

Département de Vaucluse

HÔTEL DU DÉPARTEMENT

Rue Viala - CS 60516

84 909 Avignon Cedex 9

Téléphone 04 90 16 15 00

www.vaucluse.fr

SERVICES DU DÉPARTEMENT

Pôle Aménagement

**Portant réglementation de la
circulation sur la
D29 du PR 3+0155 au PR 4+0493
Communes de Oppède et Maubec**

Hors agglomération

LA PRÉSIDENTE DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL

- VU** le Code général des collectivités territoriales et notamment l'article L. 3221-4
- VU** l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière et notamment le livre 1, 4ème partie, signalisation de prescription et le livre 1, 8ème partie, signalisation temporaire
- VU** le Code de la route et notamment l'article R. 411-8
- VU** le dossier d'exploitation
- VU** l'arrêté de la Présidente du Conseil départemental n° 2024-11050 du 23 décembre 2024 portant délégation de signature à Monsieur Laurent MION, Chef de l'agence routière de L'Isle sur la Sorgue à la Direction des Interventions et de la Sécurité Routière, et en cas d'absence ou d'empêchement par arrêté n° 2024-11051 du 23 décembre 2024, à Monsieur Olivier MURILLON, Adjoint au Chef de l'agence routière de L'Isle sur la Sorgue
- VU** la demande en date du 27/08/2026 de l'entreprise GUINTOLI, intervenant pour le compte du Conseil départemental de Vaucluse

CONSIDÉRANT que les travaux d'application d'enduits superficiels "bicouche" nécessitent la réglementation temporaire de la circulation

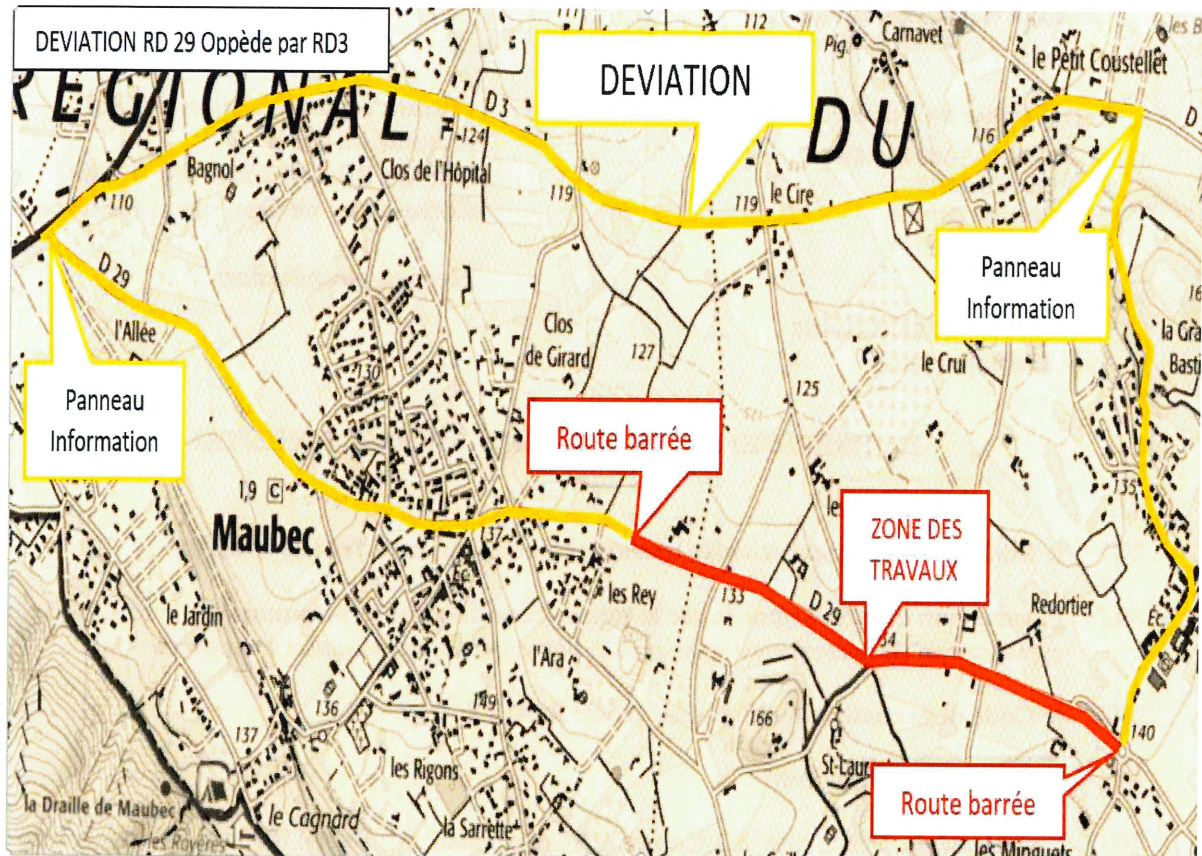
ARRÊTE

ARTICLE 1 - A compter du 16 septembre 2026 au 22 septembre 2026 du lundi au vendredi de 6h00 à 19h00, la circulation sera réglementée, sur la D29 du PR 3+0155 au PR 4+0493, de la façon suivante :

Prescriptions :

La circulation de tous les véhicules sera interdite, dans les 2 sens de circulation, à la(aux) localisation(s) suivante(s) : D29 du PR 3+0155 au PR 4+0493 (Oppède et Maubec) situés hors agglomération. Cette disposition ne s'appliquera toutefois pas aux riverains et véhicules de secours.

Plan de déviation:



L'activité du chantier sera suspendue les samedis, les dimanches.

Signalisation :

La signalisation sera établie sur la base des indications du manuel du chef de chantier, signalisation temporaire "volume 1 routes bidirectionnelles" notamment le schéma DC61 Déviation - Site d'entrée au niveau de la coupure, le schéma DC64 Jalonnement - Carrefour sans signalisation permanente et le schéma DC66 Signalisation de fin de déviation, ainsi que la fiche 1 Esprit et principes de la signalisation temporaire et la fiche 14 Détournement de circulation.

L'implantation des signaux sera conforme à la fiche n° 4 du manuel du chef de chantier.

Les matériels de signalisation temporaire seront tous de classe 2, conformément à l'article 52 du règlement de voirie départemental de Vaucluse.

Les panneaux seront solidement fixés sur un support stable qui pourra être lesté. Le lestage ne doit pas être réalisé avec des matériaux agressifs ou qui pourraient constituer un danger pour la circulation.

L'entreprise balisera de jour et de nuit les fouilles, les dénivellations, les matériels et dépôts de matériaux sur la base des schémas DT2, DT4 et la fiche n°3 du "manuel de chef de chantier - routes bidirectionnelles".

La signalisation devra être en permanence adaptée aux différentes phases du chantier. Elle sera déposée par l'entreprise dès qu'elle n'aura plus son utilité.

Dans le cas où certains panneaux de signalisation permanente doivent être masqués pour ne pas apporter de confusion avec la signalisation temporaire, les matériaux utilisés pour le masquage seront posés de manière à ne pas détériorer les films existants.

Dispositions particulières :

Les accès riverains, publics et privés seront maintenus. L'entreprise adaptera sa signalisation en rapport de la zone traitée afin de guider les riverains.

L'entreprise assurera en permanence la propreté de la chaussée dans la zone du chantier et ses abords et effectuera à cet effet et autant que nécessaire les nettoyages de la chaussée.

Tout dommage causé au domaine public devra être réparé qualitativement à l'identique par l'entreprise.

ARTICLE 2 - La signalisation réglementaire, conforme aux dispositions de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière et aux schémas et fiches définis à l'article 1 du présent arrêté, sera mise en place et entretenue sous la responsabilité de :

GUINTOLI - 710 Route de la Calade - 13100 AIX EN PROVENCE

Tél: - Port : 06 65 44 18 60 - Adresse courriel : smaillard@guintoli.fr

Les coordonnées de contact pour toute demande d'intervention pour la maintenance de la signalisation pendant toute la durée du chantier sont :

M.MARTINEZ Teddy

Tél: 06.71.43.56.42

ARTICLE 3 - Les dispositions définies par le présent arrêté prendront effet le jour de la mise en place de la signalisation prévue à l'article 1 ci-dessus.

L'entreprise informera les services du Département :

Agence de L'ISLE SUR LA SORGUE

M. TALLIEUX Nicolas Chef de centre de L'ISLE SUR LA SORGUE Tél : 07 84 23 68 27

ou

M. FABRE Damien Adjoint au chef de centre de L'ISLE SUR LA SORGUE Tél : 07 88 29 26 30
du démarrage des travaux, des jours d'interventions de l'entreprise et des interruptions de chantiers.

ARTICLE 4 - Le présent arrêté, dont les dispositions annulent et remplacent pendant la durée des travaux toutes les dispositions contraires et antérieures, sera affiché aux extrémités du chantier et publié dans <https://vaocluse.fr>

ARTICLE 5 - Madame la Présidente du Conseil départemental et Monsieur le Commandant du Groupement de Gendarmerie de Vaucluse sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

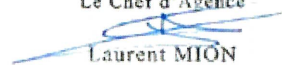
ARTICLE 6 - Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours gracieux devant Madame la Présidente du Conseil départemental dans un délai de deux mois à compter de sa date de notification ou de publication. L'absence de réponse dans un délai de deux mois vaut décision implicite de rejet. Conformément aux dispositions de l'article R. 421-1 du code de justice administrative, un recours contentieux peut être introduit devant le Tribunal administratif de Nîmes (16 avenue Feuchères – 30000 NÎMES) dans un délai de deux mois à compter de la date de notification ou de publication de la présente décision, ou à compter de la réponse du Département si un recours gracieux a été préalablement déposé. Le Tribunal administratif peut aussi être saisi par l'application « Télérecours citoyens » accessible par le site internet www.telerecours.fr

Fait à L'Isle-sur-la-Sorgue, le

Pour la Présidente et par délégation

Signé électroniquement le 28/08/2026

Pour la Présidente
et par délégation,
Le Chef d'Agence



Laurent MION

Annexe(s) :

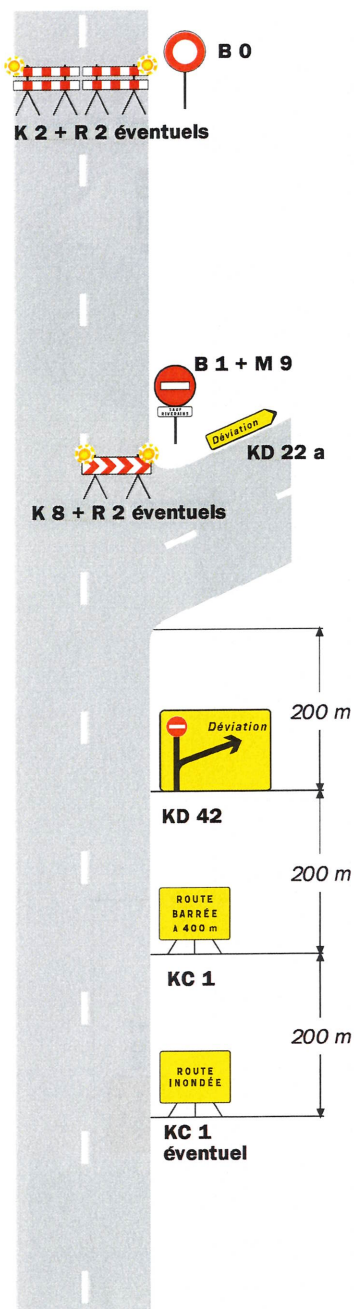
DC61 Routes bidirectionnelles entrée déviation
DC64 Routes bidirectionnelles jalonnement déviation carrefour sans signalisation permanente
DC66 Routes bidirectionnelles Signalisation de fin de déviation
Fiche 1 - Routes bidirectionnelles - Esprit et principes de la signalisation temporaire
Fiche 14 - Routes bidirectionnelles - Détournement de circulation

Diffusion :

- Madame la Cheffe du Service Réseau Vaucluse de la Direction des Transports de la Région PACA
- Madame la Maire de la commune de MAUBEC
- Monsieur le Maire de la commune d'OPPEDE
- Madame Servane MAILLARD (GUINTOLI)
- Madame la Présidente du Conseil départemental
- Monsieur le Commandant du Groupement de Gendarmerie de Vaucluse

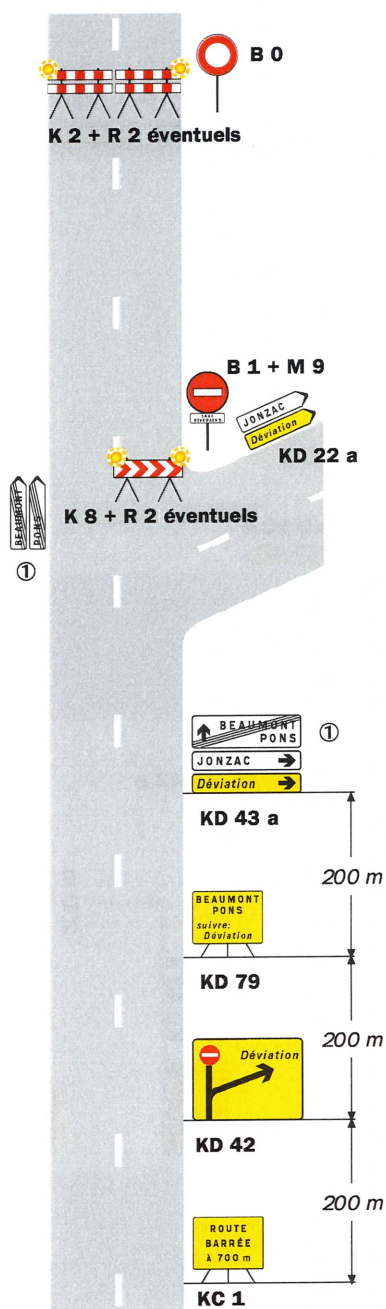
Agence de l'ISLE SUR LA SORGUE
Agence Départementale

Site d'entrée
sans signalisation permanente

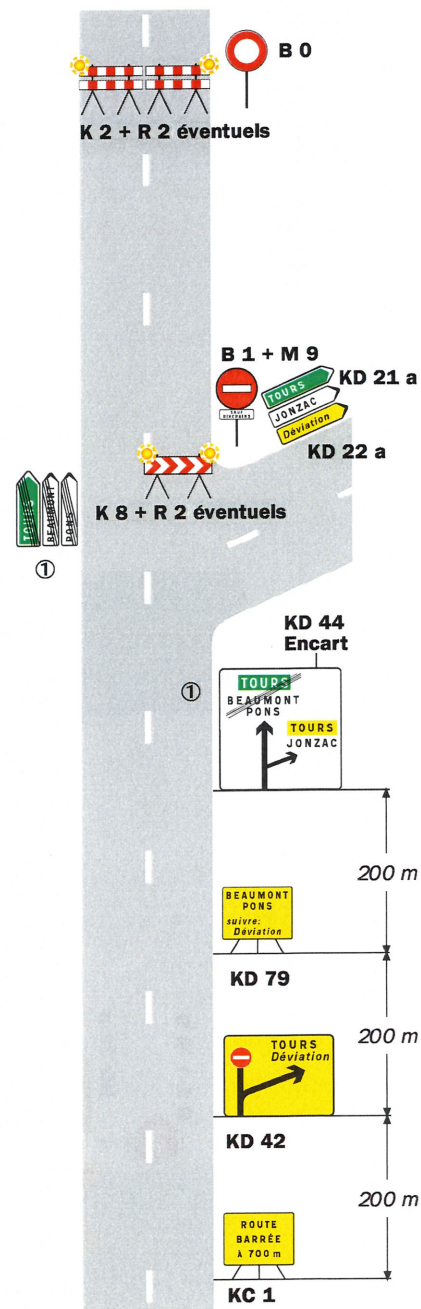


Site d'entrée avec signalisation permanente

Présignalisation par D 43
Déviation de liaisons blanches



Présignalisation par D 42
Déviation d'une liaison verte et
de liaisons blanches



Remarque(s) :

- L'accès des riverains est autorisé entre le site d'entrée de la déviation et le site de coupure.

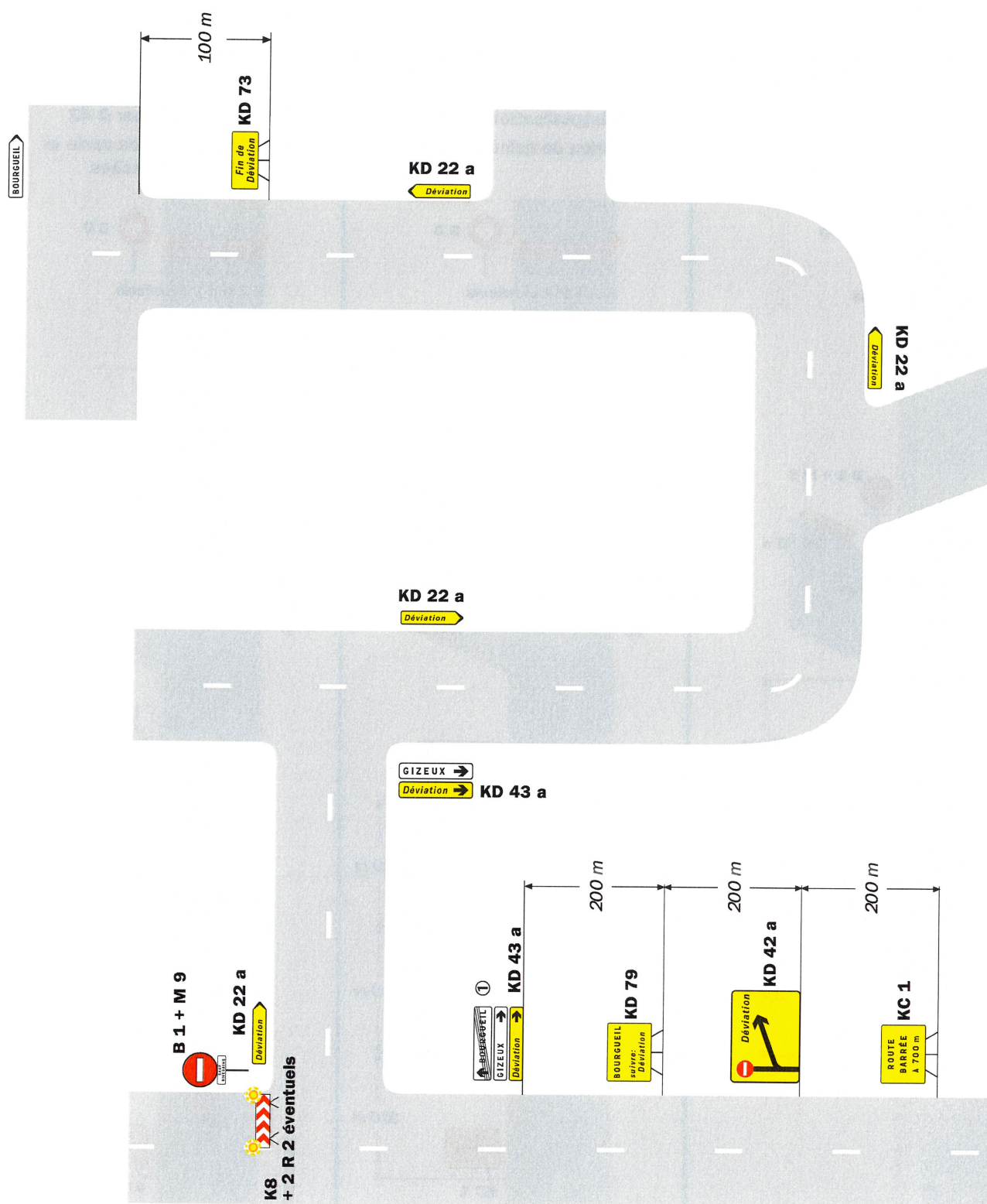
① Mentions à occulter en totalité.

Détournements



Carrefour sans signalisation permanente

Jalonnement



Remarque(s) :

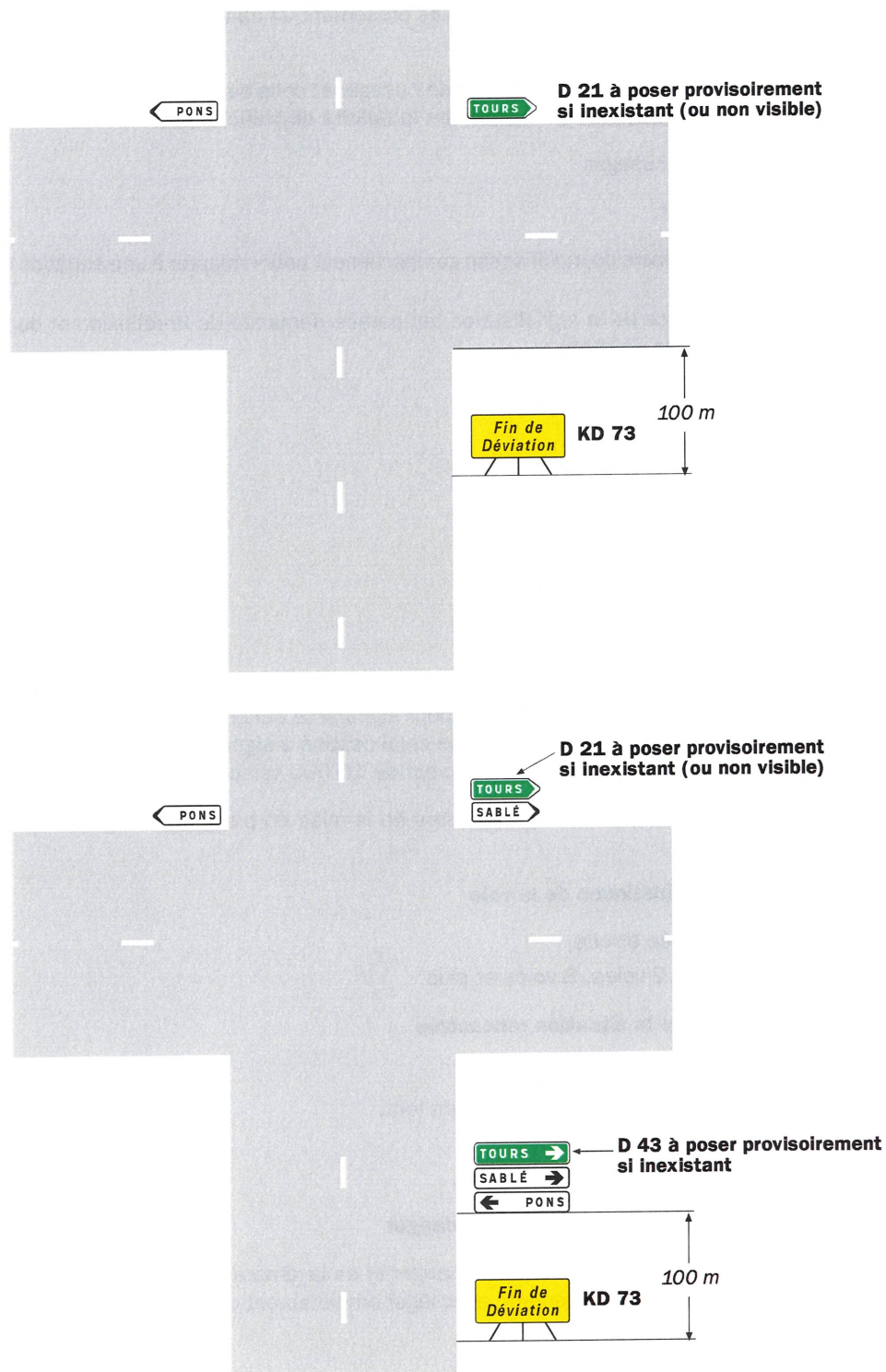
- L'accès des riverains est autorisé entre le site d'entrée de la déviation et le site de coupure.

① Mention à occulter en totalité.

Détournements

DC66

Signalisation de fin de déviation



Remarque(s) :

1

Esprit et principes de la signalisation temporaire

La route peut comporter des anomalies présentant un danger pour l'utilisateur (dégradations, accidents, chantiers, obstructions, etc.).

Aussi, pour sauvegarder la **sécurité** de l'utilisateur et celle des agents travaillant sur la chaussée ou ses abords immédiats, tout en maintenant la **fluidité du trafic**, il est nécessaire :

- d'informer l'utilisateur,
- de le guider,
- de le convaincre de modifier son comportement pour l'adapter à une situation qui lui est inhabituelle.

La mise en place de la signalisation temporaire demande de la réflexion et du bon sens et s'appuie sur les principes suivants :

- adaptation,
- cohérence,
- valorisation,
- lisibilité.

1. PRINCIPE D'ADAPTATION

La signalisation temporaire doit être adaptée aux circonstances qui l'imposent. Il paraît évident que le dispositif qui doit être mis en place pour signaler le danger occasionné par un léger éboulement sur accotement ne sera pas le même que celui destiné à signaler un chantier occupant une demi-largeur de chaussée sur une voie où le trafic est de 10 000 véhicules/jour.

Les points dont il faut tenir compte lors de la mise en place de la signalisation temporaire sont les suivants :

- **les caractéristiques de la voie**
 - chaussée étroite,
 - route à 2 voies, 3 voies et plus,
- **la nature de la situation rencontrée**
 - obstacle ou danger fortuit,
 - chantier fixe ou à déplacement lent,
 - chantier mobile,
 - détournement de circulation,
- **l'importance du chantier ou du danger**

L'importance du chantier ou du danger et de la gêne apportée à la circulation suivant sa position sur la route (sur accotement, avec léger empiètement ou avec fort empiètement sur la chaussée),
- **la visibilité**
 - liée aux facteurs géométriques de la route (dos d'âne...),
 - liée aux conditions ambiantes (brouillard, nuit, ...),

- **la localisation**
 - rase campagne avec sections rurales et lieux-dits,
 - agglomérations avec zone suburbaine et centre urbain,
 - éventualité de voies affluentes,
- **la vitesse des véhicules,**
- **l'importance du trafic et sa variation pendant la période du chantier,**
- **l'activité du chantier.**

2. PRINCIPE DE COHÉRENCE

Pour éviter de donner des indications contradictoires ou qui nuiraient à la compréhension de la signalisation temporaire, il faut masquer et/ou adapter la signalisation permanente, horizontale ou verticale.

3. PRINCIPE DE VALORISATION

Pour conserver toute sa valeur, la signalisation doit avant tout être crédible.

La signalisation doit informer l'usager de la situation exacte du chantier, de sa localisation, de son importance, et des conditions de circulation aux abords immédiats du chantier.

Il faut donc que la situation au droit du chantier soit effectivement celle à laquelle il s'attend après avoir lu les panneaux.

Pour cela, il est nécessaire de veiller, en particulier, à ce que :

- les prescriptions imposées soient véritablement justifiées,
- la signalisation suive, dans le temps et dans l'espace, l'évolution du chantier,
- la signalisation temporaire soit retirée dès que le chantier est terminé, la signalisation permanente mise en place et les dangers subsistants signalés.

4. PRINCIPE DE LISIBILITÉ ET DE CONCENTRATION

Pour être bien perçus, les panneaux doivent :

- être conformes aux normes en vigueur,
- rester en nombre limité
(ainsi on ne doit pas grouper plus de deux panneaux sur un même support ou côte à côte),
- être implantés judicieusement,
- être propres et en bon état.

Détournements de circulation

14

D'une façon générale, il est nécessaire de faire une étude spécifique avant de mettre en place un détournement de circulation. Pour les DDE, il est souhaitable d'associer la Cellule Départementale d'Exploitation et de Sécurité à cette étude.

1. DÉFINITION

On appelle détournement de circulation tout système transférant tout ou partie du trafic d'une route (alors appelée itinéraire dévié) sur une autre route (nommée itinéraire de détournement).

Un détournement de circulation peut-être, pour l'utilisateur auquel il s'adresse :

- obligatoire : c'est une déviation,
- facultatif : c'est un itinéraire recommandé.

Lorsque le détournement s'adresse à une certaine catégorie d'utilisateurs, la déviation ou l'itinéraire recommandé est dit catégoriel.

Un détournement est mis en place pour des raisons de trafic ⁽¹⁾, de limitation de gabarit (intervention sur un ouvrage d'art par exemple) ou de limitation de tonnage.

2. CONDITIONS D'UTILISATION DES DÉTOURNEMENTS

Le détournement, une mesure d'exploitation exceptionnelle

Un détournement, et particulièrement une déviation, peut être très pénalisant pour l'utilisateur, et peut engendrer une gêne importante, en terme d'allongement de parcours et de retard dans son déplacement. De plus, la gêne causée aux riverains peut être non négligeable.

C'est pourquoi, même si elle présente certains avantages liés à la facilité de réalisation des travaux et à la sécurité des personnels, la déviation ne doit être envisagée que s'il n'existe pas, au niveau de l'organisation du chantier, de solution permettant d'écouler la totalité du trafic sur l'itinéraire normal.

En tout état de cause, le détournement, qui doit rester exceptionnel, doit être limité dans le temps au strict nécessaire. Dès que les conditions le permettent, l'itinéraire normal doit être rétabli.

Le détournement, une mesure d'exploitation complexe qui demande une préparation approfondie

Avant de mettre en place un détournement, il est nécessaire de répondre aux questions suivantes :

- Quel est le meilleur itinéraire de détournement (prise en compte des caractéristiques des différentes voies et de leur capacité, des événements prévus - autres chantiers par exemple -, des mesures de police ainsi que des usages fonctionnels des voies - accès secours, transport de marchandises, transport scolaire -) ?
- L'itinéraire de détournement peut-il supporter le trafic supplémentaire dans de bonnes conditions de fluidité, de confort et de sécurité ?
- Quelles sont les catégories de véhicules autorisées à emprunter cet itinéraire de détournement ?
- Comment jalonner l'itinéraire ?

(1) c'est-à-dire lorsque la capacité au droit du chantier est inférieure au trafic à écouler.

- Quelles mesures d'exploitation faut-il mettre en place (surveillance d'itinéraire, réglage des feux...) ?
- Quelles informations faut-il donner à la fois aux usagers et aux différents partenaires concernés par la mise en place de tels itinéraires (autres gestionnaires, autorités de sécurité, médias, etc.) ?
- Quelles sont les procédures administratives et réglementaires à respecter ?

3. PROCÉDURES ADMINISTRATIVES ET RÉGLEMENTAIRES

Les déviations doivent faire l'objet d'un dossier d'exploitation tel qu'il est défini dans la circulaire du 6 février 1996, relative à l'exploitation sous chantier.

En outre, les détournements doivent faire l'objet d'un ou plusieurs arrêtés pris par la ou les autorités gestionnaires du réseau concerné.

4. SIGNALISATION

La signalisation d'un détournement est composée :

- d'une signalisation du site d'entrée et du site de coupure,
- d'une signalisation de jalonnement,
- d'une signalisation de fin de détournement.

La signalisation du site d'entrée comprend :

- une présignalisation (d'indication et directionnelle),
- une signalisation de position.

La présignalisation directionnelle s'intègre, dans toute la mesure du possible, à la présignalisation permanente. En cas d'ambiguïté, il est conseillé d'intégrer dans la séquence de présignalisation un panneau KD 79 qui indique les mentions globalisées par le terme déviation.

La signalisation du site de coupure comprend :

une signalisation de position (barrage et prescription).

La signalisation de jalonnement

Les règles de jalonnement de l'itinéraire du détournement sont différentes suivant que les trajets déviés correspondent à une liaison verte ou non. Dans le premier cas, les mentions de pôles sont reprises en jaune sur les panneaux de jalonnement. Dans le second cas, les mentions blanches concernées par le détournement peuvent être globalisées par le terme "Déviation".

La mise en place de la signalisation de jalonnement demande un soin particulier. L'utilisateur doit être pris en charge sur tout l'itinéraire : il ne doit pas hésiter sur les directions à emprunter. C'est pourquoi une signalisation de jalonnement est placée :

- aux changements de direction,
- à tous les carrefours importants ou ambigus.

Par ailleurs, la distance entre deux panneaux doit toujours être inférieure à 5 km. En l'absence de changements de direction ou de carrefours importants ou ambigus sur une telle distance, on met en place un panneau de confirmation.

Dans les cas complexes, quand des itinéraires de détournement peuvent se croiser, il est conseillé de repérer les différentes déviations par le symbole "Dév.", associé à un numéro spécifique. Ce symbole est alors repris sur tous les panneaux qui jalonnent le détournement de circulation (panneaux KD 21, KD 22, KD 43, KD 62, KD 79).

La signalisation de fin de détournement

Un panneau de fin de détournement est posé 100 à 200 m avant la dernière intersection assurant le retour sur l'itinéraire normal ou sur un itinéraire où l'utilisateur retrouve les mentions détournées.

Pour avoir plus d'informations sur le sujet, le lecteur pourra se reporter au guide Conception et mise en œuvre des déviations.



Exemple de panneau KD 79 avec le symbole "Dév."
(signalisation au niveau du site d'entrée de la déviation)

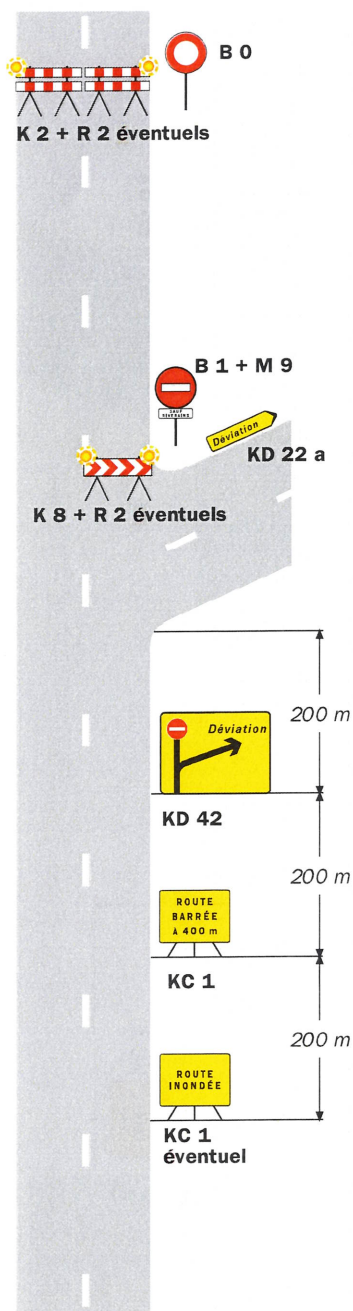


Exemple de panneau KD 22 avec le symbole "Dév."
(signalisation de jalonnement)



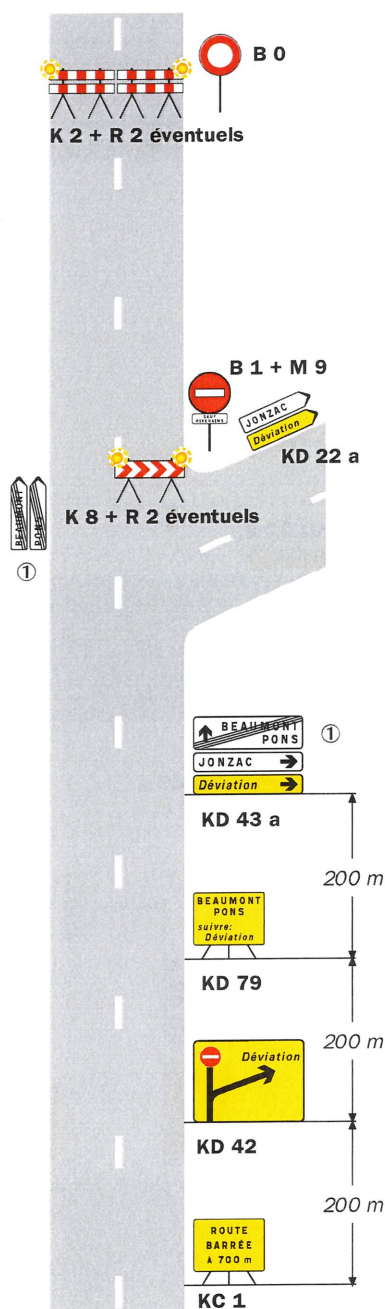
Exemple de panneau de fin de déviation avec le symbole "Dév."

Site d'entrée
sans signalisation permanente

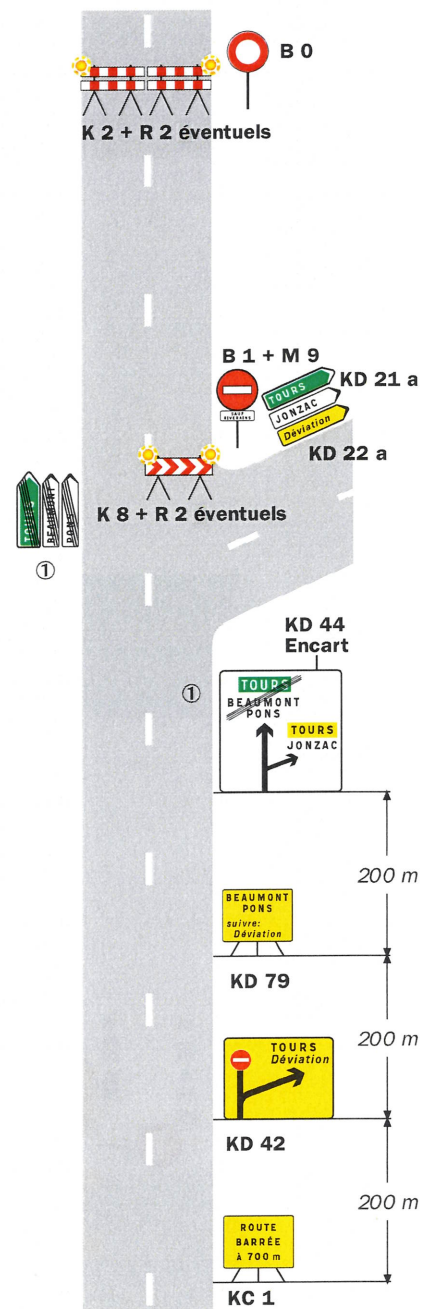


Site d'entrée avec signalisation permanente

Présignalisation par D 43
Déviation de liaisons blanches



Présignalisation par D 42
Déviation d'une liaison verte et
de liaisons blanches



Remarque(s) :

- L'accès des riverains est autorisé entre le site d'entrée de la déviation et le site de coupure.

① Mentions à occulter en totalité.

DC64

Jalonnement

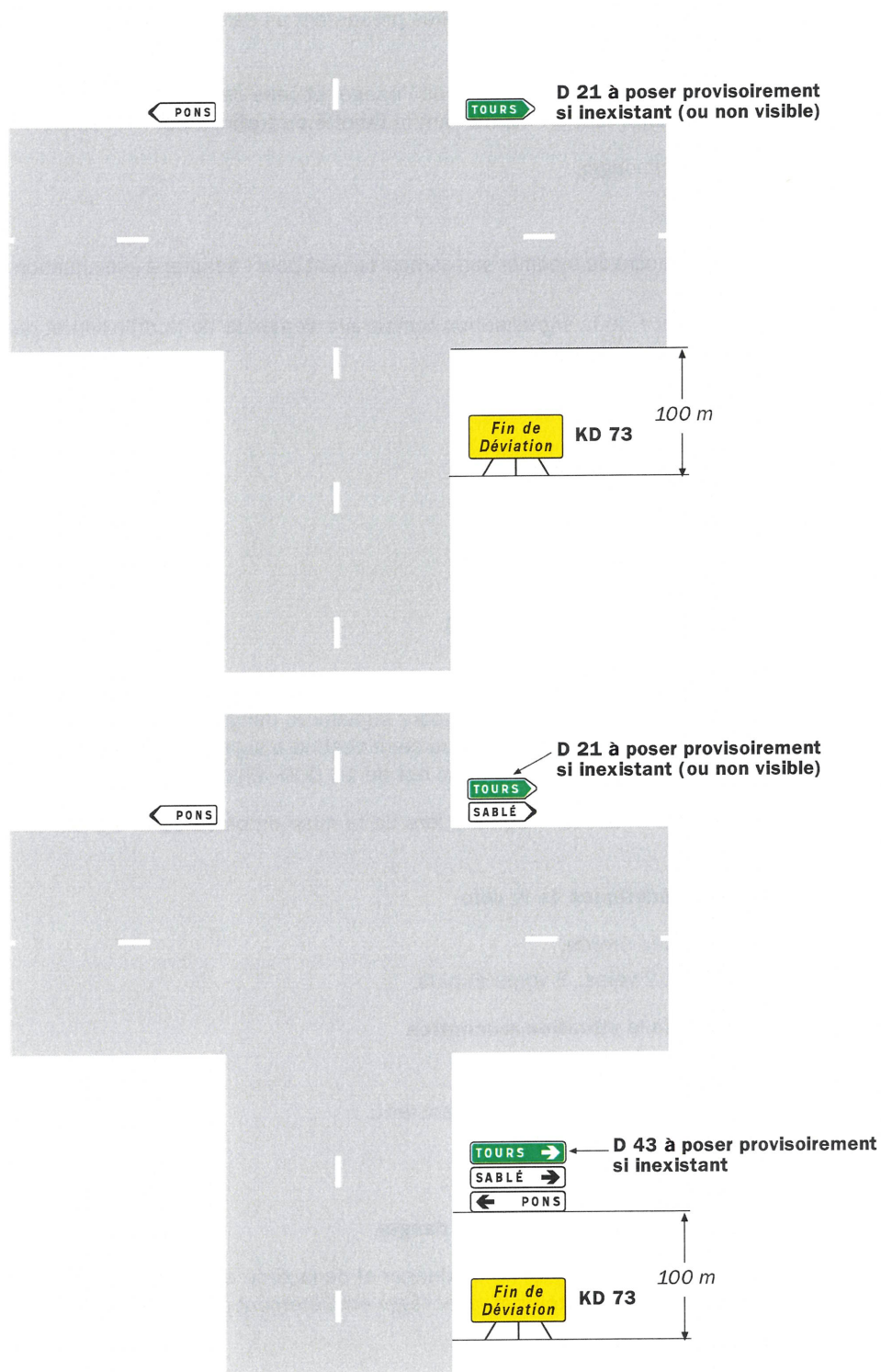


- L'accès des riverains est autorisé entre le site d'entrée de la déviation et le site de coupure. ① Mention à occulter en totalité.

Détournements

DC66

Signalisation de fin de déviation



Remarque(s) :

1

Esprit et principes de la signalisation temporaire

La route peut comporter des anomalies présentant un danger pour l'utilisateur (dégradations, accidents, chantiers, obstructions, etc.).

Aussi, pour sauvegarder la **sécurité** de l'utilisateur et celle des agents travaillant sur la chaussée ou ses abords immédiats, tout en maintenant la **fluidité du trafic**, il est nécessaire :

- d'informer l'utilisateur,
- de le guider,
- de le convaincre de modifier son comportement pour l'adapter à une situation qui lui est inhabituelle.

La mise en place de la signalisation temporaire demande de la réflexion et du bon sens et s'appuie sur les principes suivants :

- adaptation,
- cohérence,
- valorisation,
- lisibilité.

1. PRINCIPE D'ADAPTATION

La signalisation temporaire doit être adaptée aux circonstances qui l'imposent. Il paraît évident que le dispositif qui doit être mis en place pour signaler le danger occasionné par un léger éboulement sur accotement ne sera pas le même que celui destiné à signaler un chantier occupant une demi-largeur de chaussée sur une voie où le trafic est de 10 000 véhicules/jour.

Les points dont il faut tenir compte lors de la mise en place de la signalisation temporaire sont les suivants :

- **les caractéristiques de la voie**
 - chaussée étroite,
 - route à 2 voies, 3 voies et plus,
- **la nature de la situation rencontrée**
 - obstacle ou danger fortuit,
 - chantier fixe ou à déplacement lent,
 - chantier mobile,
 - détournement de circulation,
- **l'importance du chantier ou du danger**

L'importance du chantier ou du danger et de la gêne apportée à la circulation suivant sa position sur la route (sur accotement, avec léger empiètement ou avec fort empiètement sur la chaussée),
- **la visibilité**
 - liée aux facteurs géométriques de la route (dos d'âne...),
 - liée aux conditions ambiantes (brouillard, nuit, ...),

- **la localisation**

- rase campagne avec sections rurales et lieux-dits,
- agglomérations avec zone suburbaine et centre urbain,
- éventualité de voies affluentes,

- **la vitesse des véhicules,**

- **l'importance du trafic et sa variation pendant la période du chantier,**

- **l'activité du chantier.**

2. PRINCIPE DE COHÉRENCE

Pour éviter de donner des indications contradictoires ou qui nuiraient à la compréhension de la signalisation temporaire, il faut masquer et/ou adapter la signalisation permanente, horizontale ou verticale.

3. PRINCIPE DE VALORISATION

Pour conserver toute sa valeur, la signalisation doit avant tout être crédible.

La signalisation doit informer l'usager de la situation exacte du chantier, de sa localisation, de son importance, et des conditions de circulation aux abords immédiats du chantier.

Il faut donc que la situation au droit du chantier soit effectivement celle à laquelle il s'attend après avoir lu les panneaux.

Pour cela, il est nécessaire de veiller, en particulier, à ce que :

- les prescriptions imposées soient véritablement justifiées,
- la signalisation suive, dans le temps et dans l'espace, l'évolution du chantier,
- la signalisation temporaire soit retirée dès que le chantier est terminé, la signalisation permanente mise en place et les dangers subsistants signalés.

4. PRINCIPE DE LISIBILITÉ ET DE CONCENTRATION

Pour être bien perçus, les panneaux doivent :

- être conformes aux normes en vigueur,
- rester en nombre limité
(ainsi on ne doit pas grouper plus de deux panneaux sur un même support ou côte à côte),
- être implantés judicieusement,
- être propres et en bon état.

Détournements de circulation

14

D'une façon générale, il est nécessaire de faire une étude spécifique avant de mettre en place un détournement de circulation. Pour les DDE, il est souhaitable d'associer la Cellule Départementale d'Exploitation et de Sécurité à cette étude.

1. DÉFINITION

On appelle détournement de circulation tout système transférant tout ou partie du trafic d'une route (alors appelée itinéraire dévié) sur une autre route (nommée itinéraire de détournement).

Un détournement de circulation peut-être, pour l'utilisateur auquel il s'adresse :

- obligatoire : c'est une déviation,
- facultatif : c'est un itinéraire recommandé.

Lorsque le détournement s'adresse à une certaine catégorie d'utilisateurs, la déviation ou l'itinéraire recommandé est dit catégoriel.

Un détournement est mis en place pour des raisons de trafic ⁽¹⁾, de limitation de gabarit (intervention sur un ouvrage d'art par exemple) ou de limitation de tonnage.

2. CONDITIONS D'UTILISATION DES DÉTOURNEMENTS

Le détournement, une mesure d'exploitation exceptionnelle

Un détournement, et particulièrement une déviation, peut être très pénalisant pour l'utilisateur, et peut engendrer une gêne importante, en terme d'allongement de parcours et de retard dans son déplacement. De plus, la gêne causée aux riverains peut être non négligeable.

C'est pourquoi, même si elle présente certains avantages liés à la facilité de réalisation des travaux et à la sécurité des personnels, la déviation ne doit être envisagée que s'il n'existe pas, au niveau de l'organisation du chantier, de solution permettant d'écouler la totalité du trafic sur l'itinéraire normal.

En tout état de cause, le détournement, qui doit rester exceptionnel, doit être limité dans le temps au strict nécessaire. Dès que les conditions le permettent, l'itinéraire normal doit être rétabli.

Le détournement, une mesure d'exploitation complexe qui demande une préparation approfondie

Avant de mettre en place un détournement, il est nécessaire de répondre aux questions suivantes :

- Quel est le meilleur itinéraire de détournement (prise en compte des caractéristiques des différentes voies et de leur capacité, des événements prévus - autres chantiers par exemple -, des mesures de police ainsi que des usages fonctionnels des voies - accès secours, transport de marchandises, transport scolaire -) ?
- L'itinéraire de détournement peut-il supporter le trafic supplémentaire dans de bonnes conditions de fluidité, de confort et de sécurité ?
- Quelles sont les catégories de véhicules autorisées à emprunter cet itinéraire de détournement ?
- Comment jalonner l'itinéraire ?

(1) c'est-à-dire lorsque la capacité au droit du chantier est inférieure au trafic à écouler.

- Quelles mesures d'exploitation faut-il mettre en place (surveillance d'itinéraire, réglage des feux...) ?
- Quelles informations faut-il donner à la fois aux usagers et aux différents partenaires concernés par la mise en place de tels itinéraires (autres gestionnaires, autorités de sécurité, médias, etc.) ?
- Quelles sont les procédures administratives et réglementaires à respecter ?

3. PROCÉDURES ADMINISTRATIVES ET RÉGLEMENTAIRES

Les déviations doivent faire l'objet d'un dossier d'exploitation tel qu'il est défini dans la circulaire du 6 février 1996, relative à l'exploitation sous chantier.

En outre, les détournements doivent faire l'objet d'un ou plusieurs arrêtés pris par la ou les autorités gestionnaires du réseau concerné.

4. SIGNALISATION

La signalisation d'un détournement est composée :

- d'une signalisation du site d'entrée et du site de coupure,
- d'une signalisation de jalonnement,
- d'une signalisation de fin de détournement.

La signalisation du site d'entrée comprend :

- une présignalisation (d'indication et directionnelle),
- une signalisation de position.

La présignalisation directionnelle s'intègre, dans toute la mesure du possible, à la présignalisation permanente. En cas d'ambiguïté, il est conseillé d'intégrer dans la séquence de présignalisation un panneau KD 79 qui indique les mentions globalisées par le terme déviation.

La signalisation du site de coupure comprend :

une signalisation de position (barrage et prescription).

La signalisation de jalonnement

Les règles de jalonnement de l'itinéraire du détournement sont différentes suivant que les trajets déviés correspondent à une liaison verte ou non. Dans le premier cas, les mentions de pôles sont reprises en jaune sur les panneaux de jalonnement. Dans le second cas, les mentions blanches concernées par le détournement peuvent être globalisées par le terme "Déviation".

La mise en place de la signalisation de jalonnement demande un soin particulier. L'utilisateur doit être pris en charge sur tout l'itinéraire : il ne doit pas hésiter sur les directions à emprunter. C'est pourquoi une signalisation de jalonnement est placée :

- aux changements de direction,
- à tous les carrefours importants ou ambigus.

Par ailleurs, la distance entre deux panneaux doit toujours être inférieure à 5 km. En l'absence de changements de direction ou de carrefours importants ou ambigus sur une telle distance, on met en place un panneau de confirmation.

Dans les cas complexes, quand des itinéraires de détournement peuvent se croiser, il est conseillé de repérer les différentes déviations par le symbole "Dév.", associé à un numéro spécifique. Ce symbole est alors repris sur tous les panneaux qui jalonnent le détournement de circulation (panneaux KD 21, KD 22, KD 43, KD 62, KD 79).

La signalisation de fin de détournement

Un panneau de fin de détournement est posé 100 à 200 m avant la dernière intersection assurant le retour sur l'itinéraire normal ou sur un itinéraire où l'utilisateur retrouve les mentions détournées.

Pour avoir plus d'informations sur le sujet, le lecteur pourra se reporter au guide Conception et mise en œuvre des déviations.



Exemple de panneau KD 79 avec le symbole "Dév."
(signalisation au niveau du site d'entrée de la déviation)



Exemple de panneau KD 22 avec le symbole "Dév."
(signalisation de jalonnement)



Exemple de panneau de fin de déviation avec le symbole "Dév."