

## MARCHE PUBLIC DE SERVICES

### CAHIER DES CLAUSES TECHNIQUES PARTICULIÈRES (CCTP)

#### ***Pouvoir adjudicateur exerçant la maîtrise d'ouvrage***

Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement, de l'aménagement et des transports Île-de-France – Direction des Routes d'Île-de-France (DiRIF)

#### ***Représentant du Pouvoir Adjudicateur (RPA)***

Madame la directrice régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'île-de-France en vertu de l'arrêté de délégation de Monsieur le préfet de la Région Île-de-France

#### ***Objet du marché***

**Prestations de salage et de déneigement de sections du réseau routier national en Île-de-France sur l'AGER Ouest**

# CAHIER DES CLAUSES TECHNIQUES PARTICULIÈRES (CCTP)

## Table des matières

<b>ARTICLE 1 : DISPOSITIONS GÉNÉRALES, DESCRIPTION DES PRESTATIONS.....</b>	<b>3</b>
1.1. Objet du marché.....	3
1.2. Nature des prestations à effectuer.....	3
1.3. Documents de référence.....	3
<b>ARTICLE 2 : CONDITIONS DE RÉALISATION DES PRESTATIONS.....</b>	<b>4</b>
2.1. Moyens matériels.....	4
2.2. Moyens humains.....	5
2.2.a Délai de prévenance et astreinte.....	5
2.3. Mode opératoire.....	6
2.4. Délais d'intervention.....	7
2.5. Contenu des commandes.....	7
2.6. Caractéristiques de la prestation et des réseaux.....	7

# CAHIER DES CLAUSES TECHNIQUES PARTICULIÈRES (CCTP)

## ARTICLE 1 : DISPOSITIONS GÉNÉRALES, DESCRIPTION DES PRESTATIONS

### 1.1. Objet du marché

Le marché porte sur la réalisation de prestations de salage et de déneigement de sections du réseau routier national non concédé en Île-de-France sur l'AGER Ouest.

### 1.2. Nature des prestations à effectuer

Les prestations comprennent :

- Le traitement préventif, ou précuratif des chaussées par épandage de sel ou bouillie de sel, et le traitement curatif par raclage et épandage de sel ou bouillie de sel, par un engin de service hivernal (ESH) comprenant un poids-lourd équipé des moyens de signalisation, saleuse, saumure, rabot, piloté par un chauffeur sur la base d'un planning d'astreinte sur l'ensemble de la période hivernale;
- Le chargement et dépotage, sur un site de l'AGER ouest, le cas échéant du sel et de la saumure.

### 1.3. Documents de référence

Les documents qui s'imposent au titulaire, sous peine de pénalités prévues au CCAP, sont les suivants :

- La réglementation applicable aux engins de service hivernaux, décret 96-1001 et arrêté du 18 novembre 1996 relatif aux poids, dimensions et signalisation des ESH (réception à titre isolé auprès de la DRIEAT -ex DRIRE- pour contrôler la répartition des charges et surcharges, feux bleus et orange notamment) ;
- Normes :
  - NF EN 15432 pour la plaque de base de type « SETRA » nécessaire au montage des outils de raclage et d'évacuation ;
  - NF EN 15431 pour les organes de puissance ;
  - NF P 98-792 pour l'ergonomie des commandes en cabine ;
  - NF P 98-795 pour la signalisation, le balisage et l'éclairage du matériel ;
  - NF EN 13021 pour les saleuses et outils de raclage.
- La documentation relative aux CACES chargeur (R482 Catégorie F et R482 Catégorie A) ;
- La réglementation de l'IISR relative aux équipements de visibilité des intervenants sur la route (les chauffeurs devant être équipés de vêtements de classe 2 a minima) ;

- Les dispositions du code de la route relatives à la conduite de manière générale, et à la conduite des ESH en particulier ;
- Le document d’orientation de la viabilité hivernale (DOVH) de la DIRIF, annuel, et sa déclinaison en PEVH local qui détermine notamment les niveaux de service et consignes générales de traitement.

## **ARTICLE 2 : CONDITIONS DE RÉALISATION DES PRESTATIONS**

### **2.1. Moyens matériels**

Les ESH doivent avoir été mis en service depuis moins de 10 ans. Les saleuses doivent présenter une capacité minimale pour le fondant solide et pour la cuve à saumure selon les spécifications déterminées par CEI au 2.6 du CCTP.

Pour chaque circuit ayant fait l’objet d’un bon de commande, un engin spécifique doit être identifié avec son immatriculation et tout changement notifié au maître d’ouvrage.

Le maître d’ouvrage pourra demander, sans indemnisation du prestataire, l’acheminement de l’ESH désigné sur le CEI pour contrôle de son état de fonctionnement, une fois par mois maximum pendant la période hivernale et après tout changement d’engin ou travaux de réparation.

Si un défaut d’entretien et/ou de fonctionnement est constaté, le maître d’ouvrage peut demander le remplacement du véhicule ou du matériel mal entretenu avec application des pénalités prévues au CCAP le cas échéant.

Le titulaire est responsable de l’état du matériel et devra signaler toute défectuosité dans les meilleurs délais au chef de district ou son représentant.

En cas de panne ou d’accident de l’ESH avant ou pendant le traitement, le titulaire aura un délai d’une demi-heure pour procéder à sa remise en état ou à un constat de non-réutilisation immédiate.

Dans ce dernier cas, il devra faire acheminer immédiatement, sur les lieux de travail, un autre véhicule de spécification identique qui pourra alors être équipé pour les interventions, dans un délai inférieur à 2h00. Un délai maximum de 24 heures sera accordé pour la remise en état. Les pénalités prévues au CCAP sont alors applicables.

Les saleuses doivent être correctement étalonnées, avec présentation du certificat d’étalonnage avant chaque VH.

Le maître d’ouvrage pourra demander la mise en place du rabot à titre préventif, et le titulaire devra être en capacité de réaliser une opération de simple salage préventif avec le rabot installé le cas échéant. La taille du rabot est définie pour chaque CEI au 2.6 du CCTP.

Les véhicules de l’entreprise peuvent être stationnés au CEI.

Le titulaire fournit le carburant et les fluides nécessaires au fonctionnement de l’engin, à l’exception du sel et de la saumure qui sont chargés sur le site du CEI.

Le titulaire s’assure pour ses véhicules et interventions conformément à la réglementation, et est responsable des dommages causés aux tiers y compris le domaine de l’État.

## **2.2. Moyens humains**

L'entreprise chargée de la neutralisation doit disposer de l'ensemble des moyens humains nécessaires à la réalisation du traitement. Elle doit être en capacité de respecter les garanties en matière de temps de travail et de repos applicables, y compris en traitement curatif – et elle devra pouvoir en justifier.

Les conducteurs devront parfaitement maîtriser la langue française. Les conducteurs de camion seront titulaires du permis de conduire C.

Ils devront avoir une excellente expérience professionnelle certifiée par au moins deux ans de conduite de nuit, quelles que soient les conditions atmosphériques.

Outre la conduite des camions, les conducteurs devront être aptes à effectuer les travaux manuels, tels que manutention de sel en vrac, dégagement d'une goulotte de saleuse, dépannage ou déblaiement en cas d'immobilisation du véhicule qu'ils pilotent, notamment.

Les personnels de conduite seront titulaires des autorisations administratives et réglementaires, et couverts par l'assurance de l'entreprise, y compris pour la manutention du chargeur propriété du maître d'ouvrage sur le site du CEI.

Les conducteurs devront posséder une habilitation pour la conduite et le maniement des engins nécessaires à l'exécution des prestations du marché (CACES), y compris engins de chargement. Une autorisation de conduite écrite, délivrée par l'employeur du conducteur, sera fournie par le titulaire avant le début de la campagne, au moins deux semaines avant le début de la période de mise à disposition. Le maître d'ouvrage délivrera par la suite une autorisation employeur pour l'utilisation du chargeur du CEI.

En cas d'indisponibilité accidentelle d'un conducteur ou de demande de remplacement d'un conducteur par le maître d'ouvrage pour non respect des consignes de traitement ou des consignes de sécurité, le titulaire dispose d'un délai d'une demi-heure à compter de sa constatation pour pourvoir à son remplacement – en conséquence, le traitement ne peut être retardé que d'une demi-heure au maximum.

Le titulaire devra avertir le chef de CEI de toute modification dans son fonctionnement qui pourrait affecter le Service Hivernal et ce, au moins huit jours avant sa mise en œuvre, afin que celui-ci puisse prendre les dispositions nécessaires au maintien du service. Cependant la nouvelle organisation du titulaire devra respecter les clauses du présent marché (CCTP notamment).

Les chauffeurs pourront accéder aux sanitaires et cuisine du CEI, dès lors qu'ils en respectent les règles d'usage.

### **2.2.a Délai de prévenance et astreinte**

Les conditions d'exécution des prestations nécessitent la mise en astreinte par le titulaire de chauffeurs avec un ESH à disposition.

Cette astreinte est mobilisable 24h/24, 7j/7 du lundi précédant le 15 novembre s'il tombe entre lundi et jeudi, et du vendredi précédant le 15 novembre dans le cas contraire, au lundi suivant le 15 mars.

Elle implique un début d'intervention dans l'heure suivant l'appel, et rémunérée par la ligne applicable au BPU, sans autre indemnité si elle ne débouche pas sur intervention effective.

La mise en astreinte est réputée permettre l'intervention en curatif en continu, tout en respectant les règles de temps de travail et de repos applicables – il revient au titulaire de mettre en place

l'organisation adéquate à cet effet.

**L'entreprise doit préciser dans son offre les garanties minimales qui s'appliquent effectivement au chauffeur. L'offre sera jugée irrégulière si les garanties qui s'appliquent ne sont pas précisées, ou si les garanties présentées ne sont pas cohérentes avec le droit applicable et les impératifs de sécurité qui s'appliquent aux interventions.**

Pour chaque astreinte, un planning des conducteurs est mis à disposition du maître d'ouvrage sur internet, avec un numéro de téléphone de préférence unique par circuit.

Chaque chauffeur devra avoir suivi la réunion de préparation annuelle, et effectué une reconnaissance du réseau du CEI.

## **2.3. Mode opératoire**

L'intervention est commandée par le représentant du maître d'ouvrage par mail. Cela peut aller du chef d'équipe d'astreinte au chef d'AGER.

Elle comprend :

- le temps d'attente au CEI le cas échéant en cas de phénomène incertain, notamment avec précipitations
- le chargement de la saleuse (sel sec et saumure)
- la réalisation du traitement
- le dépôtage le cas échéant, et le nettoyage de la saleuse

Le chargement est effectué par le chauffeur de l'entreprise, ou par un agent du CEI si l'organisation le permet.

Une fois le chargement effectué, le chauffeur achemine l'ESH sur les lieux de traitement.

Les consignes de traitement : circuit suivi, dosage sel sec et saumure, utilisation du rabot le cas échéant, sont communiquées par téléphone ou sur place au chauffeur par le responsable d'intervention viabilité hivernale avant son départ du CEI. Elles peuvent être actualisées à tout moment pendant le traitement, le chauffeur étant joignable

En traitement préventif, le chauffeur est généralement affecté à un circuit préalablement défini. En curatif ou en préventif en cas d'imprévu, le circuit suivi est défini par le maître d'ouvrage selon les conditions.

Un circuit s'entendant comme un itinéraire défini, avec des sections parcourues en salant à un certain grammage et/ou en rabotant, et des sections parcourues sans saler.

Dans tous les cas, le prestataire doit être en capacité, selon les règles de l'art, de suivre un circuit aux vitesses réglementaires, de procéder à l'épandage, de varier le cône selon la configuration des voies et les consignes, de varier le grammage au cours du circuit selon les consignes, d'orienter le rabot en déneigement d'une voie ou en tandem d'ESH, et de répondre aux dysfonctionnements mineurs qui peuvent se produire pendant un circuit. Cela tout en maîtrisant la conduite de l'engin sur le réseau et vis-à-vis des autres usagers.

Les consignes de traitement doivent être suivies, le cas échéant la pénalité prévue au CCAP est applicable.

Le chauffeur doit être en capacité de faire un reporting audio sur les conditions de conduite rencontrées en curatif, voire en préventif, et l'avancement du traitement, soit sur appel du responsable du maître d'ouvrage, soit d'initiative selon les étapes définies par le maître d'ouvrage. Il est équipé en conséquence pour pouvoir passer les appels téléphoniques pendant le traitement.

## **2.4. Délais d'intervention**

Le personnel d'astreinte du titulaire pourra être notifié par téléphone dans un délai d'une heure avant l'heure impérative de début du traitement. Dans ce délai, le chauffeur doit s'acheminer au site de stationnement de l'ESH, se rendre avec sur le site de chargement du sel (s'ils sont distincts) et procéder ou participer au chargement le cas échéant. En cas de retard sur ce délai, la pénalité prévue au CCAP est applicable. Le journal d'appel du représentant du maître d'ouvrage fait foi pour l'heure de l'appel.

Lorsque la consigne de traitement est donnée, le traitement doit être réalisé en totalité dans le délai précisé par le maître d'ouvrage. Lorsqu'il s'agit d'un circuit défini à l'avance, le délai de traitement est mentionné directement dans le document. Le cas échéant la pénalité prévue au CCAP est applicable.

Chaque intervention fait l'objet d'un compte rendu électronique, dont le format pourra être défini par le maître d'ouvrage.

## **2.5. Contenu des commandes**

La prestation de mise en astreinte est commandée avant le déclenchement de la première intervention.

Les interventions dans le cadre de l'astreinte sont déclenchées par le représentant du maître d'ouvrage par téléphone et confirmées par mail. Elles sont rémunérées par un prix forfaitaire, avec des plus-values en cas de durée plus longue. La durée s'entend du temps entre l'arrivée de l'ESH avec son chauffeur au CEI à son retour à l'issue du circuit, additionné de 15 min pour le dépotage et nettoyage, et calculé à la minute. La rémunération ne dépend que du volume horaire, pas du kilométrage parcouru ou de la complexité de l'intervention.

## **2.6. Caractéristiques de la prestation et des réseaux**

Mise en astreinte d'un ou deux équipages avec un ESH pour le réseau du CEI d'Ablis situé ZI RN10 à Ablis Pr 48+000, et qui traite dans les Yvelines la RN10 entre le PR 13+700 et le PR 49+410 et la RN191 entre le PR 54+500 et le PR 69+000.

Le traitement commandé portera sur des interventions en préventif, avec trois circuits principalement identifiés sur :

- Axe RN10, ses bretelles et voies de liaison, de l'ordre de 60 km traités bretelles comprises, 110 km de trajet total, réalisé en 2 h environ
  - Axe RN10 et RN191, ses bretelles et voies de liaison, de l'ordre de 30 km traités bretelles comprises, 120 km de trajet total, réalisé en 2h10 environ
  - un circuit en curatif, axe RN10 et RN191 en fonction des conditions climatiques
- avec possibilité d'intervenir sur un circuit particulièrement conçu pour un évènement particulier.

Le circuit de traitement effectif sera dans tous les cas précisé à chaque intervention. Il est envisagé un roulement entre les trois circuits identifiés en préventif, selon les semaines, et en curatif les consignes seront données selon le phénomène.

Le chargement est effectué, pour chacun des circuits, au CEI d'Ablis. Par exception, le prestataire peut solliciter de pouvoir effectuer le premier chargement de sel à un autre CEI que celui du circuit demandé (par exemple le CEI de Jouy-en-Josas), pour des raisons de temps de trajet, auquel cas le délai du 2.4 reste à 1h00. Le chargement pour le traitement de la RN10 et la RN191 se fera au CEI d'Ablis. Cependant en cas de traitement curatif, il pourra avoir lieu dans l'un des centres de l'AGER ouest voir, très exceptionnellement à Villabé en cas de pénurie de sel.

La saleuse a une capacité de 8 ou 10 m<sup>3</sup> en sel, le rabot est de 3,50 m.

