

**CONSEIL METROPOLITAIN DU  
JEUDI 27 JUIN 2024**

**NOMBRE D'ELUS METROPOLITAINS  
EN EXERCICE : 81**

**QUORUM : 41**

Le Conseil Métropolitain de la Métropole TOULON PROVENCE MEDITERRANEE régulièrement convoqué le jeudi 27 juin 2024, a été assemblé sous la présidence de Monsieur Jean-Pierre GIRAN.

Secrétaire de Séance : DIR Anaïs

PRESENTS	REPRESENTES	ABSENTS
50	18	13

**OBJET DE LA DELIBERATION**

**N° 24/06/153**

**CONVENTION ENTRE LA  
METROPOLE TPM ET LA  
SOCIETE ESCOTA RELATIVE  
A L'ENTRETIEN DE DEUX  
ARRETS DE BUS A SAINTE-  
MUSSE SUR LA COMMUNE  
DE TOULON DANS LE  
CADRE DE LA MISE A 2 x 3  
VOIES DE L'AUTOROUTE  
A57 - AUTORISATION DE  
SIGNATURE**

**PRESENTS :**

M. Thierry ALBERTINI, Mme Dominique ANDREOTTI, Mme Hélène ARNAUD-BILL, Mme Valérie BATTESTI, Mme Nathalie BICAIS, Mme Basma BOUCHKARA, M. Robert CAVANNA, M. Patrice CAZAUX, Mme Marie-Hélène CHARLES, M. Olivier CHARLOIS, Mme Corinne CHENET, M. Yannick CHENEVAR, M. Anthony CIVETTINI, M. Jean-Pierre COLIN, M. Laurent CUNEO, M. Luc DE SAINT-SERNIN, Mme Anaïs DIR, M. Jean-Pierre GIRAN, M. Laurent JEROME, Mme Sylvie LAPORTE, Mme Amandine LAYEC, M. Emilien LEONI, M. Philippe LEROY, Mme Geneviève LEVY, M. Mohamed MAHALI, M. Cheikh MANSOUR, Mme Edwige MARINO, Mme Josée MASSI, M. Joseph MINNITI, Mme Valérie MONDONE, M. Christophe MORENO, M. Ange MUSSO, M. Amaury NAVARRANNE, Mme Marie-Claude PAGANELLI-ARGIOLAS, Mme Audrey PASQUALI-CERNY, Mme Virginie PIN, M. Guy RAYNAUD, Mme Valérie RIALLAND, M. Bruno ROURE, Mme Rachel ROUSSEL, M. Bernard ROUX, M. Francis ROUX, Mme Christine SINQUIN, M. Hervé STASSINOS, M. Yann TAINGUY, M. Albert TANGUY, Mme Sandra TORRES, Mme Magali TURBATTE, Mme Kristelle VINCENT, M. Christian SIMON.

**REPRESENTES :**

M. Gilles BALDACCHINO ayant donné pouvoir à M. Amaury NAVARRANNE, Mme Véronique BERNARDINI ayant donné pouvoir à Mme Edwige MARINO, M. Pierre BONNEFOY ayant donné pouvoir à M. Mohamed MAHALI, M. Laurent BONNET ayant donné pouvoir à Mme Josée MASSI, M. Guillaume CAPOBIANCO ayant donné pouvoir à Mme Kristelle VINCENT, M. François CARRASSAN ayant donné pouvoir à M. Jean-Pierre GIRAN, Mme Josy CHAMBON ayant donné pouvoir à Mme Geneviève LEVY, M. Amaury CHARRETON ayant donné pouvoir à M. Yannick CHENEVAR, M. Franck CHOUQUET ayant donné pouvoir à Mme Marie-Hélène CHARLES, M. Jean-Pierre EMERIC ayant donné pouvoir à M. Christian SIMON, Mme Claude GALLI-ARNAUD ayant donné pouvoir à M. Thierry ALBERTINI, Mme Brigitte GENETELLI ayant donné pouvoir à M. Emilien LEONI, Mme Pascale JANVIER ayant donné pouvoir à Mme Magali TURBATTE, Mme Corinne JOUVE ayant donné pouvoir à M. Patrice CAZAUX, M. Erick MASCARO ayant donné pouvoir à Mme Valérie MONDONE, Mme Anne-Marie METAL ayant donné pouvoir à Mme Valérie RIALLAND, Mme Chantal PORTUESE ayant donné pouvoir à Mme Basma BOUCHKARA, Mme Béatrice VEYRAT-MASSON ayant donné pouvoir à M. Christophe MORENO.

**ABSENTS :**

M. Robert BENEVENTI, M. Philippe BERNARDI, Mme Béatrice BROTONS, Mme Nadine ESPINASSE, Mme Delphine GROSSO, M. Arnaud LATIL, M. Jean-David MARION, M. Jean-Louis MASSON, Mme Isabelle MONFORT, Mme Cécile MUSCHOTTI, M. Joël TONELLI, M. Jean-Sébastien VIALATTE, M. Gilles VINCENT.

## **Séance Publique du 27 juin 2024**

**N° D' O R D R E : 24/06/153**

**O B J E T : CONVENTION ENTRE LA METROPOLE TPM ET LA  
SOCIETE ESCOTA RELATIVE A L'ENTRETIEN DE DEUX  
ARRETS DE BUS A SAINTE-MUSSE SUR LA  
COMMUNE DE TOULON DANS LE CADRE DE LA MISE  
A 2 x 3 VOIES DE L'AUTOROUTE A57 - AUTORISATION  
DE SIGNATURE**

### **LE CONSEIL METROPOLITAIN**

**VU** le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment l'article L 5217-2,

**VU** le décret n°2017-1758 en date du 26 décembre 2017 portant création de la Métropole Toulon Provence Méditerranée,

**VU** l'arrêté préfectoral du 27 novembre 2018 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux de mise à 2 x 3 voies de l'A57 entre Benoît Malon et Pierre Ronde,

**VU** la délibération n°22/451 du Bureau Métropolitain en date du 25 juillet 2022 relative à la convention de maîtrise d'ouvrage déléguée pour la réalisation des aménagements et des équipements des arrêts de bus de Sainte-Musse entre la Métropole TPM et la société ESCOTA dans le cadre de la mise à 2 x 3 voies de l'autoroute A57,

**VU** la délibération n°24/24 du Bureau Métropolitain en date du 22 janvier 2024 relative à l'avenant n°1 à la convention de maîtrise d'ouvrage déléguée pour la réalisation des aménagements et des équipements des arrêts de bus de Sainte-Musse entre la Métropole Toulon Provence Méditerranée et la société ESCOTA dans le cadre de la mise à 2 x 3 voies de l'autoroute A57,

**VU** la convention entre la Métropole Toulon Provence Méditerranée et la société ESCOTA, ci-annexée,

**VU** l'avis de la Commission Mobilités en date du 17 juin 2024,

**CONSIDERANT** que par arrêté préfectoral du 27 novembre 2018, les travaux de mise à 2 x 3 voies de l'Autoroute A57 ont été déclarés d'utilité publique et urgents,

**CONSIDERANT** que la société ESCOTA dans le cadre de la concession confiée par l'Etat, a pour mission l'exécution de ces travaux entre les échangeurs de Benoît Malon, et la bifurcation autoroutière de Pierre Ronde (entre A57 et A570),

**CONSIDERANT** que dans le cadre du Projet, sont prévus deux arrêts de bus au nord et au sud de l'autoroute A57 afin de permettre la création d'un pôle multimodal au niveau de Sainte-Musse. Ces arrêts se situent dans le prolongement de la bande d'arrêt d'urgence et sont séparés de la section courante par une large glissière en béton adhérent,

**CONSIDERANT** que la convention a pour objet de définir le périmètre des ouvrages ou équipements de chacune des parties et de définir les modalités d'entretien et d'interventions des deux arrêts de bus avec les équipements associés,

**CONSIDERANT** la délimitation du Domaine Public autoroutier concédé au niveau des arrêts de bus de Sainte-Musse sur la commune de Toulon, il a été décidé entre les parties :

- Fera partie du Domaine public autoroutier concédé la voie d'accès de l'A57 appelée VRTC (Voie Réservée aux Transports Collectifs) jusqu'à la bordure du quai de bus y compris la zone d'arrêt des bus,
- Feront partie du Domaine public de la Métropole Toulon Provence Méditerranée les quais de bus avec leurs équipements et réseaux associés, les rampes d'accès piétons accessibles aux personnes à mobilité réduite, les escaliers, la passerelle piétonne de Blondel reliant les rampes d'accès piétons au sud de l'A57 enjambant la voie SNCF et l'Avenue Blondel. Cette dernière fait l'objet d'une convention particulière de rétablissement,

**CONSIDERANT** qu'il convient de définir les modalités administratives, techniques et financières, ainsi que les obligations respectives des parties,

Et après en avoir délibéré,

## **D E C I D E**

### **ARTICLE 1**

**D'ADOPTER** l'exposé qui précède.

### **ARTICLE 2**

**D'AUTORISER** Monsieur le Président de la Métropole Toulon Provence Méditerranée à signer la convention avec la société ESCOTA relative à l'entretien de deux arrêts de bus à Sainte-Musse sur la commune de Toulon dans le cadre de la mise 2 x 3 voies de l'autoroute A57.

### **ARTICLE 3**

**DE DIRE** que les crédits nécessaires sont inscrits au budget annexe Transports, opération 42443.

Ainsi fait et délibéré les jours, ou mois et ans que dessus.  
Pour extrait certifié conforme au registre.

Fait à Toulon, le 27 juin 2024

Jean-Pierre GIRAN

Anaïs DIR

Président de la Métropole  
Toulon Provence Méditerranée

Le secrétaire de séance

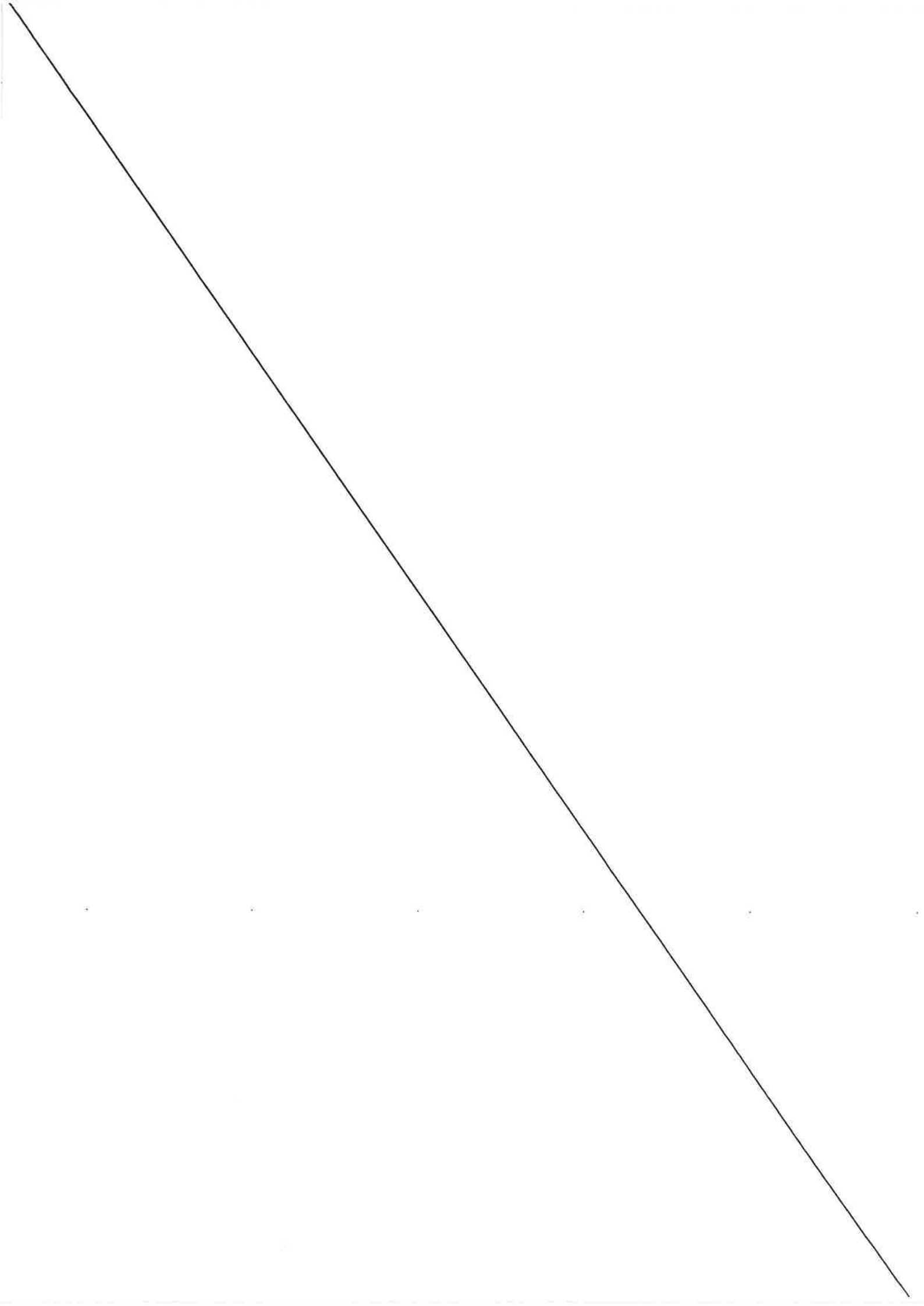


POUR 66

CONTRE 0

ABSTENTION 2

Monsieur Gilles BALDACCHINO, Monsieur Amaury NAVARRANNE.





**COMMUNE DE TOULON**

---

**CONVENTION D'ENTRETIEN**

**DES DEUX ARRETS DE BUS DE SAINTE MUSSE**

**Entre**

La SOCIETE DES AUTOROUTES ESTEREL, COTE D'AZUR, PROVENCE, ALPES (ESCOTA), Société Anonyme au capital de 131 544 945 €, dont le siège social est situé 432, Avenue de Cannes – 06210 MANDELIEU LA NAPOULE, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de CANNES sous le numéro 562 041 525 RCS CANNES représentée par Monsieur Blaise RAPIOR, Directeur Général.

ci-après dénommée « ESCOTA »

**Et**

La Métropole de Toulon Provence Méditerranée (TPM), représentée par Mr Jean-Pierre GIRAN, Président de la Métropole, agissant en vertu de la délibération n°..... du Conseil métropolitain du .....

ci-après dénommée « la Métropole TPM »

Collectivement désignées « Parties » et individuellement « Partie »

**ETANT PREALABLEMENT EXPOSE QUE :**

ESCOTA assure la construction, l'entretien et l'exploitation d'ouvrages autoroutiers à péage en France. A ce titre, ESCOTA est amenée à mettre en œuvre des projets dans le domaine public routier, en particulier la mise à 2 fois 3 voies de l'autoroute A57 entre l'échangeur de Benoit Malon et la bifurcation autoroutière de Pierre Ronde (entre A57 et A570) (ci-après le « Projet »).

Le Projet a été déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral en date du 27 Novembre 2018.

Dans le cadre du Projet, sont prévus deux arrêts de bus au nord et au sud de l'autoroute A57 afin de permettre la création d'un pôle multimodal au niveau de Sainte Musse. Ces arrêts se situent dans le prolongement de la bande d'arrêt d'urgence et sont séparés de la section courante par une LBA (Large glissière en Béton Adhérent).

Les Parties se sont ainsi rapprochées pour définir et arrêter dans la présente convention (ci-après la « Convention ») les modalités d'exploitation et leurs obligations respectives en ce qui concerne l'entretien et l'exploitation de ces deux arrêts de bus.

Ceci exposé, il est convenu ce qui suit.



## **ARTICLE 1 – Objet de la Convention**

La Convention a pour objet de :

- Définir le périmètre des ouvrages ou équipements de chacune des parties
- Définir les modalités d'entretien et d'interventions des deux arrêts de bus avec les équipements associés.

## **ARTICLE 2 – Délimitation du Domaine Public Autoroutier Concédé (DPAC)**

Une délimitation du Domaine Public Autoroutier Concédé sera réalisée après la mise en service de l'autoroute A57 à 2x3 voies comme précisé par la Décision Ministérielle (DM-DGITM/DIT/GRN/GCA 2017-34 du 28/11/2017).

Le contexte très urbain du projet de l'élargissement d'A57 a nécessité la construction de parties d'infrastructures en superposition les unes avec les autres. De ce fait, la délimitation du DPAC de certaines zones devra être fait en tréfond. Dans le secteur de Sainte Musse, il est précisé que les bassins multifonctions de l'A57 se trouvent en partie sous les rampes d'accès aux arrêts de bus nord et sud.

Concernant la délimitation du domaine public autoroutier concédé au niveau des arrêts de bus de Sainte-Musse, il a été décidé entre les parties :

- Fera partie du Domaine public autoroutier concédé la voie d'accès de l'A57 appelée VRTC (Voie Réservée aux Transports Collectifs) jusqu'à la bordure du quai de bus y compris la zone d'arrêt des bus
- Feront partie du Domaine public de TPM les quais de bus avec leurs équipements et réseaux associés, les rampes d'accès piétons accessibles aux personnes à mobilité réduite, les escaliers, la passerelle piétonne de Blondel reliant les rampes d'accès piétons au sud de l'A57 enjambant la voie SNCF et l'Avenue Blondel. Cette dernière fait l'objet d'une convention particulière de rétablissement.

Les éléments graphiques sont en Annexe 1

## **ARTICLE 3 – Descriptions des arrêts de bus et des équipements associés pour chacune des parties**

TPM assurera l'entretien des éléments ou équipements suivants dont les modalités figurent à l'article 4 :

- Quai de bus
  - ✓ Géométrie
    - Quai nord : longueur 33 m, largeur 3 m
    - Quai sud : longueur 42 m, largeur 3 m
  - ✓ Structure, signalisation, mobilier
    - Bordures de quai
    - BBSG 0/10 de couleur ocre 6 cm + GNT :29 cm
    - Signalisation horizontale PMR composée de BEV (Bande Eveil Vigilance), de dispositif directionnel de guidage (4 cannelures), repère PMR et repère quai.
    - Garde-corps en extrémité de quai

- Poubelles
- Cadres d'informations voyageurs
- Abri bus triple avec bancs (2 abris bus par quai)
- Equipements et réseaux
  - ✓ Eclairage
    - Deux luminaires fixés sur mâts de 3,50m par quai
    - Des luminaires fixés sur mâts de 8m situés en pied de rampe
  - ✓ Vidéosurveillance et interphonie
    - Chaque quai est équipé d'une caméra fixe sur mât de 5m et d'une caméra dôme 360°
    - Equipement de sonorisation/interphonie fixé sur les mâts de caméra dôme
  - ✓ Bornes d'Informations Voyageurs (BIV)
    - Un couple de BIV sur mât de 3m sur chaque quai et en pied de rampe (nord et sud-est)
  - ✓ Accès piéton sécurisé à l'arrêt de bus
    - Au nord, un tourniquet piéton avec une clôture en pied de rampe
    - Au sud, un tourniquet piéton en haut de la rampe
  - ✓ Alimentation en énergie et communication
    - Les fourreaux, regards et câbles servant à alimenter les équipements cités ci-dessus jusqu'aux armoires techniques situées à proximité des pieds de rampes. L'ensemble de ces réseaux (fourreaux, câbles et regards) sont situés exclusivement sur le domaine TPM sauf les fourreaux d'alimentation de la chambre L1T placée en amont des quais (sud et nord) destinée à implanter éventuellement une caméra de détection.

ESCOTA assurera l'entretien des éléments ou équipements dont les modalités figurent à l'article 4 :

- Accès aux quais bus depuis l'A57 (VRTC)
  - ✓ Chaussée jusqu'à la bordure du quai (bordure non comprise)
  - ✓ Signalisation horizontale y compris la signalisation jaune de stationnement du bus (zig-zag)
- Equipements et réseaux
  - ✓ Ecrans acoustiques situés à l'arrière des quais
  - ✓ Bassins multifonctions enterrés (BR4N au nord et BR4S au sud) et leurs réseaux hydrauliques associés. Il est précisé la présence du regard by-pass avec dégrilleur du BR4S au niveau du bout du quai sud.
  - ✓ Multitubulaire (réseaux secs) et chambres/regards destinés exclusivement aux équipements de l'exploitation de l'autoroute ainsi que les armoires outdoor des bassins.

Les éléments graphiques sont en Annexe 2.

#### **ARTICLE 4 – Modalités d’entretien et d’interventions entre les parties**

Chacune des Parties s’engage à assurer l’entretien des équipements cités à l’article 3 de la présente convention.

ESCOTA exploite le réseau concédé, et en particulier l’autoroute A57 (y compris la future VRTC et les voies d’accès aux arrêts de bus Sainte Musse), en appliquant les dispositions d’un règlement d’Exploitation.

TPM exploite les quais de bus de Sainte Musse en appliquant les dispositions d’un règlement d’Exploitation.

Il est convenu entre les Parties d’établir les modalités d’interventions afin de ne pas désorganiser les activités de chacun et de pouvoir assurer la sécurité des usagers de l’autoroute et des voyageurs empruntant les quais de bus.

Il existe deux types d’interventions :

- ✓ Les interventions courantes.  
Il s’agit des interventions d’entretien et programmées des installations et des équipements (propreté, entretien préventif etc...)
- ✓ Les interventions d’urgence  
Il s’agit des interventions de réparations non programmées

#### **ARTICLE 4.1 – Interventions courantes**

Pour réaliser ces interventions courantes par TPM ou ESCOTA, il existe deux possibilités d’accès : soit par l’Autoroute A57, soit par le réseau secondaire.

##### **4.1.1 Accès par l’A57 depuis la VRTC**

Il est convenu entre les Parties de réaliser ces interventions en dehors des horaires d’ouverture des quais de bus. Ceci afin de ne pas perturber l’activité des transports collectifs utilisant cette infrastructure.

- Intervention TPM

TPM devra informer ESCOTA sous un délai de 15 jours de toute intervention sur les équipements dont elle à la charge. TPM contactera, le conducteur travaux d’ESCOTA de ce secteur, et devra également confirmer sa demande par mail à ce même conducteur travaux.

Le (ou les) jour (s) de l’intervention, TPM ou l’entreprise intervenant pour son compte contactera le PC sécurité d’ESCOTA au 04 42 01 61 48 de son arrivée sur les lieux. De même, à la fin de l’intervention TPM ou l’entreprise intervenant pour son compte contactera le PC sécurité d’ESCOTA au 04 42 01 61 48 de son départ des lieux.

Si l’intervention nécessite la pose/dépose d’un balisage ou la fermeture de l’accès au quai depuis A57, cette prestation sera réalisée par ESCOTA. Dès que les intervenants agissants pour

le compte de TPM utiliseront le réseau autoroutier, ils devront se conformer aux règlements de police édictées par les autorités compétentes et respecter le fascicule des règles de sécurité sur Autoroute (FRGS) fourni par ESCOTA (Annexe 3).

Aucune intervention depuis le réseau autoroutier ne pourra avoir lieu sans l'accord préalable d'ESCOTA.

- **Intervention ESCOTA**

ESCOTA devra informer TPM sous un délai de 15 jours. ESCOTA contactera TPM et confirmera sa demande par mail en informant aussi les opérateurs de transports urbains et interurbains : [pcregulationtoulon@ratpdev.com](mailto:pcregulationtoulon@ratpdev.com) et [astreintetransportsDTSI@maregionsud.fr](mailto:astreintetransportsDTSI@maregionsud.fr).

Le (ou les) jour (s) de l'intervention, ESCOTA ou l'entreprise intervenant pour son compte contactera TPM et les opérateurs de transports urbains et interurbains par mail [pcregulationtoulon@ratpdev.com](mailto:pcregulationtoulon@ratpdev.com) et [astreintetransportsDTSI@maregionsud.fr](mailto:astreintetransportsDTSI@maregionsud.fr) de son arrivée sur les lieux. De même, à la fin de l'intervention ESCOTA ou l'entreprise intervenant pour son compte contactera TPM et les opérateurs de transports urbains et interurbains par mail [pcregulationtoulon@ratpdev.com](mailto:pcregulationtoulon@ratpdev.com) et [astreintetransportsDTSI@maregionsud.fr](mailto:astreintetransportsDTSI@maregionsud.fr) de son départ des lieux.

#### **4.1.2 Accès par le réseau secondaire**

L'accès par le réseau secondaire peut se faire par les avenues Blondel et La Palasse pour l'arrêt de bus sud et par l'avenue René Cassin pour l'arrêt de bus nord.

Pendant les horaires d'ouverture des quais, il est convenu entre les Parties que les interventions n'ayant pas d'impact sur la continuité de l'utilisation des arrêts de bus par les voyageurs, cela ne nécessite pas d'informations à l'une ou l'autre des parties.

Si la continuité de service du fonctionnement des arrêts de bus devait être impacté, les interventions de l'une ou l'autre des parties se feront en dehors des ouvertures des quais de bus, et de fait, s'appliqueront les modalités de l'article 4.1.1.

Si l'intervention doit se faire en dehors des ouvertures des quais de bus, s'appliqueront les modalités de l'article 4.1.1.

#### **ARTICLE 4.2 – Interventions d'urgence**

En dehors des interventions courantes traitées dans l'article 4.1, des interventions d'urgence non programmées peuvent être nécessaire pour assurer la sécurité des voyageurs ou utilisateurs de l'autoroute (changement d'un équipement dégradé par exemple) ou pour rétablir l'accès au quai de bus par A57 depuis la VRTC (véhicule en panne ou accident de la circulation par exemple rendant impossible l'accès au quai de bus).

Dès qu'une des Parties aura connaissance de réaliser une intervention d'urgence, il préviendra l'autre Partie **sans délai**.

- **Intervention TPM**

TPM devra informer ESCOTA **sans délai** au PC sécurité d'ESCOTA au 04 42 01 61 48 et confirmera sa demande par mail à : [pcsecurite.toulon@vinci-autoroutes.com](mailto:pcsecurite.toulon@vinci-autoroutes.com)

Aucune intervention depuis le réseau autoroutier ne pourra avoir lieu sans l'accord préalable d'ESCOTA.

Au moment de l'intervention, TPM ou l'entreprise intervenant pour son compte contactera le PC sécurité d'ESCOTA au 04 42 01 61 48 de son arrivée sur les lieux. De même, à la fin de l'intervention TPM ou l'entreprise intervenant pour son compte contactera le PC sécurité d'ESCOTA au 04 42 01 61 48 de son départ des lieux.

Si l'intervention nécessite la pose/dépose d'un balisage ou la fermeture de l'accès au quai depuis A57, cette prestation sera réalisée par ESCOTA. Dès que les intervenants agissants pour le compte de TPM utiliseront le réseau autoroutier, ils devront se conformer aux règlements de police édictées par les autorités compétentes et respecter le fascicule des règles de sécurité sur Autoroute (FRGS) fourni par ESCOTA (Annexe 3).

Si cette intervention a lieu pendant l'ouverture du quai de bus, TPM se chargera de la gestion de l'interruption des arrêts sur ce site.

- Intervention ESCOTA

ESCOTA devra informer TPM **sans délai**. ESCOTA contactera TPM et les opérateurs de transports urbains (PCC : 04 94 24 78 45) et interurbains (Astreinte : 04 91 57 57 17) confirmera sa demande par mail en informant aussi les opérateurs de transports urbains et interurbains : [pcregulationtoulon@ratpdev.com](mailto:pcregulationtoulon@ratpdev.com) et [astreintetransportsDTSI@maregionsud.fr](mailto:astreintetransportsDTSI@maregionsud.fr).

Il est préférable dans la mesure du possible de laisser un délai d'une heure aux opérateurs afin d'informer leur personnel et les usagers des conséquences de l'événement sur le service de transports.

ESCOTA ou l'entreprise intervenant pour son compte contactera TPM **et les opérateurs de transports urbains et interurbains par mail** [pcregulationtoulon@ratpdev.com](mailto:pcregulationtoulon@ratpdev.com) et [astreintetransportsDTSI@maregionsud.fr](mailto:astreintetransportsDTSI@maregionsud.fr) de son arrivée sur les lieux. De même, à la fin de l'intervention ESCOTA ou l'entreprise intervenant pour son compte contactera TPM **et les opérateurs de transports urbains et interurbains par mail** [pcregulationtoulon@ratpdev.com](mailto:pcregulationtoulon@ratpdev.com) et [astreintetransportsDTSI@maregionsud.fr](mailto:astreintetransportsDTSI@maregionsud.fr) de son départ des lieux.

## **ARTICLE 5 - Durée de la Convention**

La présente Convention prend effet à compter de sa signature par l'ensemble des Parties et la délivrance de la Décision Ministérielle de l'Etat autorisant la mise en service de l'opération de mise à 2x3 voies de l'A57 (et donc de la VRTC et des voies d'accès aux quais de bus de Sainte Musse) et l'obtention de l'arrêté de l'autorité de Police (Préfecture du Var) portant création d'un point d'arrêt sur voie à caractéristique autoroutière.

Les engagements de ESCOTA au titre de la Convention courent jusqu'à la fin du Contrat de concession.

TPM accepte la possibilité de transfert de la Convention au profit de l'Etat ou d'une autre société en cas de fin du Contrat de concession établi entre l'Etat et la société ESCOTA.

De la même manière, ESCOTA accepte la possibilité de transfert de la Convention au profit d'une autre collectivité en cas de transfert de compétence.

#### **ARTICLE 6 - Modification de la Convention**

Toute modification de la Convention nécessitera l'accord écrit des Parties et prendra la forme d'un avenant.

#### **ARTICLE 7 - Responsabilité**

Les Parties s'engagent à exécuter les obligations à leur charge avec tout le soin en usage et à respecter les règles de l'art en vigueur en la matière.

Les Parties sont responsables des conséquences du non-respect de leurs engagements au titre de la Convention.

Chacune des Parties est réputée responsable des dommages causés aux personnes et aux biens lorsque ces dommages résultent de l'exécution de la présente convention.

En particulier, la Partie qui réalise des travaux ou fait réaliser des travaux pour son compte assume la responsabilité des dommages de toute nature pouvant en résulter.

En cas de dommage occasionné par l'une ou l'autre des Parties (ci-après la « Partie défaillante ») aux biens gérés par l'autre Partie (ci-après la « Partie lésée »), la Partie défaillante propose sans délai les mesures nécessaires à leur remise en état initial et le calendrier pour leur mise en œuvre, conformément aux préconisations de la Partie lésée.

#### **ARTICLE 8 - Litiges**

Les litiges qui pourraient survenir à l'occasion de l'application de la Convention seront, à défaut d'accord amiable à privilégier entre les Parties, de la compétence du tribunal administratif de Toulon.

#### **ARTICLE 9 – Domiciliation**

Pour l'exécution de la présente convention, les parties font élection de domicile en leur siège respectif.

#### **ARTICLE 10 - Liste des annexes**

Annexe 1 : Délimitation des quais de bus

Annexe 2 : Eléments graphiques des détails sur les quais de bus

Annexe 3 : FRGS VINCI Autoroutes

Fait à Toulon, le

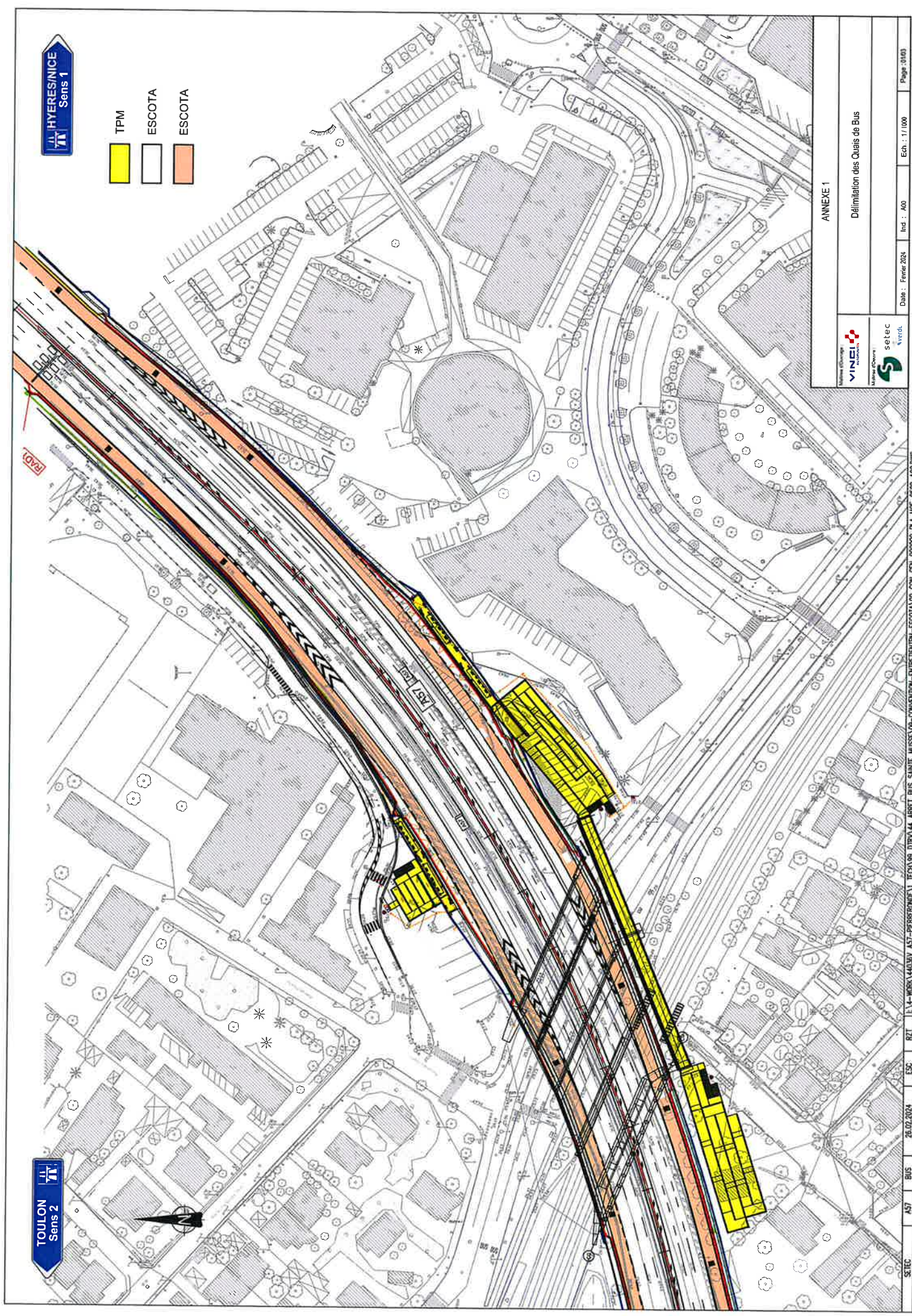
Pour la Métropole TPM  
Le Président

Pour ESCOTA  
Le Directeur Général

M. Jean-Pierre GIRAN

M. Blaise RAPIOR





TOULON  
Sens 2

HYERES/NICE  
Sens 1

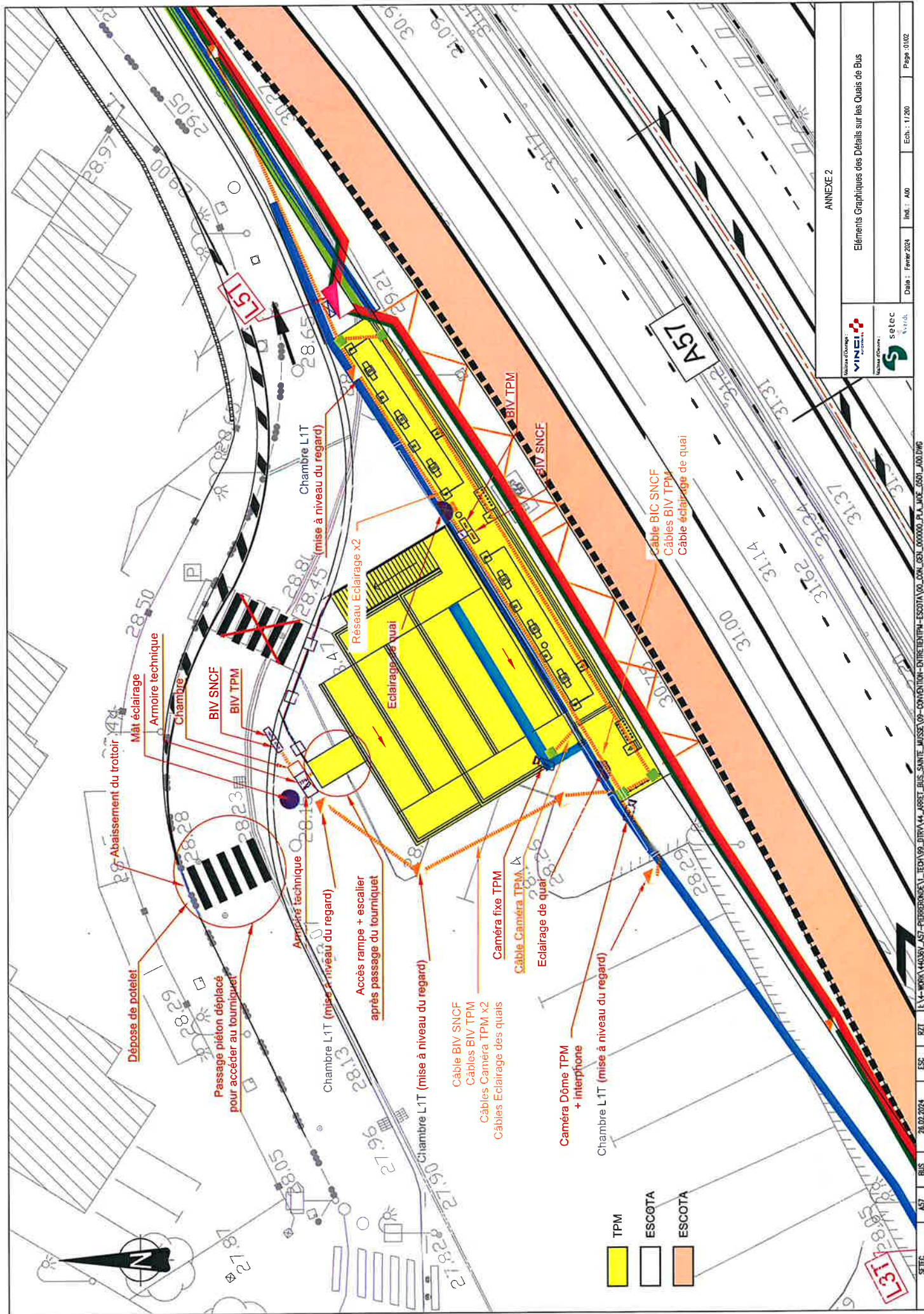
- TPM
- ESCOTA
- ESCOTA

ANNEXE 1

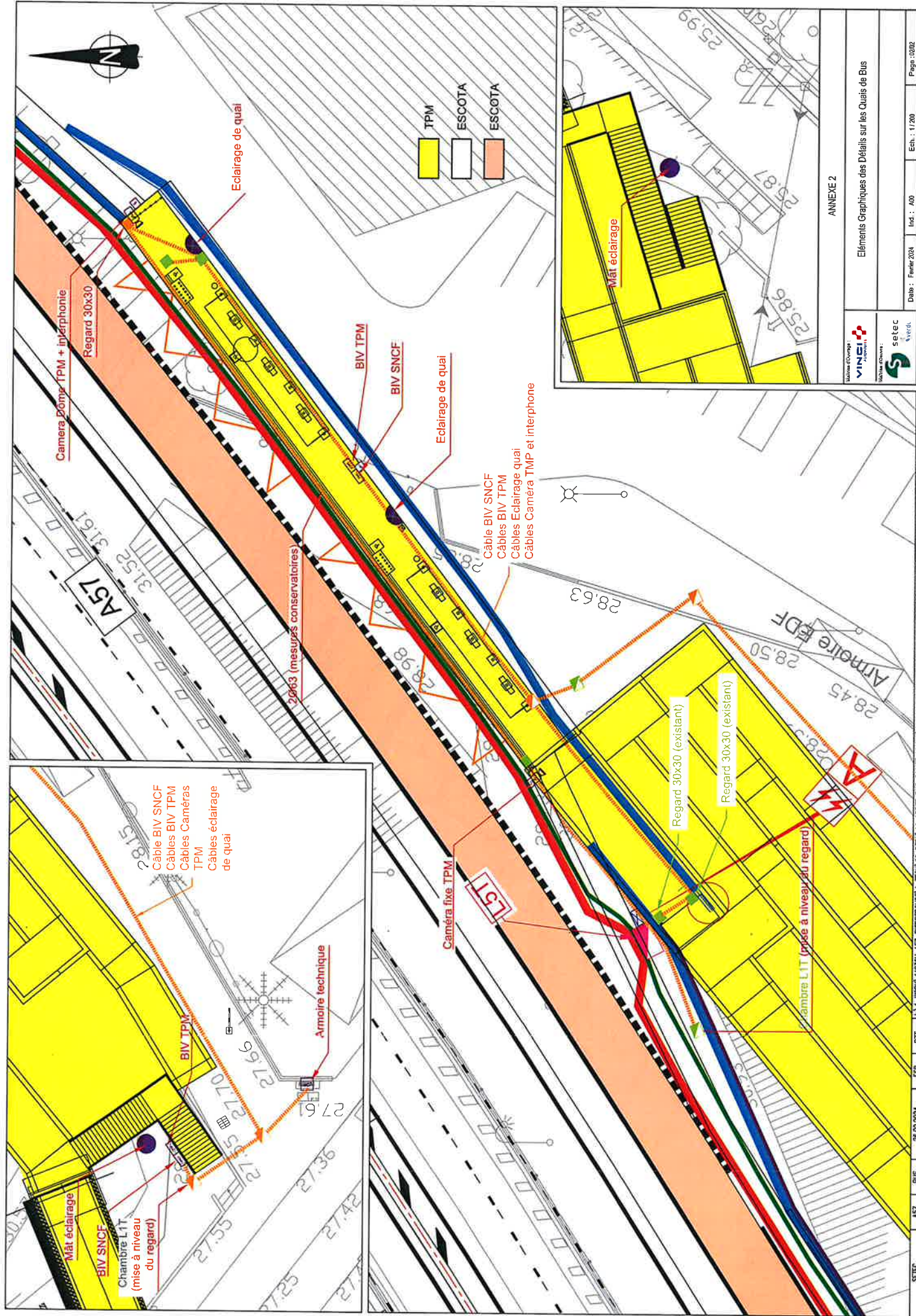
Délimitation des Quais de Bus











# ANNEXE 2

Eléments Graphiques des Détails sur les Quais de Bus



# FASCICULE DES REGLES GENERALES DE SECURITE



V2  
27.11.2020



Nom de l'entreprise :  
Responsable : (signature)

# INTRODUCTION



Ce fascicule s'adresse aux entreprises et à leurs salariés qui effectuent des travaux ou des prestations sur le Domaine Public Autoroutier Concédé (DPAC) pour le compte de VINCI Autoroutes.

Il définit les règles générales de sécurité communes aux trois sociétés d'autoroutes (ASF, COFIROUTE et ESCOTA).  
Il traite des règles de sécurité relatives au risque routier lors des interventions sur le tracé, qui est au cœur des activités de VINCI Autoroutes.

Si des règles spécifiques doivent être mises en place sur des chantiers en plus de ces règles, celles-ci seront définies lors de l'inspection commune et communiquées aux salariés sur les chantiers concernés ou dans un Dossier d'Exploitation Sous Chantier (DESC).

Les règles de ce fascicule résultent du retour d'expérience des salariés de VINCI Autoroutes et sont la déclinaison des règles applicables en exploitation. Ces règles sont également présentées lors de la formation obligatoire APTE'VA (Autorisation Pour Travailler Ensemble sur VINCI Autoroutes) pour tous les salariés intégrant des chantiers VINCI Autoroutes.

Ce fascicule a été rédigé pour que les consignes de sécurité soient facilement applicables par les salariés des entreprises extérieures concernées.

Il est aussi utilisé par toute personne représentant le Maître d'Ouvrage ou l'Entreprise utilisatrice (société d'autoroutes) lors de la rédaction des documents de prévention réglementaire.

Aussi ce fascicule ne peut être présenté isolément, il est intégré notamment :

- soit dans un Plan Général de Coordination (PGC) et/ou dossier de consultation entreprise (DCE), dans le cas des opérations soumises à coordination SPS,
- soit dans un plan de prévention dans le cas des travaux ou prestations soumises au décret du 20/02/1992.
- soit dans une notice d'exécution de travaux.

# SOMMAIRE

<b>1. PREAMBULE .....</b>	<b>4</b>
<b>2. GENERALITES .....</b>	<b>5</b>
2.1 Arrivée et départ du personnel.....	5
2.2 Circulation des personnels à pied .....	5
2.3 Evénements lors du chantier .....	5
2.3.1 INCIDENT .....	5
2.3.2 ACCIDENT.....	5
2.4 Prévention des départs d'incendies et de pollution .....	6
2.5 Travail de nuit .....	6
2.6 Conditions météorologiques .....	6
<b>3. EQUIPEMENTS .....</b>	<b>6</b>
3.1 Equipements des véhicules et engins.....	6
3.2 Vêtement de Haute Visibilité / Equipement de Protection Individuelle .....	6
<b>4. REGLES DE CIRCULATION – ARRET ET STATIONNEMENT .....</b>	<b>7</b>
4.1 Sur l'autoroute en circulation.....	7
4.2 Sur Bande d'Arrêt d'Urgence (BAU), BERME et REFUGE .....	8
4.3 Dans les balisages et zones de chantier en section courante .....	8
4.4 Modalités d'entrées et sorties des zones de chantier .....	8
4.4.1 ENTREE DANS LA ZONE DE CHANTIER .....	8
4.4.2 MANŒUVRES, STATIONNEMENT ET STOCKAGE DANS LA ZONE DE CHANTIER .....	10
4.4.3 SORTIE DE LA ZONE DE CHANTIER .....	11
<b>5. PLATEFORMES, BARRIERES ET GARES DE PEAGE.....</b>	<b>12</b>
5.1 Accès et circulation .....	12
5.2 Travaux ou prestations.....	12
<b>6. GLOSSAIRE .....</b>	<b>13</b>

# 1. PREAMBULE

---

Le présent fascicule définit les Règles Générales de Sécurité à respecter pour tous les travaux ou prestations réalisés pour les sociétés de VINCI Autoroutes.

Ces règles prennent en compte le « risque routier » lié aux véhicules des usagers et à la circulation des personnes et des véhicules à l'intérieur du chantier.

Selon la nature de certains travaux à exécuter et compte tenu des circonstances propres à chaque intervention, des règles particulières de sécurité peuvent être définies.

Le présent fascicule ne dispense pas l'entreprise et la société d'autoroute de la mise en œuvre des obligations réglementaires (code de la route, PGC, plan de prévention...).

Dans tous les cas, et préalablement à l'engagement de tous travaux, les besoins en balisage propres au chantier à exécuter seront définis par la société d'autoroute. Le CSPS est également associé dans le choix du mode d'exploitation en phase conception pour les chantiers soumis à coordination.

Le démarrage et la réalisation des travaux ou prestations sont subordonnés à l'accord du donneur d'ordre et au respect des règles de sécurité.

L'entreprise s'engage à porter le fascicule des règles générales de sécurité, éventuellement complété par des règles spécifiques, à la connaissance de son personnel, du personnel des entreprises sous-traitantes, des entreprises prestataires de service, des fournisseurs, des dépanneurs, loueurs et visiteurs appelés à se rendre sur le chantier.

Elle devra s'assurer que ces règles sont connues (cf. APTE'VA), respectées par ses collaborateurs/prestataires/sous-traitants et disponibles sur le chantier.



## 2. GENERALITES

### 2.1 ARRIVEE ET DEPART DU PERSONNEL

Avant de démarrer les travaux ou prestations, l'entreprise est tenue de se signaler selon les règles précisées par chaque société d'autoroutes.

Lorsque le chantier se situe en section courante l'entreprise s'assurera auprès de VINCI Autoroutes que le balisage est bien en place et conforme à la procédure définie. Dans le cas contraire, l'entreprise intervenante doit en avertir le service d'exploitation et ne pas intervenir avant rétablissement de la configuration prévue.

Le transport du personnel sur l'autoroute est assuré par l'entreprise.

Le personnel descend ou monte des véhicules après s'être assuré qu'il peut le faire sans risque et en utilisant les portières du côté opposé à la circulation, dans la mesure du possible.

Le respect du code de la route (port de la ceinture, interdiction de téléphoner...) reste obligatoire lorsqu'on circule à l'intérieur d'une zone balisée.

### 2.2 CIRCULATION DES PERSONNELS A PIED

Tous déplacements sur le DPAC (Domaine Public Autoroutier Concédé) à pied y compris dans les balisages, n'est pas un acte ordinaire.

L'entreprise transmettra la liste des noms des salariés amenés à évoluer à pied sur le DPAC.

En application de l'article R 432.7 du code de la route, sont autorisés à circuler à pied sur le domaine autoroutier, les personnels de la société concessionnaire appelés à y travailler ainsi que le personnel et les matériels des tiers missionnés et déclarés par cette dernière.

Des usagers de l'autoroute peuvent être amenés à cheminer derrière les dispositifs de sécurité pour se mettre en sécurité en cas de panne/accident ou pour accéder aux Postes d'Appels d'Urgence (ou Bornes Orange).

Par conséquent, aucun trou, dénivelé, obstacle, risque de chute, ne devra se trouver derrière les SMV ni à proximité des Postes d'Appel d'Urgence. Dans le cas contraire, ils devront être correctement signalés et/ou protégés.

### 2.3 EVENEMENTS LORS DU CHANTIER

#### 2.3.1 INCIDENT

Il appartient à tout intervenant de l'entreprise sur le chantier d'informer la société d'autoroute de tout déplacement ou détérioration du matériel de signalisation en place ainsi que les équipements de sécurité (Séparateur Modulaire de Voie, glissière, atténuateur de chocs...).

En aucun cas les salariés de l'entreprise intervenante ne doivent redresser des cônes ou des panneaux renversés.

Dans le cas où plusieurs cônes ou panneaux seraient déplacés, l'entreprise intervenante devra se mettre en sécurité voire quitter le chantier. La réintégration du chantier ne pourra se faire qu'une fois le balisage remis en place par des salariés de VINCI Autoroutes.

Les intervenants doivent informer la société d'autoroute en cas d'intrusion d'un client dans le chantier afin de l'assister.

#### 2.3.2 ACCIDENT

Pour un accident ayant un impact sur la circulation autoroutière, les intervenants de l'entreprise devront prévenir le PC Sécurité de la société d'autoroute.

Pour un accident n'ayant pas d'impact sur la circulation autoroutière, les intervenants de l'entreprise appelleront d'abord les secours puis le PC Sécurité de la société d'autoroute (se référer à la procédure d'alerte définie pour le chantier).

L'entreprise s'assurera que l'ensemble de ses collaborateurs connaît le lieu exact du chantier (PR ou adresse...) de façon à transmettre les bonnes informations.

Le PC sécurité peut également être contacté depuis un Poste d'Appel d'Urgence (PAU ou Bornes Orange).

## 2.4 PREVENTION DES DEPARTS D'INCENDIES ET DE POLLUTION

VINCI Autoroutes rappelle que certaines imprudences sont régulièrement la cause de départs de feux (jet de mégots, stationnement de véhicules sur des zones en herbe, étincelles...).

L'entreprise qui intervient est chargée de sensibiliser son personnel à ce risque particulier afin d'éviter tout risque de départ de feu. En cas de départ d'incendie les intervenants de l'entreprise appelleront le PC Sécurité de la société d'autoroute (se référer à la procédure d'alerte définie pour le chantier).

Afin d'éviter tout risque de pollution et d'incendie, les groupes électrogènes ou matériel/outillage, seront rechargés en carburant réservoir à froid. Des bacs de rétentions se trouveront obligatoirement sous les équipements concernés.

## 2.5 TRAVAIL DE NUIT

Dans le cas où des travaux seraient exécutés de nuit, les dispositions du présent fascicule restent inchangées. Les zones de chantier devront être suffisamment éclairées.

L'entreprise signalera ses véhicules stationnés dans les balisages. Ils devront être rendus visibles par cônes ou autres dispositifs (sauf gyrophare, ni feux de détresse).

## 2.6 CONDITIONS METEOROLOGIQUES

Les prévisions météorologiques sont examinées en concertation avec l'entreprise et la société d'autoroute afin de prévenir, notamment, le risque de brouillard artificiel.

# 3. EQUIPEMENTS

Tous les équipements (véhicules et personnels) doivent être maintenus en parfait état de fonctionnement et de propreté.

## 3.1 EQUIPEMENTS DES VEHICULES ET ENGIN

Tous les véhicules, engins, etc., affectés à un chantier sur autoroute doivent être équipés d'un ou plusieurs gyrophares de couleur orange positionné(s) sur le toit du véhicule de manière à être visible(s) à 360°. Les PL devront positionner un gyrophare à l'arrière de leur véhicule.

La plaque service apposable à l'arrière du véhicule n'est pas obligatoire.

## 3.2 VETEMENT DE HAUTE VISIBILITE / EQUIPEMENT DE PROTECTION INDIVIDUELLE

Toute personne amenée à intervenir ou présente à pied dans le DPAC (chaussée, BAU, talus, gare de péage, aires de services et de repos...) doit être équipée d'un vêtement de signalisation haute visibilité conforme à la norme EN 471, de classe 2 ou 3 de jour comme de nuit.

Exemples :

**Classe 2**



**Classe 3**



Le port des chaussures de sécurité est obligatoire pour toutes interventions.

Le port des EPI spécifiques (casque, gants, protections auditives, etc.) est obligatoire en fonction de l'analyse des risques.



## 4. REGLES DE CIRCULATION – ARRET ET STATIONNEMENT

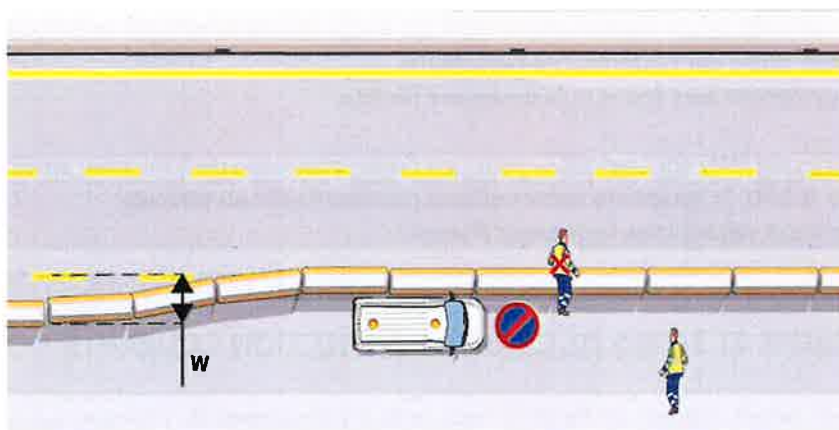
La localisation des accès de service, des issues de secours, des Postes d'Appels d'Urgence etc. pourra être fournie par la société d'autoroute.

Les accès de service et issues de secours doivent être laissés libres de circulation.

Les plans de circulation pour la réalisation du chantier seront validés avec la société d'autoroute.

Les piétons doivent se déplacer au plus loin des voies de circulation et de préférence derrière les dispositifs de retenue lorsqu'ils sont présents. Chaque fois que possible, le déplacement à pied doit se faire face à la circulation.

Tous les dispositifs de retenue possèdent une largeur de fonctionnement « W » qu'il convient de respecter. Cette largeur dépend du dispositif de retenue utilisé. Le stationnement de véhicules ou le stockage de matériel sont interdits dans cette zone. Seuls les déplacements à pied ou en véhicule sont possibles. Les cas particuliers seront traités avec la société d'autoroute.



La traversée à pied des voies de circulation ainsi que le franchissement du terre-plein central pour se rendre sur la chaussée du sens opposé sont strictement interdits.

### 4.1 SUR L'AUTOROUTE EN CIRCULATION

#### **RAPPEL :**

Ne sont autorisés à circuler sur l'autoroute que les véhicules et engins immatriculés dont les caractéristiques répondent aux règles du code de la route. Les autres véhicules et engins sont acheminés sur le chantier à l'aide de portes-engins adaptés.

Si l'acheminement et le repli de ces véhicules et engins conduit à la formation de convois exceptionnels, ceux-ci devront être autorisés par l'exploitant.

Lors des déplacements des camions et engins, l'entreprise doit s'assurer que les chargements ou le positionnement des matériels ne risquent pas de chuter et n'engagent pas le gabarit des ponts, passerelles et lignes aériennes, auvents de péage... et n'empiètent pas sur les autres voies.

Lorsque des véhicules avec grue ou avec benne ont été utilisés sur une zone de chantier, sur une aire ou sur une gare de péage, avant de circuler sur l'autoroute, le conducteur doit s'assurer :

- que le bras de la grue est convenablement replié,
- ou que la benne a été redescendue.

L'utilisation des accès de service et issues de secours est interdite sauf dérogation.

En cas de dérogation, les portails de accès ou issue doivent être fermés à clé après chaque passage ou gardiennés.

### IL EST INTERDIT :

- d'effectuer un demi-tour sur les voies de circulation (le passage dans le sens de circulation opposé s'effectue par l'intermédiaire des échangeurs ou des accès de service ou issue de secours si dérogation),
- d'effectuer un demi-tour de part et d'autre des gares en barrière (ainsi que sur certains échangeurs),
- de faire marche arrière sur une plateforme de péage,
- d'utiliser les gyrophares lors des déplacements sur les voies ouvertes à la circulation hors entrées/sorties de balisage ou accès à la BAU ou aux accès, issues et refuges. (hors véhicules particuliers)
- de circuler à contresens dans une neutralisation de voie sous cônes (sauf mesures d'exploitation particulières),
- d'effectuer des marches arrière sur chantier (sauf procédure mise en place)

## 4.2 SUR BANDE D'ARRÊT D'URGENCE (BAU), BERME ET REFUGE

La règle est de privilégier un arrêt ou un stationnement dans les accès sécurisés/refuges techniques, accès de service, issue de secours, refuges, bermes, accès par l'extérieur de l'autoroute.

Dans ces cas, à l'arrêt, le gyrophare sera éteint et la durée non limitée.

Les arrêts et stationnements sur BAU sont autorisés pour une durée maximum de 5 minutes après accord de l'exploitant de la société d'autoroute. Sur la BAU, le gyrophare restera allumé pendant l'arrêt du véhicule.

Les autres cas seront étudiés et validés avec le donneur d'ordre.

## 4.3 DANS LES BALISAGES ET ZONES DE CHANTIER EN SECTION COURANTE

Les matériels et matériaux seront évacués au fur et à mesure de l'avancement du chantier, lorsque les voies doivent être rendues à la circulation et en totalité à la fin de celui-ci.

## 4.4 MODALITES D'ENTREES ET SORTIES DES ZONES DE CHANTIER

### 4.4.1 ENTREE DANS LA ZONE DE CHANTIER

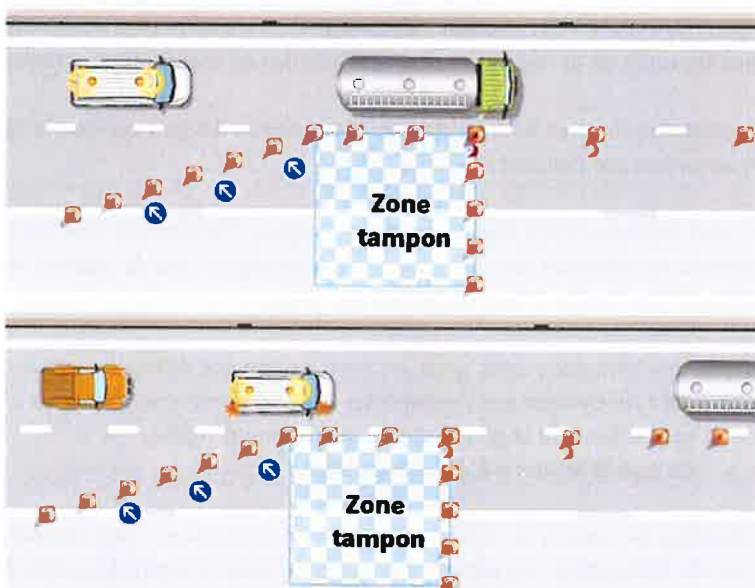
Les véhicules entrant dans la zone de chantier doivent signaler suffisamment à l'avance leur manœuvre :

- a. Dans la zone d'approche en amont du biseau :

Activation du/des **gyrophare(s)**

- b. A l'approche de l'entrée dans le chantier :

Activation du **clignotant**



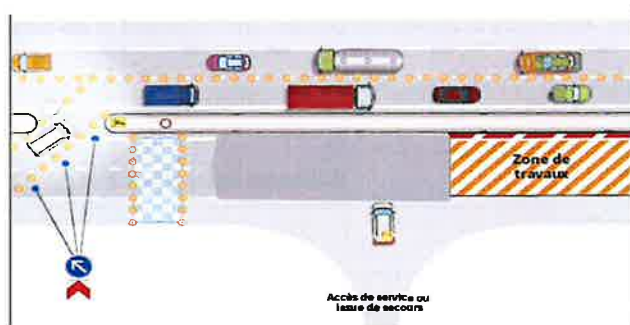
- c. **Entrée** dans la zone neutralisée en utilisant l'accès de chantier, après le biseau et la zone tampon ou selon les modalités définies par la société d'autoroute, en laissant libre l'accès à tous les véhicules



Des panneaux **3 2 1** peuvent être mis en place (par l'entreprise utilisatrice) dans la zone de chantier, derrière les dispositifs de retenue temporaire et positionnés en amont de l'accès de chantier pour permettre un meilleur repérage de l'entrée du chantier.

L'entrée dans un chantier sur une **zone basculée** est autorisée par :

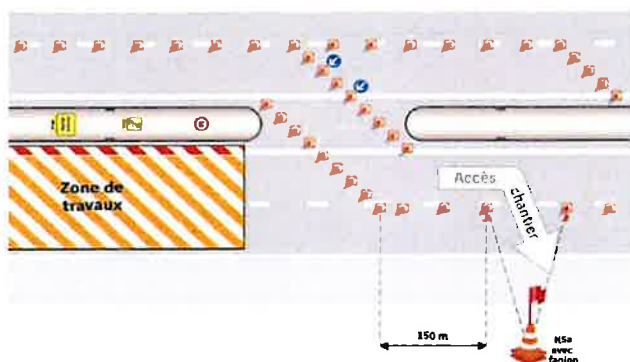
- a. Un **accès de service** ou une **issue de secours** située dans la zone de chantier (CF. chapitre 4.1).



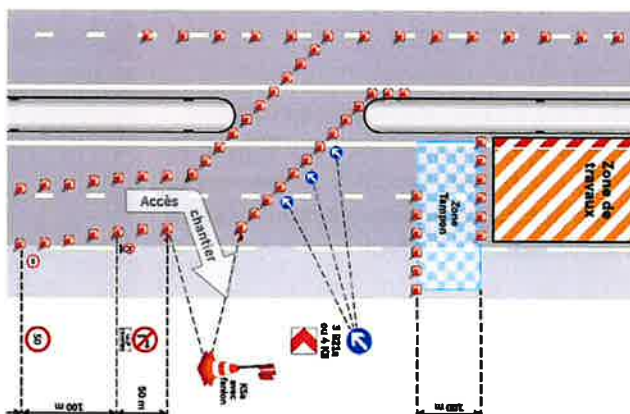
- b. L'extrémité du basculement **en marche avant, par demi-tour**.



- c. L'extrémité du basculement **en marche arrière** suivant la configuration définie lors de la préparation du chantier.



- d. Exceptionnellement et après autorisation de l'exploitant, par l'extrémité droite du biseau de rabattement de la circulation au niveau de l'ITPC. Les entreprises concernées étant celles qui ne peuvent accéder à leur zone de travail par une autre issue (laboratoire de contrôle de chaussée, signalisation horizontale...).



Les zones d'entrées et de sorties des chantiers doivent être libres de tout obstacle. Evacuer les entrées et les sorties en stationnant dans une zone qui ne gênera pas le déplacement des autres véhicules.

Lors de l'entrée des véhicules dans le balisage par l'accès de chantier prévue à cet effet, aucun salarié à pied ne doit se trouver dans cette zone.

#### 4.4.2 MANŒUVRES, STATIONNEMENT ET STOCKAGE DANS LA ZONE DE CHANTIER

L'utilisation des gyrophares est obligatoire pour accéder et sortir de la zone de chantier.

Les engins, véhicules et matériels doivent être équipés d'un ou plusieurs gyrophares orange afin d'être visible à 360°

##### Règles d'allumage/d'extinction du gyrophare :

	Balisage sous cônes	Balisage sous SMV ou basculement
Entrée / sortie balisage	Gyrophares allumés	
Circulation dans le balisage	<p>Gyrophares allumés</p>	<p>Gyrophares éteints</p>
Stationnement dans le balisage	<p>Gyrophares éteints</p>	



	Balilage sous cônes	Balilage sous SMV ou basculement
<b>Interdiction de :</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Faire demi-tour</li> <li>Rouler à contre sens de la circulation</li> <li>Sortir du balilage en dehors des zones de sorties</li> <li>Dépasser du balilage avec le gabarit d'un engin</li> <li>Survoler les voies circulées avec une charge</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sortir du balilage en dehors des zones de sorties</li> <li>Dépasser du balilage avec le gabarit d'un engin</li> <li>Survoler les voies circulées avec une charge</li> </ul>
<b>Obligation de :</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Se déplacer avec les gyrophares allumés,</li> <li>Guider toutes manœuvres sans visibilité directe</li> <li>Rouler à la vitesse maximum de 30 km/h et réduire la vitesse au droit des ateliers de travaux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Se déplacer gyrophares éteints</li> <li>Guider toutes manœuvres sans visibilité directe</li> <li>Rouler à la vitesse maximum de 50 km/h et réduire la vitesse au droit des ateliers de travaux</li> </ul>
<b>Possibilité de :</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Faire ½ tour si l'espace le permet</li> <li>Rouler à contre sens</li> </ul>

Les véhicules et engins de chantier circulant dans la zone de travaux doivent être **éloignés au maximum des bords de voies en circulation**.

Le stationnement doit se faire :

- dans l'emprise du balilage, hors biseau, hors zone tampon et hors zones d'entrée/sortie des travaux,
- en garantissant la possibilité de circulation et/ou d'arrêt d'un autre intervenant.

Lors des stationnements de nuit : signalez systématiquement le véhicule. (Cf. chapitre 2.5)

En cas de panne dans la zone de chantier, le conducteur doit activer les feux de détresse du véhicule et le faire évacuer le plus rapidement possible. Les parties neutralisées de la chaussée doivent pouvoir être circulées par les véhicules de chantier et être rendues à la circulation en cas de nécessité immédiate.

Hors période d'activité, pour les zones de chantier non protégées par des séparateurs modulaires de voies, aucun véhicule, engin ou matériau ne doit être entreposé sur les voies neutralisées, sauf autorisation spécifique de la part des sociétés d'autoroutes.

### 4.4.3 SORTIE DE LA ZONE DE CHANTIER

La sortie se fait systématiquement par le bout du balilage (figure 1).

Dans le cas où la sortie ne peut pas se faire par le bout du balilage, des procédures spécifiques devront être mises en place en concertation avec VINCI Autoroutes. Dans tous les cas, le ou les gyrophares(s) devront être allumés puis éteints dans le flot de circulation.

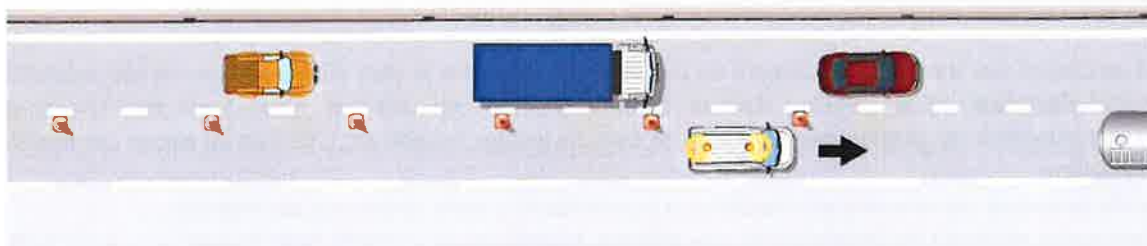


Figure 1. Sortie en bout de balilage – Priorité aux usagers

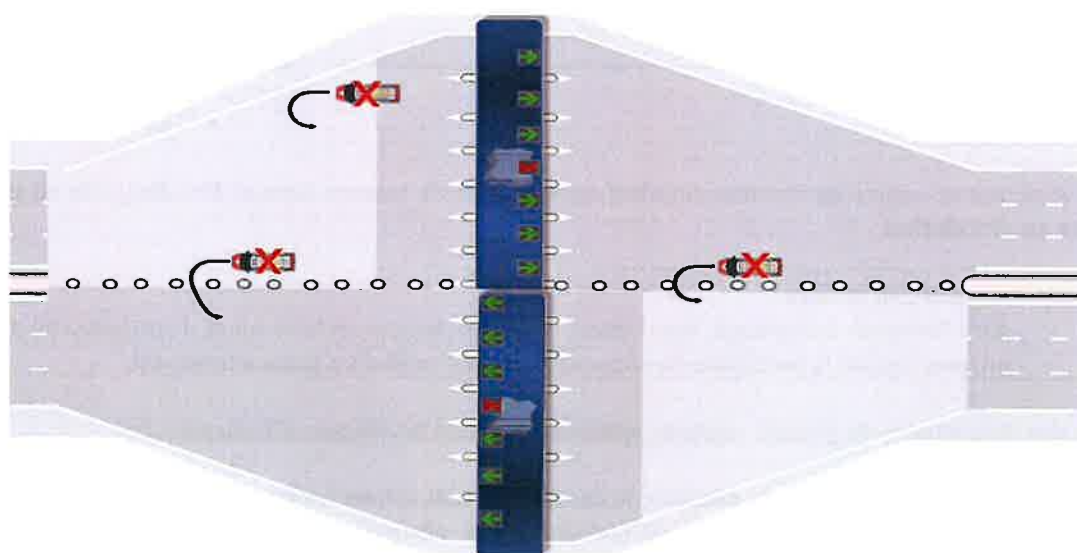
## 5. PLATEFORMES, BARRIERES ET GARES DE PEAGE

La présence des entreprises dans les voies de péage n'est autorisée par la société d'autoroute qu'après mises hors service de celles-ci.

### 5.1 ACCES ET CIRCULATION

Pour la circulation et l'accès aux plateformes de péage des véhicules et engins, respecter les plans de circulation et les règles de stationnement communiquées préalablement par la société d'autoroute.

Les demi-tours sur les plateformes de péage sont strictement interdits.



La traversée à pied des voies ouvertes à la circulation, notamment les voies spécifiques télépéage, doit se faire en :

- Empruntant les cheminements piétons (dont galeries...)
- Marquant un temps d'arrêt avant chaque traversée de voie,
- Captant le regard des usagers avant de traverser,
- Traversant quand la barrière de passage est baissée.

La traversée en surface des voies Télépéage sans arrêt est strictement interdite.

### 5.2 TRAVAUX OU PRESTATIONS

L'autorisation d'occuper une voie de péage sera donnée par la société d'autoroute. L'entreprise devra s'assurer, avant intervention, que la voie de péage est bien coupée à la circulation et réservée pour lesdits travaux.

L'entreprise en charge des travaux sur une gare de péage devra respecter le plan d'intervention réalisé préalablement avec l'exploitant : implantation de la zone de travaux, schéma d'accès aux voies et surveillance des engins pendant les manœuvres. Le périmètre de giration des engins (grue, bras de levage, nacelle etc.), ne doit en aucun cas empiéter sur une voie sous circulation.

La présence de personnel sur une voie en circulation à proximité de la zone de travaux est interdite.

En outre, l'entreprise veillera à ne jamais laisser des trémières, regards ou excavations sans surveillance, sans balisage ou non recouvertes.

## 6. GLOSSAIRE

### PRINCIPAUX TERMES ET ABREVIATIONS COURAMMENT UTILISES

Accès de Service : Portail utilisé uniquement par les services de l'autoroute

BAU : Bande d'Arrêt d'Urgence

On parle de Bande d'Arrêt d'Urgence (BAU) lorsque la largeur roulable située en accotement est supérieure ou égale à 2,50m (largeur de bande blanche incluse).

En dessous de cette largeur, on ne parle plus de BAU, mais de Bande Dérasée Droite (BDD).

Berme : Partie non roulable de l'accotement.

Chaussée/Voies de circulation : terme désignant la (ou les) partie(s) de la route normalement utilisée(s) pour la circulation des véhicules. Elle est composée de plusieurs voies de circulation : voie de droite, voie(s) médiane(s), voie de gauche.

DPAC : Domaine Public Autoroutier Concédé (voies circulées, BAU, accotement, aires de repos, aires de services, plateformes de péage, parking de covoiturage...)

Entreprise : toute entité effectuant des travaux ou des prestations sur autoroute (entreprises de travaux, prestataires de service, services de l'Etat, travailleurs indépendants...).

ITPC : Interruption du Terre-Plein Central

Issue de Secours : Portail utilisé par les services de l'autoroute et pour délester le trafic en cas de besoin

PAU : Poste d'appel urgence (ou borne orange) relié au PC Sécurité ou centre d'appel de dépannage

PL : Poids Lourd

PK ou PR : Point Kilométrique ou Point de Repère sur l'autoroute



SMV : Séparateur Modulaire de Voie

TPC : Terre-Plein central

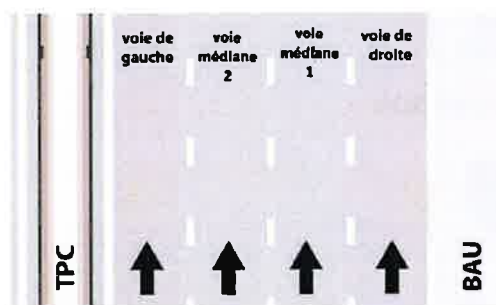
Usagers : conducteurs et passagers des véhicules (VL, PL, bus, motos, ...) qui circulent sur l'autoroute.

VL : Véhicule Léger

VD : voie de droite

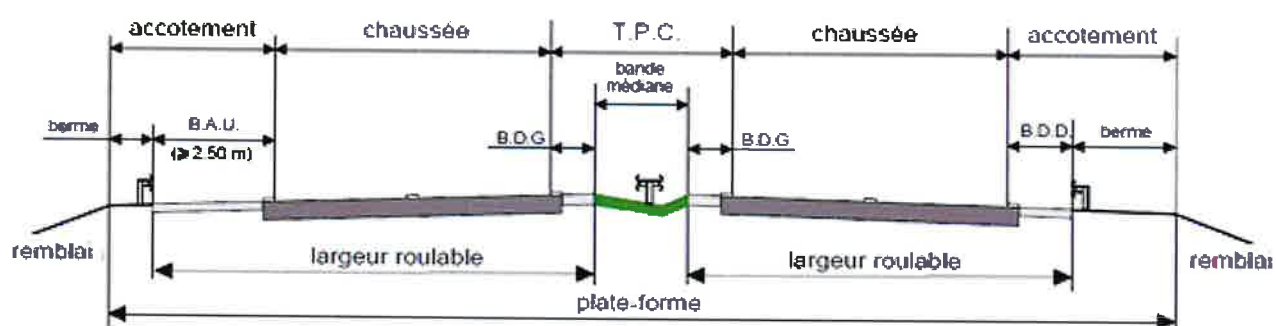
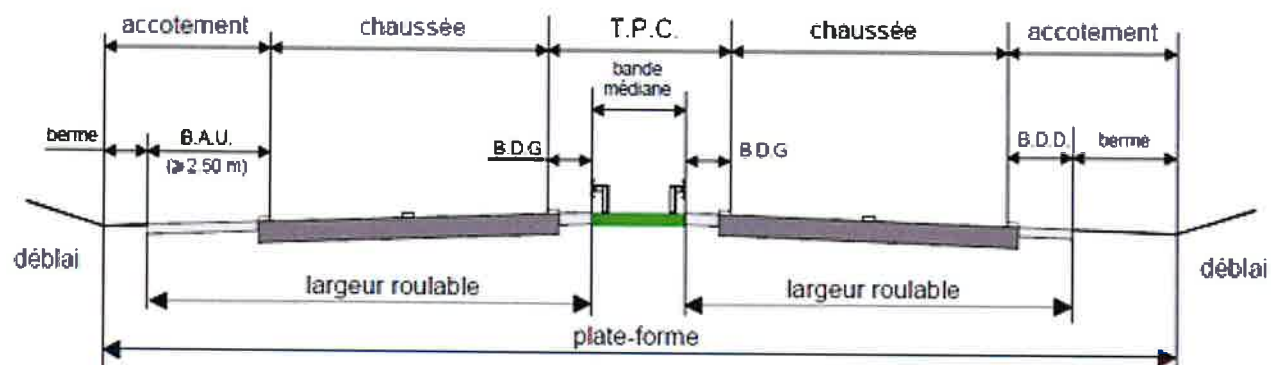
VM : voie(s) médiane(s)

VG : voie de gauche



Zone de chantier : zone balisée au moyen d'une signalisation temporaire, afin de la neutraliser ou de l'isoler à la circulation des clients.

Nomenclature de la section :



**VINCI Autoroutes**  
12, rue Louis Blériot  
CS 30035  
92506 RUEIL-MALMAISON

