

Sécuriser les déplacements liés aux chantiers du canal

1. Objectif

Maîtriser la sécurité routière en tenant compte des spécificités des métiers du BTP et du territoire, afin de limiter les accidents liés aux chantiers pour la construction du canal Seine-Nord Europe.



2. Le risque routier dans les métiers du bâtiment

État des lieux, solutions et comportements à envisager.

En 2008, dans le secteur du BTP, le risque routier a généré la perte et l'indemnisation de 452 639 journées de travail. Le trajet domicile-travail entraîne beaucoup plus d'accidents que les déplacements liés à l'activité.

En 2008 dans le BTP : accidents entraînant un arrêt de travail	
Survenus durant le temps de travail	1 469 accidents dont 13 accidents mortels
Survenus durant le trajet domicile travail	4 850 accidents dont 28 accidents mortels

Dans le secteur du bâtiment, le risque routier est la deuxième cause d'accident grave et mortel.

Pour pallier à cette situation :

- prendre en compte les caractéristiques géographiques du réseau routier picard et les spécificités climatiques des territoires traversés,
- adapter sa conduite aux contraintes liées aux trafics habituels et être attentif aux heures et points sensibles, tels que les écoles,
- rechercher un hébergement à proximité du chantier, afin de limiter les temps de trajet domicile-travail,
- préférer lorsque c'est possible les transports en commun,
- privilégier le covoiturage pour pallier à l'effet de monotonie d'un même parcours répété quotidiennement, que l'on croit à tort bien connaître,
- organiser le chantier de façon à éviter les déplacements inutiles,

- être attentif à la qualité des véhicules (entretien) et, plus spécifiquement pour les véhicules utilitaires légers, à la mise en place du chargement (sans surcharge, avec un arrimage efficace, la présence d'une paroi de séparation et de points d'ancrage en bon état),
- sensibiliser les conducteurs aux risques de passer des communications téléphoniques en conduisant, quel que soit le dispositif technique adopté,
- aux risques encourus lorsqu'ils conduisent sous l'emprise de substances additives, (drogue, médicament) ou avec une alcoolémie égale ou supérieure à 0,5 g/l d'alcool dans le sang,
- aux effets de somnolence liée à la prise de certains médicaments.

Les abords du chantier peuvent devenir une zone de risque.

il faut également savoir intervenir en urgence :

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

0,5 g/l d'alcool dans le sang = deux verres de contenance normalisée : 25 cl de bière à 5° (un demi), 12,5 cl de vin de 10° à 12° (un ballon), 3 cl d'alcool distillé à 40° (whisky, anisette, gin). Chaque verre fait monter le taux d'alcoolémie de 0,25 g en moyenne.

Pour les plus minces, les femmes ou les personnes âgées, chaque verre peut représenter un taux d'alcoolémie de 0,30 g. (<http://www2.securiteroutiere.gouv.fr/ressources/conseils/l-alcool-au-volant.html>)

Règles d'or de la protection aux abords d'un chantier

- **prévenir** : panneaux permettant aux automobilistes d'être informés ;
- **guider** : signalisation, comme par exemple des flèches lumineuses de rabattement ;
- **rassurer** : panneaux d'indication de la nature du chantier, de son déroulement et des perturbations qu'il risque d'entraîner ;
- **protéger** : mise en place de barrières de protection des chantiers et de leurs abords.

4. Caractéristiques spécifiques des territoires traversés par le chantier du canal

Les routes sont parfois rectilignes, avec des faux plats.

En cas de dépassement, ou de changement de direction, le conducteur peut être surpris par l'arrivée d'un véhicule venant de face.



Certains carrefours peuvent être cachés par les plantations (de maïs par exemple).

En cas de dépassement, ou de changement de direction, le conducteur peut être surpris par l'arrivée d'un véhicule venant de côté.

sucrieries. Il arrive que ces véhicules perdent du chargement sur la chaussée. Lorsque les agriculteurs transportent la pulpe de betterave à partir de la sucrierie, elle coule sur la route qui devient aussi glissante qu'en cas de verglas. Saison de brouillard et de mauvais temps associée à la campagne betteravière : de septembre à décembre tout dépassement impose une extrême vigilance.

En juin - juillet : la campagne céréalière, de jour comme de nuit.

Là encore, des convois de tracteurs et d'engins agricoles peuvent inciter à des dépassements à risques. Il faut anticiper, et partir plus tôt.



Le long du tracé du canal, de nombreuses zones urbanisées se succèdent.

Les conducteurs devront savoir réduire leur vitesse en entrant dans chaque agglomération, où les habitants, en particulier les enfants et les personnes âgées, sont susceptibles de traverser. Le piéton est prioritaire dès qu'il manifeste son intention de traverser, même en dehors des passages « piétons ».

La visibilité peut être diminuée par l'éblouissement provoqué par le soleil de face, lorsqu'il est bas, particulièrement en hiver, le matin ou le soir et sur route mouillée. Il est alors nécessaire d'adapter sa conduite, d'anticiper l'éblouissement et d'être également prudent lorsque les conducteurs qui viennent de face subissent cet éblouissement.



La visibilité est aussi altérée par les conditions climatiques durant l'automne et l'hiver (fréquents brouillards et verglas).

De septembre à fin décembre : la campagne betteravière.

De jour comme de nuit, des poids lourds chargent les betteraves qui sont rassemblées en silos par les agriculteurs au bord des champs, pour les acheminer aux



Anecdotique, mais dangereux : la conduite occasionnelle à gauche

La Picardie comporte de nombreux mémoriaux et cimetières où se trouvent des tombes de la guerre 1914 - 1918. Ils sont visités toute l'année par des conducteurs qui pratiquent chez eux la conduite à gauche et qui oublient parfois momentanément notre « spécificité continentale ».

SÉCURITÉ ROUTIÈRE TOUS RESPONSABLES

L'analyse de l'accidentologie au niveau régional et ce document sont réalisés en partenariat avec l'Observatoire Régional de Sécurité Routière DREAL Picardie M. Didier SOYER - tél. : 03 22 82 25 97, fax : 03 22 82 25 90, Courriel : didier.soyer@developpement-durable.gouv.fr

Crédit photo : ORSR DREAL, OB2C SARL

3. Zones à risques à proximité du tracé du canal Seine-Nord Europe

Cette carte met en évidence les territoires et les axes les plus accidentogènes*.

Pour les territoires

Au sud de la zone :
principalement le sud de l'Oise et les communes de Compiègne et Noyon.

Dans la Somme,
la commune d'Amiens, le Santerre et la région de Péronne, le contournement de la commune de Roye.

Dans l'Aisne,
les environs des communes de Saint Quentin et de Soissons.

Dans le Pas-de-Calais,
la commune d'Arras.

Pour les axes routiers

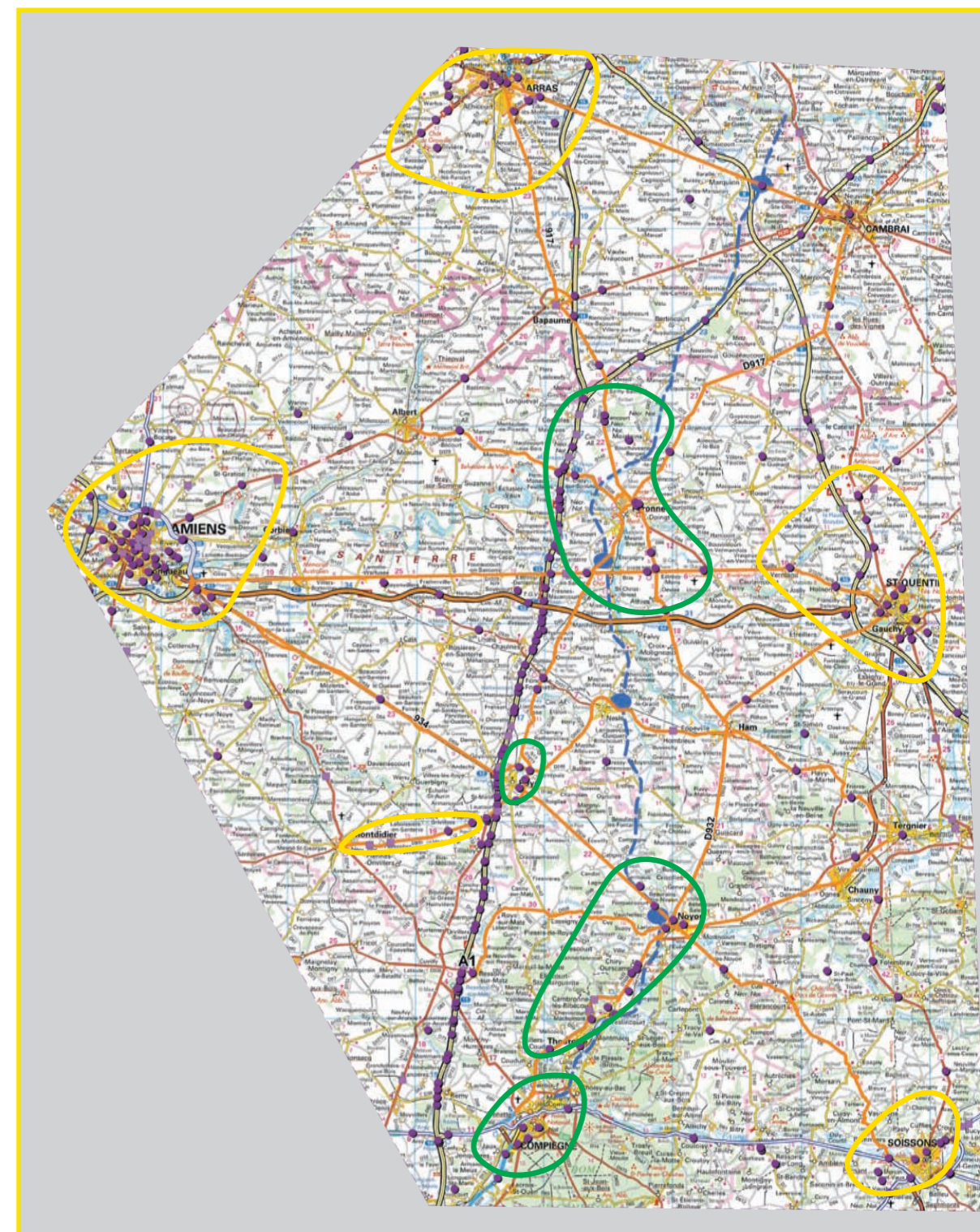
RD 1	Soissons – Tergnier – Saint Quentin
RD 1044	Saint Quentin - vers Cambrai
RD 1029	Amiens – Saint Quentin, principalement de la sortie de l'autoroute à Saint Quentin
RD 1032	Compiègne - Noyon
RN 31	Compiègne - Soissons
RD 937	Tergnier – Ham
RD 930	Ham – Nesle
RD 337	Nesle à la RD 1029
RD 930	Montdidier - Roye
RD 929	Amiens - Bapaume
RD 934	Amiens - Roye

La localisation des accidents fournie par les observatoires départementaux de sécurité routière, provient du logiciel « Concerto ».

*Hors accidents sur autoroute pour la région Nord-Pas-de-Calais



Carte des accidents PL 2006 – 2010 Hors accidents sur autoroute pour la région Nord-Pas-de-Calais



Zones à risques
 ● Autour du tracé
 ● Autres zones à risques

Accident impliquant au moins un PL
 ● 2006 à 2009
 ● 2010
 --- Tracé CSNE
 ● Plate-forme

Type de réseau
 — Autoroutier non concédé
 — Autoroutier concédé
 — Route nationale

Géolocalisation et réalisation DREAL Picardie
SDIT/ATO - ORSR de Picardie

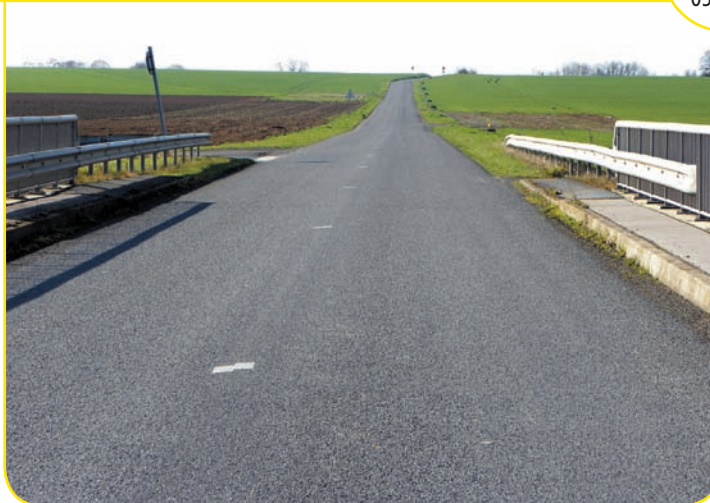
Sécurité routière

État des lieux des accidents POIDS LOURDS (PL) et VÉHICULES UTILITAIRES (VU)

Exemple : en Picardie, en 2009

Tous véhicules confondus, le taux d'accidents pour 100 000 habitants est de 80,3, soit une baisse de 7,1 points par rapport à 2008 (87,4).

En revanche, l'indice de gravité* augmente de 0,6 par rapport à l'année 2008, où il était de 11,0. C'est le double de celui constaté en France métropolitaine.

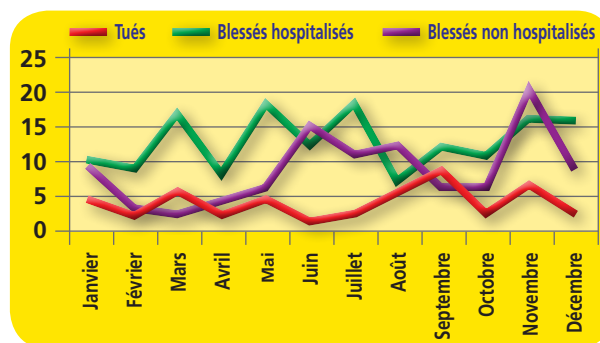
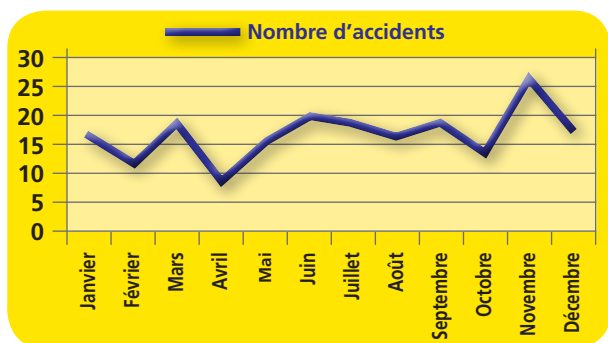


Nombre d'accidents impliquant des PL et VU

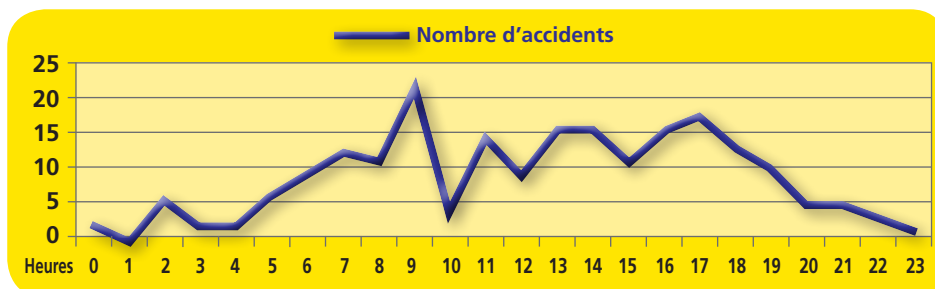
Véhicules impliqués	Nombre d'accidents	Occasionnant		
		Tués	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés
Véhicules Utilitaires Légers	113	16	86	71
Poids lourds	108	29	80	38
Total	221	45	166	109

Nombre d'accidents impliquant des PL et VU et gravité suivant les mois de l'année

Les accidents de poids lourds et d'utilitaires sont à mettre en relation avec les mois les plus accidentogènes où les conditions météorologiques sont les moins bonnes, notamment en termes de visibilité. À ces deux contraintes s'ajoutent la saison des moissons et la campagne betteravière.

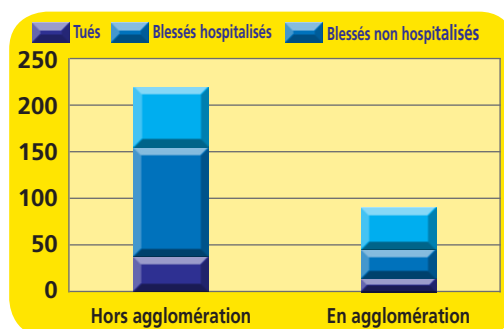
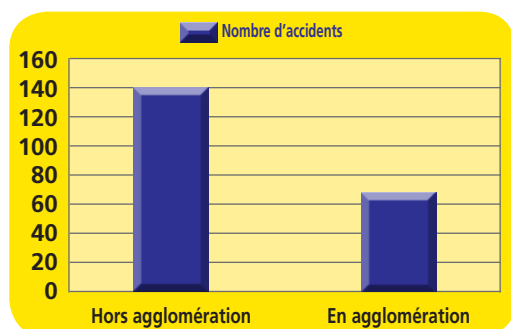


Nombre d'accidents impliquant des PL et VU en fonction des heures



L'analyse de ces horaires reflète bien que c'est le trajet domicile-travail qui est le plus accidentogène, avec un pic de 9 h à 10 h et un autre de 17 h à 18 h.

* nombre de tués pour 100 accidents

Nombre d'accidents impliquant des PL et VU hors agglomération ou en agglomération.

Les accidents sont plus fréquents hors agglomération, aussi bien pour les VU que pour les PL. Les accidents en agglomération représentent 1/3 du total des accidents, ce qui reste très élevé. En ce qui concerne les poids lourds, 40 % des accidents se produisent lors d'un dépassement et 40 % sur un tracé en courbe ou en intersection.

Analyse des accidents survenus en Picardie, selon le comportement, tous véhicules confondus (PL, VU, VL* et divers) en 2009

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

**Manque de vigilance**

Le manque de vigilance de l'un des conducteurs est à l'origine de 161 accidents ayant provoqué la mort de 18 personnes et blessé 219 autres.

Conduite avec une alcoolémie égale ou supérieure à 0,5 g/l d'alcool dans le sang

Dans 187 accidents dont 45 mortels, au moins un conducteur a été dépisté positif au test de l'alcoolémie. Dans ces derniers, 11 étaient en infraction (taux d'alcoolémie entre 0,5 g et < à 0,8 g d'alcool par litre de sang) et 177 en délit (taux d'alcoolémie à partir de 0,8 g d'alcool par litre de sang). Dans ces accidents, on dénombre 52 tués dont 19 sont des victimes de l'alcool et 230 blessés dont 115 n'avaient pas absorbé de boissons alcoolisées. 118 personnes sont sorties indemnes, 4 étaient en infraction, 39 en délit.

Conduite en état de fatigue ou malaises

Dans 73 accidents, l'un des conducteurs impliqués se trouvait dans un état de fatigue avancé ou a été victime d'un malaise. Ces accidents ont provoqué 10 tués et 98 blessés.

Conduite sous l'emprise de substances additives

La prise de drogue, associée ou non avec une prise de médicament, est relevée dans 26 accidents. Le nombre de tués est de 9 et le nombre de blessés de 34.

Sécurité routière

Autorisations liées
à l'utilisation du domaine
public

Le chantier peut nécessiter l'utilisation d'une route ouverte à la circulation publique, avec ou non déviation sur d'autres voies. Il est nécessaire d'obtenir de la part du gestionnaire de la voie l'autorisation préalable de dévier ou de limiter la circulation publique.

Il est bien entendu à la charge de l'entreprise d'assurer la signalisation et la sécurité des usagers de la route et de ses abords durant le chantier, qui ne pourra commencer qu'après réception de l'autorisation.

Rappel

La demande doit préciser :

- l'identité du demandeur,
- le lieu ou l'itinéraire (un plan de situation peut faciliter cette localisation),
- le motif de la demande (la nature des travaux envisagés),
- les dates et la durée,
- les restrictions de circulation demandées.

À qui s'adresser ?

ROUTES DÉPARTEMENTALES

La demande doit être adressée aux centres départementaux ci-dessous, suivant le ou les départements concernés.

OISE

Conseil général de l'Oise – Service exploitation maintenance
Tél. : 03 44 06 63 86

SOMME

Conseil général de la Somme – Péronne – Agence Est
Tél. : 03 60 03 49 40

PAS-DE-CALAIS

Conseil général du Pas-de-Calais
Maison du Département infrastructures de l'Arrageois
Tél. : 03 21 21 52 80

NORD

Conseil Général du Nord - Direction de la Voirie Départementale
Unité Territoriale de Cambrai - 1461, avenue du Cateau - B.P 5 59401
Cambrai cedex – Tél. : 03 27 82 36 06
Fax. : 03 27 83 85 92 - Courriel : dvi-cambrai@cg59.fr

Routes et rues communales, rurales, forestières

La demande doit être adressée directement à la commune ou à l'exploitant concernés.

Route nationale (RN31)

DIR Nord (direction interrégionale des routes) – AGR Est
(arrondissement gestion de la route) 5, rue Léo Lagrange
CS 50002 – 51726 Reims cedex – Tél. : 03 26 77 42 66
DDT Oise : 2, boulevard Amyot d'Inville BP317
60021 Beauvais Cedex – Tél. : 03 44 06 50 00
Courriel : ddt@oise.gouv.fr

Pour alerter sur un problème
de signalisation routière

DDTM Somme

Centre administratif
1, boulevard du Port BP 2612
80026 Amiens cedex 1
Tél. : 03 22 97 21 00
Télécopie : 03 22 97 23 08
Courriel : ddtm-80@somme.gouv.fr

DDTM Pas-de-Calais

100, avenue Winston Churchill - SP 7
60022 Arras cedex – Tél. : 03 21 22 99 99
Télécopie : 03 21 55 01 49
N° Azur@: 0 810 63 62 10
Courriel : ddtm@pas-de-calais.gouv.fr

DDTM du Nord

44, rue de Tournai - BP 289 - 59019 Lille
Tél. : 03 20 40 54 54
Télécopie : 03 20 06 83 24
Courriel : ddtm@nord.gouv.fr

Les services de l'État se mobilisent, avec l'aide des gestionnaires routiers, pour rendre la signalisation la plus pertinente et donc plus respectable, grâce à la mise en place de commissions consultatives des usagers pour la signalisation routière. L'objet de ces commissions consultatives est de permettre de signaler toute incohérence ou inadéquation de la signalisation routière qui a été constatée.

Le secrétariat de ces commissions est assuré par la Direction Départementale des Territoires (DDT) ou la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM). Elles transmettent les demandes et signalements au gestionnaire de la voirie qui sera chargé de les analyser et d'y donner la suite qu'il jugera la plus adaptée.

Les commissions ont en charge le suivi global de l'efficacité du dispositif et le développement d'échanges entre les différents acteurs (usagers, gestionnaires, services de l'État) sur le thème de la signalisation routière.

Il est important de noter que ces commissions ne traiteront aucune remarque sortant du champ relatif à la signalisation routière (géométrie de la route, entretien ou exploitation routière, fluidité du trafic, etc.).

Pour sensibiliser les salariés intervenant sur le chantier
du canal Seine-Nord Europe

L'observatoire régional de sécurité routière DREAL Picardie est à la disposition des entreprises du canal pour organiser des journées de sensibilisation spécifiques à la sécurité routière dans le cadre des métiers du BTP.

Contact : Observatoire Régional de Sécurité Routière - M. Didier SOYER, tél. : 03 22 82 25 97, fax : 03 22 82 25 90
Courriel : didier.soyer@developpement-durable.gouv.fr

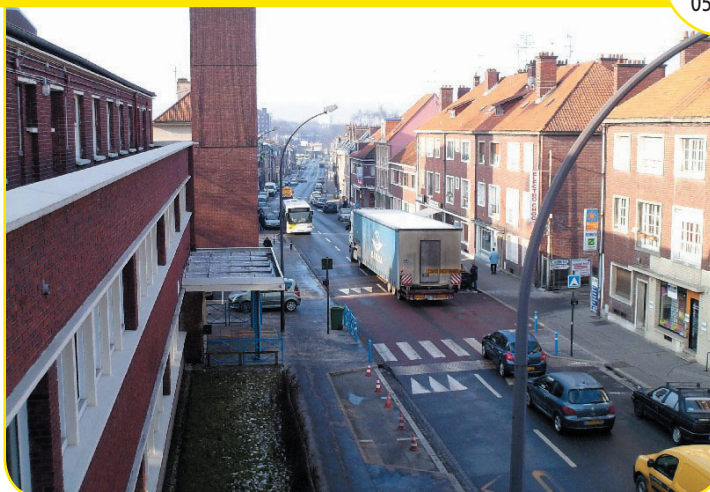
Déplacement d'un transport exceptionnel

Il existe 3 catégories pour le transport exceptionnel.

1^{ère} catégorie :
des limites du Code de la route jusqu'à
- 20 m de long
- 3 m de large
- 48 tonnes

2^e catégorie :
des limites de la 1^{ère} catégorie jusqu'à
- 25 m de long
- 4 m de large
- 72 tonnes

3^e catégorie :
elle se situe à partir des limites supérieures de la 2^e catégorie



Avertissement

Conformément à la réglementation en vigueur relative aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules, il appartient au responsable du transport de procéder, ou de faire procéder sous sa responsabilité, à la reconnaissance de l'itinéraire qu'il veut emprunter afin de s'assurer de la praticabilité de celui-ci à la date du transport, et de la manœuvrabilité de son convoi sur l'ensemble de l'itinéraire.

Il doit s'assurer également qu'il n'existe pas d'arrêté réglementant la circulation des véhicules (municipal, départemental ou préfectoral) qui l'empêcherait d'emprunter cet itinéraire.

Contraintes de circulation

Sous réserve des obligations générales qui lui sont applicables et de celles figurant dans l'autorisation individuelle de transport exceptionnel délivrée, des prescriptions de restrictions horaires ou journalières ou autres prescriptions spécifiques peuvent exister.

Traversée des villes

Dans la traversée d'une ville, la continuité des itinéraires de liaison est normalement assurée par la signalisation de direction. L'itinéraire à suivre est donc celui qui a été défini par la ville dans son plan de jalonnement. Pour les grandes villes qui ne possèdent pas d'itinéraires les contournant, ainsi que pour celles qui imposent des itinéraires de traversée non conformes au plan de jalonnement, un plan particulier pour la traversée de la ville est à demander.

Franchissement des voies ferrées

Le franchissement d'une voie ferrée par un passage à niveau est toujours limité en temps. Il peut être soumis à des contraintes en hauteur et/ou largeur utiles et avoir un profil routier présentant des difficultés de passage pour les véhicules à faible garde au sol.

Le transporteur doit s'assurer que les caractéristiques de son convoi lui permettent de franchir les passages à niveau sans causer de dommages aux installations ni risquer de rester immobilisé sur la voie ferrée. Il doit respecter les conditions de durée de franchissement, de hauteur, de garde au sol et de largeur suivantes :

- durée de franchissement inférieure à 7 secondes,
- hauteur inférieure à 4,80 m,
- garde au sol suffisante pour franchir un dos d'âne de 15 cm de hauteur sur 6 mètres de long,
- largeur au code de la route : 2,55 m.

Lorsque ces conditions ne peuvent pas être remplies, il appartient au transporteur de contacter l'exploitant ferroviaire afin de déterminer les mesures de sécurité à prendre. Les frais occasionnés par ces consultations et la mise en œuvre des mesures sont à la charge du permissionnaire.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

Information

Un fascicule et une carte nationale des itinéraires de transports exceptionnels de 2^e catégorie est disponible au bureau de vente du Service d'études sur les transports, sur les routes et leurs aménagements
46, avenue Aristide Briand – BP 100
92225 Bagneux
Tél. : 01 46 11 31 53.

Observatoire Régional de Sécurité Routière
DREAL Picardie M. Didier SOYER
Tél. : 03 22 82 25 97 - Fax : 03 22 82 25 90.
Courriel : didier.soyer@developpement-durable.gouv.fr

© Copyright février 2011
Crédits photos & iconographie.
Tous Droits Réservés : Observatoire Régional de Sécurité Routière DREAL Picardie,
OB2C SARL – mai 2011.