



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

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

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

# **Cahier des consignes générales de sécurité**

valant plan de prévention pour  
les interventions sur le réseau  
routier national géré par l'Ager  
Ouest

## Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
1	17/05/23	Refonte du CCGSE Ager Ouest, version janvier 2015

## Affaire suivie par

<b>Michel PERREL - Ager Ouest</b>
Tél. : 07 62 01 77 45
Courriel : michel.perrel@developpement-durable.gouv.fr

### Rédacteur

Michel PERREL

Ager Ouest

### Relecteur(s)

Julie COHEN-SOLAL – Ager Ouest

## Sommaire

I Résumé.....	4
II Contexte.....	5
1 Contexte réglementaire.....	5
2 Application aux chantiers sur le RRN géré par l'Ager Ouest.....	6
3 Plans de prévention des chantiers.....	7
4 Autres réglementations.....	7
III Analyse des risques et moyens de prévention.....	8
1 Risques courants et mesures de prévention.....	8
2 Risques liés à la circulation générale et mesures de prévention.....	10
1. Analyse de risques.....	10
2. Mesures de prévention.....	10
3 Risques liés aux accès de chantier.....	11
1. Analyse de risques.....	11
2. Mesures de prévention.....	12
4 Risques liés à la circulation dans la zone neutralisée.....	12
1. Analyse de risques.....	12
2. Mesures de prévention.....	12
5 Risques liés à la réouverture à la circulation.....	13
1. Analyse de risques.....	13
2. Mesures de prévention.....	13
6 Risques propres à chaque activité.....	13
7 Risques liés à la co-activité.....	13
8 Risques liés au processus et à la communication.....	14
1. Analyse de risques.....	14
2. Mesures de prévention.....	14
IV Annexes.....	16
1 Carte du réseau de l'Ager-Ouest.....	16
2 Cadre de la demande d'intervention.....	17
3 Fiche de conduite à tenir en cas d'accident.....	18
4 Prescriptions à respecter pour les travailleurs.....	19
5 Prescriptions à respecter pour les engins.....	20

## I Résumé

Le présent document constitue la partie générique du plan de prévention des interventions sur le réseau routier national géré par l'Ager Ouest de la DiRIF. Il est imposé par l'Ager Ouest à toutes les interventions programmées sur le domaine public routier national qu'il a en gestion, quelle que soit leur durée et leur ampleur.

Il s'applique à l'ensemble des intervenants, qu'ils soient internes à la DiRIF ou externes, qu'il s'agisse d'un chantier d'entretien/maintenance ou de travaux neufs. Il ne s'applique pas aux actions des services de secours et dépanneurs lors d'accidents, pannes, et aux interventions de l'exploitant lui-même pour l'exploitation et la viabilité immédiate du réseau (comprenant la viabilité hivernale).

Dans un contexte de trafic dense, la réalisation de travaux sur chaussée ou sur dépendance, rend rapidement nécessaire la neutralisation de voies ou la fermeture d'axes de circulation, qui génèrent notamment les risques particuliers suivants : exposition à la circulation durant les balisages et débalisages, mais aussi à l'intérieur de la section neutralisée, et au niveau des accès et sortie de la zone neutralisée, enfin le risque d'un mauvais état du réseau lors de la réouverture à la circulation.

Les principales mesures pour mitiger ces risques sont les suivantes :

- préparation du chantier, à travers le dépôt obligatoire d'une demande d'intervention auprès de l'exploitant. Additionnée au présent document, elle constitue le plan de prévention du chantier, à valider par l'intervenant et l'exploitant.
- désignation d'un responsable de travaux.
- strict respect des horaires de travaux autorisés, qui ne peuvent démarrer que quand le balisage est en place,
- l'accès au chantier se fait uniquement sur accord explicite du responsable de travaux,
- respect de règles de signalisation des chantiers et de règles de circulation à l'intérieur de la zone neutralisée,
- respect de règles de signalisation des travailleurs et des engins,
- remise en état à la fin du chantier et information du responsable de travaux avant début du débali-sage, puis réouverture à la circulation,
- appel du responsable de travaux au PCTT, a minima avant la neutralisation et après la réouverture à la circulation, afin que la fermeture soit signalée aux usagers.

Le responsable de travaux, sa hiérarchie, et les cadres d'astreintes en dehors des heures ouvrées, disposent à tout moment de la faculté d'annuler une fermeture ou un chantier à l'intérieur d'une fermeture, que ce soit pour des raisons inhérentes ou extérieures au chantier en question.

## II Contexte

### 1 Contexte réglementaire

L'intervention de la DiRIF ou d'une entreprise extérieure sur le réseau routier national géré par l'Ager Ouest est génératrice de risques, tant pour les personnels de cette entreprise que pour les personnels de la DiRIF, du fait de l'interférence des différentes activités, installations et matériels.

Afin d'éviter les accidents et/ou les incidents qui pourraient en résulter, il est nécessaire d'identifier ces risques, de les analyser et de les anticiper par la mise en place de mesures préventives appropriées.

Les textes réglementaires distinguent pour cela deux dispositifs :

- **le décret n° 94-1154 du 26 décembre 1994** : Intervention d'un coordonnateur de sécurité et de protection de la santé dans le cas de chantiers clos et indépendants et pour les opérations structurantes de bâtiment et de génie civil faisant appel à au moins deux entreprises (y compris les sous-traitants),

- **le décret n° 92-158 du 20 février 1992** : il s'applique aux entreprises utilisatrices lorsqu'elles font intervenir une entreprise extérieure exécutant ou participant à l'exécution d'une opération, il fixe et formalise dans un plan de prévention les prescriptions en matière d'hygiène et de sécurité.

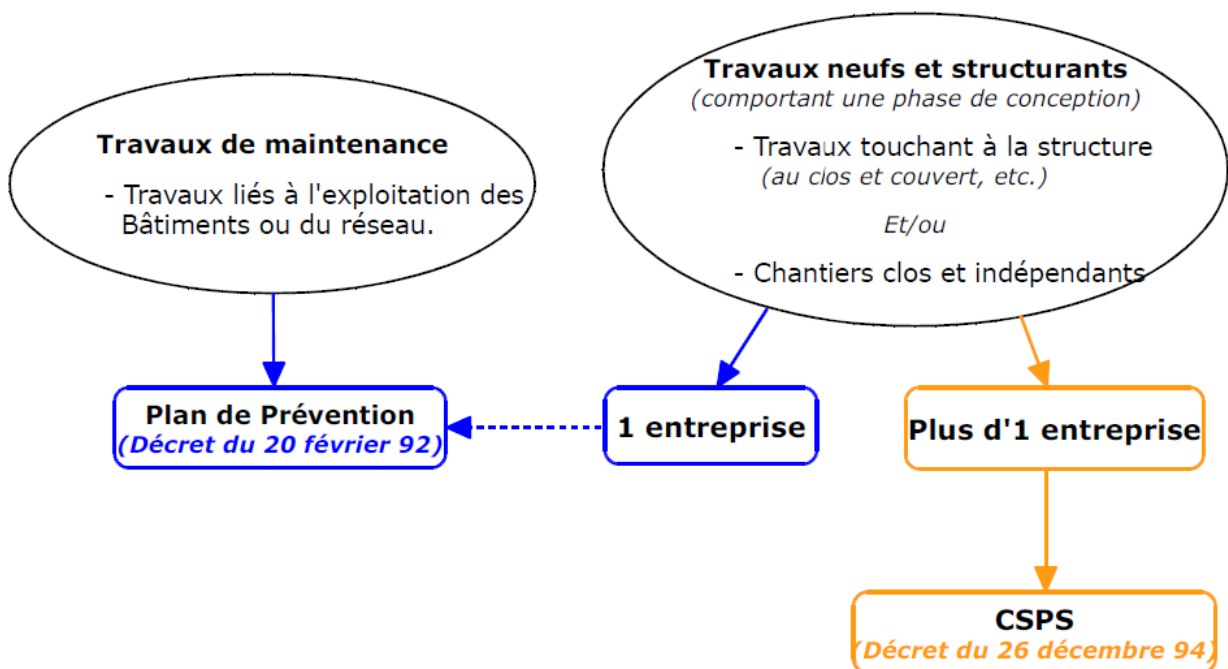
Ce second décret distingue :

- l'entreprise utilisatrice (EU) : entreprise qui utilise les services d'entreprises extérieures.
- l'entreprise extérieure (EE) : entreprise qui effectue des travaux ou des prestations de service dans l'enceinte d'une entreprise utilisatrice.

Un plan de prévention doit obligatoirement être établi par écrit dans les deux cas suivants :

- pour les travaux dangereux dont la liste est définie par l'arrêté du 19 mars 1993,
- si la durée prévisible des travaux réalisés par l'entreprise est supérieure à 400 heures sur une période de 12 mois, que les travaux soient continus ou discontinus.

Le logigramme suivant précise les différents cas relevant d'une des deux approches de prévention (CSPS ou plan de prévention)



Les mesures prévues par le plan de prévention doivent au moins comporter des dispositions dans les domaines suivants (*Art. R.4512-8 du Code du travail*) :

- La définition des phases d'activités dangereuses et des moyens de prévention spécifiques correspondants
- L'adaptation des matériels, installations et dispositifs à la nature des opérations à effectuer ainsi que la définition de leurs conditions d'entretien
- Les instructions à donner aux salariés
- L'organisation mise en place pour assurer les premiers secours en cas d'urgence et la description du dispositif mis en place à cet effet par l'entreprise utilisatrice
- Les conditions de la participation des salariés d'une entreprise aux travaux réalisés par une autre en vue d'assurer la coordination nécessaire au maintien de la sécurité et, notamment, de l'organisation du commandement.

Enfin, la mise en place d'un plan de prévention passe nécessairement par les cinq étapes suivantes :

- commande de la prestation de services ou de travaux
- organisation de réunions et visite préalable
- établissement du plan de prévention
- information des salariés de l'EU et de l'EE sur les risques et mesures prises
- suivi des interventions, actions correctives éventuelles et mise à jour du plan de prévention.

## ***2 Application aux chantiers sur le RRN géré par l'Ager Ouest***

Pour l'application du décret de 1992, **l'Ager Ouest et le PCTT Ouest sont l'entreprise utilisatrice du RRN**, respectivement pour le patrimoine qu'ils ont en charge (les équipements dynamiques et les tunnels pour le PCTT, le reste pour l'Ager). Voir carte du réseau en annexe 1.

Les chantiers concernant le RRN de l'Ager-Ouest sont de deux types :

- des chantiers de modernisation et de travaux neufs, conduits sous maîtrise d'ouvrage de la DiRIF (SMR, DIMET, SGPR) ou tiers (aménageur privé, collectivité). Ces chantiers tombent sous le coup de la réglementation SPS.
- des chantiers d'entretien et de maintenance conduits, soit à l'initiative de l'Ager Ouest ou du PCTT-Ouest, soit à l'initiative de tiers (privé occupant le domaine public routier par exemple), et dans les deux cas ils peuvent impliquer les personnels de l'Ager Ouest, du PCTT Ouest et/ou d'entreprises extérieures. Ces chantiers tombent pour leur majorité sous le coup de la réglementation plan de prévention.

Pour ces deux types de chantiers, le balisage lourd, en cas de chantier perdurant nuit et jour, et le balisage léger, en cas de chantier court de jour ou de nuit, ou pour la mise en place d'un balisage lourd, peuvent être réalisés par l'exploitant ou par une entreprise privée.

Dans un but de simplicité, et compte tenu des risques liés à la circulation, générale et dans le chantier (cf. chapitre II), enfin dans un but d'offrir un niveau de sécurité élevé aux travailleurs de la route et aux usagers de la route, **l'Ager Ouest impose un plan de prévention pour tout chantier sur le RRN et ses dépendances.**

Aussi, pour tous les chantiers d'entretien et de maintenance, mêmes ceux qui pris isolément sont en dessous des seuils du décret de 1992, un plan de prévention est mis en place, valable tant pour les personnels de la DiRIF que pour les entreprises extérieures.

Pour les chantiers de modernisation, ce plan de prévention est opposable aux entreprises dans le cadre de la réalisation de leur PPSPS.

### 3 Plans de prévention des chantiers

Afin de répondre entièrement aux attendus réglementaires de la composition et du processus d'établissement d'un plan de prévention propre à chaque chantier, celui-ci est composé de deux documents, qui se complètent :

- le présent document, qui traite les sujets de manière générique. Il est signé par le chef d'Ager Ouest et est communiqué à tous les services de la DiRIF et à toute entreprise intervenant sur le RRN. Il est communiqué au SPS de chaque opération de travaux neufs.

- la(es) demande(s) d'intervention, qui traite(nt) les sujets de manière spécifique. Elle est à formuler par les entreprises extérieures pour toute intervention sur le RRN. Elle est signée par le chef de CEI, sinon le chef d'UER de la DiRIF, et par le responsable de l'entreprise extérieure.

La seule exemption à la nécessité d'une demande d'intervention est le cas d'un chantier de jour, balisé par la DiRIF, avec une seule entreprise en plus de l'équipe DiRIF.

- le plan de prévention de l'entreprise pour les risques spécifiques à son activité.

La signature par les deux parties de la demande d'intervention pour un chantier donné vaut validation du plan de prévention pour ce chantier. Tout comme le chef d'Ager, d'UER et de CEI, le signataire de l'entreprise extérieure doit donc disposer de l'autorité, de la compétence et des moyens nécessaires pour ce faire.

<b>PLAN DE PREVENTION DU CHANTIER X</b>	<b>=</b>	<b>PLAN DE PREVENTION GENERIQUE (Présent document)</b>	<b>+</b>	<b>DEMANDE(S) D'INTERVENTION POUR LE CHANTIER X</b>	<b>+</b>	<b>PLAN DE PREVENTION SPECIFIQUE DE L'ENTREPRISE</b>
---	----------	--	----------	---	----------	--

### 4 Autres réglementations

Au-delà des attendus du Code du travail, la validation de la demande d'intervention vaut autorisation à réaliser des travaux sur le RRN, si nécessaire en travaillant sur la chaussée (autorisation spéciale prévue à l'article R2.43-4 du décret n° 69 - 150 du 5 février 1969 de circulation piétonnière sur autoroutes).

En revanche, elle ne dispense ni le commanditaire ni l'entreprise réalisatrice des travaux des démarches suivantes au titre d'autres réglementations :

- DT/DICT en cas de travaux susceptibles d'impacter des réseaux,
- AOT en cas d'occupation du Domaine public allant au-delà de l'utilisation de l'espace nécessaire à la réalisation des travaux,
- permission de voirie, voire autorisation de projet, en cas de travaux modifiant l'infrastructure,
- consignation d'équipements dynamiques, d'issue de secours de tunnel (procédure NIP à mener auprès du PCTT-O)
- arrêté de circulation temporaire
- etc

Enfin, elle ne vaut en aucune manière validation du procédé de travaux de l'intervenant.

### III Analyse des risques et moyens de prévention

Le présent chapitre traite d'abord des risques courants et mesures classiques de prévention valables pour tout chantier routier, puis détaille plus spécifiquement les risques et mesures liés à la circulation, qui sont cruciaux sur le RRN par l'Ager Ouest.

#### 1 Risques courants et mesures de prévention

Le tableau suivant liste les risques courants et mesures de prévention à adopter :

Phase d'activité dangereuse	Risques	Mesures de prévention (cette liste n'est pas limitative, l'entreprise extérieure doit mettre en œuvre les mesures réglementaires propres à ses métiers)
Circulation à pied sur autoroutes et routes à grande circulation	Accident corporel	EPI obligatoire (gilet classe 2 minimums, casque, gants, etc.) Respect des consignes de sécurité (cf <b>annexe 4</b> )
Conduite de véhicules d'entreprise	Collision, chute de matériel	Optimiser les trajets et les itinéraires. Respecter le seuil de chargement du véhicule (PTAC sur plaque constructeur). Interdiction de placer du matériel dans l'habitacle chauffeur
		Ne pas entraver la visibilité du chauffeur par la pose d'accessoires et nettoyer régulièrement les vitres
		Respecter les consignes diffusées par l'entreprise
		Respect du code de la route
Entrée/sortie de balisage	collision/heurt	Véhicule équipé d'une signalisation adaptée
Stationnement et circulation en véhicule sur BAU et voie de service	Accident de la circulation	Application de la procédure sécurité pour l'activité maintenance des routes, routes nationales et autoroutes
Circulation en véhicule sur chaussée sous fermeture	Collisions	Application du manuel de chantier (SETRA)
		Application de l'instruction interministérielle 8ème partie et de la procédure sécurité pour l'activité maintenance routes autoroutes (cf <b>annexe 5</b> )
Travail de nuit	Fatigue, accident divers	Réglementation du code du travail (amplitude et limites d'heures)
		Respect des repos de sécurité avant et après les travaux de nuit
Malaise ou accident	Chute de personne	Présence d'un Sauveteur Secouriste du Travail par équipe
		Communiquer sur son titre pour être appelé en cas d'accident
		Présence d'une trousse de secours à proximité
Travail en extérieur	Risque de chute	EPI (chaussures adaptés, gants)



Facteur aggravant : Sol glissant par pluie, neige et/ou verglas Facteur aggravant : Sol défectueux	de plain-pied sur sol défectueux ou encombrés	Vigilance
	Chute de plain- pied	Avertir la DIRIF pour réparation
Travail sous forte cha- leur	Insolation Déshydratation	Aménagement des horaires Fourniture d'eau potable
Intervention méca- nique	Risque de bles- sure grave	Vérifier que l'équipement est bien consigné
Travaux de manuten- tion et levage (élin- gage, stockage, conduite d'engin de manutention et/ou de levage)	Chute d'Objet et/ ou de personne	Présence d'une vigie au sol. Balisage de la zone de travail au sol et signalisation. Balisage de la zone de stockage et signalisation.
	Engins défaillants	Utilisation d'élingue conforme et en bon état. CACES et/ou autorisation de conduite.
Travaux en hauteur et/ou à l'échelle	Chute d'objet et/ ou de personne	Utilisation d'échafaudage fixe et/ou roulant conformes Montage de l'échafaudage par des travailleurs ayant reçu une formation adéquate selon articles R4323-69 à 80 du Code du Travail Vérification de l'échafaudage selon arrêté du 21 dé- cembre 2004. Utilisation d'une plate-forme individuelle roulante (PIRL) Port du harnais de sécurité Utilisation d'une échelle conforme et fixée. <u>RAPPEL</u> : les échelles ne doivent pas être utilisées comme poste de tra- vail selon décret n°2004-924. Utilisation d'une plate-forme élévatrice mobile de per- sonne (PEMP), avec autorisation délivrée par l'employeur. Mise en place d'une signalétique adéquate selon décret n°92.333 du 31.03.92.
Travail avec nacelle	Risque de chute	CACES obligatoire pour les intervenants Respect des balisages des nacelles
Travaux électriques	Électrocution Électrisation	EPI obligatoires ainsi que possession de la bonne habilita- tion suivant le domaine de tension
Utilisation d'équipe- ment électrique ou travail à proximité d'appareil électrique	Appareil sous tension	Travail hors tension Consignation électrique
	Risque de contact direct ou indirect	Utilisation de matériels électriques conformes aux normes en vigueur, avec protection 44.7 Utilisation des équipements de protection individuelle (EPI) adaptés, de matériels adaptés et conformes
Accès aux équipe- ments : Contact avec tiers hostile	Agression	Fin d'intervention et application du droit de retrait
		Prévenir l'exploitant du lieu
Exposition source so- nore sur autoroutes, route nationale, tunnel	Perte auditive / Surdité	Port du casque antibruit ou bouchons d'oreilles obliga- toires pour un niveau sonore supérieur ou égal �� 80dB

ou pendant la co-activité		
Utilisation de produits chimiques (peinture, solvant)	Contact	Recherche et approvisionnement des produits les moins nocifs
	Inhalation	Utilisation en milieu ventilé
	Ingestion	Port des EPI adaptés et prévoir des produits de nettoyage
Exposition aux agents biologiques infectieux	Risque d'infection, de contamination bactérienne et virale	Respecter les décisions gouvernementales et les consignes données par les entreprises. Respecter les gestes barrières
	Fonctionnement dégradé	Application des plans de continuités d'activités des partis et informations auprès des autres entreprises. Le niveau d'application du PCA est laissé à la discrétion de chaque partie
	Personnes susceptibles d'avoir contracté le virus	Information auprès de la hiérarchie et des organes compétents au sein de chaque entreprise, et auprès des autres partis. Les mesures prises auprès de cette personne doivent être également communiquées.

## 2 Risques liés à la circulation générale et mesures de prévention

### 1. Analyse de risques

Si la réalisation de travaux de nuit permet de limiter leur impact sur le trafic, elle n'en reste pas moins génératrice de risques, l'augmentation de la vitesse allant de pair avec la diminution du trafic.

Au-delà du risque d'accident lié à la densité du trafic, le risque d'incivilités, qui peut prendre la forme d'insultes, de jet de projectile, d'agression physique, voire de mise en danger de l'intégrité physique des travailleurs de la route, se manifeste particulièrement lorsque les travaux gênent la circulation en période de pointe de trafic, le matin et le soir. Plus précisément,

- lors de la mise en place d'un balisage/fermeture le soir, le risque principal est le non-respect de l'éloignement des fourgons de balisage, puis la pénétration entre les fourgons sur la voie en cours de neutralisation/fermeture,

- lors de l'ouverture le matin, le risque principal est le redémarrage anticipé de véhicules stockés au droit de la fermeture alors que la réouverture est en cours.

Lors d'un balisage ou débalisage de jour, ces mêmes risques se manifestent si la congestion créée par la neutralisation provoque devient trop importante.

### 2. Mesures de prévention

Les mesures de prévention à scrupuleusement respecter sont donc :

- **établissement d'une demande d'intervention par chaque entreprise**, couvrant ses propres besoins et ceux de ses sous-traitants.

La seule exemption à la nécessité d'une demande d'intervention est le cas d'un chantier de jour, balisé par la DiRIF, avec une seule entreprise en plus de l'équipe DiRIF.

Il est de la responsabilité de chaque maître d'ouvrage (y compris PCTT, SGPR et DIMET) et de son maître d'œuvre de définir et valider ses travaux. Il leur est fortement suggéré d'avoir un regard sur les demandes d'intervention formulées par leurs entreprises, dans la mesure où l'exploitant DiRIF

n'exerce pas de contrôle sur la nature ou la conformité aux règles de l'art des travaux envisagés. L'exploitant DiRIF ne définit et valide que les travaux réalisés pour son compte.

- selon l'ampleur du chantier, son impact et le nombre d'entreprises intervenant simultanément, organisation par le chef de CEI ou d'UER d'une réunion de préparation permettant de caler avec les entreprises les points suivants :

- rappel des règles de sécurité avant, pendant et après la fermeture/neutralisation,
- les horaires de travail effectif,
- clarifier les entrées/sorties pour chaque intervenant,
- la localisation exacte des zones de chantier,

- **établissement d'un plan de balisage** à l'appui de la demande d'intervention. Dans le cas d'un balisage réalisé par l'entreprise, le plan de balisage est validé par le chef de CEI ou d'UER.

- **désignation d'un responsable de travaux**, qui pourra être un intervenant de la DiRIF ou d'une entreprise extérieure (entreprise de balisage ou entreprise de travaux).

Dans le cas, le plus fréquent, où le responsable de la fermeture est un intervenant DiRIF, l'entreprise désigne un responsable unique avec lequel il échange.

Dans le cas où le responsable de la fermeture est un intervenant entreprise, il assume seul toutes les tâches.

- **appel du responsable de travaux au PCTT** pour signaler le démarrage de la neutralisation/fermeture, afin que les usagers et institutionnels en soient avertis, via les PMV et le site Sytadin. Dans le cas d'un balisage complexe (entraînant par exemple de multiples fermetures), il devra prévenir le PCTT à chaque fermeture/réouverture importante.

#### - **Respect des horaires de travaux autorisés**

Sauf indication contraire dans la demande d'intervention, les horaires de travaux autorisés sont :

Période	Heure début de balisage	Heure début travaux	Heure fin de travaux	Heure fin de déb-balisage
Jour	9h30	10h	15h30	16h00
Nuit	21h30	22h	4h30	5h00
Autres	À définir avec l'exploitant			

- **L'entreprise devra faire un point sur le bon déroulement de son opération à 01h00** et impérativement informer le responsable de travaux si elle rencontre des difficultés pour réaliser ses travaux ou risque de prendre un retard pouvant avoir des conséquences sur la réouverture au trafic le lendemain matin.

#### - **L'ouverture du chantier est subordonnée à la mise en place de la signalisation temporaire**

Le tableau précédent donne une heure indicative à laquelle les travaux peuvent commencer, mais en tout état de cause, ils ne peuvent commencer avant que la signalisation temporaire soit mise en place.

#### - **Recours obligatoire aux barrières de fermetures physiques lorsqu'elles existent**

- 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**.

### **3 Risques liés aux accès de chantier**

#### *1. Analyse de risques*

Une fois le balisage posé, les entrées et sorties de chantier, à l'interface entre la zone neutralisée et les voies sous circulation, génèrent les risques :

- qu'un intervenant du chantier méconnaisse ces modalités d'accès

- qu'un usager de la route l'emprunte, a fortiori si elle n'a pas été correctement refermée, et pénètre ainsi dans la zone neutralisée, puis dans un chantier
- qu'un usager soit perturbé par le comportement d'un véhicule pénétrant par l'accès de chantier.

## 2. Mesures de prévention

Les mesures de prévention à scrupuleusement respecter sont donc :

- L'entreprise ne pourra accéder dans la zone de chantier qu'avec l'**accord explicite du responsable de travaux après que l'accès a été sécurisé. Il est interdit à l'entreprise de se rendre sur le chantier de sa propre initiative.**

En pratique, cet accord explicite prend différentes formes selon les CEI, cette modalité locale étant précisée dans la demande d'intervention. Dans tous les CEI, un rendez-vous physique est fixé au centre ou sur un autre lieu. Un briefing est assuré par le représentant DiRIF, et à l'issue une fois que le balisage est en place, l'accord explicite est délivré oralement en présence ou au téléphone. Dans certains centres, un bon d'entrée dans le chantier est délivré en plus. Dans certains centres, l'entreprise n'entre dans le balisage qu'accompagnée physiquement par le responsable de travaux ou un agent DiRIF en charge du balisage.

Le lieu de rendez-vous indiqué dans la demande d'intervention est possiblement inclus dans la zone à fermer (lieu de stockage de matériel lourd par exemple). Même dans ce cas, l'entreprise doit également attendre la validation explicite du responsable des travaux de nuit avant d'entrer dans le balisage pour rejoindre le lieu de rendez-vous.

**Lorsque le responsable de travaux est un représentant de l'entreprise, il lui appartient de respecter et faire respecter la règle d'accord explicite.**

La maîtrise de la sécurité de cette étape clé du chantier se fait donc en deux temps : la validation de la demande d'intervention, puis l'accord explicite de pénétrer dans le balisage.

- Les entrées et les sorties de la zone neutralisée se font uniquement par les passages spécialement aménagés à cet effet et toujours dans le sens de circulation, la priorité restant aux usagers.
- L'insertion vers et depuis la zone neutralisée doit être faite de manière mesurée, en signalant de manière claire et en actionnant le **gyrophare orange** en amont, sans mouvement brusque.

## 4 Risques liés à la circulation dans la zone neutralisée

### 1. Analyse de risques

La circulation motorisée dans une zone neutralisée peut donner lieu à des comportements à risques, même par des conducteurs autorisés à y évoluer, alors même que les travailleurs, à pied ou véhiculés, s'attendent à être moins, voire pas, exposés à la circulation.

De plus, on ne peut exclure une pénétration intempestive d'un véhicule dans la zone neutralisée.

### 2. Mesures de prévention

Les mesures de prévention à scrupuleusement respecter sont :

- A l'intérieur d'une zone neutralisée, les chantiers fixes doivent faire l'objet d'un **balisage interne par cônes type K5a**. Toute manœuvre d'engin hors de la zone de chantier balisée est interdite.
- et les chantiers mobiles sont signalés par un véhicule faisant usage de son **gyrophare orange**.
- **il ne peut y avoir d'homme à pied sur chaussée sans signalisation amont proche**. Le transport des ouvriers sur les voies concernées sera assuré par l'intervenant. Les ouvriers seront déposés et repris dans la zone de chantier balisée.
- la circulation dans la zone neutralisée est **interdite à contre sens**, sauf dans le cas d'impossibilités techniques autorisées dans la demande d'intervention.

- la circulation devant être possible à tout endroit pour les intervenants et l'exploitant, **les chantiers n'empiètent pas sur la totalité de la section circulaire**, sauf autorisation expresse dans la demande d'intervention.
- La vitesse doit en toutes circonstances être adaptée à la situation et ne pas créer de danger. Une vitesse maximale de 30 km/h au droit des chantiers et de 50 km/h en dehors est adaptée à la majorité des configurations rencontrées.
- La **traversée du terre-plein central** par les véhicules ou engins de travaux ou personnel est **interdite en dehors de la zone de chantier**. Le passage d'une chaussée à l'autre s'effectue par l'intermédiaire des échangeurs ou par les accès de service.
- **la circulation des véhicules se fait toujours sur la voie de droite** selon le sens de circulation des véhicules. Ces derniers devront dans tous les cas être équipés d'un **gyrophare orange** en marche et rouler en **feux de croisement** (code) de nuit. Lors d'un arrêt, les feux de détresse devront obligatoirement être actionnés.

## 5 Risques liés à la réouverture à la circulation

### 1. Analyse de risques

Outre les risques découlant d'une réouverture tardive, déjà traités au paragraphe 2, le risque principal est la réouverture d'une voie à la circulation alors qu'un chantier n'est pas terminé (présence de personnel et matériel exposé), ou qu'il a été replié sans remise en état (obstacle sur chaussée, chaussée glissante etc).

### 2. Mesures de prévention

Les mesures de prévention à scrupuleusement respecter sont :

- l'intervenant doit **remettre en état la chaussée** à l'issue des travaux, et procéder au ramassage des matériels, il ne doit subsister aucun obstacle ou danger à la circulation.
  - Ici aussi, il est rappelé qu'il est de la responsabilité de chaque maître d'ouvrage (y compris PCTT, SGPR et DIMET) et de son maître d'œuvre de suivre ses travaux. Il leur est fortement suggéré de constater les travaux effectivement réalisés dans la nuit, dans la mesure où l'exploitant DiRIF n'exerce pas de contrôle sur la nature ou la conformité aux règles de l'art des travaux réalisés. L'exploitant DiRIF ne contrôle et ne réceptionne que les travaux réalisés pour son compte.
  - **information par le responsable de l'entreprise** de la fin de son intervention au **responsable de travaux**, a minima par un appel téléphonique. Dans les centres où un bon a été délivré lors de l'entrée dans le balisage, ce bon doit être restitué en fin de chantier.
- Le responsable de l'entreprise doit au préalable avoir vérifié que l'ensemble des engins, matériels et effectifs sous sa responsabilité, y compris ses sous-traitants, sont bien sortis du balisage. Ce n'est qu'une fois cette information donnée, et après éventuel contrôle visuel par le responsable de travaux, que le débalisage peut débuter.
- **appel du responsable de travaux au PCTT** pour signaler la fin de la neutralisation/fermeture, afin que les usagers et institutionnels en soient avertis, via les PMV et le site Sytadin.

## 6 Risques propres à chaque activité

Il appartient à chaque intervenant d'analyser les risques propres à son activité qui viendraient s'ajouter aux risques routiers cernés par le présent document, puis d'adopter des mesures de prévention adéquates dans un plan de prévention dédié.

## 7 Risques liés à la co-activité

Lorsqu'il s'agit d'un chantier de travaux neufs, les risques liés à la co-activité sont traités par les intervenants concernés, en lien avec le CSPA. Lorsqu'il s'agit d'un chantier d'entretien/maintenance, ces risques sont traités par les intervenants concernés, en lien avec le chef de CEI ou d'UER.

En cas de multiplicité de chantiers à l'intérieur d'une zone neutralisée, le chef de CEI ou d'UER apprécie s'il y a co-activité ou pas, à partir des informations fournies par les divers intervenants dans leurs demandes d'intervention.

**La délimitation de zones de chantier distinctes est considérée comme indicative de l'absence de co-activité dans la zone neutralisée.** En revanche, dès lors que deux intervenants partagent un même balisage de chantier, il y a co-activité.

Le chef de CEI ou d'UER cherchera en premier lieu à éviter toute situation de co-activité, en proposant un changement de programme ou de planning de travaux. Si cette proposition n'aboutit pas, le chef de CEI ou d'UER pourra refuser une demande d'intervention, ou engager avec les entreprises demandeuses la rédaction d'un complément au plan de prévention, dont la forme est libre, portant spécifiquement sur les risques liés à la co-activité.

Même lorsqu'il n'y a pas de co-activité, la présence d'autres entreprises dans la fermeture est indiquée par le responsable de travaux aux entreprises lors du rdv fixé avant de pénétrer dans la fermeture.

## **8 Risques liés au processus et à la communication**

### *1. Analyse de risques*

Il s'agit ici de traiter le risque d'un défaut ou une défaillance de communication, ou d'un non-respect du plan de prévention validé. On ne peut en effet exclure une défaillance humaine ou matérielle.

Il s'agit aussi de s'assurer, juste avant l'intervention, que les informations et mesures sont connues et à jour.

### *2. Mesures de prévention*

Les mesures de prévention à scrupuleusement respecter sont :

- **réalisation d'une inspection préalable** avec pour objectif de reconnaître les lieux et appréhender les risques spécifiques à l'opération. Cette inspection préalable peut être remplacée par un entretien entre le chef de CEI et l'intervenant, dans le cas où l'intervenant connaît déjà le lieu d'intervention, ou dans le cas où l'inspection nécessiterait une fermeture qui génère en elle-même des risques, et dans le cas où un examen sur table est suffisant.

- process de validation en deux temps :

- une première validation, quelques semaines avant l'intervention programmée, qui permet de caler l'organisation du chantier et de définir les mesures de prévention adéquates. Elle se traduit par la signature de la DI.

- une seconde validation, lors du rendez-vous donné avant d'entrer sur le chantier, pour s'assurer que les informations sont connues et justes (sinon mises à jour) et que l'entrée dans le balisage peut se faire en toute sécurité.

- **information des travailleurs** : cette information est à la charge du chef de l'entreprise extérieure (art. R.4512-15 et R.4512-16 du Code du travail) pour les personnels sous son autorité, et à la charge du responsable de travaux pour les travaux réalisés par l'exploitant.

- **disponibilité du responsable de travaux et de l'interlocuteur unique désigné par l'intervenant dans sa demande d'intervention.** Durant toute la durée d'intervention, à défaut d'être physiquement présents, ceux-ci seront joignables, ce qui suppose leur **mise sous astreinte** si cette disponibilité est demandée en dehors de leurs horaires normaux de travail, et leur remplacement sans délai en cas de défaillance.

- tout problème dans le déroulement des travaux ou la sécurité des travailleurs et des usagers, et dans le respect du plan de prévention, doit **sans délai être signalé** au responsable de travaux.

- **Le responsable de travaux pourra, sans avertissement préalable, imposer l'interruption immédiate des travaux**, lorsque les conditions de sécurité ou d'écoulement du trafic ne lui paraîtront plus

suffisantes, que ce soit pour des raisons inhérentes ou extérieures aux chantiers, et en particulier dans les cas suivants :

- pointe de circulation anormale provoquant un engorgement avec formation d'un bouchon à l'amont du balisage
- accidents ou incidents
- circonstances météorologiques imprévues (brouillard, neige, vent fort etc.)
- non respect des horaires de travail autorisés
- non respect du plan de prévention
- intervention urgente de sécurité en lieu et place des travaux
- intervention de sécurité urgente, liée au respect des conditions minimales d'exploitation (CME) des tunnels.

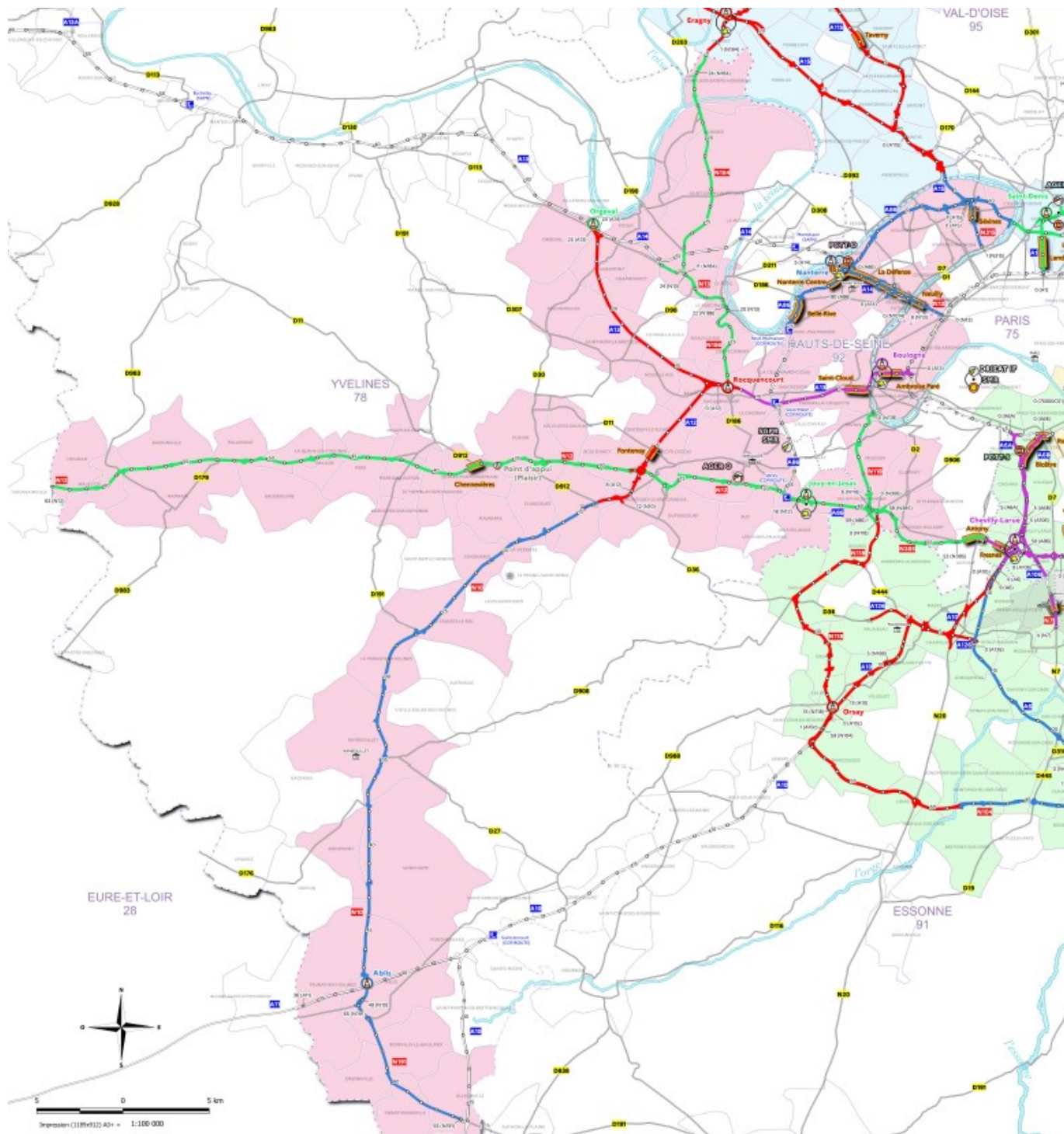
Le responsable de travaux pourra également ordonner des mesures conservatoires s'il estime que la mise en sécurité d'une situation justifie une action immédiate.

Approuvé par le chef d'Ager Ouest,



## IV Annexes

### 1 Carte du réseau de l'Ager-Ouest





## ***2 Cadre de la demande d'intervention***

**1. Protéger la victime**

**2. Appeler les secours**

**3. Donner l'alerte**



POMPIERS : 18      SAMU : 15      POLICE : 17  
À partir d'un mobile : 112

**En cas de problème sur le réseau DIRIF (accident, panne)**

- Responsable de travaux :
- Opérateur DIRIF (prévenance 24 h/24) :
- CRS (pupitre) :

Représentants du CSA DIRIF		ASP DIRIF en charge de l'AGER Ouest
Président : M. Jacques SALHI Tel : 01 46 76 87 47	Secrétaire : M. Pierre VINCENT-LUCE Tel : 01 41 91 70 33	M. Bruno FOURCAULT Tel : 06 99 84 20 60 ASP d'astreinte Tel : 06 59 31 97 96
<b>Représentants du CSE de l'Entreprise</b>		
Président :		

#### 4 Prescriptions à respecter pour les travailleurs

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

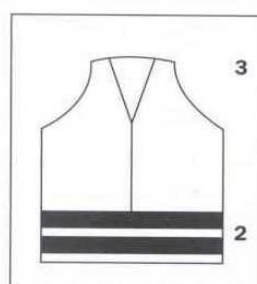
- les agents intervenant à pied sur le domaine routier doivent être constamment visibles, tant par les usagers que par les conducteurs d'engins circulant sur le chantier.
- Le port d'un vêtement de signalisation à haute visibilité conforme à la norme NF EN471, de classe 3 ou 2 est obligatoire. Les vêtements 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 rétro-réfléchissants. 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.



Classe 3



Classe 2



Pictogramme  
normalisé  
figurant sur  
l'étiquette du  
vêtement

## 5 Prescriptions à respecter pour les engins

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

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

CONFIGURATION	POSITIONNEMENT	IDENTIFICATION
Largeur minimum : 0,14 m Fluorescentes rouges et rétro réfléchissantes blanches <b>OU</b> rétro réfléchissantes blanches et rouges	Avant : 2 bandes hor.(0,16m2) Côtés : 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 8<sup>e</sup> 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 K 16) isole 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 biaisées 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).

Il est doté 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,
- 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**.

### **Circulation et équipements des véhicules et engins lents ou non immatriculés desservant le chantier**

Au vu de l'article 43.2 du Code de la route, la circulation de ces engins est interdite sur les voies express et autoroutes.

Toutefois pour les besoins du chantier, les véhicules et engins non immatriculés pourront le faire après demande express de l'entreprise, instruite et autorisée par le chef de CEI ou son représentant conformément aux textes en vigueur.



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

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

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

Ponant 2, 27-29 rue Leblanc, Paris XV<sup>e</sup>

Tél : 33 (+1) 40 61 80 80

[www.drieat.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr](http://www.drieat.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr)