



**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

Annexe 1 : Liste descriptive des réseaux des CEI et PCTT

L'intégralité du réseau de l'AGER Est est sous la supervision du PCTT Est (01 49 83 01 17), à part :
-la N104 du PR20 au PR29 (PCTT Sud 01 45 47 53 85)
-A terme, l'A104 nouvelle ext N1104 (PCTT Nord 01 48 27 88 51), avec une limite au niveau de N2 à déterminer

Les autoroutes à l'exception de A140 et N104 PR 27 à 29, ainsi que N406 et N104, sont sous la compétence de la CRS Est. L'A104 nouvelle sera sous gestion CRS Nord, limite au niveau de N2 à préciser. Les nationales sont sous gestion des commissariats en proximité des agglomérations et par les gendarmeries dans les autres cas.

Réseau des CEI

CEI de Champigny-sur-Marne :

A4 du PR 0+000 au PR 12+700 (CRS Est)
A 86 du PR 28+800 au PR 42+500 (CRS Est)
N 406 du PR 0+000 au PR 6+000 (CRS Est)
N 486 du PR 0+000 au PR 0+600 (commissariat Nogent)

CEI de Villeparisis :

A 104 du PR 8+000 au PR 28+500 (CRS Est)
ex N 1104-A104 nouvelle du PR 6+900 à l'échangeur du Mesnil-Amelot (et de manière temporaire D212 parallèle) (sous supervision PCTT Nord et CRS Nord à terme)
N 2 du PR 0+000 au PR15+960 et du PR 0+000 au PR 2+700 (dept 60) (commissariat Villeparisis, gendarmerie Dammartin, gendarmerie Lagny-le-Sec)
N 3 du PR 2+000 au PR19+534 (commissariat Villeparisis, gendarmerie Villenoy, commissariat Meaux)
A 140 du PR 4+000 au PR 9+991 (commissariat Meaux)
N 330 du PR 2+000 au PR 14+567 (dept 77) et du PR 0+000 au PR 4+239 (dept 60) (commissariat Meaux, gendarmerie Saint-Soupplets, gendarmerie Lagny)

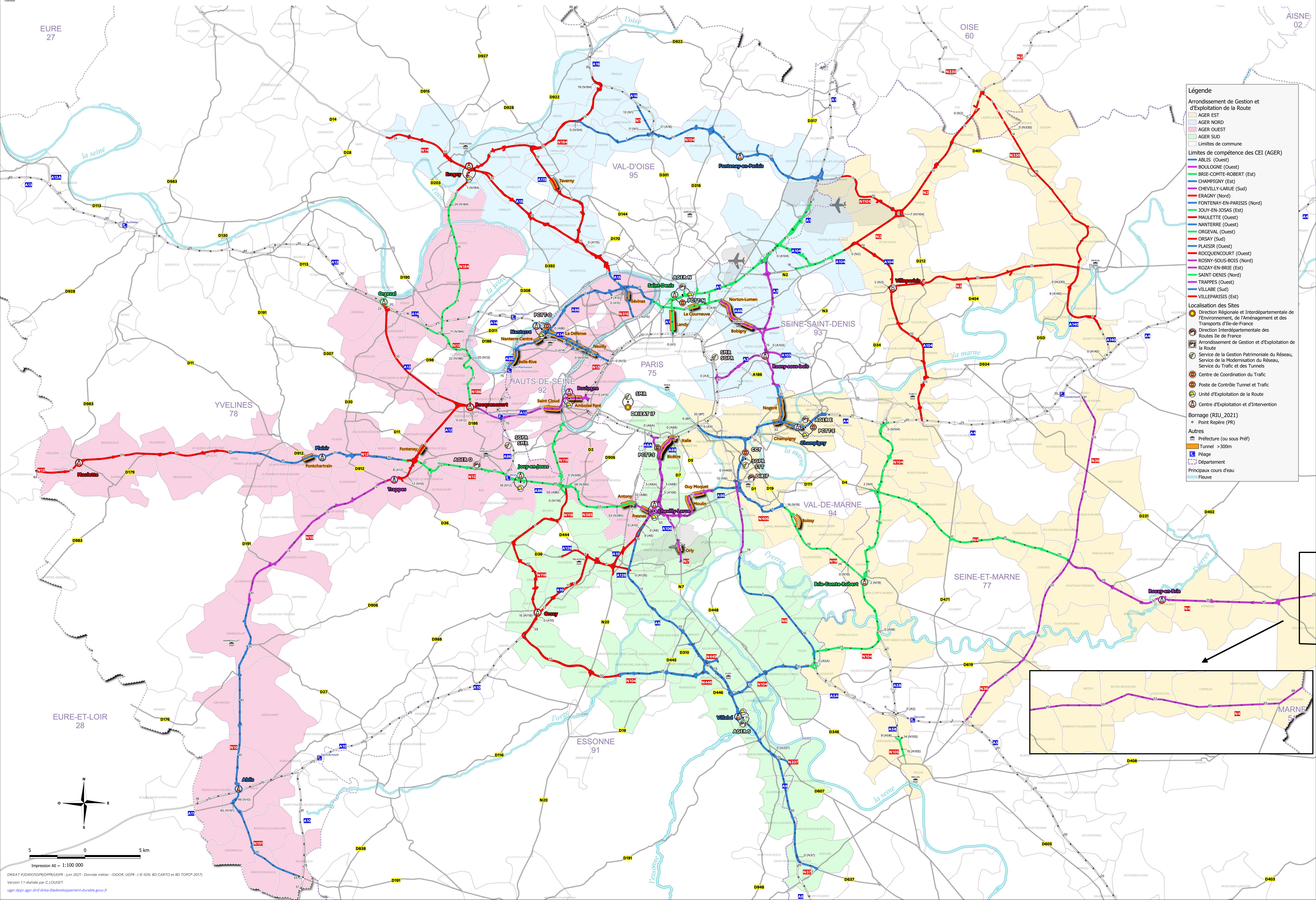
CEI de Brie-Comte-Robert :

N 104 du PR 0+000 au PR 29+000 (PR 20 à 29 sous supervision PCTT Sud)
N 4 du PR 1+000 au PR 21+092 (commissariat Pontault, commissariat Moissy-Cramayel, gendarmerie Tournan)
N 19 du PR 0+000 au PR 2+075 (dept 77) et du PR 15+400 au PR 24+596 (dept 94) et ex N19 traversée de Boissy avant rétrocession (commissariat Boissy, commissariat Moissy-Cramayel)
N 105 du PR 14+000 au PR 15+665 (commissariat Melun)

CEI de Rozay en Brie :

N 4 du PR 21+092 au PR 68+927 (gendarmerie Fontenay-Trésigny, gendarmerie Rozay-en-Brie, gendarmerie Provins)
N 36 du PR 31+000 au PR 65+270 (gendarmerie Morcerf, gendarmerie Fontenay-Trésigny, gendarmerie Chaumes-en-Brie)

Carte d'exploitation du réseau routier des Autoroutes et Voies Rapides d'Ile de France géré par la DiRIF



Annexe 1 : Signalisation des véhicules

Dans tous les cas, l'intégralité de la réglementation est applicable. En particulier, l'attention est attirée sur les extraits suivant de l'IISR volume 2 (édition: 2002):

Qu'il s'agisse d'engins, de véhicules de chantier, de service ou de signalisation, les matériels mobiles doivent être particulièrement visibles et reconnaissables. Les règles de signalisation routière recommandent que ces matériels mobiles soient peints de couleur orange ou claire, elles les obligent à porter des feux spéciaux (normalement 1 ou 2 feux tournants ou à décharge de couleur jaune orangé, conformément à l'arrêté du 4 juillet 1972 et homologué en conséquence), ainsi qu'une signalisation complémentaire (bandes de signalisation rouges et blanches, conformément à l'arrêté du 20 janvier 1987).

CONFIGURATION	POSITIONNEMENT	IDENTIFICATION
Largeur minimum : 0,14 m Fluorescentes rouges et rétroréfléchissantes blanches OU rétroréfléchissantes blanches et rouges	Avant : 2 bandes hor.(0,16m2) Cotés : 2 bandes hor. (0,16m2) Arrière : 2 bandes horizontales 2 bandes vert. (0,32 m2) Hauteur maximum : 1,5 m	Le numéro d'homologation de la bande doit apparaître sur chaque strie blanche de la bande de signalisation

Pour les véhicules travaillant sur la chaussée sous la protection d'une signalisation d'approche, on rajoutera en équipement un panneau **AK5** (1,70 m de côté) doté aux trois sommets, de feux de balisage et d'alerte de type **R2**.

Qu'il s'agisse d'engins, de véhicules de chantier, d'intervention ou de signalisation, les matériels mobiles doivent être particulièrement visibles et reconnaissables. Ils peuvent, en effet, constituer un danger pour la circulation des usagers ou pour les autres intervenants du chantier.

RÉGLEMENTATION

La 8ème partie de l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière dans son article 122c recommande que ces matériels mobiles soient de couleur orange ou claire. Elle impose d'autre part que les véhicules d'intervention et de travaux soient équipés de feux spéciaux et d'une signalisation complémentaire :

- lorsqu'ils sont à l'arrêt ou en progression lente sur une chaussée ouverte à la circulation publique,
- lorsqu'ils assurent la signalisation de chantiers ou de dangers temporaires. Si ces véhicules assurent la signalisation mobile d'un chantier, ils portent en outre un panneau AK 5 doté de trois feux R 2 de balisage et d'alerte.

Les véhicules d'intervention et de travaux comprennent :

- les véhicules de patrouille et d'intervention légère,
- les véhicules et engins de chantier,
- les véhicules de signalisation.

Le terme chaussée doit être pris dans un sens large et englobe les voies de circulation, la bande d'arrêt d'urgence, les bandes dérasées de droite ou de gauche, l'accotement. Par "chaussée ouverte à la circulation publique" on entend la ou les parties de la chaussée non neutralisées par un balisage.

A l'intérieur d'une zone neutralisée, l'usage des feux spéciaux n'est pas recommandé si un balisage étanche (par exemple constitué de séparateurs isolent le chantier de la (ou des) voie(s) circulée(s). En effet, dans cette situation et sur le plan strict de la sécurité de l'utilisateur, les feux spéciaux peuvent constituer une pollution visuelle gênante.

Si le balisage n'est pas hermétique (utilisant des balises K 5 par exemple), l'usage des feux spéciaux est fortement conseillé sur un véhicule isolé ou sur le véhicule le plus visible d'un atelier lorsque plusieurs véhicules interviennent

groupés.

Par ailleurs, des véhicules légers banalisés, non affectés aux missions citées plus haut (intervention, travaux, signalisation) peuvent être équipés de feux spéciaux dont l'usage n'est réservé qu'à des situations particulières (cas d'un arrêt d'urgence sur la chaussée, d'un accès ou d'une sortie de zone balisée, de circulation ou d'arrêt sur la bande d'arrêt d'urgence...).

Les feux spéciaux

Les feux spéciaux des véhicules à progression lente sont réglementés par l'arrêté du 4 juillet 1972, modifié. Celui-ci précise que les véhicules et engins contraints par nécessité de service de progresser lentement ou de stationner fréquemment sur les chaussées, peuvent être dotés de feux spéciaux.

La 8ème partie de l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière impose cette disposition aux véhicules de signalisation d'intervention et de travaux à l'arrêt ou en progression lente sur une chaussée ouverte à la circulation publique.

La signalisation complémentaire

Cette signalisation est constituée de bandes biaises rouges et blanches rétro réfléchissantes dont les caractéristiques sont définies par l'arrêté du 20 janvier 1987. La 8ème partie de l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière impose cette signalisation pour les véhicules de signalisation, d'intervention et de travaux à l'arrêt ou en progression lente sur une voie ouverte à la circulation publique.

Les panneaux AK 5 ou AK 14 dotés de trois feux de balisage et d'alerte

Les panneaux AK 5 ou AK 14 portés par un véhicule sont normalement :

- de la gamme petite ou miniature (0,70 m / 0,50 m de côté) pour les véhicules légers,
- de la gamme normale ou petite (1 m / 0,70 m de côté) pour les autres véhicules (y compris les fourgons).

Ils sont dotés aux trois sommets de feux de balisage et d'alerte R 2 synchronisés conformes à la norme NF EN 12352, et dont la commande est indépendante de celle des feux spéciaux.

Lorsque les véhicules ne sont pas en activité de chantier, les panneaux AK 5 ou AK 14 sont rabattus, escamotés ou démontés.

Les panneaux à messages variables

Les panneaux à messages variables portés par véhicule sont autorisés à condition que le message soit lumineux et qu'il représente :

- soit un panneau de danger ou de prescription (Cf. 1ère partie de l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière art. 7.2),
- soit un texte de couleur jaune, (préférer un schéma du type panneau pour une lecture européenne.
- soit des chevrons de couleur jaune fixes, clignotants, alternés avec un texte ou défilant dans le sens qu'ils indiquent (les textes défilants sont interdits),
- soit le signal de la flèche lumineuse horizontale clignotante,
- soit une rampe lumineuse à défilement,
- soit une flèche lumineuse de rabattement (FLR ou FLU).

NB1 : si ces divers dispositifs de signalisation sont alimentés à partir de la batterie du véhicule, ils peuvent nécessiter un renforcement de celle-ci.

NB2 : la signalisation des engins de service hivernal qui fait l'objet de l'arrêté du 18 novembre 1996, et les autres

dispositifs de sécurité devant équiper les différents matériels mobiles, notamment la *signalisation sonore de certains types d'engins, ne sont pas traités ici.*

Annexe 2: Signalisation du personnel

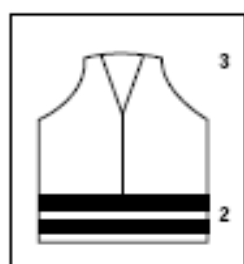
Dans tous les cas, l'intégralité de la réglementation est applicable. En particulier, l'attention est attirée sur les extraits suivant de l'ISR volume 2 (édition: 2002):

Les agents intervenant à pied sur le domaine routier doivent être constamment visibles, tant par les usagers que par les conducteurs d'engins circulant sur le chantier.

Le port d'un vêtement de signalisation à haute visibilité conforme à la norme NF EN471, de classe 3 ou 2 est obligatoire.

Les vêtements conformes sont marqués du pictogramme ci-dessous avec indication de la classe à laquelle ils appartiennent.

Ils sont généralement constitués d'un support fluorescent de couleur jaune, orange ou rouge portant des éléments rétroréfléchissants. La classe 3 correspond aux combinaisons et vestes qui présentent des surfaces de signalisation importantes. La classe 2 comprend des gilets et chasubles. Afin que les propriétés de ces vêtements soient optimales, ils doivent être propres et en bon état.



Pictogramme
normalisé
figurant sur
l'étiquette du
vêtement



Classe 2



Classe 3

Annexe 3: Informations sur le travail en hauteur

Les travaux en hauteur sont réglementés par le code du travail article R 4323-58 et suivants, ces articles sont applicables sur l'ensemble du réseau de la DiRIF

Synthèse :

- L'employeur a l'obligation de mettre en place une protection contre le risque de chute quelle que soit la hauteur
- Toute intervention d'un agent dans le cadre de travaux en hauteur nécessite une habilitation de l'employeur
- Les échelles, escabeaux et marchepieds ne doivent pas être utilisés comme postes de travail.
- Il faut privilégier les protections collectives aux protections individuelles :
 - 1) L'utilisation d'une nacelle (PEMP) nécessite un CACES et une autorisation de conduite de l'employeur.
 - 2) L'utilisation du harnais nécessite une personne habilitée et ayant reçu la formation correspondante. (Code travail R4323-104 à R4324-106)
 - 3) Les consignes particulières relatives aux travaux en hauteur seront systématiquement formalisées par un plan de prévention écrit, conformément au code du travail Art R4512-7
- Le travail en hauteur avec déplacement sur cordes doit être exceptionnel et ne pas constituer un poste de travail (travaux temporaires). Le travailleur concerné ne doit jamais rester seul.
- .

Annexe 6 : Sites et plans d'accès

CEI de BRIE COMTE ROBERT



CEI de ROZAY EN BRIE



CEI et PCTT de CHAMPIGNY-SUR-MARNE



CEI de VILLEPARISIS

Annexe 7 : Conduite à tenir en cas d'incident ou d'accident

D' ABORD :

- protéger l'incident ou l'accident pour éviter le sur-accident
- alerter (radio, PAU, téléphone)

ENSUITE :

- gérer la circulation
- signaler le danger
- dégager la chaussée, lors d'un accident corporel attendre le constat des forces de police.

ENFIN :

- rendre compte
- faire un constat
- prendre une photo si possible.

Pour alerter

Différents moyens sont utilisables :

- le 15, 17 ou 18 sur un téléphone,
- le 112 sur un mobile,
- le poste d'appel d'urgence le plus proche,
- la radio.

Le choix des procédures d'alerte doit être prévu avant le démarrage du chantier