



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction régionale et interdépartementale
de l'environnement, de l'aménagement et des transports

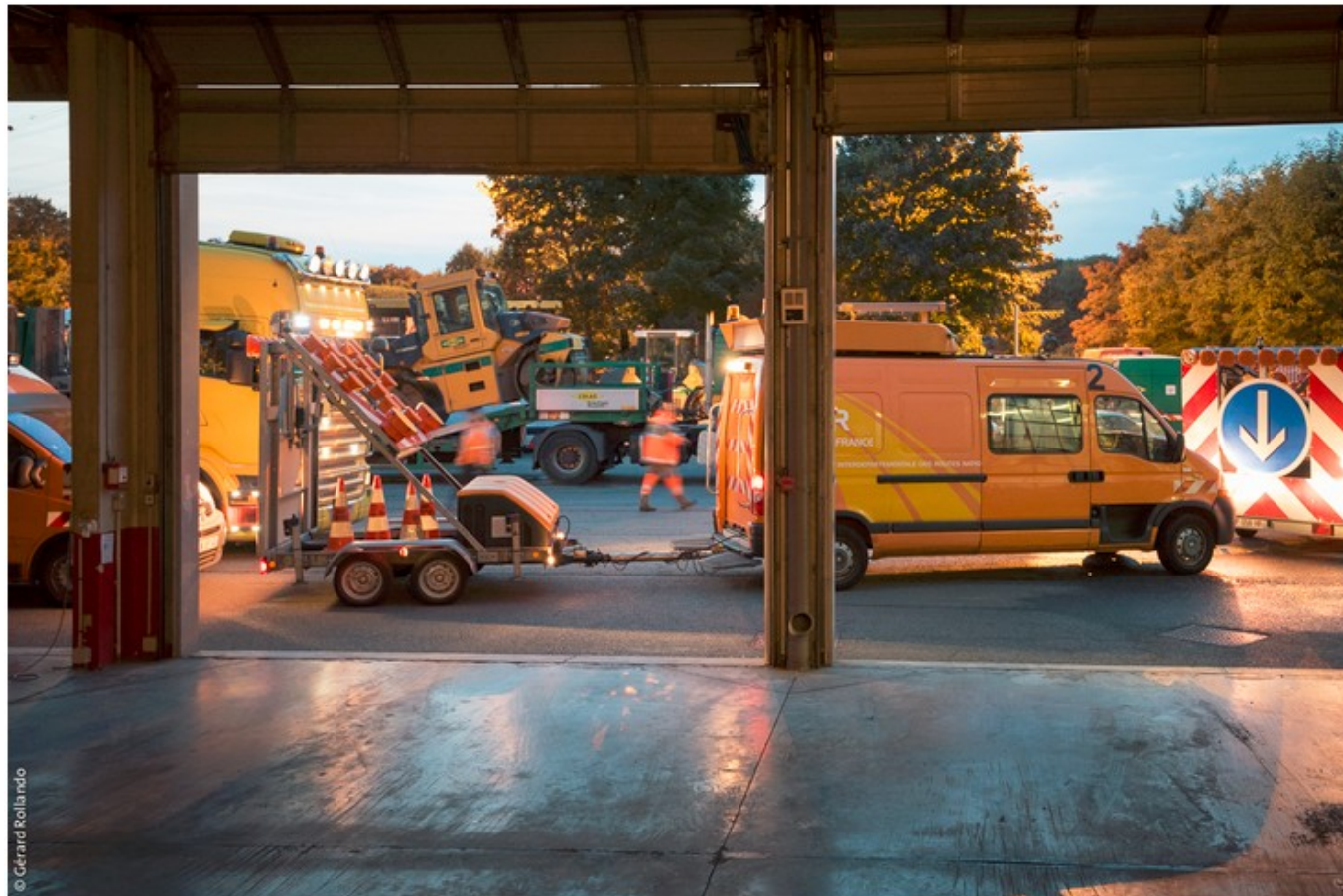
Direction des Routes d'Île-de-France

Arrondissement de Gestion et d'Exploitation de la Route SUD

M.A.J. JANVIER 2024

Cahier des consignes générales de sécurité et d'exploitation

AGER Sud



Route de lisses – 91100 VILLABE

Tél. : 01 60 91 71 05

Courriel : ager-s.dirif.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr

www.dir.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr

Suivi des versions du document

Indice de révision du document	Date	Service producteur	Remarques ou objet de la mise à jour
1		DDE 91 / BGR / VRN et VRS	Première version
2	Avril 2010	DiRIF / AGER sud / UER Villabé	Prise en compte de la création de la DIRIF. Avec la collaboration de : UER de Chevilly-Larue, B. Granger UER d'Orsay, M. Dos Santos UER de Villabé, M. Gillet BGAR, P. Maussin (ASP)
3	Novembre 2011	DIRIF / AGER sud / PCTT Arcueil	Intégration maintenance PCTT
4	Juillet 2012	DIRIF / AGER sud / UER Orsay	Reprise des modifications de janvier 2012 + complément des règles générales de sécurité
5	Juillet 2013	DIRIF / AGER sud	- Refonte de la structure du cahier - Ajout d'une section sur la prise en compte de l'amiante dans les enrobés - Ajout d'une section sur la coactivité
6	29/06/22	DIRIF / AGER sud	Mise à jour du document : M. SAVANE Collaboration : P. MORICEAU ; L. CADET ; D. PRUDHOMME ; F. BERTRAND ; M. GIRARD ; C. KANCEL – Prise en compte de nouvelle organisation de la DiRIF
7	01/02/24	DIRIF / AGER sud	Prise en compte modification du réseau (déclassement RN6 et adossement A6)

Table des matières

Suivi des versions du document.....	2
Préambule.....	4
1 - Consistance du réseau et organisation des moyens.....	5
1.1 - AGER sud.....	5
1.2 - Autres intervenants sur le réseau de l'AGER sud.....	6
2 - Règles générales applicables sur le réseau de l'AGER sud.....	7
2.1 - Principes généraux.....	8
2.2 - Déclaration avant l'ouverture d'un chantier – demandes de balisage.....	8
2.3 - Interruption des travaux.....	9
2.4 - Transport, déplacements et signalisation des ouvriers.....	9
2.5 - Manœuvres de véhicules et engins de chantier.....	10
2.6 - Circulation et équipements des véhicules et engins lents ou non immatriculés desservant le chantier.....	10
2.7 - Lieux de rendez-vous.....	11
2.8 - Horaires de travail.....	11
2.9 - Ouverture et fermeture des chantiers.....	12
2.10 - Fourniture et mise en place de la signalisation.....	12
2.11 - Sanctions et pénalités.....	13
2.12 - Travaux au voisinage de lignes aériennes haute tension.....	13
2.12.1 - Protection contre l'exposition à l'amiante.....	13
2.13 - Co-activité.....	14
2.13.1 - Chantier de bâtiment ou de génie civil :.....	14
2.13.2 - Travaux qui n'entrent pas dans le champ d'application du décret du 26 décembre 1994.....	14
Annexe 1 : Signalisation des véhicules.....	15
Annexe 2 : Signalisation du personnel.....	17
Annexe 3 : Informations sur le travail en hauteur.....	18
Annexe 4 : Demande d'autorisation d'intervention sur le réseau géré par l'AGER.....	19
1 - Demande d'intervention du CEI de Chevilly-Larue.....	19
2 - Demande d'Intervention du CEI d'Orsay.....	20
3 - Demande d'Intervention du CEI de Villabé.....	21
Annexe 5 a : Plans d'accès des CEI – Chevilly Larue.....	22
Annexe 5 b : Plans d'accès des CEI – Villabé.....	23
Annexe 5 c : Plans d'accès des CEI – Orsay.....	24
Annexe 6 : carte des réseaux des UER de l'AGER sud.....	25
Annexe 7 : trame d'une notice explicative à fournir par l'entreprise, à l'appui de sa DI.....	26
Annexe 8 : trame d'une fiche d'analyse de risque.....	27

1 - Préambule

L'AGER Sud se donne pour priorité d'assurer les meilleures conditions de sécurité et d'exploitation pour les agents, les usagers, et les intervenants extérieurs sur le réseau routier national dont il a la charge.

Le Cahier de Consignes Général de Sécurité et d'Exploitation (CCGSE) constitue l'outil principal de diffusion des consignes applicables auprès des divers intervenants sur ce réseau.

Par ailleurs, ce cahier est destiné aux entreprises et services internes ou externes à la DiRIF chargés des travaux de jour comme de nuit sur les autoroutes, les voies rapides et dans les tunnels situés sur le réseau de l'AGER sud.

De plus, les consignes génériques listées par ce document, fournies aux intervenants sur le réseau de l'AGER sud, sont d'application obligatoire par tous, en lien avec les responsables des Unités d'Exploitation de la Route (UER) et aux Centres d'Entretien et d'Intervention (CEI) concernées.

2 - Consistance du réseau et organisation des moyens

2.1 - AGER sud

Au sein de la direction des routes Île-de- France, elle-même rattachée à la direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports, quatre arrondissements de gestion et d'exploitation de la route (AGER) sont chargés d'exploiter le réseau routier national francilien non concédé, chacun sur un territoire donné.

L'AGER sud est chargé de la gestion et de l'exploitation de l'ensemble du réseau routier national non concédé du quart sud de l'Île-de-France, essentiellement l'Essonne et la moitié - à l'Ouest de la Seine - du Val de Marne.

A cet effet, il est subdivisé en deux (2) unités d'exploitations de la route (UER), ayant en charge les sections routières suivantes (voir carte en annexe 7) :

UER d'Orsay/Villabé CEI d'Orsay LA FOLIE BESSIN – RD 446 91400 ORSAY Téléphone : 01 69 18 90 20	A6b	du PR 8+414 au PR 9+701 (du passage de service de Wissous à A10 Wissous)
	A 10	du PR 0+000 au PR 13+1025 (de A6 Wissous à la A10 concédée Folie Bessin)
	A 126	du PR 0+000 au PR 2+625 (de A6 Chilly à A10 Champlan) et du PR 4+000 au PR 6+1265 (de A10 Croix de Palaiseau à RD36)
	RN 20	du PR 3+000 au PR 3+1270 (de A10 à RN20 – réseau départemental)
	RN 104	du PR 48+720 au PR 58+200 (de RD 133 à A10)
	RN 118	du PR 0+000 au PR 15+376 (de la limite avec les Yvelines à A10)
	RN 188	du PR 4+000 au PR 5+295 (de A10 à la RD 188)
	RN 306	du PR 0+300 au PR 1+000 (de RN118 Porte Jaune du Petit Clamart)
UER d'Orsay/Villabé CEI de Villabé RD 260 91100 VILLABE Téléphone : 01 69 11 14 00	A6	du PR 8+414 au PR 26+925 (du passage de service de Wissous à la RN 104 « EST »)
	RN 6	du PR 9+975 au PR 11+1450 (de la Croix de Villeroy à la RN 104)
	RN 37	du PR 2+500 au PR 2+700 (entre bretelles d'accès et RD 637)
	RN 104	du PR 29+000 au PR 48+720 (de la limite avec la Seine-et-Marne à la RD 133)
	RN 440	du PR 0+000 au PR 1+1020 (Collecteur A6 - sens Paris – Province)
	RN 441	du PR 0+000 au PR 0+1000 (Collecteur A6 - sens Province – Paris)
	RN 446	du PR 28+000 au PR 28+550 (de la RN 104 au carrefour de Courcouronnes)
	RN 449	du PR 0+000 au PR 0+1450 (de la RD 91 à la RN 441)

UER de Chevilly-Larue CEI de Chevilly Larue 82 avenue Georges Guynemer 94550 CHEVILLY-LARUE Téléphone : 01 46 68 08 08	A6a	du PR 0+000 au PR 8+414 (de la Porte d'Orléans à Paris au passage de service à Wissous)
	A6b	du PR 0+000 au PR 8+414 (de la Porte d'Italie à Paris au passage de service à Wissous)
	A86	du PR 42+860 au PR 47+245 (de la RD124 à Vitry-sur-Seine à la jonction avec la RN186a à Rungis « IKEA ») et du PR 50+525 au PR 52+180 (du franchissement de l'A6 à la limite des Hauts-de-Seine)
	A106	du PR 5+350 au PR 8+680 (de la branche d'Orly à la limite du Val-de-Marne)
	RN6	du PR 12+000 au PR 19+415 (de l'échangeur avec l'A86 à Créteil à la limite de secteur du CD 91 indiquée par le panneau du nom du département, PR 0+000 Essonne)
	RN7	du PR 2+000 au PR 4+075 (de la branche d'Orly à l'avenue Paul DEMANGE et Bernard LATHIERE)
	RN186a aménagée (filantes)	du PR 47+245 au PR 50+525 (de Rungis « IKEA » au franchissement de l'A6)
	RN186b aménagée (collectrices)	du PR 47+110 au PR 48+885 (de l'échangeur de Thiais à la jonction avec la RN186a)

TUNNELS

A6a : tunnels de la porte d'Orléans et de la porte de Gentilly (4 tunnels de raccordement du boulevard périphérique à l'autoroute A6a);

A6b : tunnel de la porte d'Italie (2 tunnels de raccordement du boulevard périphérique à l'autoroute A6b) et tunnel de Bicêtre (tunnel bidirectionnel de 1 630 m).

A86 : tunnel de Fresnes (couvertures bidirectionnelles Émile Zola de 465 m et Déportation de 197 m), et tunnel d'Antony (couverture bidirectionnelle de 930 m). À noter que le tunnel d'Antony et les fermetures du sens extérieur sont, à titre temporaire, assurés par l'UER le CEI de CHEVILLY pour les travaux programmés et qui est en gestion du CEI de JOUY-EN-JOSAS.

A86 : Les tunnels de Thiais (Moulin de 540 m tube intérieur et de 936 m tube extérieur et Guy Môquet de 560 m tube intérieur et de 607 m tube extérieur) sont gérés depuis le PCTT Est.

RN7 : tunnel d'Orly (2 couvertures bidirectionnelles de 350 m et 305 m).

Par ailleurs, **les plans d'accès et les coordonnées des UER / CEI** sont annexés au présent CCGSE.

2.2 - Autres intervenants sur le réseau de l'AGER sud

Le périmètre de l'AGER Sud est couvert par plusieurs services des forces de l'ordre

Pour la grande majorité des autoroutes et voies rapides des **UER de l'AGER sud** :

C.R.S. SUD IDF
1, rue Migneaux
91305 MASSY cedex

Téléphone : 01.69.20.11.43

Cette règle générale connaît quelques exceptions :

Pour la RN37 entre les PR 2+500 et 2+700

Gendarmerie – Peloton autoroutier de Nemours

Echangeur de Nemours Sud
77140 NEMOURS

Téléphone : 01.64.45.58.10

Pour l'Autoroute A86 entre le PR 49+500 et le PR 42 y compris dans les tunnels de THIAIS

C.R.S. Est IDF

1 à 3 avenue Eugène Varlin
94500 CHAMPIGNY SUR MARNE

Téléphone : 01.48.82.54.00

Pour la RN6 dans le département du Val-de-Marne :

DDSP 94 : commissariat de Villeneuve-Saint-Georges

162 rue de Paris
94190 VILLENEUVE ST GEORGES
Téléphone: 01 45 10 13 50

Pour la RN6 en Essonne entre la croix de Villeroy (PR 9+975) et la RN 104

Gendarmerie - Compagnie d'Evry

11 rue Jean Malézieux
Téléphone: 01 60 79 65 00

3 - Règles générales applicables sur le réseau de l'AGER Sud

Le présent chapitre définit les règles générales de sécurité applicables à tous les travaux de jour comme de nuit à exécuter sur les chaussées des autoroutes et voies rapides et leurs dépendances avec le maintien ou la coupure de la circulation.

Selon la nature particulière des travaux à exécuter et compte tenu des circonstances propres à chaque intervention, des consignes particulières de sécurité compléteront les présentes règles générales.

Les présentes consignes sont applicables :

- aux personnels des entreprises d'entretien et de maintenance ;
- aux personnels des entreprises de travaux intervenant sur les autoroutes, sur les voies rapides et en tunnel ;
- et d'une manière générale à toute personne appelée à intervenir sur les voies concernées dans un but d'exploitation (concessionnaire, police).

3.1 - Principes généraux

Compte tenu du niveau de trafic circulant sur le réseau francilien, la réalisation de travaux nécessite une importante anticipation permettant de limiter la gêne à l'utilisateur et l'impact général sur les conditions

de circulation.

De plus, l'objectif permanent de garantir un niveau de sécurité optimal pour l'ensemble des intervenants nécessite également une préparation en amont de toute intervention sur le réseau.

Toute intervention sur le réseau de l'AGER Sud devra donc systématiquement être préparée en lien avec l'UER/CEI concernée suffisamment en amont pour permettre l'organisation du travail et ce, dans le respect de l'ensemble des règles et consignes applicables.

Les consignes énoncées ci-après n'exemptent pas des obligations réglementaires des intervenants sur le réseau. Dans certains cas, le maître d'œuvre de l'opération sera notamment chargé de préparer et de soumettre à instruction un dossier d'exploitation sous chantier accompagné le cas échéant d'un projet d'arrêté de restriction de circulation. S'agissant des chantiers d'entretien, les intervenants seront les agents de la DiRIF et quant aux autres, il s'agira de maîtres d'ouvrage Tiers ou de Maîtres d'œuvre Tiers.

3.2 - Déclaration avant l'ouverture d'un chantier – demandes de balisage

Avant toute demande de balisage,

— **Si un projet d'arrêté est nécessaire**, le représentant de l'entreprise et son donneur d'ordre devront venir présenter leur chantier à l'UER/CEI **au moins huit (8) semaines avant le début des travaux**.

Au cours de cet entretien, **une modalité d'exploitation de chantier est définie avec la remise par le représentant de l'UER/CEI de cadres vierges du projet d'arrêté (PA), de Dossier d'Exploitation Sous Chantier (DESC), de Demande d'Intervention (DI), d'un plan de prévention des risques (PPR) et le Cahier de Consignes Général de Sécurité et d'Exploitation (CCGSE).**

En outre, le projet d'arrêté et le dossier d'exploitation sous chantier devront être transmis à l'AGER Sud, aux services compétents et aux communes impactées pour avis et ce, **6 semaines avant le début des travaux**.

Par ailleurs, **trois (3) semaines d'échanges**, entre le donneur d'ordre, l'entreprise et le représentant de l'UER/CEI, devront suffire **pour finaliser le PA, le DESC et PPR**.

Puis **le PA, le DESC et PPR, complétés et finalisés**, seront transmis par l'entreprise à l'UER/CEI **au moins cinq (5) semaines avant le début des travaux**.

De plus l'entreprise ou service chargé de l'exécution des travaux sur les autoroutes, voies rapides et tunnels de l'AGER Sud devra transmettre la **Demande d'Intervention (DI)** à l'UER/CEI, **trois (3) semaines avant le début des travaux**. Au regard de cette demande et après instruction, le CEI donnera un avis (favorable / défavorable) quant à la demande.

— **Si un projet d'arrêté n'est pas nécessaire** (cas des fermetures programmées de l'UER), l'entreprise devra transmettre, **trois (3) semaines avant le début des travaux, la Demande d'Intervention (DI)** à l'UER et CEI concernés, **accompagnée du DESC**.

Par ailleurs, **si l'avis à cette demande d'intervention est favorable**, cette DI précisera, à l'intervenant, la procédure à suivre pour accéder au chantier et les règles à appliquer sur le chantier durant toute la durée de l'intervention.

En outre, **en cas d'avis défavorable à cette demande d'intervention**, la DI sera considérée comme étant refusée. Dans ce contexte, l'UER ou le CEI indiquera les raisons de ce refus tout en veillant à expliquer, à cet intervenant, les règles de sécurité inhérentes à son intervention et à lui apporter une réponse à l'ensemble de ses interrogations concernant la procédure d'intervention sur le réseau de

l'UER et sous fermetures d'axe.

En outre, concernant cette DI, une fois l'accord de l'UER/CEI acté, le responsable du chantier est habilité à recevoir tout ordre relatif à l'exécution des travaux et à la sécurité. Pour cela, **un entretien est organisé**, entre le **donneur d'ordre**, les **représentants de l'entreprise** et de l'**UER/CEI, deux (2) semaines avant le début de l'intervention**. Lors de cet entretien, **le responsable du chantier** :

- **reçoit** contre décharge des schémas de circulation et de signalisation, les consignes respectives correspondantes ainsi que les consignes particulières relatives au chantier ;
- **expose**, en présence du donneur d'ordre et du représentant de l'UER/CEI, les éventuels risques soulevés dans le Plan de Prévention des Risques.

De même, aucun balisage ne sera réalisé et aucune autorisation d'intervention ne sera donnée si les éléments demandés (PA, DI, PPR, DESC ou fiche descriptive de l'intervention) ne sont pas correctement complétés et transmis dans les délais aux UER et CEI concernés.

Néanmoins, en cas d'urgence et exceptionnellement pour l'exécution de travaux liés à la sécurité des usagers, il pourra être délivré une autorisation d'intervention immédiate.

3.3 - Interruption des travaux

Le responsable de l'unité ou son représentant pourra, sans avertissement préalable, imposer l'interruption immédiate des travaux, lorsque par suite de circulation imprévue, les conditions de sécurité ou d'écoulement du trafic ne lui paraîtront plus suffisantes et en particulier dans les cas suivants :

- projection de boue rendant les voies, réservées à la circulation, glissantes et impraticables ;
- pointe de circulation anormale provoquant un engorgement avec formation d'un bouchon à l'amont du début du balisage ;
- accidents ou incidents ;
- circonstances météorologiques imprévisibles (brouillard, neige, etc.) ;
- non respect des horaires de travail sur les autoroutes ou voies rapides imposés aux entreprises ;
- non respect des présentes consignes de sécurité et d'exploitation ;
- non respect des consignes de sécurité liées aux interventions sur les équipements des tunnels ;
- non respect des consignes de sécurité liées aux interventions sur les sites techniques (SIRIUS – Stations Météo, comptage SIREDO....) ;
- 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.

3.4 - Transport, déplacements et signalisation des ouvriers

L'entreprise devra fournir, avant de commencer son chantier la liste des intervenants et la liste des véhicules prévus pour le chantier.

Sauf exception définie en accord avec le responsable de l'unité ou son représentant, le transport des ouvriers sur les autoroutes, voies rapides et en tunnels sera assuré exclusivement par l'entreprise avec l'accompagnement d'un représentant de l'UER concernée. Le transport des ouvriers sera fait avec un véhicule équipé pour le transport de personnel et conforme à la réglementation applicable (nombre de places assises, siège-s, ceinture-s de sécurité, etc). En outre, il n'est pas autorisé le transport de personnel dans une benne, confère en annexe les rappels sur la réglementation applicable.

Si pour des besoins des chantiers réalisés sur les autoroutes et voies rapides, un court déplacement à pied est nécessaire de la part des ouvriers, il devra obligatoirement s'effectuer en file indienne, sur la bande d'arrêt d'urgence, dans le balisage. Pour les travaux en tunnels, les interventions ont lieu sous fermeture et les déplacements devront s'effectuer dans le balisage de la fermeture.

Toute personne intervenant à pied sur le domaine routier et en tunnel à l'occasion d'un chantier ou d'un danger temporaire doit revêtir un vêtement de signalisation à haute visibilité de classe 2 ou 3 conforme aux normes en vigueur, notamment la norme NF-EN471 (voir annexe).

Pour certaines natures de travaux, le personnel intervenant devra être équipé de vêtements ou accessoires de protection réglementaires (lunettes, chaussures de sécurité, etc.). En principe, ces derniers sont précisés dans un plan de prévention et/ou dans les consignes particulières et accessoires de protection réglementaires.

La réglementation sur le travail en hauteur est très stricte, tout agent devant utiliser un harnais doit avoir reçu une formation correspondante conformément à cette réglementation. L'équipement (nacelle par exemple) devra être à jour de ses contrôles périodiques.

Tout ouvrier, quel que soit son grade ou sa qualification, ne respectant pas les présentes consignes de sécurité pourra être immédiatement et définitivement exclu du chantier par le représentant sur place de l'UER ou du CEI.

3.5 - Manœuvres de véhicules et engins de chantier

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

Les entrées et sorties de la zone de chantier se feront par les passages identifiés et spécialement aménagés à cet effet, et toujours dans le sens de la circulation.

Par ailleurs, pour les multiples entrées et sorties des zones de chantier, celles-ci seront négociées dans le cadre du DESC et de la DI entre l'UER ou le CEI et les entreprises travaillant dans les fermetures.

Ces entreprises devront confier la gestion de ces entrées et sorties soit à un de leurs agents bien identifié et dont le nom sera manuscrit sur la DI soit indiquer sur cette Demande d'Intervention une décharge manuscrite dédouanant la responsabilité de l'UER/CEI concernant les entrées/sorties effectuées par le personnel des entreprises. Dans ce cas, l'entreprise sera responsable de toutes les intrusions dans la fermeture jusqu'à la réouverture par les agents des CEI.

Pour les tunnels, les entrées dans les fermetures se feront par les accès précisés pour chaque ouvrage. Par ailleurs, pour l'exécution de toute manœuvre, la priorité reste absolue à la circulation normale des usagers. De même, la traversée de terre-plein central par des véhicules ou engins de chantier est interdite. Le passage d'une chaussée à l'autre se fera par l'intermédiaire des échangeurs, diffuseurs ou des accès de service dont la liste et les emplacements seront précisés aux intéressés.

3.6 - Circulation et équipements des véhicules et engins lents ou non immatriculés desservant le chantier

La réglementation en vigueur est strictement applicable. En particulier, l'attention est attirée sur les éléments suivants :

- Pour les véhicules conformes au Code de la Route, circulant à plus de 60 km/h en palier et à plus de 30 km/h sur rampe de 4 % :
 - gyrophare orange et bandes SETRA à l'avant et à l'arrière du véhicule ;
- Pour les véhicules conformes au Code de la Route, circulant entre 40 et 60 km/h en palier et entre 20 et 30 km/h sur rampe de 4 % : ils seront munis des équipements de signalisation suivants :

- vers l'arrière : trois (3) feux jaunes clignotants synchronisés selon les sommets d'un triangle équilatéral, pointe en haut de 1,50 m à 2,00 m de côté et d'un gyrophare ;
 - Ces véhicules ou engins ne pourront se rendre sur la zone de chantier que sur un porte engin.
- Pour les véhicules servant aux balisages, ils seront équipés d'une rampe de feux de défilement de type KR41 fixée par une barre auto-portante pouvant être amovible, d'un gyrophare fixe, d'un AK 5, de chevrons rétro-réfléchissants à l'avant et à l'arrière, de poignées permettant le maintien des ouvriers, d'un marche-pied antidérapant à l'arrière du véhicule et d'une barre d'attelage pour remorque de 2 000 kg.
 - Pour les véhicules non conformes au Code de la Route ou circulant à une vitesse inférieure à 40 km/h en palier et à 20 km/h en rampe de 40 % :
 - Même dispositions que le paragraphe ci-dessus. Ces véhicules ou engins ne pourront se rendre sur la zone de chantier que sur un porte engin.

Dans l'emprise d'un balisage mis en place par la DIRIF, la circulation des véhicules se fera 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 de couleur orange en marche (visible de part et d'autre) et rouler en feux de croisement (code) de nuit. En outre, sur les véhicules, des bandes SETRA devront y être accolées ainsi que le nom de l'entreprise (ou service) intervenant. De plus, lors d'un arrêt, les feux de détresse devront obligatoirement être actionnés. La vitesse de tous les véhicules se déplaçant dans l'emprise du balisage ne pourra pas excéder 40 km/h et sera réduite à 30 km/h au droit des chantiers et/ou ateliers.

De plus, lorsque plusieurs ateliers sont présents dans le balisage, **chaque atelier devra être balisé, par l'entreprise exécutant les travaux**, au minimum par des cônes K5a de classe 2, sauf exception validée préalablement par le CEI.

3.7 - Lieux de rendez-vous

Les principaux lieux de rendez-vous sont les UER / CEI, dont les plans d'accès sont joints en annexe.

Les points de RDV sont formellement identifiés sur les DI.

3.8 - Horaires de travail

L'intervention d'une entreprise dans une emprise de chantier de la DiRIF devra systématiquement attendre l'autorisation du responsable de l'unité concernée de la DiRIF, quelle que soit l'heure.

Pour **les travaux ne nécessitant pas un balisage** (hors emprise chaussées), les plages horaires de travail seront définies par la DI et nécessairement comprises dans les créneaux maximums suivants :

Travaux de jour : de 08h30 à 12h00 et de 13h30 à 16h30 (15h15 le vendredi) ;

Travaux de nuit : de 21h30 à 04h15.

Pour ce qui concerne **les tunnels**, les horaires seront définis par la DI et nécessairement compris dans les créneaux maximums suivants :

Travaux de jour : de 7h00 à 22h00 ;

Travaux de nuit : de 22h30 à 4h00.

Ces créneaux incluent l'installation et le repliement de chantier.

Les horaires de fermeture et de réouverture sont basés sur l'arrêté permanent (21h30/05h00).

Les travaux sur les chaussées nécessitant un balisage ne seront quant à eux autorisés que dans les

intervalles maximums suivants :

Pour **les trois CEI de Chevilly Larue, d'Orsay et de Villabé**

Travaux de jour : de 9h30 à 16h30 ;

Travaux de nuit : de 22h00 à 04h00.

En effet, pour tous les CEI de l'AGER Sud, la plage d'intervention de nuit des entreprises sera de **22h00 à 04h00** afin non seulement de laisser le temps aux intervenants de replier leurs matériels et faire éventuellement face aux différents aléas qui pourraient survenir mais aussi de permettre aux équipes de nuit des CEI et de procéder aux ouvertures des axes fermées et ce, de façon sereine. Cette plage horaire sera bien indiquée sur la DI et les entreprises se devront de la respecter hormis des cas de forces majeures.

En ce qui concerne les tunnels, les travaux de jour seront réalisés uniquement dans les locaux techniques accessibles sans passer par la chaussée. **Les travaux de jour en tunnels ne sont pas autorisés, sauf cas d'urgence sous fermeture exceptionnelle.**

Pour les deux CEI de l'UER d'Orsay – Villabé, il n'y a pas de pose de balisage temporaire et de fermeture de nuit possible pendant la période de viabilité hivernale, soit approximativement du 15 novembre au 15 mars.

3.9 - Ouverture et fermeture des chantiers

L'ouverture de chantier est subordonnée à la mise en place de la signalisation temporaire prévue par les instructions sur la signalisation temporaire des routes et autoroutes (livre I – 8^e partie).

Il est interdit à l'entreprise de se rendre sur le chantier de sa propre initiative. Les intervenants ne pourront intégrer la zone de chantier que lorsqu'ils auront obtenu l'accord du responsable travaux de l'UER / CEI concernée. Sauf organisation spécifique du chantier, ils seront obligatoirement accompagnés par un agent de la DiRIF.

En cas de travaux nocturnes entraînant une restriction de circulation, l'entreprise devra faire un point sur le bon déroulement de son opération à 01h00 et impérativement en informer le responsable des travaux de l'UER / CEI concernée, en particulier si l'entreprise 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.

À la fin de son intervention, l'entreprise s'assurera de ne laisser ni personnel, ni matériel, ni matériau sur la chaussée et informera obligatoirement le responsable « travaux », dont les coordonnées sont sur la Demande d'Intervention, de la fin de son intervention, obligatoirement par un appel téléphonique, complété par un message écrit (sms). En outre, si une entreprise a plusieurs ateliers dans des fermetures données, les équipes intervenant dans ces différents ateliers seront tenues de s'informer de l'avancée des travaux de chacun de ces postes.

3.10 - Fourniture et mise en place de la signalisation

Les balisages permanents (balisage lourd de plus d'une journée ou d'une nuit) pour la durée du chantier seront fournis, posés et déposés par les entreprises sous la responsabilité du Maître d'œuvre. L'entreprise aura la charge d'assurer la surveillance et la maintenance des balisages. Ces balisages lourds seront posés sous une protection appropriée, à déterminer avec l'UER/CEI concernée.

Les balisages temporaires (balisage léger d'une journée ou d'une nuit) seront fournis, posés et déposés par l'UER/CEI concernée. La maintenance sera assurée par les UER/CEI. Pour les chantiers à la demande de maîtres d'ouvrage tiers, ces prestations pourront être facturées par l'UER/CEI.

Dans le cas d'un atelier situé à l'intérieur d'une section fermée de route, un balisage léger visant à délimiter son emprise devra être posé sous la responsabilité de l'entreprise. Ce balisage, adapté aux circonstances et notamment aux risques identifiés liés à la co-activité avec d'autres entreprises, sera défini au préalable avec le représentant de l'UER/CEI concernée.

Dans le cas de balisages posés par une entreprise (balisages lourds permanents, balisage léger à l'intérieur de fermetures), la maintenance de ces balisages fera l'objet d'une organisation à définir au préalable avec le représentant de l'UER/CEI concernée. À titre d'exemple, l'annexe 8 présente un modèle de fiche de suivi du contrôle des balisages.

3.11 - Sanctions et pénalités

En cas d'infraction aux règles générales de sécurité et aux consignes particulières, les travaux seront immédiatement suspendus jusqu'au respect de ces consignes.

Le non-respect des règles de sécurité définies dans le présent cahier de consignes pourra donner lieu à des pénalités définies dans le marché (CCAP par exemple) pour chaque fait générateur, c'est-à-dire par infraction, par véhicule et par personne.

De plus, sur la demande du responsable de l'UER/CEI concernée ou de son représentant, l'entreprise ou le service responsable du chantier pourra être exclu de tous travaux ultérieurs sur les autoroutes, voies rapides et en tunnels de l'AGER Sud.

3.12 - Travaux au voisinage de lignes aériennes haute tension

Toute personne devant intervenir à proximité des lignes aériennes pour effectuer des travaux d'entretien ou d'installations diverses devra respecter une distance minimum de sécurité entre les conducteurs des lignes et elle-même ou les matériels et matériaux pouvant évoluer sur le chantier conformément aux textes réglementaires.

Sur le réseau de l'AGER Sud, les risques liés aux lignes aériennes portent, à la fois, sur les installations de RTE et ERDF et également sur les lignes aériennes de contact des transports filoguidés (RER, métro, tramways, ...).

En cas d'impossibilité de respecter les distances réglementaires de sécurité, il sera nécessaire d'obtenir auprès des services intéressés une mise hors tension de la ou des lignes concernées.

L'autorisation préalable de ces services devra être demandée et jointe à la DI.

3.12.1 - Protection contre l'exposition à l'amiante

Les corps de métier du BTP sont susceptibles d'intervenir sur des matériaux contenant de l'amiante lors d'opérations de maintenance ou de rénovation.

Sur le périmètre de l'AGER Sud, les opérations à risques concernent les travaux sur :

- Tampons
- Canalisations enterrées
- Enrobés
- autres

Avant toute intervention, l'entreprise devra systématiquement s'interroger sur une éventuelle présence d'amiante et demander les résultats des repérages amiante au donneur d'ordre. Le maître d'ouvrage

doit cette information aux entreprises.

En cas de doute, ou en l'absence d'information, on adoptera le principe de précaution. Dans tous les cas, ce sujet fera l'objet d'un échange avec l'UER.

En cas de risque de présence d'amiante, l'entreprise respectera l'intégralité de la réglementation en vigueur à ce sujet, et fournira notamment au représentant de l'unité concernée les preuves de formation des intervenants au risque amiante.

3.13 - Co-activité

Pour chaque chantier, les entreprises ou les différents services intervenants devront procéder à l'évaluation des risques inhérents à leur intervention. Cette évaluation sera pratiquée de manière systématique, conjointement avec l'UER et le CEI concerné.

Si la possibilité d'un risque d'interférence ou de co-activité est identifié entre les différents intervenants ou le service exploitant, alors les modalités suivantes seront à mettre en œuvre conformément au code du travail et aux diverses instructions ministérielles applicables.

3.13.1 - Chantier de bâtiment ou de génie civil :

Dès la phase de conception un coordonnateur SPS devra être désigné conformément au Code du travail Art R4532-2 à R4532-94 (décret n°94-1159 du 26 décembre 1994):

3.13.2 - Travaux qui n'entrent pas dans le champ d'application du décret du 26 décembre 1994

Code du travail Art R4511-1 à R4515-11 (décret n° 92-158 du 20 février 1992) :

- intervention de plusieurs entreprises : même modalité que pour les chantiers de bâtiments ou de génie civil
- intervention d'une seule entreprise avec un balisage réalisé par le service exploitant : dans ce cas un plan de prévention est requis conformément au code du travail Art R4511-1 à R 4515-11

Annexe 1 : Signalisation des véhicules

Dans tous les cas, l'intégralité de la réglementation est applicable. En particulier, l'attention est attirée sur les extraits suivant de l'ISR volume 2 (édition: 2002):

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
Largeur minimum : 0,14 m Fluorescentes rouges et rétro réfléchissantes blanches OU rétro réfléchissantes blanches et rouges	Avant : 2 bandes hor. (0,16 m²) Côtés : 2 bandes hor. (0,16 m²) Arrière : 2 bandes horizontales 2 bandes verti. (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.

RÈGLEMENTATION

La 8^e 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'usager, 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 biaises 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.**

Annexe 2 : Signalisation du personnel

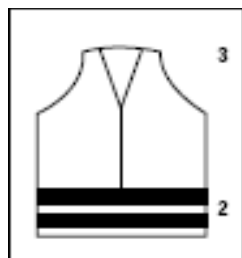
Dans tous les cas, l'intégralité de la réglementation est applicable. En particulier, l'attention est attirée sur les extraits suivant de l'IISR volume 2 (édition: 2002):

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.



Pictogramme
normalisé
figurant sur
l'étiquette du
vêtement



Classe 2



Classe 3

4 - Annexe 3 : Informations sur le travail en hauteur

Les travaux en hauteur sont réglementés par le code du travail article R 4323-58 et suivants, ces articles sont applicables sur l'ensemble du réseau de la DiRIF

Synthèse :

- L'employeur a l'obligation de mettre en place une protection contre le risque de chute quelle que soit la hauteur
- Toute intervention d'un agent dans le cadre de travaux en hauteur nécessite une habilitation de l'employeur
- Les échelles, escabeaux et marchepieds ne doivent pas être utilisés comme postes de travail.
- Il faut privilégier les protections collectives aux protections individuelles :
 1. L'utilisation d'une nacelle (PEMP) nécessite un CACES et une autorisation de conduite de l'employeur.
 2. L'utilisation du harnais nécessite une personne habilitée et ayant reçu la formation correspondante. (Code travail R4323-104 à R4324-106)
 3. Les consignes particulières relatives aux travaux en hauteur seront systématiquement formalisées par un plan de prévention écrit, conformément au code du travail Art R4512-7
- Le travail en hauteur avec déplacement sur cordes doit être exceptionnel et ne pas constituer un poste de travail (travaux temporaires). Le travailleur concerné ne doit jamais rester seul.

Annexe 4 : Demande d'autorisation d'intervention sur le réseau géré par l'AGER

1 - Demande d'intervention du CEI de Chevilly-Larue



AGER Sud
Unité d'exploitation de la route de
Chevilly-Larue
82 avenue Georges Guynemer
94 550 Chevilly-Larue
01 46 15 48 18

Permanence – astreinte CEI de Chevilly 24h/24
Accident : 06 71 25 73 52
Balisages travaux de nuit : 06 64 48 37 47

uer-chevilly-larue.driea-if@developpement-durable.gouv.fr

tre d'ouvrage :	Maître d'oeuvre :
-----------------	-------------------

Renseignements sur l'entreprise intervenante

:	Nom du responsable :
sse :	Tél :

Localisation de l'intervention

e concernée :	Sens :	PR :
ision (voie, accotement, etc.) :		

Description de l'intervention

t :	
:	Plage horaire :
bre de personnes :	Type et nombre d'engin ou de véhicules :

rences de l'arrêté le cas échéant :

Conditions d'intervention

de balisage mis en oeuvre :	
age effectué par (DiRIF, entreprise) :	
en charge coût balisage (devis joint le cas échéant) :	
balisage mis en place par une entreprise (avec accord UER), fournir le plan de balisage et compléter :	
de l'entreprise en charge de la pose, dépose maintenance et surveillance du balisage :	
du responsable balisage :	N° de tél (joignable pensant l'intervention) :
s à la zone de travaux (point de RDV, modalités d'entrée dans le balisage) :	

prise s'engage à respecter et à faire respecter à ses sous-traitants les conditions générales d'interventions définies dans le cahier des
gnes générales de sécurité et d'exploitation de l'AGER Sud joint à la présente autorisation

Contacts pendant l'intervention :

Pour la DiRIF	Pour l'entreprise intervenante
onsable du balisage :	Responsable du chantier :
se tél : 06 64 48 37 47	N° de tél :
Pour le maître d'oeuvre	Forces de police
onsable du chantier :	cf. cahier des consignes générales de sécurité et de l'exploita
se tél	

Représentant entreprise ou maître d'oeuvre	Représentant du maître d'ouvrage	Demande acceptée par le ch l'UER/CEI
:	Date :	Date :
DiRIF // et signature :	Nom et signature :	Signature :

4.1 - 2 - Demande d'intervention du CEI d'Orsay



Direction des routes
Île-de-France
AGER Sud
UER Orsay-Villabé
CEI d'Orsay
RD446 La folle bessin 91400
Orsay
01 69 18 90 20

Demande d'intervention sur le réseau géré par la DiRIF

Astreinte CEI d'Orsay
00h00-12h00 : 06 67 58 56 13
12h00 – 24h00 : 06 67 58 56 96
Responsable de nuit 20h30 – 6h00 : 06 63 34 84 30

Maître d'ouvrage :	Maître d'oeuvre :
---------------------------	--------------------------

Renseignements sur l'entreprise intervenante	
Nom :	Nom du responsable :
Adresse :	Tél :

Localisation de l'intervention		
Route concernée :	Sens :	PR :
Précision (voie, accotement, etc.) :		

Description de l'intervention	
Objet :	
Date :	Plage horaire :
Nombre de personnes :	Type et nombre d'engin ou de véhicules :
Références de l'arrêté le cas échéant :	

Conditions d'intervention	
Type de balisage mis en oeuvre :	
Balisage effectué par (DiRIF, entreprise) :	
Prise en charge coût balisage (devis joint le cas échéant) :	
Si le balisage mis en place par une entreprise (avec accord UER), fournir le plan de balisage et compléter :	
Nom de l'entreprise en charge de la pose, dépose maintenance et surveillance du balisage :	
Nom du responsable balisage :	N° de tél (joignable pendant l'intervention) :
Accès à la zone de travaux (point de RDV, modalités d'entrée dans le balisage) :	
L'entreprise s'engage à respecter et à faire respecter à ses sous-traitants les conditions générales d'interventions définies dans le cahier des consignes générales de sécurité et d'exploitation de l'AGER Sud joint à la présente autorisation	

Contacts pendant l'intervention :	
<i>Pour la DiRIF</i>	<i>Pour l'entreprise intervenante</i>
Responsable du balisage :	Responsable du chantier :
N° de tél :	N° de tél :
<i>Pour le maître d'oeuvre</i>	<i>Forces de police</i>
Responsable du chantier :	cf. cahier des consignes générales de sécurité et de l'exploitation
N° de tél :	

Représentant entreprise ou maître d'oeuvre	Représentant du maître d'ouvrage	Demande acceptée par le chef du CEI d'Orsay
Date :	Date :	Date :
Nom et signature :	Nom et signature :	Signature :

3 - Demande d'Intervention du CEI de Villabé

Annexe 5 a : Plans d'accès des CEI – Chevilly Larue

Plan d'accès

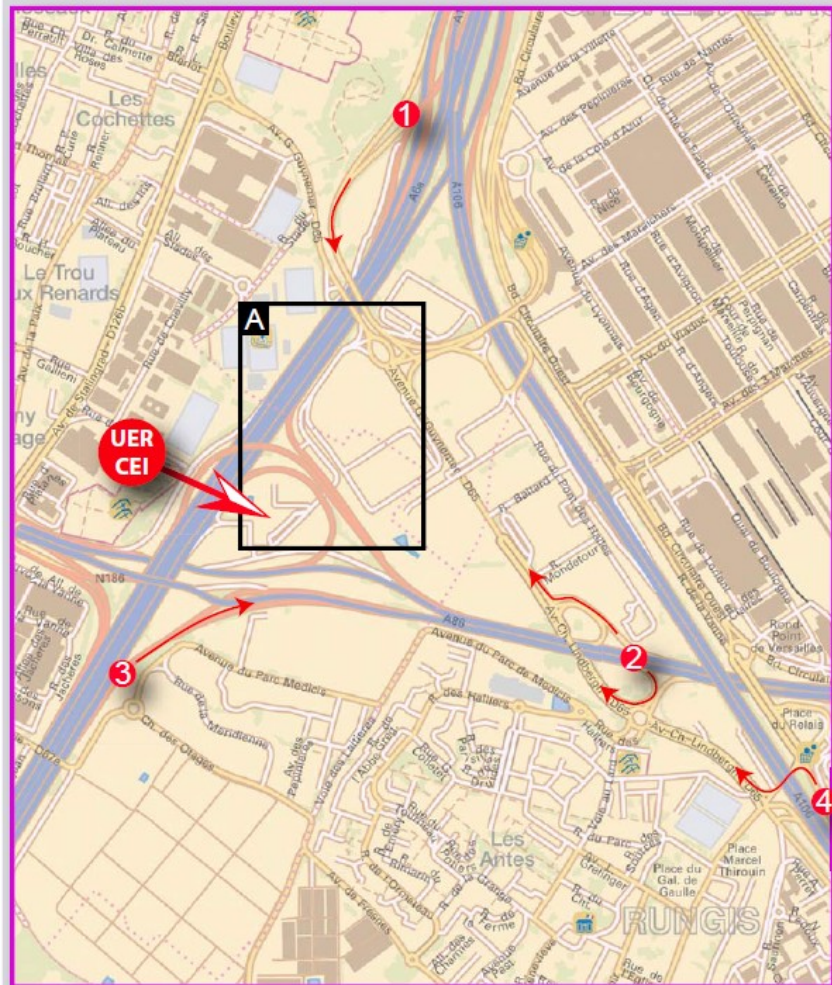
Unité d'Exploitation de la Route de Chevilly-Larue (UER)
Centre d'Exploitation et d'Intervention de Chevilly-Larue (CEI)

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

Arrondissement de Gestion et d'Exploitation de la Route Sud (AGER S)

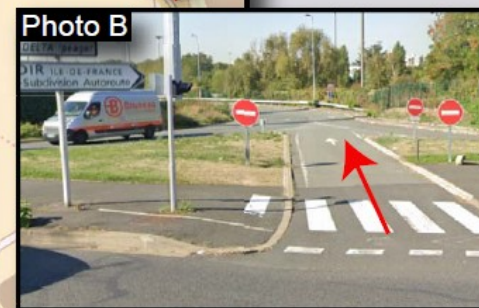
82, avenue Georges GUYNEMER
94 550 Chevilly-Larue
Tél : 01 46 15 48 09

Coordonnées GPS
48°45'26.12"N
2°20'17.73"E



Pour rejoindre l'avenue Georges GUYNEMER depuis le réseau routier structurant :

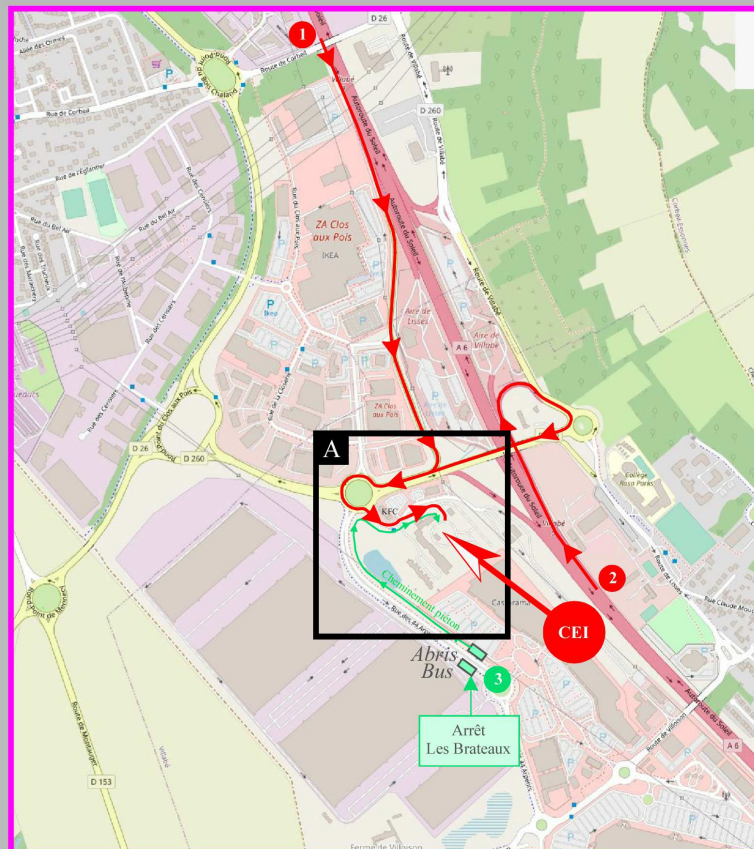
- 1 Depuis A6a ou A6b sens province : Sortie n°3, Rungis
- 2 Depuis A86-N186 : Sortie D165, L'Hay-Les-Roses, MIN-Péage, Zone Delta
- 3 Depuis A6 ou A10 sens Paris : Bifurcation Lille, puis A86-N186 Lille-Créteil
- 4 Depuis A106 sens Paris : Sortie n°5, L'Hay-Les-Roses



Annexe 5 b : Plans d'accès des CEI – Villabé

RD 260
91100 VILLABÉ
Tél : 01 69 11 14 00

Coordonnées GPS
48°35'27.77"N
2°26'33.70"E



Pour se rendre au CEI de Villabé:

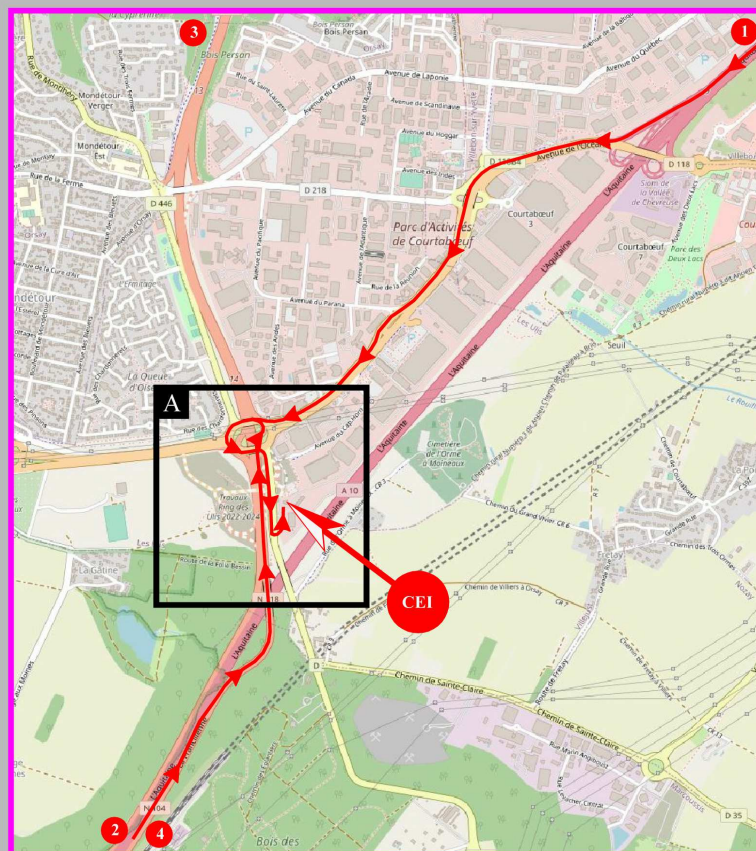
- 1 Depuis A6 sens province sortie n°9 Aire de Lisses - Villabé Evry
- 2 Depuis A6 sens Paris sortie n°9 Aire de Villabé - Lisses Villabé
- 3 Bus 304 - 314 - 415 Arrêt Les Brateaux - Cheminement piéton



Annexe 5 c : Plans d'accès des CEI – Orsay

RN 446 La Folie Bessin
91400 Orsay
Tél : 01 69 18 90 31

Coordonnées GPS
48°40'23.97"N
2°11'41.77"E

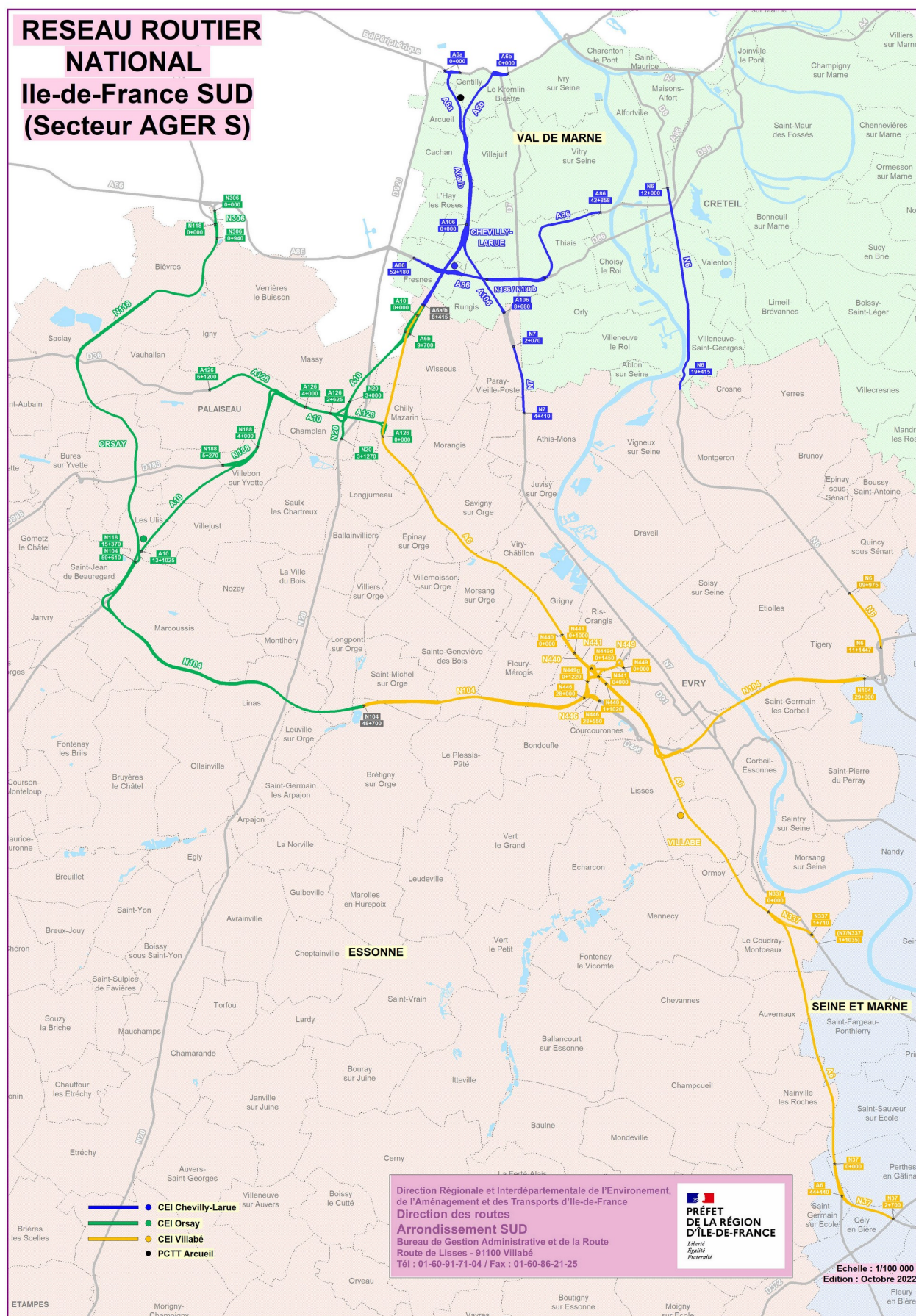


Pour se rendre au CEI d'Orsay:

- 1 Depuis A10 sens province sortie n°9 Chartres puis RD118 jusqu'au giratoire, puis Marcoussis
- 2 Depuis A10 sens Paris prendre sortie RN118 - (A13) Rouen - puis sortie n°14 Les Ulis-Orsay
- 3 Depuis RN118 sens province sortie n°14 Marcoussis
- 4 Depuis RN104 sens Versailles prendre RN118 puis sortie n°14 Les Ulis-Orsay



5 - Annexe 6 : carte des réseaux des UER de l'AGER sud



**Annexe 7 : trame d'une notice explicative à fournir par l'entreprise,
à l'appui de sa DI**

TRAME DU DESC ET NOTICE DESCRIPTIVE DES TRAVAUX

SOMMAIRE

1 - Introduction.....	
1.1 - Généralités	
1.2 - Objet de l'opération	
1.3 - Travaux réalisés.....	
1.4 - Travaux à réaliser en demande.....	
2 - Objet du présent Dossier d'Exploitation Sous Chantier (DESC) ou Notice.....	
3 - Données de trafic.....	
4 - Description des travaux	
4.1 - Travaux de	
4.2 - Mise en œuvre	
4.3 – Travaux d'application de	
5 - Phasage général des travaux.....	
6 - Modes d'exploitation retenus	
6.1 - Généralités :.....	
6.2 - Dispositifs d'exploitations réglementaires utilisés durant les travaux.....	
6.3 - Phasage de mise en place des signalisations et protections.....	
6.4 - Mise en œuvre de la signalisation de déviations	
6.5 - Interventions d'urgence et de viabilité.....	
7 - Information des usagers.....	
7.1 - Projet d'arrêté Inter préfectoral.....	
7.2 - Panneaux d'informations et médias.....	
8 - Accès de chantier.....	
9 - Coordonnées des responsables du chantier.....	
10 - Annexes.....	
10-1 - Schéma de principe du balisage de nuit	
10-2 - Schéma de principe de fermeture pour travaux de jour et ou de nuit.....	
10-3 - Carnet de détails des déviations.....	
10-4 - Plans d'exploitation des phases 1 à XX	
10-5 - Projet d'Arrêté inter-préfectoral :.....	

Annexe 8 : fiche d'analyse de risque

Consignes de sécurité Check-liste			CEI de	
Les responsables du CEI peuvent sans avertissement préalable imposer l'interruption immédiate des travaux en cours si les conditions de sécurités ne sont pas satisfaisantes			Entreprise ou service Intervenant	
En cas d'incident/d'accident alerter immédiatement les responsables du CEI au : Le cas échéant alerté les services de secours pompiers : 18 – SAMU : 15				
Points à vérifier			OUI	NON
Règles Générales	Respect des horaires	de début de chantier		
		de fin de chantier		
	Les intervenants ont pris connaissance auprès du responsable du CEI des spécificités et des consignes relatives à la zone de travail concernée.			
	Les intervenants ont systématiquement signalés leur présence sur site ou sur chantier			
	Les intervenants ont systématiquement informés de leur départ du site ou du chantier			
	Port des EPI adaptés en toute circonstance y compris au sein du CEI (vêtements haute visibilité, de classe II minimum, obligatoire sur le réseau)			
Déplacement et transport des personnels	Sauf accord préalable avec le responsable des travaux du CEI l'entreprise est toujours accompagnée par les services de la DiRIF jusqu'à la zone de chantier			
	Le transport de personnel est réalisé uniquement au moyen de véhicules équipés pour le transport et conforme à la réglementation en vigueur.			
	Respect de l'interdiction de traverser à pied des voies non neutralisées			
Accès et circulation au sein du CEI	Application stricte de code de la route et des consignes internes			
	Respect des prescriptions de déplacement et du plan de circulation interne du CEI			
	Les intervenants ont signalé leur présence dès leur arrivée au CEI			
Circulation de véhicules et engins dans la zone de chantier	Respect des consignes spécifiques, aux accès et zones de travaux			
	Respect des sens de circulation imposés dans l'emprise de la fermeture			
	Les véhicules sont équipés de la signalisation adaptée dans la zone de chantier			
	Respect de l'interdiction de manœuvrer des véhicules ou d'engins hors de la zone de chantier réglementairement balisée			
	Stationnement de véhicule, de matériel ou engin au sein de la fermeture matérialisé par des cônes K5a et une signalisation lumineuse			
	Respect de la zone tampon			
Utilisation d'engins de chantier et de manutention	Les utilisateurs d'engins et de matériel disposent des habilitations			
	Conformité des matériels	contrôles périodiques		
		adéquation avec la tâche à réaliser		
	Respect des règles d'utilisation des engins et des matériels			
	Conformité de la signalisation des matériels et des engins			
Co-activité	Connaissance et respect de l'analyse des risques et du plan de prévention			
	Matérialisation du chantier au sein de la fermeture (cônes K5a, Balise K5c, autres)			
	Respect des zones de stockage et de stationnement définies			
Principales consignes environnementales	Nettoyage de la zone de travail en fin d'intervention			
	Respect des consignes de collecte et d'évacuation des déchets du site			
	L'entreprise dispose des fiches de données de sécurité des produits employés			
	Aucun produit rejeté à l'égout			
	Stockage des produits liquides sur bacs de rétention			

Points nécessitant une mise à niveau sans délais

Points réductible pouvant justifier l'exclusion de l'intervenant ou l'arrêt du chantier

Date et signature de l'intervenant

Date et signature du responsable CEI