

# NOTICE DE SECURITE FERROVIAIRE (NSF)

## N° 2024-PIT-NSF-015 – VERSION 0

En référence au PGC : **A VENIR**

### OPERATION

RN 481 – REPARATION DU PONT DE PIQUEPIERRE

### LIEU

LIGNE **905 000** – LYON A GRENOBLE

### PERIODE PREVISIBLE D'EXECUTION

DU 03/02/2025 AU 26/09/2025

#### MAITRE D'OUVRAGE

**DIRCE SIR Lyon**  
**BORDE Baptiste**  
La Villardière  
228 rue Garibaldi  
69446 LYON Cedex 3  
Portable : 07.62.68.96.65

[baptiste.borde@developpement-durable.gouv.fr](mailto:baptiste.borde@developpement-durable.gouv.fr)

#### MAITRE D'ŒUVRE

A préciser

#### COORDONNATEUR S.P.S.

A préciser

INDICE	DATE	MODIFICATIONS APORTEES
0	6/05/2024	Initialisation du document

# SOMMAIRE

<b>PREAMBULE.....</b>	<b>4</b>
<b>1. GENERALITES .....</b>	<b>4</b>
1.1. DEPLACEMENTS DANS LES EMPRISES FERROVIAIRES.....	4
1.1.1. PISTES ET ITINERAIRES .....	4
1.1.2. ÉQUIPEMENTS DE PROTECTION INDIVIDUELLE.....	5
1.2. TELEPHONIE MOBILE OU RADIO.....	5
1.3. APTITUDE MEDICALE.....	5
<b>2. RISQUES RELATIFS AUX CIRCULATIONS FERROVIAIRES .....</b>	<b>6</b>
2.1. TRAVAUX A PROXIMITE DE LA ZONE DANGEREUSE.....	6
2.2. STOCKAGE DES MATÉRIAUX, MATÉRIELS ET OUTILLAGES.....	7
2.3. PARTICULARITÉS LIEES AU TRAVAIL AVEC ANNONCE DES CIRCULATIONS FERROVIAIRES .....	7
2.4. CATEGORIE D'OUTILLAGES .....	7
<b>3. RISQUES RELATIFS A LA TRACTION ELECTRIQUE.....</b>	<b>7</b>
3.1. TRAVAUX A PROXIMITE ET/OU SUR LES INSTALLATIONS DE TRACTION ELECTRIQUE .....	7
3.2. TRAVAUX A PROXIMITE D'INSTALLATIONS DE TRACTION ELECTRIQUES PAR UNE ENTREPRISE NON SPECIALISEE CATENAIRES .....	9
3.2.1. TRAVAUX A 3,00 M OU PLUS DES CONDUCTEURS OU PIECES NUES SOUS TENSION .	9
3.2.2. TRAVAUX A MOINS DE 3,00 M DES CONDUCTEURS OU PIECES NUES SOUS TENSION	9
3.2.3. TRAVAUX AVEC MISE EN PLACE D'ECRANS DE PROTECTION.....	10
3.2.4. LIAISONS EQUIPOTENTIELLES .....	10
<b>4. RISQUES CONJOINTS BRUIT ET FERROVIAIRE .....</b>	<b>10</b>
4.1. DISPOSITIONS GENERALES.....	10
4.2. ÉLIMINATION DU RISQUE .....	11
4.3. CONFINEMENT DES RISQUES LIES AUX CIRCULATIONS FERROVIAIRES	11
4.4. PRESENCE DE RISQUES LIES AUX CIRCULATIONS FERROVIAIRES.....	12
4.5. PRESENCE DE MOBILES TRAVAUX (TTX OU LAM) SUR LA VOIE DE TRAVAIL OU SUR LA VOIE CONTIGÜE .....	13
4.6. DEPLACEMENT HORS ZONE DE TRAVAIL.....	13

4.7. TYPES DE PICB RETENUS.....	13
<b>5. MESURES DE PREVENTION GENERALES PREVUES DANS LE CADRE DE L'OPERATION.....</b>	<b>13</b>
5.1. PREAMBULE.....	13
5.2. PRINCIPE D'AUTORISATION DE TRAVAIL ET DE RESTITUTION DES INSTALLATIONS SUR LE RFN.....	14
5.2.1. AUTORISATION D'ENGAGEMENT DE ZONE A RISQUE FERROVIAIRE .....	14
5.2.2. MODIFICATION/CESSATION .....	14
5.2.3. RESTITUTION DES INSTALLATIONS.....	15
5.3. PRINCIPE D'ORGANISATION DE L'OPÉRATION .....	15
5.4. CIRCUIT D'AUTORISATION ET DE RESTITUTION.....	15
5.5. MESURES FERROVIAIRES PAR PHASE D'ACTIVITÉ.....	17
5.5.1. PRÉPARATION : TRAVAUX DE JOUR EN ZONE DANGEREUSE SANS FAIRE OBSTACLE AUX CIRCULATIONS FERROVIAIRES .....	17
5.5.2. TRAVAUX PRINCIPAUX ENGAGEANT LES ZONES DANGEREUSES (VOIE ET CATENAIRES) .....	18
<b>DOCUMENTS JOINTS.....</b>	<b>18</b>
<b>6. SIGNATURE .....</b>	<b>19</b>
ANNEXE 1 : AGENTS ASSURANT DES MISSIONS DE SECURITE DU PERSONNEL .....	20
ANNEXE 2A : CONSIGNE RELATIVE AU RANGEMENT DES MATÉRIAUX, MATÉRIELS, OUTILLAGES ET ENGINS .....	21
ANNEXE 2B : CONSIGNE RELATIVE AU RANGEMENT DES MATÉRIAUX, MATÉRIELS, OUTILLAGES ET ENGINS SUR DES VOIES AVEC CIRCULATION DE L'AUTOROUTE FERROVIAIRE .....	22
ANNEXE 3 : CATEGORIES D'OUTILLAGE.....	23
ANNEXE 4 : POLITIQUE SANTE ET SECURITE AU TRAVAIL.....	25
.....	25
ANNEXE 5 : PARTICULARITES LOCALES.....	26
ANNEXE 6 : AUTORISATION D'ENGAGEMENT EN ZONE A RISQUES FERROVIAIRES (ARF).....	28
ANNEXE 7 : ATTESTATION DE MISE EN PLACE D'UN DISPOSITIF D'ANNONCE (AAN) ....	29
ANNEXE 8 : ATTESTATION DE MISE HORS TENSION (9007, ENTREPRISE NON SPÉCIALISÉE CATÉNAIRE) .....	30

# PREAMBULE

La présente Notice de Sécurité Ferroviaire (NSF), écrite en application de la règle nationale IG 94589, rassemble l'ensemble des consignes de sécurité permettant de prendre en compte les interférences entre l'opération citée en page de garde et les activités d'exploitation sur le site à proximité duquel est implanté le chantier.

Elle est spécifique à l'opération citée en page de garde et sera valable jusqu'au terme de ladite opération.

En déclinaison de cette NSF, chaque phase travaux nécessitant des mesures de protection ferroviaire devra faire l'objet d'une Instruction de Sécurité Ferroviaire (ISF), rédigée par la Mission de Sécurité Ferroviaire SNCF (MSF), afin de retenir les mesures de sécurité définitives.

**Toute autre disposition dérogeant aux prescriptions de la présente NSF doit faire l'objet d'une procédure à l'initiative du MOA ; cette procédure est obligatoirement soumise à l'avis de la MSF SNCF.  
Sa mise en œuvre ne peut intervenir qu'après avis favorable de la MSF SNCF.**

## 1. GENERALITES

### 1.1. DEPLACEMENTS DANS LES EMPRISES FERROVIAIRES

#### 1.1.1. PISTES ET ITINERAIRES

L'établissement SNCF en activité communique au CSPS et à la MSF :

- la liste et la nature des accès nécessaires à l'opération ;
- les schémas des pistes et itinéraires ainsi que les particularités locales du site (pistes interrompues, zones de garage réduites, présence de DATZD, etc.), voir annexe 5.
- les avis « sécurité du personnel » (passage d'un train spécial, piste temporairement interrompue, ...) qui pourraient impacter l'opération.

Le CSPS et la MSF doivent prendre les dispositions nécessaires pour que :

- seules les personnes autorisées puissent accéder dans les emprises ferroviaires ;
- les accès soient fermés après chaque fin de chantier.

Le personnel de chaque entreprise doit :

- dès qu'il y a un risque d'engagement de la Zone Dangereuse (traversées de voies, ...), être accompagné d'un agent habilité « agent sécurité du personnel » ;
- respecter les schémas des pistes et itinéraires qui seront repris dans le PGC sur la base des informations communiqués par l'établissement au CSPS.

### 1.1.2. ÉQUIPEMENTS DE PROTECTION INDIVIDUELLE

Le personnel de chaque entreprise est tenu de porter en toutes circonstances une tenue haute visibilité de classe 3 de couleur orange (NF EN 471).

Il est interdit de porter un accessoire ou un vêtement susceptible de masquer partiellement ou en totalité l'article de visualisation.

Il est interdit aux agents de porter des vêtements et équipements :

- flottants, afin de ne pas risquer d'être accrochés par une circulation ferroviaire (dans le cas du port d'un gilet orange, il doit toujours être fermé) ;
- pouvant gêner la visibilité (capuche, ...) ou la perception des sons (baladeurs, kit main libre, ...).



Les prescriptions particulières concernant les équipements de protection individuelle contre le bruit (PICB) sont reprises dans le chapitre de la NSF dédié au bruit.

## 1.2. TELEPHONIE MOBILE OU RADIO

L'utilisation de la téléphonie mobile, privée ou professionnelle, est interdite en émission, en réception, en lecture de message et écoute de la messagerie vocale :

- dans la réalisation d'une procédure ou d'une tâche concernant la sécurité,
- dans la zone dangereuse des voies circulées y compris lors de leur traversée,
- pour les personnes exerçant la fonction d'annonceur ou de sentinelle,
- pour les personnes chargées du dégagement de l'outillage de la zone dangereuse à l'annonce d'une circulation,
- pour les personnes à proximité de la zone dangereuse et continuant à se déplacer avec le risque de l'engager.

Néanmoins, toute personne, en cas de danger avéré, est autorisée à utiliser un téléphone mobile pour demander de l'aide en urgence (ex : personne en danger, appel des secours).

Par ailleurs, l'utilisation des téléphones publics mobiles est interdite dans certains locaux (locaux techniques de signalisation, de télécommunication ...), cette interdiction étant rappelée sur leur porte d'accès. Les téléphones mobiles doivent être éteints lorsque les ondes électromagnétiques rayonnées risquent de perturber les appareils liés à la sécurité.

## 1.3. APTITUDE MEDICALE

Le(s) médecin(s) du travail des entreprises appelées à intervenir doit :

- s'assurer que le personnel, amené à travailler à proximité ou dans les voies, a une bonne vision et une bonne audition ;

- en cas de besoin, se rapprocher du médecin du travail de l'établissement SNCF en activité :

Mme Fabienne FONTANEL Adresse mail : [Fabienne.FONTANEL@sncf.fr](mailto:Fabienne.FONTANEL@sncf.fr)

Numéro : 04 76 28 64 56

## 2. RISQUES RELATIFS AUX CIRCULATIONS FERROVIAIRES

### 2.1. TRAVAUX A PROXIMITE DE LA ZONE DANGEREUSE

La sécurité du personnel vis-à-vis des risques de heurt par circulations ferroviaires est assurée pendant son déplacement, son stationnement ou son travail, par des mesures appropriées au chantier considéré et qui tiennent compte :

- De la distance de la zone de travail par rapport à la zone dangereuse ;
- Des risques d'engagement de la zone dangereuse par le personnel, l'outillage qu'il manipule ou les matériels qu'il utilise compte tenu des particularités du travail à réaliser.

Ces mesures peuvent consister notamment en :

- L'interdiction de la circulation ferroviaire sur la ou les voies contiguës ;
- L'interdiction faite au personnel d'engager la zone dangereuse : cette interdiction pouvant être complétée ou non, par une barrière défensive empêchant le personnel d'engager par inadvertance cette zone dangereuse ;
- La possibilité de continuer certains travaux à proximité de la zone dangereuse dès l'annonce de l'approche d'une circulation ferroviaire ;
- La délimitation de la zone de travail par des dispositifs à caractère limitatif ;
- La mise en place des dispositifs limitant la course des engins (mécaniquement, électriquement) ;
- L'interruption du travail (ou du déplacement) par le personnel, son dégagement de la voie et son garage en dehors de toute zone dangereuse avant l'arrivée de toute circulation ;
- La combinaison de deux ou plusieurs de ces mesures.

Les mesures principales de prévention retenues pour l'opération sont définies dans le chapitre 4.5 de la présente NSF.

Chaque entreprise devra prendre en compte les mesures de prévention retenues dans son PPSPS.

La MSF rédigera préalablement au début des travaux des Instructions de Sécurité Ferroviaire (ISF), document d'organisation opérationnelle qui, en application de la NSF, décrit les mesures de sécurité vis-à-vis des risques spécifiques ferroviaires, de tout ou partie du chantier (unité de tâche, lieu et de temps).

Les mesures définies dans l'ISF conditionnent le démarrage de la phase d'activité.

À ce titre, la MSF désignera un Représentant Sécurité Opérationnelle (RSO) qui sera chargé de s'assurer de la mise en place des mesures de prévention prévues dans l'ISF et de donner l'autorisation de débiter les travaux aux entreprises intervenantes.

## 2.2. STOCKAGE DES MATÉRIAUX, MATÉRIELS ET OUTILLAGES

Les matériaux, le matériel et l'outillage doivent être stockés en respectant les prescriptions définies en annexe de la présente NSF (annexes 2A et 2B).

## 2.3. PARTICULARITÉS LIEES AU TRAVAIL AVEC ANNONCE DES CIRCULATIONS FERROVIAIRES

La mise en place d'un dispositif d'annonce est formalisée par une Attestation de mise en place de Dispositif d'annonce.

Établie par l'ASP lors de travaux à l'annonce seule, elle est intégrée dans l'Autorisation d'Engagement de la Zone à Risque Ferroviaire délivrée par le RSO dans les autres cas.

## 2.4. CATEGORIE D'OUTILLAGES

En cas d'annonce des circulations ferroviaires, il convient de respecter l'annexe de la présente NSF relative aux catégories d'outillage (annexe 3).

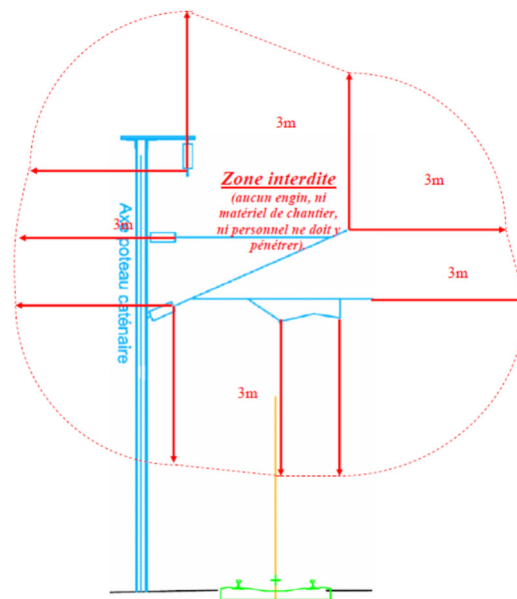
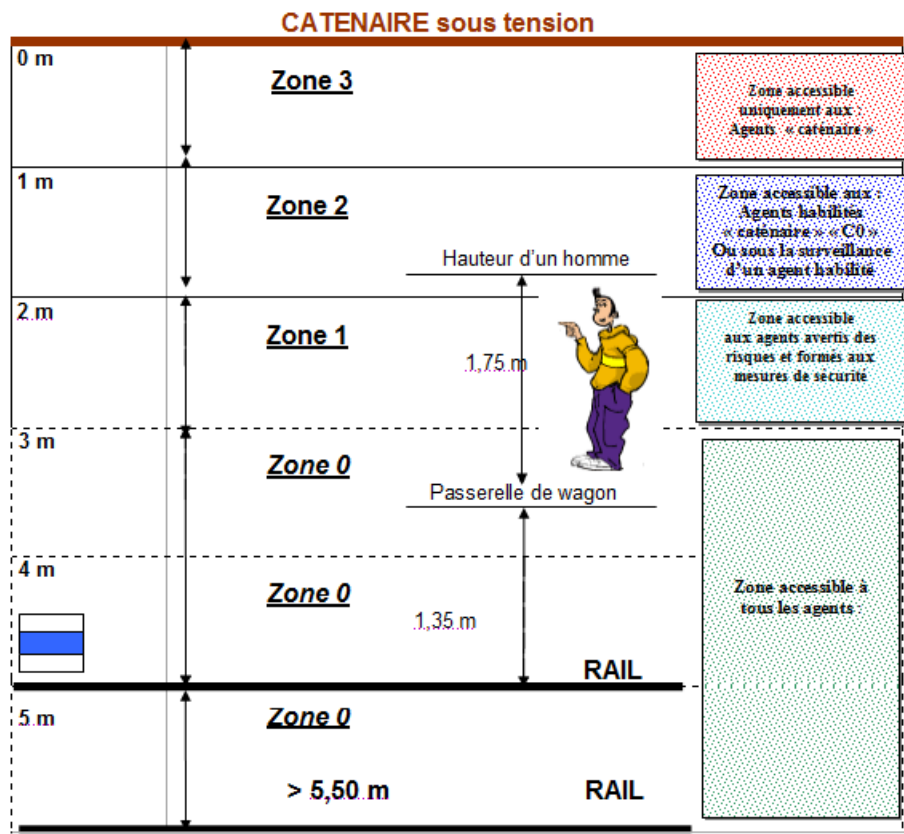
# 3. RISQUES RELATIFS A LA TRACTION ELECTRIQUE

## 3.1. TRAVAUX A PROXIMITE ET/OU SUR LES INSTALLATIONS DE TRACTION ELECTRIQUE

La sécurité du personnel vis-à-vis des risques relatifs à la traction électrique est assurée pendant son déplacement, son stationnement ou son travail, par des mesures appropriées au chantier considéré et qui tiennent compte :

- De la distance de la zone de travail par rapport à la zone de danger (voir schéma ci-dessous) ;
- Des risques d'engagement de la zone de danger par le personnel, l'outillage qu'il manipule ou les matériels qu'il utilise compte tenu des particularités du travail à réaliser.

### Rappel des zones de danger :



Ces mesures peuvent consister notamment en :

- La mise hors tension électrique ;



- L'installation d'écrans de protection empêchant le personnel d'engager par inadvertance cette zone de danger ;
- L'utilisation des dispositifs limitant la course des engins (mécaniquement, électriquement) ;
- La mise en place de la continuité du retour de courant de traction ;
- La combinaison de deux ou plusieurs de ces mesures.

Les mesures principales de prévention retenues pour l'opération sont définies dans le chapitre « Analyse de risques » de la présente NSF.

Chaque entreprise devra prendre en compte les mesures de prévention retenues dans son PPSPS.

La MSF rédigera préalablement au début des travaux des Instructions de Sécurité Ferroviaire (ISF), document d'organisation opérationnelle qui, en application de la NSF, décrit les mesures de sécurité vis-à-vis des risques spécifiques ferroviaires, de tout ou partie du chantier (unité de tâche, lieu et de temps).

Les mesures définies dans l'ISF conditionnent le démarrage de la phase d'activité.

À ce titre, la MSF désignera un Représentant Sécurité Opérationnelle (RSO) qui sera chargé de s'assurer de la mise en place des mesures de prévention prévues dans l'ISF et de donner l'autorisation de débiter les travaux aux entreprises intervenantes.

## 3.2. TRAVAUX A PROXIMITE D'INSTALLATIONS DE TRACTION ELECTRIQUES PAR UNE ENTREPRISE NON SPECIALISEE CATENAIRES

### 3.2.1. TRAVAUX A 3,00 M OU PLUS DES CONDUCTEURS OU PIECES NUES SOUS TENSION

Le responsable de l'entreprise extérieure est tenu de prendre toutes les dispositions nécessaires pour éviter l'engagement de la zone située à moins de 3,00 mètres des installations sous tension.

### 3.2.2. TRAVAUX A MOINS DE 3,00 M DES CONDUCTEURS OU PIECES NUES SOUS TENSION

**La partie de l'installation à proximité de laquelle les travaux sont effectués doit être préalablement reconnue par le RCE avec l'Agent qualifié en charge de la Consignation :** le RCE reconnaît physiquement la zone à consigner et mettre hors tension avec l'Agent qualifié S11.

**Cette reconnaissance ne vaut pas autorisation de travail :** le responsable chantier de l'entreprise extérieure ne pourra débiter le travail qu'après avoir reçu et signé **l'ARF délivrée par le RSO, l'ARF n'étant délivrée par le RSO que lorsque toutes les mesures de protection ferroviaire nécessaires aux travaux sont prises.**

L'Agent qualifié S11 atteste de la Mise Hors Tension en validant le cadre A de l'imprimé 9007.

Le RSO formalise son accord sur les conditions de mise en œuvre de l'AHMT en validant le cadre B de l'imprimé ARF.

À la fin des travaux, le responsable chantier de l'entreprise extérieure, après s'être assuré du dégagement de la zone par le personnel et l'outillage, complète l'avis de cessation de travail de l'ARF et le remet au RSO.

### 3.2.3. TRAVAUX AVEC MISE EN PLACE D'ECRANS DE PROTECTION

Les écrans de protection sont mis en place par l'entreprise extérieure.  
Les écrans de protection doivent présenter les caractéristiques suivantes :

- être constitués de planches,
- déborder de 1 mètre des parties sous tension,
- être continus et sans interstice,
- être placés à une distance 0,50 m, (ou exceptionnellement 0,32 m) des parties sous tension de 25000 V.
- être placés à une distance 0,30 m (ou exceptionnellement 0,20 m) des parties sous tension de 1500 V.
- être équipés de pancartes «DANGER DE MORT» rappelant le bien-fondé de ces dispositifs,
- comporter un garde-corps plein d'au moins 1,5 m de hauteur par rapport au plan de travail [cas de travaux au-dessus de la caténaire].

*Les gabarits et cotes fixées par rapport aux parties sous tension sont à respecter en tenant compte des flexions et oscillations maximales des échafaudages, des écrans et des conducteurs.*

Le responsable chantier de l'entreprise doit prendre toutes les dispositions pour qu'aucune projection ou chute d'étincelage, de matériaux ou de liquide ne puisse atteindre les éléments sous tension.

### 3.2.4. LIAISONS EQUIPOTENTIELLES

Lors du travail à moins de 3 m d'un élément caténaire, sous tension ou pas, la masse des échafaudages, engins, matériels installés sur wagons doivent être reliés au rail en permanence par une liaison équipotentielle.

Nota : Pour les travaux pour lesquels une entreprise non spécialisée est amenée à réaliser des opérations en contact avec des éléments caténaire (*par exemple, protection de la caténaire sur un poste de béton projeté*), elle doit réaliser une liaison équipotentielle entre Masse, Neutre et Rail au droit des armements avant d'engager le travail.

Ce process doit faire l'objet d'un avis favorable du Représentant SNCF et être repris au PPSPS de l'entreprise intervenante.

## 4. RISQUES CONJOINTS BRUIT ET FERROVIAIRE

### 4.1. DISPOSITIONS GENERALES

Chaque employeur se doit d'appliquer les dispositions prévues dans le Code du Travail pour protéger son personnel en appliquant notamment les 9 principes généraux de prévention (suppression du risque, réduction à la source...).

Les mesures retenues contre l'exposition au bruit sont intégrées dans le PPSPS de chaque entreprise.

La suppression ou à défaut la réduction du bruit à la source sur la zone de travail doit être recherchée en priorité, conformément à l'article R 4432-1 (principes de prévention).

Il convient, en outre de :

- Limiter le temps d'exposition au bruit : par exemple, si possible, rotation des agents au poste de travail...
- Réduire l'exposition au bruit des agents.
- Éloigner les agents de la source de bruit : travail à distance du bruit dans la mesure du possible, éloignement de la source de bruit (groupe électrogène)...

En parallèle, il faut rechercher en priorité l'élimination des risques liés aux circulations ferroviaires (risque d'engager la zone dangereuse).

Lorsque l'élimination du risque ferroviaire ne peut être obtenue, il convient de rechercher en priorité le confinement du risque ferroviaire.

Si cette mesure ne peut être réalisée, il convient de mettre en œuvre :

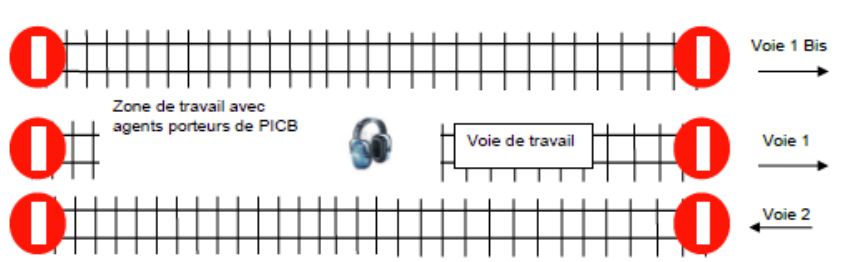
- Un dispositif d'annonce individuelle par transmission radio (exemple DANITRA).
- En dernier recours, il convient d'utiliser des PICB.

L'utilisation d'un dispositif d'annonce individuelle par transmission radio ou le port des PICB nécessitent au préalable que chaque chef d'entreprise :

- Analyse l'exposition de son personnel au bruit dans son PPSPS.
- S'assure que le port de ces équipements par son personnel a bien été pris en compte dans l'aptitude formulée par le médecin du travail.
- Forme les utilisateurs au port de ces équipements.

## 4.2. ÉLIMINATION DU RISQUE

En premier lieu, il convient d'éliminer dans la mesure du possible le risque ferroviaire sur la voie de travail et sur la ou les voie(s) contigüe(s).



## 4.3. CONFINEMENT DES RISQUES LIÉS AUX CIRCULATIONS FERROVIAIRES

Lorsque l'élimination du risque ferroviaire ne peut être obtenue sur toute la plate-forme, il convient de rechercher en priorité le confinement du risque ferroviaire qui autorise le port de PICB sans mesure compensatoire par la pose d'une clôture défensive ou, sur les véhicules, d'un garde-corps.

Le confinement du risque ferroviaire consiste, conformément au règlement RH00158 (OP 00486), en la séparation physique de la zone de travail et de la zone dangereuse obtenue par la mise en place d'un dispositif empêchant les agents, l'outillage qu'ils manipulent ou le matériel d'engager par inadvertance la zone dangereuse.

Ce dispositif peut être une clôture fixée solidement dans le sol ou au rail ou, dans le cas de travaux exécutés à bord ou à partir d'un véhicule ferroviaire, un dispositif empêchant les agents, l'outillage qu'ils manipulent ou le matériel, de sortir du gabarit de ce véhicule.

Les cas sont les suivants (par ordre de priorité au sens des 9 principes généraux de prévention) :

**1 - Soit par l'Interdiction Temporaire des Circulations (ITC) sur la voie ou la Zone Dangereuse risque d'être engagée**

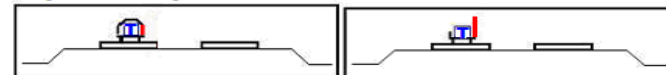


**2 - Soit par la séparation physique entre la zone de travail et la Zone Dangereuse par la mise en place :**

➡ d'une barrière à caractère défensif fixée au sol ou au rail



➡ ou d'un écran ou une paroi solidaire du wagon ou de l'engin



➡ ou d'un garde-corps sur wagon installé en dehors ou en limite de ZD



T = Zone de Travail

## 4.4. PRESENCE DE RISQUES LIES AUX CIRCULATIONS FERROVIAIRES

Concernant le **port de PICB en présence du risque ferroviaire**, il n'est possible qu'après avoir pris l'ensemble des mesures suivantes :

- Utilisation de PICB répondant aux exigences décrites dans l'article 6.8.
- Les agents porteurs de PICB sont déclarés aptes au poste de travail par la médecine du travail.
- L'annonce des circulations doit être effectuée au moyen d'une trompe grande puissance à 5 mètres maximum des agents et orientée vers eux
- L'ASP ne peut cumuler aucune autre fonction pendant l'opération bruyante.

D'autre part, pour rappel :

- Préalablement au commencement des travaux, un briefing sécurité doit être effectué, l'agent sécurité du personnel doit vérifier l'audibilité du signal sonore d'annonce par les agents, afin de s'assurer que le signal d'annonce est perçu distinctement, dans les conditions du chantier. Le signal d'annonce est considéré comme perçu s'il est reconnu par tous les agents de l'équipe.
- Lorsque les conditions du chantier ou de l'environnement (grand vent, bruits ambiants...) se trouvent notablement modifiées, un nouvel essai doit être effectué.

**Exemple :**



L'avertisseur à grande puissance pour annoncer les circulations sur la voie contigüe.  
L'annonce des circulations est effectuée à 5 mètres maximum des agents et orientée vers eux.

## 4.5. PRESENCE DE MOBILES TRAVAUX (TTX OU LAM) SUR LA VOIE DE TRAVAIL OU SUR LA VOIE CONTIGÜE

Dans les chantiers bruyants, l'audition ne garantit pas la sécurité du personnel lors de la circulation des mobiles travaux.

Seul le respect des règles de déplacement et d'utilisation des mobiles travaux garantit la sécurité du personnel.

## 4.6. DEPLACEMENT HORS ZONE DE TRAVAIL

Le port de PICB est interdit lors des déplacements en risque ferroviaire hors zone de travail.

## 4.7. TYPES DE PICB RETENUS

Le courrier D/2020/262878 envoyé aux entreprises par le chef de département SST de la DSSR le 21/07/2020 reprend les caractéristiques des PICB utilisables en risques ferroviaires (bouchons d'oreilles individuels et casques serre-têtes).

# 5. MESURES DE PREVENTION GENERALES PREVUES DANS LE CADRE DE L'OPERATION





## 5.1. PREAMBULE

Vous trouverez ci-dessous, pour chaque phase travaux, les mesures arrêtées par le Chef d'établissement en activité en concertation avec le CSPS et la MSF.

Ces mesures sont établies à partir de l'analyse contributive à la rédaction de la NSF réalisée par la MSF et proposée à l'établissement SNCF en activité lors de l'Inspection Commune.

Les modalités pratiques d'application seront communiquées à travers les Instructions de Sécurité Ferroviaire (ISF) lors des réunions préparatoires organisées par la MSF en phase Réalisation.

En parallèle, le CSPS et la MSF devront se concerter pour définir les mesures complémentaires, à celles prévues dans les tableaux d'analyses ci-dessous, telles que :

	<b>Barrière défensive</b>	L'objectif est de confiner le chantier pour rendre impossible l'engagement de la zone dangereuse
	<b>Demande de protection à contre sens</b>	Il s'agit d'une mesure technique qui peut avoir un impact notamment sur l'organisation de l'annonce des circulations
	<b>Limitation temporaire de vitesse</b>	Il s'agit d'une mesure technique qui peut avoir un impact notamment sur l'organisation de l'annonce des circulations
	<b>Clôture limitative</b>	L'objectif est de matérialiser la zone dangereuse

Ces mesures complémentaires devront être intégrées dans le PGC et dans le Dossier de Consultation des Entreprises pour que ces dernières puissent intégrer ces éléments dans les appels d'offre.

Chaque entreprise appelée à intervenir devra intégrer, le cas échéant, ces mesures complémentaires dans son PPSPS.

## 5.2. PRINCIPE D'AUTORISATION DE TRAVAIL ET DE RESTITUTION DES INSTALLATIONS SUR LE RFN

L'Instruction de Sécurité Ferroviaire, établie par la Maitrise d'œuvre doit décrire pour chaque phase d'activité ferroviaire, les mesures de sécurité à mettre en œuvre par la SNCF.

L'article 7.4 ci-après décrit le processus d'autorisation d'engagement de zone à risque ferroviaire (ARF).

### 5.2.1. AUTORISATION D'ENGAGEMENT DE ZONE A RISQUE FERROVIAIRE

En opérationnel, le Représentant Sécurité Opérationnel (RSO) reçoit une dépêche d'avis de voie interdite à la circulation de l'agent d'activité SNCF et une attestation de mise hors tension (9007) ainsi qu'une attestation de mise en place du dispositif d'annonce (si nécessaire).

Une fois toutes ces attestations reçues, le (RSO) autorise le travail des entreprises de travaux par délivrance à chacune, en application de l'ISF, d'une autorisation d'engagement de zone à risque ferroviaire (ARF).

*Les consignations C destinées à une entreprise spécialisée (9005) ne transitent pas par le RSO.*

### 5.2.2. MODIFICATION/CESSATION

Le RSO reçoit de chacune des entreprises l'avis de cessation de travail ou de modification.

En cas de modification, il délivre l'ARF correspondant à la nouvelle situation dans les conditions du 7.2.1.

Il restitue alors les avis et attestations correspondantes :

- L'avis de voie restituée à la circulation à l'agent d'activité.
- L'attestation de mise hors tension dûment complétée à l'agent autorisé S11.

- L'attestation de mise en place du dispositif d'annonce à l'ASP.

### 5.2.3. RESTITUTION DES INSTALLATIONS

La restitution des installations est prononcée par un agent SNCF habilité HMT, en principe l'Agent d'Activité désigné.

Cet agent reçoit les pièces techniques de la part de l'entreprise. Il peut alors établir la garantie de conformité technique des installations et autoriser l'agent SNCF désigné à l'organisation à restituer les installations à l'exploitant.

En cas de non-conformité signalée ou relevée dans le cadre de son contrôle, l'agent HMT SNCF définit les mesures conservatoires à appliquer et avise le Dirigeant Territorial d'Astreinte et la MSF.

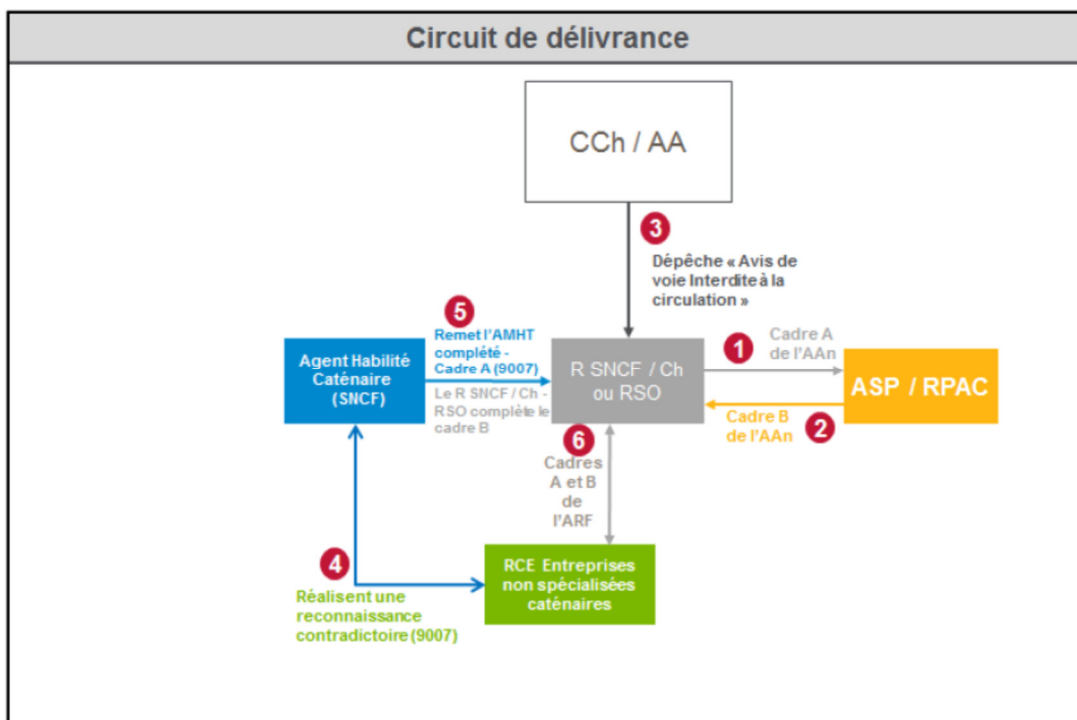
## 5.3. PRINCIPE D'ORGANISATION DE L'OPÉRATION

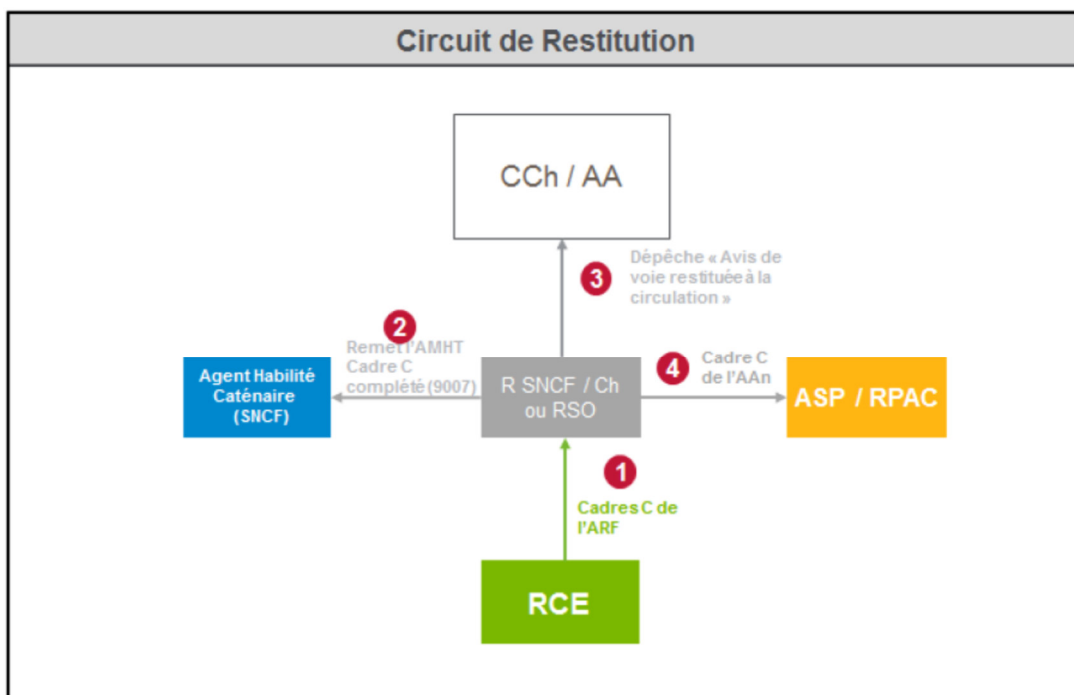
Voir PGC

## 5.4. CIRCUIT D'AUTORISATION ET DE RESTITUTION

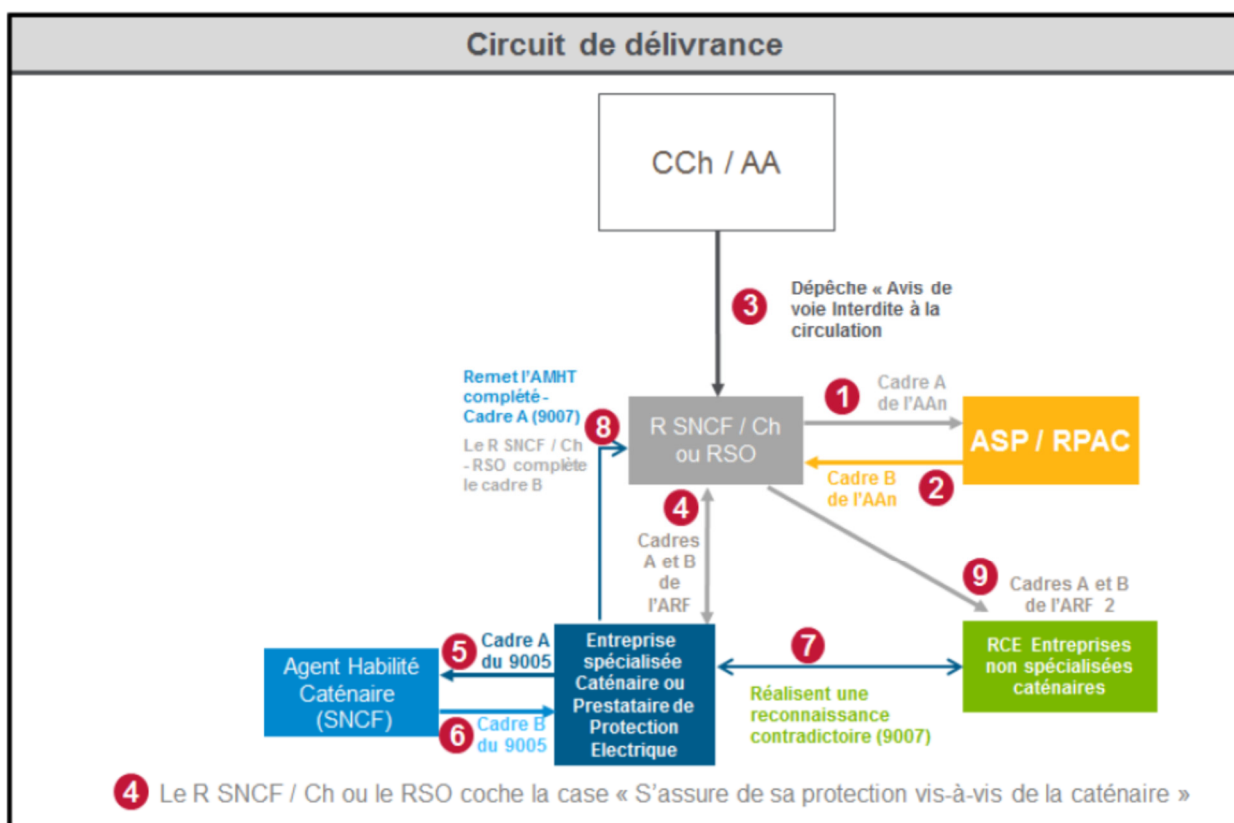
### A. Entreprise intervenante non spécialisée caténaire

**A1. Mise en place du dispositif de sécurité prévu à l'ISF avec délivrance d'un 9007 par un agent caténaire SNCF.**

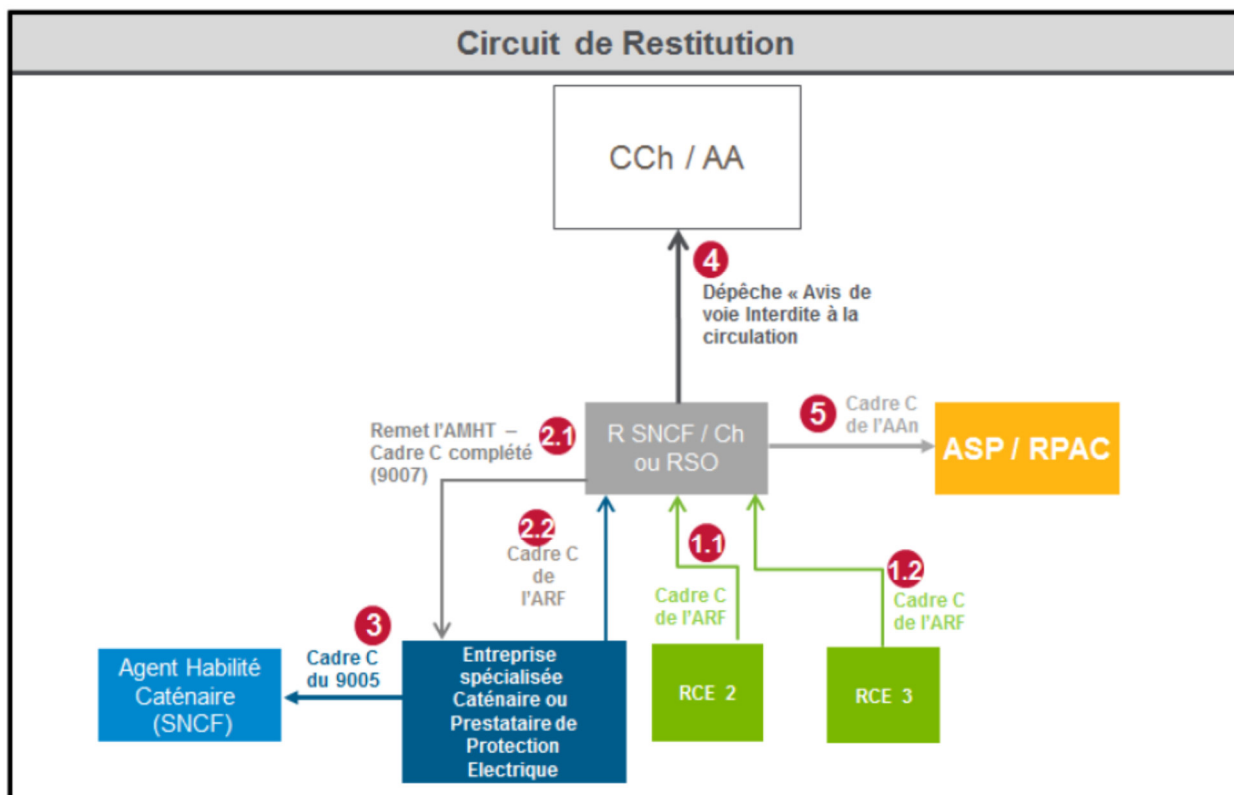




## A2. Mise en place du dispositif de sécurité prévu à l'ISF avec délivrance d'un 9007 par un prestataire de protection électrique















## 5.5. MESURES FERROVIAIRES PAR PHASE D'ACTIVITÉ

### 5.5.1. PRÉPARATION : TRAVAUX DE JOUR EN ZONE DANGEREUSE SANS FAIRE OBSTACLE AUX CIRCULATIONS FERROVIAIRES

PHASES D'ACTIVITÉ			MESURES DE PROTECTION	Mise hors tension Caténaire	Interception de la Voie	Annonce des circulations	Circulation de mobiles travaux
							
2	<b>Zone de travail : <u>Ligne 905 000</u></b> <b>Pk à définir à l'ISF</b>		<b>V1</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<b>V2</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Entreprise(s) de travaux :		Entreprise				
	Commandement		RSO/ASP SNCF -> AAn -> RCE				
	Consignation caténaire		<input type="checkbox"/> Entreprise Spécialisée Caténaire ou prestataire de protection électrique : responsable de la mise hors tension de la caténaire.				
	Conditions d'annonce déterminées par les entreprises		Délai de dégagement : <b>A DEFINIR lors de la VIC</b> <input type="checkbox"/> Néant Catégorie d'outillage : <input checked="" type="checkbox"/> 1 <sup>ère</sup> <input type="checkbox"/> 2 <sup>ème</sup> Voie Contiguë <input type="checkbox"/>				
	Outillage autorisé		Uniquement de 1 <sup>ère</sup> catégorie et ne faisant pas obstacle aux circulations ferroviaires				
	Mesures complémentaires		A définir				
Observations		Néant					

## 5.5.2. TRAVAUX PRINCIPAUX ENGAGEANT LES ZONES DANGEREUSES (VOIE ET CATENAIRES)

PHASES D'ACTIVITÉ		MESURES DE PROTECTION	Mise hors tension Caténaire	Interception de la Voie	Annnonce des circulations	Circulation de nobles travaux
						
3	Zone de travail : <a href="#">Ligne 905 000</a> Pk à définir à l'ISF	V1	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		V2	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Entreprise(s) de travaux :	Entreprise				
	Commandement	RSO>ARF>RCE				
	Consignation caténaire	<input type="checkbox"/> Entreprise Spécialisée Caténaire ou prestataire de protection électrique : responsable de la mise hors tension de la caténaire.				
	Conditions d'annonce déterminées par les entreprises	Délai de dégagement : s <input type="checkbox"/> Néant Catégorie d'outillage : <input type="checkbox"/> 1 <sup>ère</sup> <input type="checkbox"/> 2 <sup>ème</sup> Voie Contiguë <input type="checkbox"/>				
	Outillage autorisé	Tous				
	Effectivité des Mesures complémentaires à la charge de la MSF ou de l'entreprise	<input type="checkbox"/> Clôture <input type="checkbox"/> LTV <input type="checkbox"/> DPCS <input type="checkbox"/> Avec limiteur				
	Observations/Barrières /DPCS/Moyens mis en œuvre /Autres	Néant.				

## DOCUMENTS JOINTS

- Les particularités locales du site : Voir Annexe 5.1
- Schéma des pistes et itinéraires : Voir Annexe 5.2
- Autres

## 6. SIGNATURE

### ÉTABLISSEMENT SNCF EN ACTIVITE

<b>INFRAPÔLE ALPES</b>
<b>NOM : BERNARD Prénom : Gilles</b>
<b>Service : Pôle IT – 6 place Robert Schuman – 38 000 GRENOBLE</b>
<b>Fonction : MoeTx Amont</b>
<b>N° tél : 06 12 56 85 97</b>
<b>Mail : gilles.bernard.grenoble@reseau.sncf.fr</b>
<b>Date : 06/05/2024</b>
<b>Signature : Gilles BERNARD</b> Electronique : TN64

### DISTRIBUTION

MOA ; MOE et CSPS mentionnés en page de garde.

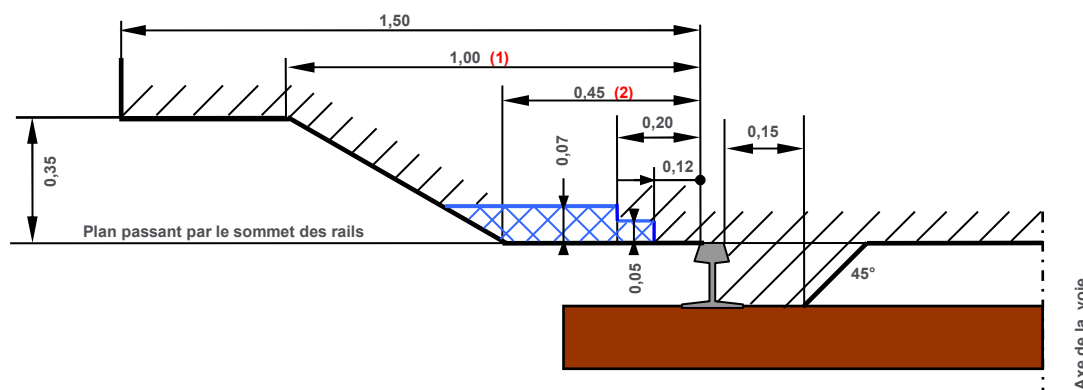
# ANNEXE 1 : AGENTS ASSURANT DES MISSIONS DE SECURITE DU PERSONNEL

RÔLE	PASSANT	MISSIONS
<b>Représentant Sécurité Opérationnelle (RSO)</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Participe au briefing sécurité et/ou est informée par la MSF préalablement au début des travaux des dispositions prévues dans l'ISF.</li> <li>- Porte de façon visible un passant gris afin d'être aisément identifiable.</li> <li>- Collationne les attestations de sécurité et vérifie que celles-ci sont cohérentes avec les dispositions de l'ISF.</li> <li>- Autorise le début des travaux des entreprises si les mesures mises en place sont conformes avec l'ISF. Si les mesures ne sont pas conformes : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Il n'autorise pas le début des travaux.</li> <li>• Il alerte la MSF lorsqu'il constate des errements ou des dérives par rapport aux prescriptions de l'ISF.</li> </ul> </li> <li>- Assure la mise à jour des autorisations lorsque les conditions d'intervention évoluent par rapport à ce qui est prévu dans l'ISF.</li> <li>- Arrêter toute tâche dangereuse et rendre compte à la MSF.</li> <li>- Le RSO est présent en continu sur le chantier sauf mention contraire prévue à l'ISF.</li> </ul>
<b>Annonceur</b>	Gilet blanc	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Délivre l'annonce de l'approche des circulations ferroviaires (trompe à grande puissance, pétards, torches...) conformément aux directives de l'Agent Sécurité du personnel.</li> </ul>
<b>Sentinelle</b>	Gilet blanc	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Surveille l'approche des circulations et les annonce, conformément aux directives de l'Agent Sécurité du personnel et de l'Annonceur.</li> </ul>
<b>Agent Sécurité du Personnel</b> (habilité TES M au sens de l'Arrêté du 7 Mai 2015)	Gilet ASP	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prend ou fait prendre des mesures de protection adaptées vis à vis du risque ferroviaire.</li> <li>- S'assure que les agents portent les vêtements et équipements de protection individuelle nécessaires (article de visualisation...) et que les agents concernés disposent bien des agrès réglementaires.</li> <li>- Surveille la stricte application, par tous les agents soumis à sa surveillance, des règlements, consignes et ordres donnés, notamment le respect des limites du chantier.</li> <li>- Vérifie aussi souvent que nécessaire le délai de dégagement et la distance de visibilité minimale.</li> <li>- 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.</li> <li>- Fait dégager la zone dangereuse s'il constate que la sécurité n'est plus réglementaire ou s'il constate une défaillance de l'annonceur ou d'une sentinelle.</li> <li>- Ne peut modifier le dispositif de sécurité sans en aviser le ou les agents qui se sont placés sous sa surveillance.</li> </ul>
<b>Agent autorisé caténaire</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Désigné par la SNCF.</li> <li>- Formé à la demande de consignations caténaire (consignation C), à la prise de mesures complémentaires de sécurité et détenteur d'un carnet de demande de consignations C.</li> <li>- Délivre l'attestation de consignation 9005 / 9007.</li> <li>- Reçoit l'avis de cessation de travail de mise hors tension des installations caténaires [le cas échéant].</li> <li>- Reçoit la demande de consignation caténaire, délivre l'autorisation et en reçoit la restitution [le cas échéant].</li> </ul>
<b>Responsable chantier de l'Entreprise (RCE)</b> (Accrédité par le chef de l'entreprise intervenante mandataire, responsable de l'application par le personnel des entreprises des mesures de sécurité demandées par l'agent sécurité sur le chantier)		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Assure la direction effective du chantier.</li> <li>- Est présent en permanence sur le chantier.</li> <li>- Prend toutes les dispositions pour que les ouvriers de ou des entreprises intervenantes respectent les règles de prévention prévues.</li> <li>- Reçoit l'Autorisation de Travail du RSO avant toute intervention à proximité et/ou dans la zone dangereuse.</li> <li>- Peut être assisté par une ou plusieurs personnes accréditées de l'entreprise intervenante.</li> </ul>

## ANNEXE 2A : CONSIGNE RELATIVE AU RANGEMENT DES MATÉRIAUX, MATÉRIELS, OUTILLAGES ET ENGINS

Les dépôts de matériaux, d'outillages, etc. à proximité des voies ferroviaires doivent répondre aux prescriptions ci-après :

- Le plus grand ordre doit toujours régner sur le chantier après le départ des ouvriers d'entreprises ou du personnel SNCF.
- Les voies, les quais et les pistes doivent notamment être débarrassées de tout obstacle à la circulation du personnel ; les dépôts provisoires de matériaux le long des voies, s'ils ne peuvent être supprimés, doivent dégager les gabarits reproduits ci-après :



La zone quadrillée bleue peut être engagée par des rails en attente de remplacement, attachés tous les 18 m et munis de cales ou coins de protection à leurs extrémités.

(1) \* 1,03 m si courbe avec rayon  $140\text{ m} < R < 150\text{ m}$  / \* 1,05 m si courbe avec rayon  $130\text{ m} < R < 140\text{ m}$

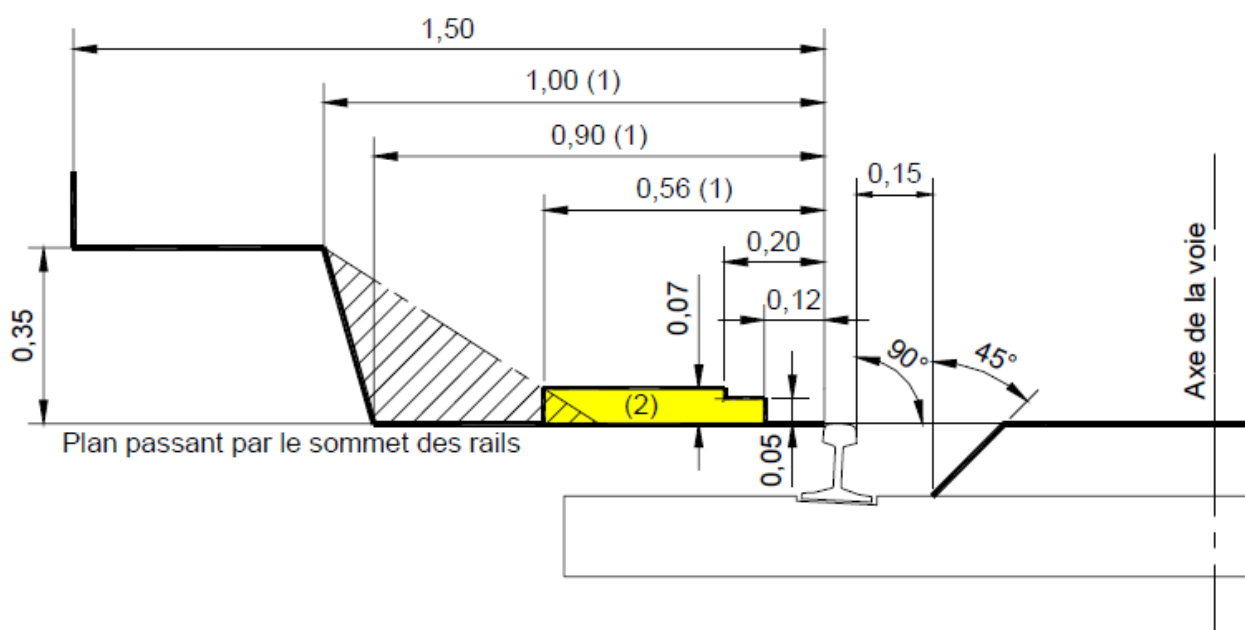
(2) \* 0,48 m si courbe avec rayon  $140\text{ m} < R < 150\text{ m}$  / 0,50 m si courbe avec rayon  $130\text{ m} < R < 140\text{ m}$

- Les matériaux, l'outillage et les engins dont on peut craindre le vol ou l'utilisation à des fins malveillantes ne doivent pas être abandonnés le long des voies ou dissimulés dans les plantations voisines.
- Pendant les périodes d'interruption de travail, l'outillage et les engins peuvent demeurer sur place, mais doivent être surveillés.
- Lorsque les ouvriers quittent le chantier, l'outillage doit être rassemblé et recensé puis déposé dans un local fermant à clé, habité si possible ou dans un coffre cadenassé enchaîné à un point fixe; les outils trop encombrants pour être déposés dans un local ou un coffre, ainsi que les engins mécaniques doivent être rangés en dehors des voies exploitées et enchaînés ensemble ou isolément à un point fixe. Les engins circulant sur la voie sont, en principe, ramenés dans les gares où ils stationnent dans les conditions fixées en accord avec les services intéressés.
- Les capots des moteurs des engins mécaniques doivent être mis en place et cadenassés et les réservoirs de carburant en principe vidés.
- L'emplacement de dépôt, situé aussi loin que possible des voies, des étincelles et des flammes possibles, doit être largement désherbé ou essarté et complètement débarrassé de toute matière susceptible de propager le feu (carburant, bouteilles à gaz, engins à moteur thermique dont les réservoirs n'auraient pu être vidés, etc.).

## ANNEXE 2B : CONSIGNE RELATIVE AU RANGEMENT DES MATÉRIAUX, MATÉRIELS, OUTILLAGES ET ENGINS SUR DES VOIES AVEC CIRCULATION DE L'AUTOROUTE FERROVIAIRE

Les dépôts de matériaux, d'outillages, etc. à proximité des voies ferroviaires doivent répondre aux prescriptions ci-après :

- Le plus grand ordre doit toujours régner sur le chantier après le départ des ouvriers d'entreprises ou du personnel SNCF.
- Les voies, les quais et les pistes doivent notamment être débarrassées de tout obstacle à la circulation du personnel ; les dépôts provisoires de matériaux le long des voies, s'ils ne peuvent être supprimés, doivent dégager les gabarits reproduits ci-après :



**Le contour à dégager figure en trait gras**

(Cotes en mètres données par rapport au bord extérieur du rail)

(1) Dans les courbes de rayon  $R < 150$  m, les cotes transversales doivent être majorées de :

$$\left( \frac{50}{R} - 0,333 \right) \text{ du côté intérieur courbe et de } \left( \frac{60}{R} - 0,400 \right) \text{ du côté extérieur courbe.}$$

(2) En alignement et dans les courbes de rayon  $> 250$  m, la zone colorée peut être engagée par des rails neufs en attente de renouvellement, déposés en tête de traverse dans les conditions qui seront fixées dans les ISF.

## ANNEXE 3 : CATEGORIES D'OUTILLAGE

La présente annexe a pour objet de préciser les règles de sécurité, complémentaires à celles du RSPRF, à observer par les agents pour l'utilisation de l'outillage, des petits engins à moteur, des groupes de bourrage légers, des échelles et pour les travaux de remise en état des rails et des cœurs par soudage à l'arc dans la zone dangereuse d'une voie ou lorsque la zone dangereuse risque d'être engagée.

Dans la suite du texte, le terme outillage comprend les petits engins à moteur, les groupes légers et les échelles.

- **Outillage portatif de 1<sup>ère</sup> catégorie :**

- Définition :

Tout outillage, à l'exception des échelles, pouvant aisément être manipulé, déplacé, utilisé et mis hors de la zone dangereuse par une seule personne dont la masse n'excède pas 35 kg.

L'outillage engageant le gabarit des dépôts provisoires des matériaux ne doit être à aucun moment solidaire de la voie.

Les outillages (répondant aux critères ci-dessus) recevant leur énergie motrice par un câble électrique, une transmission mécanique... sont considérés comme portatifs, si le groupe producteur d'énergie se trouve en dehors de la zone dangereuse ou si ce groupe répond également à la définition ci-dessus.

- Prescriptions d'utilisation :

Le tableau ci-dessous indique la valeur de la marge de sécurité, à appliquer indépendamment d'autres sujétions :

Travaux avec Outillage portatif (1re catégorie)		VOIE DE TRAVAIL					
		CIRCULEE		INTERDITE A LA CIRCULATION			
				Sans barrière d'entrevoie (c)		Avec barrière d'entrevoie (c)	
L'annonceur surveille ...		1 sens	2 sens	Voie contiguë circulée			
				1 sens	2 sens	1 sens	2 sens
Travaux de remise en état des rails et des coeurs par soudage à l'arc (travaux de soudage à l'arc et/ou de meulage) (a)		15 s	15 s	5 s	10 s (b)	5 s	5 s
Autres travaux	Meulage (a)	15 s	15 s	5 s	10 s (b)	5 s	5 s
	Autres	5 s (3)	15 s (b)	5 s	10 s (b)	5 s	5 s

(a) Le délai de dégagement minimal est de 5 secondes

(b) 5 s si mise en place d'un annonceur par sens

(c) ou clôture à caractère limitatif

(3) 15 secondes pour l'utilisation de la perceuse à rail dite « bicyclette ».

Lors du garage, les moteurs doivent être arrêtés ou mis au ralenti.

- **Outillage de 2<sup>ème</sup> catégorie : rapidement dérailable ou déplaçable à la main.**

- Définition :

Tout outillage, à l'exception des échelles de longueur supérieure à 4 mètres, répondant aux caractéristiques et conditions d'utilisation suivantes :

- La masse de cet outillage n'excède pas 100 kg.
- L'outillage engageant le gabarit des dépôts provisoires des matériaux ne doit être à aucun moment, solidaire de la voie.
- L'outillage doit pouvoir être rapidement et facilement mis hors de la zone dangereuse en une seule fois par 2 personnes seulement.

- Prescriptions d'utilisation

- Les travaux doivent pouvoir être interrompus à tout moment, et le délai de dégagement du chantier (personnel et matériel) ne doit pas excéder 15 secondes.
- Le délai d'annonce doit être supérieur de 15 secondes au moins au délai de dégagement du chantier.
- Le nombre d'engins utilisés sur le chantier ne doit pas dépasser
  - Quatre, si la vitesse maximale des circulations sur la voie de travail est inférieure ou égale à 120 km/h.
  - Deux, si la vitesse maximale des circulations sur la voie de travail est supérieure à 120 km/h (4 bourroirs dans le cas d'utilisation d'un groupe de bourrage léger).
- Le personnel nécessaire au dégagement de l'outillage doit se trouver en permanence à proximité immédiate de celui-ci.
- La protection doit être assurée systématiquement par l'interdiction de la circulation pour les travaux effectués :
  - De nuit.
  - Sur les voies banalisées ou équipées d'IPCS si la protection à contre-sens n'a pas été obtenue.
  - Dans les zones où le garage est difficile (tunnels, viaducs ou pont-rail sans accotement permettant le garage...).

Une ISF précisera les modalités opérationnelles.

Lors du garage, les moteurs doivent être arrêtés ou mis au ralenti.

- **Outillage de 3<sup>ème</sup> catégorie : faisant obstacle à la circulation**

- Définition :

Tout outillage ne répondant pas aux définitions ni aux prescriptions d'utilisation de la 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> catégorie.

- Prescriptions d'utilisation :

L'outillage faisant obstacle à la circulation ne peut être engagé dans la zone dangereuse et utilisé qu'après interdiction de la circulation. Une ISF précisera les modalités opérationnelles.

Lors du passage d'une circulation sur la voie contiguë, et si le travail doit être interrompu, l'outillage peut être laissé sur place, les moteurs étant arrêtés ou mis au ralenti.



# ANNEXE 4 : POLITIQUE SANTE ET SECURITE AU TRAVAIL

## MÉTIERS **MAINTENANCE & TRAVAUX** / **INGÉNIERIE & PROJETS**



Je ne réalise que les missions pour lesquelles je suis autorisé



Je ne commence le travail qu'après avoir participé au briefing et l'avoir compris



J'utilise systématiquement et correctement tous les EPI et agrès adaptés à ma mission



Je n'utilise aucun appareil pouvant me distraire (téléphone, casque audio, ...) lors de mes déplacements et interventions dans les voies



Je ne travaille jamais en ayant consommé de l'alcool ou un produit stupéfiant



Je ne circule pas dans la zone d'action d'un engin, sans avoir sécurisé mon intervention



Je ne chemine jamais dans les voies sans nécessité de service et prise en compte du risque ferroviaire



Je n'engage jamais le périmètre d'évolution d'une charge



Je n'utilise jamais de téléphone en conduisant



Je respecte les conditions d'utilisation des machines-outils

# APPLIQUONS-LES !

## ANNEXE 5 : PARTICULARITES LOCALES

L'ACCES AUX EMPRISES de SNCF RESEAU SE AUTORISE UNIQUEMENT ACOMPAGNE D'UN AGENT SNCF.

### 5.1 : PARTICULARITÉS SUR LE PÉRIMÈTRE DE L'OPÉRATION

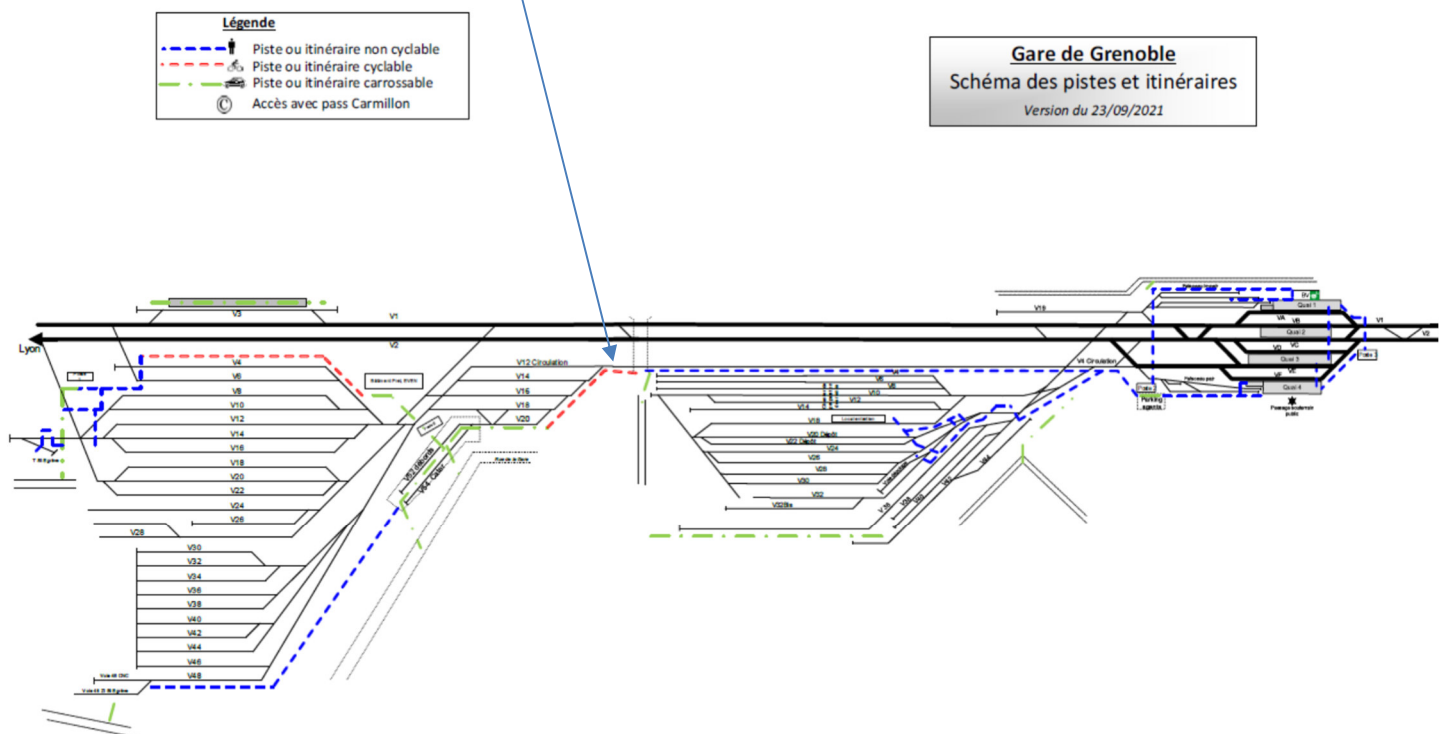
NEANT

### 5.2 : PLAN DES PISTES ET ITINÉRAIRES AUTORISÉS EN GARE.

ACCES ROUTIER ET PIETON, AVEC ACCOMPAGNEMENT OBLIGATOIRE, PAR LE TRIAGE DE GRENOBLE BUISSERATE.

ACCES AU SITE PAR LE 1 RUE DE LA GARE, ST MARTIN LE VINOUX.

PISTE LONGEANT LA VOIE 20R



## 5.3 : PLAN DES PISTES ET ITINÉRAIRES AUTORISÉS EN LIGNE

NEANT


## 5.4 : PLAN DES AIRES MISES À DISPOSITION POUR INSTALLATION DE CHANTIER/STOCKAGES, ACCÈS ET CIRCULATION

Voir PGC

# ANNEXE 6 : AUTORISATION D'ENGAGEMENT EN ZONE A RISQUES FERROVIAIRES (ARF)

**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 !



CARNET N° 00001

**(A) AUTORISATION**

TEL :

☐ RSNCF / Ch ☐ RSO - NOM : ENTITE :

**AUTORISE** l'engagement en zone à risques ferroviaires au destinataire désigné au cadre **(B)**

conformément au ☐ PP ☐ ISF N° DU

car les mesures suivantes sont mises en œuvre :

OPERATION OU PHASE D'ACTIVITE		DISPOSITIF DE SECURITE				Circulations de mobiles travaux
		MESURES	Mise hors tension Caténaire	Interdiction des circulations	Annonce des circulations	
<b>ZONE DE TRAVAIL</b> (ligne, voies, km limites ou installations : aiguille, PN, ...)		VOIE(S)				
V						
V						
V						
V						

☐ Entreprise Spécialisée Caténaire ou Prestataire de protection électrique : responsable de la mise hors tension de la caténaire.

**L'AVIS DE MODIFICATION OU DE CESSATION DEVRA M'ETRE REMIS AU PLUS TARD :**

DATE :

HEURE :

Date :

Heure :

Signature :

**(B) ACCUSE RECEPTION DE L'AUTORISATION**

TEL :

RCE - NOM : ENTITE :

**DECLARE :**

- connaître les prescriptions de sécurité relatives aux travaux en zone à risques ferroviaires ;
- appliquer les dispositions du Document de Coactivité correspondant aux travaux ;
- **disposer des informations nécessaires pour reconnaître sur le terrain les limites de la zone de travail et avoir reconnu contradictoirement avec l'Agent Habilité Caténaire ou Prestataire de Protection Electrique, les limites des éléments de caténaire mises hors tension ;**
- avoir pris connaissance, le cas échéant, que des mobiles travaux circuleront pendant cette période.

Date :

Heure :

Signature :

**(C) AVIS DE CESSATION OU DE MODIFICATION**

TEL :

☐ **CESSATION** : Le RCE avise le Représentant désigné dans le cadre **(A)** ou son remplaçant :
 

- qu'il a fait dégager le personnel, l'outillage et le matériel :
  - de la zone dangereuse des voies ferrées ;
  - du voisinage des installations caténaire mises hors tension ;
- qu'il a pris les dispositions prévues au Document de Coactivité pour que son personnel ne coure plus aucun risque du fait du rétablissement de la circulation ferroviaire et/ou de l'alimentation caténaire ;

☐ **MODIFICATION** : Le RCE avise avoir pris les dispositions nécessaires suite à la modification du dispositif de sécurité en application de l'ARF n°

RCE - NOM :

ENTITE :

Date :

Heure :

Signature :

# ANNEXE 7 : ATTESTATION DE MISE EN PLACE D'UN DISPOSITIF D'ANNONCE (AAN)

## MISE EN PLACE D'UN DISPOSITIF D'ANNONCE DES CIRCULATIONS N° 01



CARNET N° 00001

A DEMANDE DE MISE EN PLACE DU DISPOSITIF D'ANNONCE		TEL :	
<input type="checkbox"/> REPRESENTANT CHANTIER ENTREPRISE (RCE) <input type="checkbox"/> RSNCF SUR LE CHANTIER / RSO			
NOM : _____		ENTITE : _____	
DEMANDE, conformément au <input type="checkbox"/> PP <input type="checkbox"/> ISF N° _____ DU _____, la mise en place d'un dispositif d'annonce des circulations dans les conditions définies ci-dessous :			
Opération / Phase d'activité	_____	Délai de dégagement	_____ secondes
Zone de travail (1)	_____		
	<input type="checkbox"/> Fixe <input type="checkbox"/> Mobile <input type="checkbox"/> Itinérant	du pk _____ au pk _____	Longueur : _____ m
Horaires prévus	Du _____ à partir de _____ H _____		Jusqu'au _____ à _____ H _____
Cadre réservé au RSNCF sur le chantier / RSO			
S9	Voie interdite aux circulations : _____ du pk _____ au pk _____		<input type="checkbox"/> avec Mobiles travaux
	Voie interdite aux circulations : _____ du pk _____ au pk _____		<input type="checkbox"/> avec Mobiles travaux
	Voie interdite aux circulations : _____ du pk _____ au pk _____		<input type="checkbox"/> avec Mobiles travaux
Date : _____		Heure : _____	Signature : _____
B ATTESTATION DE MISE EN PLACE DU DISPOSITIF D'ANNONCE		TEL :	
L'AGENT SECURITE DU PERSONNEL (ASP) OU LE CAS ECHEANT, LE RPAC			
NOM : _____		ENTITE : _____	
ATTESTE que le dispositif d'annonce des circulations est mis en place sur :			
Ligne	_____		
Voie(s) N°	_____	_____	_____
Et que j'ai réalisé : (Cocher réalisation)	<input type="checkbox"/> Essai d'audibilité du signal d'annonce		nécessaires à la mise en place du dispositif d'annonce des circulations.
	<input type="checkbox"/> Visibilité des feux bleus, le cas échéant		
	<input type="checkbox"/> Description visuelle de l'emplacement de garage		
Date : _____		Heure : _____	Signature : _____
D AVIS DE FIN DE PRESENCE DANS LES EMPRISES FERROVIAIRES (SI ACCOMPAGNEMENT)			
RCE - NOM : _____		ENTITE : _____	
AVISE ASP / RPAC désigné dans le cadre (B) que mon personnel est sorti des emprises ferroviaires.			
Date : _____		Heure : _____	Signature : _____



## ANNEXE 8 : ATTESTATION DE MISE HORS TENSION (9007, ENTREPRISE NON SPÉCIALISÉE CATÉNAIRE)

### ATTESTATION DE MISE HORS TENSION N° 01 en vue de travaux au voisinage des lignes de traction électrique



CARNET N° 00001

<b>(A) ATTESTATION DE MISE HORS TENSION (AMHT)</b>		TEL : <input type="text"/>
<input type="checkbox"/> AGENT HABILITE CATENAIRE <input type="checkbox"/> PRESTATAIRE DE PROTECTION ELECTRIQUE		
NOM : <input type="text"/> ENTITE : <input type="text"/> CERTIFIE :		
<ul style="list-style-type: none"><li>- que la consignation caténaire au sens de la réglementation technique de sécurité a été réalisée par l'exploitant qui m'en a donné l'assurance écrite, datée et signée ;</li><li>- avoir <b>reconnu contradictoirement avec le(s) RCE</b> les limites des éléments de caténaire mis hors tension ;</li><li>- que les éléments de caténaire désignés ci-après sont <b>MIS HORS TENSION</b> : (Secteur, Sous-Secteur, Section Elémentaire, gare, voie et km)</li></ul>		
<div style="background-color: #cccccc; height: 30px; width: 100%;"></div>		
à compter de la date et de l'heure indiquée ci-dessous en vue de l'exécution des travaux suivants :		
<div style="background-color: #cccccc; height: 20px; width: 100%;"></div>		
<b>LES LIMITES A NE PAS DEPASSER</b> sont repérées par des dispositifs bleus (drapeaux ou éclairage) placés sur les connexions de mise au rail : (ligne + voie + km, gare, n° support caténaire, ...)		
<div style="background-color: #cccccc; height: 30px; width: 100%;"></div>		
<b>L'AVIS DE CESSATION DEVRA M'ETRE REMIS AU PLUS TARD :</b>		
DATE : <input type="text"/>		HEURE : <input type="text"/>
Date : <input type="text"/>	Heure : <input type="text"/>	Signature : <input type="text"/>
<b>(B) ACCUSE RECEPTION DE L'AMHT</b>		TEL : <input type="text"/>
RSNCF / CH OU RSO - NOM : <input type="text"/> ENTITE : <input type="text"/>		
<b>DECLARE</b> disposer des informations suffisantes pour autoriser les entreprises intervenantes à engager la zone à risques ferroviaires.		
Date : <input type="text"/>	Heure : <input type="text"/>	Signature : <input type="text"/>
<b>(C) AVIS DE CESSATION</b>		
RSNCF / CH OU RSO - NOM : <input type="text"/> ENTITE : <input type="text"/>		
<b>AVISE</b> NOM : <input type="text"/> AGENT HABILITE CATENAIRE OU PRESTATAIRE DE PROTECTION ELECTRIQUE		
<ul style="list-style-type: none"><li>- que les travaux faisant l'objet de la présente attestation de mise hors tension <b>N°01</b> sont terminés ;</li><li>- que le personnel de l'entreprise a évacué le voisinage des éléments de caténaire mis hors tension</li></ul>		
<b>Dépêche</b>		<b>OU</b>
<b>Signatures</b>		
N° Donné	RSNCF / Ch OU RSO	le <input type="text"/> / <input type="text"/> / <input type="text"/>
N° Reçu	Agent Habilité Caténaire ou Prestataire de Protection Electrique	à <input type="text"/> H <input type="text"/>

N° dépêches	11	38	56	78	15	42	81	30	54	90	18	72	23	49	84	26
-------------	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

