

# Autoroute A63

## Réhabilitation des buses métalliques OT2051 et OT2033

---

Dossier de Consultation des Entreprises  
**A05- Exigences en matière de sécurité applicables à l'ensemble des marchés et contrats de travaux - VINCI Autoroutes**

---

# SOMMAIRE

---

<b>1. OBJET ET CHAMP D'APPLICATION DU PRESENT DOCUMENT.....</b>	<b>3</b>
<b>2. PHASE D'APPEL D'OFFRES.....</b>	<b>4</b>
<b>3. ORGANISATION DE L'ENTREPRISE EN MATIERE DE SECURITE .....</b>	<b>5</b>
3.1 Encadrement de chantier.....	5
3.2 Dispositions spécifiques à respecter.....	6
3.2.1 Dispositions concernant les intérimaires, apprentis et les personnes en insertion : .....	6
3.2.2 Dispositions spécifiques concernant les intérimaires : .....	6
3.2.3 Dispositions spécifiques concernant le personnel en insertion et les personnes en apprentissage : .....	6
3.2.4 Dispositions concernant les sous-traitants .....	6
3.2.5 Dispositions applicables sur les chantiers de la DMO VINCI Autoroutes .....	7
3.2.6 Adéquation levage .....	8
3.2.7 Panneau Maîtrise d'Ouvrage Zéro Accident .....	8
3.2.8 Compléments au FRGS (*) de VINCI Autoroutes .....	9
3.3 Réunions d'encadrement dédiées à la sécurité .....	9
3.4 Interventions du service sécurité de l'entreprise.....	10
3.5 Revue sécurité lors des réunions de chantiers.....	10
<b>4. ACCUEIL ET SENSIBILISATION DU PERSONNEL.....</b>	<b>11</b>
4.1 APTE'VA .....	11
4.2 Accueil du personnel.....	11
4.3 Spécificités concernant les entreprises étrangères.....	12
4.4 Formation sécurité au poste de travail pour chacune des phases du chantier.....	12
4.5 Réunions de sensibilisation dédiées à la sécurité (de type quart d'heure sécurité) .....	12
4.6 Cas des cotraitants, sous-traitants et des prestataires de service.....	12
4.7 Document harmonisé des opérations des livraisons (DHOL).....	12
<b>5. TACHE ET DOCUMENTS A ETABLIR AVANT LE DEBUT DES TRAVAUX PUIS PENDANT LES TRAVAUX .....</b>	<b>14</b>
5.1 Réunion de présentation de la démarche sécurité par l'entreprise, en phase de préparation de chantier.....	14
5.2 Plan Particulier de Sécurité et de Protection de la Santé (PPSPS).....	14
5.3 Additifs au Plan Particulier de Sécurité et de la Protection de la Santé (PPSPS).....	15
5.4 Cas des Ouvrages Provisoires.....	15
5.5 Cas des cotraitants, sous-traitants et des prestataires de service intervenant sur le chantier .....	16
<b>6. CONTROLES.....</b>	<b>18</b>
6.1 Contrôles à réaliser par l'entreprise.....	18
6.2 Contrôle extérieur .....	19
6.3 Audits .....	19
<b>7. ANALYSE DES EVENEMENTS SECURITE.....</b>	<b>20</b>
<b>8. AMELIORATIONS .....</b>	<b>21</b>
8.1 Par l'entreprise .....	21
8.2 Par le maître d'ouvrage.....	21
<b>9. REPORTING MENSUEL .....</b>	<b>22</b>
<b>10. SANCTIONS .....</b>	<b>23</b>
<b>11. PENALITES.....</b>	<b>24</b>
<b>12. LISTE DES ANNEXES.....</b>	<b>24</b>
<b>ANNEXE 1 - POLITIQUE SECURITE VINCI AUTOROUTES.....</b>	<b>25</b>
<b>ANNEXE 2 - FICHE EVENEMENT SECURITE .....</b>	<b>26</b>
<b>ANNEXE 3 - FICHE ADEQUATION LEVAGE.....</b>	<b>27</b>
<b>ANNEXE 4 - PANNEAU MAITRISE D'OUVRAGE ZERO ACCIDENT .....</b>	<b>28</b>
<b>ANNEXE 5 - CADRE REPORTING MENSUEL ENTREPRISE.....</b>	<b>29</b>
<b>ANNEXE 6 - GUIDE « APTE'VA ».....</b>	<b>30</b>



## **1. OBJET ET CHAMP D'APPLICATION DU PRESENT DOCUMENT**

---

VINCI Autoroutes s'est engagé à réduire les accidents et les dysfonctionnements nuisant à la santé et à la sécurité de l'ensemble des intervenants et des tiers impactés par les opérations dont elle assure la maîtrise d'ouvrage.

En effet, une opération qui ne se déroule pas en prenant en compte à tout instant ces éléments ne peut en aucun cas satisfaire le maître d'ouvrage. Ainsi, l'objectif à terme est bien d'atteindre le « zéro accident » sur l'ensemble de ces opérations.

La politique sécurité « Maîtrise d'Ouvrage - Zéro accident » (également nommée « sécurité 100 % chantiers ») de VINCI Autoroutes est jointe en annexe 1 du présent document. Toute personne travaillant sur un chantier VINCI Autoroutes doit s'approprier cette politique, l'appliquer et la faire appliquer.

L'objet du présent document est de décrire ces exigences en la matière, qui complètent celles existant déjà et notamment le respect de la réglementation. Elles s'appliquent à l'ensemble des entreprises ayant passé un marché ou un contrat de travaux avec VINCI Autoroutes, ainsi qu'à leurs cotraitants, sous-traitants et prestataires de service. Le présent document est ainsi à joindre aux contrats de sous-traitance ou de prestations de service passés par ces entreprises.

La sécurité est l'affaire de chacun, notamment de l'encadrement de chantier et en premier lieu du responsable du chantier (parfois nommé le directeur de chantier, celui qui possède les délégations correspondantes) de l'entreprise ou du groupement d'entreprises titulaire du contrat. Le responsable du chantier est le garant du respect des exigences sécurité pour l'ensemble du personnel des entreprises (personnel propre, intérimaire, personnel en prêt de main d'œuvre, personnes en insertion ou en apprentissage, cotraitant, sous-traitant, prestataire de service (dont la prestation de location d'engin avec chauffeur), ...) travaillant sur le chantier.

L'attente du maître d'ouvrage vis-à-vis de l'attitude et des actions menées par l'entreprise en matière de sécurité et de santé est donc très forte. Elle comprend un engagement de sa direction, la mise à disposition des ressources spécifiques humaines et matérielles nécessaires, des formations et sensibilisations auprès des salariés autant que nécessaire, une analyse systématique des risques encourus et des mesures de prévention décidées pour les éliminer, des contrôles de la bonne application des dispositions prévues, une prise en compte du retour d'expérience notamment en analysant chaque dysfonctionnement afin d'améliorer encore les dispositions mises en place.

Le maître d'ouvrage (MOA) ainsi que le maître d'œuvre (MOE) et le contrôle extérieur seront particulièrement vigilants au respect de ces engagements et restent, avec le coordonnateur SPS (CSPS), en permanence à l'écoute de l'entreprise.

*Nota :*

*Chaque marché ou contrat VINCI Autoroutes est attribué à une entreprise ou un groupement d'entreprises. Afin de faciliter la compréhension de ce document, par la suite, le terme « entreprise » correspond à l'entreprise ou au groupement d'entreprises (représenté par le mandataire du groupement) titulaire du marché ou contrat. De même, le terme marché correspond au marché ou au contrat attribué à l'entreprise.*

## **2. PHASE D'APPEL D'OFFRES**

---

L'entreprise, dans son offre, prend en compte (y compris financièrement) l'ensemble des dispositions à mettre en place pour réaliser un chantier exemplaire en matière de santé et de sécurité pour l'ensemble des intervenants et des tiers impactés par les travaux et notamment celles décrites dans :

- le présent document,
- le Plan Général de Coordination en matière de Sécurité et de Protection de la Santé (PGCSPS),
- le Fascicule des Règles Générales de Sécurité (FRGS) de VINCI Autoroutes pour la réalisation de travaux sur autoroute en service et ses compléments joint dans le présent document (art. 3.2.7),
- les autres éléments relatifs à la sécurité contenus dans les pièces contractuelles,
- la réglementation applicable.

Lors de la remise de son offre, l'entreprise joint un mémoire sécurité présentant l'organisation qu'elle s'engage à mettre en place, visant à garantir la santé et la sécurité de l'ensemble des intervenants et des tiers impactés par le chantier. Ce mémoire comprend également une adhésion à la politique sécurité de VINCI Autoroutes, ci-jointe en annexe 1, une analyse des risques principaux et les dispositions prévues pour éliminer ou diminuer ces risques (notamment lors des phases délicates du chantier) ainsi que ses résultats sécurité sur les 3 dernières années (hors année en cours) y compris les salariés intérimaires.

Le mémoire décrit également la politique de l'entreprise en matière de sécurité, et en particulier les mesures spécifiques mises en place (accueil, formations renforcée, tutorat, ...) pour le recours :

- au personnel intérimaire,
- au personnel en insertion,
- au personnel en apprentissage.

L'entreprise propose également dans ce mémoire des bonnes pratiques ou innovations pouvant être déployées concernant la sécurité des intervenants sur le chantier (notamment vis-à-vis des risques liés à la circulation).

### 3. ORGANISATION DE L'ENTREPRISE EN MATIERE DE SECURITE

---

#### 3.1 Encadrement de chantier

L'entreprise s'engage, sur ce chantier, à :

- Ce que le **responsable du chantier** ait une expérience significative (au moins 5 ans) dans la même fonction sur des chantiers similaires. Cette personne, en plus de ses autres missions, veille notamment au respect des exigences sécurité du maître d'ouvrage pour l'ensemble des personnes travaillant sur le chantier (personnel propre, intérimaires, personnel en prêt de main d'œuvre, cotraitants, sous-traitants, prestataires de service, ...),
- Désigner, si l'opération est concernée, un **chargé d'ouvrage provisoire** (COP) ayant une expérience significative (au moins 5 ans) dans la même fonction sur des chantiers similaires,
- Désigner au minimum un **chargé sécurité** dédié, ayant une expérience significative d'au moins 3 ans (cf. (\*)) dans la même fonction sur des chantiers similaires. Le temps de présence du chargé sécurité est précisé dans le CCAP ou le contrat.

(\*) A titre exceptionnel et sous réserve de l'accord du maître d'ouvrage en phase de préparation de chantier, dans le cadre d'une reconversion d'un encadrant de la filière travaux (avec une expérience de plus de 5 ans) à un poste de chargé sécurité et donc sans expérience spécifique en sécurité, celui-ci devra être titulaire de la formation « Animateur de Sécurité » (durée 15 jours) dispensée par l'OPPBTP et accompagné durant le chantier par un tuteur expérimenté en sécurité et désigné au préalable (par exemple un membre du service prévention de l'entreprise). L'attestation de formation ainsi que la procédure d'accompagnement et de tutorat devront être jointes au mémoire.

Le chargé sécurité intervient pour l'ensemble des personnes travaillant sur le chantier (personnel propre, intérimaires, personnel en prêt de main d'œuvre, cotraitants, sous-traitants, prestataires de service, ...). La durée de la mission du chargé sécurité ainsi désigné correspond à celle du marché, y compris la période de préparation. Le chargé sécurité ne peut être affecté à d'autres missions que celles relatives à la sécurité, pour lesquelles il passe 100 % de son temps (sauf mention différente figurant dans le CCAP ou dans le contrat). Dans ses missions, le chargé sécurité doit avoir l'autorité et les délégations pour arrêter, en cas de danger grave et imminent, toute phase de travaux en cours, que ce soit pour les travaux réalisés en propre par l'entreprise ou ceux accomplis par des cotraitants, sous-traitants ou prestataires de service.

En phase de préparation de chantier, le chargé sécurité se rapprochera du maître d'ouvrage afin de suivre la sensibilisation « chargé sécurité Maîtrise d'Ouvrage Zéro Accident », dispensée par le référent sécurité VINCI Autoroutes local ou par une autre personne désignée par le maître d'ouvrage.

Une fois le contrat signé, l'entreprise ne pourra changer de chargé sécurité sans avoir l'accord préalable du maître d'ouvrage. Le nouveau chargé sécurité devra répondre à l'ensemble des points exigés dans le présent document.

Les fonctions de chargé sécurité et de chargé d'ouvrage provisoire devront être assurées par deux personnes distinctes.

Les éléments ci-dessus, l'organigramme du chantier ainsi que les missions et responsabilités de chaque intervenant en matière de sécurité, sont à intégrer dans le Plan d'Assurance Qualité (PAQ) de l'entreprise.

Le PAQ comprend également les dispositions de rédaction, vérification et approbation de l'ensemble des documents et en particulier ceux relatifs à la sécurité (PPSPS, additif au PPSPS, procédure d'ouvrages provisoires, dossier d'ouvrages provisoires, modes opératoires, document harmonisé des opérations des livraisons, ...). Il précise également les contrôles faits par l'entreprise sur les documents établis par les cotraitants, les sous-traitants ou les prestataires de service.

Les cotraitants, sous-traitants et prestataires de service doivent soit adhérer au PAQ de l'entreprise (qui vérifie alors s'il convient de le mettre à jour), soit établir de manière similaire leur propre PAQ et le transmettre à l'entreprise.

Chaque PAQ est soumis à l'approbation du maître d'œuvre.

Toute modification de l'organisation (par exemple lors des changements de personne ou d'affectation de nouvelles personnes de l'encadrement) doit se traduire par une mise à jour du PAQ, à nouveau soumis à l'approbation du maître d'œuvre.

Nota :

La trame des documents types pouvant évoluer, lors de la phase préparation de chantier, le chargé sécurité devra s'assurer auprès du maître d'ouvrage (via le référent sécurité VINCI Autoroutes local) qu'il détient les documents au dernier indice en version informatique (cela concerne notamment la fiche évènement sécurité, la fiche d'adéquation levage, le contenu du panneau « Maîtrise d'Ouvrage Zéro Accident », la fiche de reporting mensuel,...).

### **3.2 Dispositions spécifiques à respecter**

Afin de limiter le risque d'accidents du travail, les dispositions suivantes sont imposées sur l'ensemble des chantiers pour lesquels VINCI Autoroutes assure la maîtrise d'ouvrage :

#### **3.2.1 Dispositions concernant les intérimaires, apprentis et les personnes en insertion**

Il est interdit pour l'entreprise et chacun de ses cotraitants, sous-traitants ou prestataires de service de dépasser, à tout moment, pour chacun des postes de travail, les seuils maximums correspondant à la somme des intérimaires, des personnes en insertion et en contrat d'apprentissage ci-après :

Nombre de personnes sur chantier par entreprise, cotraitant, sous-traitant ou prestataire	1	2 à 3	4 à 7	Plus de 8
Nombre (ou taux) maximum admis correspondant au nombre total d'intérimaires, de personnes en insertion et de personnes en contrat d'apprentissage	0	1	2	30 %

#### **3.2.2 Dispositions spécifiques concernant les intérimaires**

En plus des seuils à respecter, l'entreprise qui emploie des salariés intérimaires doit respecter les prescriptions suivantes :

- Pour tout intérimaire, l'entreprise doit assurer une formation sécurité renforcée à l'accueil en fonction de la liste des postes à risque de l'entreprise validée par sa médecine du travail. A l'issue de cette formation, l'entreprise remettra à la personne concernée une attestation de formation signée,
- Chaque intérimaire ayant une qualification N1-P1 ou ayant, pour des travaux similaires, une expérience inférieure à 2 ans au poste de travail auquel il est affecté, devra obligatoirement avoir un tuteur faisant partie de l'équipe à laquelle il est rattaché (autre que le chef d'équipe ou le chef de chantier), lequel tuteur devra entre autre s'assurer que la personne sous sa responsabilité respecte l'ensemble des exigences sécurité du chantier et le guider au jour le jour dans l'exécution de son activité,
- Les éléments ci-dessus doivent être tracés, conservés par l'entreprise et tenus à disposition du maître d'ouvrage, maître d'œuvre, CSPS ou du contrôleur extérieur.

#### **3.2.3 Dispositions spécifiques concernant le personnel en insertion et les personnes en apprentissage**

Sont concernées dans cet article d'une part les personnes en insertion professionnelle, que ce soit des salariés d'une entreprise d'insertion, des personnes embauchées par l'entreprise (ou un de ses cotraitants) ou des intérimaires et d'autre part les personnes en contrat d'apprentissage.

- Ces personnes doivent faire l'objet d'un accueil et d'une formation sécurité renforcée pour les mêmes postes à risques que ceux définis pour les intérimaires ainsi que d'un suivi particulier (détailé dans les autres pièces du marché), en étant sous la responsabilité d'un tuteur nommément désigné,
- Les éléments décrits ci-dessus (accueil, formation renforcée, tuteur, ...) doivent être tracés, conservés par l'entreprise et tenus à disposition du maître d'ouvrage, maître d'œuvre, coordonnateur SPS ou contrôleur extérieur. Sur demande du maître d'ouvrage, un reporting mensuel spécifique de ces éléments devra lui être transmis.

#### **3.2.4 Dispositions concernant les sous-traitants**

Les sous-traitants de rang supérieur à 1 ne sont pas acceptés par le maître d'ouvrage.

## Agrément des sous-traitants :

Lors des demandes d'agrément de sous-traitant, l'entreprise joint, après vérification, un mémoire sécurité établi par le sous-traitant, comprenant au minimum les éléments suivants :

- Une adhésion à la politique sécurité « Sécurité 100% chantiers » de VINCI Autoroutes, complétée et signée de la direction du sous-traitant,
- Les résultats sécurité du sous-traitant des 3 dernières années (hors année en cours),
- L'organisation du sous-traitant en matière de sécurité,
- Une première analyse des risques et des moyens de prévention concernant les activités du sous-traitant (ce document ne se substitue pas au PPSPS à établir par le sous-traitant, après visite préalable avec le coordonnateur SPS).

## Notas :

- Le sous-traitant pourra ne pas être agréé si les éléments ci-dessus ne sont pas remis ou ne sont pas satisfaisants,
- Dans le cas où le sous-traitant est désigné au moment de l'offre, le mémoire sécurité du sous-traitant est à joindre à l'offre, en complément de celui de l'entreprise qui sous-traite,
- Lorsque les prestations sont identiques ou similaires entre l'entreprise qui sous-traite et son sous-traitant, le sous-traitant pourra adhérer au mémoire sécurité de l'entreprise qui sous-traite. Dans ce cas, il devra s'engager au travers d'un courrier à respecter, sans réserve, l'ensemble des éléments inscrits dans le mémoire sécurité de l'entreprise.

### 3.2.5 Dispositions applicables sur les chantiers de la DMO VINCI Autoroutes

Afin de lutter contre certaines situations s'étant avérées particulièrement dangereuses, il a été décidé d'interdire certaines pratiques (matériel, méthodes, ...) et d'en rendre obligatoire d'autres sur les chantiers de la direction de la maîtrise d'ouvrage VINCI Autoroutes, selon les listes ci-après.

#### Liste des interdictions :

- L'usage du téléphone mobile/portable sur le chantier, sauf si on se trouve dans un point sécurisé prévu à cet effet type « point-phone » devant être identifié sur le plan des installations de chantier,
- Matériel électroportatif non équipé de « dispositif d'arrêt de sécurité »,
- Potelets de garde-corps avec système télescopique de serrage par manivelle ou tout autre dispositif de type : potelet serre-joint, potelet pince dalle, ... ,
- Echelle seule (non associée à un dispositif fixe),
- Marche arrière des VL et des PL, sauf cas spécifique identifié et organisé avant le démarrage du chantier et ayant fait l'objet de consignes spécifiques à préciser dans le PPSPS ou l'un de ses additifs,
- Machine à béton extrudé non équipée de garde-corps et de bacs de rétention pour le lavage des moules et de la machine,
- Utilisation de cutter à lame non rétractable (cutter à lame rétractable : la lame doit se rétracter automatiquement sans intervention de l'opérateur).

#### Liste des obligations :

- Port du casque (la couleur rouge est réservée pour identifier les sauveteurs secouristes du travail. Toute entreprise souhaitant modifier ce point devra avoir l'accord préalable du maître d'ouvrage).

#### En complément des dispositions réglementaires en vigueur :

- Le recours au travail nocturne et à fortiori au travail posté devra faire l'objet d'une information au coordonnateur SPS, au maître d'œuvre et à l'inspection du travail (DIRECCTE) et d'une analyse pour les dispositions particulières à respecter (éclairage, signalisation, limitation du bruit, ...),
- Le recours au travail le samedi devra faire l'objet d'une information obligatoire auprès de l'Inspection du Travail (DIRECCTE), du coordonnateur SPS et du maître d'œuvre le jeudi précédent l'intervention,

- Le recours au travail le dimanche, devra faire l'objet d'une demande de dérogation auprès de la préfecture (conformément à l'article L 3132-20 du code du travail). Une copie sera transmise au Coordonnateur SPS, au maître d'œuvre et au maître d'ouvrage.

### 3.2.6 Adéquation levage

Pour les manœuvres de levage avec une grue (mobile ou fixe), l'entreprise devra fournir au Coordonnateur SPS et au maître d'œuvre, avant l'opération de levage, la fiche d'adéquation complétée et signée,

La trame à compléter est jointe en annexe 3.

Des fiches similaires doivent être établies dans le cas d'utilisation d'autres engins de levage : grue auxiliaire d'un camion, palan, ...

### 3.2.7 Panneau Maîtrise d'Ouvrage Zéro Accident

Dans le cadre du déploiement de la démarche « Maîtrise d'Ouvrage Zéro Accident » (ou « sécurité 100 % chantiers »), les chantiers sous maîtrise d'ouvrage VINCI Autoroutes et d'une durée supérieure à deux semaines (y compris la phase de préparation) doivent être dotés d'un ou plusieurs panneaux affichant les résultats sécurité (le modèle du panneau est joint en annexe 4).

Le maître d'ouvrage fournit la trame ou le panneau. Le respect de la charte graphique par l'entreprise est impératif.

Selon l'environnement du chantier, la taille du panneau pourra varier du format A3 au format A0 :

- Le format A3 (420 mm x 297mm) est retenu pour les chantiers itinérants,
- Le format A0 (1682 mm x 1189 mm) est retenu à la base vie du chantier.

Pour les chantiers importants, prévoir autant de panneaux que de lieux distincts de cantonnement.

Les panneaux abîmés ou défectueux devront être remplacés à l'identique.

Positionnement du panneau :

Le panneau est affiché à la base vie du chantier ou à défaut aux endroits dans lesquels se tiennent les réunions de façon à être vu par l'ensemble des intervenants et visiteurs du chantier.

Informations à renseigner et à mettre à jour :

Périmètre : les informations figurant sur le panneau concernent l'ensemble du chantier et relève de la responsabilité de l'entreprise.

- Titre : le nom du chantier
  - Date de démarrage du chantier : date fixe
  - Date de mise à jour du panneau : *fréquence hebdomadaire*
  - Nombre d'accidents du travail avec arrêt : *fréquence hebdomadaire*
  - Nombre d'évènements sécurité : *fréquence hebdomadaire*
  - Nombre d'heures travaillées : *fréquence mensuelle*
  - Nombre d'entreprises : *fréquence mensuelle*
  - Nombre de personnes accueillies : *fréquence mensuelle*
- } Depuis le début du chantier jusqu'à la date de mise à jour du panneau

La mise à jour des renseignements devant figurer sur le panneau est réalisée soit par le chargé sécurité du chantier soit par une autre personne désignée par l'entreprise. Les fréquences minimales de mise à jour sont indiquées ci-avant. Une mise à jour est également à prévoir après chaque nouvel accident.

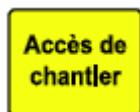
### 3.2.8 Compléments au FRGS (\*) de VINCI Autoroutes

(\*) Fascicule des Règles Générales de Sécurité

#### Point 1 – complétant le chapitre 4.4.1 ENTREE DANS LA ZONE DE CHANTIER

L'entrée se fera par le passage spécialement aménagé à cet effet dans le balisage, en respectant la procédure d'accès :

- Activation du gyrophare orange au droit du panneau « ACCES CHANTIER »,



- Activation du clignotant en suivant l'activation du gyrophare,
- Accès au chantier s'effectuant par la porte matérialisée lorsqu'elle existe :
  - deux fanions K1 placés sur des doubles cônes (l'un dans l'autre)
  - ou 2 cônes côté à côté
  - ou 2 dispositifs K5c



#### Point 2 – complétant le chapitre 4.4.2 MANŒUVRE, STATIONNEMENT ET STOCKAGE DANS LA ZONE DE CHANTIER

Conformément à la formation APTE'VA (cf. art. 4.1), l'autorisation de la circulation des véhicules à contre sens [à différencier des phases de travaux qui peuvent générer un travail à contre sens (engin, fourgon de marquage, Unimog, ...)] dans la zone de chantier ne peut être donnée que si l'une des conditions suivantes est remplie :

1. Soit la zone de chantier est séparée des voies de circulation par des **Séparateurs Modulaire de Voies** homologués **de type T3** (béton ou métalliques) et la manœuvre pour mettre le véhicule à contresens (et pour le remettre dans le sens normal) doit pouvoir se faire dans la zone de chantier, sans empiéter sur les voies de circulations,
2. Soit le chantier est réalisé sous basculement complet des chaussées.

**Dans tous les autres cas, la circulation des véhicules à contre sens est interdite.**

En fonction du type de chantiers, des éléments complémentaires pourront être ajoutés au PGC SPS

### 3.3 Réunions d'encadrement dédiées à la sécurité

L'entreprise organise des réunions d'encadrement dédiées à la sécurité pilotées par le responsable du chantier (suivi des actions décidées lors des réunions précédentes, état d'avancement des documents relatifs à la sécurité à émettre ou à mettre à jour, réponses aux remarques formulées suite aux visites du maître d'œuvre, du coordonnateur SPS, du contrôle extérieur, du maître d'ouvrage, du CISSCT,... résultats des contrôles effectués par l'entreprise, analyse des accidents, presqu'accidents, situations dangereuses,..., dysfonctionnements constatés lors des accueils, des formations, ...).

Ces réunions sont organisées au minimum toutes les 2 semaines, avec relevé de décision associé (diffusé sur demande au maître d'ouvrage, au maître d'œuvre, au contrôleur extérieur ou au coordonnateur SPS). Elles intègrent les données relatives aux cotraitants, sous-traitants et prestataires de service.

### **3.4 Interventions du service sécurité de l'entreprise**

Le service sécurité (ou équivalent) de l'entreprise (ou, dans le cas de groupement d'entreprises, des entreprises du groupement) intervient au minimum une fois par mois sur le chantier afin de contrôler et d'améliorer les dispositions décidées par l'encadrement de chantier notamment via des missions de contrôle sur le terrain, par exemple sur les postes de travail en activité et les installations de chantier. Il intervient également lors de l'analyse des accidents de travail, des presque accidents et autres dysfonctionnements constatés en matière de sécurité.

### **3.5 Revue sécurité lors des réunions de chantiers**

Ces réunions de chantier, pilotées par le maître d'œuvre, comportent systématiquement une revue sécurité, qui traite notamment des points suivants, à préparer par l'entreprise et concernant l'ensemble des cotraitants, sous-traitants et prestataires de service :

- Le bilan des actions à mener figurant dans le compte rendu de la réunion précédente,
- L'état d'avancement des documents sécurité et de leur validation (PPSPS, additifs au PPSPS, ...),
- Le suivi des actions en matière de sécurité et de prévention et l'efficacité des mesures correctives éventuellement prises,
- La remontée des indicateurs sécurité et des informations mensuelles par les entreprises (réunions de sensibilisation de type 1/4 h sécurité, analyse des bonnes pratiques, accidents, presque accidents, situations dangereuses, sanctions, ...),
- Les risques nouvellement identifiés, y compris les évolutions du chantier et des interactions avec l'exploitation,
- Le suivi des inspections communes, les réponses au registre journal du Coordonnateur SPS et aux comptes rendus de visites sécurité (du maître d'œuvre, du maître d'ouvrage, du contrôle extérieur sécurité, ...),
- La description et la planification des nouvelles actions décidées lors de la réunion (nouvel intervenant, nouveaux documents à produire, ...).

Un paragraphe dédié à la sécurité est inséré dans les comptes rendus de chantier.

L'entreprise doit prendre en compte les actions qui lui sont demandées en matière de sécurité.

## **4. ACCUEIL ET SENSIBILISATION DU PERSONNEL**

---

### **4.1 APTE'VA**

APTE'VA (Autorisation Pour Travailler Ensemble sur VINCI Autoroutes) est une formation initiée par VINCI Autoroute.

L'entreprise titulaire veille à ce que toute personne (personnel propre, intérimaire, cotraitant, sous-traitant, prestataire de service, ...) intervenant sur le Domaine Public Autoroutier Concédé DPAC (cf. notice explicative en annexe 6) ait suivi la formation « APTE'VA » et réussi le QCM correspondant.

Cette formation est, dans un premier temps, dispensée par un formateur désigné par le maître d'ouvrage (en général le référent sécurité VINCI Autoroutes local) aux responsables « formateur sécurité APTE'VA » de l'entreprise (de préférence le chargé sécurité du chantier ou une personne du service prévention de l'entreprise).

Le formateur VINCI Autoroutes remet aux personnes ainsi formées les documents en vigueur pour procéder à l'habilitation des personnes présentes sur le chantier. Les documents à utiliser sont notamment :

- Le guide de la démarche APTE'VA,
- Le module de formation et QCM (support Powerpoint),
- La fiche QCM vierge,
- La grille de correction pour le formateur,
- Le tableau Excel vierge pour le suivi des stagiaires formés.

Dans un second temps, seules les personnes ainsi formées peuvent dispenser à leur tour en application cette formation APTE'VA au sein de leur chantier (au personnel propre, intérimaires, personnel en prêt de main d'œuvre, cotraitants, sous-traitants, prestataires de service, ...), soit en phase de préparation de chantier, soit avant l'accueil du salarié concerné.

L'ensemble des personnes des entreprises amenées à venir travailler pour VINCI Autoroutes (dans le DPAC) devront avoir suivi et réussi la formation spécifique APTE'VA.

Le maître d'ouvrage ou son représentant se réserve le droit de retirer l'habilitation aux personnes ne respectant pas les consignes correspondantes.

### **4.2 Accueil du personnel**

L'entreprise s'organise pour que l'ensemble des personnes devant intervenir sur le chantier pour son compte (personnel propre, intérimaire, personnel en prêt de main d'œuvre, cotraitant, sous-traitant, prestataire de service,...) reçoivent préalablement à leur prise de poste les consignes générales relatives à la santé et à la sécurité applicables sur le site : conditions d'accès et de circulation, consignes mentionnées dans le PPSPS, conduite à tenir en cas d'accident, importance de la propreté du chantier, port des équipements de protection individuelle, document harmonisé des opérations des livraisons, nécessité de posséder l'aptitude APTE'VA,...

En particulier, le cas échéant, les documents types VINCI Autoroutes et les éventuels autres documents spécifiques à chaque réseau autoroutier rappelant l'importance de la sécurité sur ce chantier et remis en période de préparation doivent impérativement être commentés lors de cet accueil. Il convient également d'effectuer une sensibilisation aux risques d'accidents de la circulation des salariés lors de leurs trajets professionnels et, le cas échéant, lors de leurs interventions sur le réseau VINCI Autoroutes.

Chaque entité (entreprise titulaire, cotraitant, sous-traitant ...) tient obligatoirement à jour sur le chantier son « registre unique du personnel (entrée/sortie) - registre papier ou informatisé ». Celui-ci est consultable à tout moment sur demande du maître d'ouvrage, du maître d'œuvre, du coordonnateur SPS, du contrôle extérieur sécurité ou des organismes de prévention (DIRECCTE, CARSAT, ...).

Par ailleurs, l'entreprise tient à jour la liste des personnes accueillies depuis le début du chantier ainsi que celles des personnes présentes sur le chantier à tout moment (personnel propre, intérimaires, personnel en prêt de main d'œuvre, cotraitants, sous-traitants, prestataires de service, ...). Toute personne ne figurant pas sur cette liste est interdite de travail sur le chantier. Cette liste peut être consultée à la demande du maître d'ouvrage, du maître d'œuvre, du coordonnateur SPS ou du contrôle extérieur sécurité.

#### **4.3 Spécificités concernant les entreprises étrangères**

Concernant les entreprises étrangères (sous-traitants, prestataires de service, locatiers, ...):

Les entreprises doivent déclarer les travailleurs étrangers concernés sur le portail de télédéclaration : [www.sipsi.travail.gouv.fr](http://www.sipsi.travail.gouv.fr) et envoyer la copie de la télédéclaration de détachement de salariés étrangers au Coordonnateur SPS, au maître d'œuvre et maître d'ouvrage.

Les entreprises devront impérativement rédiger leurs documents en français, langue du marché (c'est le cas par exemple pour les PPSPS, additifs au PPSPS, déclarations d'accident du travail, analyses des accidents du travail, ...).

Toutefois, les documents sécurité et terrain (tels que le livret d'accueil, le PPSPS, l'additif au PPSPS, les procédures, les carnets de méthodes...) devront être obligatoirement rédigés en français mais aussi dans la langue maternelle des salariés afin que les consignes soient parfaitement comprises.

Il est demandé qu'au sein d'une même équipe de travailleurs étrangers, au moins une personne parle le français afin d'améliorer la communication, particulièrement en cas d'accident. Cette personne devra être sauveteur secouriste du travail et sera parfaitement identifiable par un casque de couleur rouge (cf. art. 3.2.4).

#### **4.4 Formation sécurité au poste de travail pour chacune des phases du chantier**

Chaque nouvelle phase de chantier doit faire l'objet d'un document indiquant les consignes sécurité spécifiques liées à cette phase (additif au PPSPS, cf. article 5.3). Avant le début de chaque phase, ces consignes doivent être présentées et expliquées à l'ensemble du personnel concerné (personnel en propre, intérimaires, personnel en prêt de main d'œuvre, cotraitants, sous-traitants et prestataires de service). Tout nouvel arrivant durant cette phase doit également être informé préalablement à son intervention.

Tout accident ou incident significatif survenu lors de cette phase de travaux, ainsi que toute amélioration apportée par rapport à la procédure sont des occasions de rappeler les consignes au personnel concerné, autant que nécessaire.

#### **4.5 Réunions de sensibilisation dédiées à la sécurité (de type quart d'heure sécurité)**

Chaque semaine, une ou plusieurs réunions de type « quarts d'heure sécurité » (de 15 minutes minimum), regroupant l'ensemble des intervenants sur le chantier (personnel propre, intérimaires, personnel en prêt de main d'œuvre, cotraitants, sous-traitants, prestataires de service, ...) doivent impérativement être organisées par des représentants de l'encadrement de chantier. L'objet de ces réunions est obligatoirement lié à la sécurité des intervenants ou des tiers impactés par le chantier. Ce doit être l'occasion d'échanger entre la hiérarchie et le personnel. L'encadrement de chantier rappelle les consignes à respecter et répond aux demandes ou remarques formulées par les intervenants : expérience positive (innovation, bonne pratique, ...) ou négative (situation dangereuse, dysfonctionnement constaté, point à améliorer,).

Les représentants du maître d'ouvrage, du maître d'œuvre, du coordonnateur SPS et des exploitants de l'autoroute en service peuvent, à leur demande et si l'entreprise l'accepte, participer à ces réunions et insister sur les points qu'ils estiment importants.

#### **4.6 Cas des cotraitants, sous-traitants et des prestataires de service**

L'entreprise s'assure que les trois types de sensibilisation décrits ci-dessus (accueil, formation au poste de travail, sensibilisation de type quarts d'heure sécurité) sont également effectués par les cotraitants, sous-traitants et les prestataires de service (soit en réalisant elle-même l'accueil, en les conviant à leur propre formation au poste de travail ou réunion de sensibilisation, soit en exigeant de leur part des accueils ou des formations au poste de travail ou des réunions de sensibilisation spécifiques de leur part).

#### **4.7 Document harmonisé des opérations des livraisons (DHOL)**

L'entreprise renseigne le document harmonisé des opérations des livraisons (DHOL) figurant dans le PGC, à partir d'une part des éléments issus de l'inspection commune et d'autre part d'informations qui lui sont propres (notamment, le sujet des marche-arrière devra être traité conformément à l'article 3.2.4 du présent document).

Ce document devient le DHOL particulier de l'entreprise et est annexé à son PPSPS. Il précise le cadre des opérations de livraison sur le chantier de l'entreprise et de ses sous-traitants, prestataires de service, ...

Il doit être mise à jour autant que nécessaire, notamment pour prendre en compte des éventuelles demandes spécifiques des cotraitants, sous-traitants et prestataires de service.

Ce document doit être diffusé pour avis au maître d'œuvre et au coordonnateur SPS. Il doit être joint à chaque bon de commande émis par l'entreprise, ses cotraitants, ses sous-traitants et prestataires de service. Sa bonne application et son efficacité doivent être régulièrement contrôlées par l'entreprise.

## **5. TACHE ET DOCUMENTS A ETABLIR AVANT LE DEBUT DES TRAVAUX PUIS PENDANT LES TRAVAUX**

---

### **5.1 Réunion de présentation de la démarche sécurité par l'entreprise, en phase de préparation de chantier**

Avant le début des travaux proprement dit, l'ordre de service émis par le maître d'ouvrage est conditionné à la tenue d'une réunion (dite de démarrage), sur site, au cours de laquelle l'entreprise présente la mise en place de son organisation en termes d'hygiène et sécurité applicable au chantier. Cette réunion doit se tenir en présence à minima du responsable du chantier, d'un représentant du service prévention de l'entreprise (hors chantier), du chargé sécurité du chantier, le cas échéant le chargé des ouvrages provisoires ainsi que du Coordonnateur SPS, du maître d'œuvre et du maître d'ouvrage.

Au cours de cette réunion, l'entreprise présente la déclinaison faite des exigences sécurité contractuelles ainsi que la prise en compte du retour d'expérience VINCI Autoroutes. Elle détaille également le rôle de chacun et en profite pour présenter l'ensemble des interlocuteurs au maître d'ouvrage.

Cette réunion permet au maître d'ouvrage d'évaluer l'organisation en matière d'hygiène et de sécurité prévue pour la durée du chantier. A minima, les points suivants sont abordés :

- Organisation des moyens,
- Plans de circulation sur le chantier (engins et personnes),
- Etat d'avancement des documents relatifs à la sécurité,
- Gestion des intérimaires, des personnes en apprentissage et en insertion, ainsi que des sous-traitants et des prestataires de service,
- Management de la sécurité et prise en compte des exigences sécurité VINCI Autoroutes,
- Principales mesures prévues sur le chantier pour éviter des accidents de travail.

Cette réunion est un point d'arrêt. A son issue, le maître d'ouvrage indique si les travaux peuvent commencer (et émet l'ordre de service correspondant) ou, dans le cas contraire, les éléments manquants devant être validés avant le démarrage des travaux et l'émission de l'ordre de service correspondant.

Nota : Le maître d'ouvrage organise souvent en début de préparation une réunion de lancement où il présente (en général avec le coordonnateur SPS et le maître d'œuvre) à l'entreprise la démarche « Maîtrise d'Ouvrage Zéro Accident » (nommée également « Sécurité 100 % chantiers ») et ses attentes en matière de sécurité. Cette réunion est à distinguer de celle présentée ci-dessus, qui a lieu plus tard et est pilotée par l'entreprise.

### **5.2 Plan Particulier de Sécurité et de Protection de la Santé (PPSPS)**

L'entreprise établit, durant la phase de préparation, le PPSPS, mentionnant notamment les mesures décidées afin de prévenir les risques exportés aux tiers (clients roulants de l'autoroute en service, personnel exploitant de VINCI Autoroutes, riverains, autres tiers,...), les dispositions applicables en cas d'urgence (accident, incendie, événement météorologique...), les mesures générales à appliquer sur le chantier (mesures prévues au PGCSPS, équipements de protection individuelle de sécurité obligatoires...), les contrôles à effectuer sur les matériels de chantier, les postes nécessitant des habilitations ou autorisations spécifiques,...

Les éléments figurant dans le PGC SPS sont à prendre en compte.

Ce document est diffusé pour avis au maître d'œuvre et au coordonnateur SPS. L'entreprise ne peut débuter les travaux concernés sans avoir au préalable répondu aux remarques formulées et obtenu une validation de son PPSPS.

Le PPSPS est mis à jour (puis diffusé à nouveau pour avis au maître d'œuvre et au coordonnateur SPS) autant de fois que nécessaire.

Le PPSPS comporte notamment le document harmonisé des opérations de livraison (DHOL) décrit à l'article 4.5.

Sur le chantier, l'entreprise tient à jour les listes suivantes, communicables au maître d'œuvre, coordonnateur SPS, contrôle extérieur sécurité ou maître d'ouvrage sur simple demande de leur part :

- Secouristes présents sur le chantier,
- Personnes ayant des restrictions médicales préconisées par le médecin du travail,
- Personnes disposant d'autorisation de conduite, par catégorie d'engin de chantier,
- Personnes avec habilitations électriques,
- Personnes habilitées pour le montage et le démontage d'échafaudages,
- Personnes formées APTE'VA,
- Personnes formées AIPR (Autorisation d'Intervention à Proximité des Réseaux),
- Etat des contrôles périodiques des matériels, engins de chantier, installations électriques,
- Etat des ouvrages provisoires,
- ...

Nota :

Le PPSPS peut comporter les mesures prises pour les premières phases de travaux de l'entreprise. Dans ce cas, ces éléments devront comprendre les points décrits à l'article suivant.

### **5.3 Additifs au Plan Particulier de Sécurité et de la Protection de la Santé (PPSPS)**

Pour chaque phase de travaux, l'entreprise établit un additif au PPSPS, décrivant les mesures prises afin de préserver la santé et la sécurité des intervenants et des tiers impactés par cette phase de travaux. Cet additif est, si l'encadrement de chantier l'estime nécessaire, complété par d'autres documents (phasage, méthodes...).

Ces additifs peuvent être des documents spécifiques sécurité ou des documents intégrant les dispositions prévues en matière de qualité et/ou d'environnement (par exemple une procédure qualité incluant le mode opératoire de la phase concernée et le contenu de l'additif sécurité).

La liste prévisionnelle de ces additifs est mise à jour au minimum tous les mois et diffusée au maître d'œuvre et au coordonnateur SPS.

Chaque additif doit être diffusé pour avis au maître d'œuvre et au coordonnateur SPS au moins 3 semaines avant le début des travaux correspondants. Ceux-ci indiquent en particulier les points d'arrêt qu'ils doivent lever. L'entreprise ne peut débuter les travaux correspondants sans avoir répondu à l'ensemble des remarques formulées.

Ces additifs sont mis à jour puis diffusés à nouveau pour avis au maître d'œuvre et au coordonnateur SPS autant de fois que nécessaire. Ils sont passés en revue en réunion hebdomadaire.

Une attention particulière est à porter sur les mesures de prévention à mettre en œuvre pour éviter de mettre en danger les clients roulants de l'autoroute en service, le personnel exploitant de VINCI Autoroutes et les autres tiers impactés par les travaux concernés.

Point spécifique relatif à la circulation sur chantier : Les moyens mis en œuvre et les consignes à respecter (notamment aux entrées et sorties de chantier) sont à préciser dans un additif spécifique au PPSPS, à mettre à jour autant de fois que nécessaire. Une ou plusieurs personnes ont pour mission de guider les véhicules et les piétons. Elles doivent recevoir au préalable des consignes spécifiques et être facilement identifiables (par exemple gilet rétroréfléchissant de couleur spécifique et lumineux). Le cas des marche-arrière doit être traité conformément à l'article 3.2.4 du présent document.

### **5.4 Cas des Ouvrages Provisoires**

Le présent article s'applique pour les chantiers concernés par des Ouvrages Provisoires.

Documents de référence

- Fascicule n°65 du CCTG des Marchés Publics de Travaux (chapitre 4),
- Règlementation échafaudage - arrêté du 21 décembre 2004 relatif aux vérifications d'échafaudage.

## Définitions :

- Ouvrages provisoires (OP) : toutes les installations et structures provisoires nécessaires à l'exécution des ouvrages permanents du projet
- Exemples : étaient pour coffrage d'un tablier de pont, échafaudage préfabriqué mobile pour travaux de voiles en béton, coffrages grimpants-glissant- dispositifs de protection vis-à-vis des risques de chutes d'éléments ou de matériel.
- Suivi d'exécution des OP : Il s'agit du suivi mis en œuvre dans les locaux du fournisseur à différentes étapes de fabrication des OP. Le programme de suivi peut inclure des points de contrôle et/ou d'arrêt, selon le plan de contrôle soumis par le fournisseur et/ou exigé par l'entreprise,
- Réception des OP : Il s'agit du suivi des étapes au cours desquelles les OP sont inspectés et testés selon des conditions décrites. Avant la première utilisation, la réception définitive est effectuée dans sa configuration de fonctionnement (montage à blanc, tests en charge...) afin de valider l'OP,
- Inspections des OP : Il s'agit du suivi des étapes effectuées périodiquement sur site (période à déterminer) après la réception, visant à contrôler que les OP sont utilisés et maintenus dans de bonnes conditions.

## Procédure ouvrages provisoires :

L'entreprise établit, durant la phase de préparation, une procédure « Ouvrages Provisoires », mentionnant notamment :

- Les missions du chargé d'ouvrage provisoire (COP) et des autres intervenants en phase de conception, réalisation et réception,
- La liste prévisionnelle des ouvrages provisoires et leur répartition en catégories,
- Le contenu d'un dossier d'ouvrage provisoire,
- Les principes et modalités de contrôle, les points d'arrêt et les cadres des fiches associés.

Ce document est diffusé pour avis au maître d'œuvre et au coordonnateur SPS. Il est mis à jour autant de fois que nécessaire.

## Dossier d'Ouvrage Provisoire :

Pour toute installation et structure provisoire nécessaire à l'exécution des ouvrages permanents de l'opération (exemple : étaient pour coffrage, échafaudage préfabriqué mobile, coffrage grimpant ou glissant, équipage mobile, dispositifs de protection...), l'entreprise établit un Dossier d'Ouvrage Provisoire, mentionnant spécifiquement l'ensemble des contrôles à effectuer. Chaque dossier traite des phases de stockage, de montage, de déplacement et de démontage.

Ces documents sont diffusés pour avis au maître d'œuvre et au coordonnateur SPS au moins 3 semaines avant le début des travaux correspondants. L'entreprise doit répondre à l'ensemble des remarques formulées. Le maître d'œuvre peut demander, pour certaines phases, des points d'arrêt, à lever par lui-même ou par un contrôle extérieur.

## **5.5 Cas des cotraitants, sous-traitants et des prestataires de service intervenant sur le chantier**

L'entreprise titulaire du marché doit s'impliquer pleinement en matière de sécurité dans l'activité de ses partenaires (cotraitants, sous-traitants, prestataires de service, location avec chauffeur...). Elle doit s'assurer que les partenaires qu'elle envisage de faire intervenir sont déjà impliqués dans une démarche de prévention (organisation, méthodes, matériel utilisé, encadrement...). Elle veille et contrôle en permanence à l'application des présentes exigences par ses partenaires, plus encore en cas de carence ou de dysfonctionnement de ceux-ci constatée par le maître d'ouvrage ou un de ses représentants (MOE, CSPS, référent sécurité du maître d'ouvrage).

Faute d'assurer ce rôle, l'entreprise titulaire du marché s'expose à des pénalités pour insuffisance et/ou défaut de contrôle de l'application des exigences sécurité vis-à-vis de ses cotraitants, sous-traitants ou prestataires de service, s'agissant d'écart constatés pas ces derniers et ne pouvant pas être répercutées à ceux-ci.

Il est rappelé que chaque cotraitant, sous-traitant ou prestataire intervenant sur le chantier doit faire une inspection commune avec le coordonnateur SPS avant de commencer les travaux concernés.

Une liste prévisionnelle des PPSPS et le cas échéant des additifs associés à émettre par les cotraitants, sous-traitants ou prestataires de service est mise à jour tous les mois et diffusée au maître d'œuvre et au coordonnateur SPS.

L'entreprise s'assure que chaque cotraitant, sous-traitant ou prestataire de service a rédigé un PPSPS et/ou un additif avant le début des travaux concernés. Si ce n'est pas le cas, aucun travail ne peut être engagé. Ces documents doivent

être diffusés pour avis au maître d'œuvre et au coordonnateur SPS au moins 3 semaines avant le début des travaux correspondants. Ceux-ci indiquent en particulier les points d'arrêt qu'ils doivent lever. Le cotraitant, le sous-traitant ou le prestataire de service ne peut débuter les travaux correspondants sans avoir répondu à l'ensemble des remarques formulées. Ces documents sont mis à jour par l'entreprise (puis diffusés à nouveau pour avis au maître d'œuvre et au coordonnateur SPS) autant de fois que nécessaire.

## **6. CONTROLES**

---

### **6.1 Contrôles à réaliser par l'entreprise**

L'efficacité des dispositions prévues dans les documents mentionnés aux articles précédents ne peut être réellement contrôlée que pendant la réalisation des travaux concernés.

Le contrôle hiérarchique, base de cette efficacité, doit être réalisé au quotidien.

De plus, les contrôles complémentaires décrits dans les articles suivants doivent être réalisés.

#### Contrôles internes réalisés par l'encadrement de chantier :

L'entreprise organise en interne, par l'encadrement de chantier (responsable du chantier, chargé sécurité, autres personnes de l'encadrement..) des contrôles en matière de sécurité visant en particulier à s'assurer :

- Que les accueils et sensibilisations décrits à l'article 4 sont effectivement réalisés, avec au minimum un contrôle hebdomadaire sur ce point,
- Que toute phase de chantier a fait, préalablement à sa réalisation, l'objet d'un document décrivant les dispositions prises pour la sécurité des intervenants et des tiers et que les intervenants concernés ont été sensibilisés à ces dispositions, avec au minimum un contrôle hebdomadaire sur ce point,
- Que les dispositions prévues dans les documents sécurité émis par l'entreprise (PPSPS, additif au PPSPS, procédure, dossier d'ouvrage provisoire...) ainsi que dans la réglementation sont respectées sur le terrain par le personnel. Cela se traduit par des visites exclusivement dédiées à la sécurité sur le chantier avec, au minimum, un contrôle hebdomadaire par l'encadrement de chantier portant sur chaque phase de travaux en cours, chaque poste en activité et sur le fonctionnement des installations de chantier. Le responsable du chantier doit effectuer en personne au minimum une fois par mois l'une de ces visites,
- Les contrôles portent aussi, a posteriori, sur la vérification du respect des additifs au PPSPS, modes opératoires et procédures, en faisant ressortir, le cas échéant, les difficultés rencontrées pour les mettre en œuvre,
- Le chargé de sécurité chantier se rendra à minima une fois sur le chantier par jour de présence (le pourcentage d'affectation du chargé sécurité est indiqué dans le présent document et/ou le CCAP).

Dans le cas des tâches effectuées par des cotraitants, des sous-traitants ou des prestataires de service, les contrôles ci-dessus doivent être effectués d'une part par l'entreprise (en même temps que les contrôles de ses propres activités), d'autre part, aux mêmes fréquences, par l'encadrement du cotraitant, du sous-traitant ou du prestataire de service.

#### Contrôles externes réalisés par le service prévention (hors chantier) de l'entreprise :

Le personnel du service sécurité (ou équivalent) de l'entreprise effectue également des contrôles (respect de la réglementation, respect des documents établis par l'entreprise et par l'encadrement de chantier, absence de situation dangereuse...), au minimum une fois par mois, sur toutes les activités en cours sur le chantier. Ces contrôles comprennent obligatoirement une visite de chantier sur chaque poste de travail en activité.

#### Dispositions applicables à l'ensemble des contrôles internes et externes :

Tous les contrôles font l'objet d'une formalisation, avec mention des points contrôlés et des résultats obtenus.

Des pénalités sont applicables, notamment pour chaque contrôle non effectué.

Toute situation de danger grave et imminent (voir article 10) est arrêtée et ne peut reprendre qu'une fois que l'entreprise a analysé les causes de ce dysfonctionnement et y a remédié.

## Synthèse des fréquences minimales de contrôles à réaliser par l'entreprise :

	1/mois	1/semaine	1/jour
Responsable du chantier	✓		
Conducteur de travaux / chef de chantier (titulaire et sous-traitant)		✓	
Chargé sécurité du chantier			✓
Service prévention de l'entreprise (externe au chantier)	✓		

## 6.2 Contrôle extérieur

Le maître d'œuvre, le coordonnateur SPS et les autres contrôleurs extérieurs sécurité mandatés par le maître d'ouvrage ont notamment pour mission de contrôler sur le terrain le respect de la réglementation, des pièces contractuelles et des documents remis par l'entreprise (notamment les procédures et les additifs au PPSPS).

Les représentants du maître d'ouvrage (notamment les référents sécurité VINCI Autoroutes locaux ou des prestataires dédiés mandatés à cet effet) peuvent faire de même à tout moment.

En plus des visites habituelles sécurité du coordonnateur SPS et du maître d'œuvre, une visite spécifique dédiée uniquement à la sécurité est effectuée au minimum mensuellement conjointement par le coordonnateur SPS et le maître d'œuvre. L'entreprise est prévenue au moins une journée avant et peut, si elle le souhaite, adjoindre une personne de son encadrement à cette visite. Au minimum une fois par trimestre, le responsable du chantier de l'entreprise doit être présent à ces visites.

L'entreprise est tenue de répondre **dans les 48 heures** à chaque remarque écrite suite à ces visites (formalisées via un extrait du registre journal du coordonnateur SPS, un courrier, un mail, un rapport, ...).

Toute situation de danger grave et imminent entraîne l'arrêt du chantier pour les tâches concernées, qui ne peuvent reprendre qu'une fois que l'entreprise a analysé les causes de ce dysfonctionnement et a proposé pour avis des solutions supprimant les risques de danger grave et imminent au maître d'œuvre et au coordonnateur SPS.

## 6.3 Audits

Le maître d'ouvrage peut à tout moment décider d'engager un ou plusieurs audits complets ou partiels des dispositions mises en place en matière de sécurité par l'entreprise.

En particulier, pour les opérations sur lesquelles des accidents ou des incidents survenant à une population spécifique (intérimaire, personnel en insertion ou en apprentissage) arrivent fréquemment, un audit spécifique sur le sujet peut être déclenché à l'initiative du maître d'ouvrage.

Pour tous ces audits, l'entreprise s'engage à répondre à l'ensemble des demandes formulées par l'auditeur retenu par le maître d'ouvrage. Le déroulement de ces audits ne pourra faire l'objet de demande de délai supplémentaire ou de rémunération complémentaire de la part de l'entreprise.

## 7. ANALYSE DES EVENEMENTS SECURITE

---

Les situations suivantes, détectées par l'entreprise, doivent systématiquement faire l'objet d'une analyse sur le modèle de la fiche Evènement Sécurité (FES) de VINCI Autoroutes fournie en annexe 2 :

- Accident du travail survenu sur le chantier (avec ou sans arrêt, y compris accident de trajet),
- Presque accident<sup>1</sup>,
- Situation dangereuse (y compris quand il n'y a personne sur le site et pour les situations dangereuses pour les clients roulants de l'autoroute en service, le personnel exploitant de VINCI Autoroutes et les autres tiers),

Les remarques ou sanctions formulées par les organismes de sécurité (DIRECCTE, CARSAT,...), le maître d'ouvrage, le maître d'œuvre, le coordonnateur SPS, le contrôle extérieur, le cas échéant le CISSCT,... peuvent utilement faire l'objet d'une telle fiche, notamment pour analyser les causes et enclencher des actions correctives.

Chaque fiche comprend notamment une description des circonstances du dysfonctionnement à l'origine de la fiche, ses conséquences, son traitement, une analyse des causes ayant engendré le dysfonctionnement et, chaque fois que c'est possible, les actions correctives et préventives mises en place pour éviter son renouvellement.

En tout état de cause, une fois complétée, la fiche évènement sécurité doit impérativement être envoyée sous 48 heures par le chargé sécurité du chantier (à défaut un membre de l'encadrement du chantier) au maître d'ouvrage, au coordonnateur SPS et au maître d'œuvre. Elle doit ensuite être mise à jour autant que nécessaire et diffusée à nouveau à chaque fois.

De plus, en cas d'accident du travail avec ou sans arrêt, et a fortiori mortel, ou en cas de presque accident dont les conséquences auraient pu être graves ou mortelles (Ex : chute de grue mobile ou à tour, éboulement de terrain, contre sens sur l'autoroute, collision avec un véhicule, effondrement d'un échafaudage, accident ou incident vis-à-vis d'un client roulant ou d'un tiers, ...) ou encore en cas d'incidents mettant en cause des tiers, la démarche à suivre est la suivante :

Pour toutes les entreprises et tout intervenant pour le compte de celles-ci (sous-traitant, prestataire de service, ...), l'entreprise directement impactée par l'événement, après appel des services de secours, doit échanger **sans délai et par tout moyen possible (téléphone, sms, mail)** avec un responsable de VINCI Autoroutes conformément à la procédure définie dans les documents du marché (CCAP) ou du contrat jusqu'à ce qu'un interlocuteur réponde et prenne note de la situation. L'entreprise insiste afin d'avoir un premier échange (écrit ou oral) avec le maître d'ouvrage.

L'entreprise directement impactée par l'accident le décrit selon les critères suivants :

- Nom, prénom, entreprise et fonction de l'appelant,
- Nombre de victimes,
- Nom, prénom, entreprise et fonction de la/des victime(s),
- Gravité de l'accident, descriptions des blessures de victimes,
- Précision sur l'intervention ou non des secours,
- Description des circonstances de l'accident et actions immédiates.

La démarche d'alerte « en cas d'accident du travail, presqu'accident ou incident » doit être affichée dans les locaux de chantier.

---

<sup>1</sup> Presque accident : « Situation qui aurait pu conduire à un accident du travail ou à un accident avec un tiers si des conditions favorables n'avaient pas permis de l'éviter ».

## **8. AMELIORATIONS**

---

### **8.1 Par l'entreprise**

#### Analyse des données :

Au minimum toutes les 2 semaines (cf. article 3.3 du présent document), l'encadrement de chantier analyse les données relatives à la sécurité des intervenants et des tiers : remarques formulées par le maître d'ouvrage, le maître d'œuvre, le coordonnateur SPS, le contrôle extérieur sécurité, le cas échéant le CISSCT,... , remarques formulées lors des contrôles de l'entreprise, accidents, presque accident, situations dangereuses et incidents survenus sur le chantier, propositions du personnel (et du CHSCT le cas échéant...) ...

Des mesures d'amélioration sont mises en œuvre suite à ces analyses (avec rapport associé).

Les bonnes pratiques relevées sur le chantier doivent également faire l'objet d'une fiche (selon modèle VINCI Autoroutes).

#### Retour d'expérience :

En fin de chantier, l'entreprise établit un retour d'expérience dédié à la sécurité. Ce document contient notamment, pour chacune des phases du chantier (y compris celles sous-traitées), les éléments suivants : ce qui a bien fonctionné, les dysfonctionnements constatés, les mesures correctives mises en œuvre et leur efficacité, les innovations.

Le rapport définitif sera diffusé en fin de chantier, au plus tard un mois après la date d'achèvement des travaux, au maître d'ouvrage, au maître d'œuvre et au coordonnateur SPS.

De plus, pour les chantiers d'un montant supérieur à 10 M€ HT ou d'une durée supérieure à 12 mois, une réunion sera organisée au moins un mois avant la fin du chantier avec la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre, le Coordonnateur SPS, le contrôle extérieur et l'entreprise (responsable du chantier, chargé sécurité et service prévention de l'entreprise). Cette réunion vise à exposer les difficultés rencontrées et à proposer des améliorations de la part des acteurs du chantier, et spécialement de l'entreprise. Le compte-rendu de la réunion permettra de préciser le contenu du rapport de retour d'expérience à transmettre au plus tard un mois après la fin du chantier.

### **8.2 Par le maître d'ouvrage**

VINCI Autoroutes met tout en œuvre pour assurer la sécurité des personnes travaillant sur ses projets et est ouverte à toutes les propositions qui vont dans ce sens.

Ainsi, VINCI Autoroutes est favorable, pour ce qui est de son ressort, à l'examen de toutes les propositions formulées par l'entreprise permettant d'améliorer la sécurité des personnes (de l'entreprise, des tiers, ...) et à la mise en œuvre de celles qui seront jugées pertinentes.

L'entreprise est donc invitée à formuler ses propositions en la matière, notamment via les réunions hebdomadaires avec le maître d'œuvre.

## 9. REPORTING MENSUEL

---

Au plus tard le **5 du mois n+1**, l'entreprise diffuse au maître d'ouvrage, au maître d'œuvre et au coordonnateur SPS un reporting comprenant notamment, pour les événements du mois n :

- Les accidents avec ou sans arrêt, presque accidents, arrêts de chantier, situations dangereuses survenus sur le chantier,
- Les heures travaillées de l'ensemble des intervenants sur le chantier (en détaillant les heures d'intérimaires et les heures d'insertion),
- Les taux de fréquence et de gravité du chantier,
- Le nombre de personnes accueillies, de quarts d'heure sécurité réalisés, de fiches de bonnes pratiques,
- Le nombre de visites sécurité de chantier réalisées par l'entreprise.

Et, si le chantier est concerné et si cela est demandé par le maître d'ouvrage :

- Un état spécifique et complémentaire relatif au personnel en insertion ou en apprentissage, personnes concernées (avec pour chacune d'entre elles le libellé du poste de travail et les actions sécurité déployées : tutorat, accueil, formation...),

Ces éléments intègrent les données relatives à l'entreprise, aux cotraitants, sous-traitants et prestataires de service. Le cadre type, ci-joint en annexe 5, doit être utilisé pour ce reporting (le référent sécurité local VINCI Autoroutes peut demander d'utiliser un autre cadre, qu'il remet alors au chargé sécurité de l'entreprise).

## 10. SANCTIONS

Les dispositions décrites dans le tableau ci-dessous sont appliquées :

<i>Constat fait sur le chantier</i>	<i>Sanction</i>	<i>Personne pouvant faire ce constat</i>
Le responsable du chantier, d'un cotraitant, sous-traitant ou d'un prestataire de service ne respecte pas les règles de sécurité ou ne les fait pas respecter par ses collaborateurs, cotraitants, sous-traitants, prestataires de service	Exclusion du chantier du responsable concerné (avec remplacement immédiat)	
Un sous-traitant ou un prestataire de service n'a pas fait l'objet d'une inspection commune avec le coordonnateur SPS alors que du personnel concerné travaille sur le chantier	Exclusion du chantier de l'entreprise sous-traitante ou du prestataire de service	
Une personne (entreprise, cotraitant, sous-traitant ou prestataire de service) ne respecte pas les règles de sécurité.	L'exclusion du chantier de la personne est la règle en cas de non prise en compte de la première demande de correction de situation anormale ou de première récidive.	Le maître d'œuvre, le coordonnateur SPS, le contrôle extérieur ou un représentant du maître d'ouvrage (ou un prestataire mandaté par lui à cet effet)
Une personne ne respecte pas une consigne liée à l'habilitation APTE'VA	L'habilitation APTE'VA de la personne est retirée. Elle devra à nouveau obtenir l'habilitation par un formateur du maître d'ouvrage si elle est amenée à travailler de nouveau sur les chantiers sous maîtrise d'ouvrage VINCI Autoroutes.	
Constat de personne en situation de danger grave et imminent (cf. Nota (*) ci-après).	<u>Arrêt immédiat</u> du poste de travail concerné. Le travail correspondant ne peut reprendre qu'une fois que l'entreprise a analysé les causes de ce dysfonctionnement et y a remédié (si l'arrêt est demandé par le maître d'œuvre, le coordonnateur SPS ou un représentant du maître d'ouvrage, le travail ne peut reprendre qu'après validation de la proposition de l'entreprise par le coordonnateur SPS, le maître d'œuvre ou le représentant du maître d'ouvrage).	

L'application des sanctions est décidée par le maître d'ouvrage.

Nota sur les dangers graves et imminents (\*):

- Un danger grave est un danger susceptible de produire un accident ou une maladie entraînant la mort ou une incapacité permanente ou temporaire prolongée (selon la circulaire de la direction générale du travail du 25 mars 1993),
- Un danger imminent signifie que dans un délai très rapproché, un accident ou une maladie professionnelle peut se produire. Le risque à effet différé fait partie de la notion de danger grave et imminent.

## 11. PENALITES

---

Les pénalités prévues dans les pièces du marché ou dans le contrat, en matière de sécurité, sont systématiquement appliquées et cumulables.

Elles concernent notamment le non-respect des dispositions du présent document.

## 12. LISTE DES ANNEXES

---

Annexe 1 : Politique sécurité VINCI Autoroutes

Annexe 2 : Fiche évènement sécurité (\*)

Annexe 3 : Fiche adéquation levage (\*)

Annexe 4 : Panneau Maîtrise d’Ouvrage Zéro Accident

Annexe 5 : Cadre de reporting mensuel de l’entreprise (\*)

Annexe 6 : Guide APTE'VA (\*)

(\*) Ces documents sont régulièrement mis à jour. L’entreprise utilisera les versions mises à disposition par VINCI Autoroutes, en version word ou excel.



**Politique Sécurité  
Maîtrise d’Ouvrage**



**décembre 2019**

La lutte contre tous les accidents de travail est au cœur de la politique prévention de VINCI Autoroutes. Elle concerne nos activités d'exploitant autoroutier tout autant que celles de maître d'ouvrage.

**Notre ambition : le zéro accident**

- Pour que personne ne se blesse au travail
- Parce que nous savons que l'accident n'est jamais une fatalité et que chacun peut, dès lors qu'il en a pris conscience, contribuer à sa sécurité personnelle et à la sécurité collective

**Notre exigence : la responsabilisation de chacun...**

- Pour que chacun des intervenants engagés aux côtés du maître d'ouvrage (maître d'œuvre, coordonnateur SPS, entreprise, sous-traitant, bureau d'étude et prestataire) accomplisse l'ensemble de ses missions et assure pleinement ses responsabilités afin de lutter contre les accidents de travail et les situations dangereuses
- Pour que chacun contribue à la performance individuelle et collective en matière de sécurité

**... Vers un engagement collectif : placer la culture sécurité au cœur de la conduite des chantiers**

- Avec une préparation, une organisation et des moyens adaptés
- Avec un management au quotidien mobilisant l'ensemble des intervenants autour de la prévention et du partage du retour d'expérience
- Avec une présence accrue de chaque intervenant sur les chantiers, afin de porter le message sécurité au plus près et de vérifier le respect des exigences contractuelles et réglementaires

## ANNEXE 2 - FICHE EVENEMENT SECURITE

*La trame des documents types pouvant évoluer, le charge sécurité devra s'assurer auprès du maître d'ouvrage qu'il dispose de la bonne version*

		FICHE ÉVÉNEMENT SECURITE																			
<b>Fiche N°:</b> <b>Version :</b> Date et heure : Lieu : Chantier : Entreprise mandataire :		<b>Type d'évènement :</b> <input type="checkbox"/> Accident avec arrêt <input type="checkbox"/> Accident sans arrêt <input type="checkbox"/> Presque accident <input type="checkbox"/> Situation dangereuse																			
L'évènement concerne (préciser le nom si entreprise sous-traitante, prestataire ou locatier) :																					
<input type="checkbox"/> Entreprise mandataire		<input type="checkbox"/> Sous-Traitant .....		<input type="checkbox"/> Prestataire / Locatier .....																	
<b>Nature de l'intervention :</b>																					
<input type="checkbox"/> Chaussée <input type="checkbox"/> Génie-Civil ( <i>y compris ouvrage d'art</i> )		<input type="checkbox"/> Terrassement / Assainissement		<input type="checkbox"/> Réseaux/équipement dynamique ( <i>y compris péage</i> ) <input type="checkbox"/> Espace vert																	
<input type="checkbox"/> Equipement <input type="checkbox"/> Signalisation Horizontale et Verticale <input type="checkbox"/> Signalisation temporaire (Balisage)		<input type="checkbox"/> Soutènement		<input type="checkbox"/> Bâtiment (maintenance et travaux) <input type="checkbox"/> Autres																	
Opération ou tâche en cours :																					
<b>VICTIME</b> Nom : Prénom : Âge : Fonction : <i>Champ Obligatoire</i> Qualification : <i>Champ Obligatoire</i>			<input type="checkbox"/> LESIONS Siège des lésions : Nature des lésions : Dégât matériel :  Si ATAA : <input type="checkbox"/> Arrêt prescrit jusqu'au : <input type="checkbox"/> Reprise le : <input type="checkbox"/> Prolongé jusqu'au :		<input type="checkbox"/> MATERIEL																
<b>Description de l'événement :</b>      																					
<b>Schémas – Photos :</b>   																					
<b>Analyse</b> de l'évènement selon les « 5M » ( <i>au minimum 2 cases à cocher</i> ) <input type="checkbox"/> Milieu <input type="checkbox"/> Matériaux <input type="checkbox"/> Matériel <input type="checkbox"/> Méthodes <input type="checkbox"/> Main d'œuvre																					
<b>Analyse des causes (arbre des causes, méthode des 5 pourquoi...)</b>																					
<b>Actions correctives immédiates</b> ( <i>alerte des secours, mise en sécurité du poste de travail, arrêt de la tâche...)</i>    																					
<b>Plan d'actions :</b> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Actions d'améliorations</th> <th>Pilote</th> <th>Délai</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. :</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2. :</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>3. :</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>						Actions d'améliorations		Pilote	Délai	1. :				2. :				3. :			
Actions d'améliorations		Pilote	Délai																		
1. :																					
2. :																					
3. :																					

Des questions sur l'évènement ?  
 N'hésitez pas à contacter le rédacteur xxxx au 00 00 00 00 00



## ANNEXE 3 – FICHE ADEQUATION LEVAGE

*La trame des documents types pouvant évoluer, le chargé sécurité devra s'assurer auprès du maître d'ouvrage qu'il dispose de la bonne version*



LOGO	<b>EXAMEN D'ADEQUATION D'UNE GRUE</b> <i>(Arrêté du 1 mars 2004 relatif aux vérifications des appareils et accessoires de levage)</i> <input type="checkbox"/> Mobile <input type="checkbox"/> Fixe			PREVENTION
<b>INTERVENANTS</b>		<input type="checkbox"/> LOCATION	<input type="checkbox"/> PRESTATION COMPLETE DE LEVAGE	
<b>PROPRIETAIRE</b> (Nom, Prénom, Société)				
<b>GRUTIER</b> (Nom, Prénom, Société)				Autorisation de conduite <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
<b>CHEF DE MANŒUVRE*</b> (Nom, Prénom, Société)				
* mis à disposition par le locataire dans le cadre d'un contrat de location ou par le prestataire qui effectue le levage dans le cas d'un contrat de levage				
<b>MATERIEL</b>				
<b>Grue Mobile</b>	Marque	Type	Identification	Date dernier contrôle
	Etat visuel : <input type="checkbox"/> Correct <input type="checkbox"/> Moyen <input type="checkbox"/> Non-conforme <input type="checkbox"/> Adapte à l'environnement de travail			
Clé de shuntage		<input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui    - Si oui, note de sécurité associé :		
<b>Accessoires</b>	Type	Propriétaire	CMU	Conforme
<b>DESCRIPTION DE LA MANŒUVRE</b>				
<b>EXAMEN D'ADEQUATION</b>				
<b>Poids &amp; Portée</b>	- Poids total à lever : colis + moufle + élingage - Compatibilité avec les abaques de la grue			..... tonnes <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
<b>Environnement</b>	- Prise en compte d'ouvrage(s) enterré(s) (canniveau, fosse, etc.) dans la zone de calage - Résistance du sol suffisante - Prise en compte des obstacle(s) aérien(s) (lignes électriques, autre grue, etc.) - Zone de levage balisée et évacuée			<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
<b>Météo</b>	- Existence d'un système d'alerte météo sur le chantier - Prise en compte de la météo dans les opérations de levage			<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
<b>Élingage</b>	- L'élingage est satisfaisant (mode d'élingage, CMU des apparaux, respect des angles et protections des apparaux) - Un chef de manœuvre est identifié par le grutier et pourra communiquer par gestes conventionnels ou radio avec le grutier			<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
<b>SYNTHESE</b>				
<p>Les visas ci-dessous attestent du contrôle et de l'approbation des informations contenues dans le présent document par les signataires.</p> <p>Le chef de manœuvre convient qu'il y a adéquation entre le matériel utilisé, les risques encourus et les travaux à réaliser.</p> <p>Le chef de manœuvre s'engage à contrôler le maintien de cette adéquation pendant toute la durée de l'opération en vérifiant que les conditions d'exécution prévues sont respectées.</p>				<b>COUPURE DU C.E.C. STRICTEMENT INTERDITE PENDANT LES MANŒUVRES DE LEVAGE</b>
Date :		Chef de Manœuvre	Grutier	Représentant chantier (travaux ou QPE)
		Visa	Visa	Nom - Prénom - Visa

## **ANNEXE 4 – PANNEAU MAITRISE D’OUVRAGE ZERO ACCIDENT**



Chantier XXXXXXXX



Depuis le démarrage :  
**xx/xx/xxxx**



Mis à jour le :

Nombre d'accidents avec arrêt :

Nombre d'évènements sécurité :

Nombre d'heures travaillées :



Nombre d'entreprises :



Nombre de personnes accueillies :

### **RAPPEL FORMAT :**

A3 (420 mm x 297mm)

A0 (1682 mm x 1189 mm)

## ANNEXE 5 – CADRE REPORTING MENSUEL ENTREPRISE

La trame des documents types pouvant évoluer, le charge sécurité devra s'assurer auprès du maître d'ouvrage qu'il dispose bien de la bonne version



### REPORTING MENSUEL SECURITE OU FIN DE CHANTIER (>1 mois)

CHANTIER CONCERNÉ .....

ENTREPRISE TITULAIRE DU CONTRAT .....

MOIS CONCERNÉ .....

RÉDACTEUR .....

Nombre	Titulaire et cotraitants				Sous-traitants et prestataires de service			
	Total	Dont intérimaires	Dont insertion	Dont apprenti	Total	Dont intérimaires	Dont insertion	Dont apprenti
Heures travaillées								
Accidents avec arrêt*								
Jours d'arrêt								
Accidents sans arrêt*								
Presqu'accidents*								
Situations dangereuses*								
Accueils sécurité								
Quarts d'heure sécurité animés par l'entreprise								
Fiche de bonnes pratiques								
Visites sécurité réalisées par le responsable du chantier								
Visites sécurité réalisées par l'encadrement								
Visites sécurité réalisées par le service prévention								

\* Ces évènements doivent faire l'objet d'une Fiche Evènement

#### Commentaires éventuels sur le mois écoulé :

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

## ANNEXE 6 – GUIDE « APTE'VA »

*La trame des documents types pouvant évoluer, le charge sécurité devra s'assurer auprès du maître d'ouvrage qu'il dispose de la bonne version*



Ce document décrit le périmètre et explique la démarche **APTE'VA** (Autorisation Pour Travailler Ensemble sur **Vinci Autoroutes**) conformément aux exigences de VINCI Autoroutes.

### SOMMAIRE

<b>A. GENERALITES .....</b>	<b>2</b>
1. Préambule.....	2
2. Référents VINCI Autoroutes.....	2
3. Périmètre.....	2
4. Documents.....	3
<b>B. APPLICATION .....</b>	<b>3</b>
1. Critère de réussite .....	3
2. Validité.....	3
3. Suivi par VINCI Autoroutes.....	4

## A. GENERALITES

### 1. Préambule

L'objet de ce guide est de décrire la mise en place de la formation « APTE'VA » obligatoire à destination de l'ensemble des salariés d'entreprises extérieures amenés à venir travailler sur le périmètre décrit à l'article 3. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018, on ne peut pas travailler pour VINCI Autoroutes sans avoir réussi la formation. Cette formation est dispensée par les entreprises des salariés concernés.

### 2. Référents VINCI Autoroutes

#### COFIROUTE :

- Romain IDMONT, [romain.idmont@vinci-autoroutes.com](mailto:romain.idmont@vinci-autoroutes.com)
- Nicolas DEREX [nicolas.derex-ext@vinci-autoroutes.com](mailto:nicolas.derex-ext@vinci-autoroutes.com)

#### ESCOTA :

- Camille DELACOTE, [camille.delacote@vinci-autoroutes.com](mailto:camille.delacote@vinci-autoroutes.com)
- Mareva COJAN, [mareva.cojan@vinci-autoroutes.com](mailto:mareva.cojan@vinci-autoroutes.com)
- Loïc TROUCHE, [loic.trouche@vinci-autoroutes.com](mailto:loic.trouche@vinci-autoroutes.com)
- Nathalie BAÏSSE, [nathalie.baisse@vinci-autoroutes.com](mailto:nathalie.baisse@vinci-autoroutes.com)

#### ASF DMO (Construction) :

- Pauline BARBIER, [pauline.barbier@vinci-autoroutes.com](mailto:pauline.barbier@vinci-autoroutes.com)
- Olivier CHAUMERLHAC, [olivier.chaumerlhac@vinci-autoroutes.com](mailto:olivier.chaumerlhac@vinci-autoroutes.com)
- Christophe CHAVAGNAT, [christophe.chavagnat@vinci-autoroutes.com](mailto:christophe.chavagnat@vinci-autoroutes.com)
- Sophie BANIEL, [sophie.baniel@vinci-autoroutes.com](mailto:sophie.baniel@vinci-autoroutes.com)
- Marie MONTIGNOT [marie.montignot@vinci-autoroutes.com](mailto:marie.montignot@vinci-autoroutes.com)

#### ASF DPS – DOE (exploitant) :

- Laurent SEGUELA, [laurent.seguela@vinci-autoroutes.com](mailto:laurent.seguela@vinci-autoroutes.com)
- Michel VIDAL, [michel.vidal@vinci-autoroutes.com](mailto:michel.vidal@vinci-autoroutes.com)

### 3. Périmètre

Le périmètre, sur lequel il est nécessaire d'être titulaire de l'habilitation « tracé entreprises extérieures », correspond aux travaux sous protection légère (cône) et lourdes (Séparateurs Modulaires de Voie, basculement,...) les travaux dans le Domaine Public Autoroutier Concédé (DPAC) ainsi que les éventuels travaux hors DPAC ayant un accès par l'autoroute.

**La démarche APTE'VA s'applique à tout chantier soumis à Fascicule des Règles Générales de Sécurité (FRGS).**

#### **4. Documents**

VINCI Autoroutes remettra à l'entreprise les documents de formation validés par VINCI Autoroutes afin de procéder à cette habilitation (agrément,...). Le Référent local VINCI Autoroutes (cf article 2) formera la ou les personne(s) référente(s) de l'entreprise extérieure en charge des habilitations.

Nota : une personne référente de l'entreprise extérieure ne pourra devenir « référente » qu'après une formation par un référent VINCI Autoroutes.

Les documents à utiliser sont ceux remis par VINCI Autoroutes, version en vigueur :

- Le module de formation (support Power point),
- Le QCM (support Powerpoint) et la fiche de réponse QCM associée (support Word),
- Un tableau Excel vierge,
- La grille de correction pour le formateur (support Word),
- le présent guide,
- le FRGS.

La fiche de QCM fait office d'attestation APTE'VA. L'original est remis au stagiaire. Elle devra être conservée par le stagiaire pendant toute la durée de sa validité et être présentée sur demande.

### **B. APPLICATION**

#### **1. Critère de réussite**

En fonction de la qualification du salarié, il a été déterminé les notes minimales suivantes :

- ➡ Pour les compagnons/ouvriers la note devra être supérieure ou égale à **15/20**,
- ➡ Pour l'encadrement la note devra être **supérieure ou égale à 17/20**,
- ➡ Concernant les référents formateurs, ils devront obtenir la **note de 20/20**.

#### **2. Validité**

Cette habilitation aura une validité de 5 ans. Toutefois si un changement de règlementation ou une modification de pratique de VINCI Autoroutes venait à être actée, le module serait modifié en conséquence et les salariés devraient repasser le QCM.

En cas de non-respect des consignes par le salarié formé, le Maître d'Ouvrage ou son représentant se réserve le droit de retirer à tout moment sans préavis l'habilitation « APTE'VA » du salarié concerné. Il devra donc quitter le chantier et ne pourra le réintégrer qu'après avoir été reformé et passé le QCM avec succès auprès d'un référent VINCI Autoroutes.

### **3. Suivi par VINCI Autoroutes**

Après chaque session de formation, le formateur diffusera au Référent VINCI Autoroutes concerné la copie des grilles de QCM et le tableau Excel fourni, afin que celui-ci puisse alimenter le tableau VINCI Autoroutes des personnes formées APTE'VA.