

Référentiel Ressources Humaines

Directive
Ex R PS 9 E 4 n° 1

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

Sécurité du Personnel Dispositions à observer pour assurer la sécurité du personnel effectuant des manœuvres ou participant à l'accompagnement des trains de travaux

Édition du 28-02-2006

Applicable immédiatement

RH 0320 (PS 9 E)

Avertissement :

Le présent document relève de la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité fixée par arrêtés ministériels en application de l'article 3 du décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire.

Le présent document est mis à disposition par Réseau ferré de France sous forme de texte consolidé à titre strictement indicatif : seuls les arrêtés publiés par le ministère chargé des transports font foi.

Émetteur : Direction des Ressources Humaines



Sommaire

PREAMBULE	1
OBJET	3
DISPOSITION APPLICABLES	5
Article 1 : Texte approuvé abrogé.....	5
Article 2 : Dispositions applicables	5
Article 2 bis : Textes interdépendants.....	5
Article 3 : Date d'application	5
CHAPITRE 1 : MESURES GENERALES DE SECURITE	7
A - PRINCIPES GENERAUX	7
Article 4 Principes	7
Article 5 Rôle de l'encadrement -Organisation du travail.....	7
B - MESURES LIEES AUX VEHICULES A L'ARRET	8
Article 6 Approche des véhicules à l'arrêt	8
Article 7 Montée et descente d'un véhicule	8
C - MESURES LIEES AUX VEHICULES EN MOUVEMENT	9
Article 8 Accompagnement des manœuvres.....	9
Article 9 Accompagnement des trains de travaux et des draisines ou engins assimilés	10
D - MESURES LIEES AUX ORGANES DES VEHICULES	11
Article 10 Organes mobiles des faces latérales ou d'extrémité des véhicules.....	11
Article 11 Pénétration entre les véhicules.....	11
Article 12 Manipulation des organes d'attelage.....	12
Article 13 Accouplement ou désaccouplement du chauffage électrique.....	12
Article 14 Attelage des coupes successives.....	13
E - MESURES LIEES AUX INSTALLATIONS	13
Article 15 Attelage et dételage	13
Article 16 Plaques et ponts tournants, chariots transbordeurs	14
Article 17 Voies bordées de quai.....	14
F-CAS PARTICULIERS	15
Article 18 Manœuvre des véhicules avariés	15
Article 19 Wagons à poutre ou à plate forme coulissante	15
Article 20 Pousse et arrêt des véhicules à bras d'homme.....	15
Article 21 Attelage et dételage de certains véhicules	15
Article 22 Manœuvre au lancer	16
Article 23 Utilisation des tracteurs pousse -wagons.....	16
Article 24 Utilisation des cabestans.....	16
CHAPITRE 2 : MESURES DE SECURITE RELATIVES AUX OPERATIONS DE MANŒUVRE	17
A - PRINCIPES FONDAMENTAUX	17
Article 25 Composition de l'équipe de manœuvre.....	17
Article 26 Rôle du chef de la manœuvre	17
B - LE CHEF DE LA MANŒUVRE	18
Article 27 Règle vis à vis des agents de la manœuvre.....	18
Article 28 Renseignements à fournir par le chef de la manœuvre.....	18
Article 29 Assurances à obtenir par le chef de la manœuvre.....	18
Article 30 Place du chef de la manœuvre	18
C - AGENTS DE MANŒUVRE	19

Article 31 Obligations des agents participant à la manœuvre.....	19
CHAPITRE 3 : DISPOSITIONS PARTICULIERES AUX OPERATIONS DE MANŒUVRE A LA GRAVITE DANS LES CHANTIERS DE DEBRANCHEMENT	20
A - OPERATIONS DE DEBRANCHEMENT	20
Article 32 Annonces de débranchement	20
B - OPERATIONS DE FORMATION DES TRAINS	20
Article 33 PRINCIPES DE PROTECTION	20
Article 34 Procédures de protection.....	21
Article 35 Systèmes techniques de protection	22

Préambule

- Vu les articles L 231-1-1 et L 231-2 du Code du travail,
- Vu le décret n° 60-72 du 15 janvier 1960,
- Vu l'avis de la Commission Nationale Mixte Hygiène et Sécurité du Travail créée par l'arrêté interministériel du 26 juin 1982,
- Après consultation du Ministre de l'Emploi, de la Cohésion Sociale et du Logement ;

Le Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer a approuvé, sur proposition de la S.N.C.F., le Règlement ci-joint.

Objet

La présente directive a pour objet de fixer les règles de sécurité que doivent observer les agents participant aux manœuvres ou à l'accompagnement des trains de travaux.

La nouvelle édition de cette directive a pour objet d'ajouter une disposition particulière à la règle suivant laquelle la montée ou la descente d'un véhicule doit s'effectuer à l'arrêt (article 104 de l'ancienne édition - article 7 de la présente édition de la directive).

Cette disposition particulière autorise la montée ou la descente des véhicules en mouvement aux seuls personnels affectés aux opérations de ballastage en continu, de dégarnissage, substitution de voie, bourrage, dressage et regarnissage, sous réserve que la vitesse du train de travaux ne dépasse pas celle d'un homme au pas.

Disposition applicables

Article 1 : Texte approuvé abrogé

Directive RH 0320 (ex PS 9 E 4 n°1) du 8 novembre 1995.

Article 2 : Dispositions applicables

Sont applicables les dispositions reprises dans les chapitres 1 à 3 de la présente directive.

Article 2 bis : Textes interdépendants

- Règlement sur la Sécurité du Personnel vis à vis des Risques Ferroviaires
- Directive RH 0340 ex PS 9 E 6 n°3
- Directive IN 1472 ex R S 0
- Directive IN 1683 ex R S 8 A

Article 3 : Date d'application

La présente directive est applicable à compter de sa date d'édition.

Le Directeur des Ressources Humaines

Pierre IZARD

Chapitre 1 : Mesures générales de sécurité

A - PRINCIPES GENERAUX

Article 4 Principes

Dans les lieux où s'effectuent des manœuvres, les agents sont principalement exposés aux risques de heurts ou d'accrochage par :

- les véhicules manœuvrés,
- les circulations pouvant survenir sur les autres voies

Ces risques peuvent être amplifiés par :

- l'effet de souffle de certains trains (voies principales contiguës)
- le bruit des circulations ou celui de l'environnement
- les conditions atmosphériques

En conséquence les agents doivent :

- se tenir ou se déplacer dans l'entrevoie ou l'aire d'évolution où ils ne peuvent être heurtés ou accrochés par les parties les plus saillantes des véhicules
- avant d'engager le gabarit d'une voie : marquer l'arrêt, écouter, regarder attentivement dans les deux directions, afin de s'assurer qu'ils peuvent le faire sans danger.

Article 5 Rôle de l'encadrement -Organisation du travail

La sécurité des agents participant aux manœuvres dépend, en premier lieu, de l'organisation du travail.

Il appartient au Directeur d'établissement, dans le cadre des dispositions du présent règlement, de prévoir explicitement⁽¹⁾ les mesures appropriées visant à supprimer les facteurs de risques.

Ces mesures doivent tendre à limiter :

- les traversées de voies,
- le transport sur les véhicules.

L'encadrement doit :

- s'assurer de l'application de ces mesures,
- adapter ces mesures en cas de modifications des installations ou des modes opératoires,
- s'assurer que ces modifications ont bien été portées en temps utile à la connaissance du personnel,
- sensibiliser le personnel au respect des règles prescrites.

⁽¹⁾ En particulier dans la consigne d'établissement IN 1683

B - MESURES LIEES AUX VEHICULES A L'ARRET

Article 6 Approche des véhicules à l'arrêt

Risque : Tout véhicule arrêté est susceptible d'être remis en mouvement à tout moment.

Règles : Pour passer devant ou derrière un véhicule arrêté, ou pour passer entre deux véhicules arrêtés, il faut que l'intervalle qui sépare l'agent de l'extrémité de chaque véhicule soit au moins égal à 3 mètres;

Il est interdit de s'abriter sous un véhicule, de s'y adosser, et notamment de s'asseoir ou de se tenir sur les tampons d'un véhicule arrêté.

Particularités

- Dans certains établissements ⁽¹⁾, l'intervalle défini ci-dessus peut être réduit à 1,50m lorsque l'agent a obtenu l'assurance qu'aucune manœuvre n'est susceptible de mettre les véhicules en mouvement et que ces derniers sont convenablement immobilisés.
- Pour passer entre les obstacles hauts de la voie (murs, piliers de porte des halles, des remises) et des véhicules en stationnement, l'agent doit obtenir l'assurance que ces derniers resteront immobiles⁽²⁾.
- Pour traverser une voie occupée par une rame en stationnement, seuls les moyens de franchissement suivants doivent être utilisés :
 - passerelle ou plate-forme,
 - marchepieds de franchissement.

Article 7 Montée et descente d'un véhicule

Risque : La montée sur un véhicule (ou la descente) en mouvement présente des risques importants de chute ou de heurt.

Règle : La montée ou la descente des véhicules doit s'effectuer à l'arrêt.

Particularités :

- Lorsqu'un véhicule stationne sur voie principale, la montée ou la descente doit s'effectuer du côté de la piste, du quai ou de l'accotement. S'il est indispensable de le faire côté entre-voie, l'agent doit s'assurer qu'aucune circulation ne survient sur la voie contiguë.
- Pour monter sur les parties normalement accessibles d'un véhicule ou pour en descendre, l'agent doit utiliser les mains courantes, les marchepieds, les échelles.
- Pour effectuer la montée ou la descente d'un véhicule l'agent doit :
 - faire face au véhicule (sauf s'il s'agit d'une voiture stationnée à quai pour la descente),
 - progresser en s'assurant dans toute la mesure du possible trois points d'appui,
 - observer l'état du sol avant d'y poser les pieds lors de la descente,
 - poser ou retirer, à partir du sol, les agrès ou sacoches qu'il transporte
- Avant d'ouvrir ou de fermer une porte de véhicule, il convient de s'assurer qu'elle ne peut blesser une personne se déplaçant ou stationnant dans le champ d'ouverture ou de fermeture de cette porte

⁽¹⁾ Établissements traction, établissements de maintenance et traction, établissements de maintenance du matériel, établissements industriels de maintenance du matériel, établissements industriels de maintenance du T.G.V.

⁽²⁾ Dans le cas d'implantation temporaire d'obstacles hauts de la voie, les mesures à prendre devront être définies localement et être reprises dans un document d'application local.

Disposition particulière :

Toutefois, sur les chantiers assurés par "les suites rapides", la montée ou la descente dans le sens de la marche, côté piste ou côté voie interdite à la circulation, des véhicules en mouvement est autorisée aux seuls personnels affectés aux opérations de ballastage en continu, de dégarnissage, substitution de voie, bourrage, dressage et regarnissage sous réserve que la vitesse du train de travaux ne dépasse pas celle d'un homme au pas.

Lors de ces opérations, l'organisateur du chantier s'assurera de la conformité de celui-ci, notamment des conditions d'intervention et d'environnement reprises dans le plan de prévention élaboré à l'issue de l'inspection commune préalable.

C - MESURES LIEES AUX VEHICULES EN MOUVEMENT

Article 8 Accompagnement des manœuvres

Risque : Tout véhicule en mouvement est susceptible de provoquer des chutes ou des heurts.

Règle : Les déplacements liés à l'exécution d'une manœuvre doivent s'effectuer à pied.

Particularités

— **Accompagnement sur un véhicule**

L'accompagnement de la manœuvre sur un véhicule peut être autorisé, par consignes d'établissement, lorsque cette mesure est de nature à :

- améliorer l'exécution de la manœuvre (par exemple distance importante, visibilité des signaux installations)
- limiter les risques d'accidents (par exemple traversée de voies, obstacles).

— **Moyens d'accompagnement sur un véhicule**

Cet accompagnement de la manœuvre doit s'effectuer :

- dans la cabine d'un engin moteur,
- à l'intérieur d'un véhicule à voyageurs ou d'un fourgon,
- sur la plate-forme ou la passerelle d'extrémité dont certains véhicules sont équipés.

— **Cas du placement en tête du mouvement**

Les moyens d'accompagnement précités doivent être utilisés. A défaut de tels moyens, il convient d'utiliser :

- le plancher d'un wagon si la surface occupée par le chargement le permet, l'agent devant se tenir dans une position stable en s'assurant trois points d'appui. Il est cependant interdit de se tenir sur le seuil des portes des véhicules, ou de poser les mains contre les montants ou l'encadrement, ou sur le chemin de roulement.
- les marchepieds donnant accès à la plate-forme ou passerelle, ou les marchepieds d'extrémité.

Cette utilisation doit demeurer exceptionnelle et dans les seuls cas où son utilisation est de nature à limiter les risques d'accidents. L'utilisation des marchepieds est interdite lorsque les véhicules circulent le long des quais dont le niveau atteint ou dépasse celui de la palette inférieure de ces marchepieds.

— Règles concernant l'agent transporté

- Il est interdit à l'agent de se faire transporter dans d'autres conditions ou par d'autres moyens que ceux prévus ci-dessus.
- De plus, pendant toute la durée de l'accompagnement sur un véhicule, l'agent transporté doit s'assurer :
 - ↳ d'un maintien solide et continu en vue de se prévenir des chocs éventuels provoqués par la voie ou les véhicules manœuvrés,
 - ↳ de son placement à l'intérieur du gabarit du véhicule. En cas de nécessité de se pencher en dehors du gabarit, il doit porter une attention continue vers l'avant, de manière à pouvoir rentrer rapidement dans le gabarit du véhicule dès l'approche d'un obstacle.
- Dans le cas particulier et exceptionnel d'utilisation d'un marchepied d'extrémité, l'agent doit pouvoir à la fois :
 - ↳ y placer les deux pieds non joints,
 - ↳ se maintenir solidement à au moins une main courante,
 - ↳ faire face à la paroi du véhicule dans le sens du mouvement,
 - ↳ regarder dans le sens du mouvement.

Il est donc interdit d'utiliser les marchepieds étroits destinés au franchissement, ceux qui sont dépourvus de main courante et ceux sur lesquels les agents sont dans l'impossibilité de dégager le gabarit.

- Le passage d'un véhicule à un autre pendant la marche ne doit s'effectuer qu'en empruntant les dispositifs d'intercirculation.

— Règles concernant l'agent circulant à pied

Il est interdit :

- de passer tardivement devant une circulation ou un véhicule en mouvement
- de rester dans la voie sur laquelle une rame refoule.

Article 9 Accompagnement des trains de travaux et des draisines ou engins assimilés

1 - Règle particulière à l'agent d'accompagnement

Lorsque la circulation des trains de travaux s'effectue avec un engin moteur non en tête, à l'exclusion des manœuvres dans les établissements et sur les chantiers, l'agent d'accompagnement prend place en tête du train de travaux :

- soit dans un fourgon ou un véhicule aménagé
- soit sur un wagon équipé d'un garde corps ou d'un dispositif de maintien amovible.

2 - Transport des autres agents

Les autres agents transportés, pour se rendre au chantier ou en revenir, doivent de préférence être acheminés dans un véhicule adéquat (fourgon, wagon d'hébergement, cabines aménagées sur wagons spécialisés).

Toutefois, en l'absence d'un tel matériel, les agents sont admis à prendre place dans la ou les cabines de conduite de l'engin moteur en utilisant en priorité la cabine arrière, dont le poste de conduite est hors de service, et dans la limite du nombre de places autorisées.

3 - Chargements, déchargements, travaux divers

Sous réserve que la vitesse n'excède pas 10 Km/h, les agents, effectuant des travaux ou des opérations de chargement et de déchargement sur ou à partir de véhicules, sont autorisés à se tenir debout pendant le travail en mouvement sur :

- les wagons plats, le plancher des wagons couverts ou des tombereaux ⁽¹⁾, les plates-formes des wagons trémies, les remorques de draine,
- les engins spécialement conçus et aménagés, notamment ceux destinés à la maintenance des installations de traction électrique, à la visite des maçonneries dans les tunnels, au déchargement et rechargement des longs rails soudés ou éclissés, etc.

Lorsque les agents se tiennent sur des matériels ou plate -formes munis de garde-corps, les dispositifs prévus pour permettre l'accès du personnel (chaînette, portillon, barre...) doivent être maintenus en place, côté entrevoie, afin d'interdire toute descente intempestive.

Un document d'application local peut préciser les mesures de sécurité supplémentaires notamment vis à vis des risques électriques relatifs aux lignes de traction électrique.

D - MESURES LIEES AUX ORGANES DES VEHICULES

Article 10 Organes mobiles des faces latérales ou d'extrémité des véhicules

Risque : Tout organe mobile d'un véhicule est susceptible de provoquer des chutes, des heurts des pincements ou des écrasements.

Règle : Avant d'entreprendre la manœuvre d'un véhicule, il faut s'assurer que ses organes mobiles sont maintenus solidement et ne pourront se rabattre ou se déplacer. La manipulation de tout organe mobile ne peut s'effectuer que sur un véhicule à l'arrêt.

Particularité :

Un frein à main, actionné par un volant et manœuvrable du sol, ne peut être utilisé que si le véhicule est à l'arrêt.

Article 11 Pénétration entre les véhicules

Risque : Un véhicule en mouvement vers un autre présente un risque grave pour l'agent qui serait chargé d'intervenir entre ces véhicules.

Règle : Un agent ne doit s'introduire entre deux véhicules pour y effectuer une intervention de manœuvre ou de formation que si ces véhicules sont en contact, complètement arrêtés et qu'ils le resteront. En particulier, la pénétration entre les véhicules est interdite lors d'une opération d'appui.

⁽¹⁾ Les portes doivent être immobilisées en position d'ouverture.

Particularités

- Aucun ordre de manœuvre (“TIREZ”, “REFOULEZ”, “APPUYEZ”) ne doit être donné au conducteur lorsqu’un agent se trouve entre les véhicules.
- Il est interdit à un conducteur, qui constaterait la présence d’un agent entre les tampons, d’effectuer une opération d’accostage ou d’appui.
- Pour pénétrer entre deux véhicules, il faut se baisser de manière à passer au-dessous des tampons en se tenant à la main courante ou, à défaut, à une partie fixe du véhicule permettant une prise sans danger.
- Lorsque, par un fait extraordinaire, une mise en mouvement des véhicules se produit alors que l’agent se trouve entre les véhicules, celui-ci ne doit pas tenter d’en sortir avant qu’ils soient arrêtés. En attendant de pouvoir le faire, il doit suivre en marchant entre les véhicules et en regardant le sol jusqu’à l’arrêt complet tout en se tenant à la main courante ou, à défaut, à une partie fixe du véhicule permettant une prise sans danger. Le chef de la manœuvre, ou tout autre agent qui constate cette situation, doit immédiatement faire arrêter le mouvement.

Article 12 Manipulation des organes d'attelage

Risque : Une mauvaise technique gestuelle lors des opérations d’accrochage ou de décrochage des véhicules peut entraîner des risques de pincements, d’écrasements au niveau des membres supérieurs ou de lombalgies.

Règle : Pour la manipulation du tendeur d’attelage, il est nécessaire de tenir solidement la manille mobile, une main sur chaque branche à la hauteur de l’écrou à tourillon, les coudes serrés au corps. L’accrochage ou le décrochage des accouplements de frein, doit s’effectuer par dessous les tendeurs d’attelage.

Particularités

- Avant de désaccoupler le frein à air, il est nécessaire de fermer les robinets d’arrêt.
- Il est recommandé à l’agent qui :
 - Désaccouple la conduite générale et les autres conduites pneumatiques de tourner légèrement la tête ou de fermer les yeux au moment où il ferme les robinets d’arrêt afin d’éviter les poussières chassées par l’air qui s’en échappe,
 - Procède à la vidange de la conduite générale de frein et/ou de la conduite principale de tourner la tête du côté opposé à la sortie de l’air ou de fermer les yeux.

Article 13 Accouplement ou désaccouplement du chauffage électrique

L’ensemble des dangers présentés ainsi que les dispositions à appliquer lors de cette opération sont repris aux annexe I (point 3) et III (point 3) de la directive RH 0340 (ex PS 9 E 6 n°3).

Article 14 Attelage des coupes successives

Règle : Lorsqu'il y a lieu d'effectuer plusieurs attelages sur une même voie, il faut faire appuyer sur un élément immobile constitué par :

- un heurtoir,
- une partie de train ou un véhicule immobilisé par :
 - le freinage à air
 - un frein à vis ou à volant,
 - un sabot,
 - une cale d'appui,

de façon à mettre au contact l'ensemble des coupes et ne procéder aux attelages qu'après un arrêt des véhicules.

Particularités

Cependant, dans les cas où il y a nécessité d'atteler en plusieurs fois, il faut, tout en utilisant la procédure décrite ci-dessus, d'abord commencer à atteler la coupe la plus rapprochée de l'engin moteur et ne passer successivement aux autres coupes que lorsque les attelages précédents sont effectués.

E - MESURES LIEES AUX INSTALLATIONS

Article 15 Attelage et dételage

Risque : Il y a risque de déséquilibre et de chute pour l'agent entre les véhicules lorsque la voie présente certaines caractéristiques.

Règle : Le chef de la manœuvre doit faire effectuer les opérations d'attelage ou de dételage hors des parties de voies suivantes ou de leur voisinage immédiat :

- voie dégarnie en cours de travaux,
- appareil de voie,
- fosse de visite,
- courbe de faible rayon
- voie comportant des appareils ou des matériaux qui constitueraient une gêne pour l'attaleur.

Particularités

- Lorsque les véhicules sont sur les parties de voies désignées ci-dessus :
 - Le chef de la manœuvre doit réaliser le déplacement des véhicules intéressés de manière à ce que l'agent chargé d'intervenir pénètre dans les attelages à une distance suffisante de la partie de voie concernée.
 - Les opérations d'attelage ou de dételage peuvent être autorisées sur les fosses de visite avec utilisation de passerelles spécialisées.
 - Dans le cas d'une courbe de faible rayon, il convient d'utiliser l'agrès approprié (C de liaison ...).
- En cas d'impossibilité de déplacer les véhicules, l'intervention de l'attaleur ne doit s'effectuer qu'avec prudence et sous le contrôle visuel du chef de la manœuvre.

Article 16 Plaques et ponts tournants, chariots transbordeurs

Risque : Il y a risque de heurt, de déséquilibre et de chute pour l'agent lorsqu'il se trouve sur ou à proximité de ces installations ayant des mouvements de rotation ou de translation.

Règle : Il est interdit de stationner :

- pour quelque cause que ce soit sur une plaque tournante en mouvement,
- trop près des véhicules se trouvant à proximité immédiate d'un véhicule tournant sur plaque,
- dans le champ d'évolution des ponts tournants et des chariots transbordeurs en mouvement, notamment des aiguilles d'accès aux chariots.

Article 17 Voies bordées de quai

Risque : Il y a risque de chute lors de la descente sur la voie ou de la montée sur un quai. Il y a également risque d'écrasement si l'agent passe entre un quai et des véhicules.

Règle concernant tous les quais :

Il est interdit de passer entre un quai et des véhicules circulant ou stationnant sur la voie de ce quai.

Règle concernant le quai bas (hauteur au-dessus du rail < 0,385 m)

La pénétration entre les véhicules peut s'effectuer normalement à partir du quai.

Règle concernant le quai mi-haut (hauteur au-dessus du rail = 0,550 m)

La pénétration entre les véhicules peut s'effectuer normalement à partir du quai en utilisant la marche prévue à cet effet. Cette opération n'est possible que si les véhicules concernés se trouvent arrêtés à la hauteur de la marche.

Règle concernant le quai haut voyageurs et marchandises (hauteur au-dessus du rail > 0,760 m)

La mise en place ou le retrait des véhicules doit s'effectuer par rame complète sans coupure.

Particularités concernant le quai haut :

- Lorsque, exceptionnellement, il serait nécessaire de pénétrer entre les véhicules, cette opération doit s'effectuer côté opposé au quai.
- Cependant, la pénétration entre les véhicules est interdite lorsque le côté opposé au quai comporte soit :
 - une entrevoie étroite, telle que celle existant normalement entre les voies principales (distance entre bords extérieurs du rail < 3,700 m) ; cette distance de 3,70 m peut être réduite (par un document d'application local) après analyse préalable des risques (notamment, largeur de l'entrevoie, vitesse maximale sur la voie contiguë, circulation possible ou non sur cette voie, ...) sur avis favorable du CHSCT qui propose les mesures préventives. Toutefois, cette distance réduite ne doit pas entraîner l'engagement de la zone dangereuse de la voie contiguë.
 - un obstacle continu ne permettant pas la circulation du personnel (mur, clôture...),
 - un quai haut.

F-CAS PARTICULIERS

Article 18 Manœuvre des véhicules avariés

Risque : La manœuvre d'un véhicule avarié est dangereuse car il y a risque d'enchevêtrement ou de déraillement du véhicule. Le danger peut également résulter de la spécificité de l'avarie telle que, pièces manquantes, parties saillantes...

Règle : La pénétration dans les attelages ou la manœuvre de véhicules avariés doit être exécutée avec la plus grande précaution, notamment en cas d'avarie à un organe d'attelage ou de choc, ou en cas d'absence de ceux-ci. Lorsqu'un train conduit un véhicule démuné d'organes d'attelage ou de choc, il est interdit d'y ajouter d'autres véhicules.

Article 19 Wagons à poutre ou à plate forme coulissante

Risque : Il y a risque de chute ou d'écrasement lorsque l'agent stationne sur les parties du châssis qui peuvent être recouvertes par le déplacement du plancher ou de la plate-forme.

Règle : Il est interdit de stationner ou de prendre appui, notamment au cours de l'exécution des manœuvres, sur les parties du châssis, repérées par des bandes obliques de couleur noire et jaune orangé alternées.

Article 20 Pousse et arrêt des véhicules à bras d'homme

Risque : Il y a risque de chute et d'écrasement lorsque l'agent pousse ou tire un véhicule en exerçant le mouvement du côté de la face frontale. Il en est de même lorsque l'agent, pour obtenir l'arrêt du véhicule, tente de le retenir ou utilise des moyens de fortune pour le freiner.

Règle : Le déplacement d'un véhicule doit s'effectuer en poussant sur le côté latéral du véhicule, en s'assurant que les différents organes mobiles, en particulier les portes, sont convenablement immobilisés. Le cheminement du ou des agents participant à cette manœuvre doit être libre de tout obstacle. L'arrêt du véhicule s'obtient, soit à l'aide d'un sabot d'enrayage, soit par le serrage d'un frein à vis depuis une passerelle. Toute autre manière d'opérer est interdite.

Article 21 Attelage et dételage de certains véhicules

Pour atteler ou dételer certains matériels tels que, autorails, rames réversibles, véhicules équipés d'attelage automatique, etc., les précautions à prendre font l'objet d'instructions complémentaires.

Article 22 Manœuvre au lancer

Les manœuvres au lancer sont interdites.

Article 23 Utilisation des tracteurs pousse -wagons

Risque : Le tracteur pousse- wagons peut imprimer un mouvement mais se trouve dans l'impossibilité de l'arrêter.

Règle : Lorsque les véhicules sont poussés ou tirés, les dispositions nécessaires doivent être prises pour qu'ils soient arrêtés au point déterminé, afin d'éviter une dérive.

Particularités :

- Le tracteur doit s'appuyer sur les véhicules à l'arrêt avant d'entreprendre la poussée, qui doit être réalisée sans- à- coup.
- Il est interdit d'utiliser le tracteur pour arrêter ou ralentir des véhicules en mouvement.
- Lorsque des véhicules sont tractés à l'aide d'un câble, le personnel de manœuvre doit se tenir à une distance suffisante pour ne pas être touché par le câble, si ce dernier venait à rompre.
- Le tracteur doit évoluer dans un espace suffisant de manière à ce que le conducteur ne risque pas d'être coincé entre le siège de l'engin et la caisse d'un véhicule ou d'un obstacle quelconque.

Article 24 Utilisation des cabestans

Risque : Le cabestan peut imprimer un mouvement mais se trouve dans l'impossibilité de l'arrêter.

Règle : Lorsque les véhicules sont tirés, les dispositions nécessaires doivent être prises pour qu'ils soient arrêtés au point déterminé, afin d'éviter une dérive.

Particularités :

- Il est interdit d'utiliser le cabestan pour arrêter ou ralentir des véhicules en mouvement.
- Lors de l'utilisation, le personnel de manœuvre doit se tenir à une distance suffisante pour ne pas être touché par le câble, si ce dernier venait à rompre.

Chapitre 2 : Mesures de sécurité relatives aux opérations de manœuvre

A - PRINCIPES FONDAMENTAUX

Article 25 Composition de l'équipe de manœuvre

Règle : L'équipe de manœuvre est constituée par le chef de la manœuvre ⁽¹⁾, le conducteur ⁽¹⁾ et le cas échéant d'un ou plusieurs agents chargés des opérations d'attelage ou de dételage indépendamment d'autres missions.

Particularités

- L'équipe de manœuvre peut être éventuellement réduite à deux agents, le conducteur et le chef de la manœuvre, lorsqu'il y a une liaison radio entre eux ou lorsque les déplacements de la rame ont lieu sur de courtes distances et ne nécessitent pas de nombreuses opérations d'attelage ou de dételage.
- Lorsque le chef de la manœuvre assure lui-même la conduite de l'engin moteur au moyen de la télécommande, il peut n'être assisté que d'un agent, chargé des opérations d'attelage ou de dételage. Le cas échéant, et seulement s'il s'agit d'une manœuvre très simple et à la condition d'être en liaison avec un autre agent, le chef de la manœuvre peut être seul pour assurer la conduite de l'engin moteur au moyen de la télécommande, et les opérations d'attelage ou de dételage.

Article 26 Rôle du chef de la manœuvre

La sécurité du personnel participant à l'exécution d'une manœuvre repose sur le respect des dispositions précisées dans le présent règlement.

Pour atteindre cet objectif, l'équipe de manœuvre est placée sous l'autorité du chef de la manœuvre.

Outre les dispositions prévues par le Règlement IN 1683 ex S 8 A, le chef de la manœuvre doit observer les dispositions reprises au présent règlement, pour ce qui le concerne, et veiller au respect des règles de sécurité par tous les agents placés sous sa responsabilité.

⁽¹⁾voir définitions Règlement IN 1472

B - LE CHEF DE LA MANŒUVRE

Article 27 Règle vis à vis des agents de la manœuvre

Le chef de la manœuvre doit surveiller les agents de son équipe pendant leur stationnement entre les véhicules et, d'une manière générale, pendant tout le temps où le travail commandé est tel qu'une mise en mouvement des véhicules risquerait de les blesser.

Il lui appartient :

- de procéder aux rappels nécessaires lorsqu'il constate des erreurs concernant la sécurité (comportement, équipement...),
- d'avoir une attention particulière sur le comportement des agents qui lui sont signalés agents nouveaux par exemple.

Article 28 Renseignements à fournir par le chef de la manœuvre

En complément des renseignements à fournir en application du Règlement IN 1683 ex S8 A, le chef de la manœuvre doit, avant la mise en mouvement, indiquer à chaque agent concerné de l'équipe, les particularités locales dont il doit être tenu informé (ou qu'exceptionnellement il viendrait à découvrir) et qui pourraient avoir une influence sur leur sécurité (travaux, obstacles provisoires, croisements exceptionnellement engagés...).

Lorsqu'il est seul ou lorsqu'il intervient entre les véhicules, il doit en informer le conducteur.

Article 29 Assurances à obtenir par le chef de la manœuvre

Avant de donner un ordre de mise en mouvement, le chef de la manœuvre doit s'assurer que chaque participant occupe bien la place qui lui a été indiquée, compatible avec sa sécurité (au sol ou sur les véhicules).

A la fin de la manœuvre, le chef de la manœuvre ne doit pas laisser en stationnement des véhicules qui constitueraient une gêne à l'utilisation normale des pistes et des itinéraires ou des accès aux installations utilisées par le personnel.

Article 30 Place du chef de la manœuvre

Le chef de la manœuvre doit :

- surveiller les agents participant à la manœuvre,
- se tenir à proximité du ou des attelers,
- être visible du conducteur ou être en liaison constante avec ce dernier par des dispositifs appropriés (radio, signal lumineux de manœuvre...) lorsque cela n'est pas possible,
- veiller à sa propre sécurité.

C - AGENTS DE MANŒUVRE

Article 31 Obligations des agents participant à la manœuvre

Tout agent participant à une manœuvre doit être conscient que sa sécurité repose sur le respect :

- des dispositions du présent règlement,
- des ordres reçus du chef de la manœuvre.

Tout attaleur, au cours d'une manœuvre, doit s'efforcer de rester toujours en vue du chef de la manœuvre, ou en liaison radio avec celui-ci.

Il ne doit pas s'introduire entre les véhicules sans autorisation du chef de la manœuvre.

La pénétration entre les véhicules (ou la sortie) doit s'effectuer du côté où est placé le chef de la manœuvre. Si exceptionnellement cela n'était pas possible, la pénétration entre les véhicules (ou la sortie) en dehors de la vue du chef de la manœuvre devrait faire l'objet d'une entente préalable entre celui-ci et l'attaleur.

La nuit, avant de pénétrer dans l'attelage, il dispose sa lanterne du même côté de la voie que le chef de la manœuvre, le feu latéral ou le feu rouge tourné vers le conducteur.

Chapitre 3 : Dispositions particulières aux opérations de manœuvre à la gravité dans les chantiers de débranchement

A - OPERATIONS DE DEBRANCHEMENT

Article 32 Annonces de débranchement

Risque : Un véhicule mis en mouvement par gravité⁽¹⁾ depuis une bosse de débranchement est un véhicule aveugle.

Règle : Les opérations de tri des wagons à la gravité doivent être annoncées au personnel des chantiers de débranchement.

Ces annonces comportent :

- l'annonce de "DEBUT DE DEBRANCHEMENT",
- l'annonce de "FIN DE DEBRANCHEMENT".

et sont distinctes des autres informations techniques destinées au personnel concerné par les opérations de tri.

Lors d'un déplacement dans un chantier de débranchement, il est particulièrement recommandé d'observer attentivement les mouvements en provenance de la bosse de débranchement et de ne pas perdre de vue qu'un wagon (ou une rame), annoncé sur une voie, peut être dévoyé exceptionnellement et venir sur une autre voie.

B - OPERATIONS DE FORMATION DES TRAINS

Article 33 PRINCIPES DE PROTECTION

Risque : L'intervention entre les véhicules d'un train en cours de formation présente un risque grave.

Règle : Les opérations d'attelage (ou dételage) ne peuvent s'effectuer que si la voie intéressée a été mise en protection.

Les agents chargés de ces opérations doivent avoir reçu l'autorisation du responsable protection du chantier concerné pour intervenir.

Il en résulte, en particulier, l'interdiction d'effectuer de telles opérations lorsque le débranchement n'est pas terminé sur la voie intéressée.

⁽¹⁾ Les opérations d'enrayage font l'objet d'instructions particulières

Méthodes de protection

Les méthodes de protection qui doivent être utilisées sont, selon les conditions nécessitées localement :

– **le régime “voie protégée”**

Les attelages sont réalisés sur une voie où les véhicules ont été mis en contact au préalable.

Les aiguilles de la voie à atteler sont mises dans la position assurant la protection de cette voie.

– **le régime “manœuvre”**

Les attelages sont effectués au cours de l'appui permettant le contact de tout ou partie des véhicules sous la responsabilité du chef de la manœuvre.

Les aiguilles de la voie à atteler sont mises dans la position assurant la protection de cette voie.

Un document d'application local indique les conditions d'organisation du travail ainsi que les mesures de protection à assurer.

Particularité

Dans certains cas, la mise en attente de l'engin moteur de remorque peut s'effectuer sur une “voie protégée” en respectant les trois conditions suivantes :

- autorisation de l'agent chargé du maintien des mesures de protection,
- guidage du mouvement par signaux de manœuvre,
- interdiction matérialisée d'accostage.

Article 34 Procédures de protection

Les échanges d'information concernant la réalisation et le maintien des mesures de protection s'effectuent par dépêches transmises par écrit, téléphone, radio ou télématique.

Les mentions obligatoires sont les suivantes :

– **Prise de protection :**

- identification de la voie,
- identification de ou des agents intervenant dans la réalisation des mesures de protection,
- heure de l'offre de protection.

– **Cessation de protection :**

- identification de la voie,
- identification de l'agent restituant la protection,
- heure de restitution.

Les échanges informatisés, conservant une trace chronologique des opérations ci-dessus, ne nécessitent pas d'enregistrement manuscrit.

Article 35 Systèmes techniques de protection

Le principe d'un système technique de protection est de vérifier et de bloquer les aiguilles dans la position assurant la protection de la voie et de maintenir cette protection pendant le temps d'intervention des agents chargés des opérations d'attelage ou de dételage (par exemple SYPRAI : système de protection assisté par informatique).

Fiche d'identification

<i>Titre</i>	Sécurité du Personnel Dispositions à observer pour assurer la sécurité du personnel effectuant des manœuvres ou participant à l'accompagnement des trains de travaux
<i>Référentiel</i>	Référentiel Ressources Humaines
<i>Nature du texte</i>	Directive
<i>Niveau de confidentialité</i>	Interne SNCF
<i>Concerne la sécurité de l'exploitation ferroviaire</i>	Oui
<i>Émetteur</i>	Direction des Ressources Humaines Direction Déléguée à la Gestion des Ressources Humaines et à l'emploi
<i>Référence</i> <i>Index utilisateur (plan de classement)</i> <i>Complément à l'index utilisateur</i> <i>Ancienne référence textes de sécurité</i> <i>Ancienne référence autres textes</i>	RH 0320 (PS 9 E) Ex R PS 9 E 4 n° 1
<i>Date d'édition</i>	28-02-2006
<i>Version en cours / date ou</i> <i>Projet de version / révision / date de révision</i>	Version 01 du 28-02-2006 -
<i>Libellé Projet à maintenir ou à effacer</i>	
<i>Date d'application</i>	Applicable immédiatement

Approbation

<i>Rédacteur</i>		<i>Vérificateur</i>		<i>Approbateur</i>	
Jean-Philippe COLLIGNON	28-02-2006	Jocelyne KRINER	28-02-2006	Pierre IZARD Directeur RH	28-02-2006

Textes abrogés

- Sécurité du personnel Dispositions à observer pour assurer la sécurité du personnel effectuant des manœuvres ou participant à l'accompagnement des trains de travaux, règlement RH 0320 ex PS 9 E 4 n°1 édition du 08-11-1995, version 2 du 03-02-1997, version 3 du 18-01-2000.

Textes de référence

- RH 0340, Règlement, Prévention des risques dus à l'Electricité Dispositions à observer pour prévenir les risques et assurer la sécurité du personnel stationnant, se déplaçant ou travaillant dans l'environnement des installations électriques ferroviaires ; édition du 08-11-1995, version 2 du 18-01-2000.
- IN 1472, Règlement S0, Généralités ; édition du 01-01-1976 et ses versions de 1 à 11.
- IN 1683, Règlement S8A, Manœuvres, édition du 01-09-2005.

Historique des éditions et des versions

<i>Edition</i>	<i>Version</i>	<i>Date de version</i>	<i>Date d'application</i>
08-11-1995	Version 01	08-11-1995	(abrogée)
08-11-1995	Version 02	03-02-1997	(abrogée)
08-11-1995	Version 03	18-01-2000	(abrogée)
28-02-2006	Version 01	28-02-2006	28-02-2006 (nouvelle édition)

Mise à disposition / distribution

Type de média : Papier / Intranet

Distribution

<i>Organismes de la direction de l'entreprise</i>	Prédéterminée
<i>Régions</i>	CAB-SL-AIR-PRF-DRH-COREP-VO-VO2-VO6-TER-TER2-IF-IF2-RRF-RRF2-RRF6-RRF10-IN-INEX-INVM-INAMO-INCSV- INCSC- INCRSP- COMETV-COMETEX-INCOSUR-COGC-PI- PRF-GF-PMT-PMT1-PMT2-SLH
<i>Entités supra régionales</i>	APFH –DELIMO- ARS – AJR – ZF – ZF2-ZF6 – ZF10 – GA – GA6 – GA10 – CGF – CGF6 – CGF10 –CI- CSC – CSC6 – CSC10 – DCF –DCF2- DCF6
<i>Établissements</i>	EL- ELRH-ELQS-EL99-ELH – EE10
<i>Organismes rattachés</i>	R1 - R28 - R29-R30 - R31 - R33 - R34 - R35 – R36 - R37 - R38 - R42 – R43 - R45 - R47 - R48 - R49 - R50 - R52 - R53 - R54 - R57- R59 - R60- R62 - R63 - R64 - R65 - FORMGC - FORMVO - FORMIN - EPI
<i>Collection individuelle</i>	01 - 03 - 06 - 08 - 12 - 31 - 44 - 45 - 47 - OSB - OSR - USG - 98 - 99
<i>Régions concernées</i>	Toutes.
<i>Particularités de distribution</i>	A remettre individuellement aux agents les plus exposés aux risques

Services chargés de la distribution

	<i>Nom de l'organisme</i>	<i>Coordonnées</i>
Distribution initiale	Service général	Répartition, tél. : 30 58 08 Routage, tél. : 30 58 14
Distribution complémentaire	EIMM de St-Pierre-des-Corps	Cellule approvisionnement Tél. : 42 10 97

Résumé

La présente a pour objet de fixer les prescriptions à observer pour assurer la sécurité du personnel effectuant des manœuvres ou participant à l'accompagnement des trains de travaux :

- Mesures générales de sécurité
- Mesures de sécurité relatives aux opérations de manœuvre
- Dispositions particulières aux opérations de manœuvre à la gravité dans les chantiers de débranchement

INTERNE SNCF