

MARCHE PUBLIC DE SERVICES

Notice d'Exploitation Sous Chantier (NESC) – partie 1 (Signalisation temporaire routière)

l'Acheteur

Monsieur le Directeur Interdépartemental des Routes Nord

Représentant de l'acheteur (RA)

Monsieur le Directeur interdépartemental des routes Nord,
pour le préfet coordonnateur des itinéraires routiers, préfet de la région Hauts-de-France, préfet du Nord, par délégation du 19 juillet 2021

Objet du marché

ANALYSE DE RISQUES « VIPP » (OA55-TD-TG ; PI33b-TD-TG ; PI303-TD)

1. SIGNALISATION TEMPORAIRE ROUTIÈRE.....	3
1.1. Période de préparation et opérations préalables avant ouverture des chantiers.....	4
1.1.1. Dossier d'Exploitation Sous Chantier (DESC).....	4
1.1.2. Restrictions de circulations.....	4
1.1.3. Autorisations de circulations.....	5
1.1.4. Fascicule de Règles Générales de Sécurité.....	5
1.1.5. Responsable de la signalisation temporaire et de sa maintenance in situ.....	5
1.2. Règles générales.....	6
1.2.1. Interruption.....	6
1.2.2. Transport et évolution des ouvriers.....	6
1.2.3. Signalisation des ouvriers.....	6
1.2.4. Sanctions et pénalités.....	6
1.2.5. Manœuvres de véhicules.....	6
1.3. Caractéristiques des mesures à mettre en place par l'entreprise.....	7
1.3.1. Conditions de réalisation des travaux.....	7
1.3.2. Protection des zones de travaux.....	8
1.4. Caractéristiques des signaux et dispositifs temporaires.....	10
1.4.1. Généralités.....	10
1.4.2. Dimensionnement des panneaux et matériels.....	10
2. MISE EN PLACE ET CONTRÔLE DE LA SIGNALISATION.....	11
2.1. Organisation.....	11
2.2. Changement de phase.....	12
3. SURVEILLANCE ET VEILLE QUALIFIÉE.....	13
4. RECOMMANDATIONS POUR LA SÉCURITÉ DES PERSONNELS.....	13
5. MESURES D'INFORMATION DES SERVICES.....	13
6. CARACTÉRISTIQUES DES DISPOSITIFS DE SIGNALISATION TEMPORAIRE.....	14
6.1. Panneau de police de type AK5 avec trflash R2 permettant la commutation Jour / Nuit.....	14
6.2. Balises K5c (10 m) + feux R2d permettant la commutation Jour / Nuit.....	14
6.3. K16.....	14
6.4. Éclairage de rabattement.....	14
6.5. Panneaux de police.....	14
6.6. Panneaux KD42.....	14
6.7. Panneau K8 multi-chevrons de « Très Grande Gamme » + feux R2d permettant la commutation Jour / Nuit.....	14
6.8. Occultation / désoccultation de panneau – Dépose des signaux.....	14
6.9. Pose – Dépose des signaux.....	14
6.10. Prestations non détaillées.....	15
7. SCHÉMAS DE SIGNALISATIONS TEMPORAIRES.....	16
8. Visa Arrondissement Gestion de la Route (AGR).....	23

1. SIGNALISATION TEMPORAIRE ROUTIÈRE

Le présent document recense les contraintes données à l'entreprise vis-à-vis de la circulation sur le réseau de la DIR Nord, sur les routes départementales et sur les routes communales nécessaires à la réalisation des prestations de ce marché.

L'intégration de ces contraintes fait partie des attendus de l'offre du candidat.

Aucun phasage n'est proposé aux candidats, qui doivent proposer leur propre planning.

Lorsque le balisage est nécessaire, il est à la charge de l'entreprise. Les plans d'exploitation ainsi que le DESC seront réalisés par cette dernière pendant la période de préparation en fonction du phasage proposé et validés par la maîtrise d'œuvre, avant d'être soumis aux exploitants dans le cadre de la procédure de demande d'arrêté de circulation.

Les dispositions ci-dessous précisent les contraintes auxquelles est soumise l'entreprise : le phasage proposé devra respecter l'ensemble des contraintes ci-dessous. De plus, pour la réalisation du chantier, l'entreprise devra se soumettre aux dispositions prescrites.

Dispositions générales :

- la signalisation temporaire sera posée et déposée quotidiennement,
- pour les investigations de nuit, elle pourra être mise en œuvre à partir de 22h00 au soir et devra être déposée totalement au plus tard à 6h00 le lendemain matin,
- s'agissant des travaux de nuit, la zone d'activité sera éclairée à raison d'un ensemble mât ou éclairage mobile.

L'entrepreneur doit également, préalablement à toute mise en place, prendre toutes les dispositions pour faire valider, avant le déclenchement de la phase et en tenant compte du délai de visa du·e·s document·s d'exécution et des reprises éventuelles en vue d'obtenir la validation du·e·s) document·s concerné·s.

L'attention de l'entreprise est attirée sur le fait que le délai d'obtention d'un arrêté de circulation est d'au minimum un (1) mois, sur présentation d'un dossier d'exploitation sous chantier validé par la maîtrise d'œuvre.

Dispositions spécifiques à chaque ouvrage :

- **OA55 :**
 - Dans le sens Belgique/Calais, en partie centrale, les investigations se feront de jour avec passerelle/nacelle négative en neutralisant la BAU et la voie d'insertion de l'A16 ;
 - Dans le sens Belgique/Calais, en partie latérale, les investigations se feront de jour avec passerelle/nacelle positive ou échafaudage mobile depuis les quais avec mise en place d'un alternat sur les quais ;
 - Dans le sens Calais/Belgique, en partie centrale, les investigations se feront de nuit avec passerelle/nacelle négative en neutralisant la BAU et la voie lente de l'A16 ;
 - Dans le sens Calais/Belgique, en partie latérale, les investigations se feront de jour avec passerelle/nacelle positive ou échafaudage mobile depuis les quais avec mise en place d'un alternat sur les quais.
- **PI 33b :**
 - En partie centrale de demi-tablier, les investigations se feront de nuit avec passerelle/nacelle positive ou échafaudage mobile depuis la rue Louis Armand avec mise en place d'un alternat et une signalisation renforcée ;

- En partie latérale de demi-tablier, les investigations se feront de jour avec passerelle/nacelle positive ou échafaudage mobile depuis la rue Louis Armand avec mise en place d'un alternat ;
- Le matériel utilisé devra pouvoir se déplacer facilement pour libérer le passage aux éventuels poids lourds.
- **PI 303 :**
 - En partie centrale, les investigations se feront de jour avec passerelle/nacelle négative en fermant la bretelle d'entrée de l'échangeur n°22 (sens Roost-Warendin vers Valenciennes) et en neutralisant BAU et voie d'entrecroisement de l'A21 jusqu'au PR 32+900 ;
 - En partie latérale, les investigations se feront de jour avec passerelle/nacelle positive ou échafaudage mobile depuis les chemins de halage.

1.1. Période de préparation et opérations préalables avant ouverture des chantiers

1.1.1. Dossier d'Exploitation Sous Chantier (DESC)

Durant la période de préparation et au minimum quatre semaines avant le démarrage du chantier, l'entrepreneur devra établir son Dossier d'Exploitation Sous Chantier (DESC) , en s'appuyant sur le projet de DESC joint lors de la remise de son offre.

Le dossier devra comporter a minima les éléments suivants :

- une notice détaillant les mesures d'exploitation sous chantier mises en œuvre et leurs impacts sur le trafic,
- les plans de balisage précis de chacune des phases du chantier, mentionnant notamment la totalité des dispositifs temporaires, des dispositifs de protection des zones de chantier, les accès au chantier, les dispositifs lumineux utilisés ainsi que toute information utile,
- un planning de travaux et des restrictions de circulation associées à chaque opération d'investigation.

Le DESC sera soumis au visa du maître d'ouvrage et du Chef du District concerné (Littoral ou Amiens-Valenciennes) ou son représentant. Il sera transmis au District Concerné (Littoral ou Amiens-Valenciennes) afin d'établir les demandes de restrictions de circulation.

1.1.2. Restrictions de circulations

En phase préparatoire, des restrictions de circulation « classiques » notamment des neutralisations de voies, nécessaires aux études, visites sur site, carottages ou levés, peuvent être demandées dans le cadre de l'arrêté permanent. Elles doivent être formulées au plus tôt sous peine de ne pas pouvoir être acceptées par les exploitants si d'autres chantiers sont programmés. Les restrictions doivent être confirmées 10 jours avant l'intervention, et inscrites au planning prévisionnel détaillé à 3 semaines des travaux de l'entreprise.

Attention, la fermeture de bretelles pour études demande un délai d'un mois sous arrêté spécifique et ne peut être activée que si une déviation est également mise en place par l'entreprise.

Les demandes de restrictions sur arrêté permanent en phase préparatoire ne sont acceptées que si elles précisent notamment les PR de début et de fin de balisage, et la nature des travaux projetés.

Le planning prévisionnel des restrictions demandées par l'entreprise sera mis à jour chaque semaine, de façon à établir la programmation hebdomadaire des chantiers avec le District du Littoral et le District Amiens-Valenciennes.

En phase travaux, il est exigé par le maître d'ouvrage une confirmation des restrictions inscrites au planning prévisionnel pour les neutralisations de voie au plus tard le mercredi avant la semaine considérée et une confirmation des dates de fermeture de bretelles 7 jours avant leur fermeture.

Dans l'établissement de son phasage, il convient de préciser que l'entrepreneur devra prendre en compte les fortes contraintes pour les neutralisations de voie entre les 1^{er} novembre et 1^{er} avril de chaque année, période de viabilité hivernale de l'exploitant.

Les restrictions de circulation et éventuelles déviations hors du réseau de la DIR Nord devront obtenir un accord des gestionnaires concernées (communes, département) avant toutes mises en places.

1.1.3. Autorisations de circulations

Durant la période de préparation (au minimum quatre semaines), l'entrepreneur est tenu de se mettre en rapport avec le Chef du District concerné (Littoral ou Amiens-Valenciennes) ou son représentant pour convenir avec lui du nom du responsable de l'entrepreneur en permanence sur le chantier et habilité à recevoir tout ordre relatif à l'exécution des travaux et à la sécurité.

À cette occasion, il reçoit contre décharge :

- les autorisations éventuellement nécessaires pour la circulation des véhicules desservant le chantier,
- les autorisations spéciales prévues à l'article R 43.4 du Code de la Route (décret n° 82.421 du 18/05/82).

1.1.4. Fascicule de Règles Générales de Sécurité

Durant la période de préparation (au minimum quatre semaines), l'entrepreneur chargé de la réalisation des investigations devra prendre connaissance et respecter le Fascicule de Règles Générales de Sécurité imposé aux entreprises exécutant des travaux sur les autoroutes ouvertes à la circulation ; ledit fascicule sera remis par le District concerné (Littoral ou Amiens-Valenciennes).

1.1.5. Responsable de la signalisation temporaire et de sa maintenance in situ

Préalablement au démarrage des investigations, l'entrepreneur devra communiquer, les nom, prénom et coordonnées téléphoniques de la personne responsable de la signalisation temporaire et de sa maintenance.

Cette personne devra obligatoirement prévenir le Centre d'Information et de Gestion de Trafic (CIGT), entité qui assure la veille qualifiée du réseau sous gestion DIR Nord, au 03.20.41.49.50 (07 56 11 43 06 en secours) à chaque pose et dépose de la signalisation temporaire.

1.2. Règles générales

1.2.1. Interruption

Le Chef de District concerné ou son représentant pourra, sans avertissement préalable, imposer l'interruption immédiate des prestations par suite de circonstances imprévues ou si les conditions de sécurité ne sont pas suffisantes ; par exemple les aléas météorologiques (neige, verglas, brouillard...), ou de viabilité du réseau (accidents, convois exceptionnels...)

Il pourra agir de même s'il juge l'application par l'entrepreneur des règles de sécurité insuffisante.

1.2.2. Transport et évolution des ouvriers

Le transport des ouvriers sur l'autoroute sera assuré par l'entrepreneur.

La traversée à pied de la chaussée des autoroutes en circulation est interdite.

1.2.3. Signalisation des ouvriers

Le personnel intervenant à pied sur le domaine routier devra obligatoirement porter un vêtement de signalisation à haute visibilité conforme à la norme EN 471 de classe 2 ou 3.

1.2.4. Sanctions et pénalités

En cas d'inobservation des règles de sécurité, les travaux seront suspendus jusqu'à leur application. L'immobilisation est à la charge de l'entreprise.

1.2.5. Manœuvres de véhicules

Toute manœuvre de véhicules ou engins hors de la zone de chantier réglementairement balisée est interdite.

Les entrées et sorties de la zone de chantier :

- se feront par les passages spécialement aménagés à cet effet et toujours dans le sens de la circulation,
- en marche arrière sont interdites sur autoroute et départementale,
- ils devront être précisés dans les DESC Travaux et feront l'objet d'une validation par la Maîtrise d'œuvre.

À l'exécution de toute manœuvre, la priorité restera aux usagers.

Les véhicules stationnant fréquemment sur la chaussée ou les accotements doivent être de couleurs claires, dotés de bandes blanches rouges et blanches rétro-réfléchissantes dont les caractéristiques sont définies par l'arrêté du 20 janvier 1987, de feux spéciaux réglementés par l'arrêté du 4 juillet 1972 et de panneau AK5 ou AK14 équipé aux trois sommets de feux de balisage et d'alerte R2 synchronisés conformes aux prescriptions de la norme NF EN 12 352, et dont la commande est indépendante de celle des feux spéciaux.

1.3. Caractéristiques des mesures à mettre en place par l'entreprise

1.3.1. Conditions de réalisation des travaux

– La réalisation des prestations devra respecter les sujétions d'exécutions suivantes :

- **OA55 :**

- Dans le sens Belgique/Calais, en partie centrale, les investigations se feront de jour avec passerelle/nacelle négative en neutralisant la BAU et la voie d'insertion de l'A16. L'échangeur 45 sera fermé et une déviation sera réalisée par l'échangeur 46. La fermeture de l'échangeur 45 sera réalisée en bas, au niveau du rond-point de la nouvelle France mais également sur la voie courante en posant des cônes de signalisation à partir du zébra et sur les marques T2 de 3 m de long et 0,375 m de large ;
- Dans le sens Belgique/Calais, en partie latérale, les investigations se feront de jour avec passerelle/nacelle positive ou échafaudage mobile depuis les quais avec mise en place d'un alternat sur les quais ;
- Dans le sens Calais/Belgique, en partie centrale, les investigations se feront de nuit avec passerelle/nacelle négative en neutralisant la BAU et la voie lente de l'A16 ;
- Dans le sens Calais/Belgique, en partie latérale, les investigations se feront de jour avec passerelle/nacelle positive ou échafaudage mobile depuis les quais avec mise en place d'un alternat sur les quais.

- **PI 33b :**

- En partie centrale de demi-tablier, les investigations se feront de nuit avec passerelle/nacelle positive ou échafaudage mobile depuis la rue Louis Armand avec mise en place d'un alternat et une signalisation renforcée ;
- En partie latérale de demi-tablier, les investigations se feront de jour avec passerelle/nacelle positive ou échafaudage mobile depuis la rue Louis Armand avec mise en place d'un alternat ;
- Le matériel utilisé devra pouvoir se déplacer facilement pour libérer le passage aux éventuels poids lourds.

- **PI 303 :**

- En partie centrale, les investigations se feront de jour avec passerelle/nacelle négative en fermant la bretelle d'entrée de l'échangeur n°22 (sens Roost-Warendin vers Valenciennes), en neutralisant la BAU et la voie d'entrecroisement de l'A21 jusqu'au PR 32+900. La bretelle de l'échangeur 22 sera fermée et une déviation vers un échangeur en amont sera mis en place. Toutes autres suggestions de déviation seront soumises à l'avis de l'exploitant ;
- En partie latérale, les investigations se feront de jour avec passerelle/nacelle positive ou échafaudage mobile depuis les chemins de halage.

– Les investigations se déroulent sous circulation routière ; elles impliquent la mise en place de mesures d'exploitation dont les pose, dépose et maintenance incombent à l'entreprise titulaire ;

– Les schémas de signalisation temporaire à mettre en œuvre sont les schémas suivants :

- **OA55 :**

- Dans le sens Belgique-Calais, en partie centrale, il est recommandé d'utiliser le schéma F211a du Guide Technique Signalisation Temporaire – Manuel du chef de chantier – Routes à chaussées séparées ;
- Dans le sens Calais-Belgique, en partie centrale, les schémas F213a ou F213b du Guide Technique Signalisation Temporaire – Manuel du chef de chantier – Routes à chaussées séparées ;

- Sur les quais en intrados, les schémas CF23 (cette modalité est retenue préférentiellement par la MOA) ou CF24 du Guide Technique Signalisation Temporaire – Manuel du chef de chantier – Routes bidirectionnelles.

- **PI 33b** : En intrados, le schéma CF22 du Guide Technique Signalisation Temporaire – Manuel du chef de chantier – Routes bidirectionnelles.
- **PI 303-TD** : En partie central, il est recommandé d'utiliser le schéma F811a du Guide Technique Signalisation Temporaire – Manuel du chef de chantier – Routes à chaussées séparées.

– Les schémas de signalisation temporaire seront complétés des prescriptions émises par le Chef du District concerné (Littoral ou Amiens-Valenciennes) ou son représentant ;

– La maintenance de la signalisation suppose le passage d'une patrouille de surveillance à la fréquence minimale d'une fois par nuit ou jour d'exploitation. Une fiche type de main courante établie dans le PAQ formalisera chaque passage de contrôle de l'entreprise ;

– Pour le **PI 303-TD**, le titulaire devra obtenir une autorisation de circuler sur les chemins de halage auprès de l'UTI Deule/Scarpe de VNF ainsi que des titulaires (communes) de la superposition de gestion le cas échéant. La demande est à effectuer 1 mois avant l'intervention. Un état des lieux sera organisé entre le titulaire, l'UTI Deule/Scarpe de VNF et les communes concernées par la superposition de gestion. Si la circulation piétonne est interrompue du fait de l'intervention, le titulaire devra obtenir une autorisation auprès de l'UTI Deule/Scarpe de VNF. Le titulaire devra également obtenir un arrêté municipal auprès des communes concernées par les chemins de halage sous superposition de gestion. La demande est à effectuer 1 mois avant l'intervention.

UTI Deûle – Scarpe

16, route de Tournai – 59 119 Waziers

Tél : 03 27 95 82 50 – Fax : 03 27 95 82 51

Mail : uti-deule-scarpe.dt-npdc@vnf.fr

– Chaque phase nécessitant la mise en place de restrictions doit faire l'objet d'une étude de signalisation concrétisée par un plan à l'échelle adaptée. Ces prestations sont à la charge de l'entreprise. Ce plan, visé par le maître d'ouvrage, sera annexé à la demande d'arrêté de circulation, si nécessité d'obtention d'arrêté. Dans ce cas, l'attention de l'entreprise est attirée sur le fait que le délai d'obtention d'un arrêté de circulation est de un (1) mois ;

– L'organisation des travaux devra s'adapter aux éventuelles contraintes de coordination avec les opérations relevant de l'entretien et de l'exploitation du réseau routier ;

– Toute intervention sera proscrite pendant les jours figurant au calendrier jours hors chantier de l'année en cours ;

– La programmation des travaux prendra en considération toutes les sujétions liées à la viabilité du réseau (service hivernal, inondations...)

1.3.2. Protection des zones de travaux

Les dispositions particulières suivantes s'appliquent :

- les dispositifs de balisage de chantier (K5c, K5d, K8, K16...) doivent être adaptés aux normes en vigueur,
- les panneaux de signalisations temporaire utilisés sur autoroute appartiennent à la « Très Grande Gamme » en rive et en TPC mais, pour les configurations particulières (risque de débord sur la rive), une réduction de gamme peut être autorisée ; ils sont rétro-réfléchissants de classe II. De plus les premiers panneaux de danger rencontrés, en amont

de la zone de travaux, sont équipés de trois feux R2 (éclairage de type xénon) de balisage et d'alerte synchronisés ;

- de même, les biseaux à l'amont des dispositifs de protection sont équipés de feux à défilement R2d, synchronisés et permettant une commutation Jour / Nuit ;
- la taille des lettrages des panneaux est celle correspondante à la signalisation permanente dans les mêmes conditions (type de voie, vitesse autorisée) ;
- les panneaux de signalisation temporaire utilisés sur les autres routes appartiennent à la gamme normale.

1.4. Caractéristiques des signaux et dispositifs temporaires

1.4.1. Généralités

L'ensemble du matériel posé présentera un état neuf et devra être nettoyé, si besoin régulièrement, pour qu'il puisse répondre aux exigences de visibilité.

Tous les signaux utilisés sont obligatoirement rétro-réfléchissants de classe 2.

Les critères de stabilité, de résistance au vent, de mobilité et de légèreté seront pris en compte pour le choix et la présentation à la maîtrise d'ouvrage des supports. Les dispositifs de stabilisation des supports ou lestages, ne doivent pas être des obstacles au sens du guide des obstacles

Les séparateurs modulaires de voies et autres balises canalisant la circulation seront installés avec l'accord du maître d'ouvrage.

Les ripages éventuels nécessaires font partie des prestations de l'entreprise et sont inclus dans les prix du marché.

1.4.2. Dimensionnement des panneaux et matériels

Pour les zones de travaux situées sur des routes à chaussées séparées à 2 × 2 voies, les panneaux seront de « Très Grande Gamme ». Pour les configurations particulières (risque de débord sur la rive), une réduction de gamme peut être autorisée.

Pour les zones de travaux situées sur des routes bidirectionnelles, les panneaux seront de gamme normale.

2. MISE EN PLACE ET CONTRÔLE DE LA SIGNALISATION

2.1. Organisation

La signalisation temporaire sera réalisée conformément aux dispositions :

- des manuels du Chef de chantier du SETRA (routes bidirectionnelles volume 1, routes à chaussées séparées volume 2, Signalisation temporaire – Les alternats – Volume 4, conception et mise en œuvre des déviations volume 5),
- de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (Livre 1 _ 8e Partie),
- de la note technique du 14/04/2016 relative à la coordination des chantiers sur RRN,
- des arrêtés permanents des départements concernés.

Ces opérations sont réalisées par l'entreprise.

Un constat contradictoire de balisage justifiant la conformité et la bonne visibilité des différents panneaux et zones de transition sera rédigé avec le Chef du District concerné (Littoral ou Amiens-Valenciennes) ou son représentant.

L'entreprise devra tenir compte des observations formulées à l'occasion de sa rédaction et adapter le dispositif en conséquence.

La mise en place de la signalisation temporaire est assurée par l'entreprise. Son contrôle est assuré par le Maître d'ouvrage et ses représentants.

L'entrepreneur doit maintenir et entretenir toute la signalisation temporaire jusqu'à la fin des investigations, quotidiennement de 22h00 du soir à 6h00 le lendemain matin pour les prestations de nuit et de 8h00 à 20h00 en journée.

En particulier, tous les dispositifs lumineux (feux clignotants ou à défilement, flashes, ballons éclairants, FLR...) devront être en service quotidiennement de 22h00 du soir à 6h00 le lendemain matin et quelles que soient les conditions météorologiques ; tous les feux R2 devront être équipés d'un commutateur permettant une utilisation de jour et de nuit

Pour les interventions de nuit, l'entreprise devra assurer au minimum 1 passage afin de vérifier la conformité de la signalisation. Ce passage se fera au plus près du milieu de la période 22h00-6h00 et fera l'objet d'une formalisation (nom du vérificateur, date et heure du passage, sections inspectées, observations, actions éventuelles...) dans une « main courante » tenue quotidiennement et à disposition permanente de la maîtrise d'ouvrage.

Pour les interventions de jour, l'entreprise devra assurer au minimum 2 passages afin de vérifier la conformité de la signalisation. Ces passages se feront au 1/3 et 2/3 de la période 08h00-20h00 et feront l'objet d'une formalisation (nom du vérificateur, date et heure du passage, sections inspectées, observations, actions éventuelles...) dans une « main courante » tenue quotidiennement et à disposition permanente de la maîtrise d'ouvrage.

Les opérations de maintenance sur la signalisation temporaire se feront par équipe de deux agents.

Toutefois, **l'effectivité de ces passages quotidiens n'entraîne aucune diminution ou suppression de sa responsabilité** en cas de constatation par la maîtrise d'ouvrage d'une non-conformité de la signalisation.

De plus, en cas d'imprévu, d'alerte ou d'accident, et sur toute demande téléphonique des forces de l'ordre, de la maîtrise d'ouvrage, du District concerné (Littoral ou Amiens-Valenciennes), ou du CIGT de Lille, **l'entreprise doit intervenir au plus tard sur site 1 h après la demande.**

En cas de non-conformité du dispositif constatée par l'équipe maintenance de l'entreprise ou par l'exploitant lors de sa patrouille :

- **une remise en état d'urgence**, qui pourra être provisoire, incluant notamment la partie « légère » du dispositif en place (dispositifs de guidage, police verticale) et le dégagement des voies de circulation, devra être réalisée dans un délai de **1 h après arrivée sur site de l'entreprise**,
- la remise en état des dispositifs de retenue, de signalisation directionnelle, d'éclairage et de marquage, ainsi que **la remise totale en état** du dispositif devront être réalisées dans un délai de **4 h après arrivée de l'entreprise**.

Le Chef de District concerné (Littoral ou Amiens-Valenciennes) ou de son représentant pourra se substituer au Maître d'ouvrage en cas d'indisponibilité de celui-ci ou de son représentant.

L'entreprise, en cas d'accident de la circulation impliquant le balisage temporaire mis en place dans le cadre du présent marché, doit :

- prévenir immédiatement les forces de police,
- effectuer un relevé photo numérique y compris du balisage mis en place, et demander un constat d'accident aux forces de l'ordre.

Pendant toute la durée des investigations, le vérificateur est responsable de la « main courante », qui est tenue à disposition du Maître d'Ouvrage, et où sont consignés :

- ses contrôles, qui doivent être « réguliers » (minimum de un passage quotidien),
- tous les appels reçus (date et heure, origine, objet...),
- les accidents et incidents,
- les interventions, défaillances constatées et mesures prises pour y remédier.

2.2. Changement de phase

Chaque « changement de phase » doit faire l'objet d'une procédure d'exécution accompagnée de plans de principe de la part de l'entreprise, validée par le Chef du District concerné (Littoral ou Amiens-Valenciennes) ou son représentant.

Aucune intervention ne se fera sans accord préalable du Chef du District concerné (Littoral ou Amiens-Valenciennes) ou son représentant.

3. SURVEILLANCE ET VEILLE QUALIFIÉE

Une surveillance régulière sera effectuée par l'intermédiaire de la patrouille quotidienne des agents des Centres d'Entretien et d'Intervention (CEI) de Peuplingues et de Coudekerque, sur le secteur du District du Littoral et du CEI de Dourges sur le secteur du District Amiens-Valenciennes.

La veille qualifiée de jour comme de nuit sera assurée par ces mêmes services.

Toutefois, cette surveillance ne dispense pas l'entreprise des exigences d'astreinte et de maintenance prévues au marché.

En cas d'incident ou d'accident nécessitant la remise en état du balisage, il est rappelé que le CIGT devra être informé sans délai.

4. RECOMMANDATIONS POUR LA SÉCURITÉ DES PERSONNELS

Avant tout commencement de travaux, l'entreprise titulaire du marché devra obtenir de la part du gestionnaire de la voirie une « AUTORISATION DE CIRCULER » conformément à l'article R 432-7 du Code de la route.

Cette dernière sera délivrée, sous un délai d'un (1) mois, après réception d'une demande écrite mentionnant l'identité du personnel ainsi que l'immatriculation des véhicules affectés sur le chantier.

5. MESURES D'INFORMATION DES SERVICES

Les services concernés seront informés des dates précises de la restriction de circulation conformément aux procédures mentionnées dans la circulaire 96-14 du 06 février 1996 (état hebdomadaire des chantiers), et des conséquences sur le trafic en temps réel par l'intermédiaire des procédures internes à la DIR Nord.

6. CARACTÉRISTIQUES DES DISPOSITIFS DE SIGNALISATION TEMPORAIRE

Les articles ci-dessous décrivent les caractéristiques des dispositifs de balisage, de signalisation, marquage exigés dans le cadre des inspections.

Tous les dispositifs utilisés pour le chantier doivent avoir moins de 1 an et être en très bon état. Ils doivent être nettoyés régulièrement pour conserver leur parfaite visibilité.

6.1. *Panneau de police de type AK5 avec triflash R2 permettant la commutation Jour / Nuit*

Les panneaux AK5 sont rétro-réfléchissants de classe II, à structure micro-prismatique, avec triflash de type R2 permettant la commutation Jour / Nuit.

6.2. *Balises K5c (10 m) + feux R2d permettant la commutation Jour / Nuit*

Dans les biseaux de neutralisation de voies, il convient de mettre en œuvre des balises K5c rétro-réfléchissantes de classe II, à structure micro-prismatique, équipées d'une rampe défilante avec feux de type R2d à défilement, permettant la commutation Jour / Nuit.

6.3. *K16*

Les K16 seront de classe A, lestés au sable, de couleur rouge et blanche, et posés alternativement.

6.4. *Éclairage de rabattement*

Sans objet.

6.5. *Panneaux de police*

Tous les panneaux sont rétro-réfléchissants de classe II, à structure micro-prismatique, de « Très Grande Gamme » sur autoroute.

6.6. *Panneaux KD42*

Les panneaux de pré-signalisation et de signalisation du chantier seront rétro-réfléchissants de classe II, à structure micro-prismatique, et de « Très Grande Gamme » sur autoroute.

Le panneau de présignalisation sera équipé de deux feux d'alerte R2d de diamètre 250 mm.

6.7. *Panneau K8 multi-chevrons de « Très Grande Gamme » + feux R2d permettant la commutation Jour / Nuit*

Au droit des zones de basculement de la circulation, un panneau K8 multi-chevrons de classe II, à structure micro-prismatique, de « Très Grande Gamme » est à mettre en place, équipé de deux feux R2d.

6.8. *Occultation / désoccultation de panneau – Dépose des signaux*

Les panneaux inutilisés devront obligatoirement être occultés par du film noir adhérent. Un nettoyage préalable du panneau doit être effectué afin d'assurer la bonne adhérence temporaire.

6.9. *Pose – Dépose des signaux*

Les signaux et panneaux de signalisation temporaire seront obligatoirement lestés. Il est interdit de les haubaner.

Ceux-ci devront être bien visibles, en particulier vis-à-vis des zones d'ombres.

Dès lors que les signaux et les panneaux ne sont plus « utiles », ceux-ci devront être obligatoirement occultés et/ou déposés.

6.10. Prestations non détaillées

Le présent document ne détaille pas certaines prestations néanmoins à réaliser par l'entrepreneur, qui sont réputées être rémunérées en particulier :

- signalisation relative à la mise en place, à l'exploitation et au repli des différentes phases,
- accès (chantier et riverains), signalisation propre au chantier, Points Rencontre Secours (PRS) et dispositifs de fermeture.

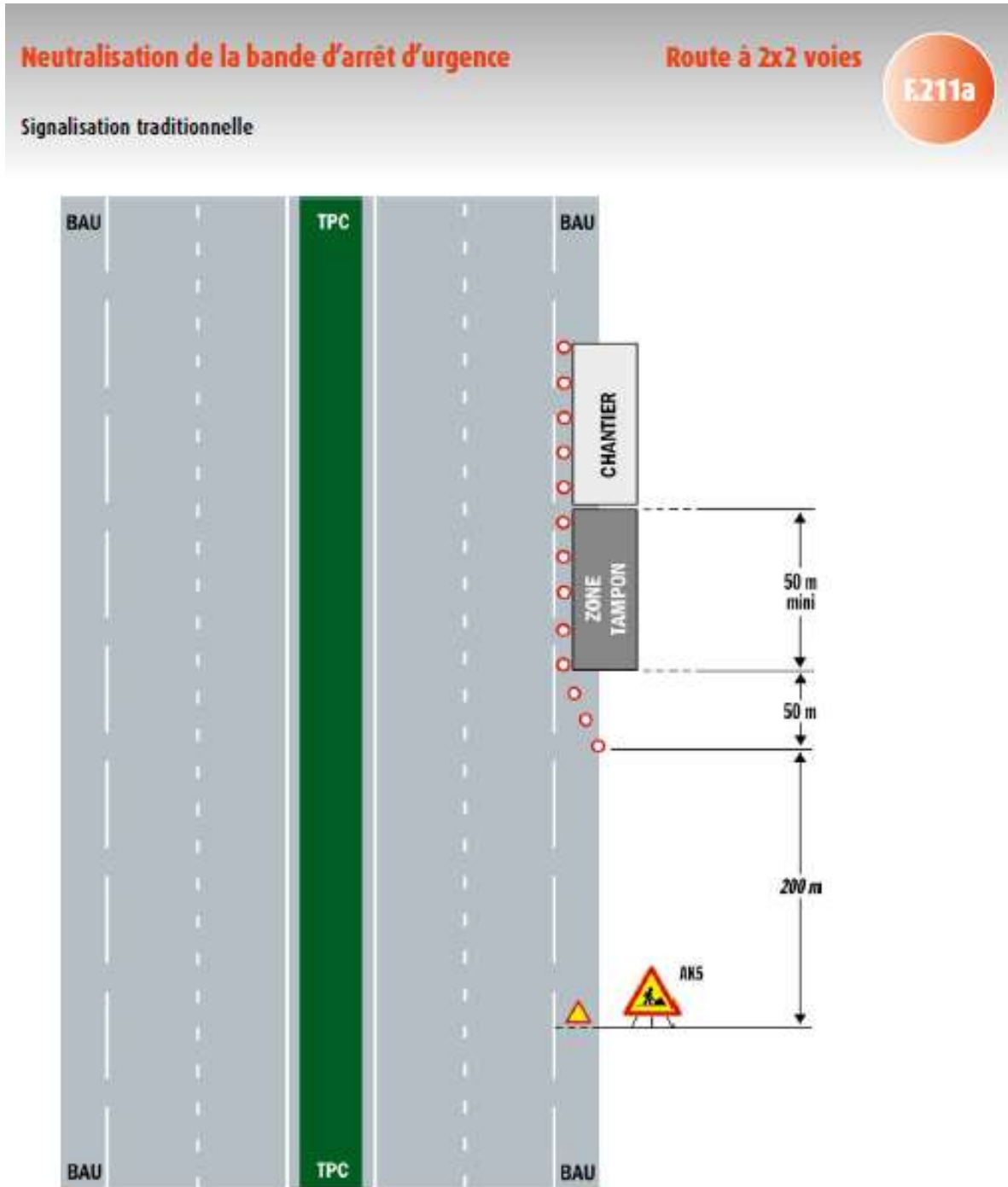
Les panneaux nécessaires à la réalisation de ces prestations complètent alors ceux prévus aux plans d'exploitation.

Ces prestations feront l'objet de plans particuliers et de procédures d'exécution, à soumettre par l'entrepreneur à l'agrément du Maître d'Ouvrage et du Coordonnateur SPS lors de la période de préparation.

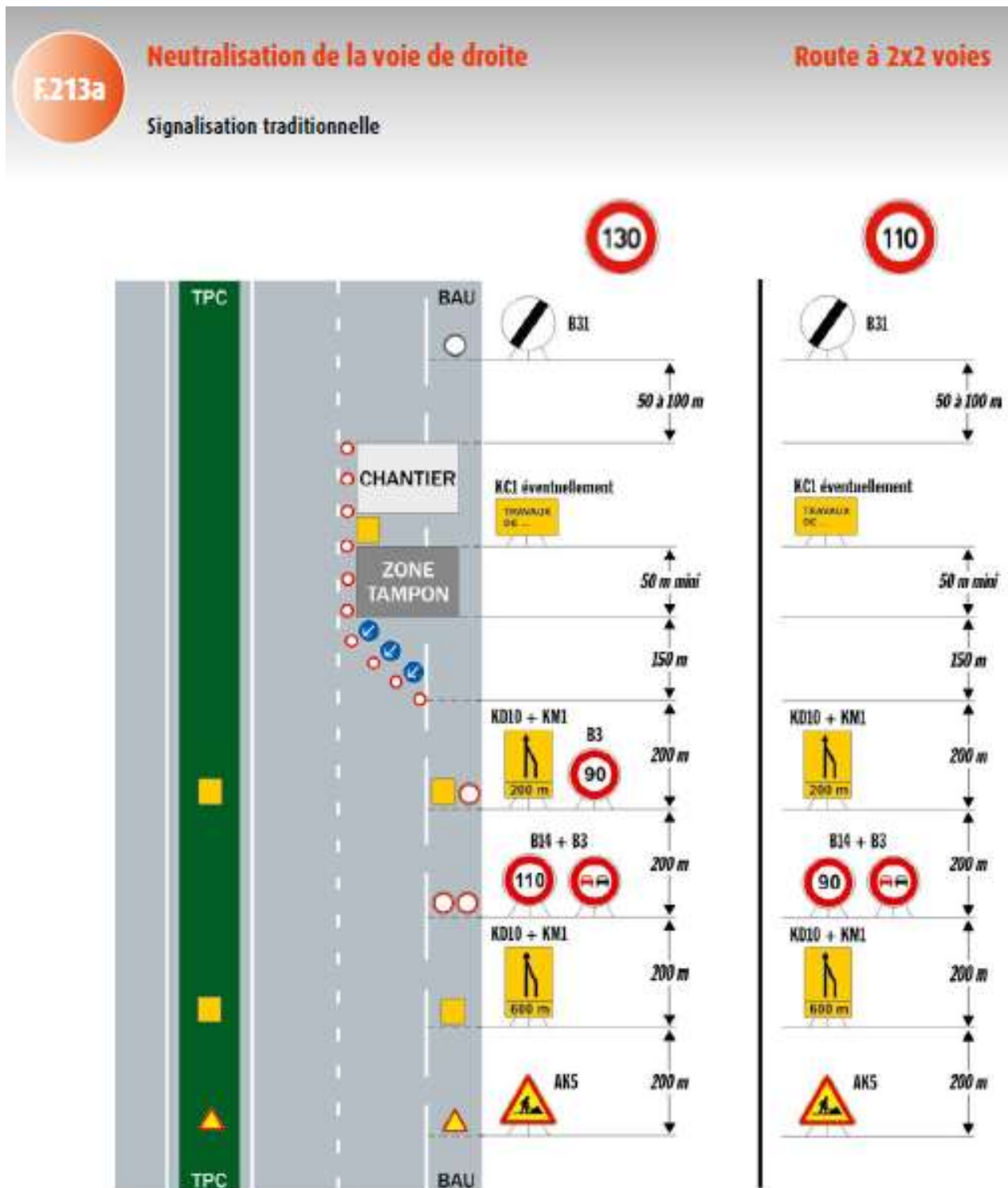
Elles s'intègrent en complément aux éléments indiqués ci-avant.

7. SCHÉMAS DE SIGNALISATIONS TEMPORAIRES

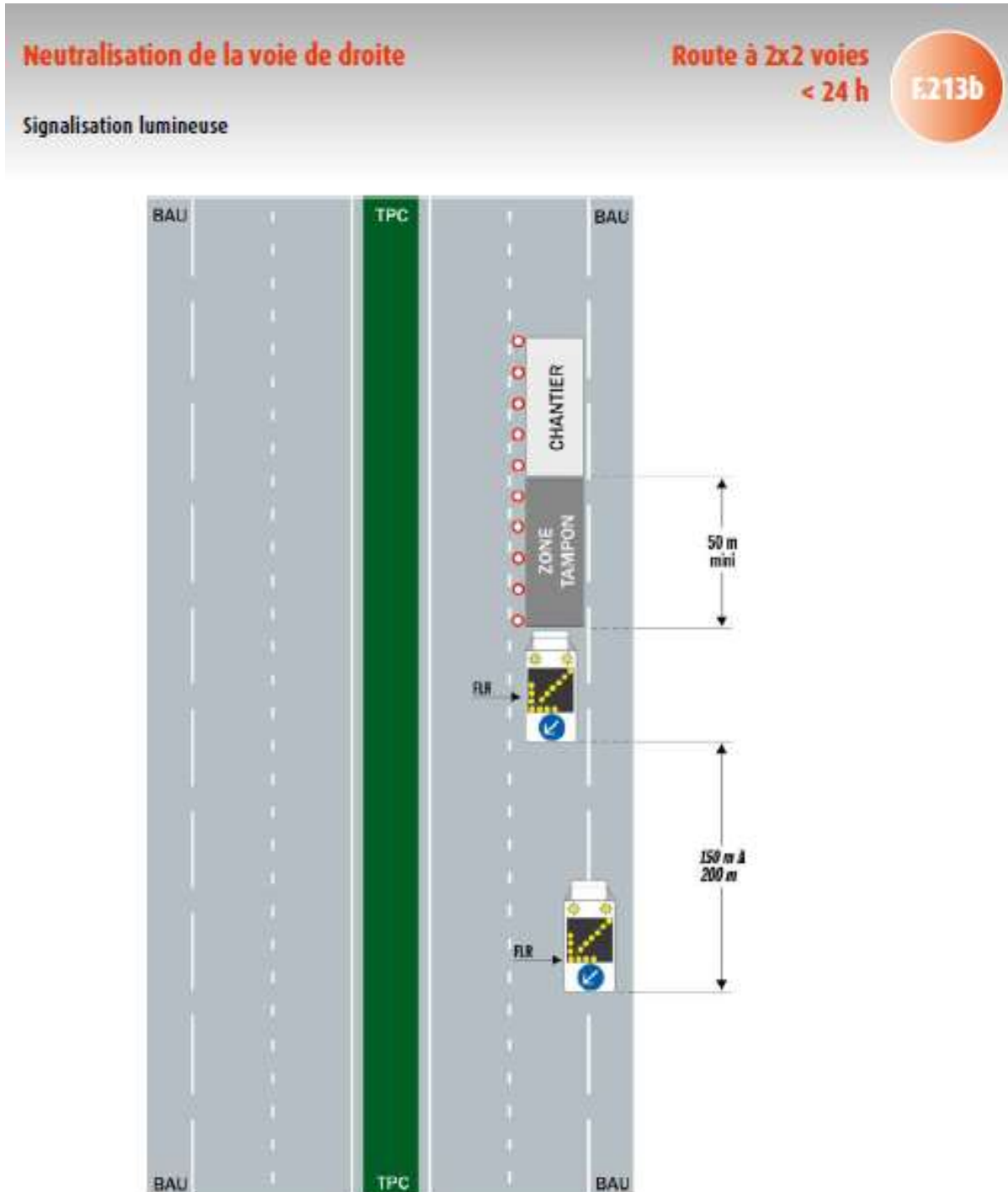
Le schéma F211a est extrait du « guide technique signalisation temporaire – manuel du chef de chantier – routes à chaussées séparées ».



Le schéma F213a est extrait du « guide technique signalisation temporaire – manuel du chef de chantier – routes à chaussées séparées ».



Le schéma F213b est extrait du « guide technique signalisation temporaire – manuel du chef de chantier – routes à chaussées séparées ».



Le schéma F811a est extrait du « guide technique signalisation temporaire – manuel du chef de chantier – routes à chaussées séparées ».

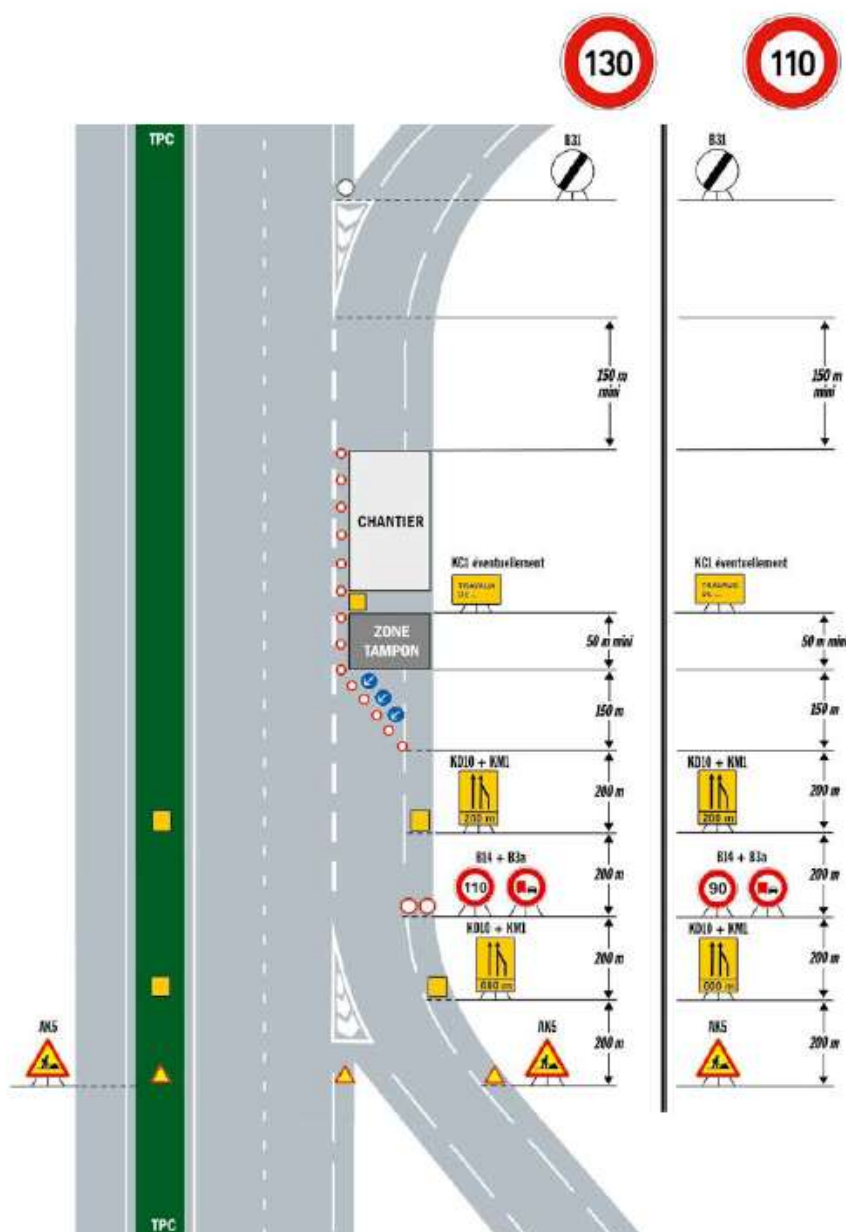


F.811a

Neutralisation de la voie de droite

Signalisation traditionnelle

Entrecroisement

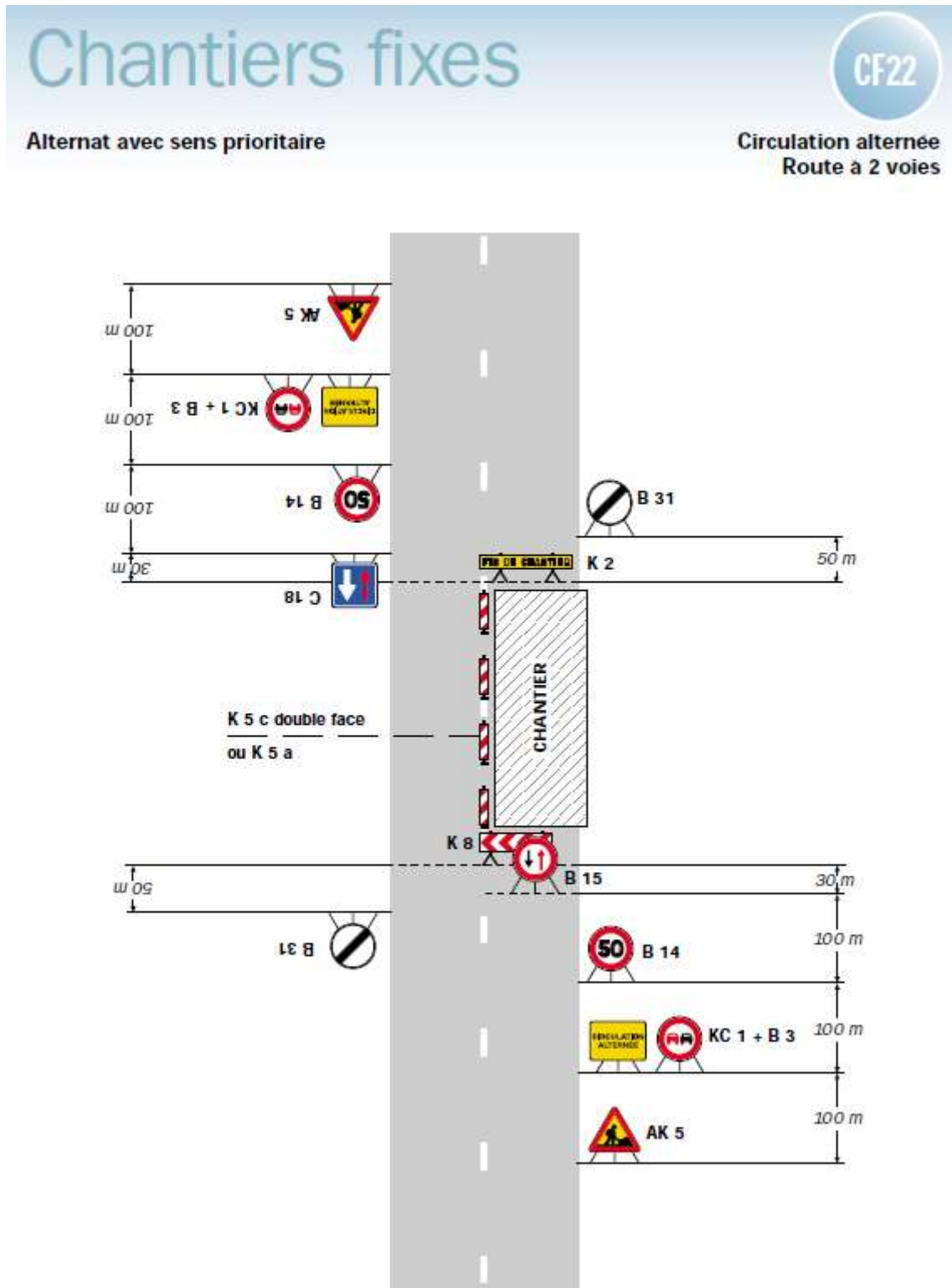


Commentaire(s) :

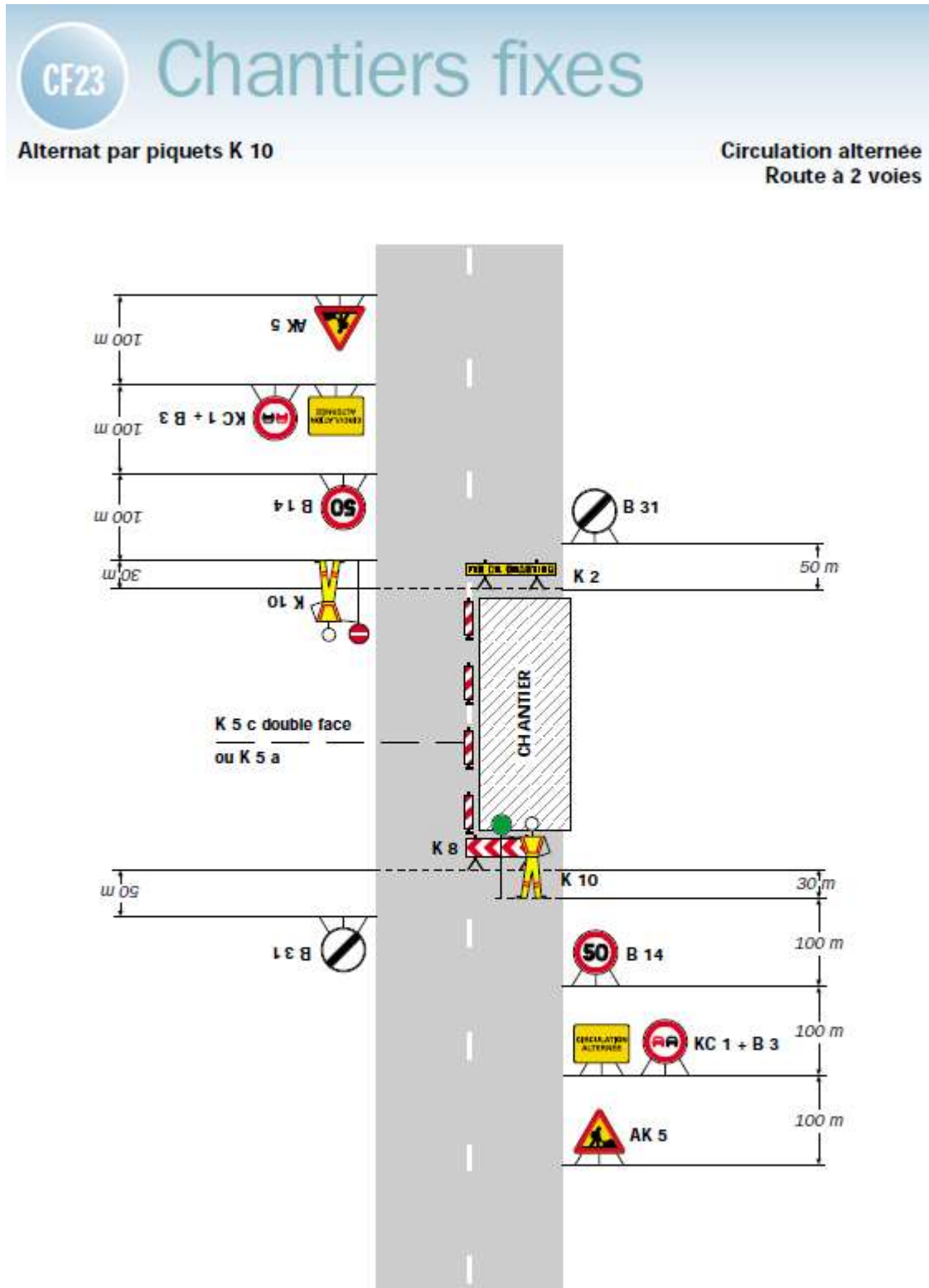
Une distance minimale de 400 m est nécessaire entre la fin des zébrés et le début du biseau.

Une distance minimale de 150 m devra être maintenue entre la fin du balisage longitudinal et le début des zébrés.

Le schéma CF22 est extrait du « guide technique signalisation temporaire – manuel du chef de chantier – routes bidirectionnelles ».



Le schéma CF23 est extrait du « guide technique signalisation temporaire – manuel du chef de chantier – routes bidirectionnelles ».

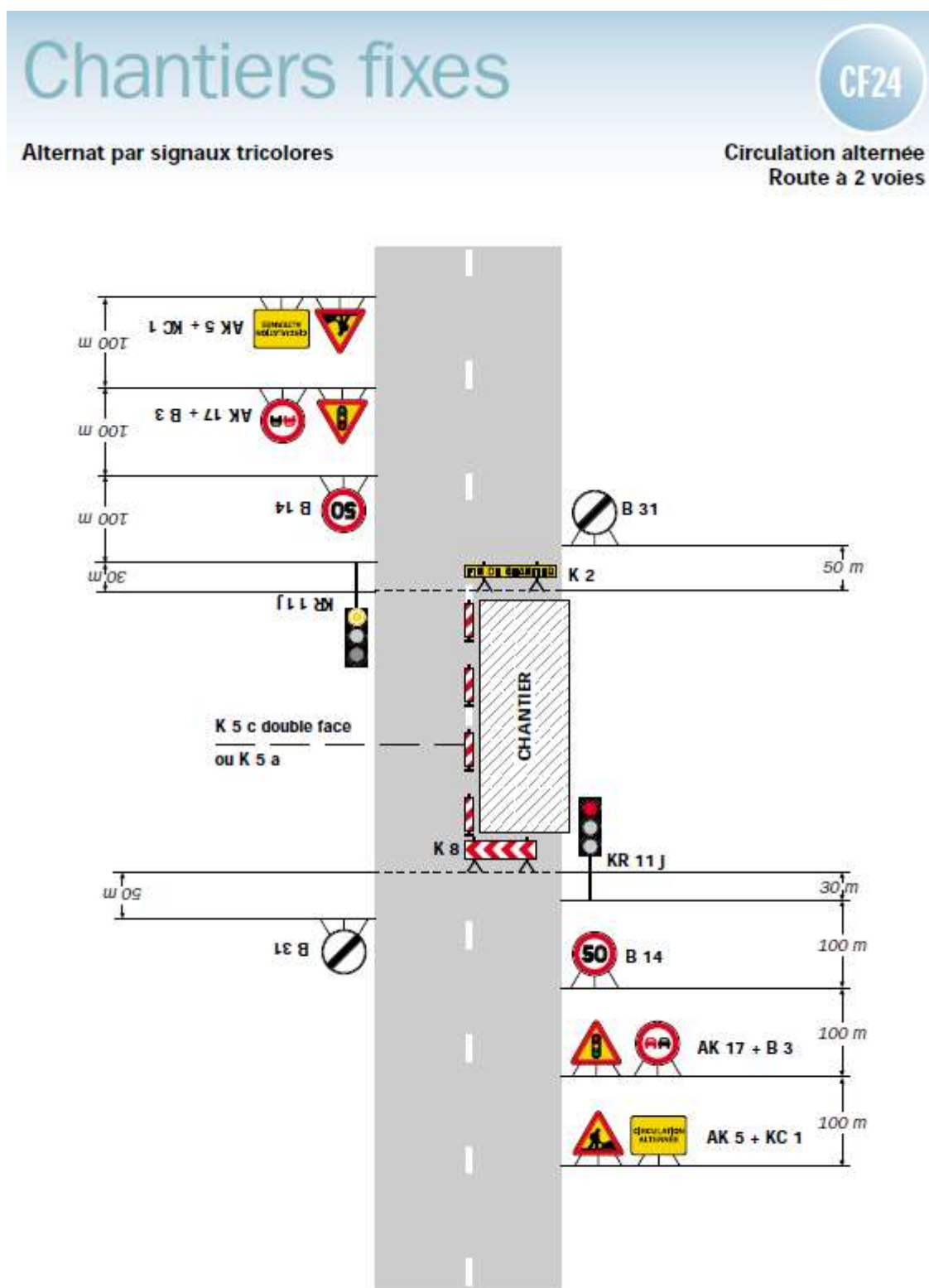


Remarque(s) :

- Dispositif applicable uniquement de jour et sous certaines conditions : Cf. Signalisation temporaire - Les alternats.

- Un panneau B 14 de limitation de vitesse à 70 km/h peut éventuellement être intercalé entre les panneaux AK 5 et KC 1.

Le schéma CF24 est extrait du « guide technique signalisation temporaire – manuel du chef de chantier – routes bidirectionnelles ».



Remarque(s) :

- Schéma à appliquer notamment lorsque l'alternat doit être maintenu de nuit, en absence de visibilité réciproque.
- Pour le réglage des signaux tricolores : Cf. Signalisation temporaire - Les alternats.

- Un panneau B 14 de limitation de vitesse à 70 km/h peut éventuellement être intercalé entre les panneaux AK 5 et AK 17.

8. Visa Arrondissement Gestion de la Route (AGR)

Ce document a été relu et vérifié par le Bureau de Pilotage de l'AGR Ouest. Il est conforme aux recommandations de Stéphane Mille (chef du District Littoral) et de Sylvie Boitel (Cheffe du District Amiens-Valenciennes).