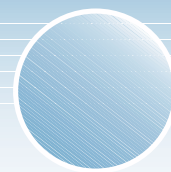


Préambule



Sur une route à double sens de circulation, lorsque, pour raison de travaux, la largeur laissée à la circulation est réduite et ne permet pas le croisement des véhicules dans des conditions acceptables, et que les règles de priorité fixées par le code de la route ne peuvent être appliquées sans conséquences sur la sécurité ou la fluidité, il y a lieu d'instituer une circulation alternée.

Les différentes façons de réglementer un alternat sont fixées par l'article 127 de la 8^{ème} partie de l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière approuvée par l'arrêté du 6 Novembre 1992.

On peut utiliser :

- des panneaux B 15 et C 18,
- des piquets K 10,
- des signaux tricolores d'alternat temporaire KR 11.

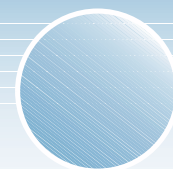
Le présent document précise les conditions d'utilisation de ces trois systèmes (dans certains cas, il peut être intéressant de combiner ces modes d'alternat).

Deux points essentiels sont d'ores et déjà à souligner :

- un chantier d'une longueur supérieure à 1 200 m ne peut pas être soumis à un système d'exploitation par alternat,
- le fanion K 1 n'est qu'un signal de danger et ne peut pas être utilisé pour imposer des règles de priorité. Il doit être proscrit pour signaler un alternat.

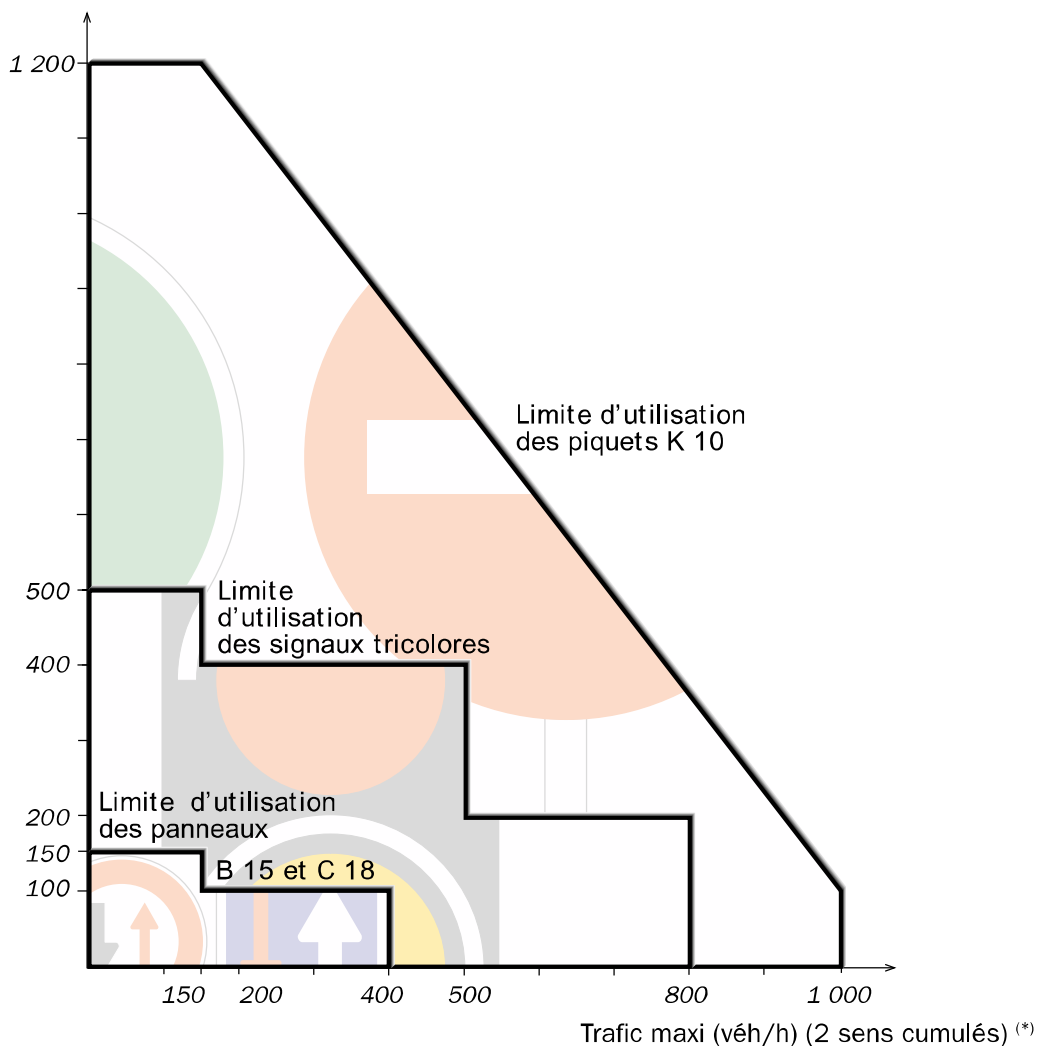
La mise en place d'un alternat doit faire l'objet d'un arrêté conformément à l'article 135 de la 8^{ème} partie de l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière.

Conditions d'emploi



Le choix du mode d'alternat tient compte de l'importance des travaux, du lieu, de la durée, de la période de l'année à laquelle s'effectue le chantier. Ce choix est principalement déterminé par le couple longueur - trafic, suivant le graphe et le tableau ci-dessous :

Longueur de l'alternat (m)



Système d'alternat	Longueur maxi. de l'alternat (m)	Trafic maxi. (véh/ h) (2 sens cumulés) (*)
Panneaux B 15 et C 18	150	400
Piquets K 10	1 200	1 000
Signaux tricolores KR 11	500	800

(*) Le trafic horaire de pointe représente généralement environ 10 % du Trafic Moyen Journalier Annuel. Le TMJA est obtenu en multipliant ces valeurs par 10.

Remarques :

- les valeurs maximales de longueur et de trafic ne sont pas applicables simultanément,
- les pointes de trafic ou les variations de longueur de sas peuvent justifier une modification du mode d'alternat en cours de journée,
- les périodes d'inactivité du chantier (par exemple la nuit) peuvent entraîner la modification du mode d'alternat.

Longueur de l'alternat

La longueur est déterminante pour le choix du mode d'alternat ou pour le réglage de signaux tricolores. Pour cela, il faut considérer la distance entre les dispositifs de signalisation c'est à dire entre le B 15 et le C 18, entre les agents manipulant les K 10 ou entre les signaux tricolores KR 11 et non la longueur du sas qui correspond à la longueur de chaussée rétrécie par les travaux. Si l'on ajoute un mini-biseau (5 à 10 m) avant le balisage frontal, cette distance doit être comprise dans la longueur de l'alternat.

On considère généralement qu'il faut une distance de 30 m entre la fin du chantier et le dispositif implanté du côté non affecté par les travaux, afin que les véhicules sortant du sas puissent revenir sur leur voie de droite sans être gênés par les véhicules arrêtés dans l'autre sens.

Largeur de l'alternat

La largeur laissée libre à la circulation doit être supérieure à 2,50 m. Si cette largeur est inférieure à 2,80 m, une déviation catégorielle pour les poids lourds est nécessaire.

Signalisation

La signalisation de l'alternat comprend une signalisation d'approche et une signalisation de position conformément à l'article 124 de la 8^{ème} partie de l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière. Pour la mise en œuvre de cette signalisation, il convient de se reporter aux chapitres suivants décrivant chaque type d'alternat.