il implique une utilisation momentanément différente du réseau. Pour limiter les risques induits par cet événement - pour ceux qui y travaillent comme pour l'automobiliste - un certain nombre de règles doivent être respectées. S'informer avant de prendre la route reste le moyen le plus efficace d'éviter ces zones de ralentissement.

Les travaux irritent souvent les automobilistes pour qui ils sont avant tout sources de ralentissement et donc de perte de temps. Et il est vrai qu'ils se traduisent le plus souvent par des limitations spécifiques de vitesse, des réductions de largeurs de chaussées ou des déviations qui, toutes, allongent en conséquence le temps de parcours des usagers. Mais il faut bien comprendre qu'un chantier induit des risques particuliers qui imposent des mesures accrues de sécurité.

- Car un chantier ce sont des conditions de circulation exceptionnelles

- Modification de la signalisation
- Réduction du nombre de voies
- Changement de sens de la circulation
- Suppression de la bande d'arrêt d'urgence...

Les panneaux de signalisation spécifique - toujours placés en amont du chantier - informent les usagers du chantier à venir et donc des risques particuliers qui y sont liés. Chacun doit alors adapter son comportement routier en conséquence, à savoir :

- dès l'annonce du chantier ;

- réduire immédiatement la vitesse du véhicule
- respecter les panneaux d'information et de signalisation

- dans la zone de chantier ;

- respecter les vitesses spécifiques autorisées
- respecter les distances de sécurité
- maintenir son attention pour pouvoir anticiper tout danger lié aux travaux ou aux autres automobilistes
- redoubler de prudence en cas d'intempéries.

Sécurité routière

Outre ces règles spécifiques de conduite aux abords des chantiers, il est fortement conseillé aux usagers de prendre connaissance de l'environnement de leur trajet, et ce bien en amont de leur départ. Ils peuvent ainsi connaître les difficultés qu'ils peuvent rencontrer (travaux, aménagements...) et mieux tirer parti des infrastructures mises à leur disposition. Grâce à cette information, les flux circulatoires sont mieux répartis dans le temps et dans l'espace, les risques de bouchon et d'accident sont réduits.

Avoir accès à une information personnalisée et en temps réel fait partie des exigences des usagers. Les systèmes de diffusion de l'information routière évoluent pour répondre à cette demande.

C'est le rôle du Schéma Directeur d'Information Routière (SDIR), dont le gouvernement a décidé la mise en œuvre lors du Comité Interministériel de Sécurité Routière du 25 octobre 2000. Les objectifs de ce service public d'information routière sont de 3 ordres :

- disposer d'une information en temps réel sur la sécurité et les conditions générales de circulation ;
- la rendre accessible au plus grand nombre par une large diffusion sur le réseau routier (panneaux à messages variables, radio 107.7, ...)
- faire circuler une information routière synthétique, en temps réel, entre les différents acteurs (gestionnaires de voirie, forces de l'ordre, autorités).

Ces systèmes sont constamment optimisés pour s'adapter aux nouveaux comportements des automobilistes, de plus en plus demandeurs de prévisions à court et très court terme. Ces dernières sont ensuite consultées grâce à l'audiotel mais surtout à la multiplication des sites Internet, parmi lesquels :

- Bison Futé : référence pour bon nombre de Français qui ont, un jour ou l'autre, bénéficié de ses conseils en matière de circulation routière.

www.bison-fute.equipement.gouv.fr

- Sytadin : service en temps réel sur les conditions de circulation pour tout le réseau des voies rapides d'Île-de-France, ainsi que les principaux axes de la ville de Paris.

www.sytadin.equipement.gouv.fr

- Coraly : service équivalent à Sytadin pour l'agglomération lyonnaise.

www.coraly.com

- IV -

Les chantiers, pour la sécurité de tous

Pour garantir à leurs usagers les meilleures conditions de circulation, les directions départementales de l'équipement (DDE) et les sociétés d'autoroutes doivent entretenir, maintenir et améliorer en permanence les réseaux qui leur sont confiés. Des chantiers de travaux sont donc régulièrement mis en place avec toute la sécurité nécessaire, à la fois pour les clients, mais également pour tous les personnels qui y travaillent ou qui sont amenés à y intervenir.

Sur un long trajet, l'usager de la route est certain de rencontrer **des chantiers, de plus en plus nombreux en raison d'un trafic croissant**. L'usure des routes et les réparations induites par des incidents de toute nature reviennent à une fréquence plus rapprochée et ces travaux d'entretien sont donc **plus que jamais nécessaires pour maintenir la qualité des réseaux**. En effet, qu'il s'agisse de la construction de nouvelles infrastructures, d'ouvrages d'art, de déviations, d'élargissement de chaussées ou de simples chantiers d'entretien courant, l'objectif est clair :

« Garantir une sûreté maximale aux usagers des routes de France ».

On distingue, sur route comme sur autoroute, deux grands types de chantiers :

- Les chantiers d'entretien courant :

Ils ne durent souvent que quelques heures et sont parfois mobiles. Quelques exemples :

- fauchage des bas-côtés et curage des fossés
- réparation des glissières de sécurité
- inspection des ponts
- peinture et marquage
- ...

- Les chantiers de grands travaux :

Ils ont la caractéristique générale de durer plusieurs semaines. Ce sont principalement :

- les élargissements de chaussées : passage de 2 à 3 voies,
- la réfection de chaussée : l'une ou l'autre des voies de circulation ou les deux.
- les nouveaux échangeurs : modification de tout un échangeur pour réaliser les nouveaux ponts, les voies d'entrées / sorties, ...

De façon générale, **les chantiers font l'objet d'études préliminaires** des services de gestionnaires de voiries permettant d'opter **pour** les mesures d'exploitation les moins contraignantes. La programmation de grands chantiers nécessite en effet de **concilier météo et circulation**.

Sécurité routière

D'ailleurs, si, d'un point de vue climatique, la période la plus favorable aux travaux routiers est l'été, les DDE et les sociétés d'autoroute ne souhaitent pas trop perturber les grandes migrations qui interviennent durant cette période. Un arrêté ministériel interdit même les chantiers certains jours où la circulation est particulièrement dense. Ainsi **les travaux ne peuvent être programmés que sur 200 jours par an environ**, principalement au printemps pour effacer les rigueurs de l'hiver et à l'automne.

Pour le réseau autoroutier uniquement, on dénombre chaque année pas moins de **60 000 chantiers pour 540 000 km de balisage et plus de 225 000 interventions**. Au vu de ces chiffres, il semble primordial de signaler ces travaux bien en amont pour permettre aux automobilistes d'adapter leur comportement à la situation particulière et inattendue que constitue le chantier et assurer, de cette façon, leur sécurité et celle des agents qui réalisent les travaux.

La signalisation est la clé d'une protection de tous les usagers de la route aux abords des chantiers. Automobilistes, ouvriers sur le chantier, usagers de la route aux abords des travaux en cours, tous sont concernés par des équipements qui préviennent, guident, rassurent, protègent. Pour ce faire, les industriels du Syndicat des Equipements de la Route, aux côtés de la Sécurité Routière, ont développé des produits innovants pour que l'ensemble des problématiques posées par les chantiers puissent bénéficier d'une réponse adaptée :

- **Prévenir** : par la mise au point des panneaux à messages variables ceux-ci permettant aux automobilistes d'être informés en amont et en temps réel de l'évolution des « évènements » se déroulant sur son parcours
- **Guider** : grâce au développement des flèches lumineuses de rabattement, innovation majeure pour une protection efficace de la zone d'intervention
- **Rassurer** : via des panneaux d'indication expliquant l'intervention et donnant une information sur la nature du chantier, son déroulement, la nature de la perturbation qu'il risque de causer
- **Protéger** : par la mise en place de barrières de protection des chantiers et de leurs abords.

- V -

Le rôle des agents d'exploitation des routes et autoroutes

Les missions des personnels routiers et autoroutiers les contraignent parfois à travailler à proximité, voire au cœur des flux de circulation les plus importants. Leur rôle, même si relativement méconnu, est pourtant primordial sur les routes de France puisqu'ils interviennent au quotidien et assurent un service 24h sur 24h dans le seul et unique but d'offrir confort et sécurité aux usagers.

Les agents d'exploitation des DDE et des sociétés d'autoroute sont des professionnels au service des usagers des infrastructures routières. Trop d'automobilistes oublient qu'ils sont les garants d'un déplacement confortable et sûr et qu'ils oeuvrent jour et nuit, par tous les temps, pour maintenir la qualité du réseau.

Pour assurer leur travail, les agents ont une organisation reposant sur des équipes fixes et mobiles en 2 x 8, 3 x 8 avec des services d'astreinte. Leur rôle se décline essentiellement sur deux types de missions :

- L'entretien courant :

- Les patrouilles.
- La pose de balisage pour les travaux.
- La propreté de l'autoroute et des aires.
- L'entretien des bâtiments et des installations.

- Les interventions d'urgence :

- Les interventions en cas d'incident/d'accident (sécurisation de la zone, première assistance).
- Les interventions pour pallier aux contraintes météo (la viabilité hivernale, les inondations).

Chaque année pourtant, plus de 1 000 accidents impliquent ces professionnels qui travaillent à la sécurité et à l'entretien des routes et autoroutes de France. Car quand les règles à l'abord des chantiers ne sont pas suivies, c'est également le travail et la sécurité de ces hommes qui ne sont pas respectés.

Reportage sur une intervention, Sébastien Bray doit neutraliser la voie de gauche sur un nationale très fréquentée.

« Le but de l'opération est de retirer un animal mort ; un sanglier qui a été percuté par un véhicule. Les CRS nous ont demandé d'intervenir donc on met en place un balisage pour protéger puis on retire l'animal.

Là, on va tenter de se mettre sur la voie rapide car malgré qu'on intervienne, en règle générale, les conducteurs ne veulent pas nous laisser passer ; ils sont trop pressés de rentrer.

Il faut donc qu'on force le passage même si ce n'est pas évident. Par exemple, ce conducteur va nous doubler par la droite juste devant mon collègue qui allait se rabattre ... c'est très intelligent.

Voilà, une fois sur place, on installe nos cônes pour que les automobilistes ne pénètrent pas dans la voie.

Moi, ce que je dirai aux automobilistes, c'est qu'on est là pour travailler et pas pour les ennuyer. Je voudrais qu'on nous respecte un minimum et qu'on respecte au moins le balisage et les panneaux qui signalent un accident ou des travaux.

Si on leur demande de ralentir, c'est pour notre bien mais également pour le leur ! ».

Annexes



L'ASSOCIATION DES SOCIÉTÉS FRANÇAISES D'AUTOROUTES (ASFA).

L'Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes et d'Ouvrages à Péage (ASFA) est un organisme unique et professionnel au service de tous ses membres pour promouvoir le système de la concession. Elle a pour vocation d'être un lieu d'échange d'expériences, de réflexion, de concertation, de recherche et de promotions de politiques communes.

L'ASFA est devenue depuis le 6 février 2002 « l'Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes et d'Ouvrages à Péage » afin de clairement marquer la volonté d'accueillir et de représenter toutes les sociétés du secteur (y compris les tunnels, ponts et viaducs, exploitants...).

Les missions de l'ASFA :

- la représentation du secteur routier à péage, dans le respect des statuts des membres et de la diversité de leurs intérêts,
- la promotion du secteur routier à péage, et du péage en tant que moyen de financer et d'exploiter des infrastructures routières,
- la politique de communication sur les thèmes d'intérêt commun, parmi lesquels l'image du secteur, la sécurité, l'environnement,
- la réalisation d'études, de recherches et d'enquêtes concourant à la réalisation de ces thèmes.

Face aux évolutions en Europe et dans le monde, il apparaît important de mener une action concertée en faveur de la promotion du système de concession au niveau international.

Les missions à l'international :

- assurer une veille permanente des évolutions en cours sur le plan institutionnel, économique et technique,
- assurer la participation de l'ASFA aux débats sur l'avenir de la concession dans un contexte communautaire,
- assurer la participation de l'ASFA, ou de ses membres, aux programmes de recherches initiés par la Commission tels que la mise en place d'un système de télépéage commun européen, l'harmonisation de service ...,

Sécurité routière

- assurer une bonne représentation de l'ASFA :

1/ au sein de l'ASECAP (Association Européenne regroupant les sociétés concessionnaires et d'ouvrages à péage) qui reste le relais principal auprès des institutions bruxelloises,

2/ au sein de l'IBTTA (International Bridge, Tunnel and Turnpike Association), qui est l'organisme regroupant les sociétés d'autoroutes et d'ouvrages à péage à l'échelle internationale. L'ASFA y joue un rôle actif dans certains comités techniques pour représenter le secteur à péage français.

C'est donc ce rôle de porte-parole des sociétés d'autoroutes et d'ouvrages à péage qui a tout naturellement poussé l'ASFA à reconduire à partir d'avril 2003 l'opération « Il protège votre vie, respectez la sienne ». Car face à la recrudescence des accidents impliquant des personnels en intervention, il est nécessaire d'interpeller les automobilistes sur ce sujet. En parallèle de sa propre campagne, l'ASFA s'associe donc à la Sécurité routière pour démontrer que le non-respect des zones d'intervention est intolérable.

Annexe 2



FICHE DE PRESENTATION DU SYNDICAT DES EQUIPEMENTS DE LA ROUTE (SER).

Depuis plus de 50 ans, le Syndicat des Equipements de la Route est au cœur des progrès réalisés pour une route plus sûre.

Fort de l'expertise des équipes des **80 entreprises qui adhèrent au syndicat**, le SER représente aujourd'hui un secteur économique générant 5000 emplois et près de 1 milliards d'euros de chiffre d'affaires.

Réunissant 80 entreprises spécialisées dans la conception et la réalisation d'équipements de sécurité routière, le Syndicat des Equipements de la Route est **organisé autour de 5 sections** lui permettant de recouvrir l'ensemble des équipements de la Route :

- Dispositifs de retenue
- Equipements de sécurité
- Régulation du trafic
- Signalisation Horizontale
- Signalisation Verticale

En favorisant et en assurant la promotion de l'innovation, en faisant de l'information en direction des maîtres d'ouvrage **et** des maîtres d'œuvre (Etat, Départements, Communes, Sociétés d'autoroute...), les priorités de son action, le SER **participe activement à l'amélioration de la sécurité routière.**

C'est dans cette perspective que le **Syndicat et la DSCR ont signé en 2000, une Charte de Sécurité Routière afin de développer ensemble des actions de sensibilisation et d'information.** C'est dans ce même esprit que le SER s'associe aujourd'hui à l'opération « Vitesse à l'abord des chantiers ».

Conscients, en effet, que la sécurité des usagers de la route ne tolère aucun compromis, les adhérents du SER sont particulièrement attentifs à la protection de ceux qui œuvrent concrètement et directement à l'aménagement, l'entretien et la gestion des infrastructures routières.

Les membres du SER sont d'autant plus sensibilisés à cette la problématique de la protection des chantiers, que leurs collaborateurs sont souvent en première ligne de cette insécurité.

Il est intolérable que les ouvriers des DDE, des collectivités locales, des sociétés d'autoroutes et des entreprises privées assurant les travaux, soient exposés aux risques que justement ils sont en train de combattre en améliorant le réseau que nous utilisons quotidiennement.

C'est la raison pour laquelle les **entreprises du SER sont spécialement vigilantes à ce que la signalisation de chantier s'inscrive dans une démarche respectable par tous** parce que précise, claire, et systématique.