

**ANNEXE TRAVAUX****« CAHIER DES CHARGES COMMUNES
A TOUTES LES ENTREPRISES »**

Sommaire

1. REGLES GENERALES DES TRAVAUX APPLICABLES SUR TOUTES LES ZONES DE LA CONCESSION AEROPORTUAIRE ...	3
2. PRESCRIPTIONS GENERALES, ZONE DE TRAVAUX ET RESEAUX	3
2.1. Localisation de la base de vie	3
2.2. Clôture du chantier ou zone de travaux	4
2.3. Branchement et raccordement provisoire	5
3. SECURITE DU PUBLIC, PERIMETRE DE CHANTIER	5
3.1. Prescriptions générales	5
3.2. Permis de feu	6
3.3. Clôtures du chantier ou zone de travaux	7
3.4. Balisage des interventions temporaires dans l'aérogare	9
4. INTERVENTION, NORMES ET DOCUMENTS	10
4.1. Intervention à proximité de réseaux (DICT, DT)	10
4.2. Raccordement aux réseaux sur chantier	11
5. TRAVAUX ELECTRIQUES.....	11
5.1. Accès aux locaux électriques	11
5.2. Accès aux locaux climatisation	12
6. INTERVENTION SUR LES VOIRIES COTE VILLE (DESC)	12
7. ACCES ET CIRCULATION COTE PISTE	12
7. PROTECTION COLLECTIVE ET SIGNALISATION.....	13
8. AUTORISATION DE DEPLOIEMENT DE GRUE	13
9. MODALITES DU SUIVI ET DU CONTROLE DES PRESTATIONS (RENDU DOE).....	14
10. DOCUMENTS DE REFERENCE(S).....	14

1. REGLES GENERALES DES TRAVAUX APPLICABLES SUR TOUTES LES ZONES DE LA CONCESSION AEROPORTUAIRE

Durant toute la durée du chantier, la propreté des zones de circulation est maintenue en continu par le Prestataire.

L'utilisation des chariots à bagages est proscrite, ceux-ci étant réservés aux passagers et non aux prestataires souhaitant transporter du matériel.

L'utilisation des engins à moteur thermique est interdite à l'intérieur des bâtiments.

L'utilisation, à l'intérieur des bâtiments, de nacelles, de chariots élévateurs est tolérée sous réserve d'une charge admissible maximale ne dépassant pas 500 kg/m² : **voir liste des nacelles « homologuées »** disponible sous demande préalable auprès du Maître d'Ouvrage.

Les locaux amiantés sont référencés dans le **Dossier Technique Amianté (DTA)** mis à disposition des entreprises, sous demande préalable auprès du Maître d'Ouvrage.

Un dispositif d'armoire à clés est en place à l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry, pour y accéder, le Prestataire fait une demande au Maître d'Ouvrage.

Pour tout problème technique, le Prestataire contacte le « Pôle Technique » du Centre de Commandement Opérationnel (CCO) 24h/24 au 04 72 22 88 89, choix 2.

2. PRESCRIPTIONS GENERALES, ZONE DE TRAVAUX ET RESEAUX

2.1. Localisation de la base de vie

Pour les besoins en cantonnement d'un chantier, la base vie de celui-ci se fait :

- Soit par l'occupation d'une emprise définie avec le Maître d'Ouvrage, dans la mesure où celle-ci permet d'accueillir les différentes installations et locaux sociaux du Prestataire,
- Soit par l'occupation de "la Base Arrière Entreprises" à proximité du parc de stationnement PR3 sur la plateforme de l'aéroport Lyon-Saint Exupéry, qui fait l'objet d'une convention d'occupation temporaire.

Dans tous les cas, le choix du positionnement du cantonnement est pris par le Maître d'Ouvrage.

2.2. Clôture du chantier ou zone de travaux

Le Prestataire fait son affaire de l'aménagement de zones et d'installations provisoires de chantier, telles que notamment celles destinées aux ateliers, magasins, laboratoire de chantier, bureaux, vestiaires et sanitaires des personnels de chantier, dans toutes les hypothèses où celles-ci lui sont imposées soit par :

- La législation ;
- Le cahier des charges ;
- Le Plan Général de Coordination en matière de Sécurité et de Protection de la Santé (PGCSPS)
- L'organisation du Prestataire ;
- etc.

Ces zones et installations provisoires de chantier comprennent en fonction des prestations et des Travaux :

- Les divers bâtiments nécessaires au personnel et au matériel (bureaux, salles de réunion, sanitaires, réfectoire, laboratoire de chantier, zone de stockage matériau) ;
- Les zones de stationnement des véhicules ;
- Les réseaux temporaires: eau, électricité, assainissement, liaisons téléphoniques (téléphone et télécopie) ;
- La signalisation fixe du chantier.

Dans tous les cas, le Prestataire s'engage à établir ces zones d'installations provisoires de chantier, dans le respect de la législation en vigueur en matière de sécurité, de protection de l'environnement, et de la santé.

Il assure la propreté, l'entretien, et le bon fonctionnement des zones à ses frais, ainsi que leur sécurisation (clôture, portail, etc.), tout en respectant les réglementations en vigueur. Celle-ci comprend les éventuels travaux d'adaptation de l'accès pour la circulation des engins.

L'ensemble des surfaces mobilisées doit correspondre uniquement aux besoins du Prestataire, suivant les dispositions constructives adoptées.

Dans tous les cas l'aménagement des zones et installations provisoire de chantier, est soumis à l'agrément du Maître d'Ouvrage et du Coordinateur de Sécurité et de Protection de la Santé (CSPS), ou du « Service Prévention » de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry par l'envoi d'un plan d'installation de chantier durant la phase de préparation des Travaux.

Enfin, il est rappelé que la zone occupée par la base vie doit être restituée dans son état initial.

2.3. Branchement et raccordement provisoire

Le raccordement des installations provisoires de chantier aux réseaux d'eau, d'électricité et de téléphone, ainsi que leurs consommations sont à la charge du Prestataire, y compris sur la « Base Arrière Entreprises ». Toute autre demande doit être adressée au Maître d'Ouvrage qui préconisera la marche à suivre.

Les branchements et raccordements provisoires des différents fluides et utilités nécessaires au chantier sont réalisés à partir du point de raccordement défini par le Maître d'Ouvrage et sont réalisés conformément à la réglementation en vigueur.

S'agissant des branchements et installations électriques provisoires de chantier, ceux-ci sont réalisées conformément à la section 704 de la Norme NF C 15-100. Après vérifications de leurs conformités par un organisme agréé, le Prestataire s'engage à conserver les rapports de conformité électrique sur le chantier (dans le classeur « sécurité »).

3. SECURITE DU PUBLIC, PERIMETRE DE CHANTIER

3.1. Prescriptions générales

Les emprises de chantier sont délimitées conjointement par le Maître d'œuvre et/ou le Maître d'Ouvrage ainsi que le responsable du projet, pour assurer la maîtrise de la sécurité et de l'impact des Travaux sur l'exploitation, la sûreté et l'environnement du site aéroportuaire.

La fourniture, la pose et le déplacement des clôtures (parties extérieures) et cloisons (parties intérieures) provisoires sont à la charge du Prestataire. Celui-ci fait également son affaire de l'installation de protections spécifiques supplémentaires, dans la mesure où cette prestation est due dans les pièces écrites du Contrat.

Aucun débordement des zones de chantiers n'est autorisé sans l'accord préalable du Maître d'œuvre et/ou du Maître d'Ouvrage, s'étant eux-mêmes assurés de l'obtention dudit accord auprès du responsable du projet.

La zone de chantier est exclusivement réservée à l'activité propre au chantier, aux engins, matériels et matériaux indispensables à son exécution journalière, ainsi :

- Aucun stationnement de véhicules du personnel n'est autorisé, celui-ci devant être effectué sur la "Base Arrière Entreprises" ou sur les parcs de stationnement publics du site ;
- Les locaux de chantier visibles du public sont en bon état et homogène dans le chantier considéré ;
- Le stockage de longue durée est effectué sur la base vie.

Le Prestataire s'engage à mettre en œuvre la signalisation réglementaire de sécurité chantier obligatoire, tels que notamment : port du casque, chantier interdit au public, arrêté d'autorisation DAT, arrêté autorisation permis de construire, listing et coordonnées des entreprises intervenantes, etc...

Si le chantier se déroule en partie ou intégralement en ligne frontière (interface en zone côté ville / zone côté piste), les plans d'implantation des clôtures/cloisons (avec délimitation des zones réservées et publiques, et caractéristiques des clôtures/cloisons) doivent être présentés aux autorités de sûreté (Police et/ou Gendarmerie des Transports Aériens(GTA)):

- Pour la mise en place initiale, dont le délai de validation d'environ quarante-cinq (45) jours est à prévoir ;
- À chaque déplacement de clôture/cloison, dont le délai de validation des autorités de sûreté d'environ une semaine est à prévoir.

Dans la mesure où les Travaux se déroulent en plusieurs phases, le déploiement des clôtures/cloisons doit :

- Respecter toutes les phases des Travaux et les arrêtés préfectoraux ;
- Garantir en tout état de cause l'étanchéité de la ligne frontière à chaque phase. Les clôtures/cloisons supplémentaires sont obligatoirement mises en place avant dépose des clôtures/cloisons existantes. Leur implantation est validée par une visite terrain des autorités de sûreté ci-avant visées (à programmer sept (7) jours avant modification en cas de Travaux en zone côté piste).

Si le chantier se déroule hors ligne frontière, les plans d'implantation des clôtures/cloisons et de leurs caractéristiques sont présentés :

- Dans un délai de 15 jours pour la mise en place initiale et la validation du Maître d'Ouvrage ;
- Dans un délai d'une semaine à chaque déplacement de clôtures/cloisons pour la validation du Maître d'Ouvrage.

Les zones de chantier, qu'elles soient intérieures ou extérieures à des bâtiments, sont obligatoirement fermées suivant les prescriptions ci-après. L'utilisation de ruban de signalisation est proscrite.

3.2. Permis de feu

Toutes les interventions par points chauds sur la concession aéroportuaire doivent faire l'objet d'un permis de feu dont la validité ne peut excéder une journée (sauf dérogation du Service Sécurité).

Définition d'un point chaud :

- Une flamme nue (soudage, travaux d'étanchéité...)
- Des étincelles (meulage, tronçonnage, perçage...)
- Une source de chaleur (lampe à gaz...)

Pour obtenir un permis de feu, l'entreprise doit contacter le Service de Sauvetage et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs (SSLIA) (Tél : 04.72.22.73.39) qui envoie une équipe de pompiers ERP en charge de rédiger les permis de feu, ceci quelque soit le lieu de l'intervention (intérieur ou extérieur) (Voir « le permis de feu » **FI 3925**).

3.3. Clôtures du chantier ou zone de travaux

Les clôtures de chantier sont de deux (2) types :

- Clôture en ligne frontière ;
- Clôture hors ligne frontière ;

L'ensemble de ces clôtures doit résister à des vents de plus de 110 km/h.

3.3.1. Description de la clôture en ligne frontière

Une bande de trois (3) mètres côté chantier doit rester libre (absence de stockage, d'installation de chantier, de stationnement etc.).

Les clôtures doivent être :

- En bon état : suivant les projets, le Maître d'ouvrage peut mettre à disposition ces clôtures ;
- Fixées au sol par des platines avec plots béton sur chaque jambe de force, pour assurer leur stabilité ;
- Reliées entre elles, avec des pièces d'assemblage ;
- D'une hauteur d'environ 2,50 mètres (y compris concertina) ;
- Mailles des panneaux de 200 mm x 50 mm (fil de 4 mm) ;
- Galvanisée classe C ;
- Équipées d'écrous ou de boulons des pièces d'assemblage, accessibles uniquement côté piste ;
- Équipées de concertina sur la partie basse côté piste et sur bavolet en partie haute. Le concertina est fixé régulièrement sur la clôture. (Concertina Z3 diamètre 70 mm) ;
- Équipées de jambes de force qui sont fixées tous les 2 panneaux (2 * 3.50 m) accessibles par le côté piste pendant la période des Travaux.

En cas de risque de souffle de réacteur, le Prestataire s'engage à :

- Ajouter des jambes de force en zone côté ville en plus de celles déjà fixées en zone côté piste. Dans ce cas, un concertina doit être adjoint autour des jambes de force situées en zone côté ville ;
- Installer la clôture sur une Double Bordure Amovible (DBA) (la fixation des clôtures sur DBA doit pouvoir résister au vent et ne pas laisser de passage libre supérieur à 10 cm).

Le choix d'une des deux solutions s'effectue par le Maître d'Ouvrage et les services compétents de l'état.

En cas de clôtures à proximité des avions (30 m) ou proche d'un cheminement passager, le Prestataire s'engage à ce que lesdites clôtures soient doublées avec un corridor inaccessible entre les deux rangées de clôtures.

Dans tous les cas, le choix des mesures de sûreté à mettre en place, peut être amené à évoluer en fonction notamment des contraintes géographiques, sécurité aéronautique, type de chantier envisagé... Toutes les modifications sont traitées et validées avec les services compétents de l'état.

Ces mesures sont définies au cas par cas, en fonction de la situation concrète.

Lors de la mise en place et des déplacements de ligne frontière, le contrôle de l'étanchéité de la ligne frontière est réalisé, à la demande du service sûreté, par un de leur agent chargé de la surveillance.

Les zones à proximité des clôtures aéroportuaires doivent être dégagées et ne présenter aucun objet permettant de prendre appui pour franchir la clôture, facilitant aussi la tâche des patrouilles de surveillance.

3.3.2. Description de la clôture hors ligne frontière

Sur l'ensemble de la limite du chantier, il est mis en œuvre des clôtures neuves garantissant l'isolation du chantier par rapport à son environnement.

Les caractéristiques des clôtures :

Hauteur	: 2,000 m
Longueur	: 3,472 m
Mailles	: 35 x 150
Diamètre des fils	: 4 mm horizontaux et 3 mm verticaux
Tubes	: 30 mm horizontaux et 42 mm verticaux.
Soudure 4 tubes	: 100% soudés
Poids panneau	: 26 kilos

Il est expressément entendu que le Maître d'ouvrage peut utiliser ces clôtures comme support de communication.

3.4. Balisage des interventions temporaires dans l'aérogare

Les cloisons de chantier (Travaux intérieurs) des bâtiments sont également de trois (3) types :

- Cloisons en ligne frontière ;
- Cloisons hors ligne frontière ;
- Clôture de chantiers « itinérants ».

L'ensemble de ces cloisons doit être compatible avec l'accueil du public (stabilité, esthétique etc.).

Il est expressément entendu que le Maître d'ouvrage peut exploiter ces cloisons comme support de communication, dont le Prestataire veille à l'étanchéité et à leur bon état.

3.4.1. Description des cloisons en ligne frontière

Les exigences en matière d'étanchéité, déploiement et validation pour les cloisons en ligne frontière sont les mêmes que celles décrites au 3.3.1 pour les clôtures ligne frontière.

Ces cloisons doivent garantir :

- L'étanchéité en termes de sûreté de la zone côté piste, et des zones critiques ;
- L'étanchéité par rapport à la propagation des poussières de façon à préserver les zones sous exploitation.

Les caractéristiques des cloisons en ligne frontière:

- Toute hauteur ;
- Matériau : mélaminé blanc ;
- Sans porte d'accès excepté si obligation de mise en œuvre d'issue de secours (Accès sur contrôle d'accès avec report de position au Poste de Contrôle de Sûreté (PCS) et surveillée par caméra avec image reportée au PCS, et affichage réglementaire).

3.4.2. Description des cloisons hors ligne frontière

Ces cloisons hors ligne frontière doivent garantir :

- L'isolation du chantier par rapport à son environnement ;

- L'occultation du chantier au public ;
- L'étanchéité par rapport à la propagation des poussières de façon à préserver les zones sous exploitation.

Il est expressément entendu que le Maître d'ouvrage peut exploiter ces cloisons comme support de communication.

Les caractéristiques des cloisons hors ligne frontière:

- Hauteur : 2,5 mètres ;
- Matériau : mélaminé blanc ;
- Porte d'accès équipée d'un clavier mécanique (sans besoin de faire de code pour sortir de la zone ou de verrouiller la porte) et affichage réglementaire.

3.4.3. Description des barrières de chantier « itinérant » (clôture de chantier)

Elles sont utilisées pour des chantiers « itinérants » pour lesquels la mise en œuvre d'une cloison serait incompatible avec le phasage du chantier (ex : chantier de carrelage...), sous deux conditions :

- Qu'elles maintiennent fermées la zone de chantier en permanence ;
- Qu'en l'absence de personnes de chantier ces zones ne présentent aucun objet contendant (outils, matériaux de constructions ...).

Afin de communiquer aux usagers au minimum une barrière est équipée d'un cadre d'affichage format A3. Elles sont réalisées à partir de barrières en résine plastique neuve, avec le logo du Prestataire en charge de réaliser les Travaux.

Le modèle et l'état des différentes barrières sont soumis à l'approbation du Maître d'Ouvrage.

4. INTERVENTION, NORMES ET DOCUMENTS

4.1. Intervention à proximité de réseaux (DICT, DT)

Pour tous Travaux susceptibles d'être à proximité de réseaux enterrés ou aériens, le Prestataire est tenu de se renseigner sur l'existence et la localisation de ces ouvrages ou réseaux, et d'adresser au moins dix (10) jours avant le début desdits Travaux une Déclaration d'Intention de Commencement des Travaux (DICT) et une Déclaration de projet de Travaux (DT) auprès des différents concessionnaires de réseaux et des services compétents de l'aéroport.

La DT a pour objet :

- De vérifier la présence et la compatibilité des réseaux ;
- De connaître les recommandations techniques de sécurité à appliquer lors et après les Travaux ;
- D'effectuer les investigations complémentaires sur la localisation précise des réseaux.

La DICT a pour objet :

- D'indiquer aux exploitants de réseaux la localisation précise des Travaux et les techniques qui seront employées ;
- D'obtenir les informations sur la localisation des réseaux et les recommandations visant à prévenir l'endommagement des réseaux.

Personne établissant et renseignant ces déclarations :

DT → le responsable du projet de Travaux (Maître d'Ouvrage ou son délégué).

DICT → l'exécutant des Travaux.

4.2. Raccordement aux réseaux sur chantier

Le raccordement aux différents réseaux tels que les réseaux électrique, eau potable, eau usée, eau pluviale, eau industrielle, eau chauffage, eau climatisation, gaz, font obligatoirement l'objet d'une demande au Maître d'Ouvrage.

Il est à la charge du Prestataire dont les coûts d'utilisation sont précisés dans le guide de redevance.

Les rejets d'eaux usées doivent respecter les normes de rejets imposées par le Grand Lyon dans son Règlement de Service de la Collectivité qui peut être fourni sur demande ou consulté sur le site Internet du Grand Lyon.

Des systèmes de comptage peuvent être demandés par le Maître d'Ouvrage dans les Travaux de raccordement.

5. TRAVAUX ELECTRIQUES

5.1. Accès aux locaux électriques

Les Habilitations : elles sont obligatoires et peuvent être demandées par le Maître d'Ouvrage.

Les demandes de clés : les clés peuvent être récupérées dans les armoires à clés après une demande auprès du donneur d'ordre du contrat.

Les interventions dans les locaux Haute Tension : en cas d'intervention dans les locaux Haute Tension, les Responsables d'Exploitation Centrale de l'aéroport doivent être contactés avant chaque entrée et sortie des locaux, au N° suivant : 04 72 22 70 92.

La propreté : les locaux doivent être tenus et rendus propres après chaque intervention.

Les consignations : les consignations effectuées lors d'interventions doivent respecter les règles de consignations.

Les départs consignés doivent être identifiés avec le nom de la Société, le nom de l'Intervenant ainsi que son numéro de téléphone.

5.2. Accès aux locaux climatisation

Les demandes de clés : les clés peuvent être récupérées dans les armoires à clés après une demande auprès du donneur d'ordre du contrat.

La propreté : les locaux doivent être tenus et rendus propres après chaque intervention.

6. INTERVENTION SUR LES VOIRIES COTE VILLE (DESC)

Pour intervenir sur les voies routières, le Prestataire doit remplir une Demande d'Exploitation Sous Chantier (voir « **DESC** » **FE 3938**) au moins dix (10) jours avant le début des Travaux.

Pour des Travaux importants, la DESC se matérialise en un arrêté préfectoral (prévoir un délai d'environ un mois). Sur l'aéroport de Bron, la demande s'effectue via un arrêté préfectoral (prévoir un délai d'un mois et demi).

La signalisation horizontale et verticale doit être fournie par le Prestataire qui les installe conformément au guide SETRA et aux prescriptions du Maître d'œuvre et/ou du Maître d'Ouvrage.

7. ACCES ET CIRCULATION COTE PISTE

Les accès côté piste sont réglementés. Des autorisations doivent être obtenues avant intervention pour les personnes et les véhicules. (Voir « les conditions d'accès des véhicules en CP » **FE 3446** et « la condition d'accès des personnes et des véhicules en Z.P.N.LA. » **FI 3461**)

L'application du Code de la route doit être assurée par tout véhicule de chantier circulant dans la zone aéroportuaire, en zone côté ville et en zone côté piste.

Le stationnement des véhicules de chantiers sur la voie portée est règlementé.

L'entrée des véhicules de chantiers par les PARIFS 17 et 19 se fait exclusivement par les voies de droites ; les voies de gauche, réservées aux exploitants sont interdites aux véhicules de chantiers.

Les véhicules de chantiers doivent éviter le PARIF 19 aux créneaux horaires suivants :

- 06H00 – 07H30

- 13H30 – 15H00
- 17H00 – 18H30

Horaires d'ouvertures du PARIF 17 :

Du lundi au samedi : De 04H00 à 24H00

De 24H00 à 04H00 (patrouille présente en cas de besoin)

Le dimanche : faire appel à la patrouille en utilisant l'interphone du PARIF.

Interdiction d'utiliser le PARIF 17 entre 05H00 et 07H00 et entre 20H00 et 22H00 du lundi au vendredi, néanmoins des dérogations peuvent être possibles sur demandes préalables auprès du Maître d'Ouvrage.

7. PROTECTION COLLECTIVE ET SIGNALISATION

La signalisation fonctionnelle d'accès aux chantiers et à la « Base Arrière Entreprises » est assurée par le Prestataire.

Conformément à l'article R*425-15 du Code de l'urbanisme ou à la demande du Maître d'Ouvrage, le chantier est signalé sur un panneau général fourni par le Prestataire pour y apposer sa raison sociale.

Le Prestataire installe la signalisation nécessaire conformément à la réglementation (Code de l'urbanisme, au Code du travail, etc...). Les différents panneaux installés ne peuvent pas servir de support de publicité au Prestataire.

8. AUTORISATION DE DEPLOIEMENT DE GRUE

La mise en place de grues est soumise à une autorisation préalable de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) demandée par le Maître d'Ouvrage. La procédure est la suivante :

1) Préparation du dossier :

- Fourniture des caractéristiques des grues (flèches, hauteur, position) ;
- Dates d'interventions (à remettre trois (3) semaines avant le déploiement des grues) ;
- Vérification du respect des servitudes aéronautiques et radioélectriques par le Maître d'Ouvrage (celles-ci assurant la protection des atterrissages et des décollages des avions).

2) Demande envoyée par courriel à la DGAC par le Maître d'Ouvrage.

Nota : Si la grue ne respecte pas les servitudes, une demande de dérogation est soumise auprès de la DGAC. Prévoir un délai d'environ trois (3) mois pour cette procédure.

9. MODALITES DU SUIVI ET DU CONTROLE DES PRESTATIONS (RENDU DOE)

Les Dossiers d’Ouvrages Exécutés doivent être rendus selon la Notice DOE (voir « **Standard DOE** » SI ND 022)

10. DOCUMENTS DE REFERENCE(S)

- Documents de références :

Thèmes	Références documentaires
FICHES D’ENREGISTREMENT	
DESC	FE 3938
Les conditions d’accès des véhicules en CP	FE 3446
Standard Interne	
Standard DOE	SI ND 022
FICHES D’INSTRUCTION	
Permis de feu	FI 3925
La condition d’accès des personnes et des véhicules en Z.P.N.LA.	FI 3461

- Historique de modification du document :

21/02/2018	MAJ de la mise en page & MAJ du contenu & ajouts des docs référents
------------	---