

## MARCHE PUBLIC DE SERVICES

### Notice d'Exploitation sous Chantier (NESC) - partie 2 (Signalisation temporaire fluviale)

#### ***l'Acheteur***

Madame la Directrice Interdépartementale des Routes Nord

#### ***Représentant de l'acheteur (RA)***

Madame la Directrice Interdépartementale des Routes Nord par arrêté du Préfet  
Coordonnateur des itinéraires routiers, préfet de la région Hauts-de- France, préfet du  
Nord, par délégation du 28 Mars 2024.

#### ***Objet du marché***

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

<b>1. SIGNALISATION TEMPORAIRE FLUVIALE.....</b>	<b>3</b>
<b>1.1. Règles générales.....</b>	<b>3</b>
1.1.1. Opérations avant ouverture du chantier.....	3
1.1.2. Interruption.....	3
1.1.3. Signalisation des ouvriers.....	4
1.1.4. Sanctions et pénalités.....	4
1.1.5. Autorisations de circulation des véhicules.....	4
<b>1.2. Caractéristiques des mesures à mettre en place par l'entreprise.....</b>	<b>4</b>
1.2.1. Conditions de réalisation des travaux.....	4
<b>2. MISE EN PLACE ET CONTRÔLE DE LA SIGNALISATION.....</b>	<b>5</b>
2.1. Organisation.....	5
<b>3. RECOMMANDATIONS POUR LA SÉCURITÉ DES PERSONNELS.....</b>	<b>6</b>
<b>4. VIGIE ET LIBÉRATION DE LA PASSE ET DU GABARIT FLUVIAL.....</b>	<b>6</b>
<b>5. CARACTÉRISTIQUES DES DISPOSITIFS DE SIGNALISATION TEMPORAIRE FLUVIALE.....</b>	<b>6</b>
5.1. Panneau B8.....	7
5.2. Panneau B11b « VHF 10 ».....	7
5.3. Cartouche « TRAVAUX ».....	7
5.4. Occultation et désoccultation de panneau.....	7
<b>6. SCHÉMA DE SIGNALISATION, PRINCIPE DE MISE EN OEUVRE ET LESTAGE.....</b>	<b>8</b>

# 1. SIGNALISATION TEMPORAIRE FLUVIALE

Le présent document recense les contraintes données à l'entreprise vis-à-vis de la navigation sur le réseau des Voies Navigables de France (VNF).

Ces contraintes sont donc contractuelles.

Aucun phasage n'est proposé aux candidats, qui doivent proposer leur propre planning. Lorsque le balisage nécessaire est à la charge de l'entreprise, les plans d'exploitation seront réalisés par cette dernière pendant la période de préparation en fonction du phasage proposé et validés par la maîtrise d'ouvrage, avant d'être soumis aux exploitants dans le cadre de la procédure de validation du plan par VNF et de diffusion d'un avis à la batellerie (1 mois).

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 :

- **OA55 :**
  - Dans le sens Belgique-Calais, en partie centrale de l'ouvrage, les investigations se dérouleront de jour ;
  - Dans le sens Calais-Belgique, en partie centrale de l'ouvrage, les investigations se dérouleront de nuit sur la plage horaire 22h00-6h00 ;
- **PI303 :**
  - En partie centrale, les investigations se dérouleront de jour.
- La signalisation temporaire sera occultée et démasquée quotidiennement,
- Elle pourra être mise en œuvre la semaine précédant le démarrage des investigations mais devra obligatoirement être occultée jusqu'au démarrage des investigations,
- De même, elle pourra être déposée la semaine suivant la fin des investigations mais devra obligatoirement être occultée jusqu'à la dépose totale,

Le Maître d'Ouvrage 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(es) document(s) d'exécution et des reprises éventuelles en vue d'obtenir la validation du(es) document(s) concerné(s).

L'attention de l'entreprise est attirée sur le fait que le délai d'obtention :

- d'un avis à la batellerie, rédigé par les VNF, est d'au minimum un (1) mois,
- d'une autorisation préfectorale, validée par la DDTM est d'au minimum trois (3) mois.

## 1.1. Règles générales

### 1.1.1. Opérations avant ouverture du chantier

Quatre semaines avant le chantier, l'entrepreneur est tenu de se mettre en rapport avec le Responsable des VNF 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.

### 1.1.2. Interruption

Le Responsable des VNF ou son représentant pourra, sans avertissement préalable, imposer l'interruption immédiate des prestations par suite des circonstances imprévues ou si les conditions de sécurité ne sont pas suffisantes.

Il pourra agir de même si l'application par l'entrepreneur des règles de sécurité est insuffisante.

### **1.1.3. Signalisation des ouvriers**

Le personnel de chantier sera équipé de gilets rétro-réfléchissants homologués Classe II et de gilets de sauvetage (type Secumar ou similaire)

### **1.1.4. Sanctions et pénalités**

En cas d'inobservation des règles de sécurité, les travaux seront suspendus jusqu'à leur application.

### **1.1.5. Autorisations de circulation des véhicules**

L'entrepreneur est tenu de se mettre en rapport avec le Responsable des VNF ou son représentant pour obtenir les autorisations nécessaires pour la circulation des véhicules sur le chemin de halage.

## **1.2. Caractéristiques des mesures à mettre en place par l'entreprise**

### **1.2.1. 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 de l'ouvrage, les investigations se dérouleront de jour ;
  - Dans le sens Calais-Belgique, en partie centrale de l'ouvrage, les investigations se dérouleront de nuit sur la plage horaire 22h00-6h00 ;
- **PI303 :**
  - En partie centrale, les investigations se dérouleront de jour.
- La signalisation temporaire sera occultée et démasqué quotidiennement,
- Elle pourra être mise en œuvre la semaine précédant le démarrage des investigations mais devra obligatoirement être occultée jusqu'au démarrage des investigations,
- De même, elle pourra être déposée la semaine suivant la fin des investigations mais devra obligatoirement être occultée jusqu'à la dépose totale,
- S'agissant des travaux de nuit, la passerelle/nacelle sera éclairée (ballons éclairant)
- Les investigations se déroulent sous circulation fluviale ; elles impliquent la mise en place de mesures d'exploitation dont la pose, la dépose et la maintenance incombent à l'entreprise titulaire,
- Le schéma de signalisation temporaire à mettre en œuvre est présenté à l'article 6 de la présente annexe,
- La maintenance de la signalisation suppose le passage d'une patrouille de surveillance à la fréquence minimale d'une fois par nuit d'exploitation ou deux fois par jour d'exploitation. Une fiche type de main courante établie dans le PAQ formalisera chaque passage de contrôle de l'entreprise
- Chaque phase nécessitant la mise en place de restrictions différentes de celles initialement prévues doit faire l'objet d'une nouvelle demande auprès de la DDTM par le Maître d'Ouvrage et d'une étude de signalisation concrétisée par un plan à l'échelle adaptée. Ces prestations sont à la charge de l'entreprise. Ce plan sera annexé à la demande d'avis à la batellerie. Dans ce cas, l'attention de l'entreprise est attirée sur le fait que le délai pour validation du plan 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 fluvial,
- La programmation des travaux prendra en considération toutes les sujétions liées à la viabilité du réseau (inondations)

## 2. MISE EN PLACE ET CONTRÔLE DE LA SIGNALISATION

### 2.1. Organisation

La signalisation temporaire fluviale, présentant des analogies avec la signalisation routière ; elle sera réalisée conformément :

- à certaines dispositions de l'Instruction Interministérielle du 6 novembre 1992 et arrêtés subséquents, relative à la signalisation temporaire, Livre I, 1ère partie, notamment sur la taille des caractères et le revêtement rétro-réfléchissant,
- au schéma de signalisation temporaire présenté à l'article 6 de la présente annexe.

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 représentant du maître d'ouvrage.

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 est assurée par l'entreprise conformément au plan validé par les VNF et transmis au Maître d'Ouvrage.

Son contrôle est assuré, **au quotidien**, par le Maître d'Ouvrage et/ou l'entreprise ou son représentant.

Le gestionnaire de la voie d'eau, VNF, ne peut être tenu responsable en cas d'incident si le plan n'a pas été respecté.

**Un constat de conformité sera établi par les VNF avant le démarrage des investigations.**

**L'entrepreneur doit maintenir et entretenir toute la signalisation temporaire jusqu'à la fin des investigations, 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24.** Ses interventions peuvent intervenir de jour comme de nuit.

En particulier, tous les dispositifs lumineux (ballons éclairants) devront être en service quotidiennement de 22h00 du soir à 6h00 le lendemain matin et quelles que soient les conditions météorologiques.

**L'entreprise devra assurer au minimum 1 passage par nuit et 2 passages par jour** afin de vérifier la conformité de la signalisation. Ces passages 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.

Toutefois, **l'effectivité de ce passage quotidien 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.

En cas de non-conformité du dispositif à l'arrivée sur site de l'entreprise :

- **une remise en état d'urgence**, qui pourra être provisoire, incluant notamment la partie « légère » du dispositif en place (police verticale), devra être réalisée dans un délai de **1 h après arrivée sur site de l'entreprise**,
- **la remise en état totale** du dispositif devront être réalisées dans un délai de **2 h après arrivée de l'entreprise**.

De plus, l'entreprise, en cas d'accident de la navigation impliquant le balisage temporaire mis en place dans le cadre du présent marché, doit :

- prévenir immédiatement la gendarmerie fluviale et les VNF,

- 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 travaux, le vérificateur est responsable de la « main courante » à disposition du Maître d'Ouvrage 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.

### **3. 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 les autorisations nécessaires pour la circulation des véhicules sur le chemin de halage.

Cette dernière sera délivrée après réception d'une demande écrite mentionnant l'identité du personnel ainsi que l'immatriculation des véhicules affectés sur le chantier.

Si la circulation piétonne est interrompue du fait de l'intervention, l'entreprise titulaire devra obtenir une autorisation auprès 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.

### **4. VIGIE ET LIBÉRATION DE LA PASSE ET DU GABARIT FLUVIAL**

En plus du schéma de signalisation temporaire présenté à l'article 6 de la présente annexe, une vigie positionnée sur le chemin de halage, sera placée de manière à avoir une vision amont et aval sur 350 m.

**Cette vigie sera dédiée exclusivement à cette tâche de surveillance et assurée par le personnel propre à chaque intervenant.**

La vigie et l'opérateur de la passerelle/nacelle seront équipés chacun d'une radio VHF (canal 10) afin de pouvoir communiquer et anticiper le passage de bateau.

À l'annonce de l'arrivée d'un bateau, la passerelle/nacelle libérera la passe et le gabarit fluvial soit en s'effaçant vers la rive la plus proche, soit en se retirant totalement.

En cas d'accident et/ou de non-respect de la procédure, la responsabilité de la vigie sera engagée.

### **5. CARACTÉRISTIQUES DES DISPOSITIFS DE SIGNALISATION TEMPORAIRE FLUVIALE**

Les articles ci-dessous décrivent les caractéristiques des dispositifs de signalisation exigés dans le cadre des investigations.

Tous les dispositifs utilisés seront réalisés sur un fond acier ou aluminium et revêtus d'un film rétro- réfléchissant classe II.

Les critères de stabilité, de résistance, de mobilité et de légèreté seront pris en compte pour le choix des supports et des massifs de lestage.

La hauteur sous panneaux sera de 2,00 m minimum.

#### **5.1. Panneau B8**

Signal d'obligation « observer une vigilance particulière », dimension 1000 x 1000 mm, rétro- réfléchissant classe II.

### **5.2. Panneau B11b « VHF 10 »**

Signal d'obligation « entrer en liaison radiophonique sur la voie indiquée », dimension 1000 x 1000 mm, rétro-réfléchissants classe II.

### **5.3. Cartouche « TRAVAUX »**

Cartouche « TRAVAUX », dimension 1000 x 250 mm, rétro-réfléchissants classe II et positionné sous le panneau B8.

### **5.4. Occultation et démasquage de panneau**

Les panneaux seront occultés par un film noir adhérent.

La signalisation temporaire sera occultée et démasquée quotidiennement.

Elle pourra être mise en œuvre la semaine précédant le démarrage des investigations mais devra obligatoirement être occultée jusqu'au démarrage des investigations.

De même, elle pourra être déposée la semaine suivant la fin des investigations mais devra obligatoirement être occultée jusqu'à la dépose totale.

## 6. SCHÉMA DE SIGNALISATION, PRINCIPE DE MISE EN OEUVRE ET LESTAGE





