



**PRÉFET
DE LA RÉGION
D'ÎLE-DE-FRANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction régionale et interdépartementale
de l'environnement, de l'aménagement et des transports
Direction des routes d'Île-de-France**

Champigny, le 30/8/2023

Cahier de consignes générales de sécurité – applicable sur le réseau DIRIF-AGER Est

Le présent document est applicable à compter du 2 octobre 2023.

Il détermine les règles applicables aux interventions programmées sur le réseau de l'AGER Est (tel que rappelé sur la carte en annexe). Il ne s'applique pas aux actions des services de secours et dépanneurs lors d'accidents, pannes, aux interventions de l'exploitant lui-même pour l'exploitation et la viabilité immédiate du réseau (comprenant la viabilité hivernale), et à l'activité de balisage réalisée par les exploitants. Il s'applique par contre même lorsque l'intervention programmée est urgente (notamment hydrocurage, intervention sur canalisations ou réseaux aériens, sur dispositif de retenue ou ouvrage).

Le principe général est que toute intervention sur le réseau routier national, ses dépendances et le domaine privé de l'État doit faire l'objet d'une autorisation expresse du gestionnaire, et d'une information au début et à la fin de l'intervention. Dans certains cas définis par le présent document, des autorisations permanentes peuvent être attribuées, le principe d'information restant applicable.

Les autorisations qui sont données dans ce cadre valident l'occupation d'emprises du réseau routier national, l'acheminement sur site et le départ après remise en état à l'identique. Elles ne valent en particulier en aucune manière validation du procédé de travaux de l'intervenant, ou d'une modification de la consistance du réseau (qui est traité de manière séparée). Il revient à l'intervenant de s'assurer que la mise à disposition de l'emprise demandée sur le créneau horaire attribué permet la réalisation des travaux en sécurité, tant pour lui-même que vis à vis des tiers, et tant lors du chantier qu'à son issue pour la remise à l'exploitant (notamment la remise en circulation, et le bon fonctionnement de l'ensemble des équipements de la route). Il lui revient de la même manière de s'assurer de la validation des travaux par son maître d'ouvrage le cas échéant, même s'il s'agit d'un service de la DIRIF.

I-Conditions générales de sécurité

Le présent document détermine des prescriptions spécifiques applicables aux emprises en gestion, sans exonérer d'aucune des prescriptions du droit applicable auquel il ne se substitue pas (notamment intervention en présence de réseaux, signalisation des hommes de pied et des véhicules, et de manière générale ensemble des règles de l'art en matière d'exécution des travaux). Il vise à assurer un niveau élevé de sécurité sur les interventions en tenant compte des servitudes de l'intervention sur ou à proximité de la chaussée circulée, et de la cohérence avec les balisages éventuels nécessaires à ces interventions.

A l'intérieur d'un balisage notamment, les conditions de sécurité ci-après s'appliquent :

- les chantiers fixes doivent être faire l'objet d'un balisage interne par cônes type K5a, les chantiers mobiles signalés par un véhicule faisant usage de son gyrophare orange, il ne peut y avoir d'homme de pied sur chaussée sans signalisation amont proche
 - la circulation de chantier doit être possible à tout endroit dans les deux sens pour les autres intervenants et l'exploitant, les chantiers n'empiétant pas sur la totalité de la section circulaire, sauf autorisation expresse du CEI.
- La vitesse doit en toutes circonstances être adaptée à la situation et ne pas créer de danger.

L'insertion vers et depuis les sections neutralisées doit être faite de manière mesurée, en signalant de manière claire et en actionnant le girophare jaune en amont, sans mouvement brusque

-la traversée des voies laissées libres à la circulation est proscrite

-Une attention particulière doit être portée à la remise en état de la chaussée à l'issue des travaux, et au ramassage des matériels, il ne doit subsister aucun obstacle ou danger à la circulation

-l'autorisation est conditionnée à la réalisation effective de la neutralisation. Une fois celle-ci en place, sur décision du cadre d'astreinte, il peut être demandé aux intervenants de lever le chantier dès que possible, si un cas de force majeure le nécessite.

II-Format et examen des demandes

Pour chaque centre d'entretiens et d'interventions (CEI, le réseau de chacun étant annexé), un tableau de demande en ligne est mis à disposition de l'ensemble des intervenants. Si la demande est acceptée, elle est retirée du tableau de demandes et intégrée au tableau des autorisations d'interventions avec les prescriptions éventuelles (qui peut être divisé en chantiers de nuits et autres chantiers, par clarté). Ce tableau est lui aussi accessible à tous, chaque intervenant connaissant en conséquence le nom, les coordonnées et l'emplacement des autres intervenants sur le terrain.

Toute demande arrivée dans un délai plus de deux semaines avant la semaine de début des travaux est examinée. En deçà de ce délai, il ne peut être garanti que l'examen sera effectué, et la liste des intervenants autorisés est arrêtée la semaine précédant les travaux (au plus tard le vendredi).

Les échanges par mail concernent uniquement les demandes spécifiques, compléments et relances, et les imprévus exceptionnels.

Pour limiter le volume d'informations dans les tableaux, les coordonnées générales (postales, mail, nom des responsables) de chaque entreprise et maître d'ouvrage seront inscrites dans un registre séparé (et accessible uniquement à l'exploitant) – le tableau portera juste le nom général et le numéro du registre.

Tout nouvel intervenant sur le réseau devra contacter l'exploitant pour être inscrit au registre et accéder aux tableaux de demande et d'autorisations.

L'exploitant peut donner une autorisation globale sur une section donnée du réseau à un maître d'ouvrage (typiquement le PCTT pour les tunnels), qui peut avoir un caractère permanent ou temporaire. Dans ce cas, chaque intervenant s'inscrit au tableau de demande en se référant à cette autorisation, et c'est le maître d'ouvrage qui valide les interventions dans le cadre et selon les limites de l'autorisation globale. Aucun autre intervenant ne peut intervenir sur la section sans la validation de ce maître d'ouvrage, à l'exception de la circulation de chantier le cas échéant. Sous balisage DIRIF, cette autorisation globale emporte des facilités d'intervention déterminées ci-après.

Les autorisations sont données en principe sous la forme « premier arrivé, premier servi ». Cela étant, l'autorisation donnée en avance peut être annulée avec un délai de prévenance adéquat si un chantier plus important signalé plus tard s'avère ne pas être compatible.

III-Intervention hors balisage réalisé par l'exploitant

Un interlocuteur unique, identifié dans la demande et l'autorisation, peut-être contacté à tout moment lors des plages d'intervention prévues. Il informe le CEI de toute difficulté ou problème qui remettrait en question les conditions de l'autorisation. Le cas échéant, l'autorisation pourra prescrire d'informer le CEI en début et en fin d'intervention.

Dès lors que l'intervention a un impact sur la chaussée circulée, il prévient l'opérateur sécurité trafic (OST) du poste de contrôle trafic tunnels (PCTT) compétent impérativement au début de l'intervention et à la fin (sans que cette prescription soit nécessairement rappelée pour chaque autorisation).

Dans le cas d'un balisage complexe (notamment de fermeture), il devra prévenir l'OST au début des opérations de balisage/débalisage, puis à chaque fermeture/réouverture importante, et à la fin des opérations de balisage/débalisage.

La carte de compétence des PCTT est annexée (il est rappelé qu'elle ne correspond pas toujours exactement au périmètre des CEI, ni des forces de l'ordre compétentes).

Ces consignes s'appliquent de la même manière pour une intervention DIRIF.

Dans le cadre d'un balisage jour et nuit (dit « permanent » ou « lourd »), il est demandé à l'intervenant d'assurer la maintenance du balisage et l'intervention sous astreinte, sauf décision inverse.

IV-Interventions sous balisage réalisé par l'exploitant

L'interlocuteur AGER des intervenants lors de la neutralisation et immédiatement en amont est le CEE compétent,

dont les coordonnées sont précisées dans le tableau des autorisations et qu'il a lui-même à disposition.

Les conditions ci-après s'appliquent, sauf autorisation globale :

- le contact de l'intervenant doit se présenter physiquement au point de rendez-vous indiqué dans le tableau des autorisations et à l'heure donnée, se présenter au CEE compétent et viser le tableau papier. L'entreprise ne peut pénétrer sur le chantier que sur les directions du CEE, qui peuvent impliquer un déplacement en convoi, ou un accès par une bretelle d'entrée fermée, ou une bretelle de sortie dans la section neutralisée à contresens.
- le contact de l'entreprise doit se présenter physiquement au CEE compétent, au point de rendez-vous à l'heure indiquée dans le tableau, une fois la libération du chantier effectuée, et viser le tableau papier. Si la libération a lieu plus de 15 min avant cette heure, il revient au contact de trouver le CEE sur la section neutralisée. Si elle n'effectue pas cette formalité immédiatement après la libération, que le contact ne répond pas au téléphone, et que le patrouillage préalable à la levée de la neutralisation ne localise pas d'intervenant, la section pourra être réouverte et un rappel sera fait à l'entreprise.
- En cas d'incident de chantier de toute nature compromettant la libération des voies, le CEE de nuit doit être immédiatement prévenu pour préparer les mesures d'adaptation.

Dans le cadre d'une autorisation globale, les conditions suivantes s'appliquent :

- l'entrée sur chantier ne peut s'effectuer qu'une fois la section annoncée neutralisée par le CEE, par sms à l'interlocuteur unique
- la chaussée doit être libérée pour 4h30 en fin de nuit, sauf indication différente préalable du CEI. L'interlocuteur unique doit confirmer la libération au CEE de nuit avant cette heure, par sms.
- En cas d'incident de chantier de toute nature compromettant la libération des voies, le CEE de nuit doit être immédiatement prévenu via l'interlocuteur unique pour préparer les mesures d'adaptation.

Sous ces conditions, l'ensemble des intervenants pour le compte du titulaire de l'autorisation globale a l'autorisation d'entrer sur la section neutralisée, sans avoir besoin de validation spécifique du CEI préalable à l'entrée, de point de rendez-vous, de document justificatif individuel.

Un intervenant qui ne disposerait pas d'une autorisation d'intervention peut se signaler au CEE compétent à l'heure indiquée pour les autres intervenants et la solliciter à titre exceptionnel. Après examen avec le cadre compétent, l'autorisation pourra être donnée, mais cela doit rester exceptionnel.

IV-Contrôle de l'application

L'exploitant est en capacité de contrôler le respect des dispositions précisées dans le présent document, et dans les autorisations d'intervention. Dans le cas d'écarts graves ou répétés, la révocation d'une autorisation pourra être décidée par le cadre compétent y compris en cours de chantier, lequel devra dans ce cas être levé dans les plus brefs délais possibles.

Le chef de l'AGER Est

Le Chef de l'AGER Est
Adrien PUJES