



**PRÉFET
DE LA GIRONDE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Maîtrise d'ouvrage

**Direction interdépartementale des routes
Atlantique**

Cité administrative
2 rue Jules ferry
33090 BORDEAUX cedex

A63

Renforcement de la buse du Lacanau

Dossier de consultation des entreprises

1.6 – Règles générales de sécurité lors de travaux sur les routes nationales à chaussées séparées de la DIR Atlantique

Maîtrise d'œuvre Direction interdépartementale des routes Atlantique Service d'Ingénierie Routière Cité administrative 2 rue Jules ferry 33090 BORDEAUX cedex	établi par : le responsable de projet Bordeaux, le Yann LE VAILLANT	vérifié par : le Chef du SIR Bordeaux, le Mathias RACHET
--	--	---



DIR ATLANTIQUE
SYSTÈME
DE MANAGEMENT
PAR LA QUALITÉ

Management

Production

Support

PP3-SA-04

**Règles générales de sécurité de la DIR Atlantique pour les
entreprises intervenant sur le RRN**

V0.11

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
0.01	06/02/19	Version de base
0.02	20/08/19	Modifications
0.03	19/12/19	Intégration des observations de SG/SP + Numérotation SA-04, SA-04 étant une fusion de SA02 (bi-directionnelles) et SA-03 (routes express et autoroutes)
0.10	18/05/20	Intégration observations des chefs de district
0.11	08/02/22	Finalisation document

Affaire suivie par

Christophe LASSALLE – Chef du District de Gironde

Rédacteur

Christophe LASSALLE, chef du district de Gironde
Eric MOMPEIX, adjoint au chef de district d'Angoulême

Relecteur

Isabelle DUARTE – Adjointe au Chef du SIEER

Participants au groupe de travail

Hervé AUSSEL
Nicolas BRUNEAUD
Patrice CALVEZ
Fabien DUFIEU
Frédéric HOAREAU

Introduction

Les règles présentées dans ce document s'adressent aux entreprises et à leurs salariés qui effectuent des travaux ou des prestations sur le réseau de la DIR Atlantique ou ses dépendances.

Ce document traite des règles de sécurité relatives au risque routier. Il a été rédigé pour que les consignes de sécurité soient facilement applicables par les salariés des entreprises extérieures concernées. Il est la déclinaison des règles applicables en exploitation.

La vocation première de ce document n'est pas d'être pris isolément, mais plutôt :

- d'être intégré dans les pièces des appels d'offres de la DIR Atlantique,
- d'être intégré dans le plan général de coordination de sécurité et de protection de la santé (PGCSPS) ou dans le plan de prévention d'une opération, suivant la nature des travaux,
- d'être présenté aux entreprises avant réalisation de prestations sur le réseau de la DIR Atlantique.

Sommaire

1. LES PRÉALABLES AUX CHANTIERS.....	6
1.1 Échange préalable à toute ouverture de chantier.....	6
1.1.1 Interlocuteur unique de l'intervenant.....	6
1.1.2 Consignes particulières données par l'exploitant.....	6
1.2 Autorisation spécifique.....	7
1.2.1 Relative aux piétons sur autoroutes ou routes express.....	7
1.2.2 Relative aux véhicules et engins de transport exceptionnel ou non-immatriculés.....	7
1.3 Non exonération des procédures réglementaires.....	7
2. LA SIGNALISATION À PRÉVOIR (RAPPEL RÉGLEMENTAIRE).....	8
2.1 La signalisation des personnes.....	8
2.2 La signalisation des véhicules.....	9
2.2.1 Disposition applicable à tous les véhicules - Feu spécial (orange).....	9
2.2.2 Véhicules de chantier.....	9
2.2.3 Véhicules en lien avec la mise en place de mesures d'exploitation.....	10
2.2.4 Panneaux à messages variables.....	10
2.3 La signalisation de chantier.....	10
3. LE DÉROULEMENT DU CHANTIER.....	12
3.1 Ouverture du chantier.....	12
3.2 Déroulement normal du chantier.....	12
3.2.1 Transport et évolution du personnel à pied.....	12
3.2.2 Règles de circulation avec les engins.....	12
3.2.3 Maintenance de la signalisation temporaire.....	13
3.3 Incidents de chantier.....	14
3.3.1 Alerte en cas d'accident ou d'incident.....	14
3.3.2 Véhicules impropres au chantier.....	14
3.3.3 Interruption de travaux.....	14

1. Les préalables aux chantiers

1.1 Échange préalable à toute ouverture de chantier

Préalablement à toute ouverture de chantier, l'intervenant chargé de l'exécution des travaux sur les voies gérées par la DIRA est tenu de se mettre en rapport avec le chef de district concerné ou son représentant.

En cas d'intervention prévue sur des dispositifs dynamiques (panneaux à messages variables, panneaux à prismes, caméras, stations de comptages, feux, systèmes d'affectation des voies, barrières automatisées, etc.) ou leur alimentation électrique (armoires terrains, shelters, coffrets EDF, etc.), un contact avec le chef du CIGT ou son représentant sera également nécessaire.

1.1.1 Interlocuteur unique de l'intervenant

L'intervenant devra communiquer le nom du responsable qui sera joignable de jour comme de nuit pendant toute la durée du chantier. Cette personne sera habilitée à recevoir tout ordre relatif à l'exécution des travaux et à la sécurité du chantier.

Cette personne sera en charge de porter les consignes générales comme particulières à la connaissance de son personnel, du personnel des entreprises sous-traitantes et à toutes personnes appelées à se rendre sur le chantier dans le cadre de sa prestation.

Elle devra s'assurer que ces règles sont effectivement respectées.

1.1.2 Consignes particulières données par l'exploitant

Outre les consignes générales de sécurité (valables pour tout le réseau de la DIRA) rappelées dans le présent document, des consignes particulières peuvent être données au responsable de l'intervention. Il devra les répercuter à ses équipes.

Ces consignes particulières porteront notamment, suivant les chantiers, sur :

- l'obligation d'avoir un moyen de communication en temps réel ;
- les horaires et les périodes de travail ;
- les longueurs de la zone de chantier ;
- les conditions des entrées et des sorties des zones de chantier ;
- l'utilisation des accès de service s'il y a lieu ;
- la circulation des véhicules lents ou non immatriculés ;
- les sujétions pour chantier de nuit ;
- les risques d'incendie de végétation notamment en période estivale (mégots, stationnement, travaux techniques avec étincelles, etc.)
- la maintenance du balisage restant à la charge de l'intervenant ;
- les interruptions ou restrictions de circulation éventuelles ;

- le plan d'alerte.

Ces consignes, dont la liste n'est pas limitative, pourront être modifiées ou complétées en cours de travaux.

En dehors des périodes d'activité, le stationnement de véhicule ou d'engin, et le stockage de matériau ne peut se faire qu'au niveau des localisations prévues à cet effet et préalablement arrêté avec le gestionnaire.

1.2 Autorisation spécifique

1.2.1 Relative aux piétons sur autoroutes ou routes express

Conformément aux articles R421-2, R421-7 et R432-7 du code de la route, **le personnel étant amené à circuler à pied sur autoroutes ou routes express, en dehors de la zone chantier, doit bénéficier d'une autorisation spéciale.**

Cette autorisation sera délivrée par le district dans le cadre de la préparation de l'intervention. Elle devra être portée par les agents lors de leurs interventions sur le RRN afin qu'ils puissent justifier leur présence en bord de réseau.

1.2.2 Relative aux véhicules et engins de transport exceptionnel ou non-immatriculés

Conformément aux articles R421-2 et R433-4 du Code de la Route, la circulation des engins de transport exceptionnel ou non immatriculés est interdite sur autoroutes et routes express. Toutefois, pour les besoins du chantier, les véhicules et engins entrant dans ces catégories pourront circuler, après demande expresse de l'entreprise, à la DIRA. Cette autorisation sera formalisée par une décision.

1.3 Non exonération des procédures réglementaires

Les échanges susvisés ne dispensent pas l'entreprise de la mise en œuvre des obligations réglementaires autres éventuellement nécessaires :

- Déclaration de travaux / déclaration d'intention de commencement de travaux.
- Arrêté de chantier / élaboration d'un dossier d'exploitation sous chantier, pouvant contenir des modalités d'information particulières des usagers (campagne d'information préalable nécessaire sur PMV, communiqué de presse éventuel, etc.) ;
- Plan de prévention ou PGCSPPS, avec le gestionnaire ou le coordonnateur SPS ;
- Inspection commune préalable, avec le gestionnaire ou le coordonnateur SPS ;
- Autorisation de stationner éventuelle pouvant être soumise à redevance ;
- Arrêté de circulation ;
- ...

2. La signalisation à prévoir (rappel réglementaire)

Les règles de l'art de la signalisation sont encadrées principalement par les documents suivants :

- Instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR)
- Guides « signalisation temporaire » du Sétra et du Cerema
- Notes et guides produits par le Sétra et le Cerema

Le présent chapitre présente quelques points essentiels de ces documents, mais ne se substitue pas aux règles réglementairement applicables.

2.1 La signalisation des personnes

Toute personne intervenant à pied sur le domaine routier à l'occasion d'un chantier ou d'un danger temporaire doit être constamment visible, tant par les usagers que par les conducteurs d'engins circulant sur le chantier.

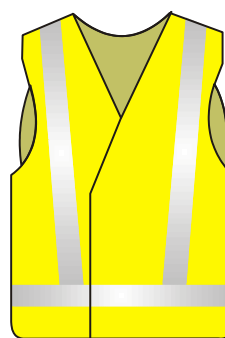
Pour ce faire, **le port d'un vêtement de signalisation à haute visibilité conforme à la norme ISO 20471, de classe 2 ou 3 est obligatoire, conformément à l'article 134 de l'IISR (8^e partie).**

Surfaces minimales visibles de chaque matière en mètres carrés

	Vêtements de Classe 3	Vêtements de Classe 2	Vêtements de Classe 1
Matière de base	0,8	0,50	0,14
Matière rétroréfléchissante	0,2	0,13	0,10
Matière à caractéristiques combinées	—	—	0,20



Classe 3



Classe 2

NB : L'association d'une veste de classe 2 et d'un pantalon de classe 2 équivaut à un vêtement de classe 3

Réf. : Article 134 de l'IISR (8^e partie)

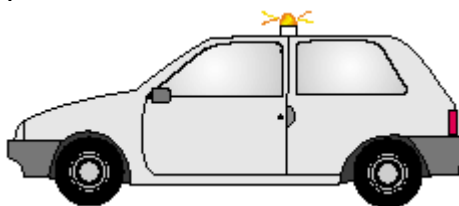
2.2 La signalisation des véhicules

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

2.2.1 Disposition applicable à tous les véhicules - Feu spécial (orange)

Dans le cadre de la préparation du chantier ou des contrôles sur le terrain, tous les véhicules doivent être équipés, à minima, d'un feu spécial (gyrophare de couleur orange). Si ce gyrophare est un dispositif amovible, il doit être sur le toit du véhicule de manière à être visible et non à l'intérieur du véhicule.

L'usage de ces feux est limité aux conditions qui les justifient (voir chapitre dédié au déroulement du chantier)



Réf. : article 122 C. de l'IISR (8^e partie), guides « signalisation temporaire »

Si possible, afin d'assurer une meilleure visibilité, il est préférable d'utiliser un véhicule de catégorie chantier (article 2.2.2 du présent document).

2.2.2 Véhicules de chantier

En supplément du feu spécial, tous les véhicules, engins, etc., affectés au chantier présent sur le réseau de la DIR Atlantique doivent comporter les bandes de signalisation rétro-réfléchissantes réglementaires, hors certains engins spéciaux de travaux publics ne pouvant avoir la signalisation portée.

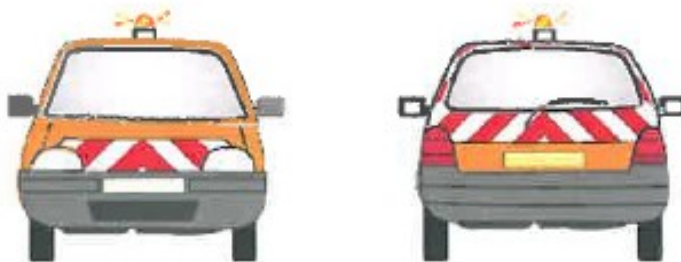


Illustration non contractuelle

Réf. : article 122 C. de l'IISR (8^e partie), arrêté du 20 janvier 1987, guides « signalisation temporaire ».

2.2.3 Véhicules en lien avec la mise en place de mesures d'exploitation

En supplément du feu spécial et des bandes rétro-réfléchissantes, les véhicules d'intervention et de travaux susceptibles de mettre en place, ou d'aider à la mise en place, des mesures d'exploitation sont obligatoirement équipés d'un panneau AK5 ou AK14 doté de trois feux R2 de balisage et d'alerte.

Les panneaux AK5 ou AK14 portés par un véhicule sont normalement :

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

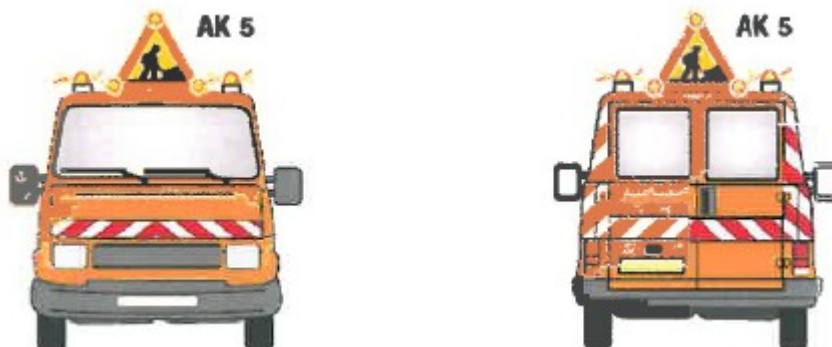


Illustration non contractuelle

L'usage de ces équipements est limité aux conditions qui les justifient (voir chapitre dédié au déroulement du chantier).

2.2.4 Panneaux à messages variables

Les panneaux à messages variables portés par les véhicules peuvent être autorisés, au cas par cas, dans des conditions d'emploi à définir avec le district à condition que le message soit lumineux et qu'il représente :

- soit un panneau de danger ou de prescription ;
- 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.

2.3 La signalisation de chantier

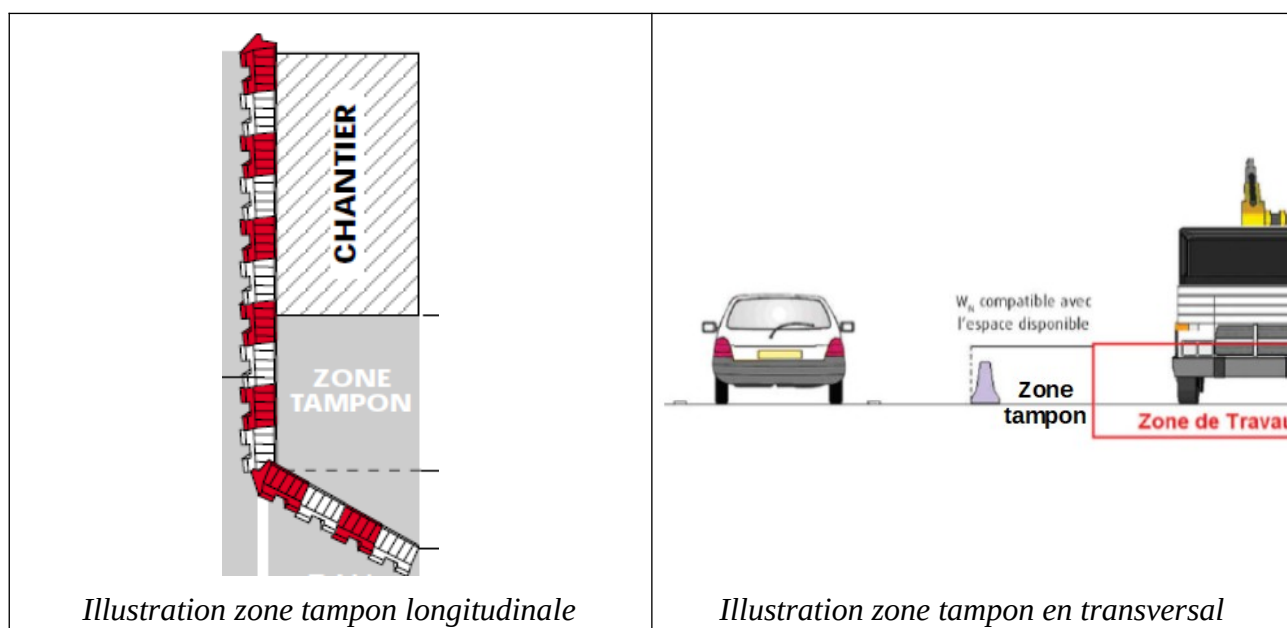
La signalisation de chantier est généralement constituée :

- des engins affectés aux mesures d'exploitations ;
- des panneaux de police et de signalisation temporaires conformes à l'IISR ;
- des dispositifs de retenus provisoires éventuellement nécessaires ;
- des feux de signalisation éventuellement nécessaires ;
- des marquages au sol éventuellement nécessaires.

Lors de la préparation du chantier est rappelée l'importance de veiller à la prise en compte :

- de zones tampons en longitudinal (espace devant rester libre entre le balisage et toute présence dans la zone neutralisée, à minima 50 mètres)
- d'espaces tampons en transversal (largeur de fonctionnement des dispositifs de protection qui peuvent se déformer ou ne pas retenir un véhicule). A cette zone, peut s'ajouter une zone de protection chantier décidée par le coordonnateur sécurité.

Dans ces espaces, la présence d'ouvrier, le stockage de matériel ou la présence d'engin doivent être interdits ou strictement limités.



En règle générale, la pose et la dépose de la signalisation temporaire seront réalisées par le Centre d'Entretien et d'Intervention (CEI) du district concerné par le site des travaux. Elle est conforme à la réglementation en vigueur.

Lorsqu'elle est réalisée en tout ou partie par l'entreprise, la signalisation de chantier doit faire l'objet au préalable d'une approbation du district qui reste le garant de la sécurité des usagers. Les mesures d'exploitation qui seront mises en œuvre sur le terrain devront être rigoureusement conformes à celles arrêtées par le gestionnaire.

Réf. : IISR, manuels « signalisation temporaire »

3. Le déroulement du chantier

3.1 Ouverture du chantier

L'ouverture du chantier est subordonnée à la mise en place de la signalisation temporaire. **Dans tous les cas, l'intervenant ne pourra intervenir dans la zone de chantier qu'après avoir reçu l'accord du représentant du district.**

L'information des usagers sur panneau à messages variables (PMV) et via leurs systèmes embarqués connectés au point national de diffusion (Bison-Futé) se fait par l'intermédiaire du CIGT, conformément aux dispositions arrêtées avant le chantier.

3.2 Déroulement normal du chantier

3.2.1 Transport et évolution du personnel à pied

Le transport des personnels sur les voies concernées (autoroute ou voie assimilée) sera assuré par l'entreprise. Les personnels seront déposés et repris dans la zone neutralisée du chantier. Aucun véhicule personnel n'y sera autorisé.

Les personnels ne peuvent en aucun cas évoluer à pied en dehors de la zone neutralisée pour le chantier.

Si, dans le cadre de leurs tâches, les personnels sont amenés à circuler à pied le long des voies, ces derniers doivent le faire au plus loin des voies de circulation, et derrière les dispositifs de retenue lorsqu'ils sont présents. Chaque fois que c'est possible, le déplacement à pied doit se faire face à la circulation.

Sur autoroutes et routes express, la traversée à pied des voies de circulation (y compris le franchissement du terre-plein central pour se rendre sur la chaussée du sens opposé) est interdite.

3.2.2 Règles de circulation avec les engins

En cas d'utilisation d'accès de service, ils devront être fermés à chaque passage ou gardiennés afin d'éviter les entrées ou sorties de véhicules tiers par ceux-ci.

Circulation hors zone neutralisée

La circulation des véhicules ou engins en dehors des zones neutralisées devra s'effectuer dans le strict respect du Code de la Route. Toute manœuvre non conforme au Code de la Route de véhicule ou engin hors de la zone de chantier réglementairement balisée est interdite. Les bras de grue doivent notamment être repliés et les bennes doivent être descendues.

La traversée du terre-plein central est interdite, ainsi que les demi-tours en pleine voie sur les bidirectionnelles. Le passage d'une chaussée à l'autre s'effectuera par l'intermédiaire d'un échangeur, d'un carrefour ou par des accès de service existants.

Lorsque les véhicules ne sont pas en activité de chantier, de balisage ou d'entrée/sortie du chantier, les panneaux AK5 ou AK14 sont, si possible, rabattus, escamotés ou démontés, et les feux spéciaux sont éteints.

Les entrées et les sorties de la zone de chantier se feront conformément aux décisions prises avant démarrage des travaux. Ces accès doivent rester en permanence libres de tous obstacles et ne pas générer de blocage ou de remontée de file sur les voies en circulation.

Véhicules affectés aux mesures d'exploitation (en dehors de la zone neutralisée)

Les flèches lumineuses de rabattement (FLR) sont employées conformément aux dispositions définies lors de la préparation de chantier, pour mettre en place et lever les modalités d'exploitation relatives au chantier.

Conformément à la note n°137 du SETRA sur les signaux sur routes à chaussées séparées :

- **les FLR et les FLU (flèches lumineuses d'urgence) sont interdites sur les routes bidirectionnelles,**
- **le dételage des remorques FLR n'est pas autorisé par la DIRA sur son réseau.**

3.2.3 Maintenance de la signalisation temporaire

Dans le cas d'un marché qui le comporte, l'entrepreneur assurera la maintenance de la signalisation pendant la durée du chantier.

Ce contrôle portera notamment sur les appareils de signalisation lumineuse. La maintenance consiste :

- à contrôler la position correcte et le fonctionnement des différents dispositifs composant la signalisation du chantier y compris les dispositifs lumineux,
- à remettre en ordre tout élément accidentellement déplacé.

L'entreprise devra s'assurer que les consignes particulières relatives à la maintenance du balisage ont été remises au personnel affecté à cette tâche et bien comprises par celui-ci.

Une main courante devra être mis en place afin de tracer la surveillance et les actions de maintenance réalisées. Cette main courante sera remise au maître d'œuvre à sa demande. Elle sera systématiquement transmise au maître d'œuvre à la réception des travaux.

3.3 Incidents de chantier

3.3.1 Alerte en cas d'accident ou d'incident

En cas d'accident de la circulation, d'apparition de fumées ou de la survenance d'un incident important se produisant dans la section de chaussée concernée par la présence du chantier, l'alerte devra être donnée le plus rapidement possible au numéro qui sera communiqué par le district à l'ouverture du chantier. En fonction de la situation et des conséquences, des mesures seront prises par l'exploitant ou les forces de l'ordre, et le chantier pourra éventuellement être suspendu.

3.3.2 Véhicules impropres au chantier

Tous les engins et leurs équipements affectés au chantier doivent être en bon état de fonctionnement et de propreté pendant toute la durée du chantier. Tout véhicule ou engin de travaux publics qui ne serait pas en conformité peut ne pas être autorisé à pénétrer et à travailler sur le chantier.

3.3.3 Interruption de travaux

Le chef de district ou son représentant peut, sans avertissement préalable, imposer l'interruption immédiate des travaux, lorsque les conditions de sécurité ne sont pas ou plus suffisantes, ou que le niveau de trafic ou les conditions météorologiques l'y contraignent.

Cette interruption fera l'objet d'un constat écrit.