

## D-02 Exigences et conditions cadre pour la Gestion des urgences sur les chantiers en phase réalisation

### 1. Introduction

En principe, il y a deux types de Gestion des urgences sur les chantiers qui imposent différentes exigences aux chantiers et aux services d'interventions.

On distingue entre:

- Gestion des urgences sur les chantiers en tronçon à ciel ouvert
- Gestion des urgences sur les chantiers en tunnel

Pour chaque type de tronçon, une Gestion des urgences sur les chantiers doit être établie.

Les chapitres suivants garantissent que les Gestions des urgences sur les chantiers soient établies de manière uniformisée.

Les règles générales de comportement lors de travaux sur la route nationale sont décrites dans la documentation OFROU N° 86024 et doivent impérativement être appliquées.

Les règles de comportement relatives aux objets de l'UT IX font partie de la Gestion des urgences sur les chantiers en phase réalisation et doivent être mentionnées dans le module 0.

Les informations et exigences indiquées dans le module D garantissent que la Gestion des urgences sur les chantiers en phase réalisation soit établie de manière uniforme et complète.

### 2. Conditions générales

La Gestion des urgences sur les chantiers en phase réalisation veille à ce que:

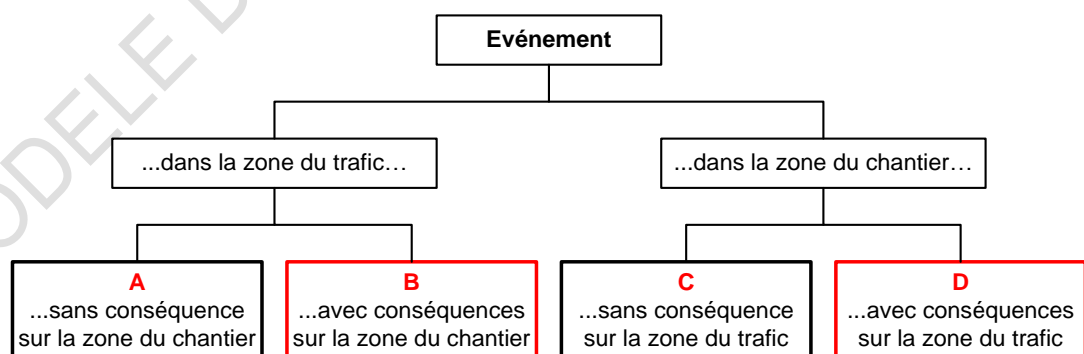
- le niveau de sécurité du projet partiel respectif corresponde à l'état actuel de la technique après les travaux.
- la possibilité de l'auto-sauvetage des usagers de la route, des ouvriers, de la direction locale des travaux et des services d'interventions soit garantie à tout moment ;
- les difficultés de la réalisation des travaux soient listées et toutes les possibilités d'optimisation de la sécurité et de la disponibilité des ouvrages et des installations soient traitées par des mesures de planification, de construction et d'organisation (planification des éventualités) ;
- la sécurité des usagers de la route et du personnel du chantier soit garantie. Le chantier, le déroulement des travaux et la logistique du chantier soient adaptés aux exigences OFROU pour le trafic ;
- **la disponibilité sans restriction de la route nationale aux horaires journaliers exigés (06h00 – 20h00) soit garantie.** Le déroulement des travaux, la logistique du chantier et les horaires des travaux sont adaptés aux exigences relatives au projet ;

- pendant les heures de travail, qu'il y ait la possibilité sur le chantier d'alarmer le personnel du chantier et de lui demander de quitter le chantier;
- la communication lors d'un événement soit établie entre le chantier, la CET et l'unité territoriale;
- lors d'un accident sur le chantier, les services d'intervention puissent atteindre le lieu d'accident en 15 minutes maximum ;
- le lieu d'accident puisse être évacué le plus rapidement possible;
- lors d'un événement, le trafic de la route nationale ne doit pas être dévié de manière non coordonnée sur le réseau routier secondaire;
- la surveillance des dangers naturels (avalanches, inondations, chute de pierre, laves torrentielles) soit adaptée aux besoins du chantier et que des mesures organisationnelles pour les travaux soit mises en œuvre ;
- la culture de la sécurité soit mise en place pour l'ensemble du périmètre du projet ;
- pour tous les participants, la responsabilité propre à chacun, y compris les conséquences qui en découlent, s'applique à l'ensemble du périmètre du projet ;
- les responsabilités de la sécurité au travail et de la protection de la santé soient réglées ;
- les entreprises soient informées, dans la phase d'appel d'offres, des exigences de la Gestion des urgences sur les chantiers en phase projet et en phase réalisation et que les coûts soient intégrés au contrat d'entreprise.

### 3. Définition des événements (tronçon à ciel ouvert et en tunnel)

Le terme « événement » désigne un événement non planifié avec dégâts et/ou lésions corporelles aux usagers de la route, au personnel de chantier, aux visiteurs du chantier ou à des tiers ou/et un événement qui réduit la disponibilité de toutes les installations ou partie d'installations (parties BSA ou/et ouvrages en entier).

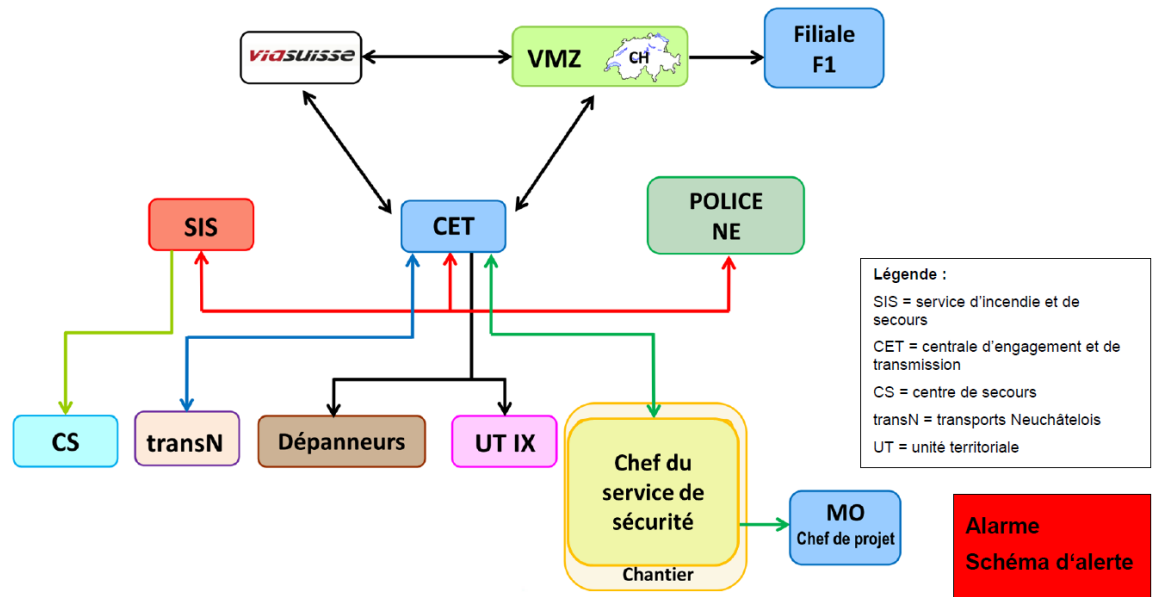
Les différents types d'événements sont:



#### 4. Responsabilités des services d'intervention et de sauvetage (tronçon à ciel ouvert et en tunnel)

##### 4.1 Schémas d'alarme

Schéma d'alerte



Un système d'alarme (transmission d'alarmes) sera mis en place sur le chantier et entre toutes les instances concernées.

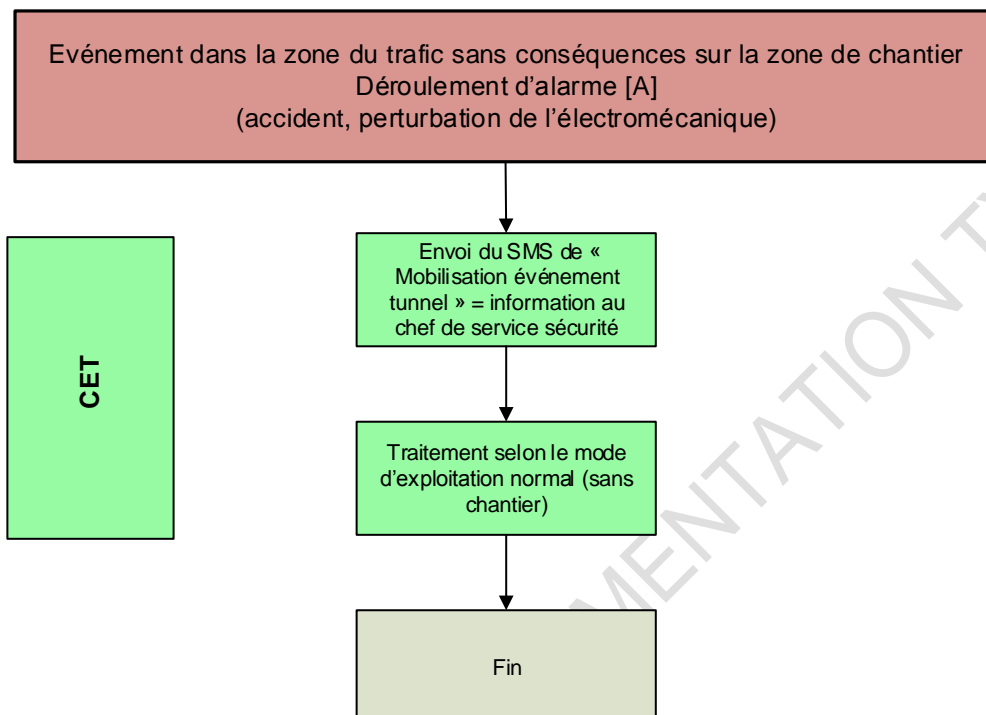
La transmission d'alarmes sera garantie en tout temps et dans tous les lieux concernés par le projet. Le cas échéant, une structure spécifique sera mise en place en tunnel (par exemple Pager).

Le système de transmission d'alarmes sera unifié pour l'ensemble du projet et des mandataires/entreprises.

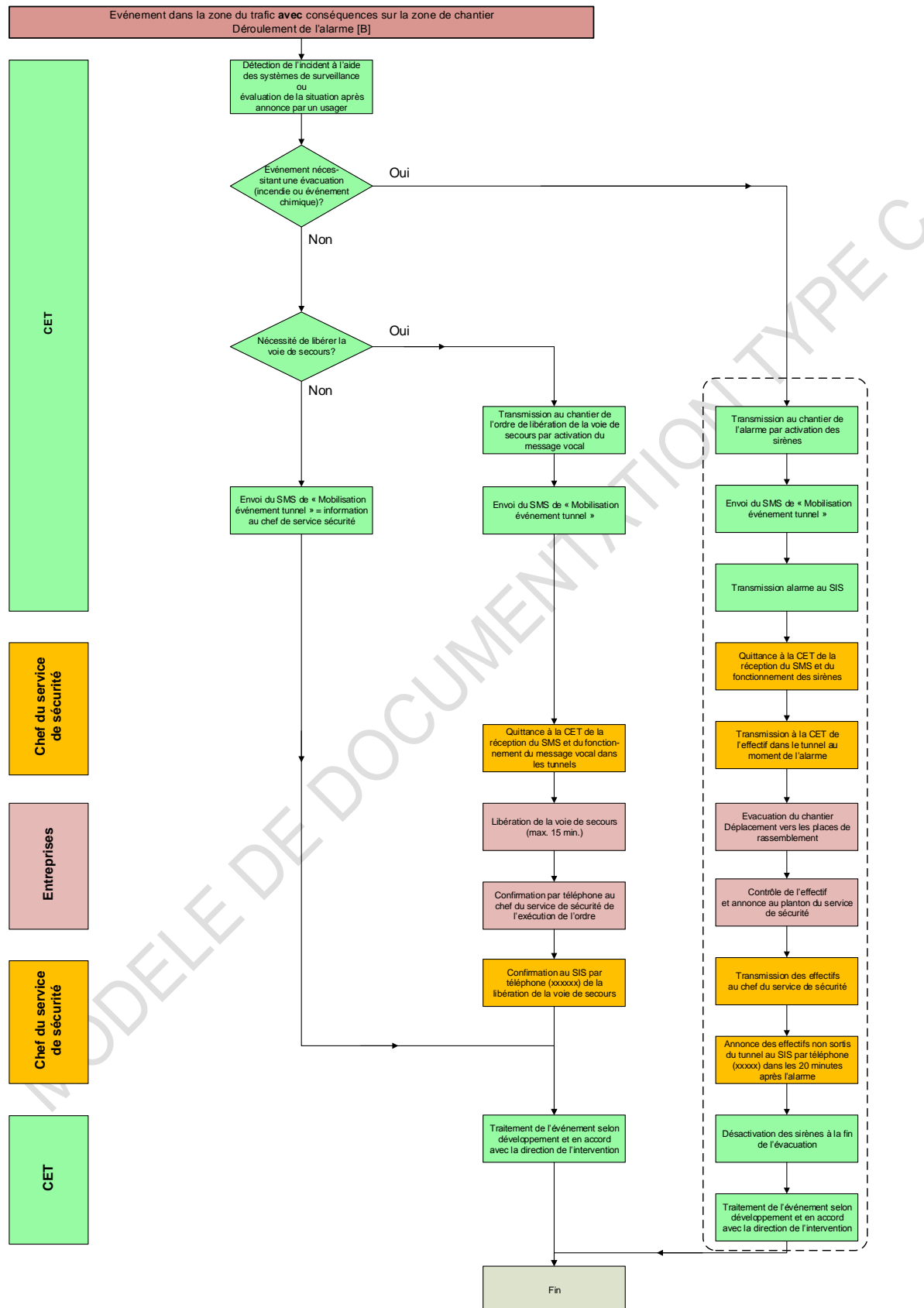
## 4.2 Scénarii d'alarmes

### 4.2.1 Événement dans la zone du trafic

Déroulement de l'alarme (A) : Événement dans la zone de circulation sans conséquences sur la zone de chantier

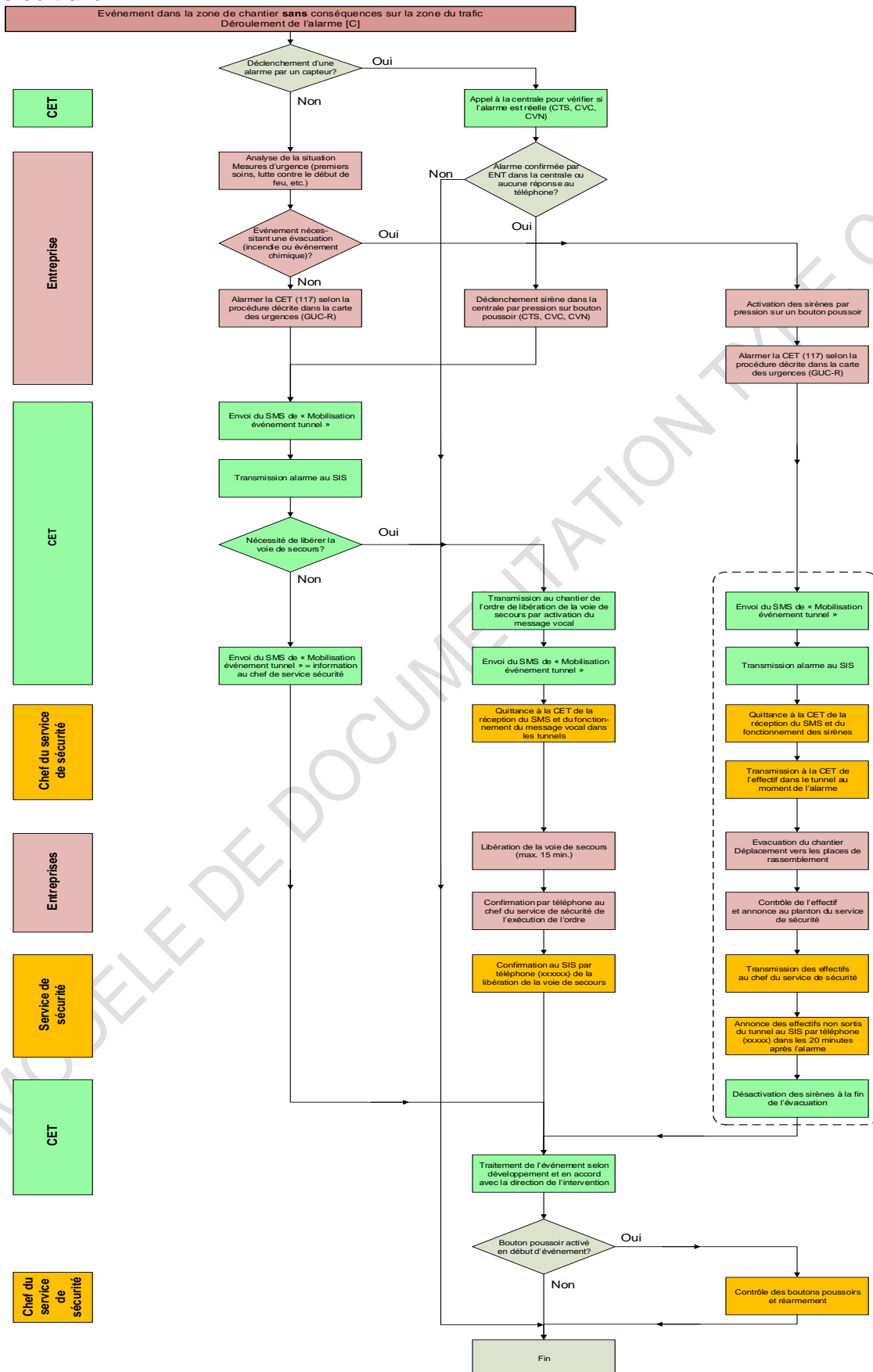


Déroulement de l'alarme (B) : Evénement dans la zone du trafic avec conséquences sur la zone de chantier



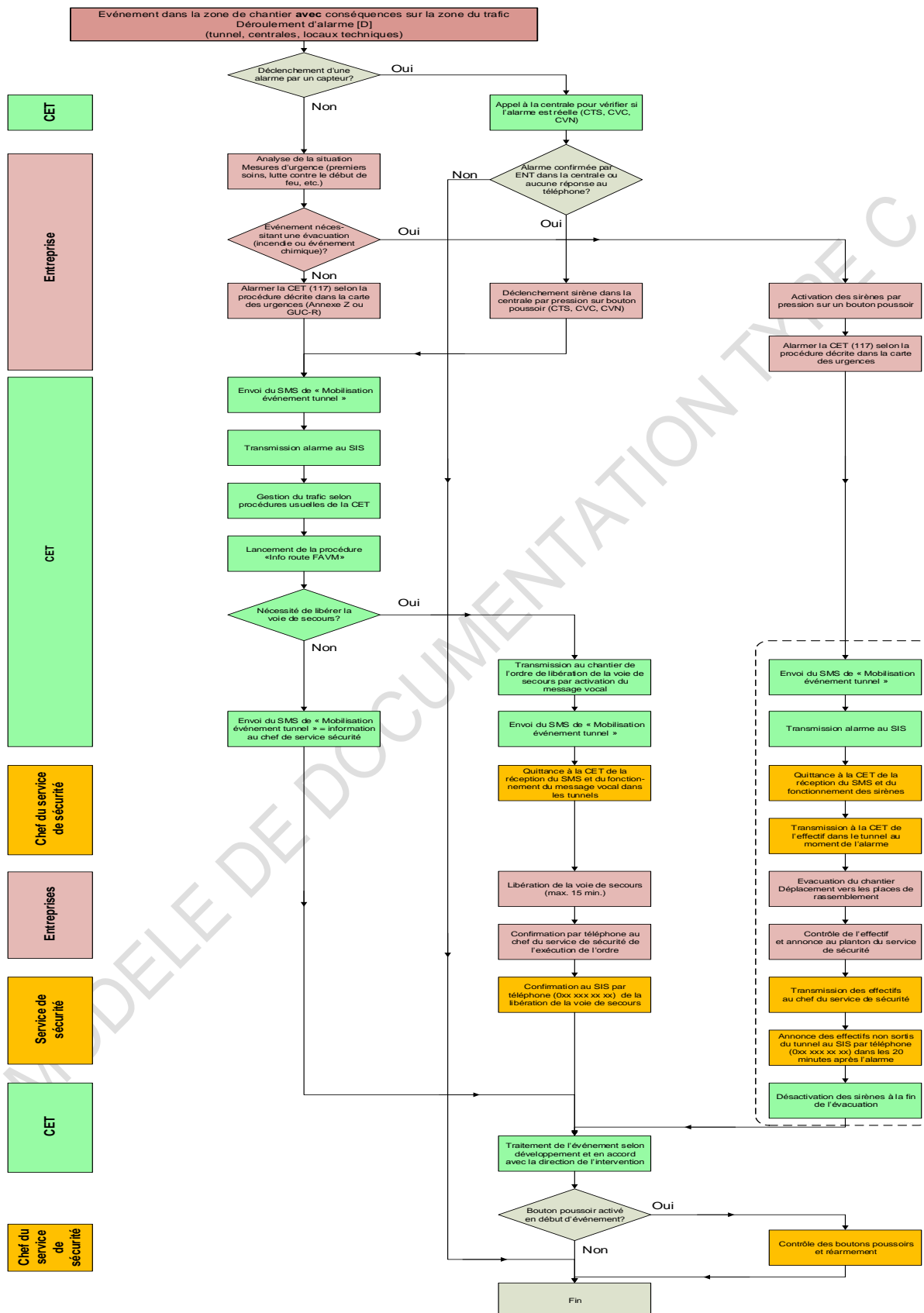
#### 4.2.2 Evénement dans la zone du chantier

Déroulement de l'alarme (C) : Evénement dans la zone de chantier sans conséquences sur la zone du trafic



**N05 UPN Colombier – Cornaux**  
**Gestion des urgences sur les chantiers en phase projet**  
**Exigences et conditions cadre pour la GUC sur les chantiers en phase réalisation**  
**Module D-02**

Déroulement de l'alarme (D) : Evénement dans la zone de chantier avec conséquences sur la zone du trafic



Scénarii traités habituellement: Déroulement selon le traitement cantonal des alarmes.

Scénarii conditionnés par le chantier : Déroulement selon la « GUC-R »

En cas d'incidents, la transmission d'alarme pour tous les niveaux, respectivement pour tous les intervenants, doit être assurée.

Pour chacune des situations A à D, l'auteur du projet élabore le plan d'alarme synthétique correspondant.

Le mandataire proposera les solutions permettant d'assurer efficacement les fonctions d'alarme entre l'ensemble des parties concernées et sur le chantier.

Les responsables/responsabilités seront définis et mentionnés.

#### **4.3 Chef des interventions OFROU (CI - ELA)**

Lors d'événements prédéfinis dans le manuel de la Gestion des événements OFROU, le représentant du Maître de l'Ouvrage, nommé chef des interventions OFROU, doit être convoqué.

Ceci doit être pris en considération et adapté dans la Gestion des urgences sur les chantiers en phase réalisation.

#### **5. Dangers naturels**

Le processus prenant en compte les dangers naturels et les mesures correspondantes nécessaires doit être établi dans la Gestion des urgences sur les chantiers en phase réalisation.

#### **6. Concept de migration BSA, Défense incendie, Evacuation des eaux**

Les concepts de migration BSA, de la défense incendie et de l'évacuation des eaux qui sont élaborés par l'auteur du projet dans le projet d'intervention (MP) doivent être soumis, pour prise de position, au Groupe réduit GUC, 3 mois avant la remise définitive du MP/DP.

Toutes les phases de travaux pour le génie civil et le BSA doivent être soumises et présentées par les auteurs de projet au Groupe réduit GUC avant la réalisation des travaux.

#### **7. Planification des scénarii**

Les exigences et processus de la planification des scénarii doivent être élaborés dans les GUC-R.

Dans la complexité du présent projet, il est indispensable d'atteindre le standard de la sécurité défini.

Cela présuppose une préparation solide dans les différentes étapes du traitement du projet ainsi que la réalisation.

Les ingénieurs spécialisés et les entreprises sont responsables du fait que les travaux planifiés soient répartis en étapes partielles calculables et réalisables, qui garantissent à tout moment la sécurité de tous les intervenants y compris les usagers de la route, ainsi que la disponibilité des installations et ouvrages. L'entreprise doit adapter, selon le niveau de détail conforme à la phase du projet, la préparation du travail et doit structurer l'ordonnancement des travaux avec l'ingénieur spécialisé.



En cas de défaillance complète de composants d'installations qui empêcheraient l'ouverture de la route au trafic après une fermeture nocturne, une planification des scénarii est impérative. Il s'agit p.ex. d'un diagramme de décisions ou d'une planification définitive qui peut être utilisé comme aide lors d'un scénario défini.

## **8. Tests intégraux et spécifiques aux objets du BSA**

L'APR et l'entreprise sont responsables de ce que les équipements soient mis en service complètement testés.

Fondamentalement, aucun équipement ne peut être mis en service sans qu'il ait été testé intégralement. L'APR est responsable de l'initialisation et de l'étendue des tests.

Le programme de tests doit être élaboré en collaboration de l'UT IX et également suivi par cette dernière.

Durant les tests, la sécurité des usagers et des travailleurs doit être assurée. Le cas échéant, des mesures de compensations anticipées devront être annoncées et validées par le Groupe GUC.

Il faut distinguer les différents tests suivants.

Les tests des installations servent essentiellement à contrôler les installations électromécaniques.

On distingue :

- le test individuel (Vérification isolée de l'installation, sans indicateur et sans capteur) ;
- le test raccordé (Vérification de l'installation, avec indicateurs et capteurs) ;
- le test de l'objet (Vérification de l'installation reliée aux installations impliquées dans le même objet) ;
- les tests intégraux (Vérification de l'installation intégrée dans l'ensemble du système de la N05).

Pour les tests spécifiques aux objets, la fermeture complète de l'objet est nécessaire. Les tests relatifs aux installations peuvent, selon l'installation concernée, s'effectuer sous trafic.

## **9. Gaine d'extraction d'air vicié**

En exploitation normale, l'accès dans la gaine d'extraction d'air vicié est interdit (danger de mort !).

## **10. Comportement sur la route nationale (directives et instructions) (tronçon à ciel ouvert et tunnel)**

Directive OFROU 16 110 – Exploitation RN – Sécurité au travail (*document en all, version française en préparation*)

Documentation OFROU 86 022 – Exploitation RN – concept d'urgence des chantiers de construction (*document en all, version française en préparation*)

Rapport des experts OFROU – Evaluation des risques de la sécurité au travail sur les routes à haut débit sous trafic du 10.05.2012.

Documentation OFROU 86 024 – Comportement lors des travaux sur les routes nationales.

## **11. Point de rassemblement**

Dans la Gestion des urgences sur les chantiers en phase projet, des points de rassemblement par projet et par phase de travaux doivent être définis en accord avec le SiBe-S. Les points sont illustrés dans les annexes (module Z).

Dans la Gestion des urgences sur les chantiers en phase réalisation, l'auteur du projet doit prévoir des points de rassemblement auprès des places d'installations, à accorder et définir avec le SiBe-S.

### **Point rassemblement chantier :**

- Neuchâtel Ouest, Serrières
- Echangeur Neuchâtel-Vauseyon, bretelle sortie Neuchâtel (à gauche accès N05 / à droite accès Neuchâtel Prébarreau)
- Neuchâtel Maladière, en-dessous de la route des Falaises, côté Est des piscines du Nid-du-Crô
- Jonction Marin, point d'attente du SIS actuel, parc PN.

## **11.1 Panneau d'information (Point de rencontre pour les services d'interventions)**

Au point de rencontre pour les services d'interventions doit être monté un panneau d'information avec le contenu qui est décrit dans le module Z.

Le modèle du panneau doit être vu et approuvé par le groupe réduit GUC.

## **12. Sauvetage du personnel de chantier / Carte des urgences (tronçon à ciel ouvert et en tunnel)**

Afin d'aider, en cas d'événement, le sauvetage des collègues, mais aussi pour accélérer la procédure d'alarme, chaque collaborateur du chantier, y c. le directeur du chantier et les ingénieurs, porte sur lui une carte des urgences (ordre). La carte doit être maniable et protégée pour résister aux conditions du chantier (salissures).

La carte sera conçue et adaptée lors de l'établissement des GUC-R. Elle doit contenir au minimum les éléments suivants:

### **Carte des urgences UPlANS Colombier – Cornaux**

#### **Alarme en cas d'événement:**

- **Qui** avertit?
- **Qu'est-ce** qui s'est passé?
- **Où** a eu lieu l'événement?
- **Quand** a eu lieu l'événement?
- **Combien de** personnes sont concernées?
- **Autres** obstacles? (Voie de circulation bloquée? Informations concernant les accès au lieu d'événement?)
- **Numéros de téléphones importants:**
  - Appel d'urgence Police: 117

**Toutes les demandes d'interventions (pompiers, ambulance, service de piquet Unité territoriale) via la Police Neuchâteloise!**

**Comportement en cas d'urgence:**

- Alarmer la CET.
- Arrêter immédiatement tous les travaux, libérer l'accès au chantier.
- Sauver, apporter les premiers secours, guider les services d'intervention, éteindre (faire attention à sa propre sécurité!).
- Se rendre au prochain point de rassemblement.
- Faire l'appel des présents par le responsable de l'équipe du chantier (Contremaître, p.ex. ou son remplaçant, un chef d'équipe, etc.).
- Prise de contact par le responsable de l'équipe avec le chef de l'intervention Pompiers et/ou Police.
- Retourner sur le chantier et reprise des travaux seulement après la libération du chantier par les services d'intervention / direction locale des travaux, selon la Gestion des urgences sur les chantiers en phase réalisation.

**13. Réouverture au trafic après fermeture nocturne (exploitation normale)**

**13.1 Gestion des urgences sur les chantiers en phase réalisation**

Dans la Gestion des urgences sur les chantiers en phase réalisation, le processus de la réouverture au trafic après fermeture nocturne en exploitation normale est défini, y compris les tâches et responsabilités.

**13.2 Plans de travail GC et BSA hebdomadaire, Liste des états d'assainissement des installations BSA, y compris défense d'incendie et évacuation des eaux de chaussée**

Durant la réalisation des travaux, un plan hebdomadaire (7 jours) est établi pour la semaine suivante, par rapport aux travaux actuels sur la base des formulaires d'annonce des entreprises. Ce plan est diffusé au plus tard 1 semaine à l'avance (lundi, 9h00) selon une distribution définie ainsi que publié sur tous les panneaux d'information aux points de rassemblements. Dans les annexes (Module Z) se trouve un exemple.

Une liste de l'état des équipements d'exploitation et de sécurité BSA sera tenue à jour et publiée avec les plans de travail hebdomadaire aux panneaux d'informations. Cette liste indiquera, à minima, les équipements concernés, leurs emplacements, s'ils sont en service, hors service, en mode d'exploitation parallèle, s'il s'agit des anciens équipements ou des nouveaux, les voies concernées.

Cette liste doit être accessible en permanence au SIS. Elle mentionne également l'état des prises d'eau incendie.

La structure de la liste et le contenu spécifique aux instances concernées seront définis dans la GUC-R avec la Police, les Pompiers et l'UT IX.

Pour chaque phase de travaux, un plan d'ensemble doit être établi pour la défense d'incendie. Il doit démontrer l'emplacement des points de récolte (hydrants), le volume d'eau à disposition, ainsi que la pression de l'eau dans les conduites.

En ce qui concerne l'évacuation des eaux de la chaussée, un schéma de principe doit être établi pour chaque phase de travaux. Ceci doit démontrer où l'eau est évacuée, quels volumes de retenue sont disponibles et comment les accès aux bassins de retenue sont actuellement assurés.

Les services d'intervention disposent à tout moment des plans et schémas actuels. C'est la DGT qui transmet les documents.

## **14. Auteurs du projet (mandataires)**

### **14.1 Tâches ingénieurs spécialisés GC et BSA**

Lors de l'instruction, les ingénieurs spécialisés soutiennent la direction de chantier côté entreprise. Ils remettent les documents nécessaires aux entreprises pour les instructions et formations des personnes travaillant sur le chantier. Pour chaque projet partiel / chaque contrat d'entreprise, il est obligatoire de faire une séance de démarrage dans laquelle les sujets : informations du chantier, sécurité, etc. figurent à l'ordre du jour et sont traités. Lors de l'assainissement du tronçon TP2 NE-Serrières – St-Blaise, les aspects de la sécurité et la disponibilité doivent être pris en considération lors de la planification de l'engagement et du déroulement des travaux. Les ingénieurs spécialisés sont responsables de donner les informations nécessaires à la planification des travaux dont ils assurent le suivi (tunnel: avec le formulaire fax pour annoncer les travaux planifiés). A l'occasion de visites de chantier, ils effectuent périodiquement, selon le concept et par pointage, des contrôles concernant le respect des mesures mentionnées. Ils annoncent les déviations et les adaptations nécessaires de la Gestion des urgences sur les chantiers en phase projet à la direction générale des travaux.

### **14.2 Ingénieur spécialisé ventilation**

L'ingénieur spécialisé ventilation assure la disponibilité et fonctionnalité exigée des installations de ventilation, de manière à ce que le niveau de sécurité exigé soit atteint.

L'ingénieur spécialisé ventilation assume en plus les responsabilités supplémentaires suivantes:

D'une part, il est responsable dans le cadre de la sécurité et disponibilité de la première intervention (y c. coordination globale) lors de dérangements du système de ventilation dans l'espace du trafic durant les travaux. D'autre part, il est responsable pour l'élaboration du dispositif de sécurité y c. la conception et la mise en œuvre d'une installation d'alarme fonctionnelle (ordre d'évacuation) de personnes qui se trouvent dans la zone de ventilation (dalle intermédiaire, canaux d'air frais et air vicié).

Tous les travaux dans la zone de ventilation doivent être approuvés par l'ingénieur spécialisé ventilation. Ceci est valable également pour les mesures de génie civil dans la zone des canaux d'air frais et d'air vicié, dalle intermédiaire, etc.

Par ailleurs, l'ingénieur spécialisé ventilation est responsable de l'établissement du concept de piquet ventilation (objectifs/buts, organisation du service de piquet, temps de réaction, etc.), ainsi que de la documentation, l'approbation et la mise en œuvre de ce dernier.

Les dispositifs de sécurité ainsi que le concept de piquet sont à soumettre au Groupe réduit GUC pour approbation.

Le principe est : « **Sans dispositif de sécurité libéré par le Maître de l'ouvrage, aucun travaux dans le domaine de la ventilation ne peuvent être exécutés** ».

## **15. Mandataires**

### **Entreprises**

Les entreprises sont entièrement responsables d'assurer la sécurité de leurs employés respectifs (*Ordonnance sur la prévention des accidents et des maladies professionnelles, OPA, RS 832.30, en particulier art. 2 et 6*). Le présent dossier Gestion des urgences sur les chantiers en phase projet (GUC-P) est un complément aux

concepts des entreprises, car il garantit les arrangements nécessaires lors de coopération de plusieurs entreprises selon l'article 9 du OPA.

Les entreprises sont responsables de l'instruction et la formation de l'ensemble de ses employés. Elles annoncent à la direction locale des travaux si elles rencontrent des difficultés lors de l'instruction, afin que le concept puisse être adapté aux besoins des entreprises si nécessaire.

Les entreprises se soucient d'adapter leur concept de sécurité propre avec la Gestion des urgences sur les chantiers en phase projet GUC-P et transmettent les documents adaptés à l'ingénieur spécialisé et à la direction générale des travaux. Par ailleurs, les entreprises doivent respecter strictement les exigences de la GUC-R liée au projet.

### **Chef d'équipe entreprise (chef de chantier, des équipes ou groupes)**

Les responsables d'équipes des entreprises sont l'interface entre l'entreprise/les ouvriers dans le tunnel et l'organisation de la sécurité. Ils sont mentionnés nominativement (avec N° de mobile et N° de pager) sur le formulaire de fax des annonces des travaux des entreprises. Ils annoncent avant d'entrer dans le tunnel (équipe de jour et équipe de nuit) leur équipe et le nombre de personnes. La même chose doit être faite lorsqu'ils quittent le tunnel. Lors de l'annonce de départ, l'information de l'état des installations, ainsi que le statut de fonctionnement (disponibilité) doivent être communiqués.

Lors d'un événement, tous les responsables des équipes sont alarmés par la CET NE, via pager, leur demandant d'évacuer le tunnel.

Ils sont responsables d'amener leurs équipes au point de rassemblement le plus proche et d'informer les services d'intervention que l'équipe est au complet, respectivement d'annoncer les personnes manquantes. Par ailleurs, ils sont responsables des tâches suivantes :

- Planification des engagements et du déroulement des travaux de l'assainissement du tronçon TP2 NE - Serrières – St-Blaise, en particulier en tenant compte des aspects de la sécurité et disponibilité ;
- Instruction / formation de leurs collaborateurs et /ou sous-traitants concernant les exigences à respecter liées à la sécurité et disponibilité y compris les GUC-R ;
- Entreprendre les mesures à l'occasion d'une situation incertaine, ainsi que lors d'un événement afin d'éviter la propagation des dégâts évitables ;
- Information du chargé de la sécurité de l'entreprise ou des supérieurs lors de mauvais comportements liés à la sécurité ou des situations de travail dangereuses ;
- Personne de contact pour les ingénieurs spécialisés, les services d'interventions, la direction des travaux, etc. ;
- Responsable de la mise en œuvre des exigences dans le domaine de la sécurité et disponibilité dans le cadre des prestations à fournir.

### **Personnel de chantier de l'entreprise**

Dans le cadre des prestations à fournir, les employés des entreprises sont responsables de la mise en œuvre des exigences dans le domaine de la sécurité et disponibilité. Ils prennent connaissance des informations liées à la sécurité et disponibilité et suivent les instructions y relatives. Ils annoncent les comportements non adéquats à leur supérieur, afin de contribuer activement au respect des exigences de la sécurité en intégrant la prévention.

## **16. Analyse des événements et accidents (tronçon à ciel ouvert et en tunnel)**

La Gestion des urgences sur les chantiers en phase projet ainsi que la Gestion des urgences sur les chantiers en phase réalisation relative au tronçon concerné doivent être vérifiées en continu par rapport au potentiel d'amélioration et aux lacunes éventuelles. De ce fait, chaque événement dans le périmètre du projet est systématiquement analysé. La marche à suivre suivante doit être adoptée:

- Pour les **événements dans la zone du chantier**, la direction locale des travaux établit un rapport succinct dans les 7 jours après l'événement à l'attention du Groupe réduit GUC, en intégrant les recommandations éventuelles. Si des équipements d'exploitation et de sécurité sont concernés par l'événement, l'ingénieur spécialisé BSA (éventuellement aussi l'Unité territoriale) doit être intégré pour l'analyse. Le rapport succinct doit être établi sur la base du modèle de rapport (annexe dans module Z). Les mesures urgentes éventuelles doivent être exécutées immédiatement par la direction locale des travaux GC+BSA. Suivant la compétence de décisions, le Groupe réduit GUC doit être informé par la voie hiérarchique. Le Groupe réduit GUC décide des mesures complémentaires à prendre.
- Pour les événements sur **les zones de trafic**, le rapport succinct (modèle UT) est établi par l'Unité territoriale dans les 7 jours après l'événement. Si le chantier a été en cause ou est co-responsable de l'événement, un rapport succinct comme décrit ci-dessus est établi par la direction locale des travaux. Le Groupe réduit GUC reçoit les deux rapports succincts, afin de pouvoir décider des mesures à prendre.
- Pour les événements **hors zone chantier et/ou sans nécessité d'intervention de l'Unité territoriale**, un rapport d'accident standard est établi par la Police. La Police surveille le tronçon dans le cadre de leur travail quotidien. Par le biais du représentant de la Police, il informe le Groupe réduit GUC lors de fréquence élevée d'événements. Les causes seront cherchées ensemble et des mesures nécessaires seront mises en place.

A côté de l'analyse des événements, tous les intervenants du projet sont invités à soumettre, suite au travail quotidien sur le chantier, des propositions d'amélioration à l'instance supérieure et/ou au Groupe réduit GUC.

## **17. Exigences détaillées Gestion des urgences sur les chantiers en phase réalisation tronçon à ciel ouvert**

La Gestion des urgences sur les chantiers pour la réalisation du projet partiel TP1 CS (N° 8 Areuse – N° 10 NE-OUEST) et projet partiel TP3 SBC (N° 15 St-Blaise – N° 18 Cornaux) doivent être établis selon les exigences de la documentation OFROU N° 86022 "Exploitation route nationale–Concept d'urgence chantiers".

Dans les GUC-R liées au projet partiel, l'ensemble des déviations par rapport à l'exploitation normale doit être mentionné et documenté.

### **17.1 Exigences détaillées Gestion des urgences sur les chantiers tronçon en tunnel (y c. tranchées couvertes)**

Etant donné que dans la zone du tunnel, aucune documentation de la Gestion des urgences sur les chantiers n'existe, un projet pilote « Gestion des urgences sur les chantiers en phase réalisation Tunnel » est établi dans le cadre du projet.



**18. Plans d'accès**

Des plans d'accès par phase de chantier doivent être établis à l'échelle 1:5'000 basés sur la documentation OFROU N° 86022 « Exploitation route nationale - concept d'urgence chantiers ».

Les plans sont automatiquement transmis lors de chaque modification des accès au service des interventions et au Groupe réduit GUC. Le processus est à élaborer de manière détaillé dans la Gestion des urgences sur les chantiers.

**19. Retour à l'état initial après un événement**

Les responsables de l'intervention du service d'interventions sont priés par le biais du coordinateur de l'intervention de la Police, de libérer le plus vite possible la reprise du travail au chantier, dès que dans la zone du chantier il n'y a plus de danger immédiat pour les travailleurs et que les travaux ne gênent pas la gestion de l'événement.

**20. Autres exigences pour les chantiers en tunnel et tronçons à ciel ouvert**

**20.1 Gestion des personnes lors des chantiers dans les tunnels**

- Dans la Gestion des urgences sur les chantiers en phase projet, un service de sécurité est à prévoir durant certaines phases de travaux. Le cahier des charges comprend entre autre la gestion des personnes, personne de contact pour la police cantonale et le service d'interventions, piquet d'incendie, respect de la propreté du chantier et hygiène, garantie des chemins de fuites prévus, contrôle des lieu d'interventions, contrôle des dépôts de matériel.
- Afin de renforcer les compétences du service de sécurité, il est soumis directement à la direction générale des travaux.
- Le cahier des charges détaillé du service de sécurité doit être établi dans la Gestion des urgences sur les chantiers en phase projet et doit être approuvé par le GPL OFROU.

La gestion des personnes commence avant leur entrée dans un tunnel.

Indirectement, la gestion des personnes comprend, à minima, la gestion des véhicules dans les tunnels :

La gestion (management) des personnes comprendra à minima :

- Gestion des accès sur site et contrôle des accès sur site :  
(Annonces par formulaire fax aux autorités compétentes)
  - Jour, Nuit, Week-end, etc.
  - Procédures d'annonce d'arrivée / de départ (jour, nuit, etc.)

### **Comportement dans les tunnels (centrales, portails)**

Le comportement dans les tunnels et centrales pour l'exploitation normale est indiqué dans la directive OFROU 86 024 « comportement lors de travaux sur des routes nationales ».

Les comportements et la gestion des points ci-dessous seront, au minimum, réglés de manière définitive dans la Gestion des urgences sur les chantiers en phase projet :

- Définition des comportements et accès dans :
  - les locaux techniques
  - les gaines de ventilation
  - les centrales
  - aux portails
  - sur les voies de circulation
- Comportement en cas d'incidents :
  - Permettre la fuite des usagers (auto-sauvetage)
  - Organisation et gestion des rassemblements
  - Sécurisation de la place d'incident
  - Organisation des places sanitaires
  - Limitation des dégâts
  - Accès aux locaux, centrales et lieux concernés
- Gestion des chemins de fuite :
  - Gestion de la fermeture / ouverture des chemins de fuite praticables
  - Gestion de la signalisation provisoire des indicateurs de chemins de fuite (toujours indiquer le chemin de fuite en service le plus proche)
  - Assurer la fonctionnalité des chemins de fuite définis comme praticables
- **Offres des entreprises**

Les exigences et réglementation de la Gestion des urgences sur les chantiers en phase projet et de la Gestion des urgences sur les chantiers en phase réalisation doivent être soumises aux entreprises/soumissionnaires lors de la phase des offres. Les coûts pour la mise en œuvre des mesures de la Gestion des urgences sur les chantiers projet et réalisation sont considérés comme compris dans les offres.