

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DU LOGEMENT

*Direction des routes et de la circulation routière.
Sous-direction de l'entretien
et de la réglementation de la circulation*

R/EG. 2.

153-0

Non parue J. O.

571 (72-54)

CIRCULAIRE N° 72-94 DU 23 JUIN 1972
relative à l'exécution de travaux routiers pendant la nuit
sur des voies à trafic élevé.

Référence : circulaire n° 71-80 du 23 juillet 1971 (1).

Le ministre de l'équipement et du logement

à

*Messieurs les directeurs départementaux de l'équipement
(sous couvert de Messieurs les préfets).*

La circulaire visée en référence envisageait, dans son dernier paragraphe, l'exécution pendant la nuit de certains travaux sur des voies à trafic exceptionnellement élevé. Elle prévoyait des instructions complémentaires en la matière.

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-après les remarques, observations et recommandations qui se dégagent de l'étude effectuée à ce sujet.

*
**

L'intensité de la circulation, en certaines périodes ou sur certains axes, peut conduire les services à envisager l'exécution de travaux routiers pendant la nuit ; c'est le cas par exemple, lorsqu'il est nécessaire, pour tenir une date de mise en service, d'accélérer au maximum la marche des chantiers en allongeant la durée effective du travail, ou lorsque les travaux ne peuvent être exécutés de jour en raison de la gêne importante qu'ils peuvent entraîner pour l'écoulement de trafic sur un itinéraire ne comportant aucune réserve de capacité (cas du tunnel de Saint-Cloud sur l'autoroute A 13).

(1) Bulletin des textes officiels n° 71-61, texte n° 564.

I. — Problèmes techniques et financiers.

L'exécution des travaux de nuit pose divers problèmes techniques et financiers concernant :

a) *Sur le plan technique :*

- l'éclairage du chantier, qui doit être suffisant pour permettre une exécution satisfaisante des travaux ;
- la signalisation, qui doit être renforcée et éclairée ;
- les mesures particulières de sécurité à prendre pour éviter les risques d'accidents (aussi bien pour les usagers de la route que pour le personnel présent sur le chantier) ;
- les nuisances liées à l'exécution de certains types de travaux ;
- la surveillance et le contrôle des travaux.

b) *Sur le plan financier :*

L'augmentation du coût des travaux résultant :

- d'une baisse de rendement du personnel et du matériel, et éventuellement des majorations pour heures supplémentaires ;
- des frais accrus de surveillance et de contrôle ;
- des frais supplémentaires d'éclairage et de signalisation.

Dans chaque cas il est nécessaire de procéder à une étude économique et financière avant toute décision.

II. — Types de travaux dont l'exécution de nuit est possible.

D'une manière générale il n'est pas souhaitable d'exécuter de nuit des travaux routiers exigeant un réglage, une finition particulièrement soignée ou un éclairage trop important.

Tel est le cas pour :

- le préréglage de terrassements et de couches de base de chaussées, qui risque de ne pas être suffisant pour que le réglage fin puisse en rattraper les défauts ;
- la réalisation de couches de surface ;
- tous les travaux nécessitant un nivellement précis.

En effet, même avec un éclairage perfectionné et important, les conducteurs ne peuvent diriger les engins avec la précision désirable ; en outre l'état de la technique ne permet pas actuellement aux géomètres de vérifier correctement la validité du travail en cours d'exécution.

Par contre peuvent être envisagées, par exemple, les opérations qui consistent :

- à terminer au cours des premières heures de la nuit un travail commencé dans la journée (par exemple : cylindrage des enrobés mis en place au finisher sur une grande épaisseur pendant les heures du jour, achèvement du compactage de matériaux définitivement réglés) ;
- à exécuter un terrassement localisé sans réglage minutieux ;
- à exécuter la pose ou le remplacement de canalisations ;
- à exécuter la démolition d'une chaussée et à évacuer les matériaux lorsque le maître d'oeuvre n'impose pas que le travail soit exécuté avec une grande précision ;

- à approvisionner un chantier et à faire un régalage sommaire des matériaux stockables peu dommageables aux effets des intempéries, tels que : grave, grave-laitier, destinés à être réglés au cours de la journée suivante. Dans ce cas les approvisionnements de matériaux seront généralement facilités, la faible circulation de nuit permettant de prévoir des cadences qui seront plus aisément respectées ;
- à exécuter des travaux d'entretien périodiques d'ouvrages d'art ;
- à mettre en place des échafaudages, des cintres ou à procéder à leur démontage ;
- à installer des passages provisoires (toboggans) dont la mise en place ne peut s'effectuer sans danger, ni gêne, au moment des heures de pointe de la circulation.

**

La mise en place de la signalisation horizontale peut également être réalisée de nuit. Toutefois, la rapidité d'exécution, le déplacement constant du chantier et sa longueur parfois importante, conduisent à prendre de grandes précautions pour la sécurité du personnel et des usagers de la route : la mise en place de la signalisation du chantier est particulièrement délicate et il y a lieu de veiller tout spécialement à son implantation.

L'exécution des bandes blanches de rive de chaussée est assez facile dès lors que l'éclairage des engins effectuant l'application de la peinture a été soigneusement étudié.

Par contre il est beaucoup plus délicat d'entreprendre de nuit, même lorsque le pré-marquage a été réalisé, les travaux de peinture jaune de la bande axiale d'une chaussée de route ou d'autoroute à deux voies. On peut concevoir, avec neutralisation de deux voies l'exécution de bandes jaunes, sur une autoroute en service à trois ou quatre voies, mais il sera indispensable du fait de l'avancement rapide des travaux de prévoir la mise en place d'une signalisation efficace sur un parcours important.

Lorsqu'il sera nécessaire de les exécuter de nuit il conviendra donc d'établir un planning très rigoureux de l'opération.

A titre d'exemple, la réfection de la signalisation au sol des autoroutes A 6 et B 6 a été réalisée, pour la plus grande partie, de nuit.

**

III.— Signalisation.

a) *Sur autoroutes :*

Les règles à respecter en matière de signalisation temporaire sont prescrites par l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, livre II (8 mars 1971):

1° SIGNALISATION AVANCÉE

Tous les panneaux et panonceaux placés au moins 200 m avant le début du chantier, qui en tout état de cause sont réflectorisés, doivent être éclairés et être visibles à une distance de 150 m ; ils peuvent être munis de feux clignotants jaunes synchronisés pour mieux attirer l'attention des automobilistes.

Il est recommandé d'utiliser des panneaux et panonceaux de signalisation de dimensions très importantes, c'est-à-dire :

- de 1,50 m à 2 m de côté pour les triangles ;
- de diamètre égal ou supérieur à 1,20 m pour les cercles.

Les dimensions des panonceaux doivent être appropriées à celles des panneaux.

2° SIGNALISATION DE POSITION

Il convient de l'assurer :

- dans la zone frontale et en particulier au droit des voies adjacentes, par un jalonnement des limites du chantier à l'aide de feux jaunes fixes suffisamment rapprochés (en principe 1,50 m) ;
- dans la partie longitudinale par un jalonnement de piquets de chantiers du type K 5 ou de balises du type K 5 a ; certains d'entre eux doivent être munis de feux jaunes fixes. Ces signaux doivent être suffisamment rapprochés (entre 5 et 10 m) pour protéger les véhicules circulant généralement sur une demi-chaussée, qui en outre peut être dénivelée, et assurer la sécurité du personnel de chantier.

3° CHANGEMENT DE CHAUSSÉE

Lorsqu'une chaussée d'autoroute doit être interdite à la circulation, celle-ci étant reportée sur l'autre chaussée alors exploitée à double sens, la signalisation devra être conforme aux prescriptions de l'article 290 de la circulaire n° 71-33 du 8 mars 1971 (livre II de l'instruction interministérielle, schémas n^{os} 23 a et 23 b).

b) *Sur routes nationales :*

Il est conseillé d'appliquer les mêmes règles que sur autoroutes, en ramenant toutefois la dimension des panneaux à :

- 1,50 m de côté pour les triangles (sauf pour le panneau A 5 qui pourra avoir 2 m de côté environ) ;
- 1,20 m de diamètre pour les cercles.

Les dimensions des panonceaux doivent être également appropriées à celles des panneaux.

A défaut de l'application des dispositions prévues par l'article 286 du livre II sur la signalisation des autoroutes il y a lieu de se référer à celles de l'article 119-2 de l'instruction sur la signalisation routière, modifiée par la circulaire n° 68-108 du 30 octobre 1968.

Les panneaux doivent être rétro réfléchissants et si possible lumineux. Leur éclairage est obligatoire 150 m avant le début du chantier et doit les rendre visibles à une distance de 150 m.

CIRCULATION ALTERNÉE

Lorsque la réduction du nombre de voies impose une circulation alternée, celle-ci doit être assurée à l'aide d'une signalisation lumineuse tricolore : elle doit faire l'objet d'une signalisation avancée du type A17 complétée par un feu clignotant orange.

DÉVIATIONS

Une déviation totale ou partielle de la circulation peut être rendue indispensable. La signalisation à mettre en place est celle prévue par l'article 123 de l'instruction du 22 octobre 1963 modifiée. La signalisation avancée doit être complétée par des feux jaunes clignotants.

IV. — Eclairage.

a) *Eclairage des chantiers :*

L'exécution de travaux de nuit pose le problème de l'éclairage du chantier lorsque la voie sur laquelle les travaux sont exécutés ne bénéficie pas d'un éclairage public. L'étude des dispositions à retenir pour l'éclairage du chantier, doit être particulièrement soignée et bien adaptée aux types de travaux à réaliser.

En général, sur une voie non éclairée on ne peut exécuter aisément que des travaux relativement ponctuels (démolition, traversée de chaussée, travaux sur ouvrages d'art, etc.), s'étendant sur 100 m ou 200 m au plus (exception faite pour la signalisation horizontale).

b) *Eclairage de la signalisation des chantiers :*

Comme il est dit ci-dessus au titre III, signalisation, il est recommandé d'éclairer les panneaux de signalisation avancée à l'approche du chantier afin qu'ils soient bien visibles pour les conducteurs circulant à vitesse élevée.

V. — Mesures de sécurité.

En raison des risques d'accidents encourus par les personnels des consignes sévères doivent leur être données ; elles doivent être élaborées compte tenu de la nature des travaux à exécuter, de l'importance de la circulation nocturne, et du nombre de voies restant libres pour les usagers de la route.

L'ensemble du personnel présent sur le chantier doit être revêtu de vêtements spéciaux réfléctorisés.

Lorsque l'importance de la circulation de nuit le justifie, il est souhaitable de faire appel, dans la mesure du possible, aux services de police pour assurer la protection du chantier.

VI. — Nuisances.

Pour l'exécution de travaux de nuit sur autoroutes urbaines, ou sur routes à proximité des agglomérations, l'emploi de matériels bruyants, tels que des compresseurs, des brise-béton ou des marteaux-piqueurs, doit être proscrit.

Doit être également proscrit l'emploi de certains engins dont le bruit de fond est tolérable, mais qui, au démarrage et parfois avant l'arrêt, provoquent un bruit de crête de courte durée de nature à troubler le sommeil des riverains.

En région parisienne des prescriptions sur le bruit figurent dans l'ordonnance n° 59-10483 du 5 juin 1959 du préfet de police (art. 5).

VII. — Surveillance des travaux.

La surveillance et le contrôle des chantiers devant s'exercer pendant toute la durée des travaux, il est généralement nécessaire de prévoir une rotation de surveillants qualifiés. Les consignes doivent permettre d'assurer la continuité des contrôles.

VIII. — Information.

Je rappelle que les dispositions à prendre en matière d'information du public vous ont été données par les circulaires n° 29 du 11 juin 1968 (art. 3.7), n° 38 du 9 août 1968 (art. 4.5.5) et n° 71-80 du 23 juillet 1971.

* * *

La décision de faire exécuter des travaux de nuit doit être prise avec discernement, après étude détaillée des différentes tâches à exécuter et examen des difficultés prévisibles. Une préparation minutieuse et une programmation soignée sont donc indispensables.

Il vous appartient de la prendre personnellement.

Lorsque vous envisagerez d'exécuter de nuit des travaux d'une certaine importance, vous évalueriez, au préalable, la majoration du coût en résultant. Si elle dépasse un pourcentage acceptable vous me saisirez pour accord préalable.

Je vous rappelle à nouveau l'importance que j'attache à la réalisation d'une signalisation de qualité et aux mesures de sécurité.

La signalisation temporaire de chantier doit être enlevée aussitôt qu'auront disparu les motifs ayant conduit à l'implanter (application de l'article 119 de l'instruction du 23 octobre 1963 modifiée).

L'exécution de travaux de nuit sur autoroute doit faire l'objet d'un accord préalable de mon administration centrale (Direction des routes et de la circulation routière, division de l'exploitation routière, R/ER, 54, rue de Varenne, Paris [7^e]) lorsque par leur importance et leur durée les mesures de restrictions de circulation, même sans détournement, risquent d'entraîner une réduction sensible de la capacité de la (ou des) chaussée(s) et de créer des encombrements (circulaire n° 71-80 du 23 juillet 1971).

Enfin, il convient d'éviter la mise en route simultanée de plusieurs chantiers de nuit sur un même itinéraire.

Le ministre de l'équipement et du logement,
Pour le ministre de l'équipement et du logement
et par délégation :

Le directeur des routes et de la circulation routière,
MICHEL FÈVE.