

ARRÊTÉ
Portant réglementation d'exploitation sous chantier sur les autoroutes A10 et A71
dans leurs parties concédées à Cofiroute dans le département du Loiret

le Préfet du Loiret,
Officier de la Légion d'Honneur
Officier de l'Ordre National du Mérite

VU le code de la route,

VU le code de la voirie routière,

VU la loi 55-435 du 18 avril 1955 modifiée portant statut des autoroutes,

VU la loi 82-213 du 2 mars 1982 relative aux droits et aux libertés des communes, des départements et des régions et l'ensemble des textes qui l'ont complétée et modifiée,

VU le décret n° 56-1-425 du 27 décembre 1956 modifié, portant règlement d'administration publique de la loi du 18 avril 1955 sur le statut des autoroutes,

VU les décrets du 12 mai 1970, 6 mars 1974, 18 novembre 1977, 10 mars 1978, 11 septembre 1980, 16 avril 1987, 20 décembre 1990, 12 avril 1991, 21 avril 1994 et 26 septembre 1995 approuvant la convention de concession à la Société COFIROUTE en vue de la construction et de l'exploitation des autoroutes :

"A.10 Paris/Poitiers, A.11 Paris/Le Mans, A.11 Angers/Nantes, A.71 Orléans/Bourges, A.81 Le Mans/La Gravelle, A.28 Alençon/tours, A.85 Angers/Langeais et Tours/Vierzon A.86 Rueil-Malmaison/Pont Colbert et Rueil-Malmaison/Autoroute A.12 et A.126 Saint Quentin en Yvelines/Massy-Palaiseau",

VU la convention de concession et le cahier des charges annexé ainsi modifié et notamment son article 15,

VU l'arrêté interministériel du 24 novembre 1967, relatif à la signalisation des routes et autoroutes et l'ensemble des textes qui l'ont complété et modifié,

VU l'arrêté ministériel du 3 octobre 1973 autorisant la mise en service de l'autoroute A10 sur la section Allainville – Orléans Nord,

VU l'arrêté ministériel du 11 décembre 1973 autorisant la mise en service de l'autoroute A10 sur la section Orléans Nord - Ingré,

VU l'arrêté ministériel du 9 juillet 1974 autorisant la mise en service de l'autoroute A10 sur la section Ingré – Tours Nord ,

VU l'arrêté ministériel du 13 mars 1980 autorisant la mise en service de l'autoroute A71 sur la section Ingré – Orléans la Source,

VU la décision ministérielle du 15 décembre 1982 autorisant la mise en service de l'échangeur d'Artenay sur l'autoroute A10 sur la section Allainville – Orléans Nord,

VU la décision interministérielle du 17 décembre 1999 approuvant l'aménagement du convergent A71/A10 en configuration 2 voies sur A71 et 2 voies sur A10 dans le sens Province /Paris du PR 98+385 au PR 96+665,

VU la décision ministérielle du 13 juin 2006 approuvant l'élargissement à 2x3 voies de l'autoroute A71 entre la bifurcation A10/A71 et le diffuseur Orléans-la Source,-

VU la décision ministérielle du 27 novembre 2008 autorisant la mise en service de la modification de la bretelle d'accès de la A10 (Paris) vers A71 (Bourges),

VU la décision ministérielle du 27 octobre 2009 autorisant la mise en service de l'élargissement à 3 voies de l'autoroute A71 entre le PR 101+030 et le PR 105+532 dans le sens Paris-Provence,

VU la décision ministérielle du 25 janvier 2011 autorisant la mise en service de la bifurcation A10/A71 Orléans –la Source de l'autoroute A71,

VU la décision ministérielle du 19 juin 2009 autorisant le raccordement de la A19 sur la A10,

VU la circulaire ministérielle n° 96.14 du 6 février 1996 relative à la réglementation d'exploitation sous chantier sur routes et autoroutes,

VU l'arrêté préfectoral du 24 novembre 1998 portant réglementation d'exploitation sous chantier sur les autoroutes A10 et A71 dans leurs parties concédées à Cofiroute dans le département du Loiret,

VU le manuel du chef de chantier - signalisation temporaire sur routes à chaussées séparées - du service d'études techniques des routes et autoroutes - édition 2002,

Considérant toutes les modifications de configuration intervenues sur les autoroutes A10 et A71 dans leurs parties concédées à Cofiroute dans le Loiret et ce, depuis l'approbation de la convention de concession des autoroutes A10 et A71 à la société Cofiroute visée ci avant,

Considérant qu'il est nécessaire de réaliser régulièrement des travaux d'entretien et de réparation des chaussées et des équipements des autoroutes A10 et A71,

Considérant qu'il importe d'assurer la sécurité des usagers ainsi que celle des agents de la société concessionnaire et des personnels des entreprises intervenantes pendant la réalisation de ces travaux et de réduire, autant que possible, les perturbations et la gêne à la circulation occasionnées par les chantiers,

Considérant la nécessité d'actualiser l'arrêté de réglementation de la circulation en exploitation sous chantier sur les autoroutes A10 et A71 dans leurs parties concédées à Cofiroute dans le Loiret,

SUR proposition de Monsieur le Secrétaire général de la préfecture du Loiret,

ARRÊTE

ARTICLE 1 : Conditions d'autorisation d'exécution des chantiers courants d'entretien et de réparation.

1-1 les chantiers courants de travaux d'entretien et de réparation des infrastructures autoroutières sont autorisés en permanence sur les sections des autoroutes A10 et A71 sur le département du Loiret dont les limites sont définies comme suit :

- Autoroute A10 : entre le PR 78+037 (commune d'Artenay) au nord et le PR 126+225 (commune de Tavers) au sud,
 - : la portion d'échangeur d'Artenay (PR 78+050) se raccordant à la RD 2154,
 - : la portion d'échangeur d'Orléans nord (PR 93+362) se raccordant à la RD 2701,
 - : la portion d'échangeur de Meung-sur-Loire (PR 115+074) se raccordant à la RD 2.
- Autoroute A71 : entre le PR 98+862 (commune d'Ingré) au nord et le PR 125+728 (commune de la Ferté-Saint Aubin)
 - : la portion d'échangeur d'Orléans centre (PR 99+428) se raccordant à la RD 2552

: la portion d'échangeur d'Olivet (PR 105+848) se raccordant à la RD 2271.

- Bifurcation A10/A19 : entre le PR81+940 et le PR 84+135

- Bifurcation A10/A71 : entre le PR 97+850 et le PR 98+862

1-2 Un chantier de travaux d'entretien et de réparation des infrastructures autoroutières est dit « courant » s'il n'entraîne pas de gêne notable pour l'utilisateur. En particulier la capacité résiduelle du trafic au droit du chantier doit rester compatible avec la demande prévisible du trafic. Tous les chantiers courants devront satisfaire aux conditions définies ci-après :

1-2-1 Les chantiers courants autoroutiers ne doivent pas entraîner de déviation sur le réseau secondaire

1-2-2 Les chantiers courants pourront entraîner une restriction de capacité par diminution du nombre de voies ou de basculement de trafic d'une chaussée sur l'autre, si le débit prévisible par voie laissée libre à la circulation ne dépasse pas :

- la valeur de 1000 véhicules /heure pour une route bidirectionnelle (avec largeur de voie supérieure ou égale à 3m) (voie sous gestion Cofiroute en sortie du péage d'Artenay),

- la valeur de 1200 véhicules/heure pour une route à chaussées séparées (section RD 2701 sous gestion Cofiroute en sortie du péage d'Orléans nord et section RD 2271 sous gestion Cofiroute en sortie du péage d'Olivet) ou pour une autoroute de rase campagne,

- la valeur de 1500 véhicules/heure pour une autoroute en zone urbaine ou périurbaine (section A10 comprise entre les PR93+000 et PR99+000 et section A71 comprise entre les PR98+000 et PR106+000).

La zone de restriction de capacité ne doit pas excéder une longueur de 6 kilomètres.

Dans le cas de deux chantiers ponctuels, établis à l'intérieur de cette zone et distants d'au moins 3 kilomètres, on pourra limiter la restriction de capacité aux seules zones de travaux effectifs et rendre à la circulation la (ou les) voie(s) neutralisée(s) entre les deux zones de chantiers.

Néanmoins, pour l'exécution d'un chantier dit à haut rendement (marquage au sol, fauchage ou nettoyage des assainissements), la longueur de la zone de restriction de capacité pourra atteindre 10 km.

1-2-3 Les chantiers courants ne doivent pas entraîner de réduction de capacité résiduelle de circulation pendant les jours dits « hors chantier », définis chaque année par circulaire ministérielle et dont le calendrier est communiqué chaque mois de décembre.

Néanmoins, pendant les jours dits « hors chantier », les chantiers courants restent autorisés dans l'un des cas suivants :

- réalisation de travaux présentant un caractère d'urgence et dont le différé mettrait en péril la sécurité des usagers.

- interventions réalisées sur les voies dans le sens de circulation non concerné par les migrations saisonnières et si le débit d'écoulement du trafic au droit du chantier est inférieur aux valeurs indiquées à l'article 1-2-2.

Dès qu'un événement extérieur au chantier et survenant sur le réseau est susceptible d'entraîner une réduction de capacité, une procédure de repli de chantier doit être activée.

1-2-4 Les chantiers courants ne doivent pas entraîner de basculement partiel du trafic.

1-2-5 Les chantiers courants ne doivent pas entraîner de réduction de largeur inférieure à 3,20m pour les voies laissées libres à la circulation.

1-2-6 Les chantiers courants sous alternat dans la partie bidirectionnelle d'une bretelle d'un diffuseur ne doivent pas :

- excéder une durée de deux jours consécutifs,
- concerner un trafic supérieur à 200 véhicules/heure par sens de circulation dans la bretelle,
- excéder une longueur supérieure à 500 m,
- générer une remontée de file sur la voie de décélération en sortie sur l'autoroute.

1-2-7 L'inter-distance entre deux chantiers courants consécutifs organisés sur la même chaussée et dans le même sens de circulation ne devra pas être inférieure à :

- 5 km entre 2 chantiers nécessitant pour l'un, une neutralisation de la bande d'arrêt d'urgence et pour l'autre une neutralisation d'une voie.
- 5 km entre 2 chantiers nécessitant pour l'un, une neutralisation de la bande d'arrêt d'urgence et pour l'autre un basculement de chaussée.
- 10 km entre 2 chantiers nécessitant pour l'un et l'autre une neutralisation d'une voie, et dans le cas où les deux chantiers sont situés sur une section autoroutière à 2 x 3 voies ou plus.
- 10 km entre 2 chantiers sur l'autoroute A71 nécessitant pour l'un, la neutralisation d'une voie sur la section autoroutière Olivet / Lamotte Beuvron à 2 x 2 voies et pour l'autre une neutralisation de 2 voies sur la section autoroutière Orléans centre / Olivet à 2 x 3 voies.
- 20 km entre 2 chantiers nécessitant pour l'un et l'autre une neutralisation d'une voie, et dans le cas où les deux chantiers sont situés sur une section autoroutière à 2 x 2 voies.
- 20 km entre 2 chantiers nécessitant pour l'un, une neutralisation d'une voie et pour l'autre une neutralisation de 2 voies, et dans le cas où les deux chantiers sont situés sur une section autoroutière à 2 x 3 voies ou plus.
- 20 km entre 2 chantiers nécessitant pour l'un, une neutralisation d'une voie et pour l'autre un basculement de chaussée.
- 30 km entre 2 chantiers nécessitant chacun un basculement de chaussée.

ARTICLE 2 : Dossier d'exploitation sous chantier

Un chantier, ne respectant pas une ou plusieurs dispositions stipulées à l'article 1 du présent arrêté, est classé comme chantier « non courant ». Les conditions de réalisation du chantier « non courant » sont définies dans un dossier particulier d'exploitation sous chantier. L'exécution du chantier « non courant » fait l'objet d'un arrêté spécifique établi par le préfet de département.

Le dossier d'exploitation est élaboré par la société concessionnaire autoroutière ou le bureau d'études mandaté par ses soins. Il est transmis, pour avis, aux services de l'État et, si nécessaire, aux gestionnaires de voirie et aux communes concernées par les déviations de trafic.

Le dossier particulier d'exploitation sous chantier définit les mesures d'exploitation spécifiques mises en place pour assurer l'écoulement du trafic dans les meilleures conditions de sécurité et de fluidité du trafic pendant la durée des travaux

ARTICLE 3 : Cahier de recommandations

La société Cofiroute dispose d'un cahier de recommandations intitulé « instruction signalisation temporaire – manuel de balisage » définissant les règles de signalisation temporaire et les mesures de sécurité applicables à l'autoroute. Ce document respecte les directives des services de l'État et de l'Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes (ASFA). Ce document est régulièrement mis à jour.

Cette instruction détaille les différents balisages des chantiers courants, les règles et mesures opératoires de pose et dépose de la signalisation temporaire, les règles de sécurité à respecter ainsi que les méthodes d'intervention en situation d'urgence.

Les dispositions retenues dans l'instruction respectent la réglementation en vigueur et tiennent compte de la généralisation de l'utilisation des flèches lumineuses d'urgence (FLU) sur les véhicules d'intervention.

ARTICLE 4 : Limitation de vitesse

Les limitations de vitesse réglementaire à respecter suivant la nature des restrictions de circulation au droit d'un chantier courant sont instaurées comme suit :

	Autoroute à 2x2 voies	Autoroute à 2x3 voies
Chantier sur bande d'arrêt d'urgence sans empiètement sur les voies circulées	130 km/h	130 km/h
Chantier avec neutralisation d'une voie	90km/h	110 km/h *
Chantier avec neutralisation d'une voie au droit d'une bretelle d'échangeur	70 km/h	90 km/h

Chantier avec neutralisation de 2 voies	/	90 km/h
Chantier avec neutralisation de 2 voies au droit d'une bretelle d'échangeur	/	70 km/h
Circulation à double sens dans zone de basculement	90km/ h	90 km/h
Au point de basculement de la circulation fait par Interruption de Terre Plein Central court (longueur inférieure à 50m)	50 km/h	50 km/h
Au point de basculement de la circulation fait par Interruption de Terre Plein Central longue (longueur supérieure à 50m)	50 km/h ou 70 km/h	50 km/h ou 70 km/h

* une limitation de vitesse à 90km/h peut être éventuellement instaurée par le concessionnaire au droit de la zone d'activité du chantier.

Dans le cas d'un chantier, d'une durée inférieure à 24 heures et nécessitant la neutralisation d'une ou deux voies contiguës, la signalisation d'approche et la matérialisation du biseau de rabattement pourront être réalisées au moyen d'un dispositif de flèches lumineuse de rabattement (FLR). Dans ce cas, la limitation de vitesse de la (ou des) voie(s) laissée(s) libre(s) à la circulation n'est pas nécessaire.

Des interdictions de dépasser pourront être imposées au droit et aux abords de la zone de restriction de la circulation.

Ces dispositions seront portées à la connaissance des usagers par des panneaux de police réglementaires.

ARTICLE 5 : Balisage avec dispositif FLR

Le dispositif de flèche lumineuse de rabattement (FLR) est utilisable, de jour comme de nuit, pour la neutralisation d'une voie latérale ou de deux voies latérales contiguës pour la signalisation :

- des chantiers mobiles,
- des chantiers fixes d'une durée inférieure à 24 H ayant une longueur maximale de 4km,
- de dangers ou incidents temporaires.

L'utilisation du dispositif FLR est proscrite :

- pour neutraliser une voie médiane seule,
- sur la bande d'arrêt d'urgence, sur bretelle ou sur route bidirectionnelle,
- lorsque les conditions de visibilité sont inférieures à 400 m (brouillard, pluie ou neige) ou quand les conditions climatiques sont défavorables (route enneigée, verglas), sauf en cas d'intervention d'urgence,
- en période de vent de vitesse égale ou supérieure à 60 km/h.

Le dispositif FLR ne peut pas être utilisé dans des zones où la visibilité est inférieure à :

- 400 m pour une vitesse nominale de 130 km/h,
- 200 m pour une vitesse nominale de 110 km/h et inférieure,

Néanmoins, le recours au dispositif FLR est toléré dans les zones à visibilité réduite (inférieure à 400m) pour neutraliser uniquement la ou les voies de droite, dans les conditions suivantes :

- positionner obligatoirement sur la BAU, à une distance de 300m en amont, un véhicule de pré signalisation équipé d'un panneau AK5 muni de 3 feux à éclats R2 et d'un panneau KD10.

ARTICLE 6 : Signalisation de chantier

La signalisation réglementaire de chantier sur le domaine autoroutier A10 et A71 sera mise en place, entretenue et déposée en fin de chantier par la société Cofiroute. Cette signalisation sera en permanence adaptée aux fluctuations du trafic de telle sorte que les panneaux traduisent les dangers rencontrés où les contraintes imposées.

L'arrêt ou le ralentissement momentané de la circulation sur le domaine autoroutier pour la mise en place de la signalisation de chantier temporaire sera réalisée par les forces de l'Ordre territorialement compétentes. En cas d'indisponibilité des forces de l'Ordre pendant la période d'intervention, la société d'autoroute est autorisée à réaliser cette intervention.

ARTICLE 7 : Incidents et intempéries

Dans le cas de conditions météorologiques défavorables ou d'incidents liés à l'exploitation de l'autoroute remettant en cause l'avancement des travaux, ceux-ci seront reportés, sans pour autant remettre en cause les conditions d'exploitation de l'autoroute.

ARTICLE 8 : Contrôle et police des chantiers

Les chantiers seront réalisés sous le contrôle effectif et permanent de la société concessionnaire d'autoroute. La police des chantiers sera assurée par les forces de l'Ordre territorialement compétentes.

ARTICLE 9 : Abrogation

Les dispositions du présent arrêté annulent et remplacent les dispositions des arrêtés suivants :

- arrêté préfectoral du 24 novembre 1998 portant réglementation d'exploitation sous chantier sur les autoroutes A10 et A71 dans leurs parties concédées à Cofiroute dans le département du Loiret,

ARTICLE 10 : Publication et entrée en vigueur

Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture du Loiret et affiché dans les établissements de la société concessionnaire, dans les installations annexes et dans les communes traversées par le réseau autoroutier concerné.

Cet arrêté entrera en vigueur à compter de sa signature et de sa publication au recueil des actes administratifs du Loiret.

ARTICLE 11 : Exécution de l'arrêté

- M. le secrétaire général de la préfecture du Loiret,
- M. le commandant du groupement de gendarmerie du Loiret,
- M. le commandant de l'escadron départemental de sécurité routière du Loiret,
- M. le commandant du peloton de gendarmerie d'autoroute de Saran,
- M. le directeur d'exploitation de la société Cofiroute- 12-14 rue Louis Blériot – 92506 Rueil Malmaison
- Mme le chef du district du Loiret – centre Cofiroute d'Orléans – rue J. Bertin – 45770 Saran
- Mme la directrice départementale des territoires du Loiret,
- M. le directeur départemental de la sécurité publique du Loiret,
- M. le directeur départemental des services d'incendie et de secours du Loiret,
- M. le chef du service interministériel régional des affaires civiles et économiques de défense et de la protection civile de la préfecture du Loiret,

Sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Une copie de cet arrêté sera adressée, pour information, aux maires des communes de : Artenay, Sougy, Chevilly, Gidy, Cercottes, Saran, Ingré, La Chapelle-Saint-Mesmin, Chaingy, Saint-Ay, Huisseau-sur-Mauves, Meung-sur-Loire, Le Bardon, Baule, Messas, Villorceau, Beaugency, Tavers, Saint-Pryvé-Saint-Mesmin, Olivet, Mézières-les-Cléry, Ardon, Jouy-le-Potier et La Ferté-Saint-Aubin.

Fait à Orléans, le 4 décembre 2015
Pour le Préfet du Loiret,
Le Secrétaire Général
signé : Hervé JONATHAN

Délais et voies de recours (application de la loi n°2000-321 du 12 avril 2000 et de l'article R421-1 du code de justice administrative) : Dans un délai de deux mois à compter de la notification du présent arrêté, les recours suivants peuvent être introduits en recommandé avec accusé de réception :

- soit un recours gracieux, adressé à M. le Préfet du Loiret, Direction départementale des territoires, service Loire risques transports, 181 rue de Bourgogne - 45042 Orléans Cedex 1 ;
- soit un recours hiérarchique, adressé au(x) ministre(s) concerné(s) ;
- soit un recours contentieux, en saisissant le Tribunal Administratif, 28 rue de la Bretonnerie- 45000 Orléans ;

Après un recours gracieux ou hiérarchique, le délai du recours contentieux ne court qu'à compter du rejet explicite ou implicite de l'un de ces deux recours. Un rejet est considéré comme implicite au terme d'un silence de l'Administration pendant deux mois.