

Référentiel Infrastructure

Document d'application

P G A M S

Prescriptions Générales pour Assurer les Missions de Sécurité



Edition du 15/09/2013

Version n°01 du 15/09/2013



IN07674 (EF 0 A 2)



Applicable dès réception

INTERNE SNCF
Propriété de la SNCF
Reproduction limitée
Ce document ne doit pas être
communiqué en dehors de
l'entreprise

Émetteur : Direction de la Production Industrielle
Département Sécurité Qualité Environnement

COPIE

| | |
|--|--------------|
| LES RÉFLEXES SÉCURITÉ | 1 |
| ASSURER LES MISSIONS DE SÉCURITÉ DU PERSONNEL | 2 |
| ASSURER LES MISSIONS DE SÉCURITÉ EN COACTIVITÉ | 3 |
| ASSURER LES MISSIONS DE SÉCURITÉ DES CIRCULATIONS GÉNÉRALITÉS | 4 |
| ASSURER LES MISSIONS DE SÉCURITÉ DES CIRCULATIONS ASSURER LE BOUCLAGE | 5 |
| ASSURER LES MISSIONS DE SÉCURITÉ DES CIRCULATIONS ASSURER LA PROTECTION ÉQUIPEMENT | 6 |
| ASSURER LES MISSIONS DE SÉCURITÉ DES CIRCULATIONS ÊTRE RPTx | 7 |
| ASSURER LES MISSIONS DE SÉCURITÉ DES CIRCULATIONS ÊTRE CCh | 8 |
| ASSURER LES MISSIONS DE SÉCURITÉ DES CIRCULATIONS LIÉE À LA PRÉSENCE DE MOBILES TRAVAUX | 9 |
| ASSURER LES MISSIONS DE SÉCURITÉ DES CIRCULATIONS PROCÉDURES INNOVANTES | 10 |
| ASSURER LES MISSIONS DE SÉCURITÉ S6 ET S11 | 11 |
| ASSURER LES MISSIONS DE SÉCURITÉ AUX PASSAGES À NIVEAU | 12 |
| INDEX ALPHABÉTIQUE | INDEX |



PGAMS

PRÉSENTATION DU DOCUMENT

IN07674 (EF 0 A 2)
Edition du 15-09-2013
Version 01 du 15-09-2013

Applicable dès réception

| | | |
|---|---|----|
| > | Préambule/ Note pédagogique | 3 |
| > | Objet | 4 |
| > | Structure du PGAMS | 4 |
| | - Découpage du PGAMS..... | 4 |
| | - Liste des chapitres du PGAMS..... | 5 |
| > | Présentation des fiches missions du PGAMS..... | 6 |
| | - Structure d'une fiche mission..... | 6 |
| | - Code de lecture | 8 |
| | - Fiche "Kangourou"..... | 9 |
| | - Tableaux d'identification et distribution..... | 9 |
| | - Tableaux d'identification | 9 |
| | - Distribution et gestion documentaire..... | 9 |
| > | Classement des fiches du PGAMS | 10 |
| | - Identification des fiches | 10 |
| | - Principe de la numérotation des fiches..... | 10 |
| > | Tableau des chapitres du fascicule | 10 |
| > | Glossaire / Abréviations | 11 |
| > | ANNEXE 1 : PROCÉDURE DE RECHERCHE SOUS INTRANET DES FICHES DU PGAMS | |

PRÉAMBULE/ NOTE PÉDAGOGIQUE

ORIGINE DU PGAMS

Suite aux remontées des groupes de travail organisés dans le cadre de la démarche **Produire Chaque Chantier en Toute Sécurité**, la rédaction d'un **recueil de Prescriptions Générales pour Assurer les Missions de Sécurité (P.G.A.M.S)** à l'usage des Agents de l'Infrastructure - Maintenance et Travaux - apparaît nécessaire notamment pour :

- Faciliter l'appropriation de la réglementation S9 et de ses procédures innovantes,
- Clarifier les interfaces et les responsabilités relatives à la sécurité,
- Limiter le volume de la documentation sécurité utile aux opérateurs et en améliorer l'ergonomie, avec un objectif à terme de diffusion numérique interactive,
- Faciliter la gestion des aléas,
- Guider les différents acteurs du briefing sécurité.

À l'issue des groupes de travail et de l'enquête réalisée auprès d'opérateurs toutes spécialités confondues entre juin et août 2013, il est décidé de mettre à leur disposition **des documents en nombre limité et correspondants aux situations rencontrées dans l'exercice de leurs missions de sécurité en tenant compte des particularités liées à leur environnement ou leurs habilitations.**

Ce projet est piloté par le Département Sécurité Qualité Environnement (DPI SQE). Les fiches missions sont rédigées par diverses entités (territoires de production, établissement INFRAPOLE et INFRALOG, IRH RSP, DPI EO, DPI SQE, DPI EM,... etc.).

Après rédaction, les fiches seront soumises à un panel d'opérateurs puis validées par DPI SQE ou IRH RSP.

Ce document fait partie de la documentation métier.

Les textes suivants IN3976, IN3977, IN4343, IN4342 restent applicables jusqu'à ce qu'une fiche du PGAMS les abroge ou les remplace.

OBJECTIF DU PRÉSENT DOCUMENT

Expliquer et présenter l'architecture du PGAMS.

UTILISATEURS DU PGAMS

Tout agent INFRA M&T assurant des missions de sécurité.

Le PGAMS est également **un outil et un support de formation**. Son utilisation pédagogique dans les centres de formation ou en établissement est laissée à l'appréciation des formateurs.

OBJET

- **Présenter la structure du PGAMS et des fiches missions** qu'il contient. Le PGAMS traite des missions de sécurité dépendant ou pas d'une habilitation au sens de l'IN01474 dans l'environnement des agents appelés à intervenir.
- Décrire **les modalités de distribution du document**.

STRUCTURE DU PGAMS

Le PGAMS rassemble dans **un classeur format A5** les différentes fiches nécessaires pour assurer les missions de sécurité. Ces fiches sont réparties en **12 chapitres** différents séparés par des intercalaires cartonnés de la couleur définissant le chapitre traité.



AVERTISSEMENT :

Certaines fiches sont susceptibles de :

- **Contenir des informations non mémorisables** par l'agent : situations complexes ou rarement rencontrées par exemple.
- **Sortir du périmètre opérateur** et de n'être par conséquent applicables que sous couvert d'un Contrat de Travaux ou Document d'Organisation.
- **Faire appel à d'autres référentiels** ou textes (par exemple les bases de la sécurité).
- **Faire référence à d'autres fiches du PGAMS.**
- **Être de nature différente** (Document d'application, Préconisation, Document d'information) : le caractère impératif de chaque fiche mission peut varier selon sa nature.
- **Ne pas faire directement référence à une mission mais de décrire un environnement ou une installation.** Pour ces fiches, la structure décrite dans les paragraphes suivants ne peut pas être respectée en intégralité.

DÉCOUPAGE DU PGAMS

Le PGAMS est découpé en **12 chapitres** désignés ci-après.

Chaque chapitre, repéré par une couleur distinctive, est consacré à un thème de la sécurité.

Pour chaque chapitre, **une table des matières** (référéncée sous un N° d'IN), recense les IN qui lui sont affectées.

Les IN qui constituent le chapitre sont des fiches missions affectées à une procédure (DFV, GEq, etc.), à un environnement (LGV, ligne classique) et/ou un type d'installations particulier (type de blocks, type de PN,... etc.).

Ces fiches du PGAMS sont à classer en fonction de leur N° d'ordre repris à la table des matières en tenant compte des particularités de distribution.

LISTE DES CHAPITRES DU PGAMS

| | | |
|----------------|---|---------------------------|
| CHAPITRE 1 | LES RÉFLEXES SÉCURITÉ | 1 - 00 <i>IN07675</i> |
| CHAPITRE 2 | ASSURER LES MISSIONS DE SÉCURITÉ DU PERSONNEL | 2 - 00 <i>IN07680</i> |
| CHAPITRE 3 | ASSURER LES MISSIONS DE SÉCURITÉ EN COACTIVITÉ | 3 - 00 <i>IN07688</i> |
| CHAPITRE 4 | ASSURER LES MISSIONS DE SÉCURITÉ DES CIRCULATIONS GÉNÉRALITÉS | 4 - 00 <i>IN07695</i> |
| CHAPITRE 5 | ASSURER LES MISSIONS DE SÉCURITÉ DES CIRCULATIONS ASSURER LE BOUCLAGE | 5 - 00 <i>IN07701</i> |
| CHAPITRE 6 | ASSURER LES MISSIONS DE SÉCURITÉ DES CIRCULATIONS ASSURER LA PROTECTION ÉQUIPEMENT | 6 - 00 <i>IN07709</i> |
| CHAPITRE 7 | ASSURER LES MISSIONS DE SÉCURITÉ DES CIRCULATIONS ÊTRE RPTX | 7 - 00 <i>IN07716</i> |
| CHAPITRE 8 | ASSURER LES MISSIONS DE SÉCURITÉ DES CIRCULATIONS ÊTRE CCH | 8 - 00 <i>IN07723</i> |
| CHAPITRE 9 | ASSURER LES MISSIONS DE SÉCURITÉ DES CIRCULATIONS LIÉES À LA PRÉSENCE DE MOBILES TRAVAUX | 9 - 00 <i>IN07728</i> |
| CHAPITRE 10 | ASSURER LES MISSIONS DE SÉCURITÉ DES CIRCULATIONS PROCÉDURES INNOVANTES | 10 - 00 <i>IN07736</i> |
| CHAPITRE 11 | ASSURER LES MISSIONS DE SÉCURITÉ S6 ET S11 | 11 - 00 <i>IN07743</i> |
| CHAPITRE 12 | ASSURER LES MISSIONS DE SÉCURITÉ AUX PASSAGES À NIVEAU | 12 - 00 <i>IN07748</i> |
| INDEX | INDEX ALPHABÉTIQUE | |

PRÉSENTATION DES FICHES MISSIONS DU PGAMS

STRUCTURE D'UNE FICHE MISSION

La fiche mission est rédigée :

- soit à partir des **textes réglementaires sources** OP, IN, ... etc.
- soit en actualisant et en complétant le contenu **des modes opératoires existants**.

Dans chaque fiche, la mission de sécurité est abordée sous un angle «**sécurité intégrée**», c'est à dire en abordant les aspects sécurité du personnel, des engins, des circulations et technique, dans un **objectif d'efficacité globale du dispositif de sécurité**.

L'enquête réalisée au mois de juin 2013 auprès de l'encadrement et de plus de 120 opérateurs a permis de conforter la structure envisagée pour les fiches du PGAMS. Ainsi, pour chaque mission, **les points incontournables du briefing sécurité** et la conduite à tenir face aux **aléas** les plus fréquents sont précisés.

Toutes les fiches relatives à une mission sont construites, lorsque c'est possible, selon l'architecture suivante :

- **Définitions et généralités**
- **Habilitations et conditions d'exercice**
- **Cumul de missions**
- **Périmètre d'exercice de la mission**
- **Agrès**
- **Communication et interfaces**
- **Documents**
- **Description de la mission**
- **Éléments spécifiques de briefing**
- **Gestion des aléas**
- **Mesures d'urgence**

Le sommaire de chaque fiche est repris en première page.

Chaque fiche est rattachée **au chapitre correspondant du PGAMS** par son numéro et **la couleur du liseret en marge à droite**.

Les fiches mission reprises au PGAMS peuvent être de différentes natures :

• **Documents d'application**

Dans ce cas, elles décrivent dans l'ordre chronologique lorsque c'est possible, les modalités de mise en oeuvre des opérations de sécurité et des tâches concernant la sécurité définies les directives, les procédures. Elles ont donc un **caractère obligatoire**.

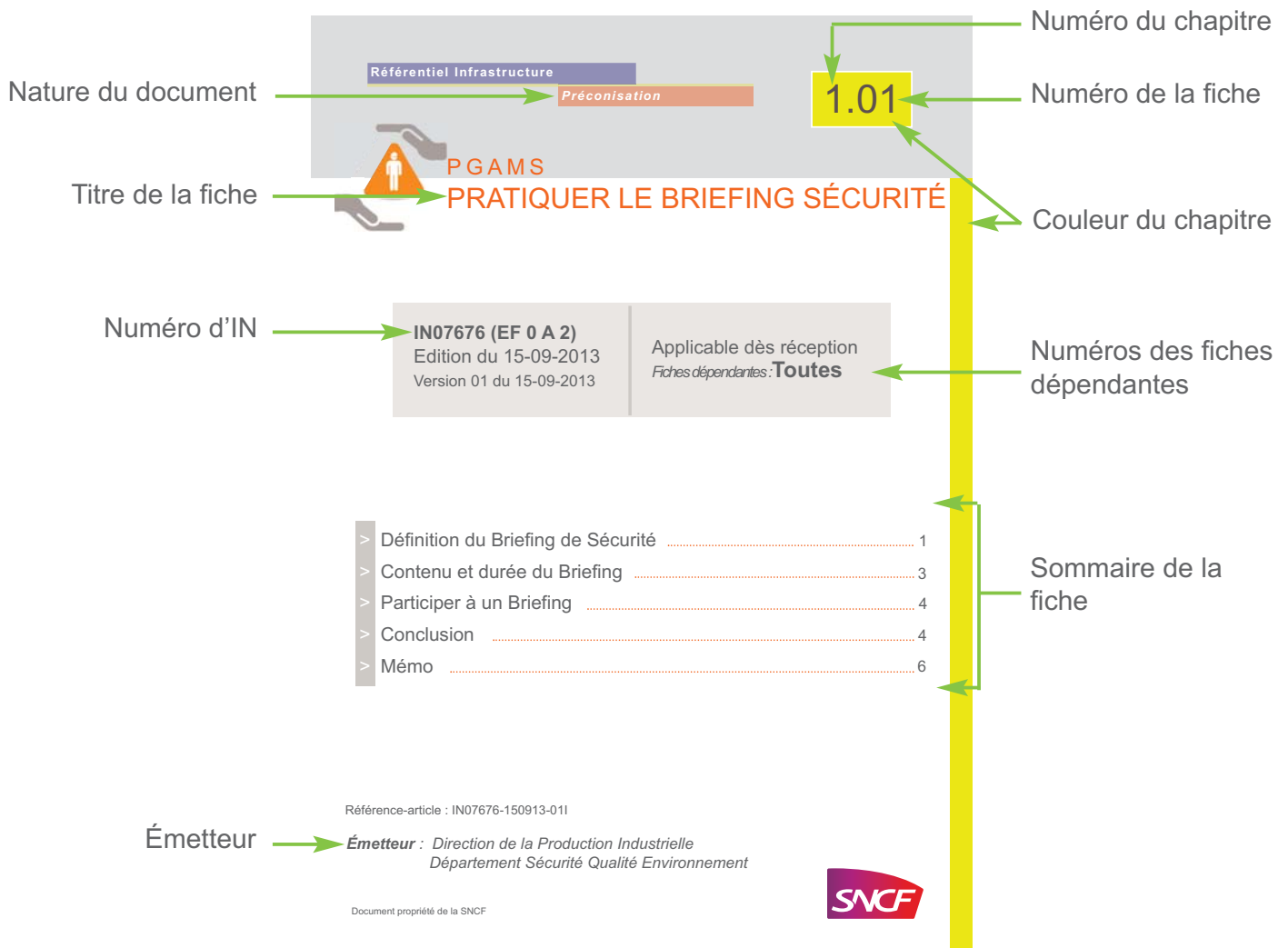
• **Préconisations**

Elles énoncent **des principes de fonctionnement, des orientations, des recommandations** et permettent d'améliorer l'application de processus existants.

• **Documents d'information**

Elles constituent alors **des compléments utiles** à la compréhension et à la mise en oeuvre des prescriptions ou des modes de fonctionnement.

 Les fiches mission seront accompagnées de directives écrites ou orales lorsque vous rencontrez des situations peu courantes ou liées à des particularités locales qui ne peuvent pas toutes être inventoriées et décrites dans ce document, conçu pour l'ensemble des agents INFRA M&T.



CODE DE LECTURE

Dans les cadres en trait fin orange, vous trouverez :

- des explications, des définitions,
- des descriptions d'installations, de processus,
- des schémas, ... etc

Ces connaissances vous sont nécessaires pour bien comprendre et donc bien appliquer les procédures qui vous concernent.

LA SITUATION DANS LAQUELLE VOUS VOUS TROUVEZ EST EN MAJUSCULE.

Ce que vous devez faire est précédé du signe “>”.

Une situation ou une action qui vient d'être décrite peut nécessiter une explication complémentaire. Une telle explication sera écrite dans un cadre à fond vert.



Les exemples de renseignement de carnet de sécurité et de communications entre agents sont encadrés en bleu avec une flèche.

Les exemples de textes de dépêches sont écrits en bleu avec la police “*Segoe Script*”.

“” Ce symbole vous indique qu'un sujet qui vient d'être évoqué est développé dans une autre fiche. ex :  FICHE N° x.xx

Les mesures d'urgence ou à caractère impératif sont indiquées dans un cadre à fond orange avec la police blanche en gras.

Les interdictions figurent en rouge et sont précédées de ce symbole “”.

Les références réglementaires sont indiquées dans le tableau d'identification (sauf modes opératoires IN3976, IN3977, IN4343, IN4342), le PGAMS étant prévu à remplacer à terme l'ensemble de ces textes.

Les points de vigilance sont repérés par ce symbole “” et par un cadre orange dans un fond blanc avec la police de même couleur.

Les conseils ou bonnes pratiques sont encadrés et écrits en violet. Il n'ont pas de caractère obligatoire mais peuvent aider à la mise en œuvre des prescriptions décrites dans le document d'application.

FICHE «KANGOUROU»

La fiche «Kangourou» est une pochette à l'intérieur de laquelle est insérée une carte-mémo (référéncée ou non) sous forme d'IN correspondant à une mission de sécurité décrite dans le PGAMS.

Le classement de ces fiches est identique à celui des Fiches Missions décrit dans les paragraphes précédents. Ces fiches peuvent également être rattachées à une fiche mission du PGAMS. **Elles sont identifiées par la lettre "K" : fiche n° X.XX.K.**

TABLEAUX D'IDENTIFICATION ET DISTRIBUTION

TABLEAUX D'IDENTIFICATION

Les Fiches Missions paraîtront au fur et à mesure de leur établissement et un N° d'IN sera attribué à chacune d'elles pour faciliter la distribution qu'elle soit individuelle ou collective.

Une recherche sur INTRANET (SYSPRE,...) permettra de s'informer de l'avancement de leur parution (voir annexe 1).

Le sommaire de chaque chapitre porte chacun un numéro d'IN.

DISTRIBUTION ET GESTION DOCUMENTAIRE

D'après l'enquête réalisée au mois de juin 2013 auprès de plus de 120 opérateurs, 77% d'entre eux souhaitent une distribution **individuelle** du document et 66% souhaitent de surcroît une distribution **modulable et personnalisée** en fonction des procédures qu'ils utilisent, du type de block, de leurs habilitations,... etc.

Il est donc préconisé de distribuer individuellement le PGAMS aux opérateurs.

Aussi un cadre « particularités de distribution » a été mis en place afin de pouvoir identifier facilement et rapidement les particularités de distribution :

- Liées à une habilitation ou à une autorisation
- Liées à une spécialité
- Liées à l'environnement de travail :
 - Type de block
 - IPCS ou Voie Banalisée
 - Ligne classique ou LGV
 - Type de PN et TVP



| | | |
|--------------------------------|---|---------------------------------------|
| Particularités de distribution | <input checked="" type="checkbox"/> Habilitation à compléter : (1) : Réalisateur sans TTx | <input type="checkbox"/> Autorisation |
| | <input checked="" type="checkbox"/> Ligne classique | <input type="checkbox"/> LGV |
| | Spécialités : | |
| | <input checked="" type="checkbox"/> Voie <input checked="" type="checkbox"/> SES <input checked="" type="checkbox"/> Caténaire <input checked="" type="checkbox"/> Logistique | |
| | Types de blocks : Tous | |
| Autres : Néant | | |

Lorsque la distribution est individuelle, l'opérateur est responsable de la mise à jour du document. Le pointage du PGAMS pourra être réalisé par le DPx et l'agent lors des différents contrôles et lors du renouvellement des habilitations.

Toutefois, compte tenu du retour d'expérience sur la distribution individuelle des documents métier, il peut être décidé localement de limiter la distribution du PGAMS à un nombre défini d'exemplaires par équipe, le DPx étant dans ce cas responsable de leur composition en fonction du métier, de l'environnement et de leur mise à jour. Cette situation doit être alors prévue et décrite dans une consigne d'organisation. A terme, il est envisagé de diffuser le PGAMS par voie numérique interactive aux agents.

CLASSEMENT DES FICHES DU PGAMS

IDENTIFICATION DES FICHES

Toutes les fiches du PGAMS portent un numéro d'identification permettant leur classement dans le chapitre correspondant.

En outre, toutes les fiches sont référencées en IN pour permettre leur approvisionnement ou réapprovisionnement, leur mise à jour indépendamment du reste du document et leur distribution.

PRINCIPE DE LA NUMÉROTATION DES FICHES

La fiche 4.02 est donc classée dans le PGAMS, chapitre 4 « ASSURER LES MISSIONS DE SECURITE DES CIRCULATIONS - GENERALITES » au rang 2.

Pour mémoire, la table des matières de chaque chapitre, référencée sous un numéro d'IN, reprend le N° et l'ordre de toutes les fiches qui le composent.

TABLEAU DES CHAPITRES DU PGAMS

La présente IN reprend ces chapitres sous forme d'intercalaires cartonnés à insérer dans le classeur de format A5.

Une recherche sur INTRANET de la table des matières du chapitre qui vous intéresse permet de connaître les N° d'IN qui le constituent.

GLOSSAIRE ET ABRÉVIATIONS

| | |
|---|---|
| Activité | Intervention sur l'infrastructure et ses conséquences, incompatibles avec le passage des circulations. Autre intervention désignée comme telle. |
| Agent Accompagnement Train-Travaux (Accompagnement) | Agent de l'Équipement chargé d'assurer la sécurité des mouvements du TTx qu'il accompagne sur la ZCh et en dehors de celle-ci sur un domaine fermé. |
| Agent chargé de la surveillance de la centrale | Agent chargé de la surveillance du fonctionnement du dispositif Autoprowa, Danitra (en mode automatique) ou DALGV. |
| Agent d'Activité (AA) | Agent de l'Équipement chargé de la réalisation technique de son activité. |
| Agent PN | Agent de l'Équipement chargé d'assurer une ou plusieurs tâches de sécurité aux PN à SAL à l'occasion d'une intervention prévue (maintenance ou travaux). |
| Agent Prestataire | Agent chargé d'accomplir une ou plusieurs prestations de sécurité pour le compte du RPTx, du CCh ou de l'AC. |
| Agent Sécurité du Personnel (ASP) | Agent chargé de mettre en oeuvre les mesures de protection du personnel vis-à-vis du risque ferroviaire. Remarque : sur des chantiers avec un dispositif d'annonce automatique il est désigné ASDAAC. |
| Agent Lorry AutoMoteur (LAM) | Agent de l'Équipement chargé d'assurer la sécurité du déplacement d'un (ou plusieurs) lorry(s) automoteur(s). |
| Annonceur | Agent chargé de surveiller et de signaler l'approche des circulations dans les conditions prescrites par l'agent sécurité du personnel. |
| Assurance chantier | Assurance que la ZCh est à la fois protégée et libre de toute circulation qui ne serait pas en mesure de s'arrêter avant une activité. |
| AUTOPROWA | Un dispositif d'annonce automatique. |
| Balisage | Matérialisation sur la ZCh de points à ne pas dépasser, pour éviter la sortie intempestive de TTx, de LAM ou de Wagons Automoteurs. |
| Bouclage | Mesures de sécurité prises par l'Équipement, dans le cadre du procédé DFV, sur chaque ZCh pour pallier des erreurs de lieu de l'Équipement, des erreurs de protection et de vérification de l'Exploitation. |
| Carnet du PN | Carnet permettant l'enregistrement des interventions des agents sur les installations du PN et les dépêches. |
| CE | Consigne d'Établissement. |
| Chef de chantier (CCh) | Agent de l'équipement responsable, sur la zone de chantier, de l'application de la réglementation travaux (S9) et de la coordination des activités. |

| | |
|--|--|
| CODAAC | Coordonnateur DAAC. |
| Commutateur | M/A Commutateur Marche/Arrêt (installation de passage à niveau). CSR Commutateur de Commande des Signaux Routiers (installation de passage à niveau). |
| Consigne Commune Temporaire Travaux (CCTT) | Consigne commune temporaire Exploitation/Équipement décrivant des modalités spécifiques à des travaux (S9). |
| Consigne de protection | Consigne commune Exploitation/Équipement décrivant, pour chaque ZEP ou groupement de ZEP, les procédés et options utilisables. |
| Contrat de travaux (CTx) | Document prévoyant les conditions de réalisation des travaux convenues entre services et regroupant les documents d'organisation. |
| Contrôle des trains travaux | Contrôle des TTx, à l'entrée et à la sortie de la ZCh. |
| Convoyage | Acheminement de LAM depuis leur lieu de stationnement jusqu'au domaine fermé et inversement. |
| DAAC | Dispositif d'Annonce Automatique des Chantiers. |
| DALGV | Dispositif d'Annonce pour Lignes à Grande Vitesse. |
| DANITRA | Dispositif d'annonce Individuelle par Transmission Radio. |
| Demande de Fermeture de Voie (DFV) | Procédé d'assurance chantier reposant sur une fermeture de voie effectuée par l'Exploitation et accompagnée de la mise en oeuvre d'un bouclage par l'Équipement. |
| Déplacement chantier | Mode de déplacement applicable sur la ZCh. |
| Document d'Organisation(DO) | Document établi par les organisateurs décrivant les modalités de réalisation de travaux. |
| Domaine fermé | ZEP ou groupement de ZEP faisant l'objet d'une fermeture de voie. |
| DPCS | Demande de Protection à Contre Sens. |
| EDP | Echanges de Dépêches et Pointages (carnet). |
| En amont, en aval | Un point A est « en amont » d'un point B lorsqu'il est rencontré avant le point B dans le sens considéré; il est « en aval » lorsqu'il est rencontré après. En double voie, ce sens est le sens normal de circulation. |
| Engins chantiers | Lorries. Lorries AutoMoteurs (LAM). Wagons Automoteurs (WA). |
| EPICB | Équipement de Protection Individuelle Contre le Bruit. |

| | |
|---------------------------|---|
| Garantie-Équipement (GEq) | Procédé d'assurance-chantier reposant intégralement sur des mesures de protection prises par l'Équipement. |
| Garde de PN | Agent chargé d'assurer : <ul style="list-style-type: none"> • le service d'un PN gardé, • le gardiennage provisoire d'un PN à SAL suite à un dérangement. |
| IPCS | Installation Permanente de Contre-sens. |
| Lorry à main | Outillage susceptible d'être déplacé manuellement sur le rail et qui constitue un obstacle. |
| Lorry Automoteur (LAM) | Engin muni d'un moteur et susceptible de se déplacer sur le rail de façon autonome. |
| Organisateur | Agent de l'équipement ou de l'Exploitation chargé de l'organisation des travaux : dirigeant désigné à la consigne d'établissement ou opérateur pour des organisations simples. |
| Planche-travaux (PTx) | ZEP ou groupement de ZEP dédiés aux travaux pendant une période déterminée. |
| PN | Passage à Niveau. |
| PN à SAL | Passage à niveau équipé d'une Signalisation Automatique Lumineuse et sonore. |
| PN à SAL 0 | PN à SAL ne comportant pas de demi-barrières. |
| PN à SAL 2 | PN à SAL comportant deux demi-barrières. |
| PN à SAL 4 | PN à SAL comportant quatre demi-barrières. |
| PN à SAL FC | PN à SAL à Franchissement Conditionnel. Il fait l'objet de dispositions particulières figurant dans des consignes. |
| PN à SAL2B | PN à SAL 2B comportant deux barrières. |
| Processus travaux | Ensemble coordonné de toutes les opérations techniques ou réglementaires réalisées dans le cadre des travaux. |
| Protection-Equipement | Mesures de sécurité prises par l'Équipement, dans le cadre du procédé GEq, sur chaque ZCh, pour assurer que la ZCh est protégée et libre. |
| Repérage | Matérialisation sur la zone de chantier d'une activité, en application de la réglementation pour la protection du personnel et de la réglementation S10. |

| | |
|---|---|
| Responsable Sécurité Opérationnelle (RSO) | Le « responsable sécurité opérationnelle » est la personne désignée par la maîtrise d'oeuvre sécurité pour mettre ou faire mettre en oeuvre les mesures de sécurité ferroviaire prévues par l'Instruction de Sécurité Ferroviaire (ISF). Il est porteur d'un passant gris. |
| Représentant SNCF sur le chantier | Le « représentant SNCF sur le chantier » est l'agent SNCF désigné par le représentant de la SNCF pour mettre ou faire mettre en oeuvre les mesures qui incombent à la SNCF concernant le dispositif de sécurité prévu au plan de prévention. |
| Responsable chantier de l'entreprise | Le « responsable chantier de l'entreprise extérieure » est un membre de son personnel ayant reçu délégation du chef de l'entreprise qui assure la direction effective du chantier. |
| Responsable de Planche Travaux (RPTx) | Agent de l'Équipement chargé de la conduite du processus travaux. |
| Risques ferroviaires | Ce sont les risques particuliers liés à la circulation des trains, notamment : <ul style="list-style-type: none"> • le risque de heurt par une circulation ferroviaire, • la mise en danger par l'effet de souffle provoqué par le passage d'une circulation ferroviaire. |
| SAM | Signal d'Arrêt à Main. |
| Sentinelle | Agent chargé de surveiller et de signaler à l'annonceur l'approche des circulations dans les conditions prescrites par l'Agent Sécurité du Personnel. |
| SLV | Schéma de Ligne Equipement |
| Train fermant (la planche travaux) | Premier train hors processus-travaux circulant après la fin de la planche travaux. |
| Train ouvrant (la planche travaux) | Dernier train hors processus-travaux circulant avant l'établissement de la planche-travaux. |
| TTx | Train Travaux. Train constitué pour les besoins de l'Infra et utilisé, dans le cadre d'un processus-travaux, pour desservir une ou plusieurs ZCh. |
| VUTR | Voie Unique à Trafic Restreint. |
| Zone de Chantier (ZCh) | Partie de voie qui regroupe l'ensemble des activités possédant un lien fonctionnel et/ou géographique. |
| Zone Élémentaire de Protection (ZEP) | Partie de voie résultant du découpage des voies du réseau ferré national (RFN) pour les besoins de la maintenance |

ANNEXE 1: PROCÉDURE DE RECHERCHE SOUS INTRANET DES FICHES DU PGAMS.

Pour visualiser la totalité des documents ou imprimer des fiches du PGAMS, lancer une recherche sur Intranet à l'adresse suivante :

<http://sp.org.sncf.fr> ou utiliser le raccourci **SYSPRE**.

Suivre ensuite la procédure comme indiqué ci-dessous.

Procédure en 8 clics :

- après avoir sélectionné 1 «Textes avec version tout état (dont vigueur)» et 2 «Multicritères»,
- inscrire correctement le message en 3 : «PGAMS»,
- cocher uniquement les cases comme indiquées en 4 + 5 + 6 + 7,
- valider en 8 «Rechercher».

The screenshot shows the SYSPRE search interface with the following steps indicated by numbered arrows:

- Arrow 1 points to the 'Recherche multicritère' tab.
- Arrow 2 points to the 'Critères de recherche' section.
- Arrow 3 points to the search input field containing 'PGAMS'.
- Arrow 4 points to the 'Vigueur' checkbox.
- Arrow 5 points to the 'Mot(s) clé(s) contenu(s) dans' section, specifically the 'Titre' checkbox.
- Arrow 6 points to the 'Référentiels Nationaux' list, specifically the 'IN - Référentiel infrastructure' checkbox.
- Arrow 7 points to the 'Tous les mots' radio button.
- Arrow 8 points to the 'Rechercher' button at the bottom.

Chapitre 1



P G A M S

Les réflexes de sécurité

IN07675 (EF 0 A 2)

Edition du 15-10-2013

Version 02 du 20-03-2014

Applicable dès réception

| | | |
|--------|--|---------|
| 1.01 | Pratiquer le briefing sécurité | IN07676 |
| 1.02 | Pratiquer l'Autocontrôle | IN07677 |
| 1.03 | Pratiquer le Débriefing | IN07678 |
| 1.04.K | Fiche kangourou "carte 3 réflexes" | IN07679 |
| | La carte 3 Réflexes | IN07673 |
| 1.05.K | Fiche kangourou et "Fiche réflexe travaux et activités par points chauds" | IN07754 |

Référence-article : IN07675-151013-02C

Émetteur : Direction de la Production Industrielle
Département Sécurité Qualité Environnement



P G A M S

PRATIQUER LE BRIEFING SÉCURITÉ

IN07676 (EF 0 A 2)

Edition du 15-09-2013

Version 01 du 15-09-2013

Applicable dès réception

Fiches dépendantes : **Toutes**

| | |
|--|---|
| > Définition du Briefing de Sécurité | 1 |
| > Contenu et durée du Briefing | 3 |
| > Participer à un Briefing | 4 |
| > Conclusion | 4 |
| > Mémo | 6 |

Référence-article : IN07676-150913-01I

Émetteur : Direction de la Production Industrielle
Département Sécurité Qualité Environnement

QU'EST-CE QUE LE BRIEFING SÉCURITÉ ?

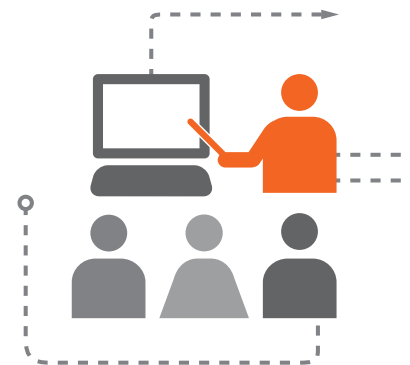
Un chantier impliquant plusieurs intervenants nécessite **un temps d'échange pour s'assurer de la bonne compréhension par chacun du dispositif de sécurité et ainsi anticiper la gestion de difficultés possibles** (aléas et changements de phase notamment).

Cette concertation préalable est dénommée le « **briefing sécurité** ». Il ne se substitue pas aux procédures elles-mêmes mais facilite le partage sur les conditions de sécurité entre les différents intervenants.

La réalisation du briefing n'est pas un objectif en soi mais un moyen d'**obtenir une compréhension mutuelle** des mesures prises vis-à-vis de la sécurité et de lever les éventuelles ambiguïtés.

QUI EST CONCERNÉ PAR LE BRIEFING ?

Tous les participants sont concernés et pas uniquement celui qui dirige l'intervention ou ceux qui sont responsables d'une procédure de sécurité. Les prestataires internes (exemple : équipe logistique, ...), externes (exemple : entreprise sous traitante, ...) et l'exploitant (AC) sont aussi associés.



QUAND FAUT-IL LE FAIRE ?

Il se déroule **avant le début de chaque intervention** afin de se préparer collectivement et individuellement. Il est reconduit **lors d'une modification d'organisation, au début d'une nouvelle phase ou lors de l'arrivée de nouveaux intervenants**.

Pour les chantiers complexes, il peut être prévu au planning des travaux à chaque moment opportun. En cas d'aléa ou lorsqu'il le juge nécessaire, tout acteur de la sécurité du chantier peut provoquer un briefing de sa propre initiative.

Lorsqu'un agent intègre un chantier déjà en cours, que ce soit pour y participer, le contrôler ou le visiter, **il doit se rapprocher de l'organisateur ou de l'Agent Sécurité du Personnel pour obtenir les informations sur le dispositif de sécurité**.



DANS TOUS LES CAS, LE BRIEFING NE DOIT PAS INTERFÉRER AVEC LES PROCÉDURES DE SÉCURITÉ EN COURS.

POURQUOI FAUT-IL LE FAIRE ?

Pour que chaque intervenant **connaisse sans ambiguïté les conditions de sécurité** qui le concerne, **son niveau de responsabilité** le cas échéant et puisse si nécessaire **lever le doute sur ses interrogations**.

Le briefing permet également de détecter d'éventuelles difficultés en amont de l'intervention afin de les anticiper.

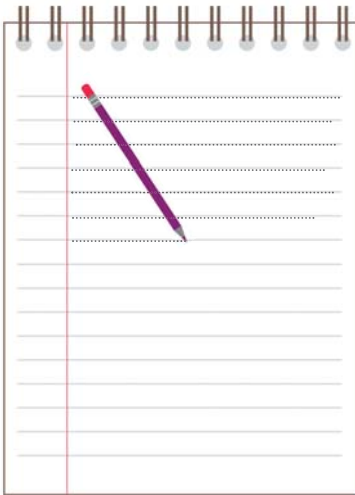
EST-IL OBLIGATOIRE ?

Le briefing sécurité est un réflexe métier incontournable.

Pour certaines fonctions de sécurité (Agent Sécurité du Personnel, chef de la manœuvre, réalisateur, ...), le briefing (concertation et entente préalable, explication du thème de la manœuvre, ...) est intégré dans la procédure sécurité.

DOIT-IL ÊTRE FORMALISÉ ?

Le briefing ne fait généralement pas l'objet d'une exigence de traçabilité mais il peut, pour certaines configurations (prévues par une procédure interne, par un référentiel d'établissement, à la demande d'un organisateur,...), être formalisé pour en faciliter la réalisation ou s'assurer de son existence dans les cas complexes.



QUI DOIT LE FAIRE ?

Indépendamment des prescriptions réglementaires, chaque responsable d'une procédure de sécurité, lorsqu'il intervient avec un collectif de travail (y compris en binôme) doit expliquer les modalités d'organisation de la sécurité et faire les rappels nécessaires.

L'organisateur des travaux peut désigner **un agent « chargé du briefing »** pour un chantier complexe ou lorsque des compétences particulières sont nécessaires.

Les acteurs sécurité en charge de réaliser le briefing sont généralement le RPTx, le CCh, l'Agent Sécurité du Personnel, ... mais il peut également s'agir de l'adjoint S11 chargé de coordonner les protections électriques, du responsable S6B chargé de coordonner les opérateurs SEG et SM, de l'agent désigné par l'organisateur, etc...



COMMENT EST-IL RÉALISÉ ?

La forme et le lieu du briefing ne sont pas imposés. Il convient de privilégier **la réunion physique en salle ou sur le terrain** lorsque les conditions du chantier le permettent. **Cet échange peut également se dérouler téléphoniquement.** L'objectif est d'échanger en qualité sur le dispositif de sécurité, sur les points critiques de l'intervention, sur l'organisation, le phasage prévu et de faire le point des actions à réaliser au sein d'un collectif.

Il n'est pas nécessairement unique pour un chantier, il peut se dérouler sur plusieurs niveaux (exemple : RPTx, CCh, ASP, ...).

S'APPUYER SUR UN SUPPORT COMMUN QUI PEUT ÊTRE UN SCHÉMA DE ZEP, UN SCHÉMA DE LIGNE, UNE SITUATION GÉOGRAPHIQUE, UN EXTRAIT DU PLAN DE SIGNALISATION, ...

QUELS SONT **LES THÈMES** À ABORDER LORS D'UN BRIEFING ?

La liste des thèmes principaux proposés ci-après n'est pas exhaustive; elle est à adapter au chantier (notamment le contenu de chaque thème) :

- **Les acteurs** sécurité (rôle, responsabilité, périmètres, ...),
- **La présentation du chantier** (nature et consistance des travaux, organisation générale du chantier, phasage, présence de TTx et de mobiles travaux, opérations connexes : préparation, déplacement, acheminement matériel, traversée d'engin, horaires début et fin de périodes, ...),
- Le **dispositif de sécurité** [voie(s) de travail, voie(s) contiguë(s), ...],
- La **documentation**,
- Les **points de vigilance**,
- Les **moyens de communication**, les n° de téléphones des Acteurs,
- Les **équipements et engins**,
- La **sécurité du personnel**,
- Les **moyens d'urgence**,
- La **conduite à tenir en cas d'aléas**.



Il peut être convenu aussi de l'horaire, des modalités et des participants à un briefing ultérieur en cas d'évolution significative prévue du dispositif de sécurité ou du remplacement d'acteurs sécurité.

Le briefing intègre généralement **les éléments relatifs au programme de production** afin d'assurer une cohérence des décisions vis-à-vis de la sécurité.

En fin de briefing, il convient de s'assurer de la bonne compréhension par les participants et d'identifier si des doutes subsistent.



POUR CHAQUE MISSION, LES ÉLÉMENTS SPÉCIFIQUES DU BRIEFING ET DES CONSEILS (OU BONNES PRATIQUES) SONT REPRIS DANS LA FICHE CORRESPONDANTE DU PGAMS.

QUELLE EST **LA DURÉE MINIMALE** DU BRIEFING ?

Il n'y a pas une durée immuable pour réaliser un briefing. Il convient d'adapter sa durée, sa périodicité et son contenu à **l'importance ou la complexité** du chantier.



POUR ÊTRE EFFICACE, LE BRIEFING DOIT ÊTRE CONCIS ET D'UNE DURÉE LIMITÉE.

COMMENT PUIS-JE ME RAPPELER LE CONTENU DU BRIEFING ?

La rédaction au préalable d'une **check-list** reprenant les points à aborder facilite la réalisation du briefing et en améliore la qualité. La diversité des situations ne permet pas de rédiger une liste type applicable dans tous les cas.



Le mémo « Le briefing sécurité » ci-après en **illustre les principales étapes**.

L'établissement (ou l'unité) peut mettre en œuvre un ou plusieurs documents types adaptés à ses modes de production.

JE VAIS PARTICIPER À UN BRIEFING, QUE DOIS-JE EN ATTENDRE ?

A l'issue du briefing, **je dois connaître le dispositif de sécurité** pour ce qui me concerne et pour ce qui concerne l'équipe avec laquelle j'interviens :

- Je connais **l'emplacement et la nature des travaux**,
- Je connais **les points d'accès et de repliement**,
- Je connais **les limites de ma zone d'intervention**,
- Je connais **la ou les voies où les trains circulent**,
- Je connais **les mesures vis-à-vis de la ou des voies contiguës à la zone de travail**,
- Je connais **les mesures vis-à-vis de la (ou des) voie(s) sur laquelle (ou lesquelles) je travaille**,
- Je connais **l'Agent Sécurité du Personnel** ou mon interlocuteur responsable de la sécurité,
- J'ai connaissance des **risques spécifiques** du chantier et des **règles à respecter**,
- Je sais comment **l'autorisation d'intervenir me sera transmise**.

LE BRIEFING EST L'OCCASION D'ÉCHANGER AVEC LE RESPONSABLE DE LA SÉCURITÉ AFIN QU'IL RÉPONDE À MES INTERROGATIONS. S'IL SUBSISTE UN DOUTE, JE N'HÉSITE DONC PAS À QUESTIONNER MON INTERLOCUTEUR.

EN CONCLUSION, QUE RETENIR ?

Que nous soyons habilités ou non à une fonction de sécurité, **nous sommes tous concernés sans exception** par la connaissance du dispositif de sécurité.

Le briefing entre les acteurs de la sécurité et les autres intervenants est un réflexe métier indispensable à appliquer lors de nos interventions.

➤ LE BRIEFING SÉCURITÉ

1 - CONNAISSANCE DES ACTEURS SÉCURITÉ

- Identification du **RPTx, des CCh, des Agents d'Activité, des Agents Prestataires, des agents PN, des Agents d'Accompagnement TTx, agents caténaires, du responsable S6B, de l'adjoint S11, ...**
- Identification du ou des **Agents Sécurité du Personnel**.
- Identification du **représentant SNCF sur le chantier** en cas d'application d'un **Plan de Prévention** ou son équivalent s'il s'agit d'une **Instruction de Sécurité Ferroviaire**.
- Identification du ou des représentants **des prestataires internes et externes**.

2 - PRÉSENTATION DU CHANTIER

- **Nature et consistance des travaux.**
- **Organisation générale** du chantier (planning, déroulé chronologique, phasage, changement d'acteurs, ...).
- Position des **Zones de Chantiers** et des différentes **activités**.
- Présence de **TTx, de Lorrys AutoMoteurs** et de **Wagons Automoteurs**.
- **Opérations connexes** (préparation, déplacement, accès, acheminement matériel, Lorry à main, traversée d'engin, ...).

3 - DISPOSITIF DE SÉCURITÉ

- **Voies concernées** par les travaux et les **limites du domaine fermé (S9)**.
- Conditions de circulation sur la ou les voies contiguës.
- **Procédé d'assurance chantier utilisé (DFV, GEq)**.
- Conditions de mise en œuvre du **bouclage et/ou de la protection équipement**.
- Limites et conditions de mise en service des **ZCh**.
- Positionnement et rôle des différents **SAM**.
- **Parcours des TTx et lorrys** (y compris leur mise en voie et hors voie).
- **Situation électrique de la caténaire (S11)**.
- **Gestion des PN (S10) et TVP**
- **Évolutions prévues du dispositif de sécurité** au cours de l'intervention (élargissement et rétrécissement du domaine fermé, Zone de Chantier mobile,...).

4 – DOCUMENTATION

- **Possession et connaissance des documents** (CCE S9C, CCTT, Contrat de Travaux CTx, situation géographique, fiche de travail, consigne PN, consigne lorry, document d'organisation, Plan de Prévention, autorisation de travail, ...).
- **Possession des carnets et supports de traçabilité** (carnets EDP, DFV et carnet GEq, DATIS, dépêches, CADA, CC / DB, consigne LAM, AITC, ...).

5 - POINTS DE VIGILANCE

- **Mode d'autorisation de début des travaux.**

- Conditions **d'acheminement et de repli du matériel et de l'outillage.**
- Conditions de **pose et de retrait de SAM.**
- Conditions de **manœuvre des aiguilles.**
- **Franchissement des aiguilles** par les mobiles travaux.
- Annulation du fonctionnement automatique de PN à SAL (patte de verrouillage, nombre maxi de PN à gérer par un agent, ...).
- **Engagement de gabarit de la voie contiguë** (assurance chantier obligatoire).
- **Franchissement des signaux intermédiaires.**
- **Autocontrôle.**
- **Comportement en cas d'aléa ou de situation d'urgence.**
- **Signalement immédiat des événements sécurité.**

6 - MOYENS DE COMMUNICATION

- Préciser les **moyens de communication** à disposition (radios locales, radios de manœuvres, téléphones fixes ou portables, interphones, ...).
- Connaissance des **numéros de téléphone des intervenants**, des **canaux radios** à utiliser.
- Connaissance de l'emplacement des téléphones d'urgence.

7 - ÉQUIPEMENTS ET ENGINES

- Signaler la **présence d'équipements et d'engins de chantiers.**

8 - SÉCURITÉ DU PERSONNEL

- **Éléments à renseigner par l'Agent Sécurité du Personnel vis-à-vis du risque ferroviaire** (limites de la zone de travail, emplacements de garage, mesures particulières au chantier, conditions de circulation, rôle de chacun).
- **Possession des articles de visualisation et des EPI.**
- **Périmètres de sécurité** (engins de manutention, éléments caténares sous tension, ...).

9 - MOYENS D'URGENCE

- Possession des **agrès de sécurité** (couverture des obstacles).
- Emplacement des **trousses de secours.**
- Connaissance des **SST** (Sauveteur Secouriste du Travail).
- Connaissance des **procédures et des numéros d'urgence.**

10 - COMPRÉHENSION DES PARTICIPANTS

- S'assurer que chaque participant a **bien compris son rôle et son environnement sécurité.**
- S'assurer qu'il ne subsiste **pas de doute.**

11 - PROCHAIN BRIEFING

- **Horaire, lieu, mode de réalisation et participants du prochain briefing** (en cas d'évolution significative prévue du dispositif de sécurité ou du remplacement des acteurs sécurité).



P G A M S

PRATIQUER L'AUTOCONTRÔLE

IN07677 (EF 0 A 2)

Edition du 20-03-2014

Version 01 du 20-03-2014

Applicable dès réception

Fiches dépendantes : Toutes

| | |
|--|---|
| > Préambule | 1 |
| > Qu'est-ce que l'autocontrôle? | 2 |
| > Pourquoi faut-il s'autocontrôler ? | 2 |
| > Quand faut-il le faire? | 3 |
| > Comment est-il réalisé? | 3 |
| > Que retenir ? | 8 |

Référence-article : IN07677-200314-011

Émetteur : Direction de la Production Industrielle
Département Sécurité Qualité Environnement

PRÉAMBULE

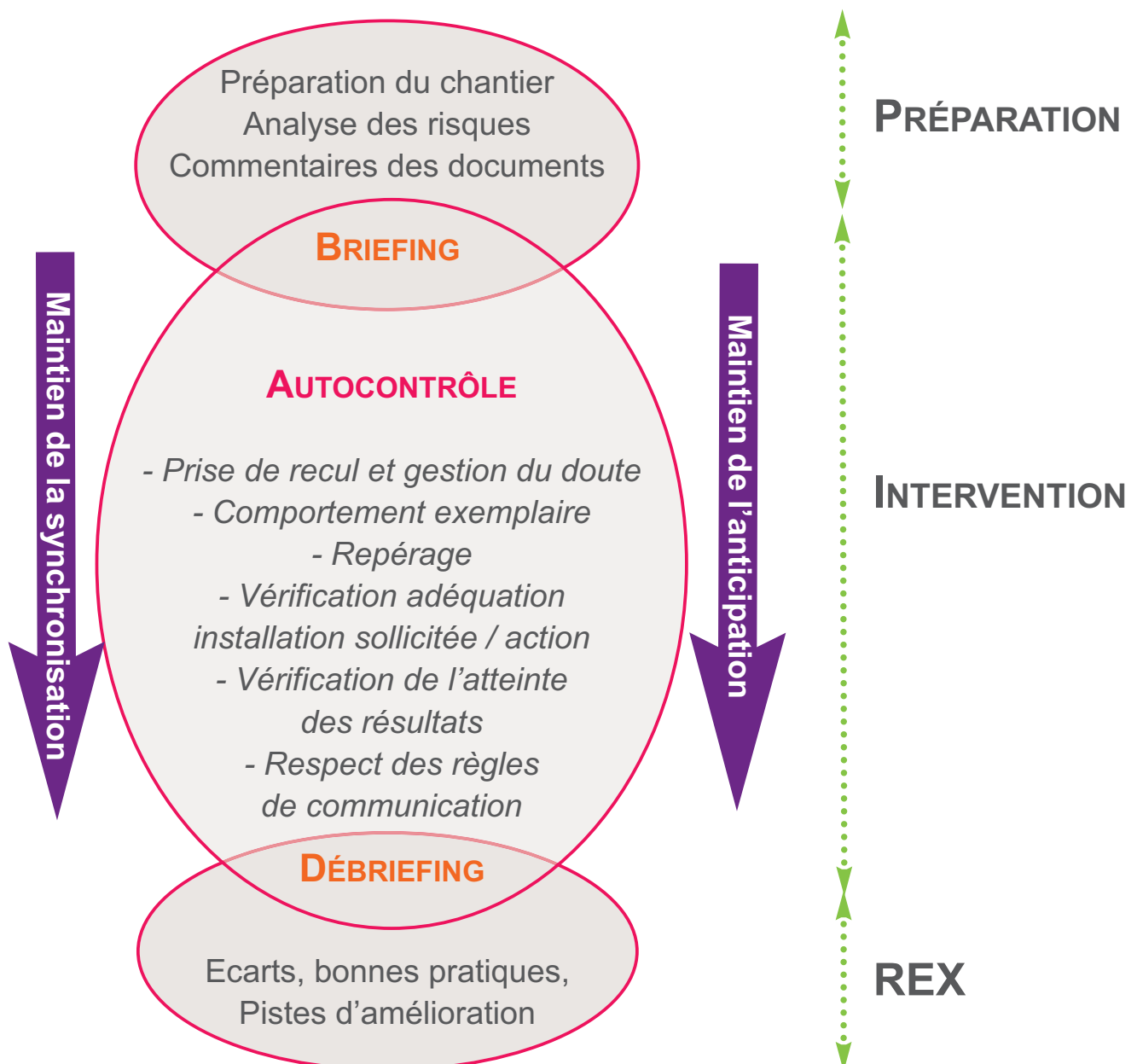
Toutes les erreurs humaines ne peuvent pas être éliminées, cependant il est préférable de chercher à « sécuriser » la situation de travail des opérateurs.

Les opérateurs, pour réaliser une activité de travail, pensent, prennent des décisions et agissent en fonction de ce qui se passe dans leur environnement de travail.

Ils interagissent avec cet environnement en s'adaptant aux évolutions de l'organisation et en prenant des informations utiles à la compréhension de la situation de travail afin de réaliser les objectifs attendus en termes de production et de sécurité.

Dans le domaine ferroviaire (comme dans d'autres secteurs : nucléaire, aviation, santé, etc.), l'exigence de « fiabilité humaine » est forte car un défaut de fiabilité humaine peut avoir des conséquences dramatiques.

L'AUTOCONTRÔLE, LE BRIEFING AINSI QUE LE DEBRIEFING CONSTITUENT DES BARRIÈRES DE DEFENSE POUR LIMITER LES ERREURS ET EVITER LEURS CONSEQUENCES. 📍 FICHES 1.01 et 1.03



QU'EST-CE QUE L'AUTOCONTRÔLE ?

L'autocontrôle est le contrôle, par l'exécutant lui-même, du travail qu'il accomplit ou a accompli. Il peut s'appuyer sur des éléments de traçabilité.

C'est une pratique de fiabilisation qui repose sur les comportements individuels et ceux des équipes de travail.

Réalisé par l'opérateur, l'autocontrôle consiste à **prendre du recul** sur les opérations qu'il effectue et à **s'assurer de la conformité du résultat obtenu par son action afin de détecter lui-même ses propres erreurs**.

Il s'agit pour l'opérateur de **s'accorder quelques instants pour analyser et vérifier une seconde fois les procédures mises en oeuvre**.

L'AUTOCONTRÔLE

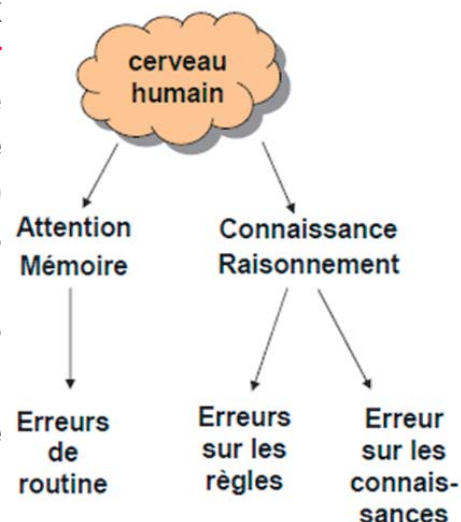
EST UN ACTE PROFESSIONNEL, ANCRÉ DANS NOTRE CULTURE.

POURQUOI FAUT-IL S'AUTOCONTRÔLER ?

L'erreur est "un écart dans l'activité par rapport à une référence (prescription, norme, procédure), alors que l'opérateur avait l'intention de se conformer à cette référence et en avait la liberté". (1)

L'homme commet de 2 à 10 erreurs par heure avec un taux de récupération de 70 à 80%. L'erreur est un **ÉCART INVOLONTAIRE** dû au fonctionnement du cerveau humain de l'opérateur qui évolue **dans un environnement** (espace de travail, cadre organisationnel, lumière, bruit, température) dans lequel il interagit **avec d'autres individus** (transmissions de consignes, communication écrite ou orale, pression temporelle...), **et avec du matériel (accès aux machines, disponibilités des outils,...)**.

L'erreur peut être induite par la pression du temps, le manque de connaissances, le stress, l'ambiance, l'environnement, la mauvaise compréhension de la situation.



L'AUTOCONTRÔLE VISE À RÉDUIRE CES RISQUES D'ERREURS NOTAMMENT en mobilisant la parole et le geste. Il permet également, **suite à une rupture de séquence**, de faire le point sur ce qui a déjà été fait.

Dans le domaine médical, la check-list de bloc opératoire repose directement sur ce principe : lorsqu'elle est appliquée, la mortalité chirurgicale diminue de moitié!

(1) = Définition de la notion d'erreur par l'Institut pour une Culture de Sécurité Industrielle

L'autocontrôle permet de :

- **renforcer la sécurité** par une détection des défaillances le plus tôt possible et améliorer les processus par correction des problèmes
- **mesurer son acte, son geste ou sa décision** et être conscient de l'efficacité et de la qualité de cet acte, de ce geste ou de cette décision
- **lutter contre la survenue des erreurs** issues de l'urgence et de la précipitation
- **repérer les points précis d'interruption de séquences**
- **"sécuriser son action ou sa décision du premier coup"** lors des opérations critiques (c'est à dire difficiles, décisives ou risquées)
- **garantir l'adéquation entre l'action prévue et le matériel ou l'installation sollicité AVANT** de passer à l'action

QUAND FAUT-IL S'AUTOCONTRÔLER ?

AVANT chaque nouvelle action critique, tout au long de la réalisation d'une opération.

À CHAQUE RUPTURE DE SÉQUENCE, à chaque interruption du processus.

APRÈS L'ACTION CRITIQUE, pour vérifier l'atteinte du résultat ou l'efficacité de l'action.

COMMENT S'AUTOCONTRÔLER ?

► Je garde un comportement exemplaire

La compétence d'un acteur est un tout intégré, un ensemble de savoirs :

SAVOIR-FAIRE ET SAVOIR-ÊTRE.

Le respect des règles éthiques SNCF et de communication figure parmi les dimensions primordiales de l'attitude dans le milieu professionnel.

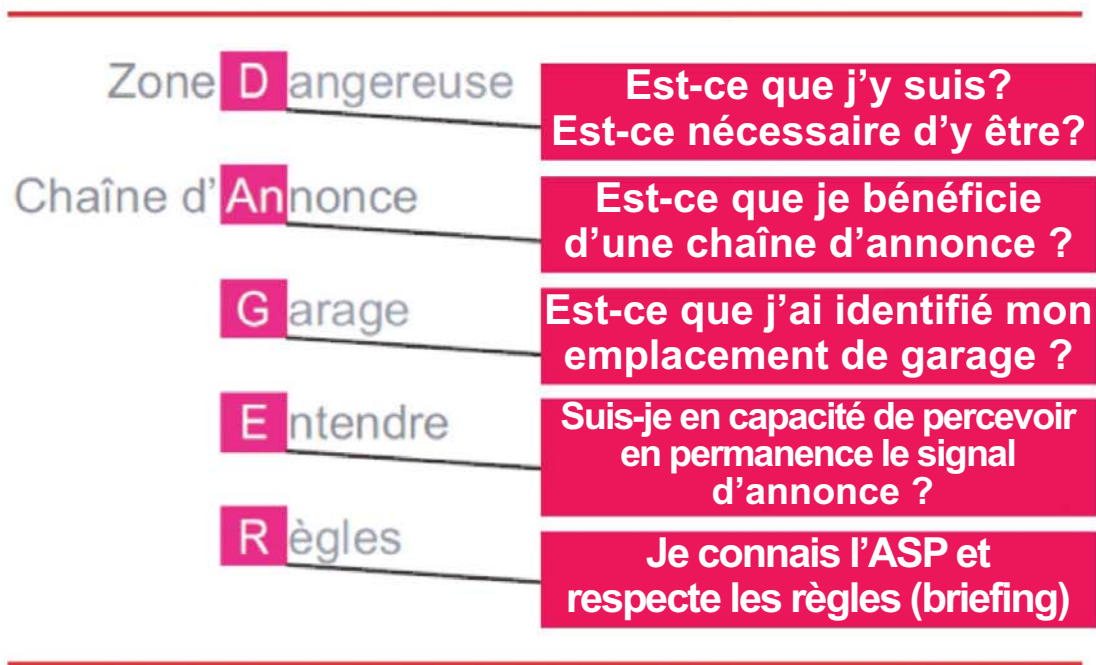
Je garde un comportement exemplaire lorsque **j'estime** qu'à tout moment je peux servir de "modèle" ou d'exemple pour un nouvel embauché par exemple.



Affiche réalisée par l'infrapole LGV PSE

► **Je ne me précipite pas** : avant l'intervention, après une interruption ou en cas d'aléa, je prends du recul pour avoir une **vision globale** de la zone d'intervention. *C'est par exemple, le principe mis en oeuvre au travers de la fiche CALMM pour les conducteurs après un arrêt accidentel.*

DÈS QUE JE ME RETROUVE DANS LES EMPRISES FERROVIAIRES, JE PENSE AU MOT DANGER POUR M'ASSURER QUE JE SUIS EN SÉCURITÉ:



NE PAS SE LAISSER ENTRAÎNER TROP RAPIDEMENT DANS L'ACTION!

► **Lorsque j'effectue une manutention seul, je vérifie mes EPI et j'applique les règles de la technique gestuelle** : principe de la sécurité physique et de l'économie de l'effort.

► **J'alerte** de toute situation non conforme à la réglementation.

► **Je reste toujours attentif** à ma propre sécurité en cohérence avec le dispositif de sécurité mis en place.

► **Je vérifie après l'action l'atteinte des résultats désirés.** Cette vérification peut passer par le contrôle d'un voyant, l'observation de la fermeture effective d'un signal (après la manoeuvre d'un commutateur de blocage par exemple), une mesure (ex: VAT), un essai, etc. Je vérifie l'efficacité d'une Disposition Technique S6B...



Commutateur de blocage sur mât de signal

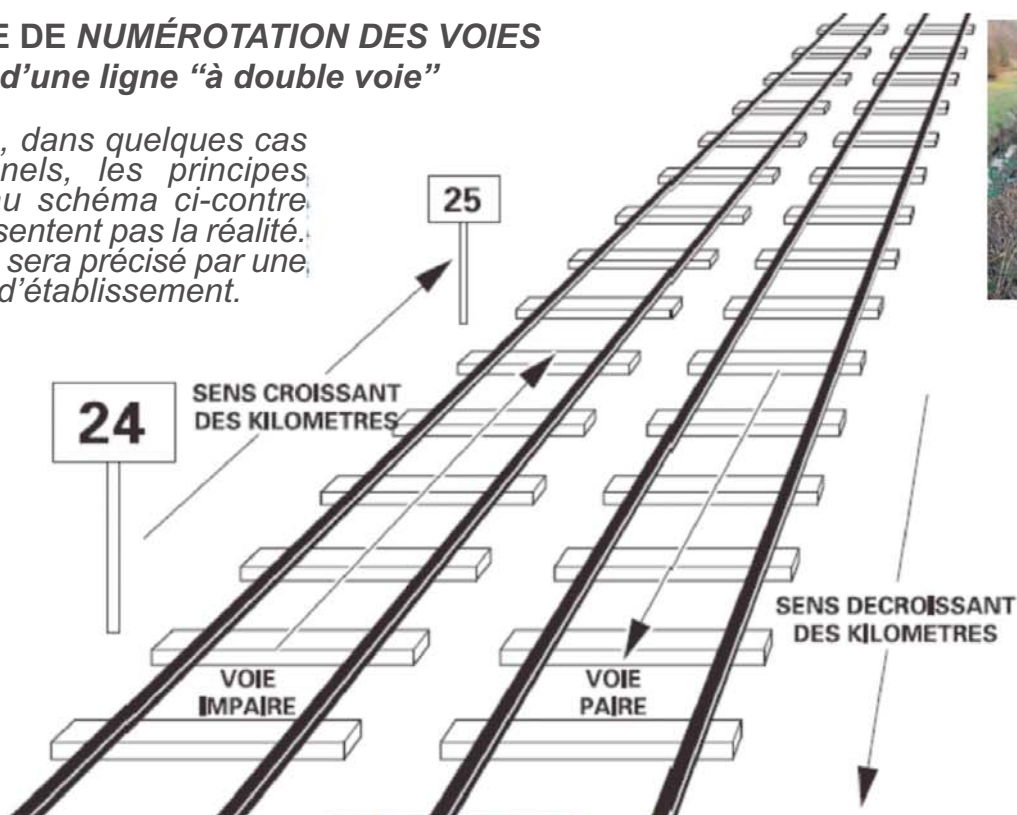


► Je vérifie que je suis dans le bon local, sur la bonne voie, au bon endroit, sur la bonne installation et je m'approprie mon environnement de travail et les risques relatifs à l'activité : sécurité du personnel, des circulations, technique, interfaces, co-activité, etc. Pour cela, je m'appuie sur des points facilement remarquables, sur les indications des poteaux caténaires, des PN, etc.

PRINCIPE DE NUMÉROTATION DES VOIES

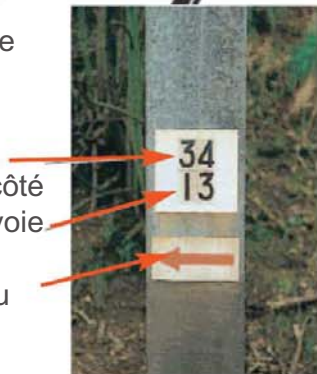
Exemple d'une ligne "à double voie"

Attention, dans quelques cas exceptionnels, les principes figurant au schéma ci-contre ne représentent pas la réalité. Cela vous sera précisé par une consigne d'établissement.



Chaque support indépendant et chaque pied de portique portent un numéro d'identification composé :

- du kilométrage
- du rang dans le kilomètre : impair du côté de la voie impaire, pair du côté de la voie paire.
- d'un fléchage indiquant la direction du téléphone d'alarme le plus proche



📍 FICHES 12 04 et 12 05 de l' IN00116

- Plaques de repérage de certains installations : téléphones, signaux, guérites électriques, passages à niveaux,

Numéro du passage à niveau



Sur LGV • Repérage des voies

Le repérage, au niveau des accès, peut comporter les indications suivantes :

- l'orientation de la ligne
- le point kilométrique,
- le numéro de l'accès,
- la voie située du côté de l'accès.

• D'autres indications figurent sur les supports caténaires.



► **Je vérifie précisément juste avant d'agir, l'adéquation** entre l'action prévue et le matériel sollicité et son emplacement. Je peux effectuer cette vérification en lisant à haute voix, en désignant le matériel à solliciter, en "verbalisant", etc.

JE MONTRE, JE DIS, J'ENTENDS... CETTE REDONDANCE DES VÉRIFICATIONS SUR LE MENTAL, LA PAROLE ET L'ÉCOUTE LIMITENT CONSIDÉRABLEMENT LES RISQUES D'ERREURS.

Ce principe est par exemple mis en oeuvre chez EDF et à la SNCF pour les conducteurs qui doivent "verbaliser" c'est à dire, prononcer à haute voix la nature du signal rencontré. En effet, "la verbalisation", lors du franchissement, limite le risque d'oubli de la signalisation rencontrée.



► **J'assure en permanence les vérifications nécessaires à la tâche qui m'est confiée (y compris traçabilité le cas échéant).** J'utilise pour cela les outils de mesures prévus dans les documents métiers (gabarit, règles, etc). Je peux m'appuyer sur la checkliste d'un document métier ou d'une fiche de travail ou contrôler le pointage sur un carnet de dépêche.

NOTRE SÉCURITÉ,
MA PRIORITÉ !

3 RÉFLEXES

► **JE M'APPUIE SUR LA CARTE 3 RÉFLEXES** pour prendre du recul et me poser les bonnes questions avant chaque intervention.

 FICHE 1.04.K



► **Si j'ai des DOUTES sur ce que je dois faire, où je dois aller, JE M'ARRÊTE.** Je fais appel à un collègue pour vérifier mon action et/ou je pose les questions qui me permettront de lever ces doutes et/ou je consulte mes documents.

► **Je respecte les règles pour les communications de sécurité (extrait communication commune EIC/INFP Bretagne BZH)**

FICHE 41 06
de l' IN0116

La communication est un maillon fondamental de la chaîne de sécurité. Se préparer correctement, lever les doutes, et respecter les règles lors des communications de sécurité sont un gage de sécurité sur les chantiers.



| CODE D'ÉPELLATION | | A | B | C | D | E |
|-------------------|----------|--------|--------|---------|--------|--------|
| | | Alpha | Bravo | Charlie | Delta | Echo |
| F | G | H | I | J | K | L |
| Foxtrot | Golf | Hotel | India | Juliet | Kilo | Lima |
| M | N | O | P | Q | R | S |
| Mike | November | Oscar | Papa | Québec | Roméo | Sierra |
| T | U | V | W | X | Y | Z |
| Tango | Uniform | Victor | Whisky | X-ray | Yankee | Zoulou |

- Les nombres sont épelés chiffre par chiffre.

Exemple : train 8629
“train huit-six-deux-neuf”

- Les décimales sont exprimées par “ virgule ” ou “ + ”.

Exemple : km 360,560
“kilomètre trois-six-zéro-virgule-cinq-six-zéro”

- Les heures sont indiquées en heure locale en utilisant le langage courant.

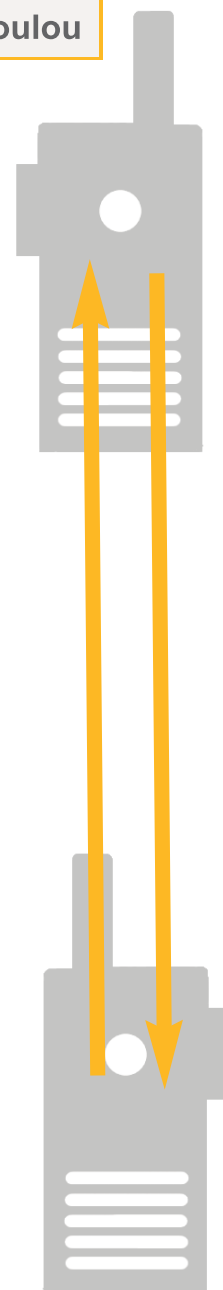
Exemple : 10h52
“dix heures cinquante-deux minutes”
et si nécessaire, chiffres par chiffres :
“un-zéro-heures-cinq-deux-minutes”

- Les distances sont exprimées en kilomètre et les vitesses en kilomètre par heure.

Exemple : 160km/h
“cent soixante kilomètres par heure”
et si nécessaire
“un-six-zéro-km-par-heure”

- Les dates sont indiquées de manière usuelle.

Exemple : 10 juillet 2014
“dix-juillet-deux-mille-quatorze”



QUE RETENIR ?

Le **BRIEFING, LE DÉBRIEFING ET L'AUTOCONTRÔLE**, mis en oeuvre dans tous les domaines où l'exigence de fiabilité humaine est forte (médical, nucléaire, militaire etc.), **permettent de réduire considérablement les erreurs**.

L'autocontrôle doit être fait **avant chaque opération critique**, à **l'occasion d'une rupture de séquence** ou après une action pour en mesurer l'efficacité et fait parfois partie de la procédure elle-même.



NOUS SOMMES TOUS CONCERNÉS, L'AUTOCONTRÔLE FAIT PARTIE DE NOTRE CULTURE.

- ❑ Avant de m'introduire dans un milieu à risques, milieu ferroviaire notamment, je me pose les 3 questions. **SUIS JE PRÉPARÉ ? BRIEFÉ ? AUTORISÉ ?**
- ❑ Je reste **EXEMPLAIRE** dans mon comportement, dans mes déplacements et je **RESPECTE LES RÈGLES POUR LES COMMUNICATIONS DE SÉCURITÉ, JE COLLATIONNE**.
- ❑ **AVANT CHAQUE INTERVENTION CRITIQUE**, je prends le recul nécessaire pour faire le point :
 - Je me repère, je m'assure d'intervenir sur la bonne installation, au bon endroit
 - **Je pointe** l'installation concernée et prononce à voix basse l'action à réaliser
- ❑ **PENDANT L'ACTION ET À CHAQUE RUPTURE DE SÉQUENCE, CHAQUE ALÉA**, je prends le recul nécessaire pour faire le point :
 - **Je réagis** en prenant les mesures d'urgence appropriées si nécessaire
 - **Je pointe** sur mes carnets (DFV, GEq, EDP, etc.), sur une fiche de travail, ou sur un document métier (mémo-guide, fiche de maintenance, etc.), **et vérifie** ce que j'ai fait et ce qui me reste à faire **au fur et à mesure de la réalisation des actions décrites**
 - **EN CAS DE DOUTE, JE M'ARRÊTE** et fais appel à un collègue pour qu'il vérifie mon geste, ou ma décision, je pose des questions si nécessaire
- ❑ **APRÈS L'ACTION**
 - **Je vérifie** par une mesure, un essai, un contrôle, **l'efficacité** des actions que j'ai réalisées

Le délit d'habitude peut entraîner un excès de confiance et inciter à ne prendre qu'un minimum de précautions qui peuvent s'avérer plus ou moins adaptées et efficaces. Parfois, le souci de réduire les pertes de temps ou les contraintes d'une tâche entraîne aussi un manque de rigueur. L'habitude de côtoyer les circulations ferroviaires tend à banaliser le danger et peut conduire à ne plus avoir conscience des risques réels.

LA VIGILANCE ET L'AUTOCONTRÔLE DOIVENT DONC ÊTRE PERMANENTS EN TOUTES CIRCONSTANCES.



PGAMS DÉBRIEFER

IN07678 (EF 0 A 2)

Edition du 20-03-2014

Version 01 du 20-03-2014

Applicable dès réception

Fiches dépendantes : **Toutes**

| | |
|--|---|
| > Qu'est ce que le débriefing ? | 1 |
| > Pourquoi faut-il le faire ? | 1 |
| > Que dire lors du débriefing ? | 2 |
| > Qui doit le faire? Comment est-il réalisé ? | 3 |
| > Qui est concerné par le débriefing ? | 3 |
| > Est-il obligatoire? Quand faut-il le faire ? | 4 |
| > Doit-il être formalisé ? | 4 |
| > Quels résultats attendus ? | 5 |
| > En conclusion, que retenir ? | 5 |

Référence-article : IN07678-200314-011

Émetteur : Direction de la Production Industrielle
Département Sécurité Qualité Environnement

QU'EST-CE QUE LE DÉBRIEFING ?

Le débriefing est une démarche participative permettant le partage d'informations entre différents acteurs : opérateurs, hiérarchie, etc.

Un débriefing est une réunion à l'occasion de laquelle on fait le bilan "à chaud" d'une opération réalisée au sein d'une équipe.

POURQUOI FAUT-IL LE FAIRE ?

Il permet

- de revenir sur le déroulement des opérations,
- de prendre du recul sur **les actions réalisées par l'équipe, par les opérateurs et sur le ressenti de chacun,**
- d'exposer les **choses qui se sont bien déroulées,**
- **d'identifier et partager les pratiques qui permettent de "mieux faire",**
- **de faire part des difficultés rencontrées et de proposer des pistes d'amélioration,**
- de dégager des **nouveaux savoirs et des principes d'actions** susceptibles d'être **réutilisés** dans d'autres situations, par d'autres à d'autres moments,
- de tirer les **enseignements d'une situation sans juger, ni chercher de coupable**
- **de recueillir les attentes et les besoins des opérateurs,**
- **d'améliorer l'organisation et le mode opératoire,**
- **d'anticiper sur le déroulement d'une nouvelle séance de travail,**
- **de faire émerger et valoriser des idées nouvelles.**

Le débriefing permet de partager et retenir les savoirs cachés ou les "trucs" dont chacun fait usage et qui permettent aussi le succès d'une action.

Dans un second temps, **si nécessaire**, le débriefing permet avec le manager d'accompagner la mise en place de groupes d'expression, afin d'**établir les premiers éléments du Retour d'Expérience (REX).**



(source : film "Notre sécurité ma priorité")

QUE DIRE LORS DU DÉBRIEFING ?

Il n'est pas demandé d'être exhaustif lors du débriefing mais de **se limiter à deux ou trois remarques** ! Il peut se décomposer en deux phases :

1. Phase descriptive

– **Formulez des questions simples et ouvertes pour faciliter et organiser l'expression de tous les intervenants, par exemple :**

- Est-ce que les objectifs et l'organisation étaient clairs ?
- Les moyens étaient-ils suffisants, adaptés, efficaces, perfectibles ?
→ Documents, méthode, outillage, organisation ...
- Est-ce que le chantier s'est déroulé comme prévu ?
- Comment aurions-nous pu être plus efficaces ?
- Quelque chose vous a-t-il mis en situation délicate, en difficulté ?
- Auriez-vous fait mieux avec une organisation différente ?
- Comment la communication au sein de l'équipe pourrait-elle être améliorée ?
- Si la même situation se reproduisait (aléas, situation particulière, chantier spécifique, etc.), quelle organisation pourrions-nous proposer ? Que pourrions-nous améliorer ?

– **Puis résumez à haute voix devant les intervenants :**

- ❶ Ce que vous avez identifié comme s'étant bien passé.
- ❷ Ce que vous avez identifié comme devant être à travailler, à améliorer.
- ❸ Ensemble nous avons constaté des améliorations dans les domaines suivants...

2. Phase d'analyse

– **Passer en revue** les actions, décisions, propositions et conséquences énumérées et retenues lors du débriefing.

– **Distinguer celles qui peuvent être mises en oeuvre au niveau de l'équipe et qui lui sont spécifiques, de celles qui doivent être remontées au chef d'équipe ou au DPx car :**

- leurs mises en oeuvre nécessitent son intervention,
- elles peuvent s'appliquer à d'autres,
- elles peuvent faire l'objet d'une innovation,
- elles engendrent des corrections dans les organisations définies par les dirigeants,
- elles correspondent à des enseignements de principe, procédures, recommandations déjà définis,
- elles nécessitent des discussions approfondies.



QUI DOIT LE FAIRE ? COMMENT EST-IL RÉALISÉ ?

Le débriefing doit être réalisé par tous les intervenants (directs ou indirects) à destination de leur manager.

Il est préférable qu'un agent de l'équipe se porte volontaire pour organiser ou animer le débriefing. Ce peut être le chef d'équipe.



La mission de l'animateur :

- > Porter une attention particulière sur l'ensemble des activités d'une séance de travail.
- > Restituer ce qu'il a constaté en partageant les pistes d'amélioration (cheminement, accès, manutention, communication, organisation)
- > Donner la parole à tous pour que chacun puisse exprimer son ressenti sans interruption.
- > Faire remonter toute proposition qui n'est pas de son ressort.

Il n'empiète en aucun cas sur les missions de l'Agent Sécurité du Personnel ou sur d'autres missions de sécurité.

L'INFRAPOLE Haute Picardie a mis en place la démarche "VIGIE".

Il s'agit de mettre en place un agent volontaire dans l'équipe, différent chaque jour : le "Vigie", désigné lors du briefing préalablement à l'intervention. A la fin des travaux, le vigie anime le débriefing et restitue ce qu'il a constaté.

Conseils pour un débriefing efficace :

- Fixer une limite de temps.
- Passer en revue les objectifs définis.
- Donner le ton pour un environnement respectueux.
- Rester positif, il ne s'agit pas de pointer une erreur mais de suggérer une meilleure façon de faire.
- Répondre aux questions des apprenants, faciliter leur participation, **c'est un moment important pour le monitorat.**
- **Se placer comme un facilitateur uniquement.**



QUI EST CONCERNÉ PAR LE DÉBRIEFING ?

Tous les agents ayant participé aux travaux (directement ou indirectement) sont concernés par le débriefing et doivent y participer.

EST-IL OBLIGATOIRE ? QUAND FAUT-IL LE FAIRE ?

Dans le cadre de l'amélioration continue, il est conseillé d'organiser un débriefing systématique en fin de séance, sur le chantier ou au retour "à la brigade", devant le tableau d'équipe.

Le fait de faire ce débriefing à **chaud**, c'est-à-dire immédiatement après l'intervention, voire sur les lieux-mêmes du chantier ou dans le camion, présente **plusieurs intérêts** :

- les faits sont encore présents, les personnes ont encore en tête les motifs de leurs actions ;
- les personnes sont encore « dans le feu de l'action » et sont **moins susceptibles de se censurer** ;
- les éléments sont collectés dans un délai court, ce qui permet une **réaction rapide** ;
- le fait de s'exprimer peut permettre de faire **baisser la pression, le stress accumulé** et d'éviter les non-dits ou la frustration.



Les inconvénients sont l'absence de recul et la non-maîtrise de l'environnement (par exemple bruit ambiant et problèmes de discrétion). Afin de permettre une prise de recul, un retour sur les points majeurs identifiés pendant le débriefing peut être réalisé lors de la réunion 5 minutes de la séance de travail suivante.

DOIT-IL ÊTRE FORMALISÉ ?

Les remarques du débriefing doivent être tracées simplement, pour les prendre en compte immédiatement ou de façon différée et pour les porter à la connaissance du manager. Le support pour synthétiser le contenu du débriefing n'est nullement imposé.

Le bloc mis en place dans le cadre de la démarche SPI, le tableau d'équipe ou le compte rendu journalier peuvent être utilisés.

D'autres supports spécifiques (par exemple pour les Contrats de Travaux) peuvent être mis en place localement pour faire remonter les erreurs, souligner une organisation efficace, un document particulièrement bien conçu, proposer une modification, etc.

LA REUNION 5 MINUTES Aide à l'animation de la réunion 5'

Chaque jour, avant le briefing de sécurité, pendant 5 minutes avec mon équipe

5 MINUTES QUI CHANGENT TOUT :

Fais le point sur la production de la veille (à compléter)

| | | | |
|------------------------------|--|-------------------|--|
| Production ou quantité d'UOP | | Durée du chantier | |
| Réalisé | | Gauche | |
| Écart | | Prévu | |
| | | Réalisé | |

Je liste les anomalies et aléas rencontrés (à cocher)
 LE CLIMAT LES VEHICULES LES MATIERES LE PERSONNEL
 LE MATERIEL OU L'OUTILLAGE L'ORGANISATION L'ENTREPRISE
 LES INTERCEPTIONS LES ENGINES Autres (à préciser)

Je mets en place les actions correctives vues avec l'équipe
 Les autres actions correctives seront vues avec mon DPK ou DU

| | |
|----------------------|-----------------------------|
| TRAITE AVEC L'EQUIPE | A TRAITER AVEC LE DPK OU DU |
| | |
| | |
| | |

Je définis le travail de la journée en fonction de la production réalisée la veille et des objectifs de la semaine, du point à temps, de l'outillage et des véhicules
 Je distribue le travail à chacun

SYSTÈME DE PRODUCTION BINA **SNCF**

QUELS RÉSULTATS ATTENDUS ?

- Renforcer la sécurité.
- Identifier et corriger les erreurs, optimiser les organisations.
- Favoriser le monitorat des jeunes agents.
- Apprendre de l'expérience, mieux appréhender et mieux réagir face à l'aléa, l'imprévu ou face à une situation nouvelle.
- Améliorer la performance de l'équipe, du collectif.
- Contribuer à l'amélioration continue dans le cadre de la démarche SPI.

EN CONCLUSION, QUE RETENIR ?

L'objectif du débriefing est de **mutualiser les expériences**. C'est un temps de paroles et d'échanges où peuvent s'évacuer les tensions par le biais de l'approche technique ou métier.

Le débriefing permet de replacer chaque choix ou action dans un contexte à un moment précis.

Le débriefing est une séquence à part entière de l'intervention et non pas un surplus optionnel.

Il permet de passer en revue :

- les faits et le ressenti de chacun
- la progression
- ce qui a bien fonctionné
- ce qui a moins bien fonctionné
- ce qui manque
- les possibilités ou opportunités

L'objectif essentiel du débriefing doit être d'apprendre de l'action menée : identifier ce qui n'a pas fonctionné et garder ce qui a bien fonctionné pour pouvoir le réutiliser.



PGAMS CARTE 3 RÉFLEXES

IN07679 (EF 0 A 2)
Edition du 15-09-13
Version 01 du 15-09-13

Applicable dès réception
Fiches dépendantes: **Toutes**

Insérer dans cette pochette la carte 3 réflexes (IN07673).

| | |
|---|---|
| Organisme de la direction de l'entreprise sans distribution par indicatif | DMR - DPI P - DPI SQ - IG - IRH - AS - DSIn - DPI EM |
| Organisme de la direction de l'entreprise avec distribution par indicatif | |
| Entité supra régionales et territoriales | TP- TPQSE - TPCSV - AST |
| Siège régionaux | |
| Établissements | SV - SVQS - COSECV - SVO - SVITX - SV99 - SVH - SV10 - SV105 - SV15 - SV106 -SV16 - SV17 - SLV - SLV12 - SLV101 - SLV102 - SV40 - SV 30 - SV301 - SV31 -SV32 - SV33 - SV306 -SV36 - SV307 -SV37 - ASTI - SV38 - SV304-SV305 - SE-SE201- ESTIQSE |
| Organismes rattachés | ESCI-CNFI-UFCAT-UFSEG-UFSET-UFSM-UFOIE-UFSOUD |
| Collections individuelles | 52-520-53-57-58-59-590-60-600-61-610-62-620-63-630-64-67-670-68-680-82-86-88-89-97-98-OSB |
| Entités concernées | Toutes |
| Particularités de distribution | Néant |

Référence-article : IN07679-150913-011

Émetteur : Direction de la Production Industrielle
Département Sécurité Qualité Environnement



PGAMS

FICHE RÉFLEXE TRAVAUX ET ACTIVITÉS PAR POINTS CHAUDS

IN07754 (EF 0 A 2)

Edition du 15-10-13

Version 01 du 15-10-13

Applicable dès réception

Fiches dépendantes : 1-01 ; 1-04 K

3-03 ; 4-04

L'IN07754 désigne la "fiche réflexe travaux et activités par points chauds" et sa fiche Kangourou.

| | |
|--|---|
| Organismes de la direction de l'entreprise sans distribution par indicatif | DMR - DPI P - DPI SQ - IG - IRH - AS - DSIn - DPI EM |
| Organismes de la direction de l'entreprise avec distribution par indicatif | |
| Entités supra-régionales et territoriales | TP- TPQSE - TPCSV - AST |
| Sièges régionaux | |
| Établissements | SV - SVQS - COSECV - SVO - SVITX - SV99 - SVH - SV10 - SV105 - SV15 - SV106 - SV16 - SLV - SLV12 - SLV101 - SLV102 - SV306 - SV36 |
| Organismes rattachés | ESCI-CNFI-UFVOIE-UFSM-UFSOUD |
| Collections individuelles | 52-520-53-57-62-620-64-67-670-68-680-88-89-98-OSB |
| Entités concernées | Toutes |
| Particularités de distribution | Néant |

Référence-article : IN07754-151013-011

Émetteur : Direction de la Production Industrielle
Département Sécurité Qualité Environnement

Chapitre 2



P G A M S

Assurer les missions de sécurité du personnel

IN07680 (EF 0 A 2)

Edition du 14-03-2016

Version 01 du 14-03-2016

Applicable à partir du 01-01-2017

| | | |
|--------|---|---------|
| 2.01 | Etre Agent Sécurité du Personnel..... | IN07681 |
| 2.02.K | Cartes de l'agent sécurité | IN07761 |
| | Aide à la décision sur les conditions d'exercice de l'AS..... | IN07757 |
| | Calcul de la distance d'annonce | IN07758 |
| | Mémo pratique de l'agent sécurité | IN07759 |
| | Mémo marge de sécurité..... | IN07760 |
| | Mémo LGV sécurité du personnel : mesures à prendre..... | IN07763 |
| 2.03 | Sécurité du personnel en LGV..... | IN07682 |
| 2.04 | Etre annonceur..... | IN07683 |
| 2.05 | Etre sentinelle..... | IN07684 |
| 2.06 | Travailler sous le régime de la DPCS..... | IN07685 |
| 2.07 | Les dispositifs d'annonce | IN07686 |
| 2.08 | Etre Agent travaillant seul | IN07690 |

Référence-article : IN07680-140316-01I

Émetteur : Maintenance et Travaux (M&T)
 Direction Sécurité Qualité Sûreté



PGAMS

ÊTRE AGENT SÉCURITÉ DU PERSONNEL (ASP)

MT07681 (EF 0 A 2)

Edition du 14-03-2016

Version 02 du 30-09-2024

Applicable le 01-10-2024

Fiches dépendantes : 2.02 -

2.03 - 2.04 - 2.05 - 3.01 - 1.01 -

4.03 - 2.06 - 2.07 - 2.08 - 7.03

| | | |
|---|--|----|
| > | 1. Définitions et généralités | 1 |
| > | 2. Rôle de L'Agent Sécurité du Personnel (ASP) | 3 |
| > | 3. Habilitation et conditions d'exercices | 3 |
| | 3.1- Désignation | 3 |
| | 3.2- Compétences | 3 |
| | 3.3- Habillement et Repérage | 4 |
| > | 4. Cumul de Tâches | 4 |
| | 4.1- Règles générales | 4 |
| | 4.2- L'ASP peut-il lui-même assurer la surveillance de l'approche des circulations ? | 5 |
| | 4.3- L'ASP peut-il assurer lui-même la fonction d'annonceur ? | 6 |
| | 4.4- Particularités liées aux parcours SE | 7 |
| > | 5. Règles générales | 7 |
| | 5.1- Mesures à prendre pour assurer la sécurité du personnel | 8 |
| | 5.2- Interdiction de circulation obligatoire | 8 |
| | 5.3- Documents | 9 |
| | 5.4- Règles relatives à l'outillage | 10 |
| | 5.5- Cessation de travail lors de l'annonce des circulations | 11 |
| | 5.6- Règles à appliquer pour des chantiers voisins | 11 |
| > | 6. Détail de la mission de l'ASP - avant le travail | 12 |
| | 6.1- Principes relatifs à l'annonce | 12 |
| | 6.2- Briefing - Informations à donner aux agents par l'ASP | 13 |
| | 6.3- Détermination du délai de dégagement (DD) | 14 |

| | | |
|---|---|----|
| | 6.4- Détermination de la marge de sécurité | 15 |
| | 6.5- Calcul du délai d'annonce | 15 |
| | 6.6- Détermination de la distance de visibilité minimale | 16 |
| | 6.7- Traçabilité du calcul de la distance d'annonce | 16 |
| | 6.8- Synoptique de mise en place du dispositif d'annonce pour 1 sens | 17 |
| | 6.9- Mise en place de(s) l'annonceur(s) | 18 |
| | 6.10- Mise en place des sentinelles | 18 |
| | 6.11- Repérage de l'emplacement de garage et des limites de la zone de travail | 19 |
| | 6.12- Essai préalable du dispositif d'annonce | 19 |
| > | 7. Mission de l'ASP - pendant le travail | 19 |
| | 7.1- Début et reprise du travail | 19 |
| | 7.2- Surveillance du dispositif | 20 |
| > | 8. Chantier mobile ou itinérant | 20 |
| > | 9. Gestion des aléas | 20 |
| | 9.1- Réduction de la visibilité | 20 |
| | 9.2- Anomalie sur l'avertisseur sonore grande puissance | 21 |
| | 9.3- Retard dans la réalisation du chantier | 21 |
| | 9.4- Trains circulant en sens contraire au sens normal de circulation | 21 |
| > | 10. Mission de l'ASP - fin du travail | 21 |
| > | 11. Particularités pour les agents utilisant un outillage bruyant | 22 |
| > | 12. Gestion du risque de heurt sur les chantiers bruyants | 22 |
| > | 13. Particularités sur les voies parcourues à vitesse supérieure à 160 Km/h sans dépasser 200 Km/h (220 Km/h pour les TGV et matériels assimilés) | 23 |
| | 14. Utilisation des annonces d'un PN à SAL comme alerte | 24 |
| | 14.1- Conditions d'utilisation | 24 |
| | 14.2- Dérangement des annonces du PN | 24 |
| > | 15. Dispositions complémentaires à l'annonce | 25 |
| | 15.1- Utilisation d'une protection à Contre-Sens en IPCS | 25 |
| | 15.2- Utilisation d'un commutateur de vitesse limitant la vitesse des circulations | 25 |
| | 15.3- Utilisation d'une DFV pour la protection du personnel ou des travaux ne faisant pas obstacle | 25 |
| > | 16. Particularités lors de travaux avec entreprises | 26 |
| > | | |

1- DÉFINITIONS ET GÉNÉRALITÉS

OP0911

Risques de heurt

Risques engendrés par la **circulation des trains** (heurt, accrochage, effet de souffle) par la circulation de véhicules de transport ferroviaire ou guidé ou subir son effet de souffle de manière dangereuse.

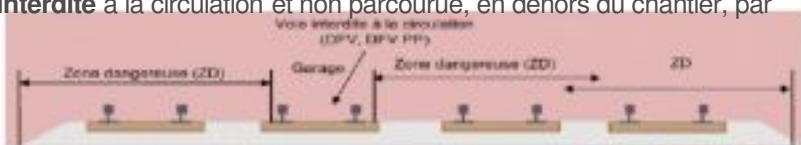
Zone Dangereuse (ZD)

C'est la **zone de danger**, définie voie par voie, dans laquelle **un travailleur, l'outillage ou le matériel** qu'il manipule **peut-être heurté ou accroché** par la circulation de véhicules de transport ferroviaire ou guidé ou **subir son effet de souffle** de manière dangereuse.

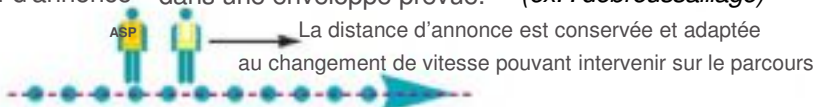
Garage :

Un emplacement de garage est un lieu où les travailleurs, avec le matériel ou l'outillage peuvent **se garer en dehors de toute zone dangereuse**, lors du passage d'une circulation. Ce peut être :

- > une **piste aménagée** le long de la voie permettant aux travailleurs de se déplacer hors ZD
- > un **accotement situé hors ZD**
- > une **entrevoie large**
- > une **voie interdite** à la circulation et non parcourue, en dehors du chantier, par des TTX
- > un **refuge ou une niche** dans un OA ou un tunnel



Chantier mobile : chantier d'étendue constante se déplaçant sans interruption du dispositif d'annonce dans une enveloppe prévue. (ex. : *débroussaillage*)



Chantier itinérant : Chantier "élémentaire" d'étendue variable nécessitant l'interruption du dispositif d'annonce et acheminements dans le respect des règles de déplacement.

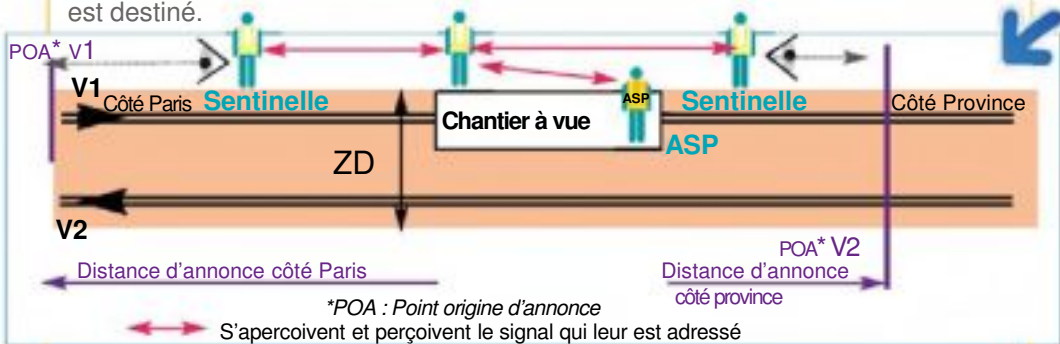


(ex : *prospection d'attaches*)

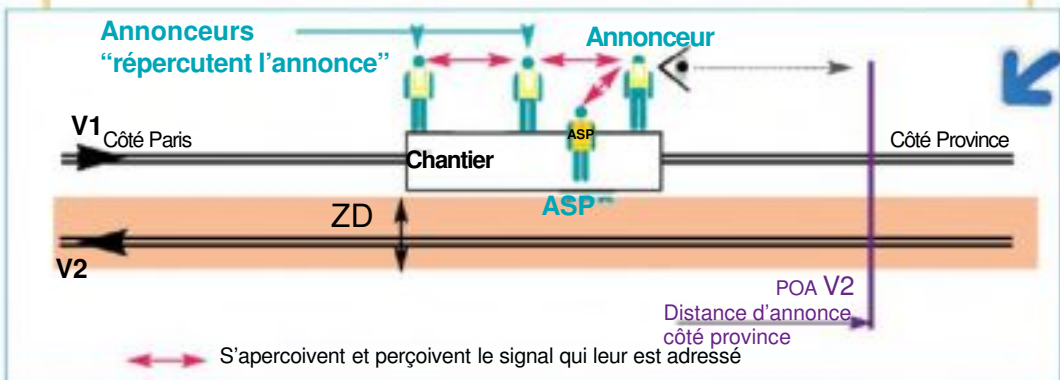
Zone d'environnement bruyant : zones à proximité d'activités industrielles, d'infrastructures à fort trafic,... dans un environnement dont le niveau sonore ambiant ne permet pas une bonne émergence du signal sonore de la trompe ceinture. Dans ces zones, reprises aux particularités locales, l'utilisation de la trompe ceinture est interdite comme moyen d'annonce.

Chantier bruyant : chantier utilisant de l'outillage ou des engins mécaniques susceptibles d'exposer les travailleurs à un niveau quotidien supérieur ou égal à 80dB(A) ou à un niveau de pression acoustique de crête supérieur ou égal à 135dB(A). Il nécessite la mise en place de mesures de prévention du risque bruit.

Dispositif d'annonce : un dispositif d'annonce (parfois appelé chaîne d'annonce) est constitué d'annonceur(s) et si nécessaire de sentinelle(s). Deux sentinelles consécutives, et la sentinelle la plus proche du chantier et l'annonceur, doivent s'apercevoir et percevoir à tout moment le signal qui leur est destiné.



Chaîne d'annonceurs : une chaîne d'annonceurs est constituée d'annonceurs et d'annonceurs «répétiteurs» situés au droit du chantier, chargés de délivrer et de répercuter l'annonce. Ce type de configuration est généralement mis en place sur des chantiers étendus et/ou bruyants. Les annonceurs doivent percevoir le signal d'annonce émis par l'annonceur précédent.



2. RÔLE DE L'AGENT SÉCURITÉ DU PERSONNEL

(ASP) L'Agent Sécurité du Personnel est responsable :

- > **De la mise en œuvre des mesures de prévention** inhérentes aux risques ferroviaires de heurt, d'accrochage et d'effet de souffle induits par des circulations ferroviaires pour un collectif de travail donné.
- > **De veiller au respect du règlement et des documents d'application locaux** par chaque agent placé sous sa surveillance.

Il donne l'ordre de début et de reprise du travail après chaque interruption de celui-ci.

1. HABILITATION ET CONDITIONS D'EXERCICES

3.1- DÉSIGNATION

La fonction d'ASP est exercée par un agent habilité à la TES M dans le périmètre de compétences «ASP - Annonceur».



Le responsable de la mise en œuvre des travaux **désigne pour toute l'équipe, un ASP.**

Lorsque **l'ASP doit s'absenter** ou **constituer une sous-équipe**, il **désigne devant l'équipe** un agent **habilité** pour assurer la mission.

Sur LGV, l'ASP doit avoir reçu un complément de formation "**complémentaire LGV**" et l'attestation correspondante.

 **FICHE 2-03**

3.2- COMPÉTENCES

L'ASP doit :

- > **connaître** l'environnement ferroviaire dans lequel il opère,
- > **connaître** les documents d'application locaux relatifs aux conditions de circulation et de travail dans cet environnement,
- > savoir **calculer** un **délai d'annonce** en fonction des conditions d'intervention,
- > savoir **déduire** les **distances d'annonce** et de visibilité correspondantes,
- > savoir **mettre en place** le **dispositif d'annonce** en résultant,
- > savoir **vérifier** l'efficacité du dispositif d'annonce et l'adapter si besoin en fonction de l'évolution du chantier,
- > **donner** aux **annonceurs** les **informations nécessaires** à l'exécution de leur mission,
- > **informer** les agents du chantier du **dispositif de sécurité** en place,
- > **contrôler** que les **mesures prescrites** sont **bien appliquées** par les agents dont il a la surveillance.

3.3- HABILLEMENT ET REPÉRAGE

L'ASP est obligatoirement identifié sur le chantier

Il porte soit :

- > un gilet d'identification ASP
- > un macaron jaune d'identification ASP



4- CUMUL DE TÂCHES

4.1- RÈGLES GÉNÉRALES



Le recours au **cumul de tâches par un ASP doit être évité** autant que possible.

En cas de cumul de tâches, **l'organisation de la sécurité des travaux doit spécifier la répartition des missions**. En toute circonstance, **la sécurité des agents doit rester la priorité de l'ASP** et **la mission de l'ASP ne doit pas être compromise** par d'autres actions pouvant nuire à son efficacité.

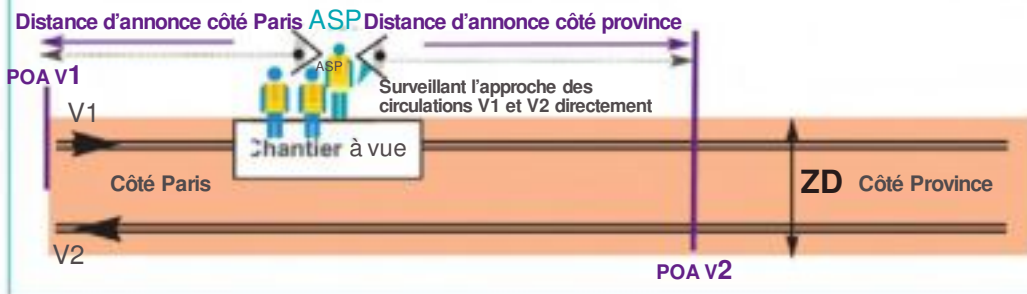
En l'absence d'une organisation spécifiant la répartition des missions, il est mis à disposition des agents une carte (📍 IN07757) permettant de déterminer les cumuls possibles sachant que l'ASP devra respecter **2 règles fondamentales** :

- > **Pouvoir surveiller l'application des règlements, consignes et ordres donnés, par les annonceurs et tous les travailleurs sous sa surveillance.**
- > **Pouvoir à tout moment adapter son dispositif et être réactif notamment en cas d'annonce.**



4.2- L'ASP PEUT-IL LUI-MÊME ASSURER LA SURVEILLANCE DE L'APPROCHE DES CIRCULATIONS.?

| | | | | |
|-------------|--|---|--|---|
| Je suis ASP | Je peux assurer | Dans quelles conditions? | Mesures à prendre | Repérage Habillement |
| | La surveillance de l'approche des circulations | <p style="text-align: center;">Dans des cas exceptionnels prévus par consigne d'établissement.</p> <p> • Je ne suis pas "Annonceur" au sens réglementaire. • j'effectue un essai d'audibilité.</p> | <p style="text-align: center;"></p> <p>Utilisation d'une trompe ceinture par l'ASP</p> | <p style="text-align: center;"></p> <p>Pas de gilet blanc</p> |
| | Je ne peux pas assurer | Dans quelles conditions? | Mesures à prendre | Repérage Habillement |
| | La surveillance de l'approche des circulations | <ul style="list-style-type: none"> Cas prévu par consigne d'établissement, Distance d'annonce non obtenue, Chantier en zone bruyante, en tunnel, en voie banalisée, en IPCS sans DPCS, sur VUT, TCT, Chantier de nuit, VP intérieures plates-formes avec plus de 2 VP contiguës, | <p>Mise en place d'un dispositif d'annonce</p> | <p style="text-align: center;"></p> |

Exemple:



4.3- L'ASP PEUT-IL ASSURER LUI-MÊME LA FONCTION D'ANNONCEUR ?

| Je peux assurer | Dans quelles conditions? | Mesures à prendre | Repérage Habillement |
|--|--|--|--|
| <p>Je suis ASP</p> <p>La fonction d'annonceur</p> <p>FICHE 2.04 du PGAMS</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Je suis dégage de tout autre travail • Je suis autorisé par le dirigeant local (Cette autorisation peut être donnée dans une consigne locale) • Chantier avec une petite équipe de 3 agents maximum non compris ASP travaillant groupés sur un chantier fixe ou itinérant. (ex : soudeur en voie, prospection d'attaches) | <p>Utilisation par l'ASP/annonceur</p> <p>TGP TGP</p> <p>Trompe ceinture Trompe ceinture</p>  |  <p>Repérage par passant ou brassard jaune</p> |

Lorsque les 3 conditions sont remplies, l'ASP peut **assurer alternativement les fonctions d'ASP et d'annonceur**. Lorsqu'il applique la fonction d'annonceur, il applique la fiche 2.04 du PGAMS.

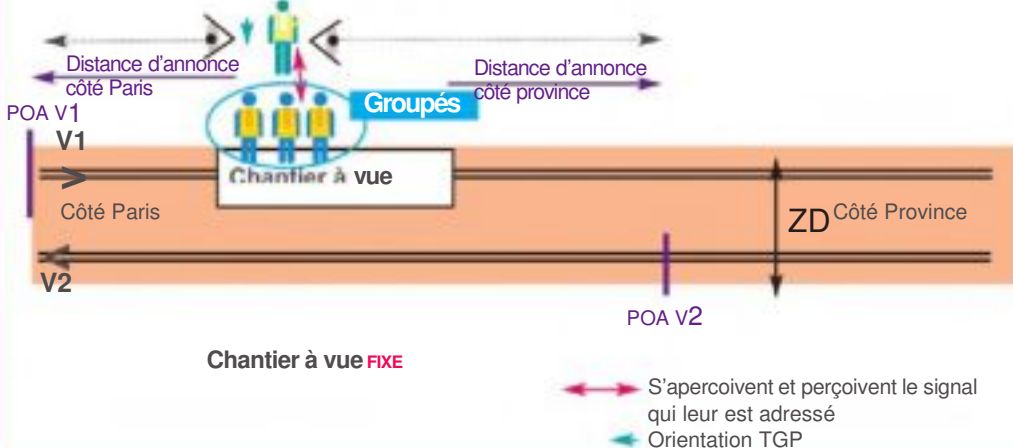
Avant d'entreprendre une mission dévolue à l'ASP, il fait arrêter le travail.

Exemple:

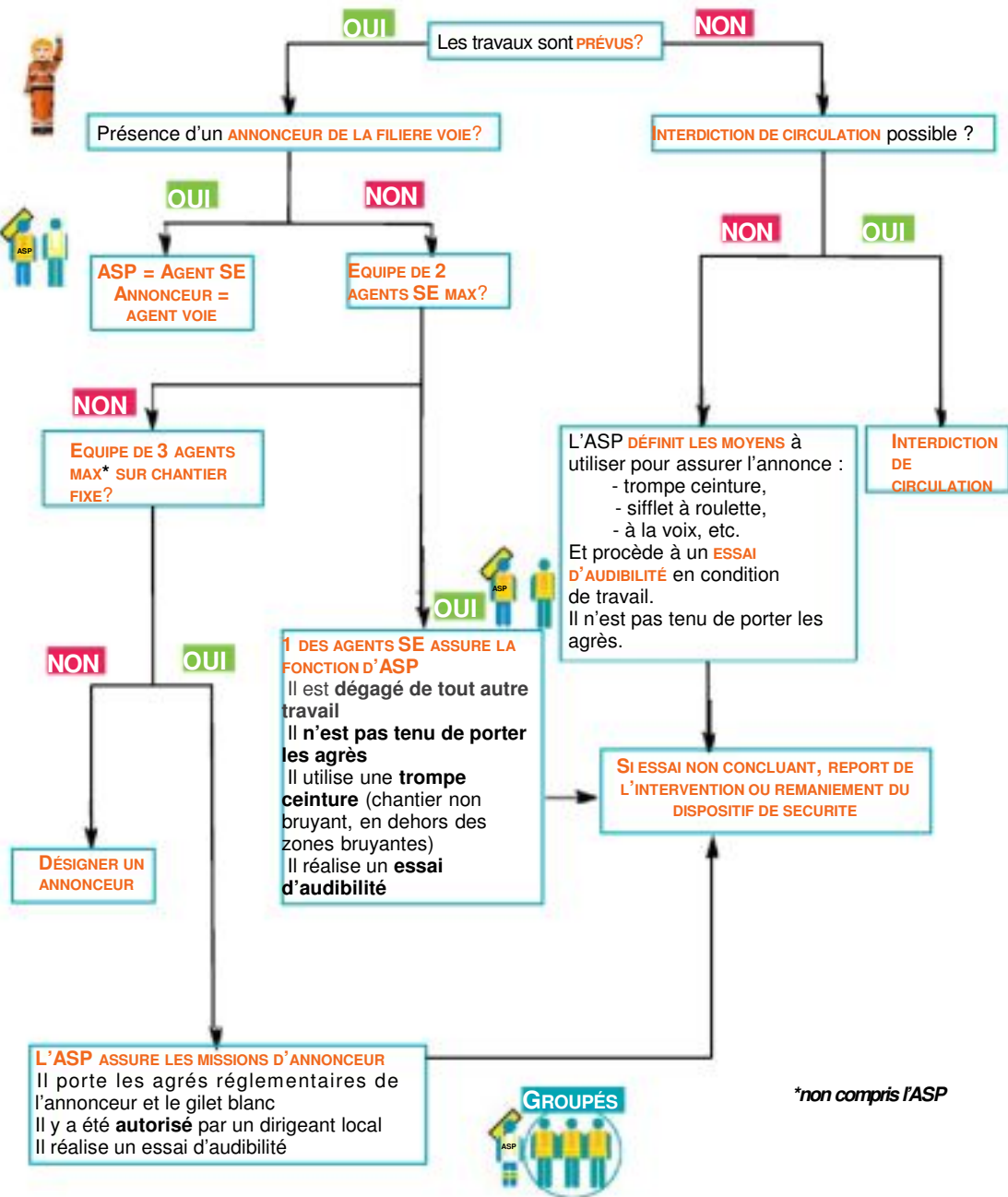


ASP assurant la fonction d'annonceur

Surveille l'approche des circulations V1 et V2 directement. Fait arrêter le travail des agents avant d'entreprendre une mission dévolue à l'ASP.



4.4- PARTICULARITÉS LIÉES AUX PARCOURS SE



*non compris l'ASP



5- RÈGLES GÉNÉRALES

5.1- MESURES À PRENDRE POUR ASSURER LA SÉCURITÉ DU PERSONNEL VIS-À VIS DU RISQUE DE HEURT

La suppression des risques engendrés par les circulations est recherchée par ordre de priorité :

- La mise en œuvre d'une interdiction de circulation.
- La mise en œuvre de mesures de protection collective leur permettant de se tenir hors ZD ou de nature à les soustraire à une ou plusieurs composantes des risques.
- La mise en place d'un dispositif d'annonce automatique des chantiers autorisé par SNCF Réseau.
- La mise en place d'un dispositif d'annonce de l'approche des circulations constitué d'annonceur(s) et si nécessaire de sentinelle(s).

Des mesures de sécurité complémentaires peuvent être mises en œuvre telles que :

- La réduction de la vitesse des trains dans les zones de travaux ;
- L'interdiction d'un sens de circulation.

MESURES À PRENDRE POUR ASSURER LA SÉCURITÉ DU PERSONNEL VIS-À VIS DU RISQUE DE HEURT

1

**INTERDICTION
DE LA
CIRCULATION**

2

Mise en place d'une
PROTECTION COLLECTIVE
permettant de confiner le
chantier

3

Mise en place d'un
**DISPOSITIF D'ANNONCE
AUTOMATIQUE**, les
directives d'utilisation
étant dans ce cas
données par **CONSIGNE**.

4

Mise en place d'un
**DISPOSITIF D'ANNONCE DE
L'APPROCHE DES
CIRCULATIONS** constitué
D'ANNONCEUR(S) et si
nécessaire de
SENTINELLE(S),



Dans ces quatre cas, les mesures doivent être prises :

- pour **CHAQUE SENS** de circulation sur la **VOIE DE TRAVAIL**,
- pour **CHAQUE SENS** de circulation pour la ou les **VOIES CONTIGUËS** à la voie de travail et les **VOIES À TRAVERSER** pour rejoindre l'emplacement de garage.

Avant que ne soit levée toute mesure prise à l'occasion d'une interdiction de circulation, il est nécessaire d'en aviser l'ASP afin qu'il adapte le dispositif de sécurité prévu. L'ASP confirme verbalement à l'agent d'activité ou au chef de chantier qu'il a adapté les mesures de sécurité du personnel. Pour les interfaces avec les entreprises, se référer au paragraphe 16 de la présente fiche.

5.2- INTERDICTION DE CIRCULATION OBLIGATOIRE

Elle s'impose dans les cas suivants:

TRAVAUX FAISANT OBSTACLE

utilisation d'OUTILLAGE FAISANT OBSTACLE AUX CIRCULATIONS (3^{ème} catégorie);
 lorsqu'elle est prévue dans un DOCUMENT D'APPLICATION LOCAL ;
 si la DISTANCE DE VISIBILITÉ MINIMALE N'EST PAS OBTENUE ;
 dans tous les cas où les règles relatives à l'utilisation de L'OUTILLAGE RAPIDEMENT DÉRAILLABLE OU DÉPLAÇABLE à LA MAIN (2^{ÈME} CATÉGORIE) l'imposent;

5.3- DOCUMENTS

- > Consignes locales, notamment consignes des particularités locales,...
- > Cartes de vitesse de la ligne concernée
- > Carnet CADA ou équivalent et carnet EDP Agent d'Activité
- > Carnet d'Attestation de mise en place du dispositif d'Annonce (AAn)
- > Carte calcul de la distance d'annonce et cartes de l'ASP
- > Carnet de mise en place de dispositions complémentaires à l'annonce des circulations ferroviaires si nécessaire

5.4- RÈGLES RELATIVES À L'OUTILLAGE

DÉFINITIONS



EMIC : Equipement Mobile d'Intervention Caténaire

ECPL : Echelle Caténaire Poteau Ligne (AUDINNOV)



➤ RÈGLES RELATIVES À L'OUTILLAGE

*prendre en compte la masse en situation de travail : plein de carburant, chargement, phares additionnels, etc.

| CATÉGORIE D'OUTILLAGE | PARTICULARITÉS | MESURES DE SECURITE |
|---|--|---|
| <p>1^{ère} CATÉGORIE</p> <p>PORTATIVE Masse (1) ≤ 35 kg <u>ET</u> non solidaire de la voie <u>ET</u> mis hors Z.D. par 1 SEUL TRAVAILLEUR</p> | <p>Sont inclus dans la 1^{ère} catégorie :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Moules de soudages de connexions rail à rail • Outillages portatifs reliés à un groupe de puissance placé hors Z.D. • Petits engins moteurs portatifs | <p>INTERDICTION DE CIRCULATION si possible</p> <p>ou</p> <p>ANNONCE DES CIRCULATIONS</p> <p>Lors du garage, arrêter les moteurs ou les mettre au ralenti</p> <p>Attention aux particularités LGV</p> |
| <p>2^{ème} CATÉGORIE</p> <p>RAPIDEMENT DERAILLABLE OU DEPLAÇABLE À LA MAIN</p> <p>Masse (1) ≤ 100 kg (2) <u>ET</u> non solidaire de la voie <u>ET</u> rapidement et facilement mis hors Z.D. en une seule fois par deux travailleurs</p> <p>NB : Les travailleurs nécessaires au dégagement de l'outillage doivent se trouver en permanence à proximité immédiate de cet outillage.</p> | <p>Sont inclus dans la 2^{ème} catégorie :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Echelles, EPCL ≤ 4m <p>Nombre d'outillages limité à :</p> <ul style="list-style-type: none"> > 4 si V ≤ 120 km/h > 2 si V > 120 km/h (4 bourroirs légers) <p style="background-color: red; color: white; text-align: center;">CAS PARTICULIER 2^{ème} CATÉGORIE</p> <ul style="list-style-type: none"> - de nuit, - voies banalisées, VUT organisée ou TCT, - ICS si DPSC non obtenue - zones où le garage est difficile – voir consigne opérationnelle : • tunnels, • viaducs ou pont-rail, sans accotement permettant le garage, • quais hauts et mi-hauts <div style="text-align: center;"> <p>Quai mi-haut Quai haut</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> • Emplacement de garage non contigu à la voie travail. • Délai de dégagement > 15 s. • V> 160 km/h • LGV | |
| <p>3^{ème} CATÉGORIE</p> <p>FAISANT OBSTACLE À LA CIRCULATION Masse (1) > 100 kg <u>ou</u> solidaire de la voie <u>ou</u> ne pouvant être mis hors Z.D. en une seule fois par deux travailleurs</p> | <p>Sont inclus dans 3^{ème} catégorie :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Echelles, ECPL > 4 m, • Crics à manivelle, • E.M.I.C. | |

(2) Sur ligne à une seule voie banalisée, un document d'application local peut prévoir la possibilité de travailler sans interdiction de circulation avec de l'outillage de 2^{ème} catégorie.

5.5- CESSATION DE TRAVAIL LORS DE L'ANNONCE DES CIRCULATIONS

Dès l'annonce des circulations, l'ASP s'assure que **les agents ont interrompu le travail quelle que soit la voie sur laquelle ils se trouvent.**

TRAVAUX SUR VOIE CIRCULÉE

De plus, les agents concernés par cette annonce doivent :

- prendre les **mesures techniques** nécessaires,
- **débarrasser immédiatement la voie** des outils et matériaux engageant le gabarit des dépôts provisoires de matériaux ou susceptibles d'être déplacés par le mouvement d'air provoqué par la circulation,
- **se garer sans délai en dehors de toute zone dangereuse** à l'endroit prévu (emplacement de garage).

TRAVAUX SUR VOIE INTERDITE À LA CIRCULATION OU À PROXIMITÉ D'UNE Z.D.

De plus, les agents concernés par cette annonce doivent **mettre au ralenti les engins et immobiliser ou tenir les EMIC.**

Les travaux ne pouvant être interrompus pour des raisons techniques (soudure aluminothermique, confection de JIC, libération de LRS, etc...) **peuvent être continués avec prudence et être conduits de façon à ne présenter aucun risque d'engagement de la zone dangereuse** (agent, outillage ou matériel manipulé) pendant le passage de la circulation.

L'ASP, après consultation⁽¹⁾ de l'agent d'activité, autorise la non cessation du travail pour certaines catégories de travaux et prend en conséquence les mesures appropriées.

(1) notamment lors du briefing

5.6- RÈGLES À APPLIQUER POUR DES CHANTIERS VOISINS

L'ASP peut bénéficier d'un dispositif de sécurité mis en place par un autre ASP sur un chantier voisin. Dans ce cas, il doit **se faire connaître de cet ASP** qui lui précisera **les limites et les conditions** de la protection.

L'ASP peut faire bénéficier un autre ASP ou un agent souhaitant engager la zone dangereuse, du dispositif de sécurité qu'il a mis en place sur son chantier. Dans ce cas :

- Il lui précise les **LIMITES ET LES CONDITIONS DE LA PROTECTION.**
- Il **NE PEUT ALORS MODIFIER SON DISPOSITIF DE SÉCURITÉ** qu'après en avoir avisé tous les bénéficiaires et provoqué un nouveau briefing.

6- DÉTAIL DE LA MISSION DE L'ASP - AVANT LE TRAVAIL

6.1- PRINCIPES RELATIFS À L'ANNONCE

Pour permettre aux agents **de dégager les voies** et de **se garer** en toute sécurité, il faut les informer suffisamment à l'avance de l'arrivée d'une circulation.

Le signal d'annonce peut être:

- > sonore,
- > lumineux,
- > sonore et lumineux.



DAFR



Trompe Saint Dizier



Trompe ceinture

L'annonce des circulations doit être donnée pour **tous les agents** se trouvant :

- > sur la voie de travail non interdite à la circulation ,
- > à proximité de la zone dangereuse lorsqu'il y a risque d'engagement de cette zone (par les agents ou par l'outillage qu'ils utilisent).

L'annonce doit être donnée **pour chaque sens pour toute circulation** survenant sur:

- > la voie de travail non interdite à la circulation ,
- > la ou les voies contiguës à la voie de travail **lorsqu'il y a risque d'engagement de la zone dangereuse de cette ou ces voies contiguës**,
- > les voies devant être franchies par les agents depuis la voie de travail pour rejoindre l'emplacement de garage.

L'annonce doit être donnée, **pour chaque sens, pour toute circulation** :

- > risquant de gêner la visibilité des circulations pouvant survenir sur les voies où l'annonce est nécessaire,
- > pour laquelle l'annonceur ne peut déterminer sans délai et avec certitude la voie sur laquelle elle est dirigée.

L'Agent Sécurité du Personnel utilise la carte plastifiée « annonce de l'approche des circulations » (IN07758) ou l'application e-CADA pour calculer la distance d'annonce.

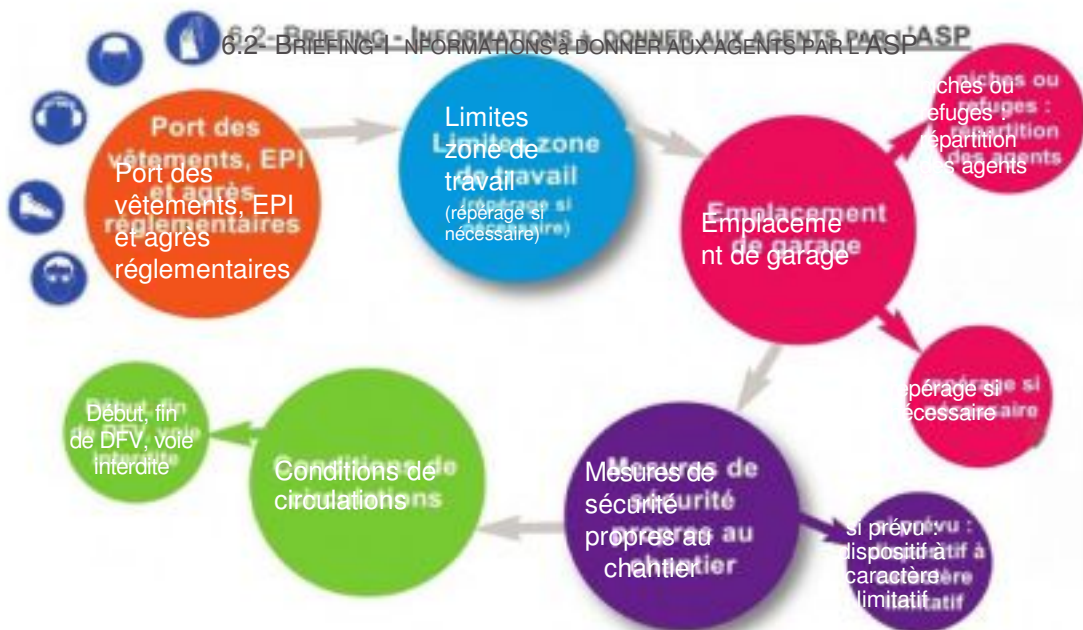
Sur la zone de chantier de la (des) voie(s) de travail, **les trains de travaux n'ont pas à être annoncés** (car ils circulent en mode de déplacement chantier).

L'annonce doit toujours être donnée sauf dans les **3 CAS SUIVANTS** :

1 travaux effectués à bord d'engins équipés de parois ou de dispositifs faisant écran , mettant le personnel et l'outillage ou le matériel manipulé dans l'impossibilité matérielle de sortir du gabarit de l'engin côté entrevoie (confinement),

2 mise en place d'une clôture de type défensive (confinement),

3 travaux pour lesquels l'analyse à priori des risques a démontré qu'ils ne présentent aucun risque d'engagement de la zone dangereuse à quelque moment que ce soit, et pour lesquels une clôture limitative matérialisant la limite de la zone dangereuse (ou la zone de travail hors ZD) a été mise en place.



Les acteurs sécurité de l'opération et leur repérage (passant,..) : **ASP, R SNCF/Ch ou RSO, annonceur(s), sentinelle(s), agent(s) d'activité, représentant de l'INFRALOG, etc.,**

Les caractéristiques du chantier (**fixe, mobile, itinérant, bruyant, etc.**),

Les changements de phase et d'activité prévus,

Les conditions de circulation sur la voie de chantier et la(es) voie(s) contiguë(s) (**S9, VUT, IPCS, vitesse de circulation et LTV**) ,

Les limites de la zone de travail à ne pas dépasser (**Km, repères fixes, banderoles,..**),

Le dispositif d'annonce (**voie(s) annoncée(s), sens annoncé(s), rôle de chacun**)

Les protections collectives en place (**chaînette, clôture, barrière**),

Le ou les emplacements de garage à rejoindre,

Les vêtements et E.P.I. des agents SNCF Réseau....

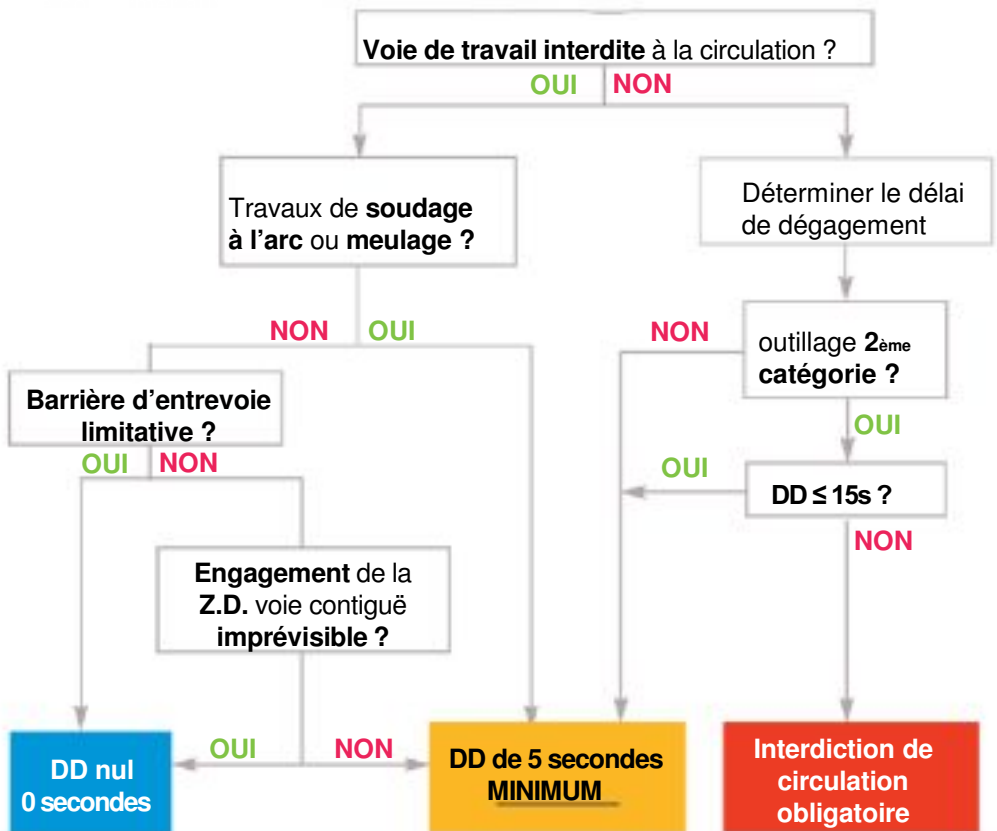
6.3- DÉTERMINATION DU DÉLAI DE DÉGAGEMENT (DD)

Le délai de dégagement est le temps nécessaire :

- pour prendre les **mesures techniques** utiles avant le passage des circulations,
- pour **débarrasser la voie**,
- pour obtenir le **garage des travailleurs**.

Il varie selon l'effectif, l'outillage utilisé, les difficultés de garage, la nature du travail, les conditions atmosphériques...

S'il n'est pas déterminé par un document d'organisation des travaux, et toujours avant le travail, l'ASP **détermine le délai de dégagement** selon le logigramme ci-dessous. Pour cela, il consulte le ou les agents exécutant les travaux afin de prendre en compte les modes opératoires et les éventuelles spécificités techniques (*ex : cas du soudage à l'arc*).

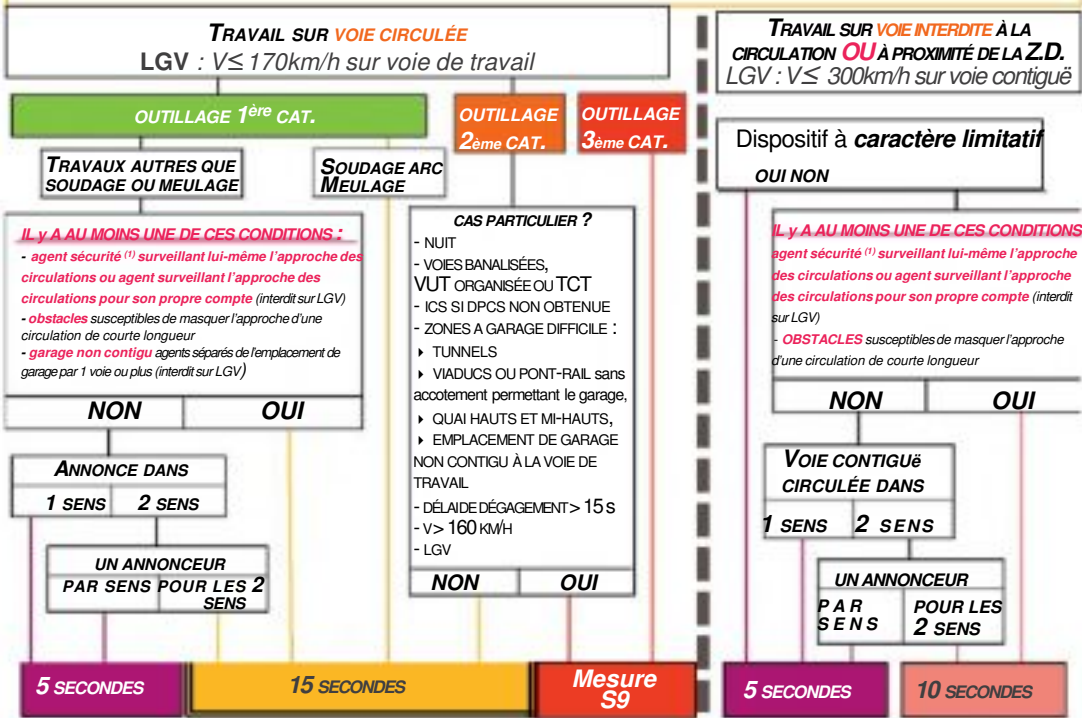


- tenir compte des **FACTEURS DÉFAVORABLES** : traversée de voies, niches ou refuges à rejoindre, ...
- Pour l'outillage de 2^{ème} catégorie, **LE DÉLAI DE DÉGAGEMENT NE PEUT EXCÉDER 15 SECONDES.**

- ▶ Si la Z.D. n'est **ENGAGÉE QUE PAR INADVERTANCE (C'EST À DIRE DE FAÇON INVOLONTAIRE) OU S'IL Y A UNE BARRIÈRE D'ENTREVOIE LIMITATIVE, LE DÉLAI DE DÉGAGEMENT EST NUL SAUF pour les travaux de soudage et/ou meulage pour lesquels le délai de dégagement minimal est fixé à 5 secondes.**
- ▶ Si le délai de dégagement n'est pas nul, **IL EST D'AU MOINS 5 SECONDES.**

6.4- DÉTERMINATION DE LA MARGE DE SÉCURITÉ


Sur **voie circulée**, la marge de sécurité est fonction du type **d'outillage utilisé**. Sur **voie interdite** aux circulations ou **à proximité d'une Z.D.**, la marge de sécurité est indépendante de l'outillage utilisé puisque le travail a lieu sur voie interdite à la circulation.



(1) Il n'est pas annonceur au sens réglementaire.

6.5- CALCUL DU DÉLAI D'ANNONCE



 Si V ≥ 160 km/h, le délai d'annonce est au moins égal à 10s.

6.6- DÉTERMINATION DE LA DISTANCE DE VISIBILITÉ MINIMALE

La distance d'annonce est déterminée avec la carte plastifiée en prenant en compte :

- la vitesse maximale des circulations,
- la valeur du délai d'annonce qui a été trouvée.

EXEMPLE : sur une section de ligne à vitesse de 160 km/h l'agent sécurité (ou l'agent seul) qui a déterminé un délai d'annonce de 20 s, lit une distance d'annonce de 890 m.

| DÉLAI D'ANNONCE EN SECONDES | | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 15 | 20 | 25 | 30 | 35 | 40 | 45 | 50 | 55 | 60 |
|---|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| V I T E S S E E N k m /h | 30 | 50 | 58 | 66 | 70 | 80 | 90 | 130 | 170 | 210 | 250 | 300 | 340 | 380 | 420 | 460 | 500 |
| | 40 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 120 | 170 | 230 | 280 | 340 | 390 | 450 | 500 | 560 | 620 | 670 |
| | 50 | 70 | 85 | 100 | 120 | 130 | 140 | 210 | 280 | 350 | 420 | 490 | 560 | 630 | 700 | 770 | 840 |
| | 60 | 80 | 100 | 120 | 140 | 150 | 170 | 250 | 340 | 420 | 500 | 590 | 670 | 750 | 840 | 920 | 1000 |
| | 70 | 100 | 120 | 140 | 160 | 180 | 200 | 300 | 390 | 490 | 590 | 690 | 780 | 880 | 980 | 1070 | 1170 |
| | 80 | 120 | 140 | 160 | 180 | 200 | 230 | 340 | 450 | 560 | 670 | 780 | 890 | 1000 | 1120 | 1230 | 1340 |
| | 90 | 130 | 150 | 180 | 200 | 230 | 250 | 380 | 500 | 630 | 750 | 880 | 1000 | 1130 | 1250 | 1380 | 1500 |
| | 100 | 140 | 170 | 200 | 230 | 250 | 280 | 420 | 560 | 700 | 840 | 980 | 1120 | 1250 | 1390 | 1530 | 1670 |
| | 110 | 160 | 190 | 220 | 250 | 280 | 310 | 460 | 620 | 770 | 920 | 1070 | 1230 | 1380 | 1530 | 1690 | 1840 |
| | 120 | 170 | 200 | 240 | 270 | 300 | 340 | 500 | 670 | 840 | 1000 | 1170 | 1340 | 1500 | 1670 | 1840 | 2000 |
| | 130 | 190 | 220 | 260 | 290 | 330 | 370 | 550 | 730 | 910 | 1090 | 1270 | 1450 | 1630 | 1810 | 1990 | 2170 |
| | 140 | 200 | 240 | 280 | 320 | 350 | 390 | 590 | 780 | 980 | 1170 | 1370 | 1560 | 1750 | 1950 | 2140 | 2340 |
| | 150 | 210 | 250 | 300 | 340 | 380 | 420 | 630 | 840 | 1050 | 1250 | 1460 | 1670 | 1880 | 2090 | 2300 | 2500 |
| | 160 | 230 | 270 | 320 | 360 | 400 | 450 | 670 | 890 | 1120 | 1340 | 1560 | 1780 | 2000 | 2230 | 2450 | 2670 |
| | 170 | 240 | | | | | | 480 | 710 | 950 | 1190 | 1420 | 1660 | | | | |
| | 180 | 250 | | | | | | 620 | 780 | 1000 | 1250 | 1500 | 1750 | | | | |
| | 190 | 270 | | | | | | 530 | 800 | 1060 | 1320 | 1590 | 1850 | | | | |
| | 200 | 280 | | | | | | 560 | 840 | 1120 | 1390 | 1670 | 1950 | | | | |
| 210 | 300 | | | | | | 590 | 880 | 1170 | 1460 | 1750 | 2050 | | | | | |
| 220 | 310 | | | | | | 620 | 920 | 1230 | 1530 | 1840 | 2140 | | | | | |

La distance d'annonce trouvée donne la valeur de la distance de visibilité minimale dont l'annonceur doit disposer.

Exemple : si la vitesse est de 160 km/h et le délai d'annonce de 20s, la distance d'annonce est de 890 m.

6.7- TRAÇABILITÉ DU CALCUL DE LA DISTANCE D'ANNONCE

L'ASP doit assurer la traçabilité du calcul de la distance d'annonce sauf dans les cas de dispense prévus dans une consigne d'établissement. Cette traçabilité peut être assurée sur un carnet CADA ou sur l'application e-CADA. Cette fiche indique pour chaque sens, les voies à annoncer, ainsi que la distance d'annonce. Elle peut également vous préciser la distance de visibilité minimale dont vous devez disposer.



| | |
|---|--|
| Type de chantier: <i>fixe, mobile ou itinérant</i> | |
| VOIE(S) A ANNONCER | Voie(s) à annoncer |
| DÉLAI DE DÉGAGEMENT | |
| MARGE DE SÉCURITÉ | |
| DÉLAI D'ANNONCE | |
| CÔTÉ / SENS | Sens à annoncer |
| VITESSE MAXI | Km/h |
| DISTANCE D'ANNONCE | Distance d'annonce du sens ou du côté concerné |
| VISIBILITÉ MINIMUM REQUISE POUR LA SENTINELLE LA PLUS ÉLOIGNÉE DE L'ANNONCEUR | Indiquez ici la distance entre la sentinelle la plus éloignée de l'annonceur et le POA |

Type de chantier: *fixe, mobile ou itinérant*

Voie(s) à annoncer

Sens à annoncer

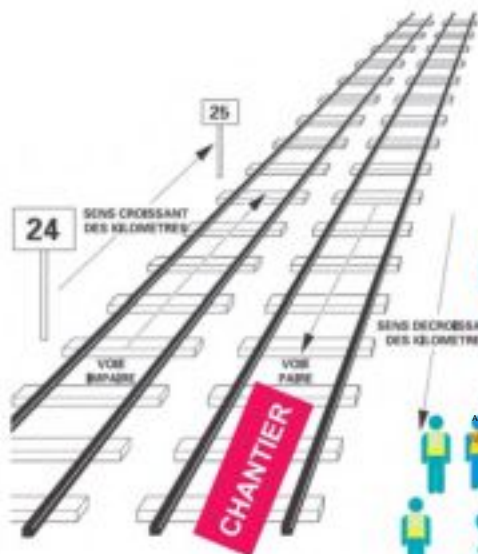
Distance d'annonce du sens ou du côté concerné

Visibilité minimum requise pour la sentinelle la plus éloignée de l'annonceur

Indiquez ici la distance entre la sentinelle la plus éloignée de l'annonceur et le POA

Un CADA différent peut être utilisé dans votre établissement.

6.8- SYNOPTIQUE DE MISE EN PLACE DU DISPOSITIF D'ANNONCE POUR 1 SENS



P.O.A Repérage du POA si (pas de point singulier à proximité, distance d'annonce importante, etc.). Hors ZD, du côté de l'annonceur ou de la sentinelle la plus éloignée.

et Placement des sentinelles

Répartition des sentinelles de manière :

- respect de la distance de visibilité min nécessaire - 2 sentinelles consécutives et la sentinelle la plus proche du chantier et l'annonceur doivent s'apercevoir et percevoir le signal qui leur est adressé
- hors ZD

Placement de l'annonceur :

- respect de la distance de visibilité min nécessaire
- signal d'annonce perceptible par tous les agents concernés
- doit être visible de l'ASP
- hors ZD, si possible du côté du garage des agents

Placement des annonceurs "répétiteurs"

- en cas de chantier long et/ou bruyant de manière à ce que tous les agents puissent percevoir le signal d'annonce.
- visibles de l'ASP et hors ZD, si possible du côté du garage des agents

Pour déterminer le point de déclenchement de l'annonce appelé Point Origine d'Annonce, l'ASP utilise :

- les poteaux kilométriques et hectométriques
- les points singuliers (ponts, PN, bâtiment ferroviaire, etc.)
- roue d'arpenteur si nécessaire

Attention la distance entre poteaux caténaires peut varier de 30 à 60m.

6.9- MISE EN PLACE DE (S) L'ANNONCEUR(S)

C'est l'Agent Sécurité du Personnel qui détermine **l'emplacement de l'annonceur** et qui **l'informe des mesures prises**.



L'annonceur se tient en dehors de la Zone Dangereuse et toujours à proximité de l'équipe, si possible du côté du garage des agents. Il doit être visible de l'ASP. Le signal d'annonce doit être perceptible par tous les travailleurs intéressés (essai d'audibilité).

L'ASP lui précise:



- > **les voies** sur lesquelles l'annonce est **obligatoire**
- > **les sens de circulation**
- > **la mise en place de sentinelle la**
- > **distance de visibilité minimale** qu'il doit avoir en permanence pour **chaque voie** et **chaque sens** dont il a la charge.
- > **le(s) point(s) à partir duquel il doit annoncer les circulations de chaque sens pour une ou plusieurs voies.**

Bonne pratique : le POA «Point Origine d'Annonce» peut être matérialisé par un dispositif (voir exemple ci-contre)

L'ASP peut faire émerger à l'annonceur la fiche CADA à cette occasion

Pour certains chantiers où les **conditions de vigilance** sont particulièrement **difficiles** (notamment environnement, température, bruit, nuit, densité de circulations, etc.), le responsable de l'organisation du travail peut déterminer une **durée maximale** de tenue du poste d'annonceur ou de sentinelle.

6.10- MISE EN PLACE DES SENTINELLES

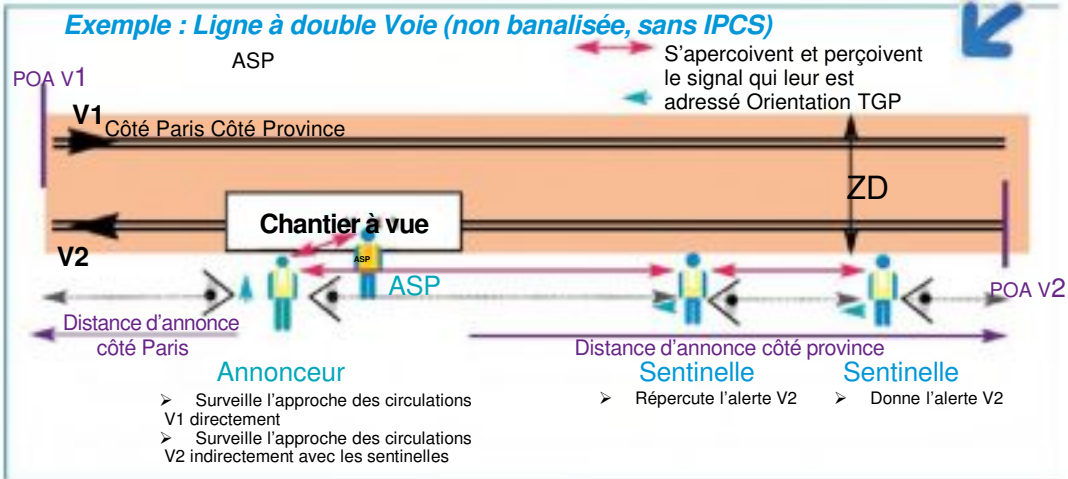
Si l'annonceur ne dispose pas de la **distance de visibilité minimale**, l'ASP doit, à son initiative ou à la demande de l'annonceur, mettre en place **une ou plusieurs sentinelles pour l'aider**.

Celles-ci sont alors réparties de sorte que:

- **2 sentinelles consécutives**,
- **la sentinelle la plus proche du chantier et l'annonceur**.

S'APERÇOIVENT TOUJOURS ET PERCEVOIENT À TOUT MOMENT LE SIGNAL QUI LEUR EST DESTINÉ.

En particulier, sur les chantiers bruyants, le coup de trompe est appuyé par la présentation d'un drapeau blanc déployé non agité (ou agrès équivalent).



6.11- REPÉRAGE DE L'EMPLACEMENT DE GARAGE ET DES LIMITES DE LA ZONE DE TRAVAIL

En cas de risque de confusion (zones complexes, plateforme à voies multiples, etc.), l'ASP peut **REPÉRER LES EMBLEMES DE GARAGE ET LES LIMITES DE LA ZONE DE TRAVAIL** :

- par un **dispositif sur trépied** "emplacement de garage"
- par des **pancartes garage**
- ...

6.12- ESSAI PRÉALABLE DU DISPOSITIF D'ANNONCE

L'Agent Sécurité du Personnel fait effectuer **UN ESSAI DU DISPOSITIF D'ANNONCE** dans les conditions de travail dans le but de s'assurer :

- du **bon fonctionnement** de l'ensemble du dispositif d'annonce ;
- de la **bonne perception par tous les agents** de l'équipe des avertisseurs sonores (essai d'audibilité) et/ou lumineux.

Lorsque les conditions du chantier ou l'environnement (grand vent, bruits ambiants...) se trouvent notablement modifiées, un nouvel essai doit être effectué.

7- MISSION DE L'ASP - PENDANT LE TRAVAIL

7.1- DÉBUT ET REPRISE DU TRAVAIL

L'ASP donne l'ordre :

- > **de début du travail** ;
- > **de reprise du travail** après interruption de celui-ci, lorsqu'il a acquis l'assurance, que les agents peuvent le faire sans danger.

7.2- SURVEILLANCE DU DISPOSITIF

L'ASP:

- > surveille la stricte application, par tous les agents sous sa surveillance, des **règlements, consignes et ordres donnés**, notamment le respect des **limites du chantier** ,
- > vérifie aussi souvent que nécessaire le **décali de dégalagement et la distance de visibilité minimale**,
- > fait effectuer un **nouvel essai d'audibilité** du dispositif de sécurité lorsque les conditions du chantier ou l'environnement (grand vent, bruits ambiants,..) se trouvent notablement modifiés,
- > **fait évacuer la ZD** si la sécurité n'est plus réglementaire ou s'il survient une défaillance de l'annonceur ou d'une sentinelle,
- > **ne modifie pas le dispositif de sécurité** sans en aviser le ou les agents placés sous sa surveillance par un nouveau briefing.

8.CHANTIER MOBILE OU ITINÉRANT

Lorsque le chantier est **mobile** , l'annonceur (et le cas échéant les sentinelles) se déplace(nt) pour suivre l'équipe, afin que le signal d'annonce reste correctement perçu tout en veillant à ce que la **distance de visibilité minimale soit respectée**. **Le dispositif d'annonce n'est pas interrompu**.

Lorsque le chantier est **itinérant**, l'ASP fait interrompre le dispositif d'annonce à la fin de chaque intervention et fait acheminer les agents sur la nouvelle zone de travail sous sa responsabilité.

Dans les 2 cas, la **trompe ceinture peut être utilisée pour signaler l'annonce (chantier non bruyant hors zone d'environnement bruyant)** et une seule fiche CADA peut être établie lorsque les conditions ne sont pas modifiées (nature de l'intervention et outillage, vitesse, sens de circulation, visibilité, etc.).



Sur chantier **MOBILE**, l'ASP **ne peut pas assurer la fonction d'annonceur**.

9. GESTION DES ALÉAS



En cas d'aléas, l'ASP révisé le dispositif de sécurité en conséquence et provoque un nouveau briefing!

9.1- RÉDUCTION DE LA VISIBILITÉ

Dans certains cas où la **visibilité se dégrade** (brouillard ou autres circonstances

atmosphériques, fumées, etc.). Si l'ASP ne peut plus obtenir la distance de visibilité minimale nécessaire malgré la mise en place d'annonceurs et de sentinelles : **IL DOIT ALORS FAIRE CESSER LE TRAVAIL SUR LES VOIES OUVERTES À LA CIRCULATION**. En cas de nécessité absolue d'exécution de travail dans les voies ou à leur proximité, l'ASP doit alors obtenir **l'interdiction de la circulation** avant de reprendre tout travail.

9.2- ANOMALIE SUR L'AVERTISSEUR SONORE GRANDE PUISSANCE

En cas d'anomalie survenant inopinément au cours d'une séquence de travail sur l'avertisseur sonore grande puissance , l'utilisateur doit faire garer immédiatement le personnel en utilisant un système de secours. Dans ce cas la reprise du travail ne pourra s'effectuer que **sur ordre de l'ASP, après réexamen et modification du dispositif de sécurité et de l'organisation du chantier**.

L'annonceur ou la sentinelle doit signaler à l'ASP toute défectuosité constatée lors de l'utilisation de son avertisseur.

9.3- RETARD DANS LA RÉALISATION DU CHANTIER

L'ASP doit **prolonger son temps d'intervention** si les impératifs du chantier conduisent à un dépassement des horaires prévus. Il provoque un **nouveau briefing** au besoin pour informer l'ensemble du personnel sous sa surveillance des modifications du dispositif pour la sécurité du personnel.

9.4- TRAINS CIRCULANT EN SENS CONTRAIRE AU SENS NORMAL DE CIRCULATION

La SNCF peut faire circuler des trains en sens contraire au sens normal des circulations, notamment en cas d'aléas. La circulation se fait alors en **Voie Unique Temporaire (VUT)**.

L'ASP ou le représentant du Titulaire en cas de prestation d'annonce sera avisé de la mise en place d'une organisation de la circulation en VUT, généralement par le 1^{er} train envoyé en marche à vue.

10- MISSION DE L'ASP - FIN DU TRAVAIL

L'ASP à la fin du travail :

- > Informe l'ensemble du personnel que le **dispositif de sécurité du personnel va être levé** ;
- > S'assure que **l'ensemble du personnel, du matériel et de l'outillage a dégagé la zone dangereuse** et n'aura plus à y revenir et que le **gabarit des obstacles** bas est respecté ;
- > **Autorise les annonceurs et les sentinelles à quitter** leur poste de travail.

11. PARTICULARITÉS POUR LES AGENTS UTILISANT UN OUTILLAGE BRUYANT

La *perception de l'annonce* est plus difficile pour les agents exécutant des travaux avec un *outillage bruyant*, tels que meulage de rails, tronçonnage de rails, trefonnage, etc.

Dans ce cas, l'annonce doit être réalisée exclusivement à l'aide d'un dispositif d'annonce automatique de chantier ou d'un avertisseur à grande puissance type Saint Dizier et Pouget *autorisés par SNCF Réseau*.

Afin de s'assurer que le signal d'alerte est perçu distinctement, l'essai d'audibilité doit être réalisé dans les conditions de fonctionnement du chantier les plus défavorables vis-à-vis du bruit. Le signal d'alerte est considéré comme perçu s'il est reconnu par l'ensemble de la chaîne d'annonce.

12. GESTION DU RISQUE DE HEURT SUR LES CHANTIERS BRUYANTS

PICB : Protection Individuelle Contre le Bruit (casque anti-bruit, bouchons d'oreilles moulés, etc.)

Seules les PICB validées et autorisées par le Département Management des Risques SST de SNCF Réseau sont utilisables.

○ **CAS n°1** : **LE RISQUE DE HEURT PAR CIRCULATION EST ÉLIMINÉ PAR L'INTERDICTION DE CIRCULATION** sur la voie de travail et sur la ou les voies dont la Z.D. risque d'être engagée. Dans ce cas il est possible de porter *tout type de PICB* autorisé par SNCF Réseau. 📍 RRA 20827.

○ **CAS n°2** : **LE RISQUE DE HEURT EST CONFINÉ PAR LA MISE EN ŒUVRE DE BARRIÈRES DÉFENSIVES**, qui empêchent l'engagement par inadvertance de la Z.D. par les travailleurs, l'outillage et le matériel manipulés. Une fois mise en place, elles dispensent de l'annonce des circulations de la voie contigüe. Cette séparation est réalisée par la mise en place d'un dispositif à caractère défensif constitué par :


- une clôture à caractère défensif (fixée au sol ou au rail)
- un écran ou une paroi solidaire du wagon ou de l'engin
- un garde-corps sur wagon installé à limite de la Z.D.

Dans ce cas il est autorisé de porter *tout type de PICB* autorisé par SNCF Réseau 📍 RRA20827.

O CAS n°3 : LES TRAVAUX BRUYANTS SE DÉROULENT À PROXIMITÉ DE LA ZONE DANGEREUSE ET NE PRÉSENTENT PAS DE RISQUE D'ENGAGEMENT MÊME PAR INADVERTANCE DE LA Z.D. Une barrière limitative permettant de se tenir en dehors de la Z.D. doit être mise en œuvre. Dans ce cas il est autorisé de porter **tout type de PICB**.

📍 RRA 20827.

O CAS n°4 : LES TRAVAUX BRUYANTS SE DÉROULENT EN Z.D. OU À PROXIMITÉ DE LA ZONE DANGEREUSE TOUT EN PRÉSENTANT UN RISQUE D'ENGAGEMENT, MÊME PAR INADVERTANCE, DE LA Z.D. par le travailleur, la matériel, l'outillage qu'il manipule. Un dispositif d'annonce doit-être mis en œuvre pour les voies dont la Z.D. peut-être engagée. Seuls les **PICB à filtre plat** autorisés en risque ferroviaire de heurt par SNCF Réseau peuvent être utilisé . 📍 RRA 20827.

- 
 - Un chantier bruyant > 113dB doit-être réalisé en interception de circulation ou en risque de heurt confiné par des barrières défensives.
 - Un chantier bruyant compris entre 85dB et 103dB peut être réalisé à l'annonce avec des BOM RC17 ou oreillettes C1H.
 - Un chantier bruyant compris entre 103dB et 113dB :
 - ne peut pas être réalisé à l'annonce avec des BOM RC17
 - peut être réalisé à l'annonce avec des oreillettes C1H

13- PARTICULARITÉS SUR LES VOIES PARCOURUES À VITESSE SUPÉRIEURE À 160 KM/H SANS DÉPASSER 200 KM/H (220 KM/H POUR LES TGV ET MATÉRIELS ASSIMILÉS)

L'ASP doit mettre en place un **dispositif d'annonce**.

TRAVAUX SANS OUTILLAGE OU AVEC OUTILLAGE 1^{ÈRE} CATÉGORIE (PORTATIF)



Peuvent être **autorisés sans interdiction de circulation**
LE **DÉLAI D'ANNONCE** EST AU MOINS ÉGAL À **10s**

DANS TOUS LES AUTRES CAS



INTERDICTION DE CIRCULATION OBLIGATOIRE

14- UTILISATION DES ANNONCES D'UN PN à SAL COMME ALERTE

14.1-CONDITIONSD'UTILISATION

L'ASP, l'annonceur peut utiliser les annonces d'un PN à SAL comme moyen d'alerte à condition:

- > d'être en possession du **document d'application local** correspondant,
- > de s'assurer que **le délai d'annonce nécessaire au chantier est inférieur au délai des annonces du PN,**
- > de s'assurer que le PN n'est **pas en dérangement,**
- > d'effectuer un **essai de fonctionnement** de l'installation au moyen du commutateur M/A ou CSR avant le début de la séance de travail,
- > de s'assurer que **l'annonceur (ou la sentinelle) entend les sonneries et voit les voyants d'annonce** (ou, à défaut, au moins un des deux feux rouges clignotants du PN).



L'ordre de reprise du travail ne peut être donné qu'après réouverture complète du PN.

Seuls les chantiers aux abords immédiats du PN et dont l'étendue ne dépasse pas 50 mètres de part et d'autre de l'axe d'un PN à SAL sont concernés.

14.2- DÉRANGEMENT DES ANNONCES DU PN

Les annonces du PN ne doivent pas être utilisées dans les cas suivants:



- > PN en dérangement,
- > fanal de contrôle de l'alimentation secteur éteint en début de chantier,
- > intervention d'un agent PN.

Cependant, si le PN est équipé de **boîtiers de commutateurs** et que le dispositif de la **voie interdite à la circulation est mis Hors Service**, le **dispositif d'annonce de la voie contiguë peut être utilisé** pour l'annonce des trains circulant sur cette voie, le fonctionnement automatique restant en service.



Si un **dérangement** est constaté sur l'installation du PN, il faut arrêter le chantier et aviser la gare ou le poste ouvert le plus proche.

15- DISPOSITIONS COMPLÉMENTAIRES À L'ANNONCE

Certaines organisations de chantier peuvent nécessiter la mise en place de dispositions complémentaires à l'annonce des circulations qui font l'objet d'une consigne opérationnelle d'organisation. Le travailleur devant mettre en œuvre ces dispositions doit être formé spécifiquement.

Les dispositions complémentaires sont constituées par :

- > l'**emploi d'un commutateur** limitant la vitesse des circulations ferroviaires ;
- > la mise en place d'une **protection à contre sens** ;
- > la mise en place d'une **mesure d'interdiction des circulations pour les interventions ne faisant pas obstacle** aux circulations ferroviaires.

L'agent chargé de mettre en œuvre ces dispositifs est un agent SNCF autorisé parfois appelé Responsable Disposition Complémentaire «RDC».

NB : dans tous les cas ci-dessous, lorsque l'ASP cumule les missions de Responsable Dispositions Complémentaires ou la fonction de réalisateur, les échanges de dépêches ne sont pas nécessaires.

15.1- UTILISATION D'UNE PROTECTION À CONTRE-SENS EN IPCS



En IPCS, lorsque l'ASP souhaite bénéficier d'une protection à Contre-Sens, il en fait la **demande verbale à un «agent SNCF autorisé», habilité à la TES C relative à la fonction de “réalisateur”** parfois appelé RDC (“Responsable Disposition Complémentaire”).

L'agent SNCF autorisé (ou RDC) titulaire de la DPCS lui **atteste par dépêche ou par écrit de la mise en place de la protection à Contre-Sens**.

L'ASP **informe par dépêche ou par écrit l'agent SNCF autorisé** (ou RDC) de la fin de l'intervention nécessitant des mesures complémentaires vis à vis du Contre-Sens.

15.2- UTILISATION D'UN COMMUTATEUR DE VITESSE LIMITANT LA VITESSE DES CIRCULATIONS

Lorsque l'ASP doit utiliser un **commutateur de vitesse pour limiter la vitesse des trains**, il en fait la demande verbale à l'agent SNCF autorisé (ou RDC). Ce dernier **atteste par dépêche** de l'activation du commutateur de vitesse et lui précise le taux de limitation de vitesse.

L'ASP **informe par dépêche l'agent SNCF autorisé** de la fin de l'intervention nécessitant des mesures complémentaires vis à vis de la limitation de vitesse.

15.3- UTILISATION D'UNE DFV POUR LA PROTECTION DU PERSONNEL OU DES TRAVAUX NE FAISANT PAS OBSTACLE

Lorsque l'ASP souhaite bénéficier d'une DFV pour la protection du personnel ou pour des travaux ne faisant **PAS OBSTACLE**, il en fait la demande verbale au RPTx titulaire. Ce dernier autorise **SUR ZEP LIBRE** l'intervention **par la dépêche** ci-après :

ACCORD PROTECTION DU PERSONNEL

*M **Dupont Gilles** RPTx
à M **Durand Stéphane** Agent Sécurité du Personnel

La voie **1** est interdite à la circulation (DFV n° **826**)
intervention **sans obstacle** autorisée du km **35+023** au km **35+350**.....

jusqu'au **1 1 / 1 0 2 0 1 5** à **1 5 0 0**"

N° Donné **33** Reçu **16** à **14 h 00** le **111015**.....

A la fin de l'intervention, l'ASP avise par dépêche le RPTx titulaire de la fin de l'intervention par la dépêche suivante:

RESTITUTION PROTECTION DU PERSONNEL

*M **Durand Stéphane** Agent
Sécurité Personnel à M **Dupont Gilles** RPTx.

Les dispositions vis-à-vis de la sécurité du personnel sont prises, je n'ai plus besoin de la
DFV n° **826** voie n° **1**"

N° Donné **40** Reçu **25** à **14 h 55** le **111015**.....

Lorsque l'ASP assure la fonction de RPTx, il annote l'aide-mémoire de son carnet de DFV. FICHE 7-03

Ce cas doit être autorisé par consigne d'établissement.

16- PARTICULARITÉS LORS DE TRAVAUX AVEC ENTREPRISES

En cas de travaux réalisés avec entreprise, l'ASP formalise la mise en place du dispositif d'annonce via l'Attestation d'annonce (AA.n.) Il en reçoit la demande :

- **Soit directement** par le Représentant Chantier Entreprise (RCE) dans le cas où l'annonce des circulations suffit à la protection;
- **Soit** par le Représentant SNCF sur le chantier (R SNCF/Ch) ou Représentant de la Sécurité Opérationnelle (RSO) dans les autres cas.

 FICHE 3-01

 MT08029

| | |
|---|---|
| Titre | PGAMS - ÊTRE AGENT SÉCURITÉ DU PERSONNEL |
| Référentiel | Référentiel Maintenance et Travaux (MT) |
| Nature du Texte Niveau de Sécurité Concerne la sécurité de l'exploitation ferroviaire | Document d'application Interne Non |
| Émetteur | DSOP – Département Management des Risques SST |
| Référence / Index utilisateur (plan de classement) Complément à l'index utilisateur | MT07681 (EF 0 A 2) PS9 E |
| Date d'édition | 14-03-2016 |
| Version en cours / date | Version 02 du 30-09-2024 |
| Date d'application | Applicable le 04-10-2024 |
| Mode de distribution initiale | Standard |

APPROBATION

| Rédacteur | | Vérificateur | | Approbateur | |
|----------------------|------------|----------------------|------------|-------------------|------------|
| Michel TISON | | Christophe MOUROT | | Nathalie DAEFFLER | |
| DPT MNGT Risques SST | 25-09-2024 | DPT MNGT Risques SST | 26-09-2024 | DSOP | 29-09-2024 |

TEXTES DE RÉFÉRENCE

RRA 27794 OP0900 IN01460
RRA27792 OP0911 MT08029
OP0489 IN01461 IN03968

TEXTES ABROGÉS

Néant

TEXTES REMPLACÉS

Néant

HISTORIQUE DES ÉDITIONS ET DES VERSIONS

| Édition | Version | Date de version | Date d'application |
|------------|------------|-----------------|--------------------|
| 14-03-2016 | Version 02 | 29-09-2024 | 04-10-2024 |

MISE À DISPOSITION / DISTRIBUTION

Papier - Intranet

| | |
|--|--|
| Organismes de la direction de l'entreprise sans distribution par indicatif | DMR - DPI P - DPI SQ - IG - IRH - DAS -DSIn - DPI EM |
| Organismes de la direction de l'entreprise avec distribution par indicatif | |
| Entités supra-régionales et territoriales | TP - TPQSE - TPCSV - TPCPI |
| Sièges régionaux | |
| Établissements | SV - SVQS- COSECV - SVO - SVITX - SV99 - SVH - SV10 SV105 - SV15 -SV106 - SV16 - SLV -SLV12 - SLV101-SLV102 - SV30- SV301 - SV306 - SV36 - SV307 - SV37 - ASTI - SV38 - SV304 - SV34 - SV305 - SV35 - SE - SE301 -SE201 - SE5 - SV40 - ESBE -ESBEQSE - ESTI -ESTIQSE AST - SV17 - SV31 - SV32 - SV33 |
| Organismes rattachés | ESCI-CNFI-UFCAT-UFSEG-UFVOIE-UFSET-UFSM-UFSOUD |
| Collections individuelles | 52-520-53-57-58-59-590-60-600-61-610-62-620-63-630--64-67-670-68-680-82-86-88-89-97-98-OSB |
| Entités concernées | Toutes |
| Particularités de distribution | 1 Habilitation Autorisation Agent Sécurité du Personnel (TES M) 1 Lignes classiques 1 LGV Spécialité : 1 Voie 1SEG 1 Caténares 1 Logistique Type de block : Tous Autres : Néant |

| | Nom de l'organisme | Coordonnées |
|-----------------------------|--|---|
| Distribution initiale | Direction Déléguée de l'Environnement de Travail Pôle Système de Prescription | Répartition, tél. : 38.49.57 / Routage, tél. : 21.82.92 |
| Distribution complémentaire | Prestataire de stockage | Site de commande du prestataire accessible aux seuls gestionnaires de documentation à partir du Système de Prescription |

RÉSUMÉ

Cette fiche rassemble les prescriptions et les bonnes pratiques pour être Agent Sécurité du Personnel (ASP) en ligne classique. Elle constitue également un pré-requis pour les ASP en LGV. Elle s'adresse à tous les agents M&T habilités à la TES M relative à la fonction d'Agent Sécurité du Personnel.

ACCOMPAGNEMENT

La mise en application de ce référentiel ne nécessite aucun dispositif d'accompagnement particulier au-delà d'une communication de la ligne managériale auprès des opérateurs concernés.



P G A M S

SÉCURITÉ DU PERSONNEL EN LGV

IN07682 (EF 0 A 2)

Edition du 14-03-2016

Version 01 du 14-03-2016

Applicable le 01-01-2017

FICHES DÉPENDANTES : 2-01 ; 2-02K
 cartes de l'ASP ; 2-04; 2-05 ; 2-07 ; 3-01 ; chapitre 1 ; carte IN07763

| | | |
|---|--|----|
| > | CHAPITRE 1- GÉNÉRALITÉS ET DÉFINITIONS | 1 |
| | 1.1- Qu'est qu'une Ligne à Grande Vitesse (LGV) ? | 1 |
| | 1.2- Définitions | 2 |
| > | CHAPITRE 2- CONDITIONS D'ACCÈS AUX LGV | 3 |
| | 2.1- Autorisation d'accès | 3 |
| | 2.2- Agrès incluant la Clef de berne et cadenas | 4 |
| | 2.3- Sureté | 4 |
| | 2.4- Projection de glaces ou de ballast | 4 |
| > | SE REPÉRER DANS LA FICHE | 5 |
| > | CHAPITRE 3- STATIONNEMENT, DÉPLACEMENT, TRAVERSÉE DES VOIES ET GARAGE | 5 |
| | 3.1- Traversée des voies | 5 |
| | 3.2- Déplacement dans les tunnels et ouvrages assimilés - Garage des agents | 6 |
| > | CHAPITRE 4- TRAVAIL DANS OU À PROXIMITÉ DE LA ZD | 6 |
| | 4.1- Règle générale et organisation de la sécurité | 6 |
| | 4.2- Surveillance de l'approche des circulations | 6 |
| | 4.3- Travaux autorisés | 6 |
| | 4.4- Logigramme général | 7 |
| | 4.5- Logigramme d'application du cas n°5 | 9 |
| > | CHAPITRE 5- PARTICULARITÉS DES MISSIONS D'ASP SUR LGV | 10 |
| | 5.1- Conditions d'exercice | 10 |
| | 5.2- Détermination de la marge de sécurité sur LGV | 10 |
| > | CHAPITRE 6- TRAVAUX À BORD D'UN ENGIN | 11 |
| | 6.1- Travaux à l'air libre | 11 |
| | 6.2- Travaux dans les tunnels et les ouvrages assimilés | 11 |
| > | CHAPITRE 7- TOURNÉES DE SURVEILLANCE | 12 |
| | 7.1- Généralités | 12 |
| | 7.2- Tournées de surveillance en voie courante (en dehors des zones de Poste) | 12 |
| | 7.3- Tournées de surveillance dans les zones de Poste | 13 |
| > | CHAPITRE 8- DISPENSE DE MISE EN SERVICE DE ZCH POUR PROTECTION DU PERSONNEL | 13 |
| > | ANNEXE 1- UTILISATION DU DISPOSITIF D'ANNONCE POUR LIGNE À GRANDE VITESSE (DA LGV) | 15 |

Référence-article : IN07682-140316-011

Émetteur : Maintenance et Travaux
 Direction Sécurité Qualité Sûreté

CHAPITRE 1- GÉNÉRALITÉS ET DÉFINITIONS

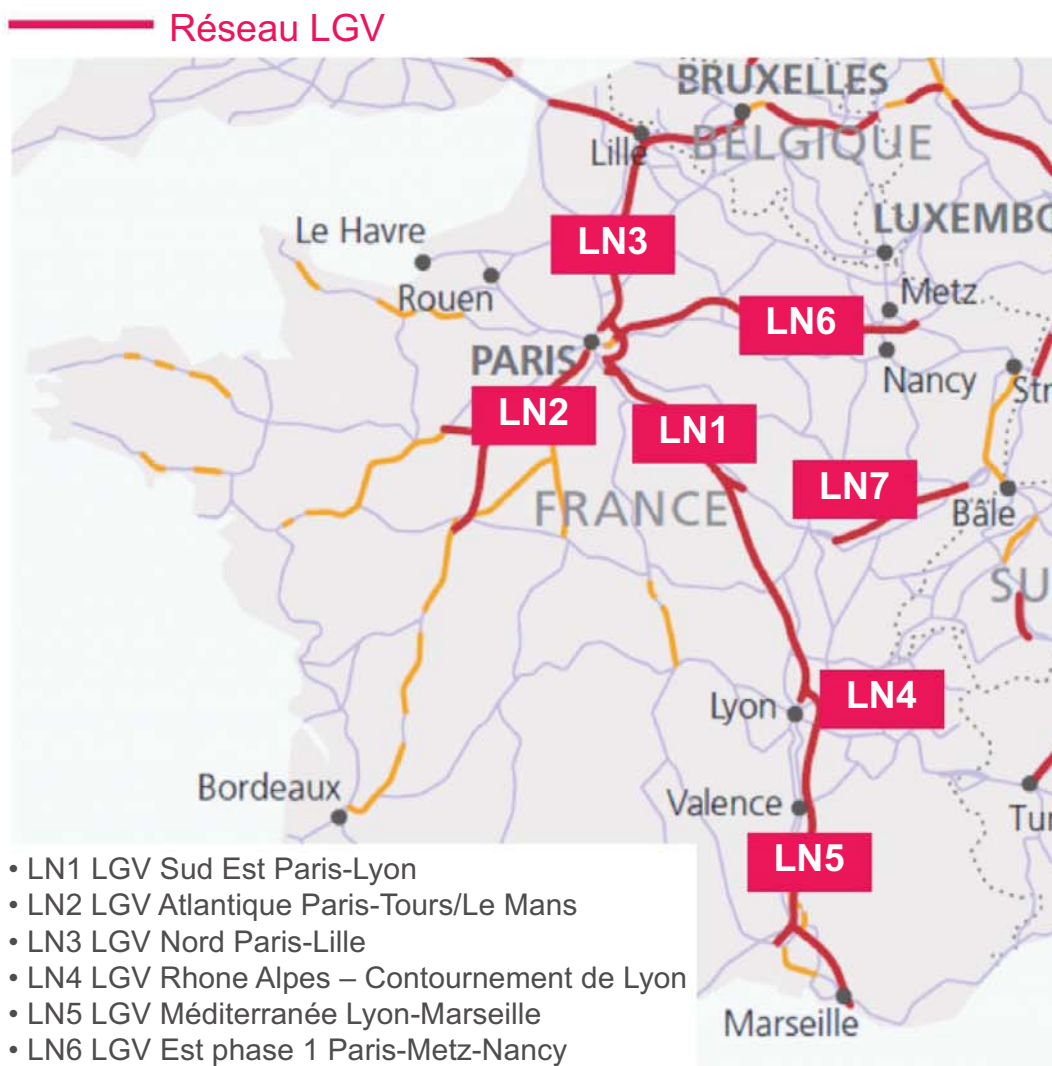
1.1- QU'EST QU'UNE LIGNE à GRANDE VITESSE (LGV) ?

LGV : Ligne désignée comme telle dans la documentation d'exploitation, équipée d'une **signalisation de cabine** et sur laquelle la **vitesse maximale autorisée est supérieure à 220 km/h**.

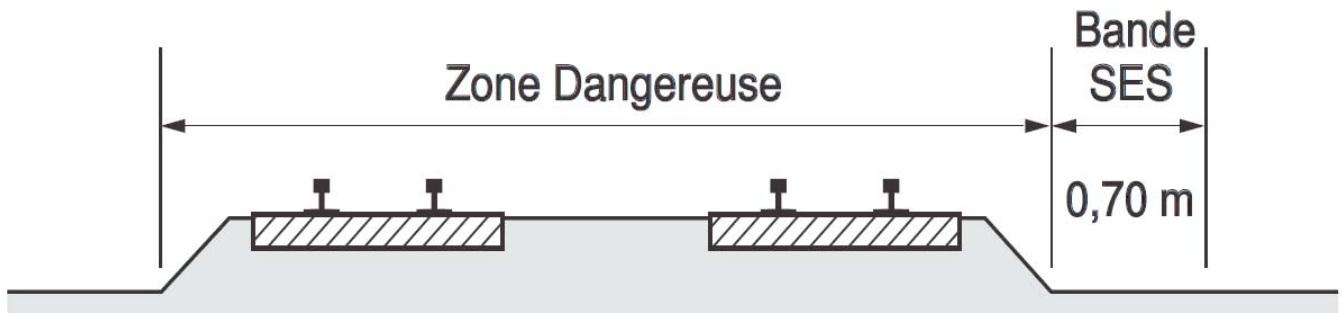
Est également désignée comme telle, **tout raccordement à une de ces lignes équipé d'une signalisation en cabine**, quel que soit le taux de vitesse maximal autorisé.

Sur LGV, toutes les voies sont **banalisées**.

LIGNE à SIGNALISATION DE CABINE : Ligne où le système de signalisation **transmet de manière continue en cabine de conduite des ordres et une consigne de vitesse** associée éventuellement à une distance but. Une signalisation au sol peut compléter ces ordres et informations.



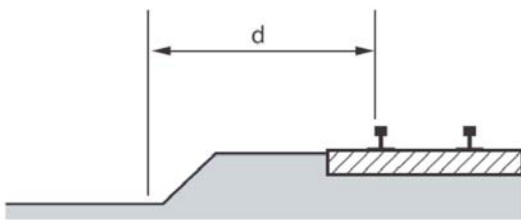
1.2- DÉFINITIONS



ZONE DANGEREUSE :

La ZD est la zone dans laquelle le personnel, l'outillage ou le matériel qu'il manipule peut être :

- > heurté par une circulation ferroviaire
- > mis en danger par l'effet de souffle



Elle comporte la voie elle-même et s'étend de part et d'autre de la voie sur une distance d mesurée à partir du bord extérieur du rail.

Sur LGV : $d = 2,00 \text{ m}$ si $220 < V \leq 300 \text{ km/h}$
 $d = 2,30 \text{ m}$ si $300 < V \leq 320 \text{ km/h}$

V étant la vitesse de la ligne

BANDE SES : zone géographique de 0.70m de large située au delà de la zone dangereuse. Des installations SES y sont implantées. Des mesures spécifiques de sécurité du personnel résultant de l'analyse a priori des risques, s'appliquent pour toute intervention sur ces installations.

ENGAGEMENT PAR INADVERTANCE : par engagement par inadvertance, il faut entendre un engagement autre que volontaire.

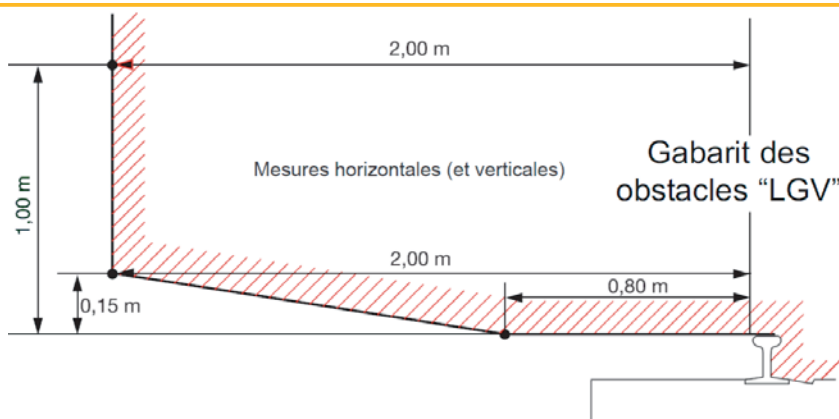
Par exemple : tout dispositif devant être contourné ou escaladé/enjambé est de nature à s'opposer à l'engagement par inadvertance.

PETITS ENGINs DE TRAVAUX PUBLICS : engins dont le gabarit leur permet de circuler sur une piste type mini-pelle.

TUNNELS ET OA ASSIMILÉS : les tranchées couvertes, les ouvrages de franchissement des LGV, les parties couvertes ainsi que certains sites bordés de parois tels les murs antibruits qui, bien qu'à l'air libre, remplissent certaines conditions de longueur, de hauteur et de proximité des voies.

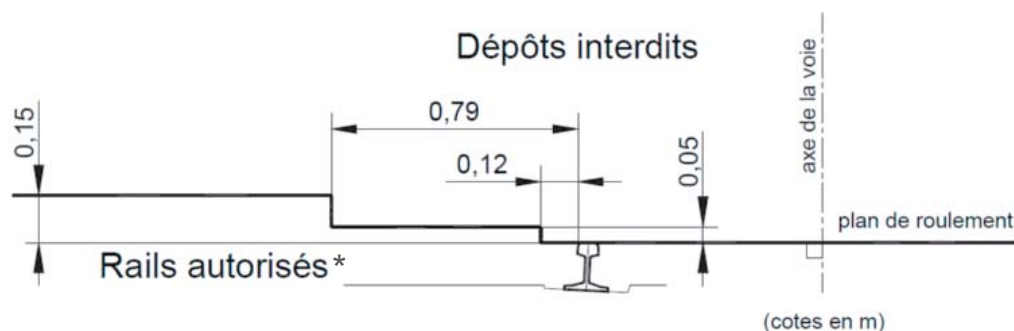
GABARIT DES OBSTACLES ET DES DÉPÔTS PROVISOIRES

► GABARIT DES OBSTACLES SUR LGV



Consultez votre consigne d'établissement : elle peut donner des indications plus restrictives !

► GABARIT DES DÉPÔTS PROVISOIRES



*à une distance supérieure ou égale à 1m du bord ext. du rail si circulation de rames ICE

Les dépôts de matériel et matériaux sont **interdits à l'intérieur de la zone dangereuse, dans les tunnels, les ouvrages assimilés**, à l'exception des rails et coupons de rails de longueur supérieure ou égale à 5 m n'engageant pas le gabarit des dépôts provisoires de matériaux défini par le schéma ci-dessus.

CHAPITRE 2- CONDITIONS D'ACCÈS AUX LGV

2.1- AUTORISATION D'ACCÈS

Les conditions d'autorisation d'accès ou d'accompagnement sont fixées par les **documents d'application locaux** des établissements concernés.

Ces documents précisent notamment :

- Les agents **autorisés de fait**, qui sont chargés de la maintenance et l'exploitation de la LGV
- Les agents **spécialement autorisés** qui de par leur fonction doivent exceptionnellement accéder à la LGV.
- Les **conditions de délivrance des autorisations spéciales** ;
- Les conditions de remise des clés d'accès ;
- L'obligation à tout agent :
 - de **prendre connaissance des conditions particulières d'accès**, de circulation et de travail dans sa zone d'intervention,
 - de porter un **équipement de signalisation visuelle** dès sa pénétration dans les emprises et de disposer si nécessaire d'une liaison radio,

- lorsqu'il est **seul**, de **signaler sa présence** à l'Agent Circulation et de l'aviser de son départ.

UN AGENT NE PEUT PÉNÉTRER DANS LES EMPRISES D'UNE L.G.V, QUE S'IL Y EST AUTORISÉ.



Tout autre agent SNCF non autorisé, ne peut avoir accès à une L.G.V. qu'avec l'accord du Directeur d'Etablissement concerné ou de son représentant et doit être accompagné d'un agent autorisé.

2.2- AGRÈS INCLUANT LA CLEF DE BERNE ET CADENAS

En plus des agrès obligatoires nécessaires à l'exercice de leur mission de sécurité, les agents accédant aux LGV doivent être muni de **clés de berne et de cadenas**.

2.3- SURETÉ

Les **portails et portillons** d'accès aux LGV doivent être fermés à clés en permanence. L'entrée ou la sortie des emprises doit être impérativement suivie de la refermeture à clé de l'accès.

Tout portail ou portillon présentant un **défaut de fermeture** doit être signalé immédiatement au dirigeant de l'UP territoriale (voie ou mixte). En attendant sa réparation, un système de fermeture par chaîne et cadenas à canon, ou à défaut un cadenas à combinaison doit être mis en oeuvre.

De même, toute avarie aux clôtures doit être signalée immédiatement au dirigeant de l'UP Voie territoriale.

2.4- PROJECTION DE GLACES OU DE BALLAST

Avant tout déplacement et/ou intervention à proximité de la ZD, les agents doivent être informés dans les conditions prévues par le document d'application local **si des projections de glace et/ou de ballast ont été signalées durant les 24 heures précédant leur intervention.**

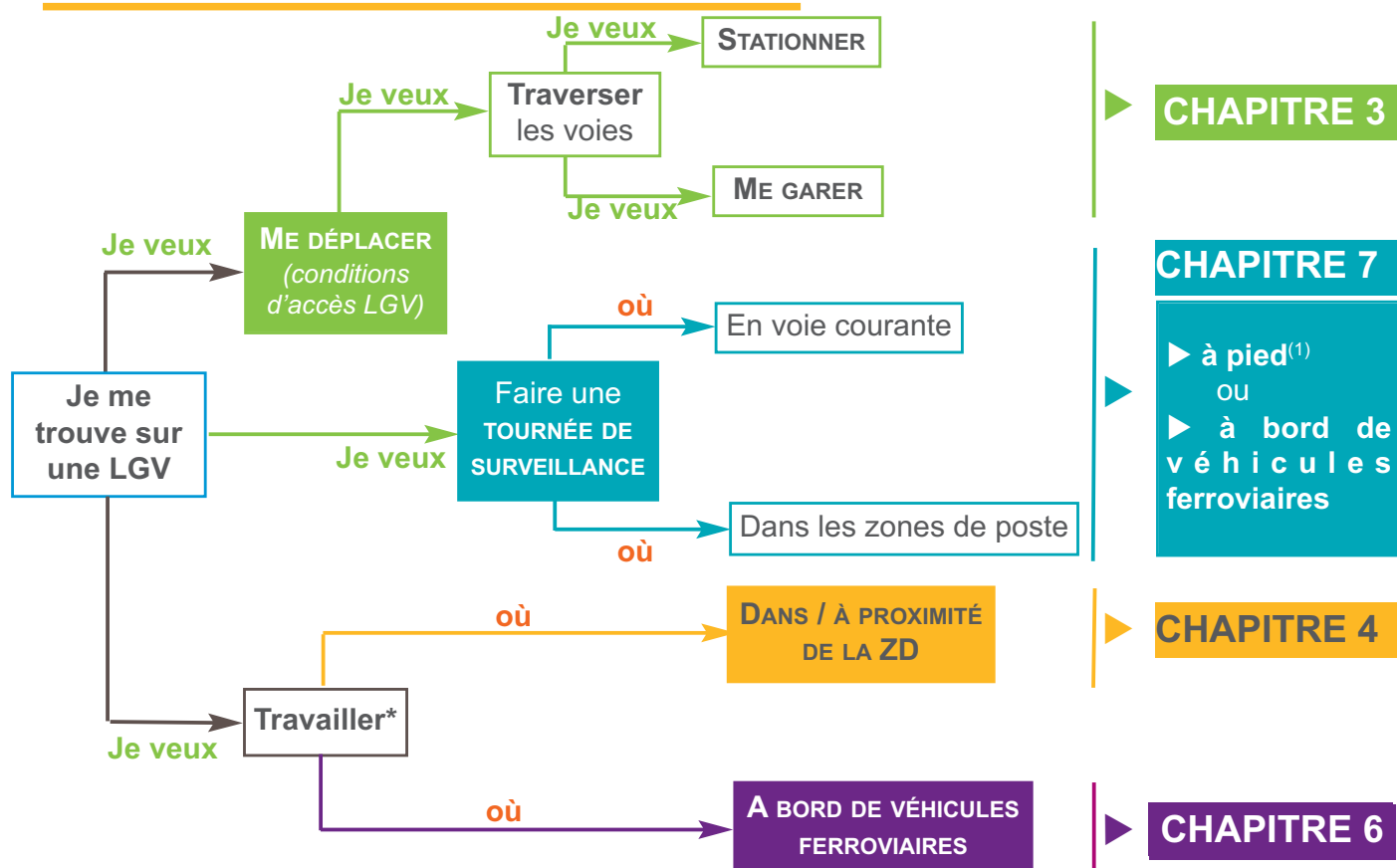
Le document d'application local précise en outre :

> les modalités :

- de **signalement des éventuelles projections** ;
- **d'information sur les zones potentiellement à risque** de projection notamment, celles récemment remaniées (travaux voie, bourrage...) ;

> les mesures à mettre en œuvre en cas de signalement : interdiction des circulations ou limitation de vitesse à un taux inférieur ou égal à 230 km/h sur la voie la plus proche.

SE REPÉRER DANS LA FICHE



*N'entre pas dans le cadre des "Travaux", notamment :

- > les déplacements,
- > l'accès aux véhicules ferroviaires ou engins,
- > l'ouverture des portes d'armoire,
- > la manoeuvre de commutateurs,
- > l'usage de téléphones de pleine voie.

CHAPITRE 3- STATIONNEMENT, DÉPLACEMENT, TRAVERSÉE DES VOIES ET GARAGE

- ⊗ **Le stationnement et le déplacement sont interdits en zone dangereuse. Les déplacements à bicyclette ou en cyclomoteur sont interdits**

3.1- TRAVERSÉE DES VOIES

▶ Zones équipées d'un Dispositif d'Autorisation de la Traversée de la Zone Dangereuse (DATZD)

La traversée est autorisée en respectant les prescriptions d'une consigne d'utilisation.

- ⊗ **En dehors des zones équipées d'un DATZD, la traversée est interdite sauf mesures de réduction de la vitesse des trains à un taux inférieur ou égal à 170 km/h sur l'ensemble des voies à traverser (ou s'il y a annonce des circulations dans les zones couvertes par le dispositif d'alerte chantier sur LN1).**

La traversée des voies avec de l'outillage ou du matériel ne peut s'effectuer que dans les conditions prévues au chapitre 4 ci-après.

3.2- DÉPLACEMENT DANS LES TUNNELS ET OUVRAGES ASSIMILÉS - GARAGE DES AGENTS

Pour tenir compte de la gêne due aux effets de souffle et de surpression, la pénétration des agents dans un tunnel ou un ouvrage assimilé, n'est autorisée que si la **vitesse de circulation à l'intérieur de l'ouvrage est abaissée à un taux inférieur ou égal à 170 km/h SUR L'ENSEMBLE DES VOIES.**

Les déplacements s'effectuent obligatoirement **hors ZD et le long de la paroi** (piste ou accotement).

Le **garage** s'effectue **dans les niches** lorsqu'elles existent, ou **le long des parois** en se tenant aux mains courantes implantées à cet effet.

Un **document d'application local** rappelle pour chaque ouvrage les prescriptions complémentaires et précise notamment, l'implantation des différents commutateurs de limitation de vitesse, de protection et l'emplacement des téléphones.

CHAPITRE 4- TRAVAIL DANS OU À PROXIMITÉ DE LA ZD

4.1- RÈGLE GÉNÉRALE ET ORGANISATION DE LA SÉCURITÉ

Tout travail nécessitant l'engagement de la ZD, ne peut être entrepris qu'après accord d'une interdiction de circulation sur la voie de travail et mise en place d'un dispositif d'annonce de la voie contiguë (sauf en cas d'utilisation des alertes chantier type PSE ou de limitation de vitesse sur la voie de travail - Cf. logigramme).

4.2- SURVEILLANCE DE L'APPROCHE DES CIRCULATIONS

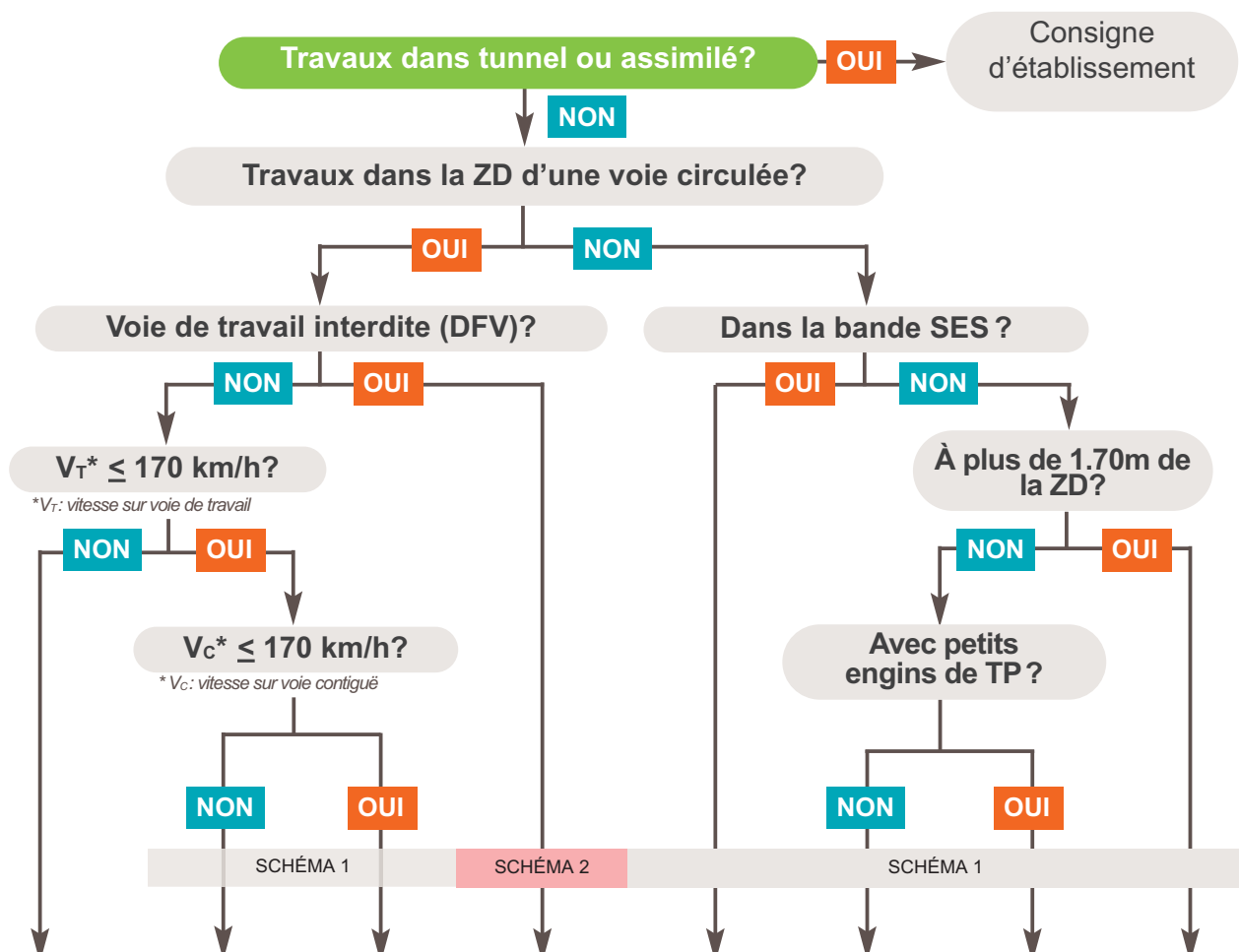
Tout agent qui travaille dans la ZD ou à proximité ne peut se charger lui-même de surveiller l'approche des circulations ; CELLES-CI DOIVENT LUI ÊTRE ANNONCÉES.

4.3- TRAVAUX AUTORISÉS

Le logigramme suivant indique les seuls travaux autorisés en fonction des vitesses maximales des circulations sur la voie de travail et sur la voie contiguë, ainsi que les conditions d'annonce des circulations. L'exécution des travaux en tunnels, et ouvrages assimilés relève exclusivement **DES CAS N° 3 ET 4 DU TABLEAU CI-APRÈS.**

Sur les **LGV Est Européenne et Rhin Rhône**, l'interdiction des circulations sur une voie est complétée par une limitation de vitesse à un taux inférieur ou égal à 300 km/h, sur la ou les voies contiguës à la voie interdite aux circulations et non séparées par un emplacement de garage. **LA LIMITATION DE VITESSE À 300 KM/H EST OBTENUE AUTOMATIQUEMENT CONJOINTEMENT À L'INTERDICTION DES CIRCULATIONS.**

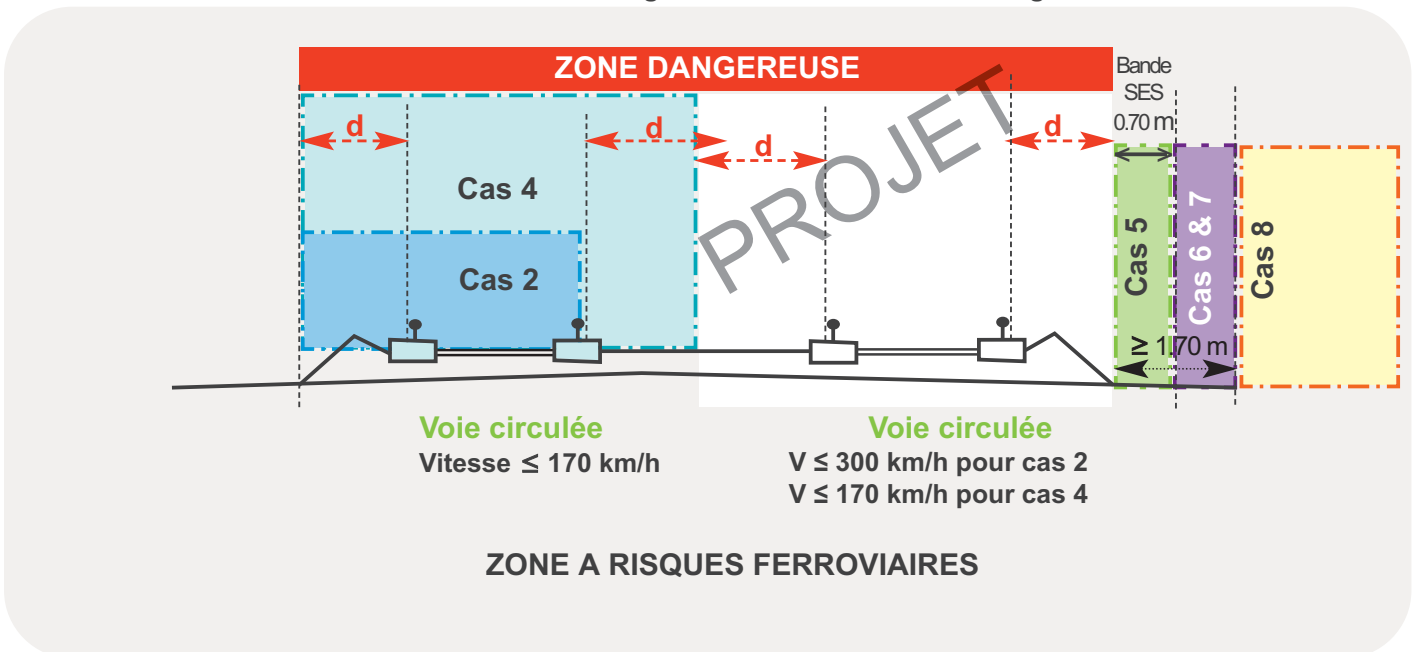
4.4- LOGIGRAMME GÉNÉRAL



| CAS | CAS 1 | CAS 2 | CAS 4 | CAS 3 | CAS 5 | CAS 6 | CAS 7 | CAS 8 |
|---|--|---|---------------------------|---|--|---|---------------------------------------|-----------------------------|
| Travaux autorisés ⁽¹⁾ Travaux : Toute intervention nécessitant un démontage ou un remplacement d'élément constitutif d'une installation. | Examen visuel | Travaux avec outillage portatif (1 ^{ère} catégorie) uniquement | | Tous travaux | Examen visuel avec/ sans relevés sur des équipements SES avec instruments de mesure légers | Tous travaux sans engin de TP | Tous travaux avec petits engins de TP | Tous travaux |
| Conditions particulières d'exécution | ▶ ANNONCE DES 2 VOIES utilisation obligatoire des alertes chantiers PSE avec annonceur - 1 seul agent dans la Z.D. - Garage obligatoire du côté de la voie faisant l'objet de l'examen. | ▶ ANNONCE DES 2 VOIES ▶ GARAGE OBLIGATOIRE CÔTÉ VOIE DE TRAVAIL. CAS 2 Les agents doivent se tenir à l'intérieur ou côté banquette de la voie de travail. | | ▶ ANNONCE VOIE CONTIGUË Accompagnement par un 2 nd agent, lorsqu'un agent s'éloigne de la zone de travail pour effectuer une opération sur la voie | ▶ ANNONCE DE LA VOIE LA PLUS PROCHE 2 agents maximum sont autorisés à pénétrer dans la bande SES | ▶ ANNONCE DE LA VOIE LA PLUS PROCHE* *ou dispense d'annonce avec mise en oeuvre des dispositions prévues dans un document d'application local | | ▶ DISPENSE D'ANNONCE |
| Vitesse Voie de travail (V _T) | V _T ≤ 300 km/h | V _T ≤ 170 km/h | V _T ≤ 170 km/h | Voie interdite (DFV) | | | | |
| Vitesse Voie contiguë (V _C) | V _C ≤ 300km/h | V _C ≤ 300km/h | V _C ≤ 170 km/h | V _C ≤ 300 km/h | V _C ≤ vitesse d'exploitation | | | |
| Zone de travail | à l'intérieur ou côté banquette de la voie de travail | à l'intérieur ou côté banquette de la voie de travail | | Voie interdite à la circulation hors ZD V _C | -0.7m de la ZD (Bande SES) | +0.7m de la ZD | +0.7m de la ZD | +1m70 de la ZD |
| Sur quelle LGV ? | LN1 | LN : 1-2-3-4-5 | | Toutes LN | | | | |

SCHEMA 1 : Cas 2 - 4 - 5 - 6 - 7 et 8

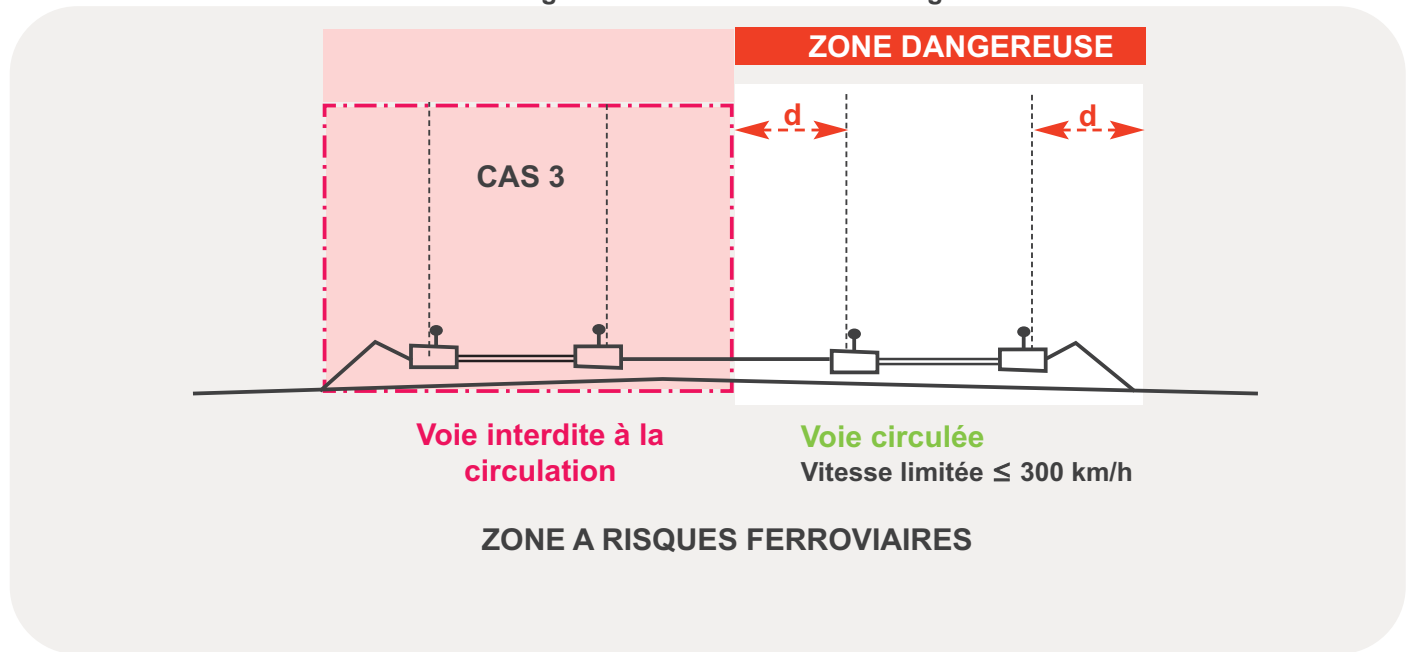
Valeur de d : 2.00 m sur ligne à 300 km/h ou 2.30 m sur ligne à 320 km/h



▭ Limites de la zone de travail pour le cas concerné

SCHEMA 2 : Cas 3 - Travail sur une voie interdite à la circulation

Valeur de d : 2.00 sur ligne à 300 km/h ou 2.30 m sur ligne à 320 km/h



CHAPITRE 5- PARTICULARITÉS DES MISSIONS D'ASP SUR LGV

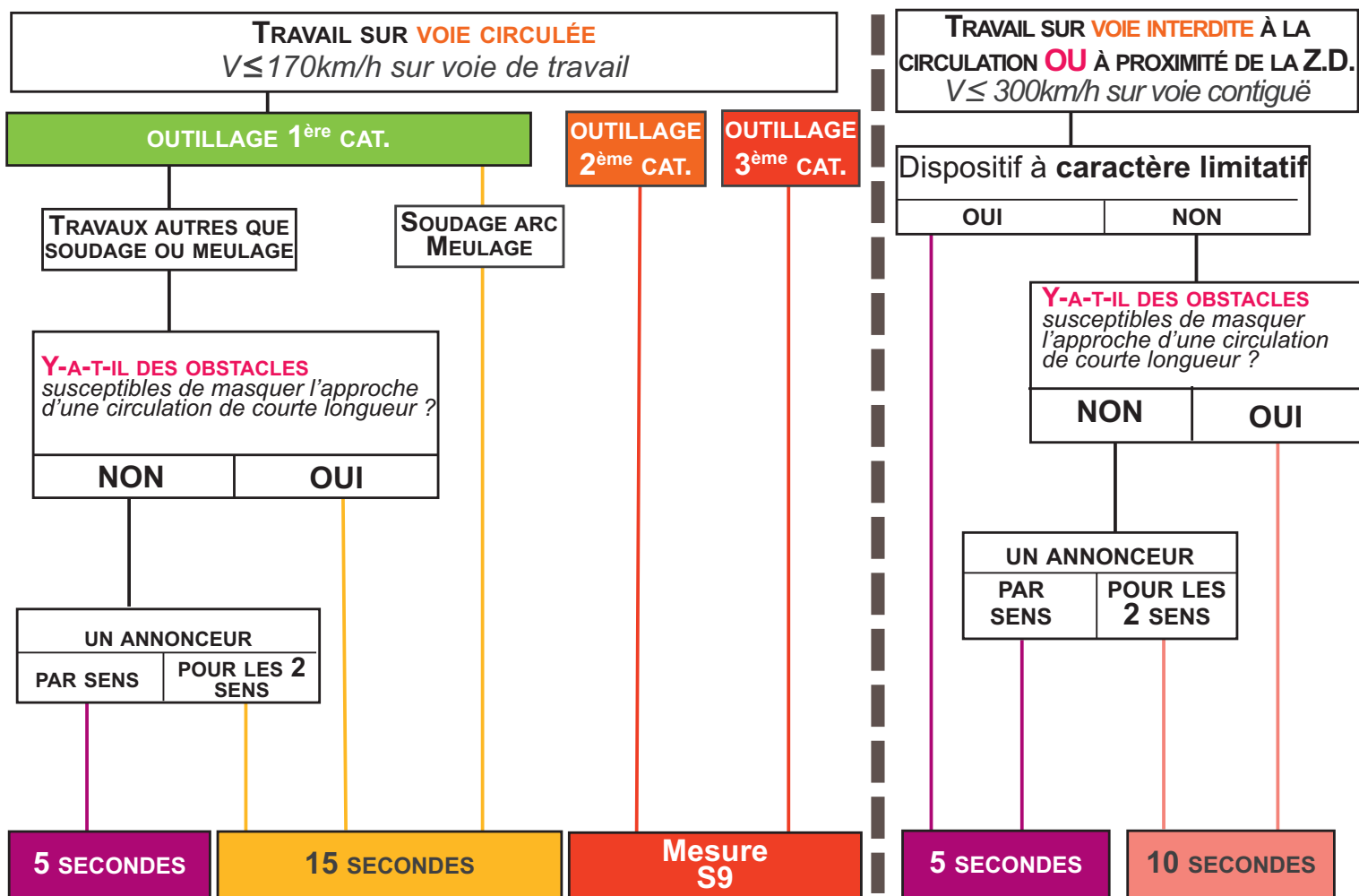
5.1- CONDITIONS D'EXERCICE

Afin de pouvoir exercer la mission d'Agent Sécurité du Personnel sur LGV, l'agent doit être habilité à la TES M relative à la **fonction d'ASP sur ligne classique** et doit avoir reçu une **formation complémentaire LGV**. Il doit être informé des **particularités locales**.

La traçabilité du calcul de la distance d'annonce est obligatoire sauf cas de dispense prévus par consigne d'établissement.

 FICHE 2-01

5.2- DÉTERMINATION DE LA MARGE DE SÉCURITÉ SUR LGV



CHAPITRE 6- TRAVAUX À BORD D'UN ENGIN

 Consultez votre consigne d'établissement !

6.1- TRAVAUX À L'AIR LIBRE

> Véhicules équipés de paroi ou de dispositif faisant écran

Les travaux effectués à **bord de véhicules équipés de parois ou de dispositifs faisant écran**, sont dispensés de l'annonce des circulations sur la voie contiguë et peuvent être poursuivis au passage de la circulation. Ces dispositifs doivent mettre les agents et l'outillage ou le matériel manipulés dans l'impossibilité matérielle de sortir du gabarit de l'engin, côté entrevoie et de les soustraire à l'effet de souffle et aux projections.

> Autres véhicules

L'annonce des circulations sur la voie contiguë est obligatoire.

Les agents qui effectuent des travaux à bord de ces engins, matériels ou véhicules ferroviaires, doivent lors de l'annonce de circulation sur la voie contiguë :

- **cesser le travail,**
- **se tenir à un point fixe** (garde-corps, lisse de protection, main courante, etc.).

A cet effet, le gabarit du véhicule doit être matérialisé côté entrevoie par un **dispositif assujetti sur le TTx.**

Lorsque ce dispositif dégage la ZD de la voie contiguë et que le travail ne présente aucun risque de heurt de l'agent, de l'outillage ou du matériel par les circulations sur cette voie contiguë, un document d'application local peut dispenser de l'annonce des circulations.

6.2- TRAVAUX DANS LES TUNNELS ET LES OUVRAGES ASSIMILÉS

> Travaux préparatoires et travaux proprement dits

Ces travaux dans les tunnels et ouvrages assimilés doivent être conduits en respectant les prescriptions ci-dessus après avoir demandé et obtenu **l'abaissement de la vitesse des circulations sur la voie contiguë** à l'intérieur de l'ouvrage à **un taux inférieur ou égal à 170km/h.**

> Parcours d'approche du train de travaux ou attente de l'obtention de la limitation de vitesse sur la voie contiguë

Sous réserve expresse que le personnel demeure à **l'intérieur d'une cabine fermée et que la nature du chargement** sur wagon ne s'oppose pas au croisement (matériaux pulvérulents, sable par exemple), les TTx peuvent pénétrer dans ces ouvrages sans ralentissement des circulations sur la voie contiguë, sauf sur les LGV Est Européenne et Rhin Rhône où la vitesse des circulations TGV doit être limitée à **un taux inférieur ou égal à 300 km/h** lors du croisement dans l'ouvrage considéré.

CHAPITRE 7- TOURNÉES DE SURVEILLANCE

7.1- GÉNÉRALITÉS

Les **tournées de surveillance** peuvent être effectuées :

- ▶ **A PIED** :
 - sur une piste ou un accotement ;
 - sur une voie interdite aux circulations (DFV).
- ▶ **A BORD** :
 - d'un véhicule ferroviaire ;
 - d'un lorry spécialisé.



Un **document d'application local** définit notamment :

- > l'**organisation** de ces tournées ;
- > le **découpage** des parcours ;
- > les **commutateurs de protection** à manoeuvrer ;
- > les **moyens de communication** entre agents à mettre en oeuvre ;
- > l'**effectif et le rôle** de chaque agent ;
- > les **moyens complémentaires** révélés nécessaires par l'évaluation des risques.

⚠ Les tournées de surveillance doivent être effectuées hors ZD.

7.2- TOURNÉES DE SURVEILLANCE EN VOIE COURANTE (EN DEHORS DES ZONES DE POSTE)

Les **tournées de surveillance** imposant un déplacement sur la voie se font sur **voie interdite à la circulation**.

▶ L'organisation des tournées doit privilégier l'**utilisation de lorry spécialisé**. Lorsque la tournée est effectuée **à bord d'un lorry spécialisé**, si l'un des agents doit descendre du lorry et sortir du périmètre de protection de celui-ci, le **deuxième agent** a pour mission de **s'assurer qu'il ne franchisse pas la file de rail côté entrevoie**.

▶ Lorsque la tournée est réalisée **à pied**, si la nature de l'activité conduit à effectuer un relevé, une recherche ou une vérification sur la file de rail côté entrevoie, le document d'application local prévoit la **surveillance par un deuxième agent** qui a pour mission de s'assurer que l'agent de tournée ne franchisse pas cette file de rail.

Lors du passage des circulations sur la voie contiguë, la tournée à pied doit être interrompue ; le dégagement de la voie interdite n'est pas obligatoire.

- ▶ **RELEVÉ** : action de prendre par écrit : faire une liste. Cette action peut être interrompue à tout moment, mais l'attention de l'agent peut être absorbée par la rédaction du document. Une prise de tension avec un Instrument de mesure léger est incluse dans cette définition.
- ▶ **RECHERCHE** : tâche demandant à l'agent de trouver avec minutie et persévérance un écart.
- ▶ **VÉRIFICATION** : action de vérifier (examiner si une chose est telle qu'elle doit être). Elle peut être définie comme une recherche méthodique (contrôle du nivellement de la voie, relever des marques de rails en creux ou en relief,...) pouvant demander à l'agent d'effectuer une mesure.
- ▶ **OBSERVATION** : cela consiste en un examen visuel en posture debout, notamment de la voie, des caténaires et autres installations. Ce peut aussi être une observation dans le cadre d'une recherche de cause d'une défectuosité, voire d'un dérangement.

 **Dans tous les cas, autocontrôle.**

7.3- TOURNÉES DE SURVEILLANCE DANS LES ZONES DE POSTE

Les tournées comportant notamment l'**inspection des appareils de voie** (aiguillages et coeurs à pointe mobile) relèvent exclusivement du **CAS 3 (Cf. p. 7)**.

CHAPITRE 8- DISPENSE DE MISE EN SERVICE DE ZCH POUR PROTECTION DU PERSONNEL

Lorsque la voie contiguë est elle-même interdite à la circulation, l'annonce de cette voie n'est pas à effectuer. Vis-à-vis de cette voie fermée, il y a lieu d'appliquer les prescriptions ci dessous :

▶ **CAS N° 1 : UNE ZCH EST DÉJÀ EN SERVICE SUR LA VOIE CONTIGUË**

L'ASP, après concertation verbale avec le CCh, met en oeuvre un CmPt couvrant la zone intéressée, et pourra engager cette zone après mise en place de SAM de repérage si présence de mobile travaux.

▶ **CAS N°2 : IL N'Y A PAS DE ZCH EN SERVICE**

L'Agent Sécurité du Personnel obtient **PAR DÉPÊCHE DU RPTx** de la voie contiguë,

l'assurance que cette voie est interdite à la circulation. Cette assurance dispense l'ASP de l'annonce sur cette voie.

| ACCORD PROTECTION DU PERSONNEL | |
|---|--|
| "M | RPTx |
| à M | Agent Sécurité du Personnel |
| La voie est interdite à la circulation (DFV n°) | |
| Intervention sans obstacle autorisée du km au km | |
| jusqu'au / / à h | |
| N° Donné..... | Reçu..... à h le/...../..... |

Lorsque le personnel engage ou risque d'engager la zone dangereuse (intervention ne faisant pas obstacle) de la voie contiguë, l'ASP :

- > **actionne ou fait actionner le Commutateur de Protection (CmPt)** ou commutateur de ZEP correspondant à la zone de protection du personnel sur la voie contiguë.
- > attend **5 minutes**
- > **repère la zone protection du personnel** sur la voie contiguë par deux SAM. Ceux-ci peuvent éventuellement être posés dans l'entrevoie côté voie contiguë.

A la fin de l'intervention, l'ASP retire les SAM et restitue par dépêche au RPTx "la protection du personnel".

| RESTITUTION PROTECTION DU PERSONNEL | |
|--|--|
| "M | Agent |
| Sécurité Personnel à M | RPTx. |
| Les dispositions vis-à-vis de la sécurité du personnel sont prises, je n'ai plus besoin de la DFV n° voie n° | |
| N° Donné..... | Reçu..... à h le/...../..... |

Dans tout autre cas, il y a lieu de mettre en service une zone de chantier sur la voie contiguë.

ANNEXE 1- UTILISATION DU DISPOSITIF D'ANNONCE POUR LIGNE À GRANDE VITESSE (DA LGV)

1- GÉNÉRALITÉS

Le Dispositif d'Annonce pour Lignes à Grande Vitesse (DALGV) est un **dispositif d'annonce automatique** destiné à annoncer les circulations survenant **sur la voie contiguë** à la voie interceptée où se situe le travail.

Sur LGV, des **prises fixes sont installées tous les 100 m**, de chaque côté des voies, dans les zones d'appareils de voie et dans des points particuliers tels les appareils de dilatation.

La centrale d'annonce DA LGV se raccorde sur ces prises et délivre un signal sonore à l'approche d'une circulation sur la voie contiguë.

2- CONDITIONS D'EMPLOI

Préalablement à l'ouverture d'un chantier, chaque agent utilisant le DALGV ou participant à son fonctionnement doit bénéficier d'une formation adaptée.

3- COMPOSITION DU DISPOSITIF

La centrale d'annonce DALGV est acheminée jusqu'au chantier dans une valise conçue pour le transport.

Sur le chantier elle est déplacée à l'aide d'un dispositif de portage à deux positions :

- **position basse** pour le transport,
- **position haute** pour le travail.

La centrale DALGV est équipée d'un **casque anti-bruit actif** qui lui est **assujéti** et qui permet de protéger l'agent chargé de sa surveillance.



4- UTILISATION DU DALGV

A. Contrôle au préalable, sur le lieu de stockage

Les batteries doivent être **chargées avant l'utilisation** (la durée de charge est d'environ 10h00 et leur autonomie de 8h00).

Après s'être équipé du casque anti-bruit, l'agent chargé du contrôle de la centrale procède à la série de tests réglementaires avant le transport sur le chantier.

Si une anomalie est détectée, la centrale doit être transmise au service VAS pour expertise.

B. Avant utilisation, sur le chantier

Il faut respecter les conditions suivantes :

- > la mise en service de la centrale DALGV se fait **en suivant le mode opératoire** collé sur le côté de la centrale,
- > la centrale DALGV annonce les circulations **de la voie contiguë** ; elle devra donc être raccordée **aux prises fixes situées du côté de la voie sur laquelle a lieu le chantier**,
- > la **centrale** DALGV doit être positionnée à **proximité du chantier**,
- > elle doit être **raccordée à la prise fixe d'annonce la plus proche du chantier**. Toutefois, en cas de fort vent, la centrale DALGV doit être raccordée à la prise fixe d'annonce la plus proche en amont du vent,
- > la centrale DALGV doit être positionnée **sur le dispositif de portage**, celui-ci étant en position « travail »,
- > les haut-parleurs de la centrale DALGV doivent être **orientés vers le chantier**.

C. Après utilisation

Il faut :

- > mettre le commutateur à clef de la centrale DA LGV sur la **position HORS SERVICE**,
- > débrancher la centrale DA LGV et mettre le dispositif de portage en **position TRANSPORT**,
- > rentrer la centrale DA LGV au **lieu de stockage et la mettre en charge**.

 **En cas de non utilisation prolongée de la centrale d'annonce, il convient de la mettre en charge pendant 10 heures, une fois tous les trois mois.**

5- RÔLE DE L'AGENT SÉCURITÉ DU PERSONNEL AVEC DA LGV

Il exerce **toutes les missions dévolues à l'ASP** reprises sur la présente fiche et sur la fiche 2-1 du PGAMS ainsi que celles spécifiques à l'usage du DA LGV exposées ci-après.

L'ASP est chargé de **veiller à la mise en service** de la centrale DALGV qui comprend:

- > le **contrôle préalable** sur le chantier,
- > les **essais réglementaires** visant à s'assurer du bon fonctionnement du dispositif,
- > l'**essai d'audibilité**, à l'aide du bouton « annonce manuelle »

La centrale d'annonce ne peut être utilisée sur le chantier que si tous les essais sont satisfaisants.

Tout **écart ou toute anomalie de fonctionnement** entraîne l'**interdiction** d'utiliser la centrale d'annonce DA LGV.

Après mise en service de la centrale d'annonce sur le chantier, l'ASP **détient la clé du commutateur**.

En phase opérationnelle, **après la fin d'une annonce**, l'ASP doit s'assurer de l'allumage du « VOYANT VEILLE » **avant d'autoriser la reprise du travail**.

Toute anomalie de fonctionnement conduit l'ASP à faire cesser immédiatement le travail.

6- RÔLE DE L'AGENT CHARGÉ DE LA SURVEILLANCE DE LA CENTRALE

L'agent chargé de la surveillance de la centrale d'annonce n'a pas le rôle d'un annonceur.

Son rôle est de :

- > **respecter les instructions de l'ASP,**
- > **être visible de l'ASP,**
- > **veiller au bon fonctionnement de la centrale** (allumage et extinction des voyants),
- > **signaler immédiatement à l'ASP les dérangements** qui pourraient se produire et **annoter, dans ce cas, le carnet de dérangement,**
- > **déclencher une annonce manuelle** de sa propre initiative ou à la demande de l'ASP,
- > **renseigner l'ASP du retour au clignotement du voyant VEILLE,**
- > **interrompre, à la demande de l'ASP, le signal sonore d'annonce** (ce signal ne pourra être interrompu que 5 secondes après le début de son émission),
- > noter sur un carnet prévu à cet effet, les **dates et les heures de mise en service** et hors service du coffret DA LGV.

L'agent chargé de la surveillance de la centrale porte un **casque antibruit EEHA** (ou un équivalent agréé par la direction SQS de M&T).

Le **casque antibruit est relié à la centrale d'annonce** par un cordon, afin d'empêcher l'agent chargé de la surveillance de la centrale de s'éloigner de la centrale avec le casque sur les oreilles.



P G A M S

ÊTRE ANNONCEUR

IN07683 (EF 0 A 2)

Edition du 14-03-2016

Version 01 du 14-03-2016

*Applicable à partir 01/01/2017*Fiches dépendantes : 2-01 ; 2-03 ;
2-05 ; 2-07 ; 3-01

| | |
|---|---|
| > Rôle de l'annonceur | 1 |
| > Habilitations et conditions d'exercices | 1 |
| > Habillement et agrès | 1 |
| > Utilisation de la trompe grande puissance | 2 |
| > Cumul de missions | 3 |
| > Communication et interfaces | 3 |
| > Détails de la mission | 4 |
| 1- <i>Éléments spécifiques de briefing</i> | 4 |
| 2- <i>Vérifications préalables</i> | 5 |
| 3- <i>Surveillance de l'approche des circulations</i> | 5 |
| 3.1- <i>Cas général</i> | 5 |
| 3.2- <i>Utilisation des annonces d'un PN à SAL comme alerte</i> | 6 |
| 3.3- <i>Chantier mobile ou chantier itinérant</i> | 6 |
| 3.4- <i>A la fin du travail</i> | 6 |
| 4- <i>Gestion des aléas</i> | 7 |

Référence-article : IN07683-140316-011

Émetteur : Maintenance et Travaux
Direction Sécurité Qualité Sûreté

RÔLE DE L'ANNONCEUR

L'annonceur est chargé de **surveiller l'approche des circulations** ou de **répercuter l'alerte** donnée par la sentinelle ou par un dispositif d'alerte automatique. Il annonce l'approche des circulations. **Il ne doit effectuer aucun autre travail.**

HABILITATION ET CONDITIONS D'EXERCICES

Désignation

La fonction d'annonceur ne peut être exercée que par un **agent habilité** à la **TES M** (périmètre de compétences annonceur - sentinelle) relative à la **fonction d'annonceur conformément aux dispositions réglementaires**. L'annonceur doit être informé des **particularités locales** au titre de cette habilitation et des documents d'application locaux relatifs aux conditions de circulation et de travail dans l'environnement ferroviaire.

Pré-requis

L'annonceur doit :

- > participer au Briefing
- > connaître le rôle de l'Agent Sécurité du Personnel (ASP)
- > savoir identifier l'ASP sur le chantier et appliquer ses directives.
- > savoir surveiller l'approche des circulations et les annoncer conformément aux directives de l'ASP.
- > savoir utiliser et maintenir en état de fonctionnement les dispositifs d'annonce.
- > savoir vérifier le bon état et la validité de ses agrès.
- > en fonction des évolutions du chantier, veiller à la conservation de la distance de visibilité et alerter l'ASP si elle n'est plus suffisante.

HABILLEMENT ET AGRÈS

Habillement :

L'annonceur porte un gilet blanc.

Il doit porter un **gilet blanc équipé de bandes jaunes réfléchissantes** ou un **gilet blanc lumineux** dans les cas suivants :

- > la nuit
- > en tunnel
- > par temps de neige
- > en cas de mauvaise visibilité (brouillard, ...)

Prévention du risque bruit : l'annonceur seul (pas de sentinelle) peut porter un EPICB actif homologué sauf en cas d'utilisation d'un dispositif d'alerte (PN, sentinelle automatique, ...).



Agrès :

L'annonceur doit être muni :

- > d'un **avertisseur sonore à grande puissance** (TGP)
- > d'une **trompe ceinture** utilisée en secours lorsque la trompe à grande puissance n'est pas équipée de robinet à trois voies « Normal-Secours »
- > d'une **torche à flamme rouge** en cas de travaux sur VP ou à leurs abords (*validité à vérifier : 6 ans*)
- > d'une boîte garnie de **6 pétards** (*validité à vérifier : 17 ans*)
- > d'un **Signal d'Arrêt à Main** (SAM)
- > d'un **drapeau blanc de jour** ou d'un **bâton lumineux bleu** de nuit ou en cas de mauvaise visibilité

Pour les petits chantiers itinérants ou mobiles et non bruyants, et en dehors de zones bruyantes, l'avertisseur à grande puissance n'est pas obligatoire.

Particularités LGV : l'annonceur doit être muni d'une clé de berne et de cadenas.



UTILISATION DE LA TROMPE GRANDE PUISSANCE

L'annonceur veille à toujours avoir son avertisseur prêt à l'emploi.

Tout utilisateur doit prendre le plus grand soin de l'article de sécurité qui lui est confié.

Lors des transports les avertisseurs grande puissance doivent être manipulés avec précaution, calés ou arrimés le cas échéant.

| SNCF | |
|--|-----------------------------|
| CONTROLES PERIODIQUES | |
| DES AVERTISSEURS SONORES A GRANDE PUISSANCE (NG MG9F n°4-Art:13) | |
| Avertisseur N° | |
| DATES | NOM DE L'AGENT VERIFICATEUR |
| | |
| | |



Vue rapprochée du manomètre




Trompe Gérard

Il surveille notamment les points suivants :

- > **dernier contrôle** annuel depuis moins d'un an (date inscrite sur l'avertisseur).
- > **aiguille du manomètre à la limite supérieure du secteur vert.**
- > trompe de l'avertisseur orientée vers le personnel à avertir
Sur les chantiers avec **outillage bruyant** (meulage de rails, tronçonnage de rails) avec les voies contiguës non interdites à la circulation, **l'avertisseur doit être positionné à 5 m maximum** de l'agent utilisant l'outillage bruyant et **orienté vers lui.**
- > **remise à la pression maximale** d'utilisation après chaque coup de trompe
- > à la fin de chaque période de travail, **purge de l'eau de condensation** du ou des réservoir(s) d'air comprimé.
- > **signalement à l'ASP** de tout défaut constaté lors de l'utilisation de l'avertisseur.

CUMUL DE MISSIONS

 L'annonceur ne doit **effectuer aucun autre travail**, et ne doit pas se laisser distraire par tout dispositif non nécessaire au travail (téléphone, radio, etc.).

COMMUNICATION ET INTERFACES

EMPLACEMENT DE L'ANNONCEUR

L'annonceur est mis en place par l'ASP.
Il se tient en dehors de la Zone Dangereuse et toujours à proximité de l'équipe. Il doit être visible de l'ASP.



L'ASP lui précise :

- > **la distance de visibilité minimale** qu'il doit avoir en permanence pour **chaque voie** et **chaque sens** dont il a la charge.
- > **le point à partir duquel il doit annoncer les circulations de chaque sens pour une ou plusieurs voies.**

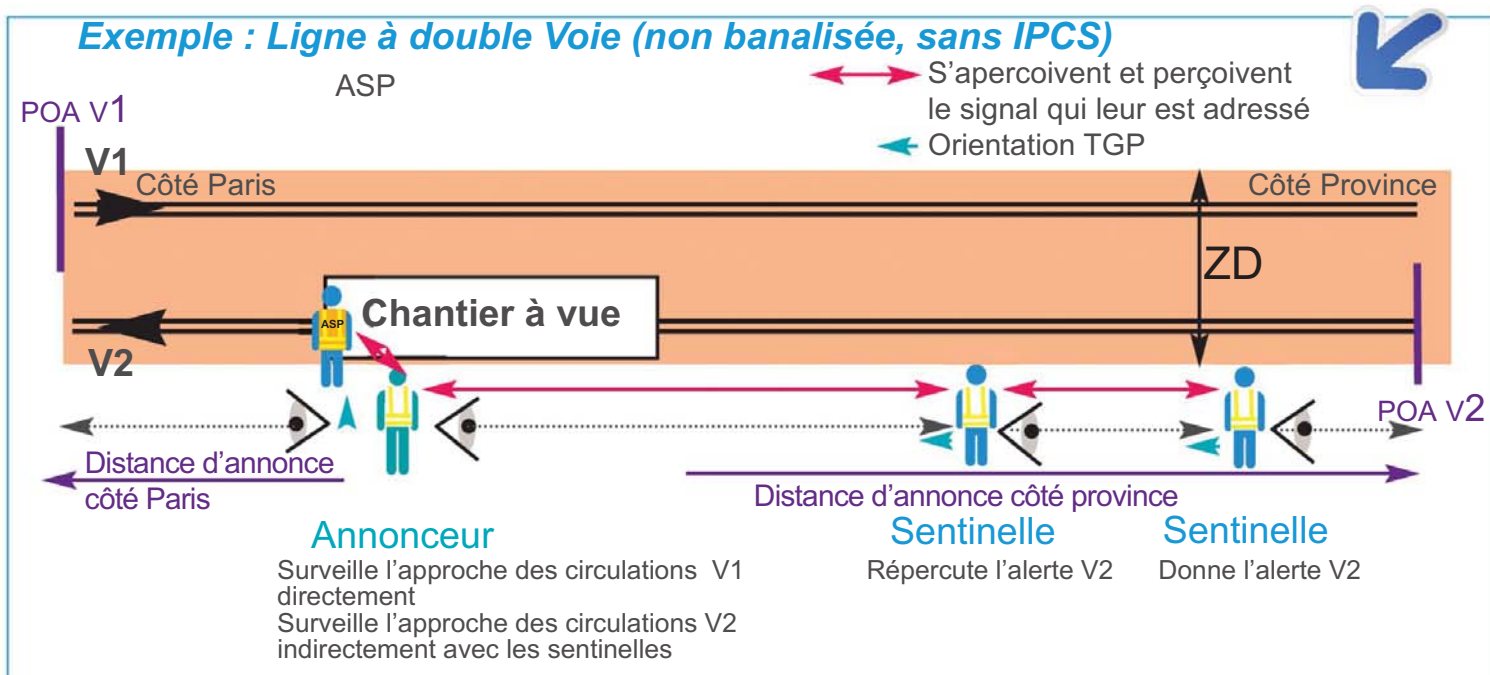
Bonne pratique : le POA "Point Origine d'Annonce" peut être matérialisé par un dispositif tel que celui présenté ci-contre.

Si l'annonceur ne dispose pas de la distance de visibilité minimale, il en avise l'ASP qui pourra mettre en place **une ou plusieurs sentinelles pour l'aider**.

Celles-ci sont alors réparties de sorte que :

- **2 sentinelles consécutives,**
- **la sentinelle la plus proche du chantier et l'annonceur,**

S'APERÇOIVENT TOUJOURS ET PUISSENT PERCEVOIR à TOUT MOMENT LE SIGNAL QUI LEUR EST DESTINÉ.



Documents :

L'ASP peut vous **faire émarger la fiche CADA** qu'il aura préparée **OU vous la remettre** selon les pratiques des établissements. Cette fiche indique pour **chaque sens, les voies à annoncer, ainsi que la distance d'annonce**. Elle peut également vous préciser la distance de visibilité minimale dont vous devez disposer.

DATE : ____/____/____ Etabli par M. _____ ASP
 HEURE : ____ h
 hantier : fixe itinérant mobile

| | | |
|---|------|------|
| VOIE(S) A ANNONCER | | |
| DÉLAI DE DÉGAGEMENT | | S |
| + MARGE DE SÉCURITÉ | + | S |
| = DÉLAI D'ANNONCE | = | S |
| CÔTÉ / SENS | | |
| VITESSE MAXI | Km/h | Km/h |
| DISTANCE D'ANNONCE | m | m |
| VISIBILITÉ SUFFISANTE ? <input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON ► VISIBILITÉ MINIMUM DE LA SENTINELLE LA PLUS ÉLOIGNÉE DE L'ANNONCEUR : | | |
| | m | m |

Signature du(s) annonceur(s) et/ou de la (des) sentinelle(s) la(s) plus éloigné(e)s de l'annonceur

Type de chantier : *fixe, mobile ou itinérant*
 Voie(s) à annoncer

Sens à annoncer

Distance d'annonce du sens ou du côté concerné

Visibilité minimum requise pour la sentinelle la plus éloignée de l'annonceur
 (distance entre la sentinelle la plus éloignée de l'annonceur et le POA le cas échéant)



La remise d'une fiche CADA ou son émargement ne dispense pas l'ASP de vous placer et de vous indiquer les conditions pour lesquelles vous devez donner l'alerte (voie, sens, distance de visibilité minimum, POA, etc.).

DÉTAILS DE LA MISSION



FICHE 1-01

1- ÉLÉMENTS SPÉCIFIQUES DE BRIEFING

- > Les **acteurs sécurité** de l'opération et leur **repérage** (passant,..), notamment l'ASP, le représentant SNCF sur le chantier, le RSO, les annonceurs, les sentinelles, etc.,
- > Les **caractéristiques du chantier** (*fixe, mobile, itinérant, bruyant, etc.*),
- > Le **phasage** prévu,
- > Les **conditions de circulation sur la voie de chantier et la(es) voie(s) contigüe(s)** (*S9, VUT, IPCS, vitesse de circulation et LTV*),
- > Les **limites de zone de travail** à ne pas dépasser (*Km, repères fixes, banderoles,..*),
- > Le **dispositif d'annonce** (*voie(s) annoncée(s), sens annoncé(s), rôle de chacun*)
- > Les **protections collectives** en place (*chaînette, clôture, barrière*),
- > Le ou les **emplacements de garage** à rejoindre,
- > Les vêtements et E.P.I.

2- VÉRIFICATIONS PRÉALABLES

Avant de se rendre sur le chantier, l'annonceur effectue un essai de fonctionnement de la TGP.

Sur le chantier, **le dispositif d'annonce doit être essayé à l'initiative de l'ASP**: le signal d'annonce doit être perçu par tous les agents intéressés.

3- SURVEILLANCE DE L'APPROCHE DES CIRCULATIONS

L'annonceur :

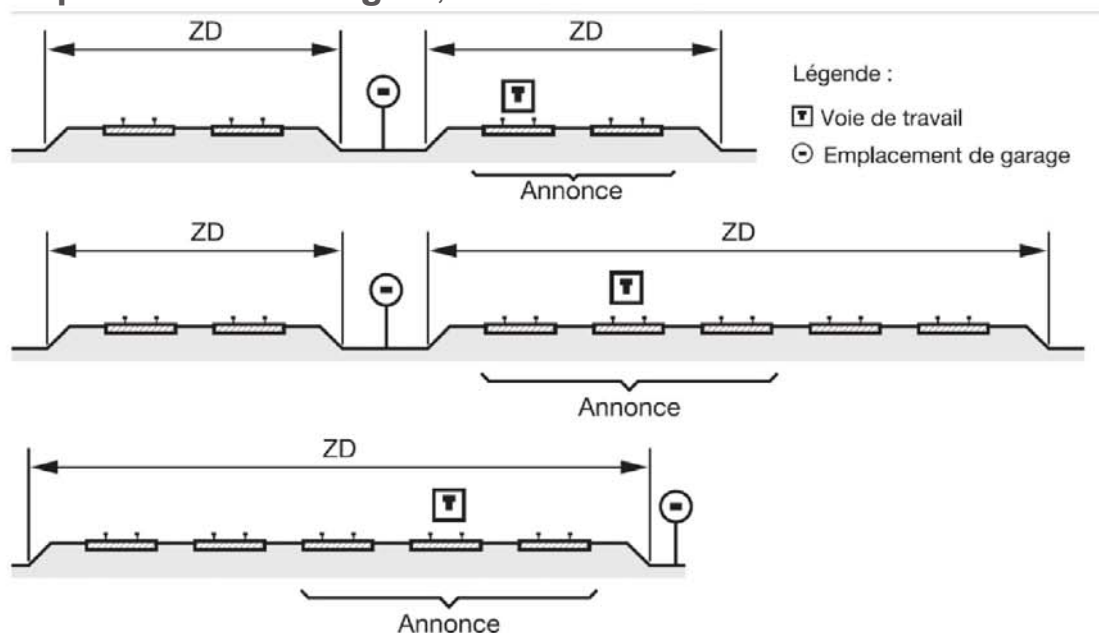
- > applique les ordres donnés par l'ASP,
- > ne peut s'absenter sans autorisation de l'ASP ou, à défaut, qu'après avoir émis le signal d'annonce.



3-1 CAS GÉNÉRAL

L'annonceur :

- > surveille l'approche des circulations sur chacune des voies et pour chaque sens dont il a la charge,
- > annonce en temps utile, par un coup de trompe allongé en actionnant le bouton poussoir ou la manette de commande (quelques secondes), de l'approche des circulations de tout sens :
 - survenant sur la **voie de travail**,
 - survenant sur **la ou les voies contiguës**,
 - survenant sur **la ou les voies franchies par les agents pour se rendre à l'emplacement de garage**,
 - **risquant de gêner la visibilité des circulations** pouvant survenir sur les voies où l'annonce est nécessaire,
 - dont il ne peut déterminer sans délai et avec certitude la voie sur laquelle elle est dirigée ;



- > s'il répercute l'alerte donnée par une sentinelle, il accompagne son coup de trompe par la présentation d'un **drapeau blanc**, non agité de jour ou d'un **bâton lumineux** allumé en position «fixe» en le tenant vertical à hauteur

- > d'homme **de nuit** pour lui confirmer qu'il a bien perçu son alerte,
- > **remet sa TGP à la pression maximale d'utilisation** par pompage (aiguille du manomètre à la limite supérieure du secteur vert) après chaque coup de trompe de manière **à toujours avoir son avertisseur prêt à l'emploi**,

3-2 UTILISATION DES ANNONCES D'UN PN à SAL COMME ALERTE

Sur **ordre de l'ASP**, l'annonceur peut utiliser les annonces d'un PN à SAL comme alerte, en respectant les dispositions du **document d'application local** correspondant.

Il doit alors être placé de façon :

- > à **entendre les sonneries**,
- > à **voir les voyants d'annonce** ou, à défaut, **au moins un des feux rouges clignotants** du PN.



3-3 CHANTIER MOBILE OU CHANTIER ITINÉRANT



Chantier mobile : chantier d'étendue constante se déplaçant sans interruption du dispositif d'annonce dans une enveloppe prévue.

Chantier itinérant : chantiers "élémentaires" d'étendues variables nécessitant interruptions de l'annonce et acheminements sous la responsabilité de l'ASP.

Lorsque le chantier est mobile, **l'annonceur se déplace pour suivre l'équipe**, afin que le signal d'annonce reste correctement perçu tout en veillant à ce que la **distance de visibilité minimale soit respectée**.

Pour des chantiers mobiles ou itinérants non bruyants, en dehors des zones bruyantes, la trompe ceinture est utilisable.

3-4 A LA FIN DU TRAVAIL

- > **Ne quittez pas votre poste sans y avoir été autorisé par l'ASP**
- > Purgez l'eau de condensation du ou des réservoir(s) d'air comprimé à la fin de chaque séance de travail.
- > Mettez l'**avertisseur Gérard en position "brouette"** s'il reste sur le chantier afin d'éviter toute pénétration d'eau dans la pompe et dans la trompe acoustique.
- > Rentrez les avertisseurs à **l'abri des intempéries et des vols**.



Avertisseur "SAINT-DIZIER 2x2 litres"

ROBINET
DE
PURGE



Avertisseur type "GERARD" modèle 1982

4- GESTION DES ALÉAS

L'annonceur :

- qui constate une **diminution de la distance de visibilité**,
- qui constate une **défaillance de(s) la(es) sentinelle(s) ou d'un autre annonceur**,
- qui constate un **dérangement des annonces du PN éventuellement utilisées**,
- qui a un **doute sur la perception** du signal d'annonce,

DOIT ÉMETTRE LE SIGNAL D'ANNONCE ET ALERTER IMMÉDIATEMENT L'ASP.

ANOMALIE SUR L'AVERTISSEUR SONORE GRANDE PUISSANCE

En cas d'anomalie survenant inopinément au cours d'une séquence de travail sur l'avertisseur sonore grande puissance (perte de pression rapide du manomètre, bruits de fuite d'air, émission de son faible ou nulle, ...), l'utilisateur doit faire garer immédiatement le personnel en utilisant un système de secours:

- soit le **robinet à trois voies normal secours**
- soit une **trompe ceinture**



Saint-Dizier



Gérard



Dans ce cas la reprise du travail ne pourra s'effectuer que **sur ordre de l'ASP, après réexamen et modification du dispositif de sécurité, de l'organisation du chantier et après un nouveau briefing.**

L'annonceur doit signaler à l'ASP toute défectuosité constatée lors de l'utilisation de l'avertisseur.

DYSFONCTIONNEMENT DU BÂTON LUMINEUX

En cas de dysfonctionnement du bâton lumineux (extinction ou non allumage), l'annonceur utilise sa lampe à main allumée, dirigée vers la sentinelle, en l'agitant de gauche à droite à hauteur d'homme pour lui signifier qu'il a bien perçu son signal.



PGAMS ÊTRE SENTINELLE

IN07684 (EF 0 A 2)
Edition du 14-03-2016
Version 01 du 14-03-2016

Applicable à partir du 01/01/2017

Fiches dépendantes : 2-01 ; 2-03 ;
2-04 ; 2-08 ; 3-01

| | |
|--|---|
| > Rôle de la sentinelle | 1 |
| > Habilitations et conditions d'exercices | 1 |
| > Habillement et agrès | 1 |
| > Utilisation de la trompe grande puissance | 2 |
| > Cumul de missions | 3 |
| > Communication et interfaces | 3 |
| > Détails de la mission | 4 |
| 1- Éléments spécifiques de briefing | 4 |
| 2- Vérifications préalables | 5 |
| 3- Surveillance de l'approche des circulations | 5 |
| 3.1- Cas général | 5 |
| 3.2- Utilisation des annonces d'un PN à SAL comme alerte | 5 |
| 3.3- Chantier mobile ou chantier itinérant | 5 |
| 3.4- A la fin du travail | 6 |
| 4- Gestion des aléas | 6 |

Référence-article : IN07684-140316-011

Émetteur : Maintenance et Travaux
Direction Sécurité Qualité Sûreté

RÔLE DE LA SENTINELLE

Lorsque l'annonceur ne dispose pas d'une distance de visibilité suffisante, une ou plusieurs sentinelles sont mises en place pour **l'alerter** de l'approche des circulations.

HABILITATION ET CONDITIONS D'EXERCICES

Désignation

La fonction de sentinelle ne peut être exercée que par un **agent habilité à la TES M** (périmètre de compétences annonceur- sentinelle) conformément aux dispositions réglementaires. La sentinelle doit être informée des **particularités locales** au titre de cette habilitation et des documents d'application locaux relatifs aux conditions de circulation et de travail dans l'environnement ferroviaire.

Pré-requis

- > **La sentinelle doit :**
- > participer au Briefing
- > connaître le rôle de l'Agent Sécurité du Personnel (ASP)
- > savoir identifier l'ASP sur le chantier et appliquer ses directives.
- > savoir **surveiller l'approche des circulations** et les **annoncer** conformément aux directives de l'ASP.
- > savoir utiliser et maintenir en état de fonctionnement **les dispositifs d'alerte**.
- > savoir vérifier le bon état et la validité de ses agrès.
- en fonction des évolutions du chantier, veiller à la conservation de la distance

HABILLEMENT ET AGRÈS

Habillement :

La sentinelle porte un gilet blanc.

Elle doit porter un **gilet blanc équipé de bandes jaunes rétro-réfléchissantes** ou un **gilet blanc lumineux** dans les cas suivants :

- > la nuit
- > en tunnel
- > par temps de neige
- > en cas de mauvaise visibilité (brouillard, ...)

Prévention du risque bruit : la **1^{ÈRE} SENTINELLE D'UNE CHAÎNE D'ANNONCE** peut porter un EPICB actif homologué sauf en cas d'utilisation d'un dispositif d'alerte (PN, sentinelle automatique, ...).



Agrès :**La sentinelle doit être munie :**

- > d'un **avertisseur sonore à grande puissance** (TGP)
- > d'une **trompe ceinture** utilisée en secours lorsque la trompe à grande puissance n'est pas équipée de robinet à trois voies « Normal-Secours »
- > d'une **torche à flamme rouge** en cas de travaux sur VP ou à leurs abords (*validité à vérifier 6 ans*)
- > d'une boîte garnie de **6 pétards** (*validité à vérifier : 17 ans*)
- > d'un **Signal d'Arrêt à Main** (SAM)
- > d'un **drapeau blanc de jour ou d'un bâton lumineux bleu** de nuit ou en cas de mauvaise visibilité

Particularités LGV : la sentinelle doit être munie d'une clé de berne et de cadenas.



UTILISATION DE LA TROMPE GRANDE PUISSANCE

La sentinelle veille à toujours avoir son avertisseur prêt à l'emploi. Tout utilisateur doit prendre le plus grand soin de l'article de sécurité qui lui est confié.

Lors des transports les avertisseurs grande puissance doivent être manipulés avec précaution, calés ou arrimés le cas échéant.

| SNCF | |
|--|-----------------------------|
| CONTROLES PERIODIQUES | |
| DES AVERTISSEURS SONORES A GRANDE PUISSANCE (NG MG9F n°4-Art:13) | |
| Avertisseur N° | |
| DATES | NOM DE L'AGENT VERIFICATEUR |
| | |
| | |



Vue rapprochée du manomètre




Elle surveille notamment les points suivants :

- > **dernier contrôle** annuel depuis moins d'un an (date inscrite sur l'avertisseur).
- > **aiguille du manomètre à la limite supérieure du secteur vert.**
- > trompe de l'avertisseur orientée vers l'annonceur ou la sentinelle à avertir
- > **remise à la pression maximale** d'utilisation après chaque coup de trompe
- > à la fin de chaque période de travail , **purge de l'eau de condensation** du ou des réservoir(s) d'air comprimé.
- > **signalement à l'ASP** de tout défaut constaté lors de l'utilisation de l'avertisseur.



Trompe Gérard

CUMUL DE MISSIONS

 La sentinelle ne doit **effectuer aucun autre travail**, et ne doit pas se laisser distraire par tout dispositif non nécessaire au travail (téléphone, radio, etc.).

COMMUNICATION ET INTERFACES

EMPLACEMENT DE LA SENTINELLE

La sentinelle est mise en place par l'ASP.
Elle se tient en dehors de la Zone Dangereuse.



L'ASP lui précise :

- > la **distance de visibilité** qu'elle doit avoir en permanence
- > le **point à partir duquel elle doit annoncer les circulations de chaque sens pour une ou plusieurs voies**



Bonne pratique : le "Point Origine d'Annonce" POA peut être matérialisé par un dispositif tel que celui présenté ci-contre.

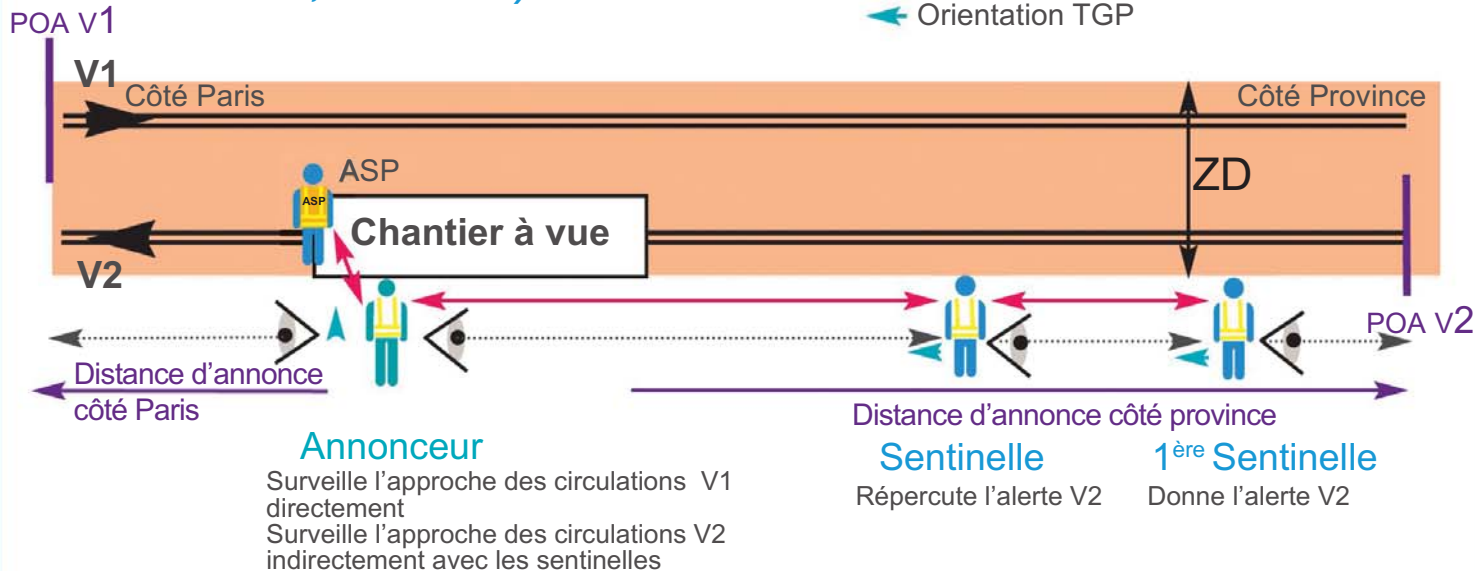
Suivant la nature des chantiers, l'ASP peut mettre en place **une ou plusieurs sentinelles pour aider l'annonceur**.

Celles-ci sont alors réparties de sorte que :

- **2 sentinelles consécutives,**
- **la sentinelle la plus proche du chantier et l'annonceur,**

S'APERÇOIVENT TOUJOURS ET PUISSENT PERCEVOIR à TOUT MOMENT LE SIGNAL QUI LEUR EST DESTINÉ.

Exemple : Ligne à double Voie (non banalisée, sans IPCS)



Documents :

Si vous êtes la sentinelle la plus éloignée de l'annonceur pour le sens considéré, l'ASP peut vous **faire émarger la fiche CADA** qu'il aura préparée **OU vous la remettre** selon les pratiques établies. Cette fiche indique pour chaque sens, les voies à annoncer, ainsi que la distance d'annonce. Elle peut également vous préciser la distance de visibilité minimale dont vous devez disposer.

Type de chantier : fixe, mobile ou itinérant

Voie(s) à annoncer

Sens à annoncer

Distance d'annonce du sens ou du côté concerné

Visibilité minimum requise pour la sentinelle la plus éloignée de l'annonceur
(distance entre la sentinelle la plus éloignée de l'annonceur et le POA)



La remise d'une fiche CADA ou son émargement ne dispense pas l'ASP de vous placer et de vous indiquer les conditions pour lesquelles vous devez donner l'alerte (voie, sens, distance de visibilité minimum, POA, etc.)

DÉTAILS DE LA MISSION

📍 FICHE 1-01

1- ÉLÉMENTS SPÉCIFIQUES DE BRIEFING

- > Les **acteurs sécurité** de l'opération et leur **repérage** (passant,..), notamment l'ASP, le représentant SNCF sur le chantier, le RSO, les annonceurs, les sentinelles, etc.
- > Les **caractéristiques du chantier** (fixe, mobile, itinérant, bruyant, etc.),
- > Le **phasage** prévu,
- > Les **conditions de circulation sur la voie de chantier et la(es) voie(s) contiguë(s)** (S9, VUT, IPCS, vitesse de circulation et LTV),
- > Les **limites de zone de travail** à ne pas dépasser (Km, repères fixes, banderoles,..),
- > Le **dispositif d'annonce** (voie(s) annoncée(s), sens annoncé(s), rôle de chacun)
- > Les **protections collectives** en place (chaînette, clôture, barrière),
- > Le ou les **emplacements de garage** à rejoindre (pouvant être matérialisés),
- > Les vêtements et E.P.I.

2- VÉRIFICATIONS PRÉALABLES

Avant de se rendre sur le chantier, la sentinelle effectue un essai de fonctionnement de la TGP.

Sur le chantier, **le dispositif d'annonce doit être essayé à l'initiative de l'ASP.**

3- SURVEILLANCE DE L'APPROCHE DES CIRCULATIONS

La sentinelle :

- > applique les ordres donnés par l'ASP,
- > ne peut s'absenter sans autorisation de l'ASP ou, à défaut, qu'après avoir émis le signal d'alerte.



3-1 CAS GÉNÉRAL

La sentinelle :

- > surveille l'approche des circulations sur chacune des voies dont il a la charge,
- > alerte en temps utile de l'approche des circulations par un coup de trompe allongé par action sur le bouton poussoir ou sur la manette de commande (quelques secondes),
- > accompagne son coup de trompe par la présentation d'un drapeau blanc, non agité de jour ou d'un bâton lumineux allumé en position «fixe» en le tenant vertical à hauteur d'homme jusqu'à réception de confirmation de l'annonceur ou d'une autre sentinelle de nuit.
- > s'assure que le signal a été perçu par l'annonceur ou une autre sentinelle.
- > remet sa TGP à la pression maximale d'utilisation par pompage (aiguille du manomètre à la limite supérieure du secteur vert) après chaque coup de trompe de manière **à toujours avoir son avertisseur prêt à l'emploi.**

3-2 UTILISATION DES ANNONCES D'UN PN à SAL COMME ALERTE

Sur ordre de l'ASP, la sentinelle peut utiliser les annonces d'un PN à SAL comme alerte, en respectant les dispositions du document d'application local correspondant.

Elle doit alors être placée de façon :

- > à entendre les sonneries,
- > à voir les voyants d'annonce ou, à défaut, au moins un des feux rouges clignotants du PN.



3-3 CHANTIER MOBILE OU CHANTIER ITINÉRANT

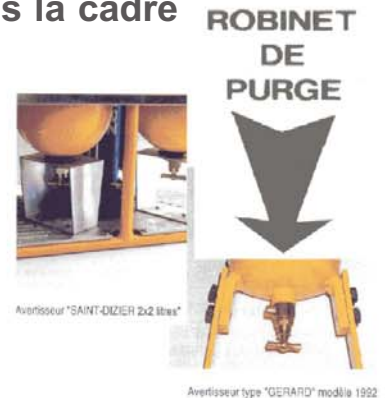
Chantier mobile : chantier d'étendue constante se déplaçant sans interruption du dispositif d'annonce dans une enveloppe prévue.

Chantier itinérant : chantiers "élémentaires" d'étendue variable nécessitant interruptions d'annonce et acheminements sous la responsabilité de l'ASP.

Lorsque le chantier est mobile, **la sentinelle se déplace pour suivre l'équipe**, afin que le signal d'alerte reste correctement perçu par l'annonceur ou une autre sentinelle tout en veillant à ce que la **distance de visibilité soit respectée**. Une trompe ceinture peut être utilisée pour les chantiers mobiles ou itinérants non bruyants, situés en zones non bruyantes.

3-4 A LA FIN DU TRAVAIL

- > **Ne quittez pas votre poste sans y avoir été autorisée par l'ASP (ou le représentant SNCF sur le chantier ou le RSO dans la cadre de travaux avec entreprise)**
- > Purgez l'eau de condensation du ou des réservoir(s) d'air comprimé à la fin de chaque séance de travail.
- > Mettez l'avertisseur Gérard en position "brouette" s'il reste sur le chantier afin d'éviter toute pénétration d'eau dans la pompe et dans la trompe acoustique.
- > Rentrez les avertisseurs à l'abri des intempéries et des vols.



4- GESTION DES ALÉAS

La sentinelle :

- qui constate une **diminution de la distance de visibilité**,
- qui constate une **défaillance d'une autre sentinelle ou de l'annonceur**,
- qui constate un **dérangement des annonces du PN éventuellement utilisées**,
- qui a un **doute sur la perception du signal d'alerte**,

DOIT ÉMETTRE LE SIGNAL D'ALERTE ET AVISER IMMÉDIATEMENT L'ASP.

ANOMALIE SUR L'AVERTISSEUR SONORE GRANDE PUISSANCE

En cas d'anomalie survenant inopinément au cours d'une séquence de travail sur l'avertisseur sonore grande puissance (perte de pression rapide du manomètre, bruits de fuite d'air, émission de son faible ou nulle, ...), l'utilisateur doit faire garer immédiatement le personnel en utilisant un système de secours:

- soit le **robinet à trois voies normal secours**
- soit une **trompe ceinture**



Saint-Dizier

Gérard

Dans ce cas la reprise du travail ne pourra s'effectuer que **sur ordre de l'ASP, après réexamen et modification du dispositif de sécurité, de l'organisation du chantier et un nouveau briefing.**

La sentinelle doit signaler à l'ASP toute défectuosité constatée lors de l'utilisation de l'avertisseur.

DYSFONCTIONNEMENT DU BÂTON LUMINEUX

En cas de dysfonctionnement du bâton lumineux (extinction ou non allumage), la sentinelle utilise sa lampe à main allumée, dirigée vers l'annonceur ou l'autre sentinelle, en l'agitant de gauche à droite à hauteur d'homme.



P G A M S

TRAVAILLER SOUS LE REGIME DE LA DPCS

Demande de Protection à ContreSens

IN07685 (EF 0 A 2)

Edition du 14-03-2016

Version 01 du 14-03-2016

Applicable à partir du 01-01-2017

Fiches dépendantes :

2-01;1-01;1-02 ;1-04K ; 2-02K ;

3-01

| | | |
|---|--|---|
| > | DÉFINITIONS ET GÉNÉRALITÉS | 1 |
| > | HABILITATIONS ET CONDITIONS D'EXERCICE | 2 |
| > | CUMUL DE MISSIONS | 2 |
| > | COMMUNICATIONS ET INTERFACES | 2 |
| > | DOCUMENTS | 3 |
| > | DÉTAIL DE LA MISSION | 3 |
| | 1- ASSURANCES PRÉALABLES | 3 |
| | 2- ÉLÉMENTS SPÉCIFIQUES DE BRIEFING | 3 |
| | 3- PRÉSENTATION DE LA DPCS | 3 |
| | 4- ACCORD DE LA DPCS | 4 |
| | 5- A LA FIN DE LA TOURNÉE OU DES TRAVAUX | 4 |
| | 6- GESTION DES ALÉAS | 5 |
| | 7- CHANTIER AVEC PRESTATION D'ANNONCE | 5 |
| | 8- SYNOPTIQUE | 5 |

Référence-article : IN07685-140316-01I

Émetteur : Maintenance et Travaux (M&T)
Direction Sécurité Qualité Sûreté

DÉFINITIONS ET GÉNÉRALITÉS

Le régime de la DPCS :

La protection à contre-sens consiste à faire interdire par l'Exploitation, à la demande de M&T, **les circulations à contre-sens sur l'intervalle d'IPCS.**

Ceci permet de réduire le risque de heurt à un seul sens de circulation.



La DPCS ne protège pas les agents vis-à-vis des circulations pouvant être engagées en manœuvre ou en évolution dans une gare intégrée dans un pas d'IPCS.

Elle peut être très utile lors de **tournées de surveillance** des voies ou lors de **travaux exécutés sans interdiction de circulation** car elle permet une réduction notable du risque ferroviaire.

La DPCS s'applique uniquement dans le cadre de la protection du personnel.

Qu'est ce qu'une IPCS (Installation Permanente de ContreSens) ?

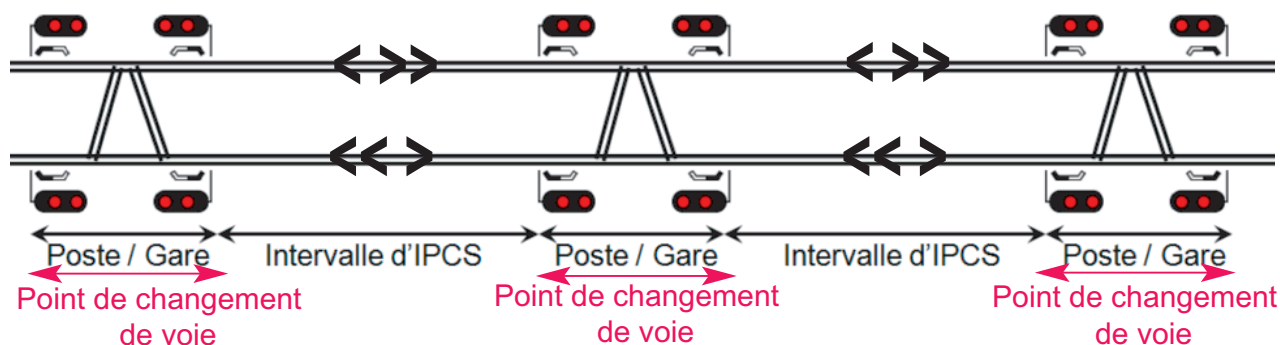
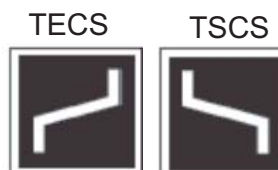
Les IPCS permettent, en double voie, de faire circuler sur une voie, des trains en sens inverse du sens normal ; on dit alors qu'ils circulent en contresens. Les I.P.C.S. sont utilisées en cas de travaux ou d'obstruction inopinée de l'une des voies. Le signe << ou >> indique le sens normal, le signe < ou > le contresens.



Ne pas confondre avec les voies banalisées (VB), pour lesquelles il n'y a pas de sens de circulation privilégié.

Sur ces voies, des IS s'opposent à l'expédition de deux trains de sens contraire à la rencontre l'un de l'autre.

Les I.P.C.S. sont caractérisées par **des points de changement de voie** permettant de passer d'une voie à l'autre. On appelle **intervalle d'I.P.C.S.** la partie de voie séparant deux points de changement de voie successifs ; il est limité par les signaux de sens opposé portant un tableau spécifique et peut être géré par un ou deux AC.



HABILITATIONS ET CONDITIONS D'EXERCICE

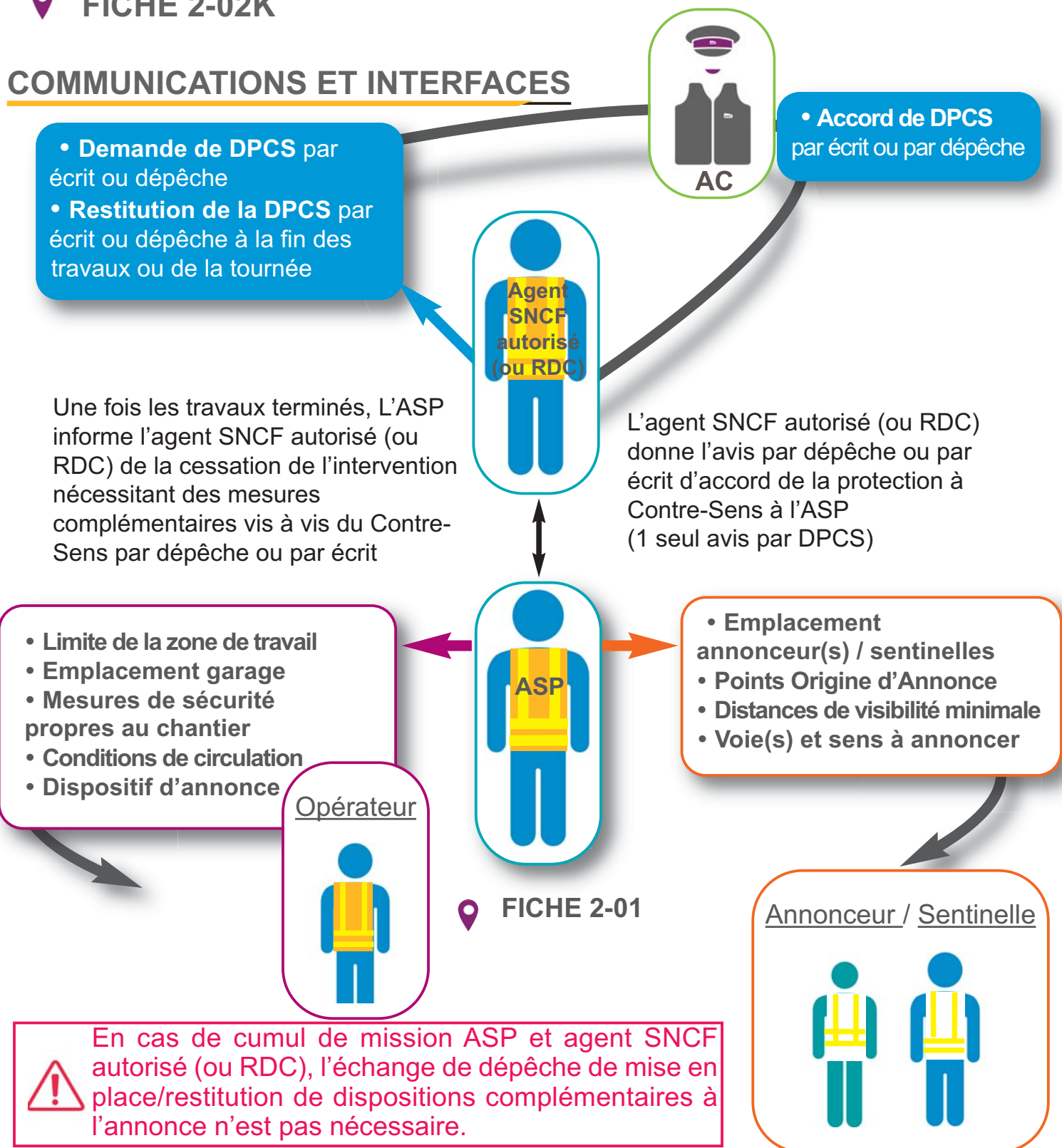
Seul un agent **habilité à la TES C relatives à la fonction de "réalisateur"** est autorisé à poser une DPCS. Ce peut être l'ASP lui-même ou un agent SNCF autorisé pouvant être nommé "Responsable Disposition Complémentaire" (RDC).

Une DPCS peut être accordée alors qu'une DPCS est déjà en cours dans les mêmes conditions (2 maximum).

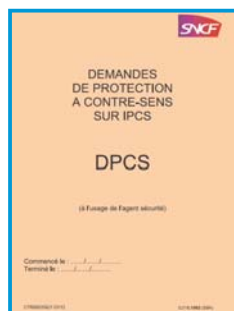
CUMUL DE MISSIONS

 FICHE 2-02K

COMMUNICATIONS ET INTERFACES



DOCUMENTS



- **Carnet de DPCS**
- **CCES9C**
- Consigne d'établissement (si nécessaire)
- Carnet de mise en place de dispositions complémentaires à l'annonce

DÉTAIL DE LA MISSION

Cette fiche est complémentaire à la fiche 2-01 et ne décrit que les mesures complémentaires liées à la DPCS.

1- ASSURANCES PRÉALABLES

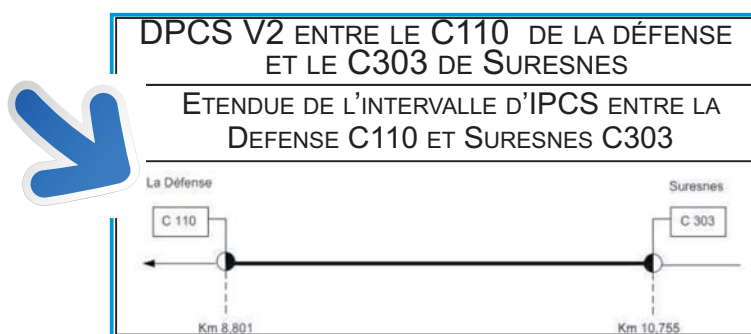
Dans le cas où **l'ASP assure lui-même l'annonce de l'approche des circulations** sur une ligne équipée d'IPCS (*il n'est pas annonceur au sens réglementaire du terme*), il doit au préalable avoir obtenu la DPCS sinon la mise en place d'un dispositif d'annonce est obligatoire.

Sur une ligne équipée d'ICS, **l'utilisation d'outillage de 2^{ème} catégorie nécessite l'obtention d'une DPCS**, sinon un procédé d'assurance chantier (DFV ou GEq) est obligatoire sur la voie de travail.

2- ÉLÉMENTS SPÉCIFIQUES DE BRIEFING

- La voie et le parcours concerné
- La période prévue

3- PRÉSENTATION DE LA DPCS



L'agent SNCF autorisé (ou l'ASP directement) s'adresse à **l'AC du poste d'entrée à contresens désigné à la CCE S9C** et lui présente la DPCS directement ou par dépêche. Il utilise l'imprimé "Demande de Protection à Contre-Sens" sur lequel sera mentionnée la période prévue.

RESTEZ VIGILANT!

Si la DPCS n'est pas prévue sur l'AHT ou sur un avis, **l'agent SNCF autorisé (ou l'ASP) doit pouvoir être joint par l'AC** à tout moment pour restitution éventuelle dans les 10 minutes.



Moyen de communication – Tél. : 06 XX XX XX

D M. (nom) *Martin* à AC *La Defense*

Demande de protection à contre-sens : DPCS n° 41
sur voie n° *2*
entre *La Defense C110* et *Suresnes C303*

À partir du *25/11/14* à *14h15* min, jusqu'au *25/11/14* à *15h30* min.

Application opération n° de l'AHT n° de l'Avis n°

Le *25/11/14* à *13 h 50* min. signature du demandeur

transmis par dépêche n° *41*

4- ACCORD DE LA DPCS

A réception de la dépêche de l'AC, l'ASP ou l'agent SNCF autorisé renseigne le "cadre A". Le numéro de dépêche est le numéro de la DPCS de l'AC. Si la DPCS a été autorisée, il est impossible de l'annuler, il faut la restituer. Si l'ASP ou l'agent SNCF autorisé est au poste, le cadre A est renseigné directement par l'AC après prise des mesures nécessaires.

A AC *La Defense* à M. (nom) *Martin*

Protection à contre-sens accordée suite à DPCS n° 41
sur voie n° *2*
entre *La Defense C110* et *Suresnes C303*

Le *25/11/14* à *13 h 50* min, jusqu'au *25/11/14* à *15 h 30* min.

signature de l'AC reçu par dépêche n° *32*

5- A LA FIN DE LA TOURNÉE OU DES TRAVAUX

R M. (nom) *Martin* à AC *La Defense*

Cessez rotection à contre-sens accordée suite à DPCS n° 41
sur voie n° *2*
entre *La Defense C110* et *Suresnes C303*

Le *25/11/14* à *15 h 25* min. signature du demandeur

transmis par dépêche n° *59*

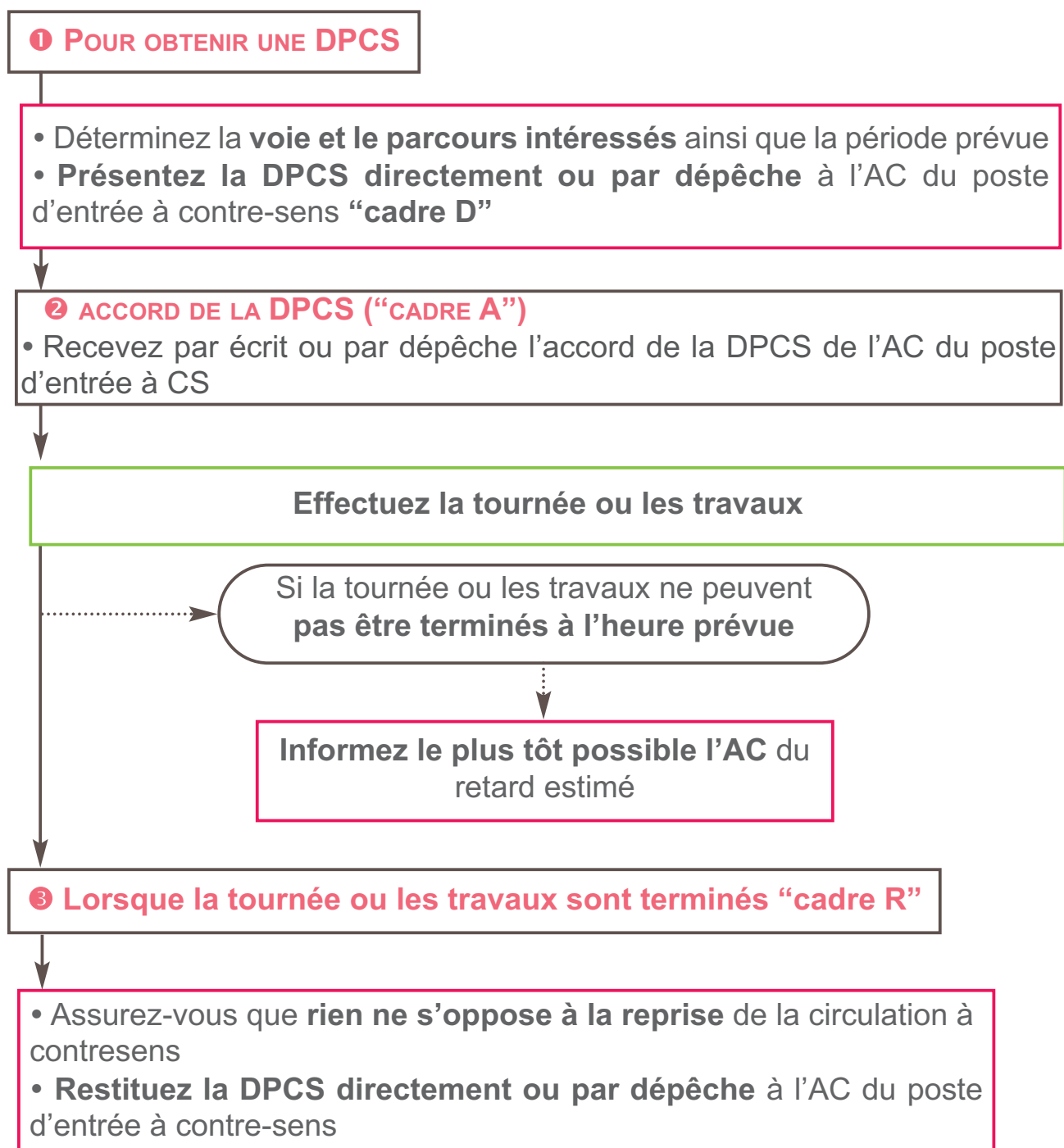
- Assurez-vous que rien ne s'oppose à la reprise de la circulation à contre-sens,
- Restituez la DPCS directement ou par dépêche à l'AC du poste d'entrée à contre sens (indiqué sur la CCES9C).

6- GESTION DES ALÉAS

Si la tournée ou les travaux ne peuvent être terminés à l'heure prévue, **informez verbalement l'AC du retard estimé.**

7- CHANTIER AVEC PRESTATION D'ANNONCE

Le Représentant du Prestataire d'Annonce sur le Chantier (RPAC) demande et reçoit l'**avis de mise en place d'une protection à Contre-Sens** tel que décrit dans les documents (PP ou ISF) du ou des agents SNCF autorisés (ou Responsable Dispositions Complémentaires - RDC) en charge de les remettre.

8- SYNOPTIQUE



PGAMS

DISPOSITIFS D'ANNONCE

IN07686 (EF 0 A 2)

Edition du 14-03-2016

Version 01 du 14-03-2016

Applicable à partir du 01-01-2017

Fiches dépendantes :

2-01 ; 2-02 K ; 2-03 ; 2-04 ; 2-05

| | | |
|---|---|----|
| > | 1- DANITRA | 1 |
| | <i>Conditions d'emploi</i> | 1 |
| | <i>Description du DANITRA</i> | 2 |
| | <i>Utilisation du DANITRA</i> | 4 |
| | <i>Rôle de l'ASP DANITRA</i> | 4 |
| | <i>Rôle de l'annonceur DANITRA</i> | 6 |
| | <i>Rôle des agents utilisateurs</i> | 7 |
| | <i>Gestion des aléas</i> | 7 |
| | <i>Conditions d'emploi</i> | 8 |
| > | 2- AUTOPROWA | 8 |
| | <i>Rôle de l'ASP AUTOPROWA</i> | 9 |
| | <i>Rôle de l'agent "chargé de la surveillance de la centrale"</i> | 10 |
| | <i>Rôle de l'agent « monteur / dépanneur »</i> | 10 |
| | <i>Utilisation de l'AUTOPROWA</i> | 11 |
| | <i>Dérangement de l'AUTOPROWA</i> | 11 |
| > | 3- DAPR : RÉSERVÉ | 12 |

1- DANITRA

Généralités

Le Dispositif d'ANnonce Individuelle par Transmission RAdio (DANITRA) permet de délivrer un signal d'annonce sonore à l'intérieur d'un casque anti-bruit.

L'opérateur est protégé à la fois :

- > **du risque ferroviaire** : par une annonce sonore délivrée à l'intérieur d'un casque anti-bruit ;
- > **et du risque bruit** : par le port d'un casque anti-bruit.

Le DANITRA est constitué :

- > d'une centrale d'annonce (CA)
- > de récepteurs individuels d'annonce (RAI) reliés chacun par cordon à un casque anti-bruit

L'annonce des circulations est déclenchée, soit :

- > en « **Mode manuel** », par l'annonceur qui appuie sur le bouton poussoir de la centrale d'annonce,
- > en « **Mode automatique** » (uniquement sur LGV pour l'annonce de la voie contiguë).

Exemples de chantiers adaptés à l'utilisation du DANITRA :

- meulage de rail,
- tronçonnage de rail ou de traverse,
- déchargement de ballast,
- dégarnissage mécanique,
- bourrage,
- débroussaillage,

que ce soit en GOP ou chantiers d'entretien.

CONDITIONS D'EMPLOI

Un **document d'application local** définit les chantiers bruyants pour lesquels la protection individuelle contre le bruit est obligatoire.

Le DANITRA est l'un des moyens pour faire face à cette obligation.

L'autorisation médicale au port du casque DANITRA est un préalable obligatoire à la formation et à l'utilisation du DANITRA.

Préalablement à l'ouverture d'un chantier, chaque opérateur utilisant le DANITRA ou participant à son fonctionnement doit **bénéficier d'une formation adaptée** au type du dispositif utilisé (SAGEM ou SODIELEC).

L'annonceur doit être visible de l'Agent Sécurité du Personnel (ASP DANITRA) et être à proximité du chantier.

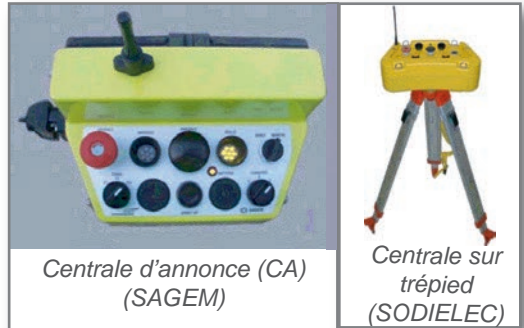
DESCRIPTION DU DANITRA

Il existe actuellement **deux types de DANITRA** : SAGEM et SODIELEC.

A. La centrale d'annonce (CA)

Elle peut être installée sur un **trépied** (pour les chantiers peu mobiles) ou portée à l'aide d'un **harnais abdominal** (pour les chantiers mobiles).

C'est l'annonceur qui est chargé de son fonctionnement en mode manuel.



Centrale d'annonce (CA)
(SAGEM)

Centrale sur
trépied
(SODIELEC)

PARTICULARITÉS LGV :

En mode automatique, sur LGV, elle est surveillée par un agent appelé « **agent chargé de la surveillance de la centrale** ».



Casque récepteur
individuel d'annonce
(RAI) (SODIELEC)

B. Le Récepteur d'Annonce Individuel (RAI)

Le RAI doit impérativement être raccordé à un casque **anti-bruit** pour pouvoir fonctionner.

Lors de la mise en service d'un dispositif DANITRA, les RAI doivent être appairés à une centrale.

** Appairer signifie grouper par paires, connecter : relier 2 à 2.
Appairage : fait d'appairer*

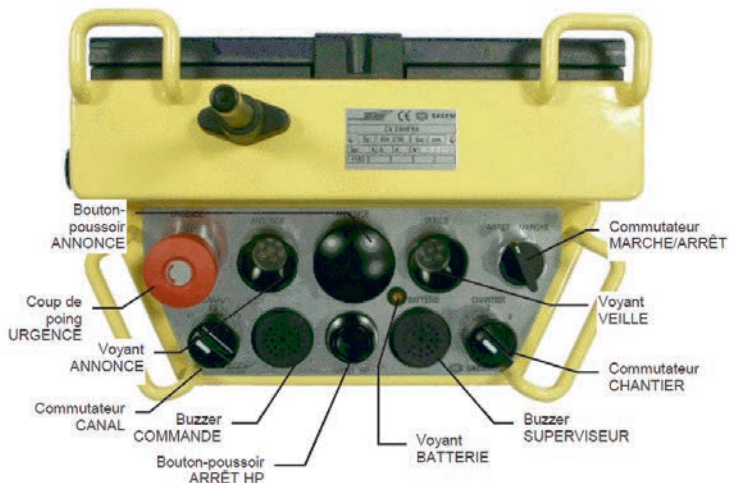
C. Le casque anti-bruit

C'est un **casque à restitution sonore asservie**. Ce casque anti-bruit est actif et restitue le bruit ambiant en dessous de 70 dB (A). Chaque oreillette est munie d'un haut-parleur pour l'émission des signaux acoustiques d'annonce.



Casque anti-bruit SAGEM

Centrale d'annonce DANITRA SAGEM

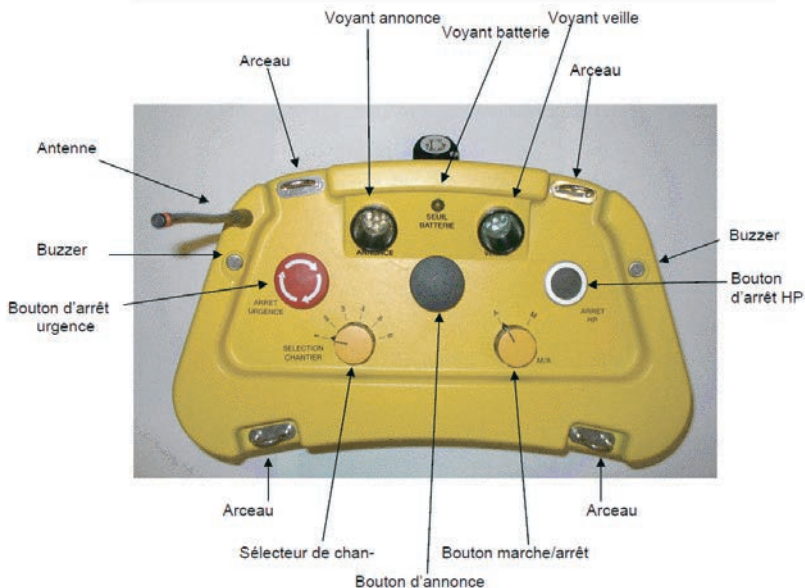


ETAT DE VEILLE :

- clignotement du voyant "VEILLE"
- clignotement du voyant "BATTERIE"
- extinction du voyant "ANNONCE"
- absence de fonctionnement des BUZZERS

ETAT D'ANNONCE :

- extinction du voyant "VEILLE"
- clignotement du voyant "BATTERIE"
- clignotement du voyant "ANNONCE"
- fonctionnement en continu des BUZZERS



Centrale d'annonce DANITRA SODIELEC

UTILISATION DU DANITRA

Sur un même chantier, il ne peut y avoir **qu'une seule CA**. L' (les) annonceur(s) et la (les) sentinelle(s) sont à considérer comme faisant partie du chantier.
Sur un chantier il peut y avoir une annonce délivrée par un annonceur DANITRA à l'attention des agents munis de RAI et une annonce délivrée par **un autre annonceur** à l'aide d'un avertisseur sonore à grande puissance à l'attention des agents non équipés de RAI.

L'autorisation au port du casque DANITRA est soumise obligatoirement à un avis médical.

RÔLE DE L'ASP DANITRA

L'ASP DANITRA :

- > **Est formé à l'utilisation du DANITRA.**
- > Est habilité ASP (TES M - Périmètre de compétences ASP).
- > Exerce toutes les missions dévolues à l'ASP reprises à la  FICHE 2.01 du PGAMS



Lors de l'utilisation du DANITRA, l'ASP DANITRA doit:

- > Prendre au minimum **le nombre de batteries chargées nécessaires au chantier** (le voyant de charge du chargeur doit être éteint).
- > **Mettre en service la centrale,**
 - ① Vérifier et corriger la position des commutateurs de la CA :
 - commutateur " MARCHÉ -ARRET " sur "ARRET".
 - bouton-poussoir " ANNONCE " relâché.
 - commutateur " SELECTION CHANTIER " sur la position 1, 2, 3, 4, 5 ou 6 (SODIELEC)
 - ou commutateur "SELECTEUR DE CANAL" sur la position F1, F2 ou F3 et commutateur chantier sur la position 1, 2 ou 3 (SAGEM)
 - bouton " URGENCE " en position déverrouillé (position haute).
 - bouchon spécifique en place sur l'embase de connexion pour le fonctionnement en mode manuel.
 - ② Mettre en place les 2 batteries (SODIELEC) ou les 4 batteries (SAGEM).
 - ③ Placer le commutateur " MARCHÉ – ARRET " sur "MARCHÉ".
 - ④ Vérifier le fonctionnement de la centrale
 - Test automatique de la Centrale d'Annonce : fonctionnement cadencé des 2 buzzers pendant 14 secondes



- ⑤ Vérifier le passage à l'ÉTAT DE VEILLE de la centrale (allumage du voyant veille
- ⑥ Fixer la centrale sur le trépied ou mettre en place le harnais : la centrale est en phase opérationnelle

> Veiller à l'**appairage de chaque RAI** à la centrale,

- ① Raccorder le casque en raccordant les cordons sur les embases du récepteur.
- ② Mettre en place les batteries (SODIELEC) ou mettre une batterie, attendre l'émission d'un signal acoustique, puis mettre en place la seconde (SAGEM)
 - Vérifier le fonctionnement du RAI
 - Attendre l'émission de signaux sonores alternés (15 secondes) avant d'appairer le récepteur à la centrale.
 - *Test automatique du récepteur : fonctionnement cadencé des 2 oreillettes du casque.*
- ③ Effectuer l'appairage du Récepteur d'Annonce Individuelle pour le passer en phase opérationnelle.
 - *Vérifier le passage en opérationnel du récepteur (absence d'émission de signaux sonores et clignotement du voyant "BATTERIES").*
 - *Si l'appairage est incorrect, les oreillettes et les buzzers émettent en permanence le signal de test.*

> Veiller à l'**attribution des récepteurs** aux agents,

> Veiller au **port effectif du casque anti-bruit**

> Veiller à l'**utilisation de la housse pour le portage** du récepteur par les agents,



> **Placer l'annonceur DANITRA avec la CA** à proximité du chantier mais suffisamment éloigné de la source bruit pour réduire les nuisances du chantier ou de son environnement.

(exemple: utilisation d'une débrouailleuse),

> Faire effectuer **un test d'audibilité** avant d'autoriser l'utilisation du dispositif sur le chantier,

- ➊ Provoquer une annonce en actionnant le bouton-poussoir "ANNONCE" de la centrale.
 - Vérifier l'audibilité des signaux sonores. Ce test fait partie de l'essai du dispositif d'annonce.
 - Centrale en annonce
 - RAI en annonce : signal sonore dans les 2 oreillettes et sur les 2 buzzers du casque
- ➋ Relâcher le bouton-poussoir "ANNONCE"

- > **Gérer les dérangements de la centrale** avec l'ensemble des agents, après s'être assuré qu'ils ont quitté la ZD,
- > **Gérer le dérangement d'un RAI** avec l'agent concerné,
- > **Noter sur le carnet de dérangement prévu** à cet effet les dérangements survenus, (*chantier, heure, n° de centrale ou de récepteur et cause présumée du dérangement*),
- > **Mettre en charge les batteries** à la fin du chantier.

CAS D'UTILISATION DE LA CA EN MODE AUTOMATIQUE, SUR LGV :

Suite au déclenchement d'une annonce, après avoir vérifié que tous les agents ont cessé le travail et dégagé l'entrevoie, l'ASP DANITRA :

- > appuie lui-même sur le **bouton « ARRÊT HP » de la CA** ou autorise "l'agent chargé de la surveillance de la CA" à appuyer sur ce bouton afin d'interrompre l'annonce sonore,
- > **donne l'ordre de reprise du travail** après s'être assuré que la CA est à l'état de veille.

RÔLE DE L'ANNONCEUR DANITRA

Est formé à l'utilisation du DANITRA

- > Est habilité Annonceur / Sentinelle (TES M - PC Annonceur -sentinelle)
- > Exerce les missions dévolues à l'annonceur (sauf missions liées à l'utilisation d'une TGP ou d'une trompe ceinture)

📍 **FICHE 2.04 du PGAMS,**



Pour déclencher une annonce à l'aide du DANITRA, l'annonceur :
Appuie sur le **bouton d'annonce** de la centrale à l'état de veille,
et le **maintient enfoncé jusqu'à ce que le voyant rouge d'annonce s'allume.**

L'annonceur, s'il n'est pas aidé par des sentinelles, peut porter :
Un casque anti-bruit à atténuation sonore assujéti à la centrale d'annonce posée sur trépied, ou un casque anti-bruit DANITRA raccordé au RAI appairé à la CA dont il a la charge.



Le port par un annonceur DANITRA d'un casque DANITRA appairé à une autre CA que celle dont il a la charge est interdit.

CAS D'UTILISATION DE LA CA EN MODE AUTOMATIQUE, SUR LGV :

Suite au déclenchement d'une annonce, l'agent chargé de la surveillance de la centrale, pourra, sur ordre de l'ASP appuyer sur le **bouton « ARRÊT HP » de la CA afin d'interrompre l'annonce sonore.**

L'agent chargé de la surveillance de la CA peut porter :

- > un **casque anti-bruit à atténuation sonore** asservie,
- > ou un casque anti-bruit DANITRA raccordé au RAI appairé à la CA dont il a la charge.

RÔLE DES AGENTS UTILISATEURS

Durant le chantier, le port du casque est obligatoire dès la mise en place de l'annonce DANITRA. Les oreillettes doivent impérativement être positionnées sur les oreilles.

Dès que l'agent perçoit un signal sonore dans son casque, il arrête son travail et dégage de la ZD.

Si le signal sonore perçu ne s'interrompt pas, le RAI est en dérangement et l'agent doit en aviser immédiatement l'ASP.

GESTION DES ALÉAS

❶ **Le récepteur passe à l'état de dérangement :**

▶ **Une des batteries est déchargée.**

Remplacer les 2 batteries par des batteries correctement chargées.

Après avoir remplacé les batteries appairer le récepteur à nouveau avec la centrale.

▶ **Le récepteur est trop éloigné de la centrale (hors de portée radio)**

Rester dans la zone de couverture radio de la centrale (environ 200m).

Enlever les 2 batteries du récepteur, les remettre en place et appairer de **nouveau le récepteur et la centrale.**

▶ **Un des cordons du casque a été déconnecté du récepteur ou est endommagé.**

Raccorder le cordon déconnecté ou remplacer le casque.

Enlever les 2 batteries du récepteur, remédier à la cause identifiée remettre en place les batteries et appairer de nouveau le récepteur et la centrale.

▶ **La liaison radio est perturbée**

Recommencer la mise en service de la centrale d'annonce et de ses récepteurs appairés en changeant de canal (SAGEM) ou de chantier (SODIELEC).

② La centrale passe en dérangement et son voyant batterie est éteint.

LA PHASE DE DÉRANGEMENT SUR LA CENTRALE EST CARACTÉRISÉE PAR

- extinction du voyant "VEILLE"
- clignotement du voyant "ANNONCE"
- fonctionnement en continu des buzzers

Le voyant "BATTERIE" éteint indique que le dérangement est dû à un niveau trop faible des batteries.

- ▶ **Réinitialiser le système et recommencer l'appairage** des récepteurs après avoir remplacé les batteries.

2- AUTOPROWA

Généralités

L'**AUTOPROWA** est un dispositif d'annonce automatique, il permet, de délivrer des signaux d'annonce collectifs sonores et/ou lumineux à l'approche des circulations ferroviaires sur les chantiers.

- Il peut être installé sur **tous les types de lignes SNCF** parcourues jusqu'à 200 Km/h (220 Km/h sous certaines conditions)
- Il annonce les circulations de la voie en chantier et/ou des voies contiguës, selon **4 origines distinctes** pouvant avoir **chacune plusieurs points d'annonce**.

Le déclenchement et l'annulation des annonces se font lors du passage d'une circulation sur des détecteurs électromécaniques implantés suivant les indications d'un schéma d'implantation.



La mise en œuvre du dispositif AUTOPROWA doit être réalisée par du personnel formé.

CONDITIONS D'EMPLOI

- Dès qu'une circulation actionne les détecteurs d'annonce, l'annonce est déclenchée par les **avertisseurs répartis sur toute la longueur du chantier**.
- L'annonce est délivrée par au moins **2 avertisseurs sonores et au moins deux feux à éclats**.

Les avertisseurs sonores sonnent une ou deux fois (selon le choix prévu dans le document d'application local), les avertisseurs lumineux s'allument et fonctionnent tant que toutes les circulations annoncées n'ont pas dégagé le chantier.



Si une annonce a été déclenchée sur une voie alors qu'une autre circulation survient et actionne les détecteurs d'annonce situés sur une autre voie:

- **il n'y aura pas de répétition du signal sonore ;**
- **mais l'allumage des avertisseurs lumineux persiste tant qu'une annonce est en cours.**



Tout défaut détecté par le dispositif se traduit par le déclenchement du signal sonore et l'allumage des feux.

- **La mise en place du dispositif est réalisée conformément à un schéma d'implantation établi par l'unité organisatrice des travaux.**

RÔLE DE L'ASP AUTOPROWA

L'ASP AUTOPROWA :

- > Est habilité à la TES M relative à la fonction d'ASP
- > Exerce toutes les missions de l'ASP décrites dans la
 - 📍 FICHE 2.01 du PGAMS



Il doit avoir été préalablement formé à l'utilisation de l'AUTOPROWA pour les opérations suivantes :

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ● Connaître la procédure de mise en marche du dispositif, ● Connaître les raccordements des différents câbles sur la centrale, ● Paramétrer, mettre en service et arrêter le dispositif, ● Connaître les vérifications à réaliser avant d'autoriser le travail, ● Connaître le bon fonctionnement du dispositif et interpréter les informations délivrées par la centrale, | <ul style="list-style-type: none"> ● Connaître le moment où il peut autoriser la reprise du travail après une annonce, ● Connaître la procédure de relève de dérangement, ● Réaliser des commandes sur la centrale, ● Annuler une annonce ● Utiliser le carnet de dérangement du dispositif, |
|---|---|

Si plusieurs dispositifs AUTOPROWA sont utilisés le (ou les) agent(s) sécurité du personnel est (sont) placé(s) sous l'autorité du CODAAC (coordonnateur DAAC).

RÔLE DE L'AGENT "CHARGÉ DE LA SURVEILLANCE DE LA CENTRALE"

Un agent "chargé de la surveillance de la centrale" :

- > Surveille le fonctionnement du dispositif.
- > Est formé à l'utilisation de l'AUTOPROWA

L'agent chargé de la surveillance de la centrale doit :

- **Connaître** les différentes indications fournies par la centrale,
- **Paramétrer, mettre en service et arrêter le dispositif,**
- **Surveiller** le bon fonctionnement du dispositif et interpréter les informations délivrées par la centrale,
- **Utiliser** le commutateur d'annonce manuelle,
- **Connaître** la procédure de relève de dérangement
- **Réaliser** à la demande de l'ASP ou de l'agent chargé du dépannage des commandes sur la centrale,
- **S'assurer** de l'alimentation du dispositif,
- **Utiliser** le carnet de dérangement du dispositif.
- **Mentionner** les heures de mise en service / hors service du dispositif.
- **Annuler** une annonce à la suite de la demande de l'agent sécurité formulée par dépêche.

L'agent chargé de la surveillance de la centrale est dégagé des tâches de production.

Il doit pouvoir **communiquer à tout moment avec l'ASP**. Sur les chantiers étendus ou avec peu de visibilité, une liaison radio (talkies-walkies, téléphone mobile...) doit être prévue.

RÔLE DE L'AGENT « MONTEUR / DÉPANNEUR »

Un agent monteur/dépanneur dirige : **les opérations d'approvisionnement, de montage, de dépannage, de démontage et de stockage.**

L'agent réalise les opérations suivantes :

- **Démonter et remonter** la centrale,
 - **Monter** une installation conformément au schéma d'implantation,
 - **Paramétrer, mettre en service et arrêter le dispositif,**
 - **Surveiller** le bon fonctionnement du dispositif et **interpréter** les informations délivrées par la centrale,
 - **Connaître** la procédure de relève de dérangement
 - **Réaliser** la relève des dérangements
- **Réaliser ou faire réaliser** les essais et les vérifications nécessaires à la suite de la relève de dérangement.
 - **Réaliser** des commandes sur la centrale,
 - **Réaliser** des opérations de petit entretien du dispositif sur chantier,
 - **S'assurer** de l'alimentation du dispositif,
 - **Utiliser** le carnet de dérangement du dispositif.

UTILISATION DE L'AUTOPROWA

L'ASP du chantier équipé de l'AUTOPROWA doit informer tous les agents sur les conditions de fonctionnement du dispositif lors du briefing, notamment :

- > les conditions d'annonce du chantier,
- > la mise en service ou hors service de l'AUTOPROWA,
- > la signification des signaux sonores et lumineux.

Un agent arrivant sur un chantier doit obtenir ces renseignements de l'ASP

 **Un agent ne doit pas considérer qu'un AUTOPROWA est en service tant que l'ASP ne lui aura pas confirmé cette mise en service.**

Dès que le signal d'annonce est délivré, les agents doivent arrêter le travail et se garer en dehors de la ZD.

 **Il est interdit de retourner ou de pénétrer dans la ZD quand les feux à éclats de l'AUTOPROWA sont allumés.**

DÉRANGEMENT DE L'AUTOPROWA

Quand un dérangement survient, une annonce sonore et lumineuse est déclenchée automatiquement.

- > L'ASP **fait cesser le travail** et **informe le personnel du chantier.**
- > La relève de dérangement est réalisée par un agent autorisé (un agent monteur/dépanneur).



Pendant toute la durée du dérangement, le dispositif est considéré **hors service**, quelles que soient les indications fournies par les avertisseurs sonores ou lumineux. A la fin de la relève du dérangement, **l'ASP autorise la reprise du travail.**

3- DAPR : réservé



P G A M S

ETRE AGENT TRAVAILLANT SEUL

IN07690 (EF 0 A 2)

Edition du 14-03-2016

Version 01 du 14-03-2016

*Applicable à partir du 01-01-2017*Fiches dépendantes :2-01;1-01;1-02 ;1-04K ; 2-02K ;
2-06 ; chapitres 7 et 8




| | | |
|---|---|---|
| > | DANS QUELS CAS APPLIQUER CETTE FICHE ? | 1 |
| > | DÉFINITIONS ET GÉNÉRALITÉS | 1 |
| > | HABILITATIONS ET CONDITIONS D'EXERCICE | 1 |
| > | MESURES DE SÉCURITÉ À APPLIQUER PAR L'AGENT SEUL | 2 |
| > | 1- CAS OÙ L'AGENT SEUL SURVEILLE LUI-MÊME L'APPROCHE DES CIRCULATIONS | 2 |
| > | 2- CESSATION DU TRAVAIL À L'APPROCHE OU À L'ANNONCE DES CIRCULATIONS | 3 |
| > | 3- GESTION DES ALÉAS | 3 |
| > | DOCUMENTS | 3 |
| > | SYNOPTIQUE | 4 |

Référence-article : IN07690-140316-011

Émetteur : Maintenance et Travaux

Direction Sécurité Qualité Sûreté

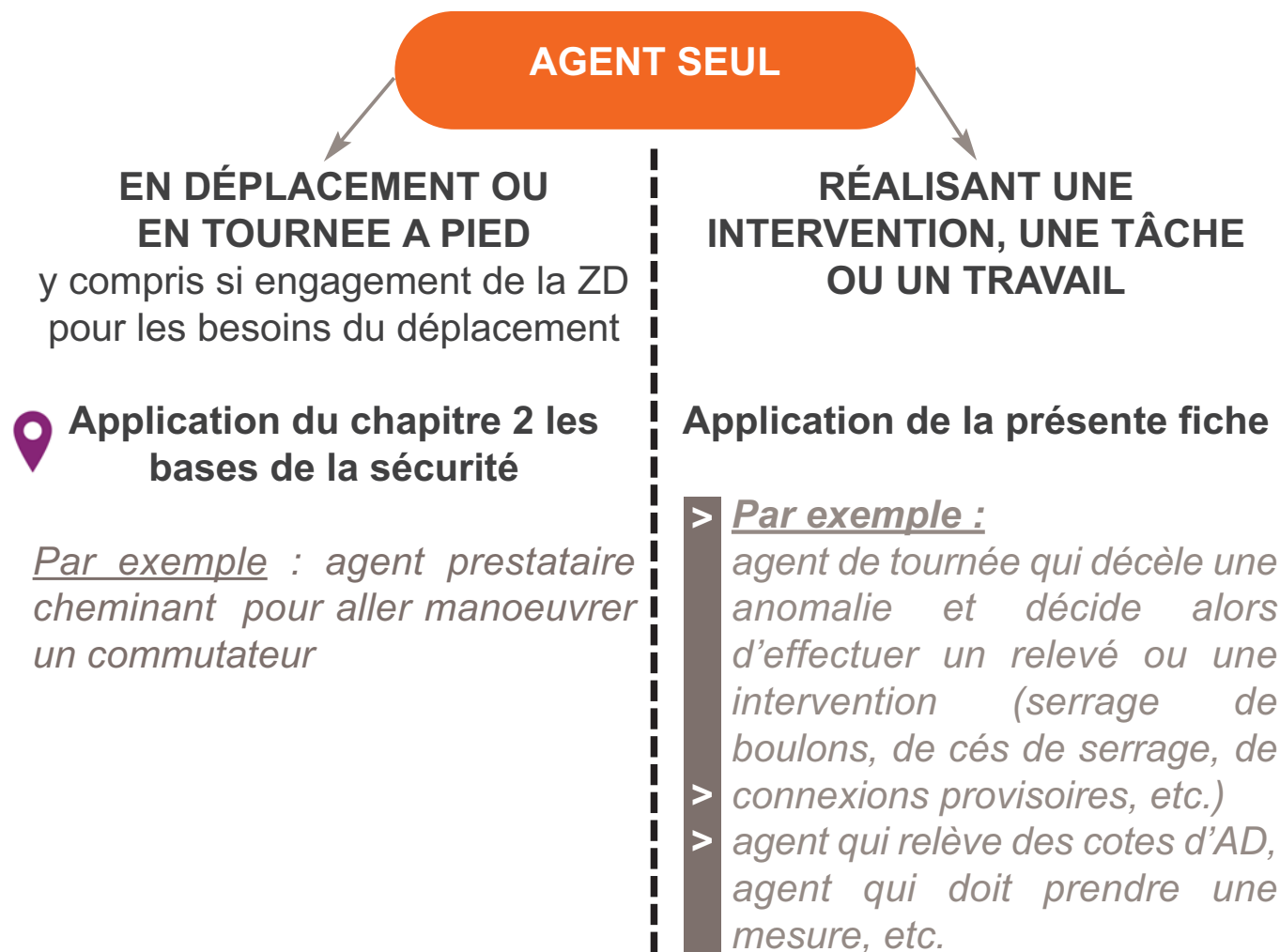
DANS QUELS CAS APPLIQUER CETTE FICHE ?

| | | AGENT SE DÉPLAÇANT SEUL | |
|---|---|---|--|
| $V \leq 160$ km/h (170 km/h TGV) | | Application du CHAPITRE 2 LES BASES DE LA SÉCURITÉ IN0116 | |
| $160 < V \leq 200$ km/h (170 TGV) (220 TGV) | | | |
| LGV ou $V > 220$ km/h ou raccordement équipé de signalisation cabine | | VOUS ACCÉDEZ SEUL À UNE LGV LES BASES DE LA SÉCURITÉ IN0116 FICHE 2307 Application PGAMS FICHE 2-03 CHAPITRE 3 | |
| | | AGENT TRAVAILLANT SEUL À PROXIMITÉ OU DANS LA ZD | |
| APPLICATION DE LA PRÉSENTE FICHE  | $V \leq 160$ km/h (170 km/h TGV) | Surveille lui-même l'approche des circulations Application PGAMS FICHES 2-08 et 2-01 § 4.2  Interdit de nuit, en IPCS sans DPCS, de nuit, en voie banalisée, en VUT, en TCT, en zone bruyante, en tunnel, sur les VP intérieures de plateforme à plus de 2 VP contiguës. | Recourt à la mise en place d'un système d'annonce Application PGAMS Fiche 2-01 § 6 à 8 |
| | $160 < V \leq 200$ km/h (170 TGV) (220 TGV) | | Application PGAMS Fiche 2-03 CHAPITRE 4 |
| | LGV ou $V > 220$ km/h ou raccordement équipé de signalisation cabine |  INTERDIT | |

DÉFINITIONS ET GÉNÉRALITÉS

On distingue l'agent seul qui effectue **UN DÉPLACEMENT** et qui peut, dans ce cadre être amené à engager la Zone Dangereuse lors de son déplacement et celui qui **RÉALISE SEUL UNE TÂCHE, UN TRAVAIL** dans ou à proximité de la ZD en étant hors de portée de vue ou de voix du collectif.

Les agents de Maintenance et Travaux, habilités à la TES M sur le périmètre de compétences ASP, peuvent être amenés à engager la **Zone Dangereuse** pour un **travail de courte durée**.



Dans tous les cas, consultez votre consigne d'établissement !

L'agent seul est interdit sur Ligne à Grande Vitesse. **FICHE 2-03**

HABILITATIONS ET CONDITIONS D'EXERCICE

Tout agent intervenant seul dans la ZD ou étant susceptible de l'engager lors de son travail doit être **habilité à la TES (M) avec le périmètre de compétences «Agent Sécurité du Personnel»**.

MESURES DE SÉCURITÉ À APPLIQUER PAR L'AGENT SEUL

D'une manière générale, l'agent seul doit à chaque fois que possible recourir à l'interdiction de la circulation lorsqu'il doit intervenir dans ou à proximité de la ZD.

Dans tous les cas, il doit appliquer les règles définies ci-après pour déterminer les situations dans lesquelles il doit obligatoirement :

- ▶ soit intervenir sous couvert d'une **interdiction de circulation**,
- ▶ soit intervenir avec **mise en place d'un annonceur**.



Cette fiche ne s'adresse qu'à l'agent seul. S'il y a obligation de recourir à la mise en place d'un dispositif d'annonce, appliquez la fiche 2-01

S'il n'a pas l'obligation de recourir à l'interdiction de circulation ou à la mise en place d'un annonceur, **l'agent seul peut surveiller lui-même l'approche des circulations tout en intervenant.**




Il doit alors être conscient qu'il est lui-même le seul garant de sa propre sécurité !

Il ne doit pas considérer comme suffisantes pour lui-même, les mesures de sécurité prises par d'autres agents, sauf entente avec l'ASP. Dans ce cas, il doit alors se faire connaître de cet ASP qui lui précisera les **limites et les conditions de la protection**.

1- CAS OÙ L'AGENT SEUL SURVEILLE LUI-MÊME L'APPROCHE DES CIRCULATIONS

L'agent seul applique les règles du § 4.2 de la fiche 2.01 avec une Marge de Sécurité de :

- ▶ **15 SECONDES** pour un travail sur voie circulée,  FICHE 2-01 § 4.2
- ▶ **10 SECONDES** pour un travail sur voie interdite à la circulation.

Il assure, au titre de l'autocontrôle, **la traçabilité du calcul** de la distance d'annonce (carnet CADA ou équivalent).

2- CESSATION DU TRAVAIL À L'APPROCHE OU À L'ANNONCE DES CIRCULATIONS

Dès qu'il constate l'approche ou dès l'annonce d'une circulation, l'agent seul doit **interrompre le travail**.

Puis, s'il travaille dans une Zone Dangereuse, il doit :

► **débarrasser immédiatement la voie des outils et matériaux** engageant le gabarit des dépôts provisoires de matériaux ou susceptibles d'être déplacés par le mouvement d'air provoqué par la circulation,

 **FICHE 32 03 LES BASES DE LA SÉCURITÉ**

► **se garer sans délai en dehors de toute Zone Dangereuse** à l'endroit prévu.

3- GESTION DES ALÉAS

Si l'agent seul n'a plus la distance de visibilité suffisante, il doit cesser le travail dans ou à proximité de la Zone Dangereuse.

DOCUMENTS

- > Consignes locales
- > Cartes de vitesse de la ligne concernée
- > Carnet CADA ou équivalent
- > Carte calcul de la distance d'annonce et cartes mémo de l'ASP
- > Carnet de mise en place de dispositions complémentaires à l'annonce des circulations ferroviaires si nécessaire
- > Carnet de DPCS (en IPCS) et carnet de DFV si habilité à la TES (C) relative à la fonction de Réalisateur

1 OBLIGATION DE RECOURIR À L'INTERDICTION DE CIRCULATION ?

IN7760 ; FICHE 2-01

- ▶ TRAVAUX FAISANT OBSTACLE
- ▶ Prévus dans un DOCUMENT D'APPLICATION LOCAL
- ▶ DISTANCE DE VISIBILITÉ MINIMALE NON OBTENUE ;
- ▶ Cas où les règles relatives à l'utilisation de L'OUTILLAGE RAPIDEMENT DÉRAILLABLE OU DÉPLAÇABLE À LA MAIN (2^{ÈME} CATÉGORIE) l'imposent ;
- ▶ Utilisation d'OUTILLAGE FAISANT OBSTACLE AU CIRCULATION (3^{ÈME} catégorie)

OUI

INTERDICTION DE CIRCULATION

FICHE 2-01 :15.3
CHAPITRES 7 et 8



2 OBLIGATION DE RECOURIR À LA MISE EN PLACE D'UN DISPOSITIF D'ANNONCE ?

FICHE 2-01

- ▶ Cas prévus dans un DOCUMENT D'APPLICATION LOCAL
- ▶ DISTANCE D'ANNONCE NON OBTENUE
- ▶ Intervention en ZONE BRUYANTE ;
- ▶ Intervention en IPCS SANS DPCS, en voie BANALISÉE, en VUT, en TCT
- ▶ Chantier de NUIT
- ▶ Intervention sur les VP INTÉRIEURES DES PLATEFORMES à plus de 2 VP contiguës
- ▶ ZONE À V>160 km/h sans dépasser 200km/h (220 km/h pour les TGV)

OUI

MISE EN PLACE D'UN DISPOSITIF D'ANNONCE

FICHE 2-01

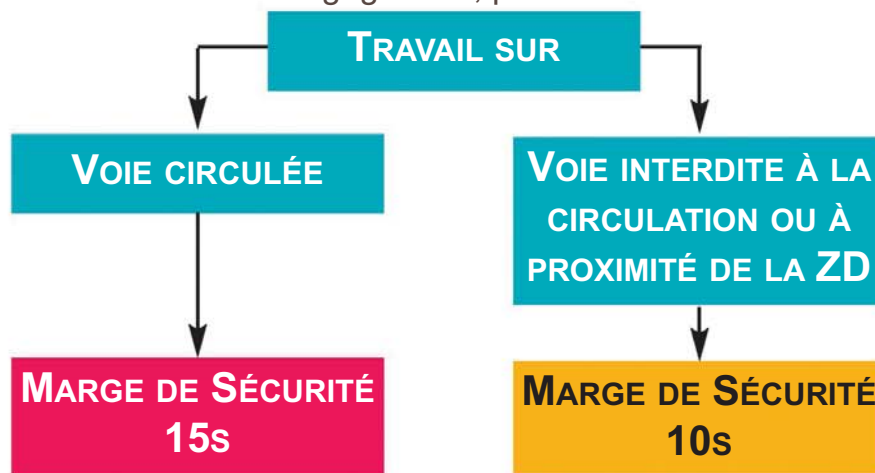
Je suis alors ASP et identifié comme tel et mets en place la chaîne d'annonce



3 JE PEUX ASSURER MOI-MÊME LA SURVEILLANCE DE L'APPROCHE DES CIRCULATIONS

FICHE 2-01

- ▶ Le cas est autorisé dans un DOCUMENT D'APPLICATION LOCAL
- ▶ Je détermine le Délai de Dégagement, puis la MARGE DE SÉCURITÉ



- ▶ Je détermine le Délai d'annonce = DD+MS
- ▶ J'assure la traçabilité du calcul au titre de l'autocontrôle

Chapitre 3



PGAMS

ASSURER LES MISSIONS DE
SÉCURITÉ EN COACTIVITÉ

IN07688 (EF 0 A 2)

Edition du 14-03-2016

Version 01 du 14-03-2016

Applicable à partir du 01-01-2017

- 3.01 Etre Représentant SNCF sur le Chantier (R SNCF/Ch)
ou
Représentant de la Sécurité Opérationnelle (RSO) IN07689
- 3.02 Etre représentant INFRALOG/INFRAPOLE Réservé

Référence-article : IN07688-140316-011

Émetteur : Maintenance et Travaux (M&T)
Direction Sécurité Qualité Sûreté



PGAMS

REPRÉSENTANT SNCF SUR LE CHANTIER OU REPRÉSENTANT DE LA SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE

IN07689 (EF 0 A 2)

Edition du 14-03-2016

Version 01 du 14-03-2016

Applicable à partir du 01-01-2017

Fiches dépendantes :

2-01, 1-03, 2-03, 4-03 ; 1-05K

| | | |
|---|--|----|
| > | 1- Définitions et Généralités | 1 |
| > | 2- Habilitations et conditions d'exercice | 3 |
| | 2.1- Désignation | 3 |
| | 2.2- Repérage | 3 |
| > | 3- Cumul de missions | 4 |
| > | 4- Communication et interfaces | 4 |
| | 4.1- Interfaces | 4 |
| | 4.2- Repérage et identification des acteurs | 4 |
| | 4.3- Les missions | 5 |
| > | 5- Documents | 5 |
| | 5.1- Les différents documents | 5 |
| | 5.2- Lire et analyser un document d'organisation | 6 |
| > | 6- Détail de la mission | 7 |
| | 6.1- Avant les travaux | 7 |
| | 6.2- Pendant les travaux | 10 |
| | 6.3- Fin des travaux | 10 |
| > | 7- Gestion des aléas | 12 |
| | Réactions en cas d'écart | 12 |

1- DÉFINITIONS ET GÉNÉRALITÉS

Les missions de R SNCF/Ch et RSO sont dédiées à la **SÉCURITÉ DU PERSONNEL**.

COACTIVITÉ : présence simultanée ou successive de salariés de plusieurs entreprises sur un même lieu de travail.

PHASE D'ACTIVITÉ : ensemble d'actions participant à la réalisation d'une opération et décomposées en plusieurs étapes successives.

RISQUES INTERFÉRENTS : risques supplémentaires qui s'ajoutent aux risques propres à l'activité de chaque entreprise.

Une entreprise de travaux réalise une soudure en voie. Il y a un risque que le soudeur se fasse heurter par une circulation ferroviaire. Il s'agit d'un risque interférent car il n'est pas lié à l'activité de soudure de l'entreprise.

OPÉRATIONS DE MAINTENANCE PRESTATIONS DE SERVICES



Ex : Débroussaillage

OPÉRATIONS DE BÂTIMENT ET DE GÉNIE CIVIL (GROS TRAVAUX- INVESTISSEMENT) COORDINATION SÉCURITÉ ET PROTECTION DE LA SANTÉ



Ex : Elargissement d'un pont rail

ORGANISATEURS

Représentant SNCF - R SNCF

Maître d'oeuvre travaux
(Responsable de LoT - RLT)

REPRÉSENTANT DE L'ORGANISATEUR

Représentant SNCF sur le Chantier
(R SNCF/Ch)

Agent SNCF chargé de s'assurer du respect des mesures de prévention fixées dans un Plan de Prévention (PP) lors de travaux réalisés par entreprise(s).

Représentant de la Sécurité
Opérationnelle (RSO)

Agent chargé de s'assurer du respect des mesures de prévention fixées dans une Instruction de Sécurité Ferroviaire (ISF) lors de travaux réalisés par entreprise(s).

DOCUMENTS D'ORGANISATION**Plan de Prévention (PP)****QUOI ?**

Document définissant les mesures de sécurité en vue de prévenir les risques apparaissant du fait de la **coactivité** (risques interférents).

Qui ?

C'est le **Représentant SNCF** (Encadrant) qui le rédige. Chaque **entreprise extérieure** valide ce document.

QUAND ?

Préalablement à la réalisation de travaux de maintenance.

QUI APPLIQUE ?

Le personnel des entreprises extérieures.
Le personnel SNCF Réseau.

QUI CONTRÔLE LA BONNE APPLICATION ?

Le **Représentant SNCF sur le Chantier** désigné par le Représentant SNCF.

QUEL EST LE CONTENU ?

- > Renseignements administratifs (durée des travaux, point de RDV, etc.).
- > **Organisation générale** (accès au chantier, horaires, effectifs, etc.).
- > **Description des travaux à effectuer, des modes opératoires, des matériels utilisés.**
- > **Définition des phases d'activité dangereuses et des moyens de prévention.**
- > Organisation pour assurer les **premiers secours** en cas d'urgence.
- > **Locaux** d'hygiène à disposition (vestiaires, réfectoire, sanitaires, etc.).

Instruction de Sécurité Ferroviaire (ISF)**QUOI ?**

Document décrivant les mesures de sécurité vis-à-vis des risques **spécifiques ferroviaires**, de tout ou partie du chantier.

Qui ?

C'est le **Maître d'Œuvre Travaux** (Responsable de Lot Travaux) qui le rédige. Chaque **entreprise intervenante** valide ce document.

QUAND ?

Préalablement à la réalisation de travaux d'investissement.

QUI APPLIQUE ?

Le personnel des entreprises intervenantes.
Le personnel SNCF Réseau.

QUI CONTRÔLE LA BONNE APPLICATION ?

Le **Représentant de la Sécurité Opérationnelle** désigné par le Responsable de Lot (RLT).

QUEL EST LE CONTENU ?

- > Renseignements administratifs (durée des travaux, point de RDV, etc.).
- > **Organisation générale** (accès au chantier, horaires, effectifs, etc.).
- > **Mesures préalables à l'exécution des travaux** (phases d'activité et mesures de protection ferroviaires retenues, etc.).
- > En option, annuaire de chantier et situation géographique.

2- HABILITATIONS ET CONDITIONS D'EXERCICE

2.1- DÉSIGNATION

Le **représentant désigné** (R SNCF/Ch, RSO) et son périmètre de surveillance sont désignés dans le **document d'organisation** (PP ou ISF). Il doit être formé à ces missions. Pour la même opération, il peut y avoir plusieurs représentants.

Dans tous les cas, le document d'organisation (PP ou ISF) devra indiquer la **présence permanente** ou non du R SNCF / Ch ou RSO durant les travaux. **Il doit être disponible en permanence en cas de besoin notamment pour les situations d'urgence ou de danger.**



Le Représentant SNCF sur le chantier ou le RSO est l'intermédiaire entre le(s) Représentant(s) Chantier de(s) l'Entreprise de travaux (RCE) et les intervenants de SNCF Réseau sur le chantier.

Il a un **rôle de coordination** dans la mise en place des mesures de prévention. **Il doit connaître le contenu du document d'organisation (PP ou ISF) :**

- > les interlocuteurs et leurs coordonnées,
- > les plans d'accès (schémas des pistes et itinéraires, vitesse des lignes, etc.),
- > les mesures de prévention,
- > l'organisation des secours,
- > ...

et les documents tels que les attestations de sécurité ferroviaire (mise hors tension, attestation d'annonce, voie interdite à la circulation, ..) et le permis feu.



Si les travaux sont réalisés en **présence du risque ferroviaire**, il doit être formé **Agent Sécurité du Personnel** et avoir le **niveau d'aptitude physique et psychologique correspondant**.

2.2- REPÉRAGE



- > Il est repéré par un **passant gris**.
- > Lorsqu'il assure une mission d'Agent Sécurité du Personnel, il doit porter un repérage conformément à la fiche 2-01.

 **FICHE 2-01**

3- CUMUL DE MISSIONS

La mission de **RSO & Représentant SNCF sur le chantier** peut notamment être cumulée avec les missions de :

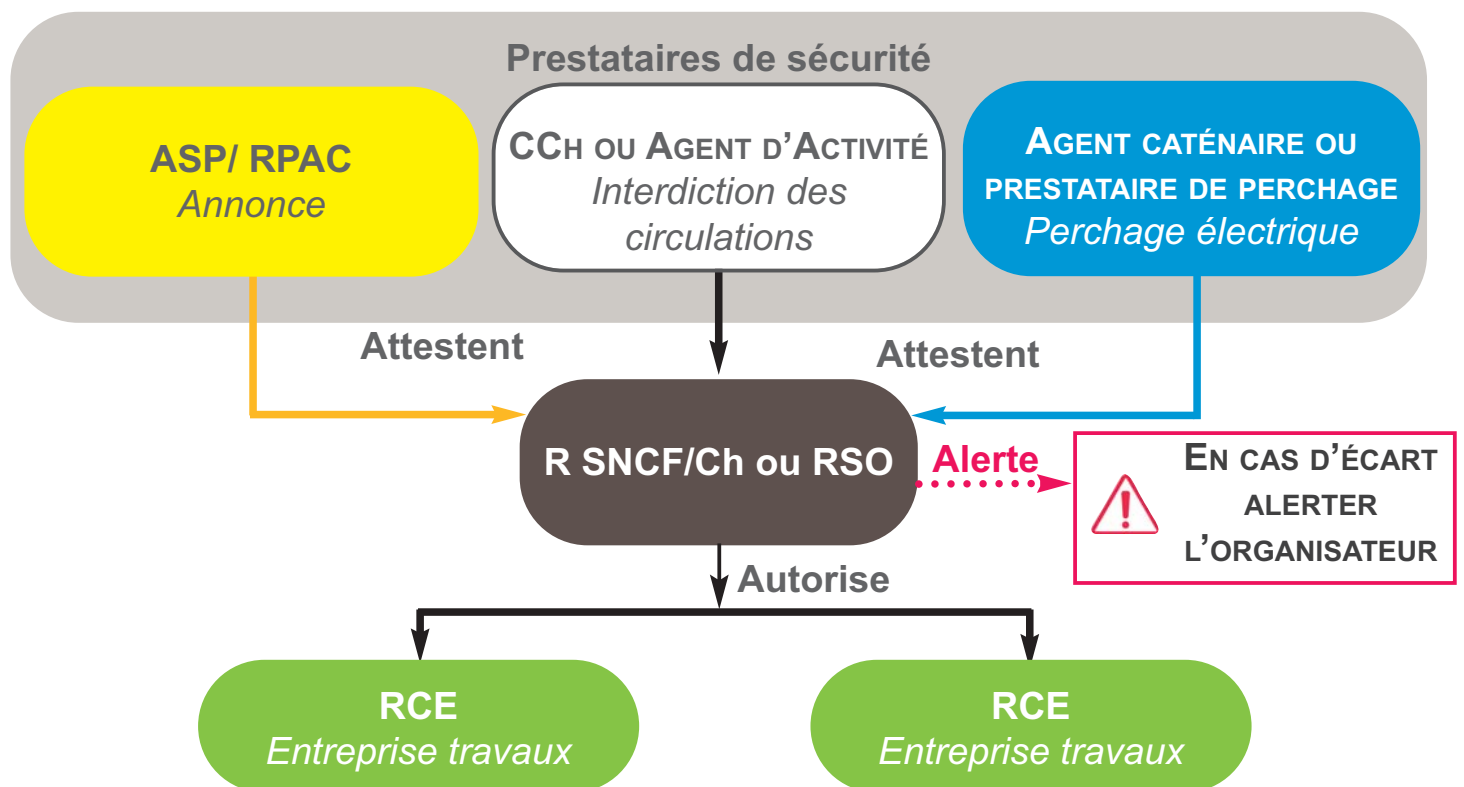
- > Agent Sécurité du Personnel,
- > Surveillant travaux (surveillance technique, ...),
- > Agent d'Activité (interdiction de circulation, ...).

 **FICHE IN07757**

 **FICHE 4-03**

4- COMMUNICATION ET INTERFACES

4.1- INTERFACES



4.2- REPÉRAGE ET IDENTIFICATION DES ACTEURS

| Passant | Acteur sécurité |
|---------|--|
| | Représentant de la Sécurité Opérationnelle (RSO) Représentant SNCF sur le chantier (R SNCF/Ch) |
| | Agent Sécurité du Personnel (ASP) ou Représentant du Prestataire d'Annonce sur le chantier (RPAC) |
| | Agent autorisé Caténares ou prestataire perchage |
| X | Chef de Chantier CCh ou l'Agent d'Activité |
| Passant | Acteur entreprise extérieure ou entreprise intervenante |
| | Représentant Chantier Entreprise (RCE) |

4.3- LES MISSIONS

- ▶ **LE REPRÉSENTANT DU PRESTATAIRE D'ANNONCE SUR LE CHANTIER (RPAC) ou l'ASP** est chargé d'assurer l'interface entre l'entreprise de travaux et le R SNCF/Ch ou le RSO concernant le dispositif de sécurité du personnel. Il est habilité ASP. Il délivre par écrit l'attestation de mise en place d'un dispositif d'annonce :
 - > directement au RCE si l'annonce des circulations suffit à la protection
 - > au RSO ou R SNCF/Ch dans les autres cas (nécessité de mesures S9 et/ou S11).

- ▶ **LE REPRÉSENTANT CHANTIER ENTREPRISE (RCE)** est l'interlocuteur du RSO ou du RSNCF /Ch pour l'entreprise de travaux. Le RSO ou le R SNCF/Ch lui délivre "l'autorisation d'engagement en zone à risques ferroviaires" par écrit.

- ▶ **L'AGENT AUTORISÉ CATÉNAIRES OU LE PRESTATAIRE DE PERCHAGE** est chargé des mesures de mise hors tension des caténaires (perchage). Il atteste de la réalisation de cette mesure au RSO ou R SNCF/Ch via l'imprimé 9007 "attestation de mise hors tension" remis par écrit après reconnaissance contradictoire des limites du chantier avec le RCE.

- ▶ **LE CHEF DE CHANTIER OU L'AGENT D'ACTIVITÉ** de SNCF Réseau informe le RSO/R SNCF/Ch de la mise en place de l'interdiction des circulations. Si l'organisation le prévoit, il délivre par dépêche ou par écrit «l'avis de voie interdite aux circulations» au RSO ou R SNCF/Ch .



5- DOCUMENTS

5.1- LES DIFFÉRENTS DOCUMENTS

- > **Document d'organisation :**
 - Plan de Prévention (PP) ou Instruction de Sécurité Ferroviaire (ISF)
- > **Attestations vis à vis du risque ferroviaire :**
 - Avis de voie interdite / restituée aux circulations
 - Attestation de Mise Hors Tension de la caténaire (*AMHT, imprimé 9007*)
 - Attestation de mise en place du dispositif d'annonce (AAn)
 - Autorisation d'engagement en zone à Risques Ferroviaires (ARF)
- > **Autres attestations :**
 - Permis feu 📍 **FICHE 1.05.K**
 - Attestation de consignation pour travaux (18510)
 - ...

5.2- Lire et analyser un document d'organisation

Le terme document d'organisation désigne le **Plan de Prévention** ou l'**Instruction de Sécurité Ferroviaire**.

La principale information à exploiter dans un document d'organisation (PP ou ISF) est la définition des phases d'activité dangereuses et des moyens de prévention.

Prenons l'exemple d'un chantier de soudure aluminothermique :

► L'ISF se focalisera sur la prise en compte du **risque ferroviaire** (heurt avec les circulations ferroviaires et contact avec les installations caténaïres) :

| PHASE D'ACTIVITE | DISPOSITIF DE SECURITE | | | |
|--|---|-----------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| | MESURES | Mise hors tension Caténaire | Interdiction des circulations | Annonce des circulations |
| Soudure aluminothermique | | | | |
| ZONE DE TRAVAIL | VOIE(S) | | | |
| Voie 2 du Km 28+020 au Km 28+030 Ligne Paris Lyon | V 1 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| | V 2 | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | V 3 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| | V 4 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Commandement | RSO → ARF → RCE | | | |
| Conditions d'annonce | Délai de dégagement : 5 s Catégorie d'outillage : <input type="checkbox"/> 1 ^{ère} <input type="checkbox"/> 2 ^{ème} <input type="checkbox"/> 3 ^{ème} | | | |
| Observations | / | | | |

Le RSO délivrera une “**autorisation d'engagement en zone à risques ferroviaires**”, une fois que les mesures prévues à l'ISF sont mises en œuvre (mesure S9 sur voie de travail et annonce des voies contigües).

► Le plan de prévention prendra en compte, **en plus du risque ferroviaire, d'autres risques interférents comme l'incendie, le risque chimique**, etc.

Le RSNCF sur le chantier délivrera également une “**autorisation d'engagement en zone à risques ferroviaires**” et devra s'assurer de la bonne mise en place des mesures de prévention à la charge de SNCF.

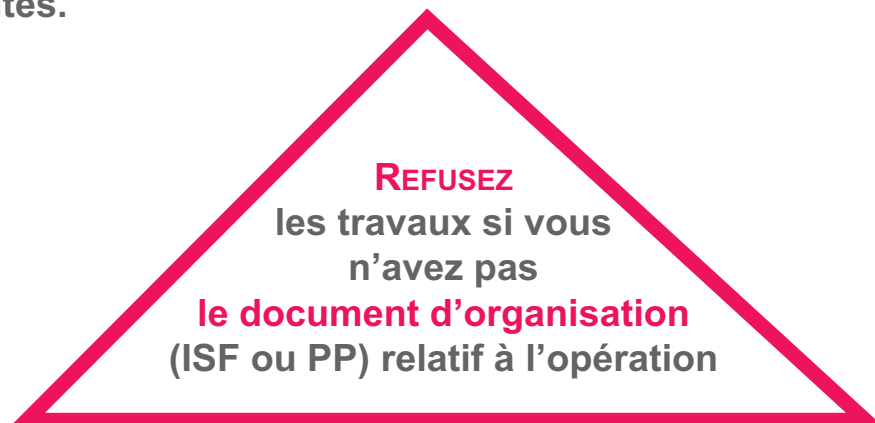
| Risques-interférents ^α | | | |
|-----------------------------------|---|--|--------------------------|
| Source-de-danger ^α | Risques ^α | Mesures-de-prévention ^α | Responsable ^α |
| Incendie^α | Dégradations, ... ^α | Délivrance-d'un-permis-de-feu ^α | SNCF ^α |
| Explosion ^α | Projections ^α | Mise-en-place-d'une-tente-de-protection-contre-la-pluie ^α | Entreprise ^α |
| α | α | α | α |
| Observations ^α | Tente-non-obligatoire-en-cas-de-beau-temps ^α | | |

Le RSNCF sur le chantier **alerte l'entreprise et l'organisateur** s'il constate un non respect des mesures à la charge des entreprises.

6- DÉTAIL DE LA MISSION

6.1- AVANT LES TRAVAUX

L'organisateur désigne le représentant SNCF/Ch ou le RSO. Il lui met à disposition le document d'organisation (PP ou ISF) et s'assure qu'il est informé des particularités.



① LE JOUR J AU POINT DE RENDEZ-VOUS, LE RSO OU R SNCF / CH : FICHE 1-01

- > Réalise ou participe au **briefing** sécurité dans la limite du document d'organisation.
- > **Se rend au point de rendez-vous** fixé.
- > **Prend contact avec le(s) RCE, porteur d'un passant vert**, et examine avec lui les conditions d'application des mesures prévues.
- > **Accompagne**, si le document d'organisation le prévoit, **le personnel** de l'entreprise jusqu'au lieu de travail. Le cas échéant, il s'assure du respect des règles de déplacement dans les emprises ferroviaires.

 **N'autorisez pas le début des travaux avec des entreprises sans le document d'organisation : votre responsabilité peut être engagée !**

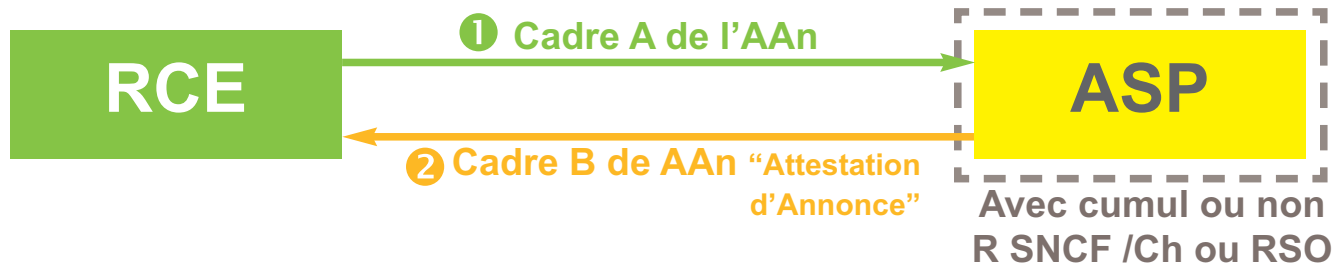
② SUR LE CHANTIER, LE RSO OU R SNCF/ CH

- > **S'assure de l'identification des acteurs** (Port des passants)
- > **S'assure que les mesures de protection vis-à-vis du risque ferroviaire**, prévues au document d'organisation, **ont été mises en place pour chaque zone de travail et chaque phase d'activité** :
 - ▶ **Annonce des circulations** : obtient **par écrit** l'attestation de mise en place du dispositif d'annonce de l'ASP ou du RPAC ① ②
 - ▶ **Interdiction des circulations** : obtient **par écrit ou par dépêche** l'avis de voie interdite aux circulations de l'agent S9 (agent d'activité) ③
 - ▶ **Mise hors tension caténaire** : obtient **par écrit** l'attestation de mise hors tension (9007) de l'agent autorisé caténaire ou du prestataire de perchage après validation par le RCE. ④ ⑤

> **Autorise les entreprises de travaux :**

Les échanges formalisés sont obligatoires dès lors qu'ils se font entre 2 entreprises distinctes (ex. : R SNCF/Ch et un prestataire d'annonce).

CAS 1 : La phase d'activité nécessite uniquement l'annonce des circulations

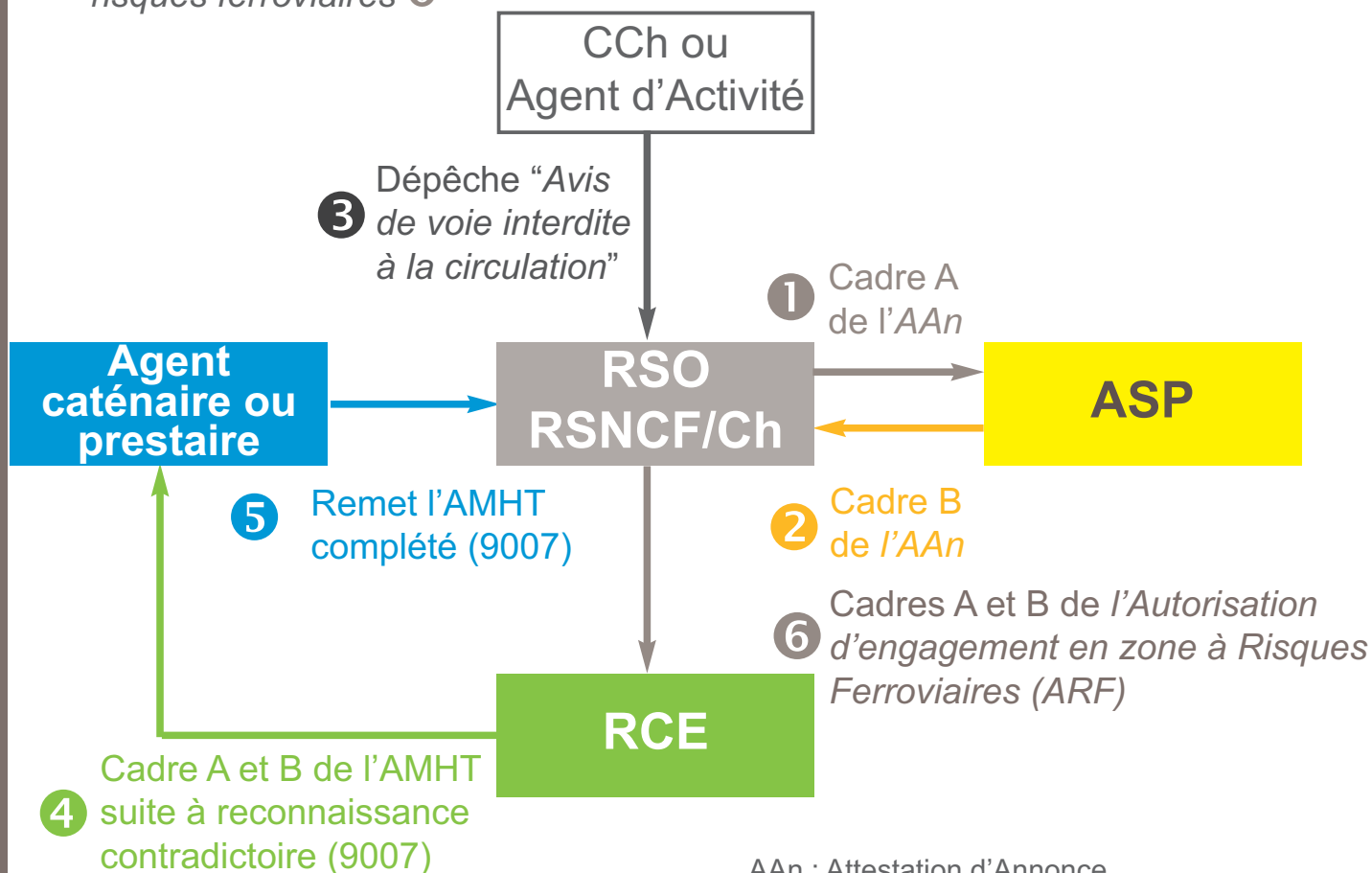


C'est le seul cas où l'attestation d'annonce (AAn) vaut "autorisation". Si l'ASP et le RCE sont de la même entreprise, un échange verbal peut suffire.

En tant que RSO ou R SNCF /Ch, vous n'intervenez pas dans ces échanges.

CAS 2 : la phase d'activité nécessite au moins une interdiction des circulations ou une mise hors tension caténaire

► Délivre **par écrit** à chaque RCE l'*Autorisation d'engagement en zone à risques ferroviaires* ⑥



AAn : Attestation d'Annonce
AMHT : Attestation de Mise Hors Tension

Dans cette configuration, le RCE pourra autoriser l'engagement de la zone à risques ferroviaires à son personnel une fois qu'il aura reçu l'Autorisation du R SNCF/Ch ou RSO.



Dès qu'une mesure de protection évolue, vous devez en informer le RCE en délivrant une nouvelle Autorisation d'engagement en zone à Risques Ferroviaires (ARF).

> Délivre les autres attestations le cas échéant



COMMENT COMPLÉTER UNE AUTORISATION D'ENGAGEMENT EN ZONE À RISQUES FERROVIAIRES (ARF)?

Le RSNCF sur le chantier et le RSO sont les seuls agents autorisés à délivrer une **Autorisation d'engagement en zone à Risques Ferroviaires (ARF)**.

Ils ont un rôle de **coordination** de la mise en place des mesures de protection ferroviaires.

Cette autorisation est **OBLIGATOIRE** dès qu'il y a :

- une mise hors tension caténaire
- ou une interdiction des circulations ferroviaires

Prenons l'exemple d'un chantier de terrassement, le RSNCF sur le chantier ou le RSO doit délivrer l'autorisation ci-dessous :

AUTORISATION D'ENGAGEMENT EN ZONE A RISQUES FERROVIAIRES N° 01

Cette autorisation fait office d'attestation de mise hors tension caténaire si la mesure est mise en œuvre !

Agent désigné R SNCF/Ch ou RSO

Référence du PP ou de l'ISF

(A) AUTORISATION

RSNCF / CH RSO - NOM : *Dupont Sylvain* TE : *Infrapole Alpes*

AUTORISE l'engagement en zone à risques ferroviaires au destinataire désigné au cadre **(B)**

conformément au PP ISF N° *UO TX /005/2015* DU *05/10/2015*

car les mesures suivantes sont mises en œuvre :

| OPERATION OU PHASE D'ACTIVITE | MESURES | DISPOSITIF DE SECURITE | | |
|--|---|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| | | Mise hors tension Caténaire | Interdiction des circulations | Annonce des circulations |
| <p><i>Terrassement</i></p> <p>ZONE DE TRAVAIL</p> <p>Voie, Km limites ou installation : aiguille, PN, ...)</p> <p><i>Km 109+200 au Km 110+000 sur V2 Ligne Culoz Modanne</i></p> | VOIE(S) | | | |
| | V 1 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| | V 2 | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | v | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | v | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Il l'avise également de la circulation de mobiles travaux sur la zone de travail. | | | |
| <input type="checkbox"/> | Entreprise Spécialisée Caténaire (s'assure de sa protection vis-à-vis de la caténaire). | | | |

L'AVIS DE MODIFICATION OU DE CESSATION DEVRA M'ETRE REMIS AU PLUS TARD :

DATE : 05/01/2015 **HEURE : 10h40**

Date : *05/01/2015* Heure : *7h46* Signature : *Dupont*

Les mesures doivent être conformes à l'ISF ou au PP

Heure de cessation des travaux par l'entreprise pour permettre la levée des mesures

6.2- PENDANT LES TRAVAUX


Le RSO ou R SNCF / Ch s'assure :

- > De la mise à jour des autorisations lorsque les conditions de protection évoluent pour chaque phase d'activité. Par principe, l'autorisation de la phase 2 sera remise au RCE avant la cessation de l'autorisation de la phase 1 ; sauf si le recouvrement du dispositif de sécurité ne peut être assuré.
- > Que **seules les interventions prévues** dans le document d'organisation soient réalisées
- > Si une entreprise veut réaliser une intervention **non prévue** au document d'organisation, le RSO ou RSNCF/Ch **contacte l'organisateur** désigné pour obtenir l'autorisation de cette nouvelle activité.

 En cas d'impossibilité, **l'intervention sera reportée** ultérieurement.

Le RSO ou R SNCF/Ch n'est pas chargé :

- > de la conformité technique de la réalisation des travaux
- > de veiller à l'effectivité des mesures de prévention propres à l'entreprise de travaux (EPI, vêtements de travail, ...)

 Il doit **alerter** l'entreprise et l'organisateur du chantier **s'il constate un non respect des mesures** notamment celles relatives aux :

- > Conditions d'accès au chantier (stationnement, traversée de voies, etc.)
- > Gabarit des dépôts provisoires, pistes et emplacements de garage
- > dégagés
- > Engins et outillages autorisés (écran, limiteurs de course, ...)
- EPI imposés par la coactivité (article de visualisation orange, casque de chantier, etc.)

6.3- FIN DES TRAVAUX

SUR LE CHANTIER, LE RSO ou RSNCF/Ch :

- > Obtient l'assurance auprès des entreprises, par la restitution des autorisations, que les travaux ont cessé.
- > **CAS 1** : La phase d'activité a nécessité uniquement l'annonce des circulations

RCE

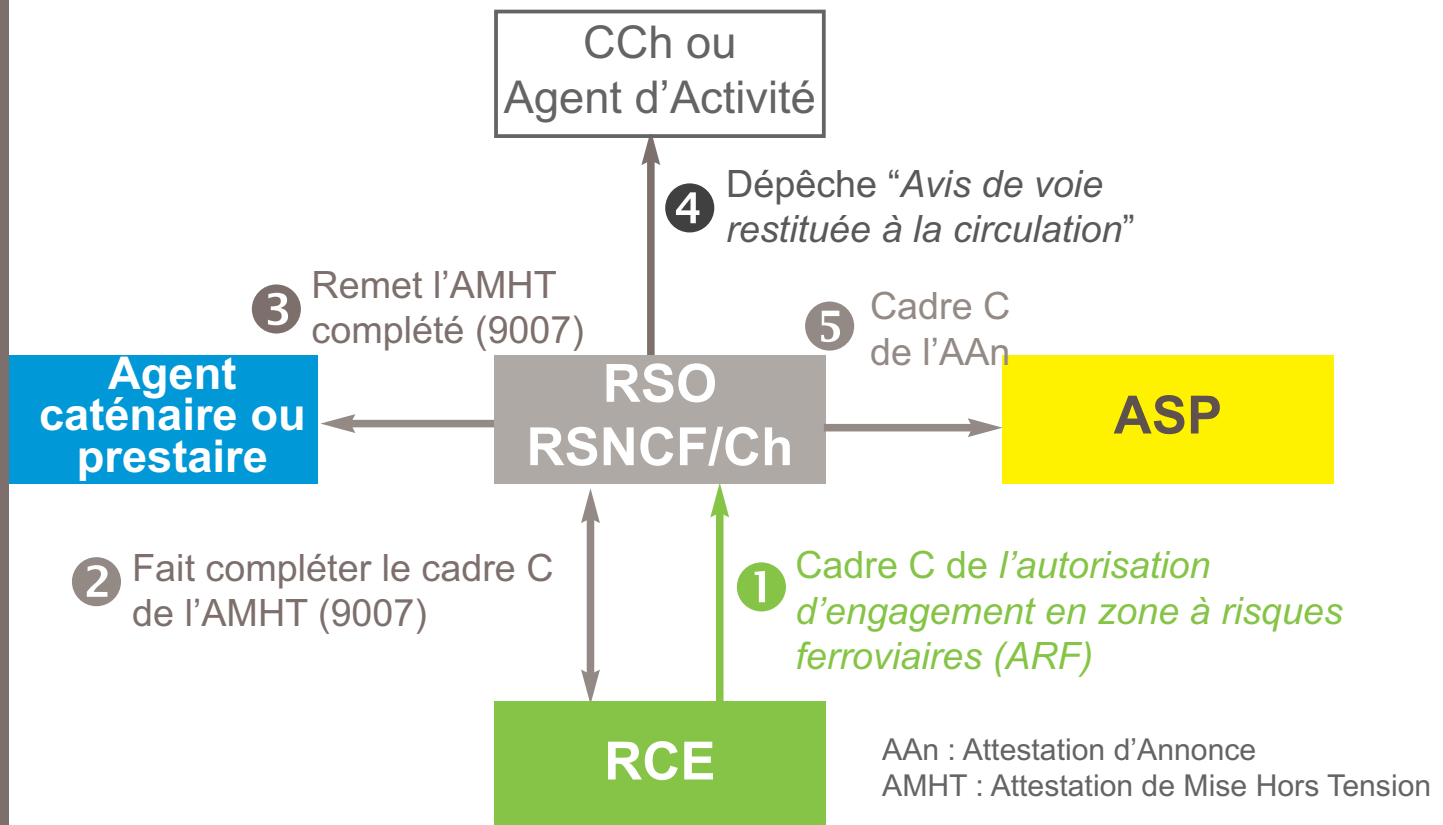
① Cadre C de l'AAn

ASP

Avec cumul ou non
R SNCF /Ch ou RSO

Si l'ASP et le RCE sont de la même entreprise, un échange verbal peut suffire. En tant que RSO ou R SNCF /Ch, vous n'intervenez pas dans ces échanges.

> **CAS 2** : la phase d'activité a nécessité au moins une interdiction des circulations ou une mise hors tension caténaire



► Se fait restituer **par écrit** (cadre C complété) par chaque RCE l'*Autorisation d'engagement en zone à risques ferroviaires* ❶

L'ordre chronologique ci-après n'est donné qu'à titre indicatif.

► Fait compléter au RCE le cadre C de l'AMHT (9007) ❷

► Remet l'AMHT (9007) complété à l'agent caténaire ❸

► Donne l'assurance par dépêche à "l'agent S9" (CCh ou agent d'activité) ❹

► Renseigne le cadre C de l'AAn et la remet à l'ASP ❺

> **Raccompagne ou fait raccompagner le personnel des entreprises**

> Organise un débriefing sur les points positifs, les points à améliorer, les anomalies et incidents survenus. 📍 **FICHE 1-03**



Il doit **alerter** l'entreprise et l'organisateur du chantier **s'il constate un non respect des mesures** notamment celles relatives aux règles de sûreté, nettoyage du site (immobilisation des engins, fermeture des accès, repliement des matériels, gestion des déchets ...)

Si des dégradations sont constatées, il prend dans la mesure du possible des photos et avise l'organisateur du chantier (rapport journalier, ...).

7- GESTION DES ALÉAS

RÉACTIONS EN CAS D'ÉCART

- > Le RSO ou R SNCF/Ch signale toute anomalie qu'il constate au RCE.



En cas de situation jugée dangereuse (danger grave et imminent), il fait cesser les travaux et prend les mesures conservatoires nécessaires. Il alerte l'organisateur qui sera le seul à pouvoir donner l'autorisation de reprise du travail une fois le danger écarté.

- > Dans tous les cas, il renseigne l'organisateur sur les anomalies et incidents survenus.

En tant que Représentant de l'organisateur du chantier, le RSO ou RSNCF/Ch a autorité sur les entreprises pour autoriser ou non leur intervention. En cas de litige, il alerte immédiatement le rédacteur du document d'organisation (ISF ou PP).

Exemple

- ▶ Une entreprise de travaux est déjà présente sur le lieu d'intervention et a commencé le chantier sans avoir obtenu préalablement l'autorisation du RSNCF/Ch ou le RSO.
- ▶ L'entreprise réalise une intervention non prévue dans le document d'organisation

DANS CES CAS, IL FAUT FAIRE :

- cesser l'activité dangereuse à l'entreprise de travaux et leur rappeler les règles de sécurité prévues dans le document d'organisation ;
- remonter l'information à l'organisateur du chantier et ne pas chercher à arranger l'entreprise en s'affranchissant des règles de bases de la sécurité.





Exemple

En cas d'écarts dans la mise en place d'une clôture de chantier à la charge de l'entreprise, le R SNCF/Ch ou RSO sur le chantier doit alerter le RCE. En cas de refus d'obtempérer, il contacte immédiatement l'organisateur du chantier.

AVANT :



APRÈS :



Chapitre 4



P G A M S

Assurer les missions de sécurité des circulations - Généralités

IN07695 (EF 0 A 2)

Edition du 14-03-2016

Version 01 du 14-03-2016

Applicable à partir du 01-01-2017

| | | |
|------|--|---------|
| 4.01 | Les différents types de SAM | IN07696 |
| 4.02 | Etre Agent Prestataire | IN07697 |
| 4.03 | Etre Agent d'Activité (DFV-GEq)..... | IN07698 |
| 4.04 | Vérifier et poser un DSh | IN07706 |
| 4.05 | Je manœuvre ou fais manœuvrer une aiguille | Réservé |
| 4.06 | Être Agent lorry à main..... | IN07699 |

Référence-article : IN07695-140316-011

Émetteur : Maintenance et Travaux (M&T)
Direction Sécurité Qualité Sûreté

PGAMS

LES DIFFÉRENTS TYPES DE SAM

IN07696 (EF 0 A 2)

Édition du 14-03-2016

Version 02 du 02-08-2023

Applicable à partir du 04-09-2023

*Fiches dépendantes :***Chapitres 5, 6, 7, 8 ; 4-02 ;
4-03**

| | | |
|---|--|----------|
| > | INTRODUCTION | 1 |
| > | DEFINITIONS | 1 |
| > | CONVENTIONS DE REPRÉSENTATION | 1 |
| > | 1- SAM MIS EN PLACE SUR LA ZEP HORS ZCH | 2 |
| | 1.1- JALON POUR LA DFV | 2 |
| | 1.2- JALON DE DÉGAGEMENT | 3 |
| > | 2- SAM MIS EN PLACE EN LIMITE DE ZCH | 4 |
| | 2.1- SAM DE CHANTIER | 5 |
| > | 3- SAM MIS EN PLACE DANS LA ZCH | 6 |
| | 3.1 - SAM DE REPERAGE | |

REFERENCE - ARTICLE : IN07696 - 140316-02C

Émetteur : DGEX SEMO
DMIS

DOCUMENT PROPRIÉTÉ DE LA SNCF

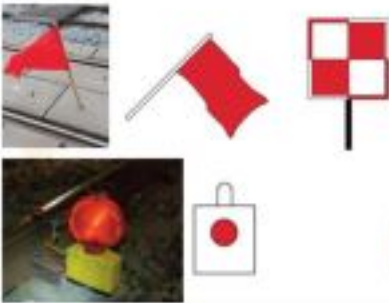
INTRODUCTION :

Ce document est un **document d'application didactique**. Il ne se substitue pas aux textes de règles en vigueur et n'est pas destiné à être exhaustif : c'est une **aide à l'application** de la réglementation travaux S9 **pour les opérateurs**. Les types de SAM sont représentés dans l'ordre chronologique dans lequel ils sont susceptibles d'être utilisés pendant l'application d'un procédé S9.

DÉFINITIONS

Le Signal d'Arrêt à Main (SAM) commande l'arrêt immédiat.

Il peut également être utilisé pour **repérer le point qu'un conducteur ne doit pas dépasser** lorsqu'il circule en Marche à Vue, en marche en manœuvre ou en mode de déplacement chantier.



Le SAM est constitué :

- Le jour, par un drapeau rouge déployé ou par un jalon d'arrêt à damier rouge et blanc ;
- La nuit, par le feu rouge d'un jalon d'arrêt, d'une lanterne à main ou d'un dispositif autorisé.

CONVENTIONS DE REPRÉSENTATION

| Symbole | Légende |
|---------|---|
| | Jalon d'arrêt |
| | Jalon d'arrêt (appuyé d'un pétard sur VP) |
| | Jalon de dégagement (toujours appuyé d'un pétard) |
| | SAM de Chantier (toujours appuyé d'un pétard) |
| | SAM pour le repérage |
| | Dispense de SAM de Chantier |

1 SAM MIS EN PLACE SUR LA ZEP HORS ZCH

1.1 JALON pour la DFV ou

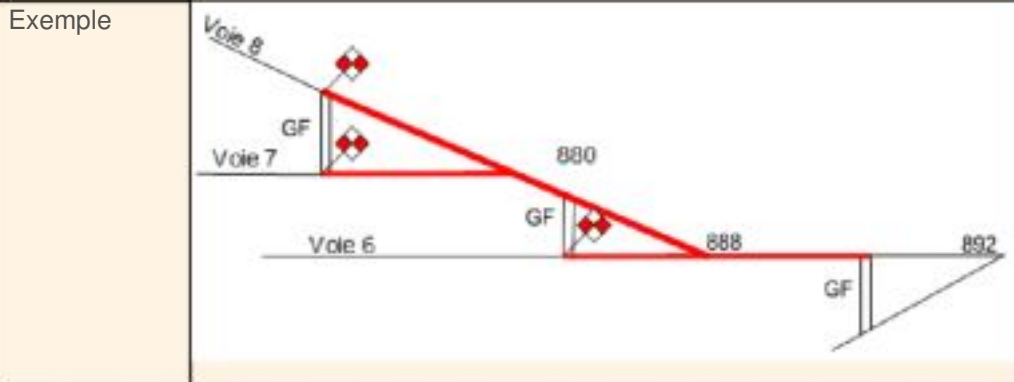
| | | | |
|-------------|--|--|--|
| Pourquoi ? | Cas 1 : Arrêter et retenir les circulations se dirigeant vers la ZEP (dans le cadre des mesures de fermeture de voie) Cas 2 : Interdire la mise en marche d'un engin moteur stationné sur la ZEP (dans le cadre de la vérification de libération de la ZEP) | | |
| Par qui ? | Le RPTx (ou agent prestataire sous son autorité) pour le compte de l'AC et à sa demande | | |
| Avec quoi ? | Un Jalon d'arrêt, constitué d'un damier rouge et blanc le jour, d'un feu rouge situé sur le même support que le damier la nuit, appuyé d'un pétard sur VP Attention, certaines S9C évoquent le terme générique « SAM ». | | |

| | | | |
|---|---|----------------------------|---|
| Comment ? (si prestataire S9 : confirmation des mesures et autorisation de les lever par dépêche avec le RPTx) | <u>Pose :</u> | <u>Levée temporaire :</u> | <u>Retrait :</u> |
| | Demande verbale de l'AC Confirmation par dépêche du RPTx | Uniquement prévue par CCTT | Demande par dépêche de l'AC Confirmation verbale du RPTx |

Quand ? Avant l'accord de la DFV pour la pose et après restitution pour la dépose.

Où ?
 Cas n°1 : Au point défini à la consigne de protection, face active orientée vers l'extérieur de la ZEP
 Cas n°2 : Devant la cabine d'un matériel moteur stationné, orienté vers celle-ci

Dispense possible ? NON



1 SAM MIS EN PLACE SUR LA ZEP HORS ZCH


1.2 JALON de Dégagement



| | | | |
|---------------------|---|--|---|
| Pourquoi ? | Arrêter et retenir un TTx afin d'éviter une sortie intempestive de la ZEP avant de réaliser sa demande de dégagement. Il est obligatoire lorsque le point de demande de dégagement n'est pas un signal non permissif à demeure. | | |
| Par qui ? | Le RPTx (ou agent prestataire sous son autorité uniquement pour pose et retrait définitif) | | |
| Avec quoi ? | Un jalon d'arrêt, constitué d'un damier rouge et blanc le jour, d'un feu rouge situé sur le même support que le damier la nuit appuyé d'un pétard. | | |
| Comment ? | <p><u>Pose :</u> Demande verbale du RPTx (ou par lui-même) Confirmation par dépêche de l'Agent Prestataire</p> | <p><u>Levée temporaire</u> Par le RPTx ou l'ATTx (pour son propre TTx) après autorisation de dégagement de l'AC.</p> | <p><u>Retrait :</u> Demande par dépêche du RPTx Confirmation verbale de l'Agent Prestataire</p> |
| Quand ? | Au plus tard avant l'engagement du TTx sur la ZEP (ce qui prévient le risque de DIDF) | | |
| Où ? | Au point défini à la consigne de protection face active orientée vers l'intérieur de la ZEP, lorsque le TTx devra dégager par ce point | | |
| Dispense possible ? | NON | | |
| Exemple | | | |

2 SAM MIS EN PLACE EN LIMITE DE ZCH

2.1 SAM de chantier

| | | | |
|-------------------------|--|---|---|
| Pourquoi ? | Maintenir toute circulation arrêtée à l'extérieur de la ZCh Éviter l'entrée et la sortie des Engins-Chantiers et des TTx sans autorisation | | |
| Par qui ? | Le CCh (ou agent prestataire sous son autorité) | | |
| Avec quoi ? | Un SAM observable depuis l'amont et l'aval (de jour, c'est un drapeau rouge et de nuit un SAM lumineux biface) toujours appuyé d'un pétard et visible à 100 m. | | |
| Comment ? | <p>Pose : Demande verbale du CCh (ou par lui-même) Confirmation verbale de l'Agent Prestataire</p> | <p>Levée temporaire : Échanges verbaux entre le CCh et le prestataire éventuel</p> | <p>Retrait : Demande verbale du CCh en ligne classique Confirmation verbale de l'Agent Prestataire</p> |
| Quand ? | C'est la dernière étape de la mise en service des ZCh en périmètre opérateur, 5 min après l'activation des dispositifs de bouclage ou de protection. | | |
| Où ? | Les SAM de chantier encadrent par défaut chaque ZCh et sont posés avant qu'elle ne soit déclarée en service. | | |
| Dispense possible ? | <p>En périmètre opérateur : uniquement pendant une DFV accordée avec vérification de libération sans TTx ni Engin-Chantier si les activités sont repérées par des SAM pour le repérage.</p> <p>En périmètre dirigeant : possible sous conditions si elle est prévue dans un document d'organisation, un CTx ou une consigne permanente d'établissement.</p> | | |
| Exemples de Schématique |  | | |

3 SAM MIS EN PLACE DANS LA ZCH

3.1 SAM pour le repérage R

| | | | |
|---|--|---|--|
| Pourquoi ? | Matérialiser les limites d'une activité Maintenir le TTx (ou Engin-Chantier) arrêté à l'extérieur d'une autre activité Contenir le TTx (ou Engin-Chantier) dans sa propre activité | | |
| Par qui ? | L'Agent d'Activité (ou agent prestataire sous son autorité) | | |
| Avec quoi ? | Un SAM observable depuis l'amont et l'aval (de jour, c'est un drapeau rouge et de nuit un SAM lumineux biface) | | |
| Comment ? | <p><u>Pose :</u> Échanges verbaux entre l'Agent d'Activité et le prestataire éventuel</p> | <p><u>Levée temporaire :</u> Échanges verbaux entre l'Agent d'activité et le responsable de l'engin-chantier ou du TTx concerné</p> | <p><u>Retrait :</u> Échanges verbaux entre l'Agent d'Activité et le prestataire éventuel</p> |
| Quand ? | Par l'Agent d'Activité avant de débiter son activité sur demande du CCh dans l'autorisation de l'activité (cas de dispense d'au moins un SAM de chantier) ou en présence de TTx et engins-chantier sur la ZCh. Pour les activités qui travaillent à l'avancement, le repérage est susceptible d'être déplacé. | | |
| Où ? | Les SAM pour le repérage encadrent par défaut leur activité et sont posés avant de débiter le travail. Dans le cas d'une activité ponctuelle (très peu étendue), un seul SAM de repérage peut suffire tant que le SAM reste visible des deux côtés | | |
| Dispense possible ? | Il est possible de ne pas placer sur une des extrémités de son activité un SAM pour le repérage si les limites de son activité et de sa ZCh sont confondues (mutualisation avec un SAM de chantier déjà en place). | | |
| Exemple repérage d'activité | | | |
| Exemple de matérialisation de limite d'activité et de mutualisation | | | |

| | |
|--|--|
| Titre | PGAMS - LES DIFFÉRENTS TYPES DE SAM |
| Référentiel | Référentiel infrastructure (in) |
| Nature du texte Niveau de Sécurité Concerner la sécurité de l'exploitation ferroviaire | Document d'application Interne Non |
| Émetteur | Maintenance et travaux - Direction Sécurité Qualité Sureté |
| Référence - index utilisateur complément à l'index utilisateur | IN07696 (EF 0 A 2) S 9 A |
| Date d'édition | 14-03-2016 |
| Version en cours / date | Version 02 du 02-08-2023 |
| Date d'application | Applicable à partir du 04-09-2023 |
| Mode de distribution initiale | Standard |

APPROBATION

| Version | Rédacteur | | Vérificateur | | Approbateur | |
|---------|-------------------------------|------------|-----------------------------------|------------|-------------------------------|------------|
| V 01 | Magali BONNIER MT SQS PA | 14-03-2016 | Yvon CARNEC MT SQS ES | 14-03-2016 | Jean-Pierre GAY MT SQS PA | 14-03-2016 |
| V 02 | Alain PENET DGEX SEMO DMIS | 01/08/23 | Thierry MOREIRA DGEX SEMO DMIS | 01/08/23 | Stéphane GEORGET DGEX SEMO | 02/08/23 |

TEXTES DE RÉFÉRENCE

CM03967, CM03972

TEXTES ABROGÉS

Néant

TEXTES REMPLACÉS

IN07696 V1

HISTORIQUE DES ÉDITIONS ET DES VERSIONS

| Édition | Version | Date de version | Date d'application |
|------------|------------|-----------------|--------------------|
| 14-03-2016 | Version 01 | 14-03-2016 | 01-01-2017 |
| 14-03-2016 | Version 02 | 02-08-2023 | 04-09-2023 |

MISE À DISPOSITION / DISTRIBUTION

Papier - Intranet

| | |
|--|---|
| Organismes de la direction de l'entreprise sans distribution par indicatif | DGEX-DGOP-DSOP- DGII - DGRH - DZP |
| Organismes de la direction de l'entreprise avec distribution par indicatif | |
| Entités supra régionales et territoriales | TP - TPQSE - TPCSV - TPCPI |
| Sièges régionaux | |
| Établissements | SV - SVQS- COSECV - SVO - SVITX - SV99 - SVH - SV10 SV105 - SV15 -SV106 - SV16 - SLV -SLV12 - SLV101- SLV102 -SV30- SV301 - SV306 -SV36 -SV307 -SV37 - ASTI - SV38 - SV304 - SV34 - SV305 - SV35 - SE - SE301 -SE201 - SE5 - SV40 - ESBE -ESBEQSE - ESTI -ESTIQSE AST - SV17- SV31- SV32 - SV33 |
| Organismes rattachés | ESCI-CNFI-UFCAT-UFSEG-UFVOIE-UFSET-UFSM- UFSOUD |
| Collections individuelles | 52-520-53-57-58-59-590-60-600-61-610-62-620-63-630-- 64-67-670-68-680-82-86-88-89-97-98-oSb |
| Entités concernées | Toutes |
| Particularités de distribution | <input type="checkbox"/> Habilitation <input type="checkbox"/> Autorisation <input checked="" type="checkbox"/> Lignes classiques <input checked="" type="checkbox"/> LGV Spécialité : <input checked="" type="checkbox"/> Voie <input checked="" type="checkbox"/> SEG <input checked="" type="checkbox"/> caténaires <input checked="" type="checkbox"/> logistique Type de block : tous Autres : tous les agents habilités à la TES C relative à la fonction de réalisateur. |

| | Nom de l'organisme | Coordonnées |
|-----------------------------|--|---|
| Distribution initiale | Centre Edition IDF – Pôle Syspré SNCF IMMOBILIER DIRECTION FM et ENVIRONNEMENT DE TRAVAIL | Teams |
| Distribution complémentaire | Prestataire de stockage | Site de commande du prestataire accessible aux seuls gestionnaires de documentation à partir du Système de prescription |

RÉSUMÉ

Cette fiche rassemble les prescriptions et les bonnes pratiques pour reconnaître les différents types de SAM dans le cadre de la réglementation travaux. Elle s'adresse à tous les agents M&T. La version 2 intègre les évolutions réglementaires prévues pour le 04-09-2023.

ACCOMPAGNEMENT

La mise en application de ce référentiel ne nécessite aucun dispositif d'accompagnement particulier au-delà d'une communication de la ligne managériale auprès des opérateurs concernés.



P G A M S

ÊTRE AGENT PRESTATAIRE

IN07697 (EF 0 A 2)

Édition du 14-03-2016

Version 02 du 02-08-2023

Applicable à partir du 04-09-2023

Fiches dépendantes :

4.01 ; 4.03 ; 2.01 ; 2.03 ;

chapitres 5, 6, 7, 8, 9 ;

| | | |
|---|--|----------|
| > | DÉFINITION ET GÉNÉRALITÉS | 1 |
| > | HABILITATIONS ET CONDITIONS D'EXERCICE | 1 |
| > | CUMUL DE TACHES | 1 |
| > | MATÉRIEL | 2 |
| > | DOCUMENTS | 2 |
| > | ÉLÉMENTS SPÉCIFIQUES DE BRIEFING | 2 |
| > | SÉCURITÉ DU PERSONNEL | 2 |
| > | MISSIONS ET TACHES ÉLÉMENTAIRES : | 3 |
| > | 1- PRESTATIONS RÉALISÉES SUR DEMANDE DU RPTX | 3 |
| | 1.1- DEMANDE VERBALE | 3 |
| | 1.2- DEMANDE TRANSMISE PAR DÉPÊCHE DU RPTX | 4 |
| > | 2- PRESTATIONS RÉALISÉES SUITE A LA DEMANDE DU CCH | 5 |
| | 2.1- EN DFV | 5 |
| | 2.2- EN GEQ | 6 |
| > | 3- RÉALISATION DE LA PRESTATION | 7 |
| > | 4- GESTION DES ALÉAS | 7 |
| > | SYNTHÈSE | 8 |

Référence - article : IN07697-140316-02C

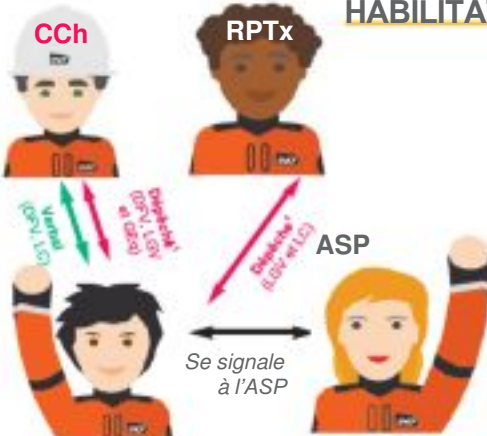
Émetteur : DGEX SEMO DMIS

DÉFINITION ET GÉNÉRALITÉS

L'agent prestataire est un **agent chargé d'accomplir une ou plusieurs prestations de sécurité pour le compte du RPTx ou du CCh.**

Chaque agent prestataire est responsable de la bonne réalisation de l'opération dont il est chargé. La prestation à effectuer doit être clairement définie et l'agent prestataire **confirme au demandeur la réalisation de la prestation.**

HABILITATIONS ET CONDITIONS D'EXERCICE



Sauf mention spéciale, aucune habilitation n'est imposée, mais la désignation de l'agent doit garantir la **connaissance de la tâche à effectuer.**

En cas de prestation de **vérification d'absence de circulation sur la ZCh** par contrôle d'une **installation de sécurité dans un poste (IS)**, l'agent prestataire M&T doit être en possession d'un document d'organisation dédié.

¹ voir modalités dans § 1

Agent prestataire

En GEq, si l'agent prestataire doit engager la ZD (pose de DSh, pétards, etc.) et s'il n'y a pas obligation de recourir à la mise en place de l'annonceur (nuit, IPCS, etc.), **il doit assurer lui-même la surveillance de l'approche des circulations pour la voie de travail et au besoin pour la ou les voie(s) contiguë(s) et être habilité ASP.**

FICHE 2-01

CUMUL DE TÂCHES

Le cumul des missions est possible sous réserve que l'agent dispose des **capacités à gérer toutes ces missions.** Les organisateurs veilleront à ce qu'il n'ait pas à gérer **deux tâches de sécurité simultanées.**

Il est courant que la réalisation de la prestation oblige l'agent prestataire à **s'éloigner momentanément du groupe ou à se scinder de celui-ci** et cette mission est donc, la plupart du temps, incompatible **avec l'exercice simultané de la mission d'ASP de l'intervention principale.**

Sans parler de cumul (pas de tâches simultanées), il est fréquent que **l'ATTx, l'Agent LAM ou l'Agent d'Activité assure la mission d'agent prestataire pour le compte du RPTx ou du CCh.** En ce qui concerne l'ATTx ou l'Agent LAM, les instructions concernant **les prestations peuvent lui être indiquées sur la CCBD ou la consigne LAM.**

Selon les prestations demandées : **DSH, SAM**, pétards, etc. l'agent prestataire s'assure du bon fonctionnement de son matériel et des vérifications réglementaires avant de se rendre sur le chantier.

📍 FICHES 4-01 et 4-04

DOCUMENTS

L'agent **possède les documents suivants** :

- **Carnet EDP** agent d'activité préconisé,
- **Le cas échéant, une situation géographique, une** fiche de travail ou un document d'organisation



ÉLÉMENTS SPÉCIFIQUES DE BRIEFING



L'agent **prestataire sera particulièrement attentif lors du briefing aux éléments suivants** :

- aux mesures de prévention vis-à-vis du risque ferroviaire pour chaque prestation (à prendre selon les tâches décrites),
- à la localisation, nature, chronologie (selon schéma, situation géographique, ...) et commanditaire des prestations,
- aux moyens de communication et aux modalités (verbal ou dépêche) pour la demande de prestation et l'avis du nécessaire fait.

SÉCURITÉ DU PERSONNEL

📍 FICHES 2-01 et en LGV 2-03

▶ **En ligne classique :**

* **Tâches hors Zone Dangereuse :**

L'agent **doit avoir connaissance des principes de déplacements** dans les emprises et des particularités locales.

* **Tâches réalisées sous couvert d'une interdiction de circulation et n'engageant à aucun moment la ZD de la voie contiguë (notamment pose de DSh, de SAM ou de pétards) :**

Dans tous les cas, l'agent prestataire se signale à l'ASP et se conforme à ses instructions. L'agent **prestataire se maintient entre les deux files de rail de la voie concernée par la prestation ou côté piste de cette voie.**

📍 FICHE 2-01

- En DFV : l'annonce ou la surveillance de l'**approche des circulations sur la voie de travail** n'est pas nécessaire. **Une analyse de risques vis à vis des circulations de mobiles travaux (LAM et TTx) peut nécessiter la mise en œuvre de disposition spéciales vis à vis de ce risque.**

- En GEq : **la voie de travail et la voie contiguë doivent être annoncées.**

▶ **En LGV, appliquez la fiche 2-03 et 5-06.**



MISSIONS ET TÂCHES ÉLÉMENTAIRES :

1- PRESTATIONS RÉALISÉES SUR DEMANDE DU RPTx

1.1- DEMANDE DE MISE EN PLACE VERBALE

► Sur demande verbale du RPTx, l'agent prestataire peut :

Mesures Exploitation en DFV

- > Vérifier la libération de la totalité ou d'une partie de la ZEP
- > Mettre en place d'un JA (appuyé d'un pétard *sur VP*) ou un JA (devant un EM) aux endroits indiqués par le RPTx

Mesures liées à la mise en service de Zch

- > Activer un ou plusieurs outils de bouclage communs à plusieurs Zch

Mesures liées à la circulation de TTx

- > Mettre en place un JA appuyé d'un pétard pour matérialiser le point de Dégagement.

► L'agent prestataire avise le RPTx par dépêche du nécessaire fait.

DEMANDE DE PRESTATION DU RPTx «PRISE DE MESURES EXPLOITATION (CF)» (DFV)

| | | | |
|--------------------------|---|--------|-------------------------|
| DATE | 03/12/2014 | ZEP | 207 gare de Conflans P2 |
| Demande du RPTx à 12h 50 | «M | Martin | Agent prestataire |
| | à M | Dupont | RPTx |
| | J'ai posé un JA sur V15 au GF Ag. 226, face activité côté P2 | | |
| | J'ai vérifié la libération de voie de la ZEP 207 (Conflans P2) et placé un JA devant l'EM stationné V17 | | |
| N° Donné | 32 | Reçu | 50 à 13 h 05 |

DEMANDE DE PRESTATION DU RPTx «POSE DE JA AU POINT DE DÉGAGEMENT» (DFV)

| | | | |
|--------------------------|---|--------|-------------------------|
| DATE | 03/12/2014 | ZEP | 109 gare de Conflans P2 |
| Demande du RPTx à 12h 50 | «M | Martin | Agent prestataire |
| | à M | Dupont | RPTx |
| | J'ai mis en place le JA + pétard face active côté Paris au droit du Cx.486 à revers | | |
| | Voie 1R Km 20,099 | | |
| N° Donné | 32 | Reçu | 50 à 13 h 05 |

1.2- DEMANDE DE RETRAIT TRANSMISE PAR DÉPÊCHE DU RPTx

► **Sur demande du RPTx transmise par dépêche, l'agent prestataire peut être amené à :**

> Lever des mesures participant à la fermeture de voie (**JA devant EM, JA+pétard sur VP au titre des mesures exploitation, etc.**)

> Lever les mesures liées à la mise en service de ZCh

> Retirer définitivement les mesures liées à la circulation des TTx : **JA+pétard au point de dégagement à la fin de la DFV après la sortie du ou des TTx**

► **L'agent prestataire avise le RPTx verbalement du nécessaire fait.**

PRESTATION RPTx - DFV MESURES EXPLOITATION (CF)

DEMANDE DE PRESTATION DU RPTx «LEVÉE DE MESURES EXPLOITATION (CF)» (DFV)

| | | | |
|----------|---|-------------------|--------------------------------|
| DATE | 03/12/2014 | ZEP | 207 gare de Conflans P2 |
| «M. | Dupont | RPTx | |
| à M. | Martin | Agent prestataire | |
| Levez | le JA sur V15 au GF de l'Ag. 226 et le JA devant l'EM stationné V17 | | Confirmation au RPTx à 15 h 10 |
| N° Donnè | 53 | Requ | |

PRESTATION RPTx - DFV JALON D'ARRÊT AU POINT DE DÉGAGEMENT

DEMANDE DE PRESTATION DU RPTx «RETRAIT DE JA AU POINT DE DÉGAGEMENT» (DFV)

| | | | |
|------------------------|-----------------------------|-------------------|--------------------------------|
| DATE | 03/12/2014 | ZEP | 109 gare de Conflans P2 |
| «M. | Dupont | RPTx | |
| à M. | Martin | Agent prestataire | |
| Retirer le JA + pétard | au droit du Cv 486 à revers | | Confirmation au RPTx à 15 h 20 |
| | Voie | 1R | |
| N° Donnè | 53 | Requ | 20 à 15 h 10 le 03/12/2014 |

2- PRESTATIONS RÉALISÉES SUITE À LA DEMANDE DU CCh

2.1- En DFV

► Après demande verbale du CCh, l'agent prestataire peut être amené à :

Mesures liées au bouclage de la ZCh

- > Activer ou désactiver² un outil de bouclage (DSh, commutateurs de blocage, pétards à la DCO, commutateurs de ZEP, commutateur de protection, etc.)
- > Poser ou déposer un SAM de chantier + pétard
- > Vérifier l'absence de circulation sur la ZCh ²sauf sur LGV (voir ci-dessous)



Mesures liées à la circulation de mobiles sur la ZCh

- > Lever momentanément les dispositions prises pour permettre le contrôle d'entrée ou de sortie du ou des TTx/LAM.

► L'agent prestataire avise le CCh verbalement³ du nécessaire fait.

³ sauf sur LGV (voir ci-dessous)

PARTICULARITÉS LGV

La demande de prestations liées à la mise en oeuvre du bouclage du CCh à l'agent prestataire est verbale. L'agent prestataire confirme PAR DÉPÊCHE au CCh le nécessaire fait. Le CCh demande la levée du bouclage PAR DÉPÊCHE à l'agent prestataire qui confirme verbalement le nécessaire fait.

Exemple ligne classique

| PRESTATION CCh DFV BOUCLAGE ET REPERAGE TTx/LAM | | | | | |
|---|---|-----------------|-------|----------------------|-------|
| PRESTATIONS POUR LE COMPTE DU CCh | | | | | |
| Nom du CCh | Nature de la prestation pour le compte du CCh (consistance*, voie, Km, référence situation géographique, etc.) <small>*Mise en place, levée, vérification de libération...</small> | Demande verbale | | Confirmation verbale | |
| | | Date | Heure | Date | Heure |
| Dupont | Pose SAM de chantier + pétard V1 au km 63,250 | 03/12 | 22h00 | 03/12 | 22h05 |
| | | | | | |
| | | | | | |

2.2- EN GE0

► Sur demande verbale du CCh, l'agent prestataire peut être amené à réaliser les tâches suivantes dans le cadre de la protection équipement :

Mesures liées à la protection équipement de la ZCh

- > Activation de l'outil de protection, le cadenasser (*commutateurs et/ou le garder (pétards à la DCO, DSh, etc.)*)
- > Mise en place d'un SAM de chantier appuyé d'un pétard
- > Vérification de l'absence de circulation sur *tout ou partie de la ZCh de visu (en périmètre dirigeant)*.

► L'agent prestataire avise le CCh par dépêche du nécessaire fait.

Particularité : si l'outil de protection n'est pas au droit de la ZCh (*pétards à la DCO, CmB sur signal...*) : l'agent prestataire doit longer la voie depuis la ZCh jusqu'au point de mise en œuvre de l'outil de protection afin de se prémunir d'une *erreur de voie*.



DEMANDE DE PRESTATION DU CCh «ACTIVATION PROTECTION ÉQUIPEMENT»

| | | | |
|-----------------------------|-------------------------------------|--|---------------------------------------|
| DATE | 03/12/2014 | ZEP | type 1 V1 Conflans Mantes |
| à M | Martin | Agent prestataire | |
| de M | Dupont | CCh | |
| Demande du CCh à 12 h 50 | <input checked="" type="checkbox"/> | Le commutateur B Et 2 V1 | est cadenasé en position de fermeture |
| | <input type="checkbox"/> | Les pétards sont posés et gardés au km | voie |
| | <input type="checkbox"/> | Le DSh est posé et gardé au km | voie |
| | <input type="checkbox"/> | Le SAM de Chantier + pétard est posé au km | voie |
| N° Donné | 32 | Reçu | 50 à 13 h 05 |





La réalisation de la prestation peut être soumise à la réalisation d'une condition de passage du train ouvrant : dans ce cas, le CCh doit vous communiquer les éléments permettant d'identifier le TO.

► La **demande** de prestation de **levée de la protection équipement** (outils de protection et/ou SAM de chantier appuyé d'un pétard) est faite **par dépêche**.

► L'agent **prestataire avise verbalement le CCh du nécessaire fait**.

| PRESTATION CCh - GEq PROTECTION ÉQUIPEMENT | | | |
|--|------------------------|------|-------------------------------------|
| DEMANDE DE PRESTATION DU CCh «DÉSACTIVATION PROTECTION ÉQUIPEMENT» | | | |
| DATE | 03/12/2014 | ZEP | type I V1 Conflans Mantes |
| à M | Dupont | | CCh |
| de M | Martin | | Agent prestataire |
| <input type="checkbox"/> Retirez le SAM de chantier + pétard | Cm8 64 2 V1 | | Confirmation au CCh à 15.h.11 |
| <input checked="" type="checkbox"/> Désactivez l'outil de protection | (consistance, voie...) | | |
| N° Donné | 46 | Reçu | 37 à 15.h.10 |

3- RÉALISATION DE LA PRESTATION

- ❶ Je m'autocontrôle : **je me repère, je consulte ma fiche de travail le cas échéant**
- ❷ J'attends l'autorisation de réaliser ma prestation : **cette autorisation peut être donnée verbalement ou par dépêche**
- ❸ J'attends la réalisation de la condition donnée dans l'autorisation : **ce peut être le passage d'un TO, d'un TTx ou l'arrivée d'un TTx**
- ❹ Je réalise ma prestation **en fonction des instructions du commanditaire** :
 - ▶ Activer ou désactiver un DSh :  FICHE 4-04
 - ▶ Réaliser ou déposer tout ou partie du bouclage
 - ▶ Réaliser ou déposer une partie de la protection équipement
 - ▶ Poser ou déposer un SAM ou un JA éventuellement appuyé d'un pétard :  FICHE 4-01
 - ▶ Vérifier la libération d'une partie de voie

- ❺ Je confirme que j'ai bien réalisé ma prestation verbalement ou par dépêche selon le cas

4- GESTION DES ALÉAS

- ▶ En cas d'aléas ou de doute, je contacte immédiatement le demandeur (RPTx ou CCh) afin qu'il m'informe de la conduite à tenir.
- ▶ En DFV ou GEq, si je ne parviens pas à activer l'outil de protection avant que le TO ne dégage le canton ou si j'ai un doute sur son identification, j'active quand même l'outil et contacte immédiatement le CCh.

| PRESTATIONS SOUS RESPONSABILITÉ DU RPTX | Demande | Avis du NF |
|---|------------------------------|------------------------------|
| <i>Vérifier</i> la libération de la totalité ou d'une partie de la ZEP | Verbale | Dépêche |
| Mettre en place d'un JA (appuyé d'un pétard sur VP) ou un JA (<i>devant un EM</i>) aux endroits indiqués par le RPTx | Verbale | Dépêche |
| <i>Lever des mesures participant à la fermeture de voie (JA devant EM, JA + pétard sur VP au titre des mesures exploitation, etc.)</i> | Dépêche | Verbale |
| MESURES LIÉES À LA MISE EN SERVICE DE ZCH | | |
| <i>Activer un ou plusieurs outils de bouclage communs à plusieurs ZCh</i> | Verbale | Dépêche |
| <i>Lever les mesures liées à la mise en service de ZCh</i> | Dépêche | Verbale |
| MESURES LIÉES À LA CIRCULATION DE TTX | | |
| <i>Mettre en place un JA</i> appuyé d'un pétard au point de dégagement | Verbale | Dépêche |
| <i>Retirer définitivement les mesures liées à la circulation des TTx : JA + pétard au point de dégagement après la sortie du ou des TTx</i> | Dépêche | Verbale |
| PRESTATIONS SOUS RESPONSABILITÉ DU CCH | Demande | Avis du NF |
| MESURES LIÉES À LA CIRCULATION DE MOBILES SUR LA ZCH | | |
| <i>Lever momentanément les dispositions prises pour permettre le contrôle d'entrée ou de sortie du ou des TTx/LAM.</i> | Verbale | Verbale |
| MESURES LIÉES AU BOUCLAGE DE LA ZCH | | |
| <i>Activer un outil de bouclage</i> | Verbale | Verbale Dépêche en LGV |
| <i>Désactiver un outil de bouclage</i> | Verbale Dépêche en LGV | Verbale |
| <i>Poser ou déposer un SAM de chantier + pétard</i> | Verbale | Verbale |
| <i>Vérifier l'absence de circulation sur la ZCh</i> | Verbale | Verbale |
| MESURES LIÉES À LA PROTECTION ÉQUIPEMENT DE LA ZCH | | |
| <i>Activer l'outil de protection, le cadenasser (commutateurs) et/ou le garder (pétards à la DCO, DSh, etc.)</i> | Verbale | Dépêche |
| <i>Mise en place d'un SAM de chantier appuyé d'un pétard</i> | Verbale | Dépêche |
| <i>Vérification de l'absence de circulation de tout ou partie de la ZCh de visu (en périmètre dirigeant)</i> | Verbale | Dépêche |
| <i>Désactiver un outil de protection</i> | Dépêche | Verbale |
| <i>Déposer un SAM de chantier appuyé d'un pétard</i> | Dépêche | Verbale |

| | |
|--|--|
| Titre | PGAMS - ÊTRE AGENT PRESTATATAIRE |
| Référentiel | Référentiel infrastructure (in) |
| Nature du texte Niveau de sécurité Concerne la sécurité de l'exploitation ferroviaire | Document d'application Interne Non |
| Émetteur | DGEX SEMO DMIS |
| Référence / index utilisateur complément à l'index utilisateur | IN07697 (EF 0 A 2) S 9A |
| Date d'édition | 14-03-2016 |
| Version en cours / date | Version 02 du 02-08-2023 |
| Date d'application | Applicable à partir du 04-09-2023 |
| Mode de distribution initiale | Standard |

APPROBATION

| Version | Rédacteur | | Vérificateur | | Approbateur | |
|----------------|---|-------------------|---|-------------------|---|-------------------|
| V01 | Magali BONNIER MT SQS PA | 14-03-2016 | Yvon CARNEC MT SQS ES | 14-03-2016 | Jean-Pierre GAY MT SQS PA | 14-03-2016 |
| V02 | Alain PENET DGEX SEMO DMIS | 26-07-2023 | Thierry MOREIRA DGEX SEMO DMIS | 01-08-2023 | Stéphane GEORGET DGEX SEMO | 02-08-2023 |

TEXTES DE RÉFÉRENCE

CM03967

TEXTES ABROGÉS

Néant

TEXTES REMPLACÉS

IN07697V1

HISTORIQUE DES ÉDITIONS ET DES VERSIONS

| Édition | Version | Date de version | Date d'application |
|-------------------|-------------------|------------------------|---------------------------|
| 14-03-2016 | Version 01 | 14-03-2016 | 01-01-2017 |
| 14-03-2016 | Version 02 | 02-08-2023 | 04-09-2023 |

MISE À DISPOSITION / DISTRIBUTION

Interne SNCF Réseau

Type de média : Papier / Intranet

| | |
|--|---|
| Organismes de la direction de l'entreprise sans distribution par indicatif | DGEX-DGOP-DSOP- DGII - DGRH - DZP |
| Organismes de la direction de l'entreprise avec distribution par indicatif | |
| Entités supra-régionales et territoriales | TP - TPQSE - TPCSV - TPCPI |
| Sièges régionaux | |
| Établissements | SV - SVQS- COSECV - SVO - SVITX - SV99 - SVH - SV10 SV105 - SV15 -SV106 - SV16 - SLV -SLV12 - SLV101- SLV102 - SV30- SV301 - SV306 -SV36 - SV307 - SV37 - ASTI - SV38 - SV304 - SV34 - SV305 - SV35 - SE - SE301 -SE201 - SE5 - SV40 - ESBE -ESBEQSE - ESTI -ESTIQSE AST - SV17 - SV31 - SV32 - SV33 |
| Organismes rattachés | ESCI-CNFI-UFCAT-UFSEG-UFVOIE-UFSET-UFSM- UFSOUD |
| Collections individuelles | 52-520-53-57-58-59-590-60-600-61-610-62-620-63-630-- 64-67-670-68-680-82-86-88-89-97-98-OSB |
| Entités concernées | toutes |
| Particularités de distribution | <input type="checkbox"/> Habilitation <input type="checkbox"/> Autorisation Néant <input checked="" type="checkbox"/> Lignes classiques <input checked="" type="checkbox"/> LGV spécialités : <input checked="" type="checkbox"/> Voie <input checked="" type="checkbox"/> SEG <input checked="" type="checkbox"/> caténaïres <input checked="" type="checkbox"/> Logistique Type de block : Tous les agents habilités à la TES C Autres : (Réalisateur) ou D (Mainteneur de l'infra) |

| | Nom de l'organisme | Coordonnées |
|-----------------------------|---|--|
| Distribution initiale | Centre Edition IDF – Pôle Syspré SNCF IMMOBILIER DIRECTION FM et ENVIRONNEMENT DE TRAVAIL | Teams |
| Distribution complémentaire | Prestataire de stockage | ite de commande du prestataire accessible aux seuls gestionnaires de documentation à partir du système de Prescription |

RÉSUMÉ

Cette fiche rassemble les bonnes pratiques pour être agent prestataire en DFV ou en GEq. Elle s'adresse à tous les agents M&T. La version 2 intègre les évolutions réglementaires prévues pour le 04-09-2023.

ACCOMPAGNEMENT

La mise en application de ce référentiel ne nécessite aucun dispositif d'accompagnement particulier au-delà d'une communication de la ligne managériale auprès des opérateurs concernés.



PGAMS

ÊTRE AGENT D'ACTIVITÉ

IN07698 (EF 0 A 2)

Édition du 15-10-2013

Version 04 du 02-08-2023

Applicable le 04-09-2023

Fiches dépendantes :

**1.01;1.04.K; 1.05.K;2-01; 2-03;
4-05; 4-06;11-04; 12-03; 12-04**

| | |
|--|----|
| > Définitions et généralités | 1 |
| > Habilitations et conditions d'exercice | 2 |
| > Cumul de missions | 3 |
| > Communication et interfaces | 4 |
| > Documents | 4 |
| > Détail de la mission | 5 |
| 1- Éléments spécifiques de briefing | 5 |
| 2- Assurances préalables | 6 |
| 3- Autorisation d'activité | 6 |
| 4- Pendant les travaux | 8 |
| 5- La sécurité du personnel | 11 |
| 6- Gestion des aléas | 11 |
| 7- Fin de l'activité | 13 |

Référence-article : IN07698-151013-04C

Émetteur : DGEX SEMO DMIS

> DÉFINITIONS ET GÉNÉRALITÉS

- **AGENT D'ACTIVITÉ** : agent désigné ayant besoin de l'assurance-chantier pour réaliser une tâche pour laquelle il est autorisé et/ou habilité. **Il est responsable de la réalisation et de la sécurité technique de son activité.**
- **ACTIVITÉ** : une intervention sur (ou à proximité de) l'infrastructure et ses conséquences incompatibles avec le passage des circulations (créant un **OBSTACLE**) est appelée **ACTIVITÉ**. Par extension, une intervention compatible avec le passage des circulations peut également être désignée « activité » afin de simplifier l'organisation des travaux.
- **EXEMPLES D'ACTIVITÉ** :
 - > Un obstacle (*exemple : remplacement de rail*).
 - > Une IS dont le fonctionnement est altéré par les travaux.
 - > L'engagement du gabarit par du matériel ou des engins.
 - > L'utilisation d'outillage classé comme « faisant obstacle » (3^{ème} catégorie systématiquement ou 2^{ème} catégorie dans certains cas). FICHE 2-01 ET 2-03
 - > La zone d'action d'un TTX.
 - > La présence de personnel dont la sécurité est assurée par une mesure S9 (avec mise en service de Zone de Chantier).

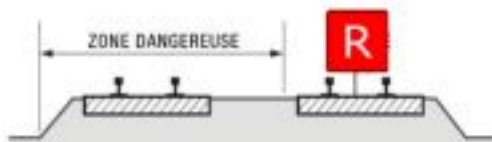


UNE ACTIVITÉ SUR UNE INSTALLATION DE SÉCURITÉ COMPREND :

- la DT S6 B,
- le travail proprement dit,
- les vérifications techniques,
- les essais.

• L'ACTIVITÉ EST DÉLIMITÉE :

- > À chacune de ses extrémités, par des points kilométriques,
- > Latéralement, par la (les) zone(s) dangereuse(s) de la (les) voie(s) contiguë(s)



Sous réserve de la prise en compte effective des mesures de protection du personnel vis-à-vis de(s) voie(s) contiguë(s), une activité ne peut être exécutée que lorsque des mesures ont été prises pour assurer la sécurité des circulations vis-à-vis de l'obstacle constitué ou créé par celle-ci ; elle doit **être incluse dans une Zone de Chantier (ZCh)**.

La ZCh regroupe l'ensemble des activités ayant un lien fonctionnel ou géographique entre elles.



Plusieurs activités peuvent se chevaucher géographiquement.

Plusieurs agents peuvent contribuer à la réalisation d'une activité sous la responsabilité de l'Agent d'Activité.



Une activité ne peut appartenir qu'à une seule Zone de Chantier, ainsi deux Zones de Chantier ne peuvent pas se chevaucher.

Lorsque les mesures prises conduisent à intervenir à pied d'œuvre dans le fonctionnement d'un PN, **ce PN doit être considéré comme une activité**. Cette fiche ne traite pas des spécificités liées à la mission d'agent PN (voir fiche correspondante). FICHES 12-03 ; 12-04



> HABILITATIONS ET CONDITIONS D'EXERCICE

- Si le travail qu'il effectue le nécessite, **l'Agent d'Activité doit posséder l'habilitation correspondante**.
- Pré-requis : connaissance du rôle du Chef de Chantier (CCh).

PARTICULARITÉ :**ACTIVITÉ AVEC INTERVENTION SUR LES INSTALLATIONS DE SÉCURITÉ :**

Le CCh - ou un Agent d'Activité désigné sous la responsabilité du CCh - est habilité à la TES D ou E dans le périmètre de compétences correspondant. **Dans tous les cas, le RPTx informe l'AC et lui désigne l'agent chargé de présenter la DATIS si nécessaire.**

Exemple de vérification à la charge d'un agent VOIE (au titre du S6B) dans le cadre d'un remplacement de rail :

- > Non pollution et qualité de la surface de roulement,
- > Continuité électrique de la voie dans le cas où seules des liaisons longitudinales sont raccordées aux nouveaux rails et lorsque ces derniers ne sont pas inclus dans une antenne ou situés en regard d'une antenne.

 FICHE 11-04

> CUMUL DE MISSIONS

L'Agent d'Activité peut cumuler certaines missions, par exemple :

- **Agent Sécurité du Personnel :**
Respect des deux fondamentaux de l'ASP.
- **Agent PN.**
- **CCh** pour la voie de travail, notamment lorsque la ZCh est mono-activité.
- **CCh/RPTx** pour la voie de travail la voie contiguë, notamment lorsque la ZCh est mono-activité.
- **Adjoint S11 ou agent CC.**
- **Agent lorry à main.**
- **Représentant SNCF** sur le chantier ou RSO (porteur du passant gris).
- **Agent Lorry AutoMoteur** lorsque l'activité se limite au travail du LAM (débroussaillage mécanique).
- **ATTx** lorsque l'activité se limite au travail du TTx (exemple ramassage, ou régélagé, ...etc.).
- **Mainteneur de l'infrastructure ou responsable technique.**

> AGRÈS - MATÉRIEL

- SAM si nécessaire



> COMMUNICATION ET INTERFACES



Les échanges entre RSO ou RSNCF/Ch et Agent d'Activité concernant l'avis de voie interdite/restituée aux circulations peuvent se faire verbalement dès lors que le RSO est un agent de SNCF Réseau.

> DOCUMENTS

- Carnet EDP Agent d'Activité (utilisation préconisée mais non obligatoire).
- Carnet de DATIS (si nécessaire).
- Situation géographique si besoin.
- Une Fiche de travail (FT), un document d'organisation (DO) ou un Contrat de travaux (Ctx) si nécessaire.
- Une consigne PN si l'activité est un PN (pas obligatoire si un seul PN et agent PN présent au PN pendant toute la durée de son intervention).
- Un carnet de dépêches « Avis de voie interdite / restituée à la circulation »

NB : l'utilisation du carnet EDP Agent d'Activité n'est pas nécessaire lorsque l'Agent d'Activité cumule la fonction de CCh (le carnet EDP CCh est alors suffisant) ou lorsqu'il dispose d'une Fiche de travail à cet effet.
D'autres carnets EDP Agent d'activité peuvent être utilisés, notamment sur LGV.



> DÉTAIL DE LA MISSION

IL DOIT PRENDRE CONNAISSANCE :

- **De la situation géographique** du chantier le cas échéant, **des limites de la Zone de Chantier**, de **l'emplacement de l'activité**.
- De sa fiche de travail, du Contrat de travaux ou Document d'Organisation le cas échéant.



Il s'assure de la désignation d'un Agent Sécurité du Personnel.

L'Agent d'Activité s'assure, avec l'Agent Sécurité du Personnel, de la réalisation du briefing des agents placés sous sa responsabilité et réalise avec lui si nécessaire, un briefing complémentaire pour rappeler le dispositif de sécurité propre à l'activité.  FICHE 1-01

1 - ÉLÉMENTS SPÉCIFIQUES DE BRIEFING

- **Renseignez-vous auprès du CCh sur les conditions d'exécution de l'activité :**



- > **Voies et limites de la ZCh,**
- > **Emplacement de l'activité** dans la ZCh,
- > Présence d'autres activités sur le même site,
- > **Mesures S9 (DFV-GEq)** prévues sur la (les) voie(s) contiguë(s) et phasage,
- > **La circulation de mobiles travaux** (TTx, LAM, WAM) et les dispositions à prendre vis-à-vis de ces derniers (SAM de repérage, modalité de franchissement de l'activité, etc.).

Circulation de lorry(s) à main et désignation de l'agent lorry à main.

- Vérifiez que **l'acheminement du matériel et des engins** nécessaires à la réalisation de l'activité a bien été pris en compte dans l'organisation.
- Assurez-vous de connaître **l'accès et le cheminement** jusqu'à l'emplacement prévu des travaux.
- **Renseignez-vous auprès de l'ASP sur le dispositif de sécurité prévu sur la voie de travail et la voie(s) contiguë(s).**



2 - ASSURANCES PRÉALABLES

La chronologie des opérations et de l'autorisation des activités est gérée par le CCh.

Bulletin Activité n° 1

Le briefing a-t-il été réalisé ?

L'Agent d'Activité peut recevoir du CCh l'autorisation d'activité et **devoir attendre la réalisation de certaines conditions avant de commencer les travaux**. Ce peut être :

- l'assurance de mise en place d'un Retour Courant traction (si à la charge d'une autre activité),
- des vérifications techniques (températures, surface de roulement, ...etc.),
- la remise d'un imprimé 9007, etc.

Ces conditions doivent être recensées lors du briefing. Tant que l'Agent d'Activité ne reçoit pas l'autorisation d'activité du CCh, les opérations à effectuer doivent être réalisées sous couvert d'un dispositif de sécurité adapté avec notamment l'annonce des circulations sur la voie de travail et sur la (les) voie(s) contiguë(s).

C'est l'ASP qui autorise le début du travail ou sa reprise.

3 - AUTORISATION D'ACTIVITÉ

AUTORISATION D'ACTIVITÉ

em. M. DUESEU CCh à M. DUESEU Alger

Soudures Pouvez commencer v

sur ZCh n° 1 Remplacement de rail

Voie 1 du Km 25 000 au km 25 500

(ZEP)

jusqu'au 25 / 08 / 2013 à 4 h 50

Assurez le repérage de votre activité (présence de TTs et rou engins chantier / dépense de 3)

Appliquez la fiche de travail : annexe n° 3 du CTx/DO* n°.....

N° Donné..... Reçu..... à 23 h 50 le 29.08.2013

- **Recevez du Chef de Chantier (CCh)**, l'autorisation d'activité. Cette autorisation se fait avec traçabilité (**par dépêche ou par écrit**).

L'autorisation d'activité est un échange de sécurité qui, à ce titre, doit être collationnée !


L'Agent d'Activité doit être parfaitement informé : de la dénomination de la Zone de Chantier (nom et numéro), de la voie concernée, de la délimitation de l'activité (km enveloppe), de la ZEP (facultatif), de l'heure de fin d'activité et de la présence de mobile(s) (TTx, LAM, Wagon Automoteur) sur la ZCh.

S'il doit appliquer une Fiche de travail d'un Contrat de travaux ou d'un document d'organisation, son numéro lui est précisé dans l'autorisation d'activité, qui pourra alors être transmise *par écrit ou par dépêche*.



Apprquez la fiche de travail : annexe n° 3 du CTx/DO* n° V...HR /055 / 2013

⚠ AUTOCONTRÔLE ! L'Agent d'Activité doit se repérer parfaitement, à tout moment, en s'aidant des indications suivantes :

- le kilométrage,  FICHE 1-02
- l'appellation ou la numérotation des voies,
- les numéros d'identification portés sur chaque support caténaire des lignes électrifiées,
- les plaques de repérage de certaines installations : téléphones, signaux, guérites d'appareillage, passage à niveau, plaque de ZEP, ...
- de la situation géographique lorsqu'elle lui a été remise.



- **Assurez le repérage de l'activité** s'il est demandé par le CCh dans l'autorisation. Ce repérage est réalisé à l'aide de « SAM de repérage » mis en place de part et d'autre de l'activité.



À QUOI SERT LE REPÉRAGE ?

Dans une ZCh en service, le repérage d'une activité par des SAM assure la protection de l'obstacle qu'elle représente en matérialisant un point d'arrêt pour les conducteurs des TTx et des engins-chantiers. Il est ainsi possible de sécuriser leurs mouvements alors que leurs zones d'actions sont superposées aux autres activités.

Il participe également à protéger le personnel *vis-à-vis des mobiles travaux (TTx, LAM, WAM) circulant sur la Zone de Chantier en mode de déplacement chantier ou assimilé.*

Le SAM de repérage est uniquement *mutualisable avec le SAM de Chantier.*

Lorsque l'activité se limite à la zone d'action d'un mobile travaux, le repérage de cette activité n'est pas forcément nécessaire. La protection des autres mobiles dans la ZCh, étant alors assurée par leur signalisation respective.

| | |
|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Je mets en place les SAM au niveau de l'activité <input type="checkbox"/> Je m'assure auprès de l'ASP de la mise en place du dispositif de sécurité du personnel <input type="checkbox"/> Je m'assure de la mise en place du RCT (si nécessaire). | |
| N° dépêches 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 | |

Lorsqu'il y a une *dispense de SAM de chantier* selon les conditions vérifiées par le CCh, des SAM doivent être mis en place au droit de l'activité à la demande du CCh selon ses indications. Dans ce cas le CCh indique :

Assurez le repérage de votre activité (présence de TTx et/ou engins chantier) (dispense de SAM de chantier)

- Mettez-vous en relation avec l'Agent Sécurité du Personnel afin de l'informer de l'accord de la mesure S9 et de faire adapter le dispositif de sécurité du personnel en conséquence.
- Le cas échéant, mettez-vous en relation avec le représentant SNCF sur le chantier (ou le RSO) afin de lui communiquer l'avis de voie interdite à la circulation (verbal sauf si RSO tiers ou si l'organisation l'impose).
- Assurez-vous que **toutes les assurances préalables à l'intervention** recensées lors du briefing sont données.
- Respectez *des règles de sécurité technique* prévues dans les documents métiers.

Attendre l'autorisation de l'ASP pour commencer les travaux.

4 - PENDANT LES TRAVAUX

EN LIEN AVEC L'ASP, RESTER VIGILANT !

- **Au respect du périmètre géographique de l'activité** : un agent peut sortir des limites du chantier et se soustraire alors au dispositif de sécurité mis en place pour l'ensemble de l'équipe,
- **À la coordination** : le travail en équipe crée une dépendance entre les membres de l'équipe ; une mauvaise coordination augmente les risques.

□ CIRCULATION DE LORRY À MAIN

Le lorry à main est un *outillage déplaçable manuellement* sur rail faisant **OBSTACLE** à la circulation. Il ne doit donc être utilisé qu'au sein d'une activité. Certains lorrys à main peuvent être équipés d'un moteur auxiliaire.

- **EMIC,**
- **plateau des soudeurs,**
- **plateau lorry,**
- **tirefonneuses...**



Un lorry à main est *mis en voie ou hors voie manuellement par un ou plusieurs agents*. Il n'assure pas le fonctionnement des circuits de voie. Il n'est pas identifié mais doit être vérifié, équipé de bandes réfléchissantes et homologué.

Le repérage de l'activité doit tenir compte de la zone d'utilisation des lorrys à main.

L'Agent d'Activité vis-à-vis du(es) lorry(s) à main :

- > **Désigne ou s'assure de la désignation d'un agent lorry à main** qui sera responsable de son déplacement à la vitesse d'un homme au pas,

Plusieurs lorrys à main peuvent, sur décision de l'organisateur, être placés sous la responsabilité d'un seul agent lorry à condition que celui-ci puisse se tenir à proximité des lorrys à main.

Lorsqu'il est nécessaire de porter à la connaissance de l'agent-lorry à main des dispositions spécifiques concernant son travail ou son déplacement (PN, TVP, ...), un document de travail doit être établi par l'organisateur.

 FICHE 4-06

- > S'assure que la partie de voie comprise entre le point de mise en voie du lorry à main et sa zone d'utilisation, ainsi que celle comprise entre sa zone d'utilisation et le point de mise hors voie, sont *contenues dans la ZCh où s'exerce l'activité*,
- > **Autorise verbalement l'agent lorry à main** (s'il ne l'est pas lui-même) à mettre en voie le(s) lorry(s) à main,



Il est interdit de talonner les aiguilles ou d'actionner les détecteurs et pédales avec le lorry à main.

□ **MANŒUVRE D'UNE AIGUILLE** : Il peut être prévu qu'un Agent d'Activité manœuvre ou demande à l'AC la manœuvre d'une aiguille :

- > Pour les besoins des travaux.
- > Pour faire circuler un mobile-travaux.

Le **RPTx désigne à l'AC l'Agent d'Activité autorisé à manœuvrer ou à demander la manœuvre des aiguilles et le CCh l'y autorise** (sous couvert d'un Contrat de travaux ou d'un document d'organisation si nécessaire).



ATTENTION AUX PARTICULARITÉS DE MANŒUVRE DES AIGUILLES :

- à position obligée,
- protégées par des signaux intermédiaires repris à l'accord de la DFV
- à la main (aiguilles manœuvrées électriquement désenclenchées). Dans ce cas, l'Agent d'Activité doit être habilité Mainteneur de l'Infrastructure au titre de l'intervention sur les IS et réalise la manœuvre sous couvert de la réglementation S6B et/ou S9.



FICHE 4-05*

Des dispositions doivent être prises notamment vis-à-vis du risque de talonnage ou de sortie intempestive des mobiles travaux de la ZCh.

□ FRANCHISSEMENT DE L'ACTIVITÉ PAR UN MOBILE-TRAVAUX

CAS 1 : LA ZCH EST DESSERVIE PAR DES MOBILES : L'ACTIVITÉ EST REPÉRÉE.



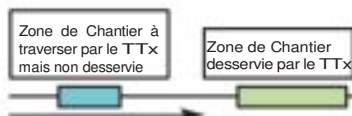
Lorsqu'un mobile est arrêté au **SAM de repérage de l'activité**, l'ATTx se met en contact avec l'Agent d'Activité.

Ce dernier se met en relation avec le CCh et si la nature de l'activité le permet :

- > **Prend les mesures techniques** nécessaires au passage du mobile,
- > **Informe l'ASP** et s'assure du **dégagement de l'activité** (engins, outillage, personnel),
- > Vérifie **la continuité de la voie** à parcourir par le mobile et s'assure que l'activité peut être parcourue,
- > **Retire momentanément le(s) SAM de repérage** puis autorise verbalement l'ATTx ou l'Agent LAM ou l'Agent Wagon Automoteur à traverser l'activité,
- > Après le passage du mobile-travaux, **remet en place le(s) SAM de repérage et l'ASP autorise la reprise de l'activité.**

CAS 2 : FRANCHISSEMENT PAR UN TTX D'UNE ZCH NON DESSERVIE PAR DES MOBILES : L'ACTIVITÉ N'A PAS ÉTÉ REPÉRÉE.

- > Reçoit l'information du CCh qu'un mobile doit traverser la ZCh,
- > Prend les mesures prévues au cas 1,
- > Donne l'assurance au CCh que les mesures prévues ci-dessus sont prises.



5 - LA SÉCURITÉ DU PERSONNEL

L'Agent d'Activité se conforme aux prescriptions de l'Agent Sécurité du Personnel.
L'Agent d'Activité est le lien entre les mesures S9 et le dispositif mis en place par l'ASP pour la sécurité du personnel et doit rester en relation permanente avec lui.

FICHE 2-01

6 - GESTION DES ALÉAS

□ RETARD DANS LA RÉALISATION DES TRAVAUX.

L'Agent d'Activité avise verbalement le Chef de Chantier le plus tôt possible de la nouvelle heure envisagée pour la fin de l'activité et prend note sur son carnet EDP.



LÉGA

Avis verbal au CCh de prolongation inopinée des travaux jusqu'à 05h30 ; donné à : 04h30

En cas de **réserve** (concernant une immobilisation d'aiguille) ou de **restriction**, vous devez transmettre par dépêche la nature de la restriction ou de la réserve au CCh avant la fin de l'activité.

□ L'ACTIVITÉ A CAUSE UN DÉRANGEMENT OU NÉCESSITE UNE RESTRICTION DE CIRCULATION.

Lorsque le dérangement **subsistant concerne l'aiguille elle-même ou les organes de commandes mécaniques** et qu'il a pour conséquence la réalisation d'une *immobilisation simple ou renforcée*, l'Agent d'Activité doit transmettre *par écrit ou par dépêche au CCh la nature du dérangement subsistant, ainsi que les conditions de franchissement de l'aiguille.*

La DFV sera restituée par le RPTx **AVEC RÉSERVE.**

En dehors de ce cas, la DFV sera restituée **SANS RÉSERVE**, mais avec éventuellement **DES RESTRICTIONS.**



CAS 1 : L'AGENT D'ACTIVITÉ NE POSSÈDE PAS DE FICHE DE TRAVAIL.

Dans le cas où *les vérifications ne sont pas concluantes* et si la mesure S9 doit et peut être rendue, l'Agent d'Activité :

- > Prend (ou fait prendre) *les mesures de sécurité technique qui s'imposent* (disposition technique S6B, surveillance, éclissage ...)
- > Indique, *par écrit ou par dépêche* les installations en dérangement, ainsi que la nature du dérangement s'il n'y a pas de DATIS, ou la nature de la restriction (limitation de vitesse, etc.), ainsi que le motif avant de supprimer son activité.



Lorsque les restrictions peuvent être levées après un nombre défini de circulations, l'Agent d'Activité précise ce nombre dans sa dépêche.

PAR EXEMPLE :

« Non libération de la zone ... ».

« Raté d'ouverture des PN... pour la voie ..., pour le sens ...» (PN à SAL).

« Annonce permanente voie... aux PN... » (PN gardés).

« M. _____ à _____ : j'ordonne jusqu'à nouvel avis sur voie _____ une limitation de vitesse à _____ km/h entre le km _____ et le km _____ ; motif : _____ . ».

AUTRES DÉPÊCHES**AUTRES DÉPÊCHES**

| Bulletin n° | Préambule et textes des dépêches | N° d'ordre | | Date et heure |
|-------------|---|------------|------|--------------------|
| | | Donné | Reçu | |
| 1 | Monsieur DUESEU Agent d'activité BML à Monsieur DELAVOIE CCh, l'ordonne jusqu'à nouvel avis sur V3 une limitation de vitesse à 40 km/h du km 25+100 au km 25+200. Motif : défaut de géométrie | | 12 | 30/08/13 à 1440 |

N° dépêches 46 | 47 | 48 | **49** | 50 | 51 | 52 | 53 | 54 | 55 | 56 | 57 | 58 | 59

CAS 2 : L'AGENT D'ACTIVITÉ POSSÈDE UNE FICHE DE TRAVAIL D'UN CONTRAT DE TRAVAUX OU UN DOCUMENT D'ORGANISATION.

- Dans le cas où les vérifications ne sont pas concluantes, **l'Agent d'Activité applique les dispositions prévues au Contrat de Travaux ou à sa Fiche de Travail en entente avec le CCh.**

☐ L'ACTIVITÉ NÉCESSITE DE MODIFIER LA ZONE D'INTERVENTION : ÉLARGISSEMENT OU DÉPLACEMENT DE L'ACTIVITÉ.

✘ **Un Agent d'Activité ne peut pas de lui-même modifier l'étendue de l'activité ou la déplacer. Les modifications d'organisation sont à proscrire.**

Toutefois, en cas de nécessité, l'Agent d'Activité doit obtenir l'accord du CCh qui étudiera avec le RPTx les conséquences de ce changement sur l'organisation (autres activités, circulation de TTX, point inclus dans la ZCh, impact sur les PN).

Le cas échéant, l'Agent d'Activité en lien avec l'ASP, provoque un nouveau briefing.

7 - FIN DE L'ACTIVITÉ

- > S'entend avec l'agent lorry à main pour la mise hors voie depuis la ZCh
- > **Reçoit verbalement de l'agent lorry à main l'avis de mise hors voie du ou des lorry(s) à main.**
- > Le cas échéant, rend compte **des vérifications et essais au CCh par ou par dépêche** ou se conforme aux prescriptions de sa fiche de travail s'il **écrit** en a une.
- > Attend la confirmation par le R SNCF/Ch (ou RSO) de l'avis de voie restituée à la circulation (verbale sauf si RSO tiers ou si l'organisation l'impose).

> **Lorsque l'Agent d'Activité est vérificateur S6B :**

- Restitue ou fait restituer la DATIS s'il y en a une.
- Avise le CCh **par écrit ou par dépêche que les vérifications et essais ont été effectués** s'il n'y a pas de DATIS présentée (travaux en pleine voie, contrat de travaux, etc). **Les vérificateurs signent l'aide-mémoire du CCh.**

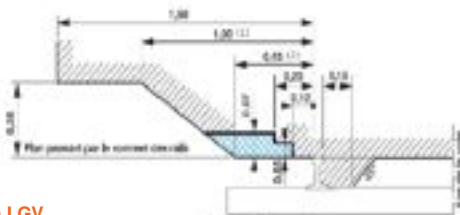
- > **S'assure que rien ne s'oppose à la reprise de la circulation** (règles de sécurité technique et gabarit respectés, engins et matériel dégagés).
- > en cas d'aléas, se reporte au § 6

> **S'assure auprès de l'ASP que le Dispositif pour la sécurité du personnel a été adapté,**

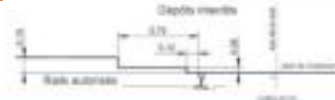
- > Retire les **SAM de repérage uniquement.**

■ GABARIT DES DÉPÔTS PROVISOIRES DE MATÉRIEL

EN LIGNE CLASSIQUE



En LGV



⚠ ATTENTION, ces SAM peuvent être mutualisés avec les SAM sous la responsabilité du CCh (SAM de chantier). Dans ce cas, le SAM ne pourra être levé que sur ordre du CCh.

ALEA

Avis verbal au CCh de prolongation inopinée des travaux jusqu'à ... h... ; donné à ... h....

En cas de **réserve** (concernant une immobilisation d'aiguille) ou de **restriction**, vous devez transmettre par dépêche la nature de la restriction ou de la réserve au CCh avant la fin de l'activité.

- Je m'assure du retrait du RCT le cas échéant.
- Je m'assure que le matériel et les outillages sont dégagés.
- J'attends la confirmation de l'adaptation du dispositif de sécurité par l'ASP.
- Je retire les SAM au niveau de mon activité.

> Avise le CCh de la suppression de l'activité.

RESTITUTION D'ACTIVITE

«M. Dueseu Agent d'Activité Soudures
Delavoie CCh, mon activité est terminée sur ZCh. n°1
 Remplacement de rail
 Am. 25,000 au tra 25,500 /ZEP
 J »

Vérification et essais terminés

N° Donné Repu à 5 h 10 le 30/08/13

RESTITUTION D'ACTIVITE

«M. Dueseu Agent d'Activité Soudures
Delavoie CCh, mon activité est terminée sur ZCh. n°1
 Remplacement de rail
 Am. 25,000 au tra 25,500 /ZEP
 J »

Vérification et essais terminés

N° Donné Repu à 5 h 10 le 30/08/13

| | |
|---|--|
| Titre | PGAMS - ÊTRE AGENT D'ACTIVITÉ |
| Référentiel | Référentiel Infrastructure (IN) |
| Nature du texte Niveau de Sécurité Concerne la sécurité de l'exploitation ferroviaire | Document d'application Interne Non |
| Émetteur | Direction Générale Exploitation SEMO DMIS |
| Référence / Index utilisateur Complément à l'index utilisateur | IN 07698 (EF 0 A 2) S9A |
| Date d'édition | 15-10-2013 |
| Version en cours / date | Version 04 du 02-08-2023 |
| Date d'application | 04-09-2023 |
| Mode de distribution initiale | Standard |

APPROBATION

| Version | Rédacteur | | Vérificateur | | Approbateur | |
|---------|-------------------------------|------------|-----------------------------------|------------|-------------------------------|------------|
| V 02 | Magali BONNIER MT SQS PA | 14-03-2016 | Yvon CARNEC MT SQS ES | 14-03-2016 | Jean-Pierre GAY MT SQS PA | 14-03-2016 |
| V 03 | Magali BONNIER MT SQS PA | 27-01-2017 | Jean-Pierre GAY MT SQS PA | 27-01-2017 | Alain TROUCHE MT SQS | 27-01-2017 |
| V 04 | Alain PENET DGEX SEMO DMIS | 26/07/23 | Thierry MOREIRA DGEX SEMO DMIS | 01/08/23 | Stéphane GEORGET DGEX SEMO | 02/08/23 |

TEXTES DE RÉFÉRENCE

CM03966 – CM03967 – CM03970 – CM03971

TEXTES ABROGÉS

NÉANT

TEXTES REMPLACÉS

IN07698 V03

HISTORIQUE DES ÉDITIONS ET DES VERSIONS

| Édition | Version | Date de version | Date d'application |
|------------|------------|-----------------|--------------------|
| 15-10-2013 | Version 03 | 21-01-2017 | Dès réception |
| 14-03-2016 | Version 04 | 02-08-23 | 04-09-2023 |

MISE À DISPOSITION / DISTRIBUTION

Papier - Intranet

| | |
|--|--|
| Organismes de la direction de l'entreprise sans distribution par indicatif | DGEX-DGOP-DSOP- DGII - DGRH - DZP |
| Organismes de la direction de l'entreprise avec distribution par indicatif | |
| Entités supra-régionales et territoriales | TP - TPQSE - TPCSV - TPCPI |
| Sièges régionaux | |
| Établissements | SV - SVQS- COSECV - SVO - SVITX - SV99 - SVH - SV10 SV105 - SV15 -SV106 - SV16 - SLV -SLV12 - SLV101- SLV102 - SV30- SV301 - SV306 - SV36 - SV307 - SV37 - ASTI - SV38 - SV304 - SV34 - SV305 - SV35 - SE - SE301 -SE201 - SE5 - SV40 - ESBE -ESBEQSE - ESTI - F TIQS ST- V17 -SV31 - SV 2 - V33 |
| Organismes rattachés | ESCI-CNFI-UFCAT-UFSEG-UFVOIE-UFSET-UFSM-UFSOUD |
| Collections individuelles | 52-520-53-57-58-59-590-60-600-61-610-62-620-63-630--64-67-670-68-680-82-86-88-89-97-98-OSB |
| Entités concernées | TOUTES |
| Particularités de distribution | <input type="checkbox"/> Habilitation <input type="checkbox"/> Autorisation Néant <input checked="" type="checkbox"/> Lignes classiques <input checked="" type="checkbox"/> LGV Spécialités : <input checked="" type="checkbox"/> Voie <input checked="" type="checkbox"/> Se <input checked="" type="checkbox"/> Caténaire <input checked="" type="checkbox"/> Logistique Types de blocks : tous Autres : tout Agent habilité à la fonction mainteneur de l'infrastructure (TES D, E) |

| | Nom de l'organisme | Coordonnées |
|-----------------------------|-------------------------|---|
| Distribution initiale | Centre Edition IDF | Répartition Teams |
| Distribution complémentaire | Prestataire de stockage | Site de commande du prestataire accessible aux seuls gestionnaires de documentation à partir du Système de Prescription |

RÉSUMÉ

Ce document décrit les missions de l'Agent d'Activité en lignes classiques et LGV. La version 4 intègre les évolutions réglementaires prévues pour le 04-09-2023.

ACCOMPAGNEMENT

La mise en application de ce référentiel ne nécessite aucun dispositif d'accompagnement particulier au-delà d'une communication de la ligne managériale auprès des opérateurs concernés.



PGAMS VÉRIFIER ET POSER UN DISPOSITIF DE SHUNTAGE (DSH)

IN07706 (EF 0 A 2)
Edition du 14-03-2016
Version 01 du 14-03-2016

Applicable à partir du 01-01-2017
Fiches dépendantes : **5-01;**
5-03;5-07;6-01;6-03;6-06
4-02;

| | |
|---|---|
| > DÉFINITION | 1 |
| > SÉCURITÉ DU PERSONNEL..... | 1 |
| > RESTRICTIONS D'UTILISATION..... | 2 |
| > FRANCHISSEMENT D'UN DSH PAR UN MOBILE TRAVAUX | 2 |
| > DESCRIPTION DU DSH MODÈLE 2003 | 3 |
| > SURVEILLANCE PERMANENTE..... | 4 |
| > RÈGLES DE POSE DU DSH..... | 5 |
| > DÉPOSE DU DSH | 6 |
| > VÉRIFICATIONS PÉRIODIQUES..... | 6 |
| > SUIVI DES DSH | 6 |
| > DESCRIPTION ET POSE DU DSH POUR RAIL DC..... | 7 |
| > BONNE PRATIQUE : LA VALISE DSH | 8 |

Référence - article : IN07706 - 140316-01I

Émetteur : Maintenance et Travaux
Direction Sécurité Qualité Sûreté

Le **dispositif de shuntage (DSh)** permet de **court-circuiter les 2 files de rail** d'une voie équipée de Circuit de Voie (CdV), afin de provoquer la **fermeture du signal (ou des signaux)** dépendant de ce dernier. Il permet aussi de figer la position d'une aiguille dans une direction lorsqu'il est posé sur sa zone propre ou de figer un sens en IPCS ou en Voie banalisée.



L'**activation du DSh est en principe réalisée par le CCh ou par un agent prestataire sous la responsabilité du CCh.**

 **FICHE 4-02**

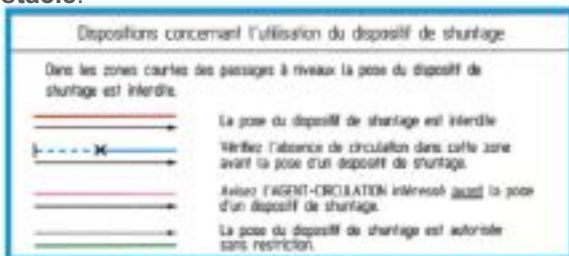
Le **modèle 2003 est le dispositif normalement utilisé.** Cependant, pour certains types de rail Vignole à patin épais ou étroit, le dispositif modèle 1988 est maintenu. Reportez-vous à votre consigne d'établissement.



Il peut être utilisé soit :

- > à titre **d'outil de bouclage** pour les travaux exécutés sous le procédé "Demande de Fermeture de Voie (DFV)" sur ZEP type L ou G.
 **FICHES 5-01 ; 5-03 ; 5-07**
- > à titre **d'outil de protection** pour les travaux exécutés sous le procédé "Garantie Equipement (GEq)",
 **FICHES 6-01 ; 6-03 ; 6-06**
- > pour **assurer la protection d'un obstacle.**

Le schéma de ligne vous donne les dispositions à suivre pour la pose du DSh : exemple ci-contre.



SÉCURITÉ DU PERSONNEL

► Pour la pose d'un DSh, le dispositif de sécurité à mettre en place vis à vis du risque ferroviaire dépend du procédé pour lequel il est utilisé (DFV ou GEq) et de l'environnement.

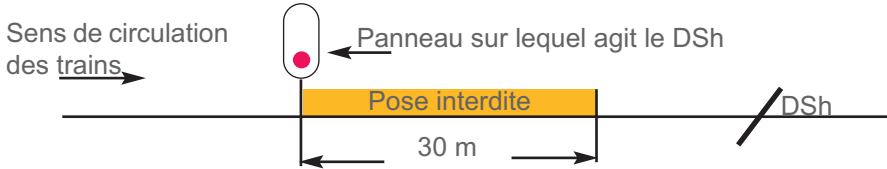
► **Utiliser des gants** pour mettre en place le DSh

 **PGAMS : Chapitres 5 et 6**

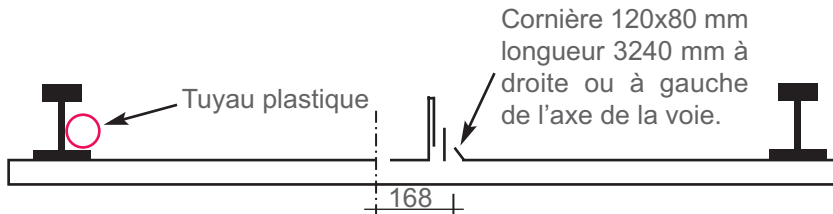


Il est interdit d'utiliser un DSh :

- ▶ dans la **zone de 30 m** située immédiatement en aval d'un signal



- ▶ dans la **zone d'incertitude de shuntage** de certains CdV (type UM71), cette zone est repérée par une **cornière métallique** fixée longitudinalement dans l'axe de la voie, ou par un **tuyau en plastique** fixé contre l'âme d'un des 2 rails côté intérieur voie.



- ▶ si la table de roulement d'un des rails est **oxydée**
- ▶ **sur LGV**
- ▶ **si le DSh est en mauvais état**
- ▶ si la pose du DSh entraîne (consultez le schéma de ligne) :
 - ♦ la **fermeture d'un PN à SAL** ou la **perturbation d'une TVP**

Dans la zone d'annonce d'un PN, deux cas sont à considérer :

- l'annonce est assurée uniquement par CdV : dans ce cas, **l'utilisation du DSh est interdite dans toute la zone d'annonce**,
- l'annonce est assurée par pédales + CdV : dans ce cas, la pose du DSh n'est autorisée qu'en l'absence de circulation ou après réarmement du PN par le dernier train circulant avant le début des travaux,

- ♦ **le dérangement des annonces d'un PN gardé**

Les conditions de pose sont reprises aux schémas de ligne et consignes de sécurité. Par ailleurs, le DSh ne doit en aucun cas être utilisé pour assurer le retour du courant de traction.

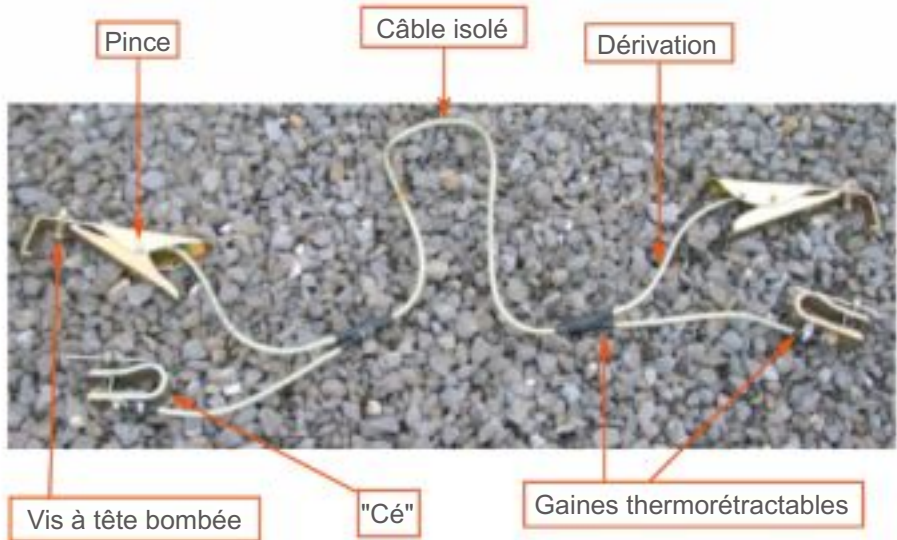
FRANCHISSEMENT D'UN DSh PAR UN MOBILE TRAVAUX

Évitez dans la mesure du possible la pose du DSh dans les zones d'évolution des mobiles travaux (LAM, Wagons Automoteurs ou TTx).

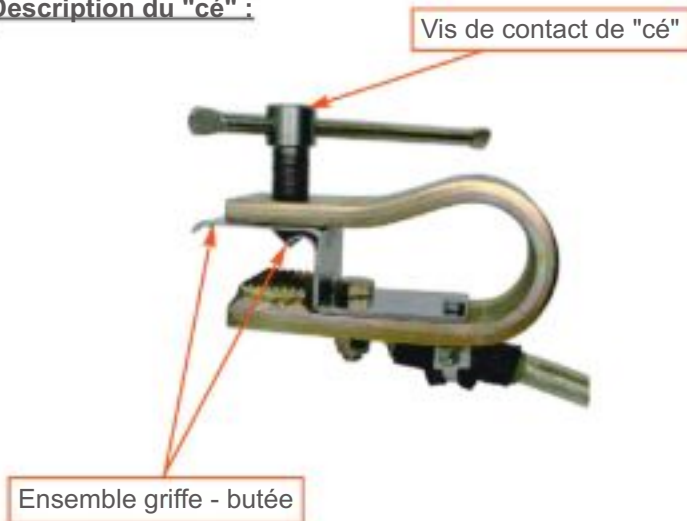
Néanmoins si le DSh doit être franchi, retirez seulement les pinces du champignon pour le passage du (ou des) mobile(s) avec l'accord verbal du CCh et remettez les en place immédiatement après leur passage en vérifiant l'état de propreté du rail.

DESCRIPTION DU DSh modèle 2003

Description du DSh modèle 2003.



Description du "cé" :



En raison de défaut de fabrication sur les plats de serrage pour cé de shuntage modèle 2003, la fixation des griffes butées doit désormais être réalisée à l'aide d'écrou, de vis et rondelles comme sur la photo ci-dessus.

VÉRIFICATIONS

AVANT ET APRÈS TOUTE UTILISATION

► Vérifiez :

- le bon état du **câble et de ses raccords électriques**,
- le bon état et la propreté des **vis à tête bombée** des pinces,
- le **bon état et la propreté des cés**, l'intégrité de l'ensemble (griffe-butée) et l'**usure de la vis de contact** des cés.

SI VOUS CONSTATEZ UNE ANOMALIE AUTRE QUE L'USURE DE LA VIS DE CONTACT, NE L'UTILISEZ PAS !

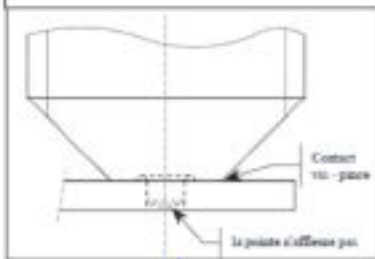
► Faites réparer le DSh par l'agent désigné à la consigne locale

SI VOUS AVEZ UN DOUTE SUR LE BON ÉTAT D'UNE VIS CONTACT D'UN CÉ

► Introduisez la dans le **trou de vérification** situé sur l'extrémité des bras inférieurs de la pince

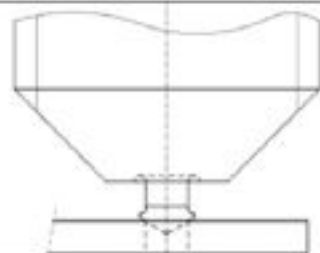


La pointe n'affleure pas au dessous du trou (usure)



ou

La pointe ne rentre pas dans le trou (bourrelet)



IL EST INTERDIT D'ÉBAVUER LE BOURRELET QUI SE FORME AUTOUR DE LA POINTE POUR PROLONGER SA DURÉE DE VIE.

► **REPLACER LA VIS**

► **VOUS POUVEZ UTILISER LE DSh**

RÈGLES DE POSE DU DSh

Afin d'éviter tout étincelage sur la table de roulement, il y a lieu, impérativement, de réaliser la pose et le serrage des "cés" sur le patin des rails avant la mise en place des pinces sur le champignon.

1- Vérifier le DSh selon le paragraphe précédent (surveillance permanente)

2- Brosser le patin

Les "cés" élastiques et les pinces s'installent dans une même travée. L'opérateur se trouvant à l'intérieur de la voie doit choisir une partie de rail présentant un aspect propre et sans défaut de surface sur la partie supérieure du champignon.

- à l'aide d'une brosse métallique gratter la face supérieure du patin du rail devant recevoir le "cé", afin d'éliminer les impuretés (graisse, oxydation, etc.) susceptibles de provoquer un mauvais contact électrique (Fig. 1).

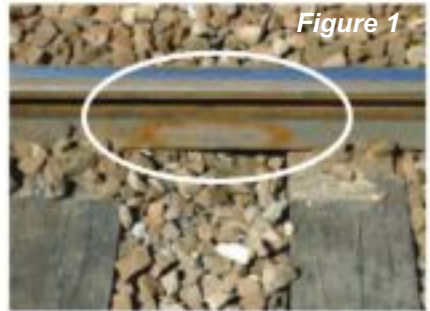


Figure 1

3- Pose des Cés

- Présenter le "cé" face au bord du patin du rail, côté intérieur de la voie. La vis doit être suffisamment desserrée pour éviter de toucher le patin avant les griffes.

- Mettre en place le "cé" en fond de butée, en poussant énergiquement à l'aide de la main (Fig. 2).



Figure 2



Figure 3

4- Serrage de la vis du cé

- Visser sans outil la vis contact de "cé" jusqu'au contact mécanique avec le patin du rail et confirmer ce serrage par 3 tours de vis (Fig. 3).

5- Pose des pinces

- Ouvrir la pince et engager la partie recourbée de son bec sous le champignon du rail côté extérieur de la voie (Fig. 4),

- Basculer la pince en position horizontale de façon que la tête bombée de la vis soit en appui, sous l'effet de son ressort de rappel, sur le champignon du rail,

- Laisser la pince se refermer sous l'effet de son ressort (Fig. 5).



Figure 4

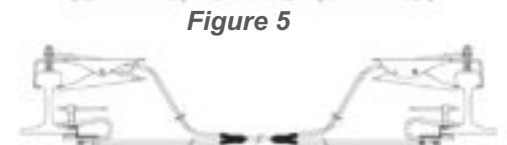


Figure 5

DÉPOSE DU DSh

1- Déposer les pinces

2- Desserrer les "cés"

L'ordre doit être impérativement respecté afin d'éviter tout effet d'amorçage entre la vis à tête bombée de la pince et la table de roulement.

VÉRIFICATIONS PÉRIODIQUES

Vérification de la pointe de la vis de contact de cé

Elle peut se faire à chaque utilisation dans le cadre de la **surveillance permanente ou/et lors d'un contrôle périodique**. Pour les dispositifs modèle 1988, cette vérification doit être réalisée lors de la surveillance permanente. L'organisation retenue est fixée dans la consigne d'établissement. **En cas de pointe non conforme, la vis de contact doit être remplacée.**

Le remplacement de l'ensemble griffe - butée est effectué à cette occasion, en cas de griffe déformée, de dent manquante ou usée.

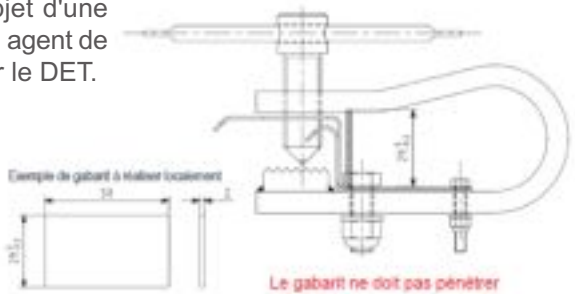
Vérification de l'intégrité du dispositif

En plus des vérifications réalisées à la demande des utilisateurs, suite à un retrait provisoire du service, le DSh fait l'objet d'une **vérification annuelle** effectuée par un agent de chaque service utilisateur désigné par le DET.

Lors de cette opération, il faut :

- effectuer les opérations de contrôle décrites au point "vérifications", ainsi que la **vérification d'absence de déformation des cés**,

- **remplacer si nécessaire** : le câble, les pinces, les "cés", les vis contact de "cé", l'ensemble griffe - butée, les gaines thermorétractables.



⊗ Toute utilisation ou expérimentation d'un DSh modifié et non conforme est interdite.

SUIVI DES DSh

Les modalités du suivi des DSh sont à préciser dans une consigne d'établissement. Cette consigne a pour objet de :

- **désigner les agents** du secteur intéressé **chargés des vérifications** des DSh,
- définir la **méthode d'identification des DSh** permettant de suivre les opérations de vérifications.

Exemple :

- ◆ *immatriculation des DSh et tenue d'un registre,*
- ◆ *pose d'une plaque sur le dispositif indiquant la date limite de validité, etc.*

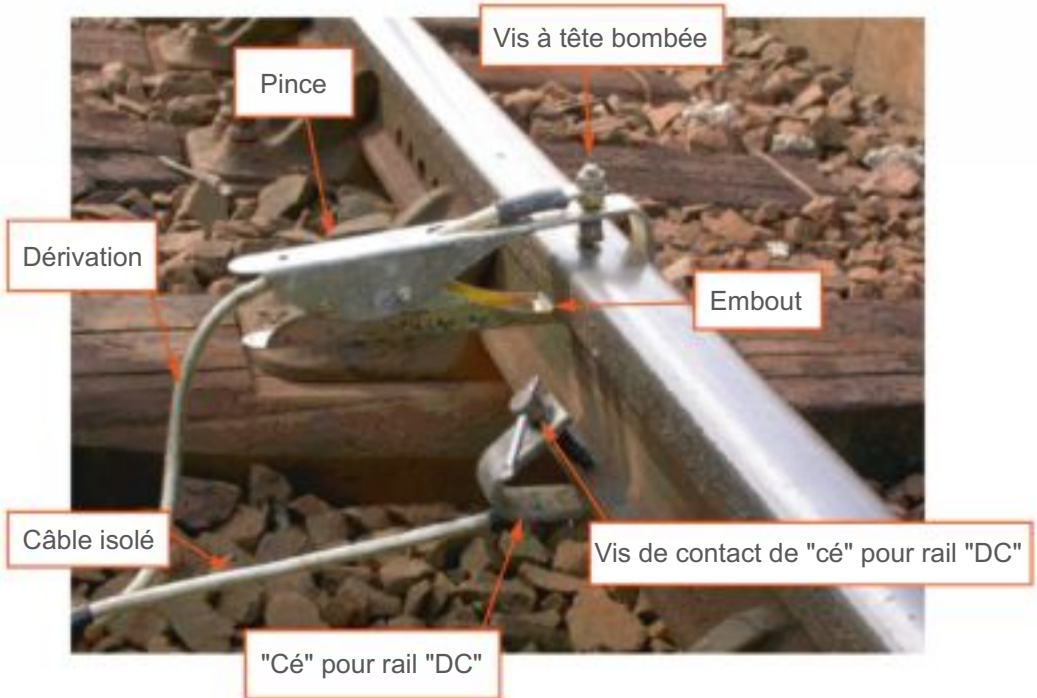
Au cours de leurs tournées, les agents dirigeants s'assurent du respect de ces prescriptions.



DESCRIPTION ET POSE DU DSh POUR RAIL DC

Le DSh pour rail "DC" diffère du dispositif modèle 2003 par :

- des "cés" conçus spécialement pour s'adapter sur les profils propres à ce rail,
- des pinces qui comportent un embout à l'extrémité de leur branche mobile, pour assurer une bonne prise sous le champignon du rail.



POSE ET DEPOSE DU DSh POUR RAIL DC :

Les conditions de pose et de dépose de ce dispositif sont identiques à celles du modèle 2003 sauf pour la pose des "cés".

- Pose d'un "cé" pour rail "DC" :
 - ♦ **dévisser au maximum** la vis contact de "cé",
 - ♦ **engager le "cé"** sous le champignon inférieur,
 - ♦ **basculer le "cé"** de façon à emprisonner le champignon,
 - ♦ **visser la vis contact de "cé"** jusqu'au contact mécanique avec le champignon inférieur du rail et **confirmer ce serrage par 3 tours** de vis.

BONNE PRATIQUE : LA VALISE DSh

Afin de préserver l'intégrité du DSh et d'avoir à portée de main le nécessaire pour s'assurer d'une pose conforme et efficace, certains établissements ont mis en place des **boîtes de rangements ou des valises DSh**.



Exemple de contenu d'une valise :

- *Fiche d'instruction,*
- *2 vis pointeaux,*
- *Chainette DSh,*
- *Fixation chainette et valise avec boulon,*
- *Brosse,*



Les 5 règles à respecter

- 1- Vérification du DSh**
- 2- Brossage du patin du rail**
- 3- Application de la butée**
- 4- Serrage de la vis jusqu'au contact
puis confirmer par 3 tours de vis**
- 5- Mise en place des pinces**



Référentiel

PGAMS

Préconisations

ÊTRE AGENT LORRY A MAIN

IN07699 (EF 0 A 2)

Édition du 14-03-2016

Version 03 du 02-08-2023

Applicable le 04-09-2023

Fiches dépendantes :

4.01 ; 4.03; 2.01 ; 2-02K ;

| | | |
|---|--|---|
| > | DEFINITION ET GENERALITES | 1 |
| > | HABILITATION ET CONDITIONS D'EXERCICE | 2 |
| > | PERIMETRE D'EXERCICE DE LA MISSION | 2 |
| > | CUMUL DE MISSIONS | 2 |
| > | EQUIPEMENT EN PERSONNEL | 2 |
| > | REPERAGE | 2 |
| > | COMMUNICATIONS ET INTERFACES | 2 |
| > | DOCUMENTS | 2 |
| > | DETAIL DE LA MISSION | 3 |
| | 1- ÉLÉMENTS SPÉCIFIQUES DE BRIEFING | 3 |
| | 2- ASSURANCES PRÉALABLES | 3 |
| | 3- AUTORISATION DE MISE EN VOIE DU LORRY A MAIN | 3 |
| | 4- PENDANT LES TRAVAUX - CONDITIONS DE DÉPLACEMENT | 4 |
| > | 5- SÉCURITÉ DU PERSONNEL | 5 |
| > | 6- GESTION DES ALÉAS | 5 |
| > | 7- MISE HORS VOIE DU LORRY A MAIN | 5 |
| > | 8- APRÈS LES TRAVAUX - SURETÉ | 5 |

Référence - article : IN07699-140316-03C

Émetteur : DGEX SEMO DMIS



DÉFINITION ET GÉNÉRALITÉS

Agent chargé d'assurer la sécurité du déplacement et des opérations de **mise en voie et hors voie d'un ou plusieurs lorries à main sur une Zone de Chantier (ZCh)**. Cette fiche ne s'adresse pas aux agents lorry automateur.

L'agent lorry à main est placé sous la responsabilité de l'agent d'activité.

LOBBY A MAIN :

📍 FICHE 4-03

On appelle lorry à main tout **OUTILLAGE SUSCEPTIBLE D'ÊTRE DÉPLACÉ MANUELLEMENT sur le rail ET** constituant un **OBSTACLE** (répondant aux critères de l'outillage de 3^{ème} catégorie). Ainsi, la circulation du lorry à main requiert un **procédé d'assurance chantier avec mise en service d'une ZCh**.

📍 FICHE 2-01

Afin de déterminer la catégorie d'outillage de l'engin, il est indispensable de prendre en compte **la masse du chargement, y compris carburant et phares additionnels le cas échéant**. La **masse du chariot de roulement** n'est pas à prendre en compte lorsqu'elle est **≤ 35kg** et qu'il est **facilement séparable de la machine**. Certains lorries à main peuvent être équipés d'un **moteur auxiliaire**.

Un lorry à main est **mis en voie ou hors voie manuellement par un ou plusieurs agents conformément à l'application des formations PRAP, de préférence sur un profil de ballast peu prononcé**. Le lorry sera alors exempt de tout chargement. **Il n'assure pas le fonctionnement des circuits de voie (ne shunte pas)**. **Il est généralement identifié par une plaque et doit être vérifié et homologué**.



Exemple de plaque d'identification

LM ▶ Limoges

DEC ▶ déca lamineuse

13 ▶ numéro du parc machine 13



Exemple d'étiquette de vérification indiquant la date limite de validité

Exemples :

- EMIC (Engin Mobile d'Intervention Caténaire),
- Plateau des soudeurs,
- Plateau lorry, (classé 3^{ème} si chargé)
- Chariot de mesure "Elise"
- Certaines tirefonneuses de 3^{ème} catégorie...



Sur LGV, il est interdit d'utiliser des lorries à main dont la hauteur structurelle entre le plateau et le plan de roulement est inférieure à 250 mm : seuls les lorries identifiés par une plaque "apte LGV" sont autorisés sur LGV.

HABILITATION ET CONDITIONS D'EXERCICE

L'exercice de la mission de nécessite **pas d'habilitation** mais une désignation par la hiérarchie.

PÉRIMÈTRE D'EXERCICE DE LA MISSION

Un lorry à main est **utilisé uniquement au sein d'une activité dans une ZCh**. **Plusieurs lorrys à main** peuvent, sur décision de l'organisateur, être placés **sous la responsabilité d'un seul agent-lorry à main** à condition que celui-ci puisse se tenir à proximité des lorrys à main (**c'est-à-dire visible en permanence par l'agent Lorry à main**).

 **FICHE 2-02K**

CUMUL DE MISSIONS

L'agent lorry à main peut cumuler certaines missions. Selon la nature des travaux, il peut être notamment pertinent de cumuler **la mission d'agent d'activité avec celle d'agent lorry à main**.

Il est également pertinent que l'agent lorry à main assure la mission de chef de la manutention.

L'agent lorry à main peut assurer la mission d'Agent sécurité du personnel à condition qu'il n'ait qu'un seul lorry à main restant dans son périmètre de surveillance.

ÉQUIPEMENT EN PERSONNEL

Pour l'utilisation d'un lorry à main, **seul un agent lorry à main**, responsable des déplacements du lorry à main est nécessaire.

REPÉRAGE

En cas de présence de mobiles travaux sur la ZCh, le repérage de l'activité doit tenir compte de la zone d'utilisation des lorrys à main.

COMMUNICATIONS ET INTERFACES

L'agent lorry à main est autorisé verbalement à mettre en voie le lorry à main par l'agent d'activité, lorsqu'il ne l'est pas lui-même. il l'avise verbalement de la mise hors voie du lorry à main.

DOCUMENTS

Une fiche de travail, un document d'organisation ou un contrat de travaux si nécessaire.



DÉTAIL DE LA MISSION

1- ELEMENTS SPECIFIQUES DE BRIEFING

L'agent lorry à main se présente à l'ASP et à l'agent d'activité et se fait préciser les dispositions spécifiques concernant son travail et son déplacement, les limites de la zone d'utilisation du lorry à main, ainsi que les points de mise en voie et hors voie et le dispositif de sécurité prévu sur la (les) voie(s) contiguë(s).

Lorsqu'il est nécessaire de porter à la connaissance de l'agent lorry à main des **dispositions spécifiques concernant son travail ou son déplacement** (PN, TVP, ...), une consigne ou une fiche de travail est établie par les organisateurs.

Le talonnage des aiguilles rencontrées est interdit.

2- ASSURANCES PREALABLES

Vérifiez :

- le **bon état des freins** quand le lorry à main en est muni et l'état général du lorry à main.
- que la **zone d'utilisation du lorry à main** est bien celle identifiée au briefing.
- la présence de **bandes réfléchissantes** sur les plateaux lorrys et chariots de tirefonneuse.

3- AUTORISATION DE MISE EN VOIE DU LORRY A MAIN

- ▶ sur **autorisation verbale** de l'agent d'activité, mettez en voie le lorry à main.



AUTOCONTRÔLE !

- ▶ Vérifiez que le lorry à main va être **mis en voie sur la voie autorisée et sur la ZCh**.
- ▶ Vérifiez par un essai que le **fonctionnement du frein est correct**.
- ▶ Vérifiez que le **chargement est correctement réalisé** (risque de chute, engagement voie contiguë, respect de la charge maximum utile CMU).
- ▶ **Assurez-vous que la partie de voie comprise entre le point de mise en voie du lorry à main et sa zone d'utilisation, ainsi que celle comprise entre sa zone d'utilisation et le point de mise hors voie, sont contenues dans la ZCh où s'exerce l'activité.**

4- PENDANT LES TRAVAUX - CONDITIONS DE DEPLACEMENT



Le lorry à main est déplacé sous la responsabilité d'un agent lorry à main **à la vitesse d'un homme au pas. Le lorry à main doit toujours être au-devant de l'agent lorry à main.** Dans certains cas, la mise en mouvement du lorry est commandée par l'opérateur par l'intermédiaire d'une commande manuelle de défreinage.

L'agent lorry à main est autorisé **à faire franchir de lui-même les signaux d'arrêt, autres que les signaux d'arrêt à main, qu'il pourrait rencontrer.**

⊗ Il est interdit d'accrocher un lorry à main à une draisine, à un train, à un lorry automoteur ou à un autre lorry à main.

- > L'agent lorry à main s'assure que les **ADV à franchir sont disposés dans la position convenable. La traversée des ADV doit se faire à marche très lente.**
- > Le lorry à main est autorisé à franchir **sans les actionner les détecteurs et pédales.**



Attention de ne pas déclencher la pédale d'un détonateur avec les lorrys à main, en particulier avec les chariots de tirefonneuse, risque d'explosion à proximité de l'agent.

- > **L'ASP prend en compte la zone d'action du lorry pour définir son dispositif d'annonce.** L'agent lorry à main se présente donc à l'ASP lors du briefing.
- > Les lorrys doivent être **orientés** de telle sorte que **le levier de frein se trouve toujours placé à l'arrière des véhicules, quel que soit leur sens de circulation.**
- > Les lorrys ne doivent **pas être chargés au-delà de la charge maximale** obligatoirement indiquée sur chaque engin.
- > **La charge doit être bien répartie de part et d'autre de l'axe de la voie** pour obtenir un chargement stable durant la marche. Elle doit également **dégager les manivelles ou leviers de frein ;**
- > Chaque transport doit être accompagné par un nombre d'hommes suffisant pour pouvoir **dégager la voie en cas de besoin.**
- > **La vitesse des lorrys à main dans les pentes** doit toujours pouvoir être **contrôlée** pour éviter une accélération dangereuse.
- > **Le repérage de l'activité si nécessaire doit tenir compte de la zone d'utilisation des lorrys à main.**



> Le mouvement d'un lorry à main doit être organisé de manière à ne **pas créer de perturbation aux PN** (fermeture prolongée, etc.).

5- SECURITE DU PERSONNEL

 **Il est interdit :**

- **De monter ou de se tenir debout ou assis sur un lorry à main en marche quels que soient sa vitesse et le profil de la ligne ;**
- **De se placer devant ou sur les côtés d'un lorry en marche aussi bien pour le pousser que pour le retenir sur les pentes** *(Il est toujours possible de grouper à l'arrière et aux deux angles postérieurs un nombre d'hommes suffisant pour l'effort à exercer, même sur les voies à déclivité très prononcée) ;*
- **De pousser, en s'appuyant sur la partie du chargement faisant saillie à l'avant dans le sens de la marche ;**
- **De laisser aller un lorry à main sous l'action de la gravité.**

6- GESTION DES ALEAS

► **Le lorry à main endommage une IS ou un câble :**

L'agent lorry à main en avise immédiatement l'Agent d'Activité.
N'approchez en aucun cas d'un câble arraché !

► **La zone d'utilisation du lorry à main doit être modifiée :**

L'Agent lorry à main se met en relation avec l'agent d'activité qui étudiera avec le CCh les conséquences de cette modification (dimensionnement ZCh, point de mise hors voie, IS ou PN impactés, autres activités, mobiles travaux, etc.) et provoquera un nouveau briefing.

7- MISE HORS VOIE DU LORRY A MAIN

À la fin des travaux, l'agent lorry à main :

- **S'entend avec l'agent d'activité pour la mise hors voie depuis la ZCh,**
- **Avise l'agent d'activité de la mise hors voie du lorry à main.**

8- APRES LES TRAVAUX - SURETE

Les lorrys à main doivent être **enchaînés à un point fixe** de telle sorte qu'ils ne puissent être mis en voie (actes de malveillance).

| | |
|---|---------------------------------|
| Titre | PGAMS - ETRE AGENT LORRY A MAIN |
| Référentiel | Référentiel infrastructure (in) |
| Nature du texte Niveau de sécurité | Préconisation Interne |
| Émetteur | DGEX SEMO DMIS |
| Référence / index utilisateur Complément à l'index utilisateur | IN07699 (EF 0 A 2) S 9 A |
| Date d'édition | 14-03-2016 |
| Version en cours / date | Version 03 du 02-08-2023 |
| Date d'application | 04-09-2023 |
| Mode de distribution initiale | Standard |

APPROBATION

| Version | Rédacteur | | Vérificateur | | Approbateur | |
|---------|----------------------------------|------------|-----------------------------------|------------|-------------------------------|------------|
| V 01 | Magali BONNIER MT SOS PA | 14-03-2016 | Yvon CARNEC MT SOS ES | 14-03-2016 | Jean-Pierre GAY MT SOS PA | 14-03-2016 |
| V 02 | Marie-Agnès PREVOST MT SOS PA | 27-01-2017 | Jean-Pierre GAY MT SOS PA | 27-01-2017 | Alain TROUCHE MT SOS | 27-01-2017 |
| V 03 | Alain PENET DGEX SEMO DMIS | 26-07-2023 | Thierry MOREIRA DGEX SEMO DMIS | 01-08-2023 | Stéphane GEORGET DGEX SEMO | 02-08-2023 |

TEXTES DE RÉFÉRENCE

NEANT

TEXTES ABROGÉS

TEXTES REMPLACÉS

IN07699V2

HISTORIQUE DES ÉDITIONS ET DES VERSIONS

| Édition | Version | Date de version | Date d'application |
|------------|------------|-----------------|--------------------|
| 14-03-2016 | Version 02 | 21-01-2017 | Dès réception |
| 14-03-2016 | Version 03 | 02-08-2023 | 04-09-2023 |

MISE À DISPOSITION / DISTRIBUTION

Type de média : Papier / Intranet

| | |
|--|---|
| Organismes de la direction de l'entreprise sans distribution par indicatif | DGEX-DGOP-DSOP- DGII - DGRH - DZP |
| Organismes de la direction de l'entreprise avec distribution par indicatif | |
| Entités supra-régionales et territoriales | TP - TPQSE - TPCSV - TPCPI |
| Sièges régionaux | |
| Établissements | SV – SVQS - COSECV - SVO - SVITX - SV99 - SVH - SV10 SV105 - SV15 -SV106 - SV16 - SLV -SLV12 - SLV101- SLV102 - SV30- SV301 - SV306 - SV36 - SV307 - SV37 - ASTI - SV38 - SV304 - SV34 - SV305 - SV35 - SE - SE301 - SE201 - SE5 - SV40 - ESBE -ESBEQSE - ESTI -ESTIQSE AST-SV17-SV31-SV32-SV33 |
| Organismes rattachés | ESCI-CNFI-UFCAT-UFSEG-UFVOIE-UFSET-UFSM-UFSOUD |
| Collections individuelles | 52-520-53-57-58-59-590-60-600-61-610-62-620-63-630--64-67-670-68-680-82-86-88-89-97-98-OSB |
| Entités concernées | Toutes |
| Particularités de distribution | <input type="checkbox"/> Habilitation <input type="checkbox"/> Autorisation Néant <input checked="" type="checkbox"/> Lignes classiques <input checked="" type="checkbox"/> LGV <input checked="" type="checkbox"/> Spécialités : <input checked="" type="checkbox"/> Voie <input checked="" type="checkbox"/> SEG <input checked="" type="checkbox"/> Caténaires <input checked="" type="checkbox"/> Logistique Ts Types de block Autres : néant |

| | Nom de l'organisme | Coordonnées |
|-----------------------------|---|---|
| Distribution initiale | Centre Edition IDF – Pôle Syspré SNCF IMMOBILIER DIRECTION FM et ENVIRONNEMENT DE TRAVAIL | Teams |
| Distribution complémentaire | Prestataire de stockage | Site de commande du prestataire accessible aux seuls gestionnaires de documentation à partir du système de prescription |

RÉSUMÉ

Cette fiche rassemble les bonnes pratiques pour être agent lorry à main. Elle s'adresse à tous les agents M&T. La version 3 modifie le document en *Préconisations*.

ACCOMPAGNEMENT

La mise en application de ce référentiel ne nécessite aucun dispositif d'accompagnement particulier au-delà d'une communication de la ligne managériale auprès des opérateurs concernés.

Chapitre 5

DÉSOLÉ, PAS ENCORE DE FICHE
DISPONIBLE POUR CE CHAPITRE

Chapitre 6

DÉSOLÉ, PAS ENCORE DE FICHE
DISPONIBLE POUR CE CHAPITRE

Chapitre 7



P G A M S

CARTE GE_q - MODE OPERATOIRE DU RPT_x ET CCH

IN07756 (EF 0 A 2)

Edition du 15-09-13

Version 01 du 15-09-13

Applicable dès réception

Fiches dépendantes :

Chap.6; 8.04;7.06

Insérer dans cette pochette la carte GE_q - Mode opératoire du RPT_x et CCh (IN07644)

| | |
|---|--|
| Organisme de la direction de l'entreprise sans distribution par indicatif | DMR - DPI P - DPI SQ - IG - IRH - AS -DSIn - DPI EM |
| Organisme de la direction de l'entreprise avec distribution par indicatif | |
| Entité supra régionales et territoriales | TP- TPQSE-TPCSV - AST |
| Siège régionaux | |
| Établissements | SV - SVQS- COSECV - SVO - SVITX - SV99 - SVH - SV10 - SV105 - SV15 - SLV - SLV12 - SLV101 - SLV102 - SV32 - SV307 - SV37 |
| Organismes rattachés | ESCI-CNFI-UFCAT-UFVOIE |
| Collections individuelles | 52-520-53-57-63-630-64--88-89-98-OSB |
| Entités concernés | Toutes |
| Particularités de distribution | Agents habilités "réalisateur" pratiquant la GE _q |

Réfrence-article : IN07756-150913-011

Émetteur : Direction de la Production Industrielle
Département Sécurité Qualité Environnement

COPIE

Chapitre 8

DÉSOLÉ, PAS ENCORE DE FICHE
DISPONIBLE POUR CE CHAPITRE

Chapitre 9



P G A M S

ÊTRE AGENT LORRY AUTOMOTEUR (LAM)

Périmètre opérateur

IN07729 (EF 0 A 2)

Edition du 15-10-2013

Version 01 du 15-10-2013

Applicable dès réception

*Fiches dépendantes :***9.02 ; 9.03 ; 4.06**

| | |
|---|----|
| > Définitions et généralités..... | 1 |
| > Habilitations et conditions d'exercice | 1 |
| > Cumul de missions | 2 |
| > Périmètre d'exercice de sa mission | 2 |
| > Agrès - Matériel..... | 3 |
| > Communication - Interfaces..... | 4 |
| > Documents..... | 4 |
| > Détail de la mission | 4 |
| - <i>Eléments spécifiques de Briefing</i> | 4 |
| - <i>Stationnement du LAM</i> | 5 |
| - <i>Mise en voie du LAM</i> | 5 |
| - <i>Le déplacement et les travaux</i> | 7 |
| - <i>Mise hors voie du LAM</i> | 11 |
| - <i>La sécurité du personnel</i> | 12 |
| - <i>Gestion des aléas</i> | 14 |
| - <i>Mesures d'urgence</i> | 14 |
| > Consigne LAM | 15 |
| Annexe 1 : Compléments d'informations sur les limiteurs | |

Référence-article : IN07729-151013-011

Émetteur : Direction de la Production Industrielle
Département Sécurité Qualité Environnement



PGAMS

ÊTRE AGENT Lorry AutoMoteur (LAM)

Périmètre opérateur

IN07729 (EF 0 A 2)

Édition du 15-10-2013

Version 03 du 02-08-2023

Applicable à partir du 04-09-2023

Fiches dépendantes :**2.01 - 4.06 - 9.02 - 9.03**

| | |
|---|----|
| > Définitions et généralités | 1 |
| > Habilitations et conditions d'exercice | 1 |
| > Cumul de missions | 2 |
| > Périmètre d'exercice de sa mission | 2 |
| > Agrès - Matériel | 3 |
| > Communication - Interfaces | 4 |
| > Documents | 4 |
| > Détail de la mission | 4 |
| - <i>Eléments spécifiques de Briefing</i> | 4 |
| - <i>Stationnement du LAM</i> | 5 |
| - <i>Mise en voie du LAM</i> | 5 |
| - <i>Le déplacement et les travaux</i> | 7 |
| - <i>Mise hors voie du LAM</i> | 11 |
| - <i>La sécurité du personnel</i> | 12 |
| - <i>Gestion des aléas</i> | 14 |
| - <i>Mesures d'urgence</i> | 14 |
| > Consigne LAM | 15 |
| Annexe 1 : Compléments d'informations sur les limiteurs | |

Référence-article : IN07729-151013-03C

Émetteur : DGEX SEMO DMIS

> DÉFINITIONS ET GÉNÉRALITÉS

Agent Lorry AutoMoteur :

Agent Maintenance et Travaux chargé d'assurer la **sécurité du déplacement et des opérations de mise en voie et hors voie d'un (ou plusieurs) LAM.**



Cette fiche ne s'adresse pas aux agents lorry à main.

FICHE N°4.06

LAM : engin muni d'un moteur et susceptible de **se déplacer sur le rail de façon autonome (machine à remplacer les traverses (MRT), pelle rail route, débroussailleuse, 4'axe...).**

On distingue les machines dérailables (MRT, remorque, etc...) des lorrys "rail-route" susceptibles de se déplacer sur route et sur rail (débroussailleuses, pelles, VRIPC, LAM caténaire, etc...).

L'agrément des machines dérailables est donné à vie et l'agrément des lorrys rail-route est donné pour 5 ans.

- Un LAM est **dérailable** et **n'assure pas le fonctionnement normal des circuits de voie.**

Un LAM porte un numéro d'agrément sur la caisse de l'engin (plaque d'agrément).

La date de validité de l'agrément y est renseignée pour les lorrys rail-route.

L'agent LAM vérifie l'agrément, sa validité et apprécie l'état général de l'engin.



Il est interdit de former des « trains de lorrys » y compris pour le secours (attelage d'un LAM et d'une remorque ou réunion de plusieurs engins).

Sauf pour les ensembles (pelle + remorque) autorisés suivant l'indication sur leurs plaques d'agrément respectives.



> HABILITATIONS ET CONDITIONS D'EXERCICE

- > **Habilitation à la TSAE** : assurer la sécurité du déplacement et des opérations de mise en voie et hors voie d'un (ou plusieurs) LAM.


La manœuvre du Commutateur de Commande des Signaux Routiers (CSR) nécessite d'être habilité TES F
« agent franchissement mobiles travaux ».



Certains établissements imposent des prérequis pour assurer la mission d'Agent LAM comme l'habilitation ASP et l'habilitation C0.

> CUMUL DE MISSIONS

Sous couvert d'une **analyse de risques** d'un organisateur, l'Agent Lorry AutoMoteur peut cumuler certaines des missions suivantes :

- > **Conducteur de LAM** (ZEP type L sans PN)
- > **Agent d'Activité** voie de travail (si l'activité se limite au travail du LAM ex. débroussaillage) **et agent PN** (avec mise en place d'une patte de verrouillage)
- > **CCh pour la voie de travail**, notamment lorsque la ZCh se limite à la zone d'action du LAM et ZCh mobile ou étendue avec dans ce cas un document d'organisation.
- > **Agent d'Activité, CCh/RPTx** pour la voie contiguë (pour les opérations de mise en voie ou hors voie du LAM lorsqu'il est nécessaire de mettre en oeuvre un procédé d'assurance chantier).
- > **Adjoint S11 ou Agent habilité Consignation Caténaire** (lorrys caténaires).
- > **Représentant SNCF sur le chantier ou RSO (Responsable de la Sécurité Opérationnel)** (si LAM entreprise notamment)
- > **Agent Sécurité du Personnel à condition :**
 - Respect des fondamentaux pour l'ASP  **FICHE 2.01**
 - Un **unique LAM** sous sa surveillance
 - **Le LAM reste dans le périmètre de surveillance de l'ASP**
- > **Agent C0**

> PÉRIMÈTRE D'EXERCICE DE SA MISSION

 **Sans Document d'Organisation ou Contrat de Travaux, les conditions suivantes doivent être respectées :**

Le LAM est **mis en voie et hors voie au droit de la Zone de Chantier (ZCh) : pas de convoyage.**

LES CASES CI-CONTRE DOIVENT ÊTRE COCHÉES SUR LA CONSIGNE LAM

FICHES 9.02 et 9.03

➤ Il ne peut pas être responsable de plus de trois LAM. Ces derniers doivent alors rester groupés (ne pas s'isoler les uns des autres) et dans le champ de vision de l'Agent LAM qui prend en compte le contexte environnemental du chantier (tracé, profil, environnement, visibilité, conditions climatiques, etc.) lors du déplacement et du travail :

LES LAM SONT DONC **VISIBLES** EN PERMANENCE.

Bonne pratique : Prévoir des liaisons radio entre l'Agent LAM et les conducteurs de LAM lorsqu'il doit surveiller plusieurs LAM.

> AGRÈS COMMUNS

LA LISTE DES AGRÈS REQUIS SUR L'ENGIN FIGURE SUR LA NOTICE D'INSTRUCTION D'UTILISATION.

Chaque LAM rail-route doit être doté **obligatoirement des agrès suivants** (d'autres agrès spécifiques à un type d'engin peuvent être obligatoires).

- > Deux cales en bois dur ou assimilé,
- > Une boîte de 6 pétards,
- > Deux drapeaux rouges,
- > Une torche à flamme rouge,
- > Une barre de court-circuit,
- > Une lanterne de bord équipée d'un feu blanc et d'un feu rouge.



L'AGENT LAM S'ASSURERA QUE **LES AGRÈS OBLIGATOIRES** SONT :

- > Lors de la mise en voie ou hors voie, **à sa portée pour une utilisation inopinée,**
- > Après la mise en voie, **en place sur le LAM** (en mode ferroviaire, ces agrès doivent impérativement équiper le LAM).



En cas d'absence des agrès, l'Agent LAM interdit l'utilisation de l'engin et en avise le CCh et sa hiérarchie. Lorsque le LAM est un LAM entreprise, il en informe le représentant SNCF sur le chantier ou le RSO.

> COMMUNICATIONS ET INTERFACES



> DOCUMENTS

- **Consigne LAM obligatoire** (sauf si l'agent LAM est CCh pour la voie de travail).

Lorsqu'un Agent LAM est responsable d'un groupe de plusieurs LAM, une seule consigne LAM est établie pour ce groupe.

- **Présentation de l'AMHT ou de l'ARF** en cas de coactivité.
- **Situation géographique** si nécessaire (elle précise dans ce cas les limites de la ZCh, les limites de l'activité utilisant le LAM, le repérage des PN à franchir).
- Une **Fiche de Travail** d'un document d'organisation ou CTx si nécessaire.

> DÉTAIL DE LA MISSION

1 - ÉLÉMENTS SPÉCIFIQUES DE BRIEFING

- Se renseigne auprès du CCh sur les **conditions d'exécution du chantier et sur les conditions de mise en voie et hors voie** : risques routiers, mesures à prendre au PN, circulation sur la voie contiguë, nécessité de mettre en place un système d'annonce ou d'alerte (débroussaillage), planche-travaux, mise hors tension caténaïres, etc.

Les points de mise en voie/hors voie sont indiqués par le CCh sur la consigne LAM.

L'Agent LAM peut être éloigné de part sa mission du reste de l'équipe, notamment du CCh.

Dans ce cas, le briefing se fait de préférence à l'embauche.

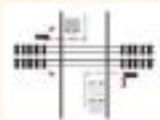
Il peut se faire par téléphone **sur la base commune d'une situation géographique et de la consigne LAM (avec le CCh).**

- > Prend connaissance :
 - de la **situation géographique** du chantier le cas échéant, des limites de la ZCh ou de son activité ;
 - **du parcours du LAM** du point de mise en voie/hors voie jusqu'à la zone d'action sur la ZCh et de la zone d'action jusqu'au point de mise hors voie : présence d'aiguille, de PN ou TVP, présence d'autres activités (commentaire par le CCh de la consigne LAM) ...
- > **Commente ces éléments au conducteur.**
- > Se concerte avec le conducteur pour la mise en place des **limiteurs de l'engin** (annexe 1) et pour la **définition de la zone d'évolution de l'engin** qu'il communique à l'ASP (§6).

2 - STATIONNEMENT DU LAM

L'ENGIN DOIT ÊTRE STATIONNÉ À UNE DISTANCE AU MOINS ÉGALE À CELLE DE LA ZD MAJORÉE D'AU MOINS 0,70 M DE FAÇON À LAISSER UN EMPLACEMENT DE GARAGE ENTRE L'ENGIN ET LA ZD.

- > Si l'engin est garé dans la piste, l'organisateur doit avoir prévu l'implantation d'une **pancarte « Piste interrompue »**.
- > En cas de stationnement à proximité d'un **PN à croix de SAINT-ANDRE**, avec ou sans STOP, veillez à ne pas masquer la visibilité.
- > L'arrêt et le stationnement du LAM doivent se faire de préférence **du côté de la voie de travail**.



⊗ Il ne doit pas masquer la signalisation ferroviaire ou routière à un PN.

- > En cas de stationnement du LAM en fin de chantier sur une VS, les **mesures de sécurité relatives à l'immobilisation et à la protection** du matériel en stationnement doivent être prescrites par un dirigeant organisateur.



Attention aux risques électriques lors du stationnement : ne pas stationner sous un feeder ou en zone bleue.

3 - MISE EN VOIE DU LAM

Les conditions de mise en voie doivent respecter les prescriptions indiquées dans la fiche d'agrément (au droit d'un PN, d'une aire spécialement aménagée...).

L'Agent LAM est prévenu que la caténaire est hors tension selon les modalités prévues dans les textes réglementaires.



La mise en voie, le déplacement ou l'utilisation des LAM ne peut se faire que sous couvert d'une mesure S9 puis autorisation transmise par écrit ou par dépêche par le CCh (via la consigne LAM).

AVANT DE METTRE EN VOIE LE LAM, L'AGENT LAM :

- > **S'assure auprès du Conducteur que le LAM peut être mis en voie rapidement.**

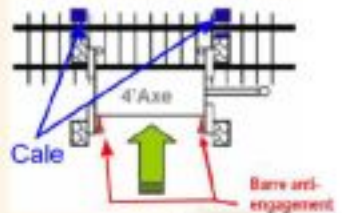


Les opérations de mise en voie ne doivent pas durer plus de 5 minutes à un PN sinon des mesures supplémentaires vis-à-vis du risque routier doivent être mises en place (voir p 7).

Lorsque la mise en action des limiteurs est à réaliser, **elle doit être effectuée préalablement à la mise en voie (cf : notice d'utilisation).**

Dans le cas contraire, des mesures vis-à-vis du risque électrique (AMHT et/ou ARF) et de la circulation sur voie contiguë sont à prendre.

- > **S'assure de la mise en service d'une ZCh sur la (les) voie(s) contiguë(s) ou voies à traverser ou de la mise en place des dispositifs anti engagement de la voie contiguë.**



- > **Reçoit la consigne LAM du CCh.**

Les informations relatives à la partie chantier de la consigne LAM peuvent être transmises verbalement par le CCh à l'Agent LAM.

Reçoit **par écrit ou par dépêche** l'autorisation de mise en voie du LAM (sur la consigne LAM).

AUTRESIGN : ... LAM

- Pouvez mettre en voie sur le ZCh au km ...
- Pouvez entrer sur la zone de chantier »



PAR DEPECHE : N° donne ...
N° recu ...



Cette autorisation de mettre en voie le LAM ne concerne que la voie de travail.



Si la mise en voie du LAM nécessite une mesure S9 sur voie(s) contiguë(s) à la voie de travail, la mise en voie effective sera soumise à la mise en service d'une ZCh sur chaque voie.

- > **Donne verbalement l'autorisation de mettre en voie au Conducteur et le renseigne sur les particularités portées sur sa consigne et liées à son déplacement** (limites de la ZCh, de l'activité, arrêt au SAM, utilisation de cales pour franchissement de détecteurs d'annonce de PN, ...) ;



Mesures vis à vis du risque routier : L'Agent LAM vérifie ou met en place les mesures de prévention suivantes si nécessaire :

- > **Présentation de la signalisation automatique lumineuse du PN** en utilisant le commutateur de commande des signaux routiers (CSR ou M/A),
- > **Mise en place d'un ou plusieurs agents pour arrêter la circulation routière en amont du lieu de stationnement de l'engin** ; l'agent est muni d'un signal type K1 (drapeau rouge) ou d'un feu R24 à main (lanterne feu rouge clignotant : agrès du PN),
- > **Relevage à la main ou à la manivelle de la (des) barrière(s)** (PN à SAL 2 ou à SAL 4) pour permettre le passage de l'engin jusqu'au point de mise en voie,
- > Après mise en voie du LAM et son dégagement du PN, ouverture du PN avec le commutateur CSR (ou M/A).



feu R24 à main

4 - LE DÉPLACEMENT ET LES TRAVAUX

Certains engins sont équipés d'un **limiteur de rotation réglé pour interdire, en mode ferroviaire, tout engagement du gabarit de la voie contiguë par le LAM ou la charge manipulée (annexe 1).**

La vérification de la mise en place et du fonctionnement de ces limiteurs et de leur verrouillage est de la responsabilité du conducteur.

L'Agent LAM s'assure auprès du conducteur de leur mise en place et demande au conducteur la fiche qu'il renseigne tous les jours sur la vérification des organes de sécurité, l'essai de fonctionnement et d'efficacité du freinage, de l'arrêt d'urgence (si existant) et avertisseur sonore.



Tout LAM se déplaçant entre son lieu de mise en voie et sa zone de travail doit respecter une distance minimale de sécurité de **100 m** avec le mobile qui le précède.

SI L'ENGIN (ou l'un de ses éléments)

SE DÉPLACE SUR LA VOIE DE TRAVAIL

TRAVAILLE SUR CETTE VOIE

ALORS L'AGENT LAM :

S'ASSURE :

- Du respect du mode de déplacement chantier⁽¹⁾ par le Conducteur du LAM sur la ZCh.
- ⁽¹⁾ Voir définition p. 11
- **FAIT RESPECTER LES LIMITES D'UTILISATION :** le LAM ne doit en aucun cas sortir de ces limites : elles sont matérialisées sur le terrain par des SAM .

Les limites de la Zone de Chantier sont indiquées ici :



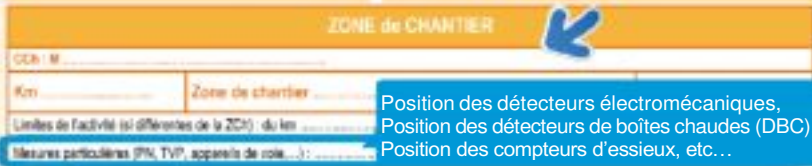
Lorsque cette partie n'est pas renseignée, les limites d'utilisation correspondent à celles de la ZCh.

L'UTILISATION DES LAM EST INTERDITE :

- sur les bosses des triages,
- sur les voies équipées de frein de voie,

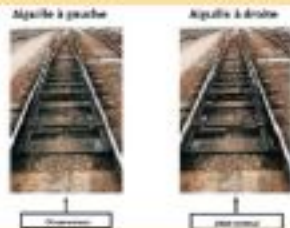
Chaque fois que cela est possible, l'Agent LAM doit prendre toutes les dispositions utiles pour que l'engin n'occasionne aucune détérioration aux installations de sécurité et n'actionne pas les détecteurs.

Pour cela, les particularités du chantier sont précisées à sa consigne LAM, notamment :



- EST AUTORISÉ À FAIRE FRANCHIR TOUT SIGNAL D'ARRÊT RENCONTRÉ FERMÉ SUR UNE ZCh AUTRE QUE SAM.

DOIT FRANCHIR UN APPAREIL DE VOIE



- Se tient en tête du mouvement.
- **VÉRIFIE LA POSITION ET LE COLLAGE DE L'AIGUILLE AVANT DE LA FRANCHIR.** En cas de doute, fait arrêter le LAM et se met en contact avec le CCh.

- **SIL'APPAREIL DOIT ÊTRE MANŒUVRÉ, L'AGENT LAM EN FAIT LA DEMANDE VERBALE AU CCh.**

- INTERDIT LE TALONNAGE DES AIGUILLES.

RENCONTRE UN SAM

DE JOUR



DE NUIT



FAIT RESPECTER LE SAM ET COMMANDE L'ARRÊT AU CONDUCTEUR.

IDENTIFIE LE SAM :



LES SAM DE CHANTIER ET DE REPÉRAGE PEUVENT ÊTRE MUTUALISÉS.

➤ **C'EST UN SAM DE REPÉRAGE D'UNE AUTRE ACTIVITE :** Après entente avec l'Agent d'Activité ou l'agent PN concerné, fait franchir le SAM de repérage lorsqu'il y est autorisé.

➤ **C'EST UN SAM DE LIMITE D'UTILISATION :** MAINTIENT L'ARRÊT et se met en relation avec le chef de chantier.

⊗ **L'Agent LAM n'est en aucun cas autorisé à faire franchir un SAM de sa propre initiative.**

| ZONE de CHANTIER | | | |
|--|------------------------|------------|----------|
| CICN N° | | | |
| Km | Zone de chantier | voie | Km |
| L'ordonne de l'activité est d'arrêter de la 2000 du km au km | | | |
| Mesures particulières (PV, TVP, appareils de voie) : | | | |

DOIT FRANCHIR UN PN

Les prescriptions, ainsi que la conduite à tenir vis-à-vis des SAM (retrait ou remise), sont précisées sur la consigne LAM



PN À SAL

➤ **LE PN EST REPRIS EN SURVEILLANCE POUR LES TRAVAUX :**

- Si présence de l'agent PN :
- fait arrêter le LAM au SAM de repérage et s'entend avec l'agent PN pour le franchissement.
- Si patte de verrouillage

« Arrêt du LAM au SAM de repérage du PN N°_ Km _ : Fermeture du PN avec le CSR, retrait des SAM puis repose après franchissement, réouverture du PN avec le CSR »

➤ **LE PN N'EST PAS REPRIS EN SURVEILLANCE :**
- commande ou confirme la fermeture du PN à l'aide du commutateur CSR ou M/A (PN à SAL).

« Arrêt du LAM au PN N°_ Km _ : Fermeture du PN avec le CSR, puis après franchissement, réouverture du PN avec le CSR »



Faire libérer au plus vite la zone courte du PN par le LAM.

PN GARDÉS

- demande au garde de maintenir les barrières fermées pendant le franchissement.

PN À CROIX DE SAINT ANDRÉ OU PN PIÉTONS ÉQUIPÉ D'UN DISPOSITIF D'AVERTISSEMENT

- franchissement avec prudence.

« Klaxonner et avancer avec prudence à l'approche de..... »

⊗ **Ne pas stationner à proximité du PN pour ne pas masquer la visibilité aux usagers de la route**



SI L'ENGIN (ou l'un de ses éléments)

ALORS L'AGENT LAM :

SORT DU GABARIT DE LA VOIE DE TRAVAIL CÔTÉ ENTREVOIE

(risque d'engagement du gabarit de la voie contiguë)

> S'ASSURE DE LA MISE EN SERVICE D'UNE ZCh SUR LA VOIE CONTIGUË sous couvert d'une DFV ou d'une GEq auprès du CCh de la voie contiguë.

Autorisation d'activité sur la voie contiguë

NE SORT PAS DU GABARIT DE LA VOIE DE TRAVAIL CÔTÉ ENTREVOIE.

>S'ASSURE DE LA MISE EN ACTION DES LIMITEURS DE ROTATION ET DE LEUR VERROUILLAGE auprès du conducteur pour que les éléments du LAM n'engagent pas le gabarit de la voie contiguë sous responsabilité du conducteur.

>SI NECESSAIRE, S'ASSURE AUPRÈS DE L'ASP DE LA MISE EN PLACE DE L'ANNONCE DES CIRCULATIONS DE LA VOIE CONTIGUË OU D'UNE ALERTE IMPOSANT L'ARRÊT DU TRAVAIL ET LA MISE DU MOTEUR AU RALENTI dès l'avis d'arrivée d'une circulation (ex. débroussailleuse rail-route).

CETTE ALERTE EST DONNÉE AU CONDUCTEUR DE L'ENGIN SOIT PAR :

- le système d'annonce adapté pour le chantier,
- un système indépendant d'alerte dont certains engins sont dotés, en cabine.

EST SUSCEPTIBLE DE PÉNÉTRER DANS L'UNE DES ZONES DÉFINIES CI-CONTRE :



En dehors de ces zones, la mise hors tension n'est pas obligatoire mais l'Agent LAM s'assure auprès du conducteur de la mise en **action des limiteurs de débattement en hauteur et de leur verrouillage auprès du conducteur avant la mise en voie**. Les conditions de travail sont indiquées sur la plaque d'agrément, fiche d'agrément ou notice d'utilisation de l'engin (**Annexe 1**).



À LA FIN DU TRAVAIL

> INDIQUE AU CONDUCTEUR DE SE RENDRE AU POINT DE MISE HORS VOIE DU LAM.

Ce point est indiqué par le CCh sur la consigne LAM : il applique ensuite la procédure de mise hors voie.

Point de MISE hors voie du (des) LAM :

Km voie

Le LAM se déplace dans des conditions assimilées au mode de déplacement chantier.

DÉFINITION du mode de déplacement chantier :

Mode de déplacement qui impose au conducteur ou à l'agent qui guide le mouvement :

- > d'observer la marche en manœuvre,
- > de faire usage de l'avertisseur sonore avant chaque démarrage,
- > de s'avancer avec prudence,
- > de surveiller la voie,
- > d'être en mesure d'attirer l'attention des personnes sur la voie,
- > de s'arrêter s'il constate que la partie de voie sur laquelle il doit circuler n'est pas dégagée

5 - MISE HORS VOIE



L'Agent LAM s'assure auprès du Conducteur que le LAM peut être mis hors voie rapidement. Les opérations de mise hors voie ne doivent pas durer **plus de 5 minutes** à un PN sinon des mesures supplémentaires vis-à-vis du risque routier doivent être mises en place (voir p7).

- > **S'assure auprès de l'agent d'activité ou du CCh correspondant qu'une ZCh est en service** sur chaque voie(s) contiguë(s) ou voies à traverser,
- > **Reçoit du Chef de Chantier (CCh) l'autorisation verbale de mettre hors voie le LAM** (Prend note sur la consigne LAM). Cette autorisation ne concerne que la voie de travail.

| | |
|-----------------------------------|-----------------------|
| ✗ Mise hors voie de la ZCh | |
| AUTORISATION de mise hors voie | |
| N° M. | CCh à agent LAM |
| pouvez mettre hors voie le (les) | |
| LAM au Km | voie |



Si la mise hors voie du LAM nécessite une mesure S9 sur voie(s) contiguë(s) à la voie de travail, la mise hors voie effective sera soumise à la mise en service d'une ZCh sur chaque voie.

- > **Donne verbalement l'autorisation de mettre hors voie au conducteur et le renseigne sur le lieu et les conditions de garage.**
- > **Avisé le CCh de la mise hors voie du LAM par restitution de la consigne LAM ou par dépêche.**

| | |
|--|---------------------------------|
| AVIS de mise hors voie | |
| N° Agent LAM | à |
| N° | CCh le (les) LAM est (sont) mis |
| hors voie à | |
| à | |
| PAR RESTITUTION de cette consigne | |
| PAR DÉPÊCHE : N° donné : N° reçu : | |

6 - LA SÉCURITÉ DU PERSONNEL

L'AGENT LAM SE CONFORME AUX PRESCRIPTIONS DE L'AGENT SÉCURITÉ DU PERSONNEL.



- > **Tout accès situé côté entrevoie doit être proscrit.**
- > **Il est interdit de monter ou descendre d'un engin en mouvement.**
- > Respecter la règle des trois points d'appui pour monter et descendre d'un LAM.
- > **Il est interdit d'utiliser les nacelles ou les engins de levage par grand vent (cf. notice d'instructions d'utilisation de la machine).**
- > En cas d'environnement bruyant, l'Agent LAM se conforme aux instructions de l'ASP concernant le risque bruit.
- > **Tout agent présent sur le chantier doit porter un casque et se tenir en dehors de la zone d'évolution de l'engin.**
- > **L'Agent LAM veille au respect par le conducteur du mode de déplacement chantier (voir p11) vis-à-vis du personnel travaillant sur le chantier et à l'utilisation de l'avertisseur sonore avant chaque mise en mouvement.**
- > **En cas de coactivité, vérifie l'application et fait prendre toutes les mesures qui lui incombent prévues dans les documents liés à la coactivité.**
- > **Ne pas monter sur les parties hautes de l'engin, situées à 1,60 m au-dessus du plan de roulement et normalement signalisées par un pictogramme.**



PÉRIMÈTRE DE SÉCURITÉ OU ZONE D'ÉVOLUTION :

La notion de **périmètre de sécurité ou zone d'évolution** est définie dans la notice d'utilisation du LAM. Elle concerne le risque de heurt du personnel par des équipements de travail (pelle, chargeur...), ou le risque de chute d'objets ou de la charge.



Elle est communiquée à l'agent LAM et à l'ASP par le conducteur.

La zone d'évolution correspond à celle définie par :

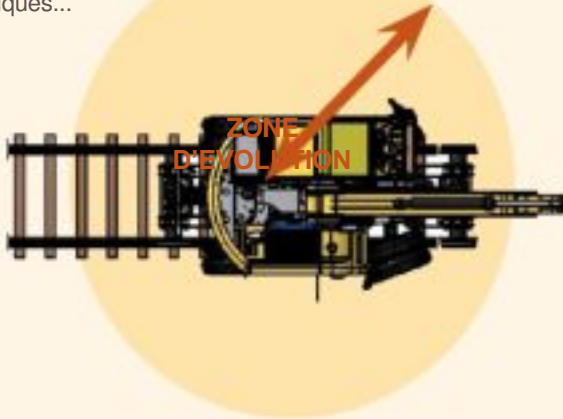
- > la distance de freinage de l'engin à sa vitesse en travail ;
- > le diagramme des parties mobiles des engins et des charges manutentionnées.

TRAVERSÉE DE LA ZONE D'ÉVOLUTION :

> **Demander l'arrêt de la machine.**

> **Le Conducteur est responsable du respect des conditions d'utilisation de son engin édictées dans la notice d'instructions de l'engin.**

Ex. : limite de charge, manutentions particulières avec agrès spécifiques...

**PARTICULARITÉS:**

- > Certains LAM ne sont pas équipés d'une place dédiée à l'Agent LAM : dans ce cas, **l'Agent LAM accompagne le LAM et se déplace en restant au sol.** Respecter le nombre de passagers limite indiqué dans la notice d'utilisation de l'engin.
- > En cas de LAM télécommandé, **l'Agent LAM veille à ce que le Conducteur ne franchisse pas la file de rail côté voie contiguë.** Si ce dernier est amené à intervenir dans l'entrevoie, il devra obtenir, au préalable, l'accord de l'ASP.

Certains engins sont équipés de bips sonores de recul qui sont actifs lors du déplacement avec la cabine orientée à l'opposé du mouvement.

7 - GESTION DES ALÉAS

> • **PANNE D'UN ENGIN ENGAGEANT LE GABARIT**

En cas d'engagement de gabarit, l'Agent LAM doit appliquer les mesures de protection des obstacles inopinés (S2B) ou maintenir la ZCh s'il y en a une.

Une manœuvre de secours doit permettre le repliement de l'engin à l'intérieur du gabarit de la voie de chantier en moins de 15 minutes en cas de panne du moteur principal.

> • **MODIFICATION DU POINT DE MISE EN VOIE OU HORS VOIE**

Un Agent LAM ne peut pas de lui-même changer un point de mise en voie ou hors voie. Les modifications d'organisation sont à proscrire. Toutefois, en cas de nécessité, si un point de mise en voie ou hors voie doit être modifié, il en avise le Chef de Chantier qui étudiera les conséquences de ce changement sur l'organisation (autres activités, circulation de TTx, point inclus dans la ZCh, impact sur les PN).

Il provoque un nouveau briefing.

> • **LE LAM ENDOMMAGE UNE IS OU UN CÂBLE**

L'Agent LAM en avise immédiatement l'Agent d'Activité ou le CCh.

⚡ N'approchez en aucun cas d'un câble arraché

> • **MODIFICATION DE LA ZONE D'ACTION DU LAM**

L'Agent LAM se met en relation avec le CCh qui étudiera les conséquences de cette modification (dimensionnement ZCh, point de mise hors voie, IS ou PN impactés, autres activités, LAM, etc.).



L'Agent LAM en avise immédiatement l'Agent d'Activité ou le CCh.

8 - MESURE D'URGENCE

Il est préconisé de figer la situation et de contacter le CCh ou le RPTx.

DÉFAILLANCE DU CONDUCTEUR OU APPARITION D'UN DANGER GRAVE ET IMMINENT.

Appuyer sur le bouton d'arrêt d'urgence du LAM si vous y avez accès ou appliquer les mesures de protection des obstacles inopinés.

FRANCHISSEMENT DE SAM PAR LE CONDUCTEUR SANS AUTORISATION.

Arrêter et immobiliser d'urgence le mouvement et prendre les mesures de protection des obstacles inopinés.

ENGAGEMENT ACCIDENTEL DU GABARIT DE LA VOIE CONTIGÜË.

Mesures de protection des obstacles inopinés.



DÉRIVE

Prendre les mesures de protection des obstacles inopinés.

Joignez d'urgence l'ensemble des personnels susceptible de travailler dans la zone vers laquelle dérive le LAM.

NON RESPECT DU MODE DE DÉPLACEMENT CHANTIER, VITESSE EXCESSIVE

Faites arrêter d'urgence le LAM par le Conducteur. Prévenir le responsable chantier entreprise (RCE) du conducteur de LAM.

CONSIGNE LAM

Consigne Lorry Automoteur (LAM)

EXEMPLAIRE
 Agent LAM
 N° 0000

LAM (n° / nature) _____ Agent LAM (N) _____ N° tel CCH _____

Attention à l'engagement du gabarit de la (des) voie(s) contiguë(s)

Mise en voie sur ZCH

Entrée directe (cas du convoyage)

ZONE de CHANTIER

| | | | |
|---|-----------------------------------|---|--|
| CCH : N° _____ | | | |
| Min. _____ | Zone de chantier _____ voie _____ | Kin _____ | |
| Limites de l'activité (si différentes de la ZCH) du km _____ | | au km _____ | |
| Mesures particulières (PN, TVP, appareils de voie, ...) | | | |
| | | | |
| <input type="checkbox"/> Point de MISE hors voie du ou (des) LAM : Kin _____ voie _____ | | <input type="checkbox"/> Point de SORTIE de la zone de chantier : Cite : _____ SAM « point du km _____ voie _____ | |
| AUTORISATION : <input type="checkbox"/> de mise en voie <input type="checkbox"/> d'entrée « N° _____ CCH à agent LAM _____ | | Le : J. / . / _____ <input type="checkbox"/> PAR ECRIIT - Signature : _____ | |
| <input type="checkbox"/> Pour(s) mettre en voie sur la ZCH au km _____ voie _____ | | à _____ <input type="checkbox"/> PAR DÉPÊCHE - N° donné : _____ N° reçu : _____ | |
| <input type="checkbox"/> Pour(s) entrer sur la zone de chantier : « | | | |

Mise hors voie de la ZCH

Sortie directe (cas du convoyage)

AUTORISATION de mise hors voie
 « N° _____ CCH à agent LAM _____
 « N° _____ pour(s) mettre hors voie le (des) LAM au km _____ voie _____ à _____

AVE de mise hors voie
 « Agent LAM _____ à _____
 N° : _____ CCH de (des) LAM au (port) « mis hors voie : «
 Le : J. / . / _____
 PAR RESTITUTION de cette consigne
 PAR DÉPÊCHE - N° donné : _____ N° reçu : _____

INTERNE SNCF

ANNEXE 1: COMPLÉMENTS D'INFORMATIONS SUR LES LIMITEURS

PRINCIPES

La notice d'instructions d'utilisation indique le type de limiteur à mettre en œuvre. **La mise en œuvre correcte de ces limiteurs et la vérification de leur fonctionnement est de la responsabilité du Conducteur.**

Les limiteurs sont en général **doublés** : un limiteur électrique et un limiteur mécanique.

Le premier limiteur est électrique, c'est lui qui doit arrêter le mouvement en premier, le second limiteur est mécanique, il sert de rattrapage si l'électrique est défaillant.

ÉVOLUTIONS

Pour certaines machines agréées, le limiteur mécanique n'est pas nécessaire. En effet, certains **systèmes de limiteurs doubles électriques ou doubles électro-hydrauliques** ont été autorisés par la SNCF. Ils respectent les critères de sécurité garantissant une hauteur limite de la flèche. Les conditions d'utilisation sont reprises sur les fiches d'agrément situées dans les engins et consultables par l'Agent LAM.

Exemple de limiteur électrique de débattement en cabine de LAM :



Système de commande par clé



Système de commande informatique

Le conducteur rendra actifs les limiteurs électriques soit par retrait de la clé sur la hauteur voulue, soit par programmation informatique pour les exemples ci-dessus.

Bielle en position BLEUE :

Travail avec caténaire alimentée y compris en zone bleue

Bielle en position ROUGE :

Travail avec caténaire mise hors tension : caténaire non alimentée



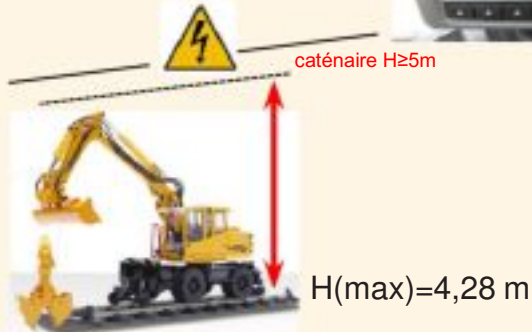
Ici une bielle à 2 positions, fixée sur un des vérins de flèche, permet de sélectionner l'une ou l'autre des 2 possibilités de réglage.

RÉGLAGE DES LIMITEURS DE DÉBATTEMENT EN HAUTEUR DES LAM

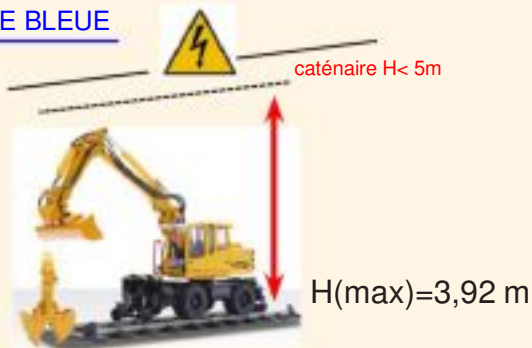
Hauteur (max) à ne pas dépasser par le LAM et son chargement pour se déplacer et/ou mise en/ ou hors voie au PN avec caténaire sous tension. Cette H (max) est respectée par le réglage du limiteur.



1^{er} CAS



2^{ème} CAS ZONE BLEUE



RÉGLAGE DES LIMITEURS DE ROTATION DES LAM

Exemple de limiteur de rotation mécanique non actif :

La pelle peut tourner vers la droite

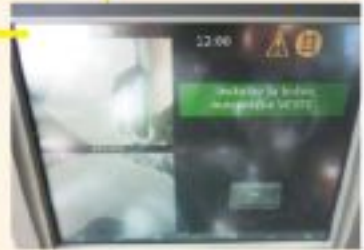


Exemple de limiteur de rotation mécanique actif :

La pelle est bloquée par la goupille abaissée



Exemple de limiteur de rotation à droite : prendre les butées mécaniques vertes et les mettre dans l'étrier vert.



| | |
|---|---|
| Titre | PGAMS - ÊTRE AGENT LORRY AUTOMOTEUR - PÉRIMÈTRE OPÉRATEUR |
| Référentiel | Référentiel Infrastructure (IN) |
| Nature du Texte Niveau de Sécurité Concerne la sécurité de l'exploitation ferroviaire | Document d'application Interne Non |
| Émetteur | Direction Générale Exploitation SEMO DMIS |
| Référence / Index utilisateur Complément à l'index utilisateur | IN07729 (EF 0 A 2) S 9 A |
| Date d'édition | 15-10-2013 |
| Version en cours / date | Version 03 du 02-08-2023 |
| Date d'application | Applicable à partir du 04-09-2023 |
| Mode de distribution initiale | Standard |

APPROBATION

| Version | Rédacteur | | Vérificateur | | Approbateur | |
|---------|-----------------------------------|------------|--|----------|----------------------------------|----------|
| V 03 | Alain PENET DGEX-SEMO- DMIS | 25-07-2023 | Thierry MOREIRA DGEX-SEMO- DMIS | 01-08-23 | Stéphane GEORGET DGEX SEMO | 02-08-23 |

TEXTES DE RÉFÉRENCE

CM03967
CM03970
OP0486
IN07200

TEXTES ABROGÉS

Néant

TEXTES REMPLACÉS

IN07729 V02

HISTORIQUE DES ÉDITIONS ET DES VERSIONS

| Edition | Version | Date de version | Date d'application |
|------------|------------|-----------------|--------------------|
| 15-10-2013 | Version 01 | 15-10-2013 | 15-10-2013 |
| 15-10-2013 | Version 02 | 23-03-2013 | 01-07-2023 |
| 15-10-2013 | Version 03 | 02-08-2023 | 04-09-2023 |
| | | | |

MISE À DISPOSITION / DISTRIBUTION

Papier - Intranet

| | |
|--|---|
| Organismes de la direction de l'entreprise sans distribution par indicatif | DGEX-DGOP-DSOP- DGII - DGRH - DZP |
| Organismes de la direction de l'entreprise avec distribution par indicatif | |
| Entités supra-régionales et territoriales | TP- TPQSE-TPCSV - AST |
| Sièges régionaux | |
| Établissements | SV - SVQS- COSECV - SVO - SVITX - SV99 - SVH - SV10 SV105 - SV15 - SLV -SLV12 - SLV101- SLV102 - SV307 - SV37 |
| Organismes rattachés | ESCI-CNFI-UFCAT-UFVOIE |
| Collections individuelles | 52-520-53-57-63-630-64-88-89-98-OSB |
| Entités concernées | Toutes |
| Particularités de distribution | <input type="checkbox"/> Habilitation <input type="checkbox"/> Autorisation Néant <input checked="" type="checkbox"/> Lignes classiques <input checked="" type="checkbox"/> LGV Spécialité : <input checked="" type="checkbox"/> Voie <input type="checkbox"/> SEG <input checked="" type="checkbox"/> Caténaire <input checked="" type="checkbox"/> Logistique Type de block : Tous Autres : Néant |

| | Nom de l'organisme | Coordonnées |
|-----------------------------|-------------------------|---|
| Distribution initiale | Centre Edition IDF | Teams |
| Distribution complémentaire | Prestataire de stockage | Site de commande du prestataire accessible aux seuls gestionnaires de documentation à partir du Système de Prescription |

RÉSUMÉ

Ce document décrit les missions de l'agent Lorry AutoMoteur dans le périmètre opérateur c'est à dire lorsque le LAM est mis en voie et hors voie au droit de la ZCh. La version 3 intègre les évolutions réglementaires prévues pour le 04-09-2023.

ACCOMPAGNEMENT

La mise en application de ce référentiel ne nécessite aucun dispositif d'accompagnement particulier au-delà d'une communication de la ligne managériale auprès des opérateurs concernés.

Chapitre 10

Chapitre 12

Chapitre 11

DÉSOLÉ, PAS ENCORE DE FICHE
DISPONIBLE POUR CE CHAPITRE

DÉSOLÉ, PAS ENCORE DE FICHE
DISPONIBLE POUR CE CHAPITRE

Index

DÉSOLÉ, PAS ENCORE DE FICHE
DISPONIBLE POUR CE CHAPITRE

DÉSOLÉ, PAS ENCORE DE FICHE
DISPONIBLE POUR CE CHAPITRE