

Référentiel Infrastructure

Document d'application

Livret Technique des Prestations "Gestion Opérationnelle des LAM"

Édition du 14-11-2016

Version 01 du 14-11-2016

Applicable dès réception

IN08143 (OG1B)

Référence-article : IN08143-141116-01I

Émetteur : MT SQS -



SOMMAIRE

1. PREAMBULE / NOTE PEDAGOGIQUE.....	1
2. OBJET	1
3. TERMINOLOGIE / DEFINITION / ABREVIATION.....	2
4. CHAMP D'APPLICATION DU DOMAINE DE QUALIFICATION « PRESTATION – GESTION OPERATIONNELLE LAM».....	2
4.1. Agent Lorry Auto-Moteur (Agent LAM)	2
4.2. Définition d'un lorry Auto-Moteur (LAM)	3
5. CADRE REGLEMENTAIRE D'APPLICATION.....	3
5.1. Prérequis sécurité.....	3
5.2. Lien avec l'arrêté TES du 7 Mai 2015.....	3
5.3. Exercice de la mission	3
6. DESCRIPTION DES PRESTATIONS	4
7. PRESTATIONS PRELIMINAIRES AU DEMARRAGE DES TRAVAUX.....	4
7.1. Reconnaissance de l'environnement ferroviaire.....	4
7.2. Documents de sécurité locaux et conditions d'accès	4
7.3. Visite de reconnaissance	5
8. COMMUNICATION ET INTERFACE	5
9. LES REGLES OPERATIONNELLES	7
9.1. Définitions	7
9.1.1. Mode de déplacement chantier	7
9.1.2. Zones d'environnement électrique.....	7
9.1.3. Limiteur	8
9.1.4. Périmètre de sécurité ou zone d'évolution.....	8
9.1.5. Zone Dangereuse (ZD)	9
9.1.6. Mise hors tension.....	9
9.2. Règles à respecter	9
9.2.1. Stationnement	9
9.2.2. Vérifications préalables / Mise en voie / Mise hors voie du LAM.....	10
9.2.3. Déplacement et travail	13
9.2.4. Identification et franchissement d'un SAM.....	14
9.2.5. Traversée d'un Passage à Niveau en phase déplacement ou travail	14
9.2.6. Franchissement d'un appareil de voie	15
9.2.7. Responsabilité de plusieurs LAM.....	15
9.2.8. Gestion du risque électrique	16
9.2.9. Changement d'agent LAM en cours de mission.....	16
9.3. Sécurité du personnel.....	17
9.4. Mesures d'urgence	18
9.4.1. Défaillance du conducteur ou apparition d'un danger grave et imminent.....	18
9.4.2. Franchissement de SAM sans autorisation	18
9.4.3. Engagement accidentel du gabarit d'une voie	18
9.4.4. Engagement du point protégé	18
9.4.5. Dérive	18
9.4.6. Vitesse excessive, NON respect du mode de déplacement chantier.....	19

9.5. Gestion des aléas.....	19
9.5.1. NON Respect des consignes de l'agent LAM par le conducteur du LAM.....	19
9.5.2. Panne du LAM engageant le gabarit d'une voie.....	20
9.5.3. Panne du LAM.....	20
9.5.4. Modification du point de mise en voie ou hors voie.....	20
9.5.5. Modification de la zone d'action d'un LAM.....	20
9.5.6. Le LAM endommage une Installation de Sécurité ou un câble.....	20
9.5.7. Changement d'organisation des travaux.....	21
10. ORGANISATION DE L'ENTREPRISE PRESTATAIRE	21
10.1. Généralités	21
10.2. Dispositif de management de la sécurité.....	21
10.3. Aptitude, habilitation et habilitation du personnel.....	22
10.3.1. Age minimum	22
10.3.2. Langue	22
10.3.3. Agent Sécurité du Personnel.....	23
10.3.4. C0 (« C zéro »).....	23
10.3.5. Aptitudes physique et psychologique	24
10.3.6. Habilitation	25
10.3.7. Suivi individuel.....	25
10.3.8. Traçabilité	25
10.3.9. Le registre et le titre individuel d'habilitation	25
10.3.10. Le dossier individuel d'habilitation	25
10.4. Processus d'habilitation à une TSAE Opérationnelle	26
10.4.1. Processus global d'habilitation	26
10.4.2. Formation initiale et continue	27
10.4.3. Périmètre d'habilitation	28
10.4.4. Adaptation au poste de travail.....	28
10.4.5. Evaluation des connaissances professionnelles	28
10.4.6. Titre individuel d'habilitation.....	29
10.4.7. Renouvellement de l'habilitation :	29
10.4.8. Suspension de l'habilitation.....	30
10.5. Obligations de fourniture des EPI.....	32
11. GESTION DE LA COACTIVITE.....	33
12. CONTROLES.....	33
ANNEXE 1. REMISE DES PARTICULARITES LOCALES ET DES CLEFS D'ACCES	37
ANNEXE 2. ATTESTATION D'INFORMATION SUR LES PARTICULARITES LOCALES	39
ANNEXE 3. AUTORISATION D'ACCES	41
ANNEXE 4. EXEMPLE DE CARTE D'AUTORISATION A LA CIRCULATION DANS LES EMPRISES FERROVIAIRES	43
ANNEXE 5. MODELE DE CONSIGNE LAM	45
ANNEXE 6. MODELE DE FICHE DE LIAISON ENTRE LES AGENTS LAM	47
ANNEXE 7. EXEMPLE D'ATTESTATION DE FORMATION.....	49
ANNEXE 8. EXEMPLE D'ATTESTATION D'EVALUATION.....	51

1. PREAMBULE / NOTE PEDAGOGIQUE

Dans le cadre des opérations d'investissement ou de maintenance des infrastructures ferroviaires, la Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF Réseau) a choisi de mettre en place un système de qualification des entreprises assurant des prestations liées à la sécurité.

Origine de la création du texte

La création de ce texte répond à la nécessité de définir les exigences de SNCF Réseau pour la qualification des entreprises souhaitant réaliser la gestion opérationnelle des Lorrys Auto-Moteur (LAM).

Elle intègre l'entrée en vigueur de l'arrêté du 7 mai 2015 *relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains*, pris en application des articles 6 et 26 du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 modifié à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire.

Utilisateurs du texte

Les utilisateurs sont les entreprises assurant des prestations liées à la sécurité des travaux et les personnels chargés de la préparation des marchés de travaux ou d'en assurer la maîtrise d'œuvre sur les chantiers.

Objectifs

Les entreprises candidates prennent en compte les exigences dans leur dossier de demande de qualification. Le gestionnaire technique du système de qualification s'assure de leur appropriation et de leur mise en œuvre à toutes occasions prévues par la GF01150 *Qualification et suivi des entreprises assurant des prestations liées à la sécurité des travaux ferroviaires*, pendant la durée de validité de la qualification.

2. OBJET

Le présent livret technique définit le cadre réglementaire dans lequel doivent s'inscrire les prescriptions relatives à la **qualification 09301** "Prestation Gestion Opérationnelle des Lorrys AutoMoteur".

3. TERMINOLOGIE / DEFINITION / ABREVIATION

Agent LAM	Agent Lorry AutoMoteur
ASP	Agent sécurité du personnel
CCh	Chef de Chantier
CSPS	Coordinateur Sécurité et de Prévention de la Santé
EPI	Equipement de Protection Individuel
LAM	Lorry AutoMoteur
MGS	Manuel de Gestion de la Sécurité
MRT	Machine à Remplacer les Traverses
PGC	Plan Général de Coordination
PN	Passage à Niveau
PPSPS	Plan Particulier Sécurité et Protection de la Santé
RCE Tx	Responsable Chantier de l'Entreprise Travaux
RSNCF Ch	Représentant SNCF sur le Chantier
RSO	Représentant Sécurité Opérationnelle
TSAE	Tâche de Sécurité Autre qu'Essentielle
TES	Tâche Essentielle pour la Sécurité
TSAE Opérationnelle	Tâche de Sécurité Autre qu'Essentielle Opérationnelle
TTx	Train de Travaux
ZCh	Zone de Chantier
ZD	Zone Dangereuse

4. CHAMP D'APPLICATION DU DOMAINE DE QUALIFICATION « PRESTATION – GESTION OPERATIONNELLE LAM »

4.1. Agent Lorry Auto-Moteur (Agent LAM)

La prestation « Gestion Opérationnelle des LAM » est réalisée par un, ou plusieurs, agents chargés d'assurer la sécurité du déplacement et des opérations de mise en voie et hors voie et de travail d'un (ou plusieurs) Lorry Auto-Moteur (LAM).

Il s'agit donc d'une mission de sécurité tant du personnel, que des circulations.

Le **recours à l'intérim** est **interdit** dans le cadre de cette mission.

4.2. Définition d'un lorry Auto-Moteur (LAM)

Un LAM est un engin muni d'un moteur et susceptible de se déplacer sur le rail de façon autonome (machine à remplacer les traverses (MRT), pelle rail route, débroussailleuse, 4 axes, etc...).

Par LAM, on entend une **machine dérailable** (MRT, etc.), ou un **lorry "rail-route"** susceptible de se déplacer sur route et sur rail (débroussailleuses, pelles, grues, etc.).

Un LAM est dérailable, peut donc être mis en voie et mis hors voie, et n'assure pas le fonctionnement normal des circuits de voie.

Il est numéroté et dispose d'un agrément délivré par la direction MT (DMT/MTP/EO).

Les lorrys à main, lorry manœuvrés manuellement, ne font donc pas partie des LAM. Ces lorrys à main sont donc exclus du champ d'application du présent livret.

5. CADRE REGLEMENTAIRE D'APPLICATION

5.1. Prérequis sécurité

Dans le cadre de sa mission, pour gérer un LAM ou un groupe de LAM et intervenir dans les situations d'urgence, l'agent LAM est amené à se déplacer seul dans les emprises ferroviaires.

A ce titre, la prestation est assurée par :

- Une entreprise qualifiée « annonce humaine » (**segment 05001**)
- Par un **personnel** de cette entreprise **habilité TES M** dans la fonction « **Agent Sécurité du Personnel** » dans le respect du processus lié à la qualification 05.001. Cette habilitation doit être valable **sur le site d'intervention** pour tenir compte des particularités locales.
- Par un **personnel** de cette entreprise **habilité « C0 »**

De plus, l'exercice de **différentes missions** de sécurité doit être **séparé dans le temps**.

(Exemple: l'agent LAM qui assure aussi la mission d'Annonceur: les missions agent LAM et Annonceur doivent être séparées dans le temps).

5.2. Lien avec l'arrêté TES du 7 Mai 2015

Cette mission n'est pas une « Tâche Essentielle pour la Sécurité »(TES) au regard de l'arrêté TES du 7 Mai 2015 relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains.

Cependant, c'est une mission de sécurité.

Aussi, cette mission est définie comme une « **Tâche de Sécurité Autre qu'Essentielle** » (TSAE) opérationnelle.

A ce titre, le management de la sécurité de l'entreprise prestataire doit respecter les prescriptions définies dans le chapitre « ORGANISATION DE L'ENTREPRISE PRESTATAIRE ».

5.3. Exercice de la mission

La « Prestation – Gestion Opérationnel des LAM » sur RFN est réalisée en application des règlements RFN-IG-SE 09 A-00-n°001 (OP00509) et RFN-IG-SE 09B-00-n°001 (OP00510 -Trains travaux et engins de chantier).

La mission est possible dans les cas suivants :

- L'ensemble du plateau ferroviaire doit être intercepté ;
- Si la voie est électrifiée, **l'ensemble des voies** où circule le LAM, et accessibles par le LAM ou un élément du LAM, **doit être consigné et la protection électrique doit être assurée** ;
- La mise en voie, le travail et la mise hors voie doivent être sur **une seule et même zone de chantier de la DFV**. L'acheminement et/ou le convoyage sont interdits (Acheminement : déplacement vers une zone de chantier de la même DFV ; convoyage : déplacement en dehors de la DFV) ;
- **Un agent LAM** a un groupe de LAM d'au **maximum 3 LAM** sous sa responsabilité, sous certaines conditions définies dans les chapitres suivants.

Les exigences décrites dans ces documents sont identifiées et reprises dans les chapitres suivants.

6. DESCRIPTION DES PRESTATIONS

La prestation comprend :

- Des **actions préliminaires au démarrage des travaux** : elles consistent à acquérir, par le prestataire, la connaissance du lieu des travaux afin d'habiller son personnel, à participer à des réunions préparatoires, la réunion d'organisation du chantier dans laquelle le prestataire présente une première évaluation du dimensionnement de son dispositif en ressources et la visite d'inspection commune à l'issue de laquelle le prestataire fournira, notamment, le dimensionnement final du dispositif.
- En **phase travaux**, des prestations de mise en œuvre du dispositif de gestion opérationnelle des LAM.

7. PRESTATIONS PRELIMINAIRES AU DEMARRAGE DES TRAVAUX

7.1. Reconnaissance de l'environnement ferroviaire

Le prestataire devra approfondir les connaissances des particularités locales des zones où il devra intervenir; les particularités locales lui seront remises par le Directeur de l'Établissement SNCF Réseau, ou son représentant, et permettront au prestataire d'effectuer une tournée de reconnaissance de ces particularités locales.

7.2. Documents de sécurité locaux et conditions d'accès

Le prestataire **prend rendez-vous** dès réception du bon de commande avec le Directeur de l'Établissement, ou son représentant, avant le début du chantier afin que celui-ci lui **remette** les **particularités locales** de cheminement et d'intervention, et éventuellement les **clés des accès** (cf **annexe 1**).

Lors de ce rendez-vous, une **information aux particularités locales** est délivrée par un agent désigné de SNCF Réseau à un agent désigné du prestataire qui agit en tant que formateur entreprise. A l'issue de cette formation « une **attestation d'information aux particularités locales** » est remise au formateur du prestataire (cf **annexe 2**).

Pour des raisons de sûreté, ou de sécurité d'accès aux emprises ferroviaires, le prestataire remet la liste nominative de ses agents et reçoit du Directeur de l'Établissement, ou de son représentant, les **autorisations nominatives de pénétrer dans les emprises** (cf **Annexe 3**).

Le prestataire assure une visite de reconnaissance avec son personnel. Le thème de la visite de reconnaissance est défini ci-dessous.

Ensuite, le prestataire remet à ses agents une **carte d'autorisation nominative de circulation dans les emprises ferroviaires** (cf exemple en **Annexe 4**).

A la **fin du chantier**, le prestataire **restitue** les **autorisations** nominatives d'accès et les **clés d'accès**.

Ces autorisations d'accès doivent pouvoir être présentées à tout contrôle effectué par des agents de SNCF Réseau (Surveillance Générale, établissement commanditaire, Audits SNCF,...) ou à des auditeurs de l'EPSF.

7.3. Visite de reconnaissance

Le prestataire s'assure que son personnel aura la connaissance des portions de lignes, parcours, sites, voies sur lesquelles ses agents doivent intervenir.

Cette connaissance est assurée de manière théorique, par la formation aux particularités locales, mais aussi physiquement, par une visite de reconnaissance dont le thème de la visite est défini par le prestataire.

8. COMMUNICATION ET INTERFACE

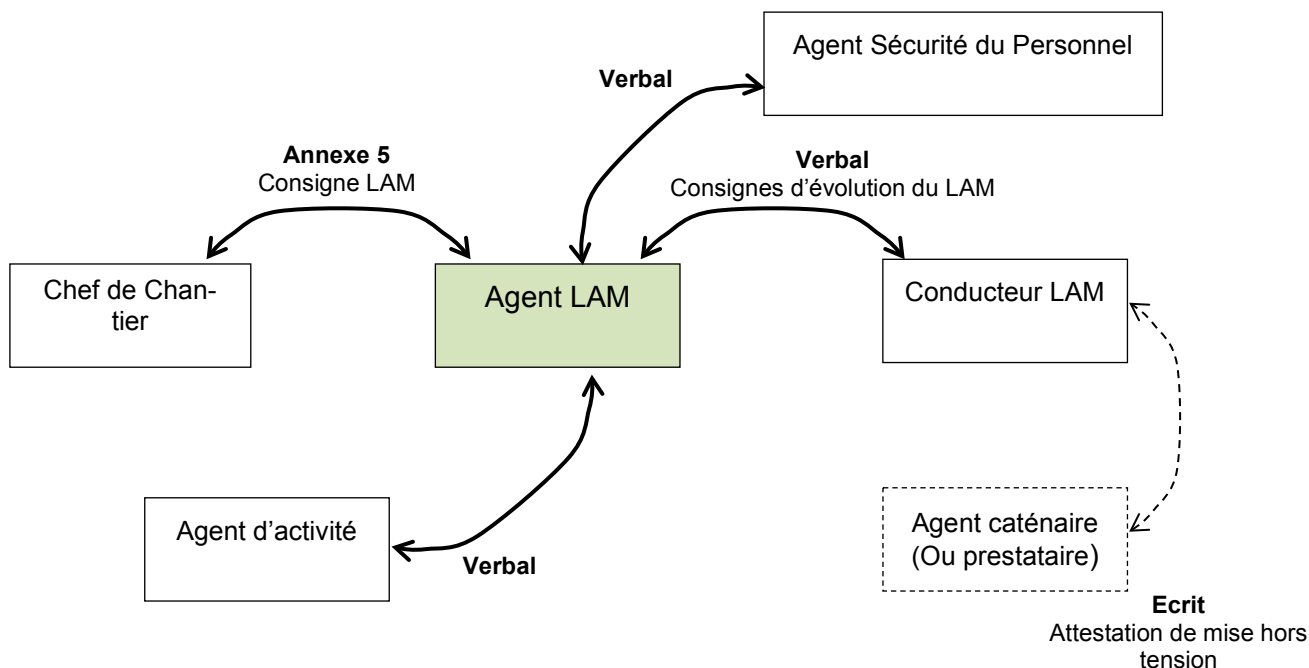
Les interlocuteurs privilégiés sont :

- Le Chef de Chantier (CCh) ;
- Le conducteur du LAM ;
- Le Représentant SNCF sur le chantier (RSNCF Ch) / Responsable Sécurité Opérationnel (RSO).

En plus, l'agent LAM est susceptible de communiquer et d'échanger des informations avec :

- Le Chef de Chantier (CCh) des voies de travail et des voies contigües ;
- Le conducteur du LAM et les conducteurs des autres mobiles travaux (autres LAM, Train de Travaux, ...) ;
- L'Agent d'Activité ;
- L'agent assurant la Protection Electrique (sur voie électrifiée) ;
- L'Agent Sécurité du Personnel (ASP) ;
- L'agent PN.

Cela est résumé sur le schéma suivant :



Le **document** tenant lieu d'**autorisation de travail** de l'agent LAM sera **défini** dans le **document de coactivité** (ISF ou Plan de Prévention)

Le Chef de Chantier remet à l'Agent LAM :

- Consigne LAM (obligatoire)
- Situation géographique éventuelle

Dans le **cas où** l'agent LAM **reste détenteur du formulaire** (ex : consigne LAM restituée par dépêche et donc, non remise en main propre au CCh), l'ensemble des échanges formalisés avec le CCh et les autres interlocuteurs **est remis au CCh par le prestataire à la fin de sa prestation**.

Avant chaque intervention, un briefing permet de définir avec l'ensemble des interlocuteurs :

- les conditions d'exécution du chantier ;
- les conditions de mise en voie et hors voie : risques routiers, mesures à prendre au PN, ... ;
- la circulation sur la voie contiguë ;
- la nécessité de mettre en place un système d'annonce ou d'alerte (débroussaillage) ;
- les planche-travaux ;
- les mises hors tension caténares ;
- etc.

Ce briefing est d'autant indispensable étant donné que, de par sa mission, l'agent LAM est susceptible d'être éloigné du reste de l'équipe et notamment du CCh.

9. LES REGLES OPERATIONNELLES

9.1. Définitions

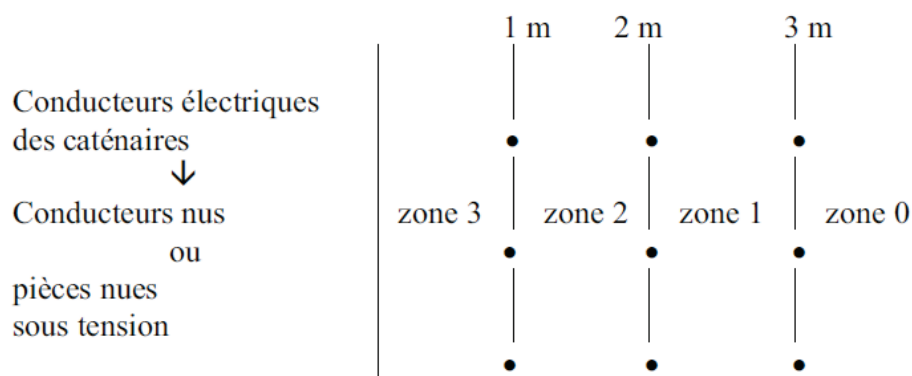
9.1.1. Mode de déplacement chantier

Mode de déplacement qui impose au conducteur ou à l'agent qui guide le mouvement :

- D'être en tête du mouvement ou en visibilité de la partie de voie dans le sens du mouvement ;
- D'être en relation directe avec le conducteur du LAM en mouvement ;
- De faire s'avancer le LAM avec prudence en se tenant prêt à obéir aux signaux qu'il peut rencontrer ou qui peuvent lui être faits ;
- D'adapter sa vitesse à la partie de voie qu'il aperçoit, sans dépasser 30 km/h ;
- De faire usage du klaxon avant chaque démarrage ;
- De s'avancer avec prudence ;
- De surveiller la voie ;
- D'être en mesure d'attirer l'attention des personnes sur la voie ;
- De s'arrêter s'il constate que la partie de voie sur laquelle il doit circuler n'est pas dégagée.

La vitesse doit être adaptée en tenant compte du **freinage réalisé**, du **profil de la voie**, de la **dangérosité du site** (présence d'obstacles, d'éléments en mouvement, ...), de la **présence de personnels, des conditions atmosphériques** ... etc.

9.1.2. Zones d'environnement électrique



Zone 0 : zone située à l'intérieur des emprises ferroviaires et accessible à tous les agents

Zone 1 : zone accessible aux agents avertis des risques électriques et formés aux prescriptions de sécurité correspondantes

Zone 2 : zone accessible notamment aux

- Agents habilités « caténaire » « C0 »
- Agent habilités « C0 »
- Agents non habilité « C0 », autorisés à travailler en zone 1, travaillant seul ou en équipe, et placé sous la surveillance d'un agent habilité « C0 »

Pendant le stationnement, le déplacement et le travail sur :

- Les quais
- Les cheminements hauts
- Les parties découvertes des engins et des véhicules ferroviaires

Zone 3 : zone accessible uniquement aux

- Agents caténaires
- Agents d'autres spécialités, habilité « caténaire » « C0 » et autorisés à la prise de mesures complémentaires de sécurité (pose de connexions de mise au rail)
- Agents exécutant des travaux avec prise de mesures particulières (écran, limiteur de course sur engins de levage ou de manutention, ...).

9.1.3. Limiteur

Equipement du lorry qui limite le débattement du lorry et de ces accessoires, tant en hauteur qu'en rotation, lorsque le lorry est sur rail.

Principe :

- La notice d'instructions d'utilisation, propre à chaque LAM, indique le type de limiteur à mettre en œuvre. La mise en œuvre correcte de ces limiteurs et la vérification de leur fonctionnement est de la responsabilité du conducteur du LAM.
- Les limiteurs sont en général doublés : un limiteur électrique et un limiteur mécanique.
- Le premier limiteur est électrique, c'est lui qui doit arrêter le mouvement en premier, le second limiteur est mécanique, il sert de rattrapage si l'électrique est défaillant.

Pour certaines machines agréées, le limiteur mécanique n'est pas nécessaire. En effet, certains systèmes de limiteurs doubles électriques ou doubles électrohydrauliques ont été autorisés par SNCF Réseau. Ils respectent les critères de sécurité garantissant une hauteur limite de la flèche. Les conditions d'utilisation sont reprises sur les fiches d'agrément situées dans les engins et consultables par l'agent LAM.

9.1.4. Périmètre de sécurité ou zone d'évolution

La notion de **périmètre de sécurité ou zone d'évolution** est définie dans la notice d'utilisation du LAM. Elle concerne le risque de heurt du personnel par des équipements de travail (pelle, chargeur,...), ou le risque de chute d'objets ou de la charge.

Elle est communiquée à l'agent LAM et à l'ASP par le conducteur du LAM avant le début de séance de travail.

La **zone d'évolution** correspond à celle définie par :

- La distance de freinage de l'engin à sa vitesse en travail ;
- Le diagramme des parties mobiles des engins et des charges manutentionnées.

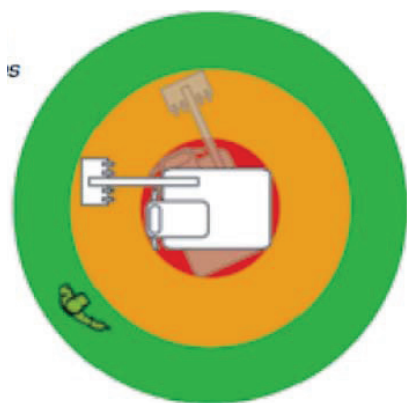
Le conducteur est responsable du respect des conditions d'utilisation de son engin édictées dans la notice d'instructions de l'engin.

Ex. : limite de charge, manutentions particulières avec agrès spécifiques, ...

Le conducteur de LAM doit donc être en vigilance constante lorsqu'il conduit son LAM.

On définit ainsi la notion de **périmètre de sécurité** par ce qui n'est **pas dans la zone d'évolution du LAM**.

A titre d'exemple, on peut utiliser la représentation suivante :



→ en ROUGE et ORANGE = Zone d'évolution

9.1.5. Zone Dangereuse (ZD)

La Zone Dangereuse (ZD) est la zone dans laquelle il peut y avoir risque de heurt ou d'effet de souffle sensible généré par une circulation ferroviaire.

L'emplacement de la zone dangereuse dépend :

- De la vitesse de ligne
- Du type de circulation (TGV ou non)

L'agent LAM, qui est ASP, connaît le positionnement de la zone dangereuse.

9.1.6. Mise hors tension

La **mise hors tension** se caractérise par la **consignation** de l'élément sous tension (suppression de la tension et prise des mesures pour éviter toute réalimentation intempestive) **ET** la **prise de mesures de protection électrique** visant à supprimer toute tension résiduelle.

Une attestation de mise hors tension est délivrée au conducteur du LAM (ou à la personne désignée).

9.2. Règles à respecter

9.2.1. Stationnement

L'engin doit être garé à au moins ZD + 0,70m de façon à laisser l'emplacement de garage et le passage entre l'engin et la ZD.

L'agent LAM s'assurera que le stationnement est fait sur un sol stable et les mesures sont prises pour que le lorry ne se remette pas en mouvement (freinage, calage, ...)

Si l'engin est garé dans la piste, l'organisateur doit avoir prévu l'implantation d'une pancarte « Piste interrompue ».

L'agent LAM s'assurera que le lorry ne masque pas la visibilité de la signalisation ferroviaire ou routière.

De plus, en cas de stationnement à proximité d'un **PN nécessitant une visibilité de la voie ferrée** (PN à croix de SAINT-ANDRE, avec ou sans STOP, PN Piéton, ...), l'agent LAM s'assurera que le **LAM ne masque pas la visibilité nécessaire aux véhicules routiers et aux piétons** pour s'assurer de l'absence de circulation ferroviaire avant de traverser la voie ferrée.

L'arrêt et le stationnement du LAM doivent se faire de préférence du côté de la voie sur laquelle le lorry a circulé.

En cas de stationnement du LAM en fin de chantier sur une VS, les mesures de sécurité relatives à l'immobilisation et à la protection du matériel en stationnement sous couvert d'une assurance chantier doivent être prescrites par un dirigeant organisateur du chantier.

Toute pollution du rail laissée en voie (fuite d'huile, ...) devra être signalée au CCh

En raison des risques électriques lors du stationnement: l'agent LAM s'assurera que le lorry ne stationne pas sous un **feeder** (conducteur électrique sous tension en complément de la caténaire) ou en **zone bleue** (zone où la caténaire est ≤ 5 mètres du plan de roulement).

9.2.2. Vérifications préalables / Mise en voie / Mise hors voie du LAM

9.2.2.1. Cas général :

Pour autoriser la mise en voie ou la mise hors voie du LAM, l'agent LAM doit avoir l'assurance des éléments suivants :

- **Interception de la voie** sur laquelle va circuler par le lorry
- **Interception de la voie contigüe** à la voie de circulation du lorry
- **Mise hors tension de la caténaire de la voie** sur laquelle va circuler par le lorry
- **Mise hors tension de la caténaire de la voie contigüe** à la voie de circulation du lorry

La mise en voie, la circulation ou l'utilisation des LAM ne peut se faire que sous couvert d'une mesure S9 et sur ordre par écrit ou par dépêche du CCh (via la consigne LAM) conformément à ce qui est décrit dans le document de coactivité (ISF ou Plan de Prévention).

9.2.2.2. Cas particuliers

Les cas particuliers suivants peuvent être rencontrés :

- **Mise hors tension** : lorsque la fiche d'agrément ou la notice d'utilisation du LAM le prévoit, la mise en voie ou la mise hors voie du LAM peut s'effectuer en l'absence de mise hors tension de la caténaire sur la voie d'engagement ou, la (les) voies contigüe(s). Pour que cela soit autorisé ;
 - Ce doit être **inscrit au document de coactivité** (ISF, plan de prévention),
 - La **procédure** de mise en voie / mise hors voie doit être **respectée** (ex : au droit d'un PN ou d'une plateforme aménagée),
- **Entrevoie très large** : pas de risque d'engagement du gabarit de la voie contigüe. La mise en voie du LAM peut se faire en absence d'interception de la voie contigüe.

Pour que cela soit autorisé, ce doit être inscrit au document de coactivité (ISF, plan de prévention) ;

- **Utilisation de limiteurs** : Lorsque la mise en action des limiteurs de débattement ou de rotation est à réaliser, **la mise en œuvre correcte de ces limiteurs et la vérification** de leur fonctionnement est de la responsabilité du **conducteur du LAM**. Celles-ci doivent être effectuées (cf : notice d'utilisation) préalablement à la mise en voie, en l'absence de tout risque électrique « caténares » ou de circulation sur la voie contiguë.

Dans le cas d'utilisation des limiteurs pour le risque électrique « caténaire » en absence de mise hors tension lors de la phase déplacement / travail, ils doivent être réglés pour que tout élément du LAM, ou le matériel que le LAM manipule, ne dépasse pas, ou ne risque pas de dépasser :

- 4,28 mètres par rapport au plan de roulement, dans le cas d'une caténaire de hauteur égale ou supérieure à 5 mètres ;
- 3,92 mètres par rapport au plan de roulement.

9.2.2.3. Vérifications préalables :

- **Agrément**: l'agent LAM s'assure que le LAM est agréé à intervenir sur le RFN

Pour cela l'agent LAM vérifie :

- Qu'un numéro d'agrément est indiqué sur le LAM
- Que la **date de validité** de l'agrément est **respectée**
- **Agrès de sécurité**: le LAM est muni **d'agrès à disposition de l'agent LAM** pour assurer l'exercice de sa mission, notamment pour le cas des couvertures d'obstacle inopiné et immobilisation du LAM. Cela fait partie de l'homologation du LAM et particulièrement lors des phases de mise en voie et hors voie.
 - Dans le cadre de cette homologation, la disponibilité des agrès et leur entretien sont de la responsabilité du conducteur du LAM
 - L'agent LAM s'assurera néanmoins du positionnement sur le LAM de ces agrès, de leur état correct et de leur accessibilité.

Pour cela, il se fait présenter chacun des agrès suivants:

- 2 cales en bois dur,
- 1 boîte comprenant six pétards en cours de validité,
- 2 drapeaux rouges,
- 1 torche à flamme rouge en cours de validité, capuchons étanches, et munie de sa langette de sécurité,
- 1 barre de court-circuit et
- 1 lanterne de bord équipée d'un feu blanc et d'un feu rouge

En cas d'absence des agrès ou de défaut dans l'agrément, l'Agent LAM interdit l'utilisation du LAM et en avise le CCh pour l'informer et obtenir des consignes.

9.2.2.4. Mise EN voie

Lors de la **mise EN voie**, l'agent LAM respecte le mode opératoire suivant pour autoriser la mise en voie :

- **A reçu la consigne LAM** du CCh.
Nota : lors de la remise de la consigne LAM, le CCh informe verbalement l'agent LAM sur les particularités relatives à la partie chantier de la consigne LAM ;
- **Renseigne le Conducteur** sur les particularités portées sur sa consigne et liées à son déplacement (limite de la ZCh, balisage, arrêt au SAM, utilisation de cales pour franchissement de détecteurs d'annonce de PN) ;
- **S'assure** de la **mise en service d'une Zone de Chantier** sur la **voie de circulation**, sur la (les) **voie(s) contiguë(s)** ou **voies à traverser**. Cette assurance est obtenue auprès du CCh dans les conditions prévues et écrites au document de coactivité (ISF, Plan de Prévention) ;
- **S'assure** de la **mise hors tension** de la **voie de circulation**, de la (les) **voie(s) contiguë(s)** ou des **voies à traverser**, auprès du conducteur du LAM (ou la personne désignée), en obtenant confirmation du fait que l'entreprise assurant la conduite du LAM a en sa possession l'attestation de Mise Hors Tension sur les deux voies (cette étape n'est pas nécessaire si le cas particulier « Mise hors tension » est autorisé) ;
- **S'assure** auprès du Conducteur que le LAM **peut être mis en voie rapidement**. Si la durée doit excéder **5 minutes**, l'agent LAM contacte le CCh, lui fait part de la durée prévue de mise en voie et lui demande ses consignes (**au-delà de 5 minutes**, des mesures supplémentaires vis-à-vis du risque routier sont à réaliser. Ces mesures sont définies ci-dessous) ;
- **Demande** au conducteur la **fiche** qu'il renseigne tous les jours sur la **vérification** des organes de sécurité, l'essai de fonctionnement et d'efficacité du freinage, de l'arrêt d'urgence et de l'avertisseur sonore ;
- **Si l'usage des limiteurs est prescrit** dans le document de coactivité (ISF ou Plan de Prévention), **s'assure** auprès du conducteur que les **limiteurs** sont en service et opérationnels ;
- **S'assure** que l'utilisation du LAM ne se fera **pas** sur les **bosses des triages** ou sur les **voies équipées de frein de voie** ;
- **S'assure sur la consigne LAM** que **l'autorisation de mise EN voie ou d'entrée sur la zone de chantier est accordée** ;
- **Donne verbalement l'autorisation au Conducteur de mettre le LAM en voie.**

Lorsqu'un agent LAM est responsable d'un **groupe de plusieurs LAM**, **une seule consigne LAM** est établie pour ce groupe.

Mesures supplémentaires vis à vis du risque routier : L'agent LAM vérifie que les mesures de prévention suivantes sont en place si nécessaires :

- Fait présenter la signalisation automatique lumineuse du PN en utilisant le commutateur de commande des signaux routiers (CSR ou M/A) ;
- Met en place un agent au PN pour arrêter la circulation routière en amont du lieu de stationnement de l'engin; il est muni d'un signal type K1 (drapeau rouge) ou d'un feu R24 à main (lanterne feu rouge clignotant : type agrès du PN) ;
- Fait relever à la main ou à la manivelle la (les) barrière(s) (PN à SAL 2 ou à SAL 4) pour permettre le passage de l'engin jusqu'au point de mise en voie ;
- Après mise en voie du LAM et son dégagement du PN (et de la zone courte) sur la voie de travail, fait ouvrir le PN avec le commutateur CSR (ou M/A).

Pour intervenir sur le PN :

- Soit, il y a un **agent PN** et l'agent LAM suit les consignes de l'agent PN,
- Soit l'**agent LAM** est **autorisé** par la consigne LAM à intervenir sur ce PN
- Soit l'**agent LAM** **contacte le CCh** et suit ses consignes.

9.2.2.5. Mise HORS voie

Lors de la **mise HORS voie**, l'agent LAM respecte le mode opératoire suivant pour autoriser la mise hors voie :

- Reçoit du CCh l'autorisation de mise HORS voie du LAM ;
- **S'assure** de la **mise en service d'une Zone de Chantier** sur la (les) **voie(s) contiguë(s)** ou **voies à traverser**. Cette assurance est obtenue auprès du CCh ou dans les conditions prévues et écrites au document de coactivité (ISF, Plan de Prévention) ;
- **S'assure** de la **mise hors tension** de la **voie de circulation**, de la (les) **voie(s) contiguë(s)** ou des **voies à traverser**, auprès du conducteur du LAM (ou la personne désignée), en obtenant confirmation du fait que l'entreprise assurant la conduite du LAM a en sa possession l'attestation de Mise Hors Tension sur les deux voies (cette étape n'est pas nécessaire si le cas particulier « Mise hors tension » est autorisé) ;
- **S'assure** auprès du Conducteur que le LAM peut être **mis hors voie rapidement**. Si la durée doit excéder **5 minutes**, l'agent LAM contacte le CCh, lui fait part de la durée prévue de mise en voie et lui demande ses consignes ;
- **Donne verbalement l'autorisation au Conducteur de mettre le LAM hors voie** et le renseigne sur le lieu et les conditions de garage ;
- **Avise le CCh** que le LAM est hors voie et stationné ;
- **Restitue la consigne LAM** au CCh.

Les opérations de mise en voie / mise hors voie ne doivent pas durer plus de 5 minutes à un PN sinon des mesures supplémentaires vis-à-vis du risque routier doivent être mises en place conformément aux préconisations du CCh

9.2.3. Déplacement et travail

Tout déplacement, mouvement du lorry, doit être réalisé en mode de déplacement assimilé au mode de déplacement chantier.

Les SAM (Signaux d'Arrêt à Main) doivent être respectés : l'arrêt du LAM doit être réalisé.

Aucun SAM ne doit être franchi par le LAM

Par contre, l'agent LAM est dispensé de tenir compte, et faire tenir compte au LAM dont il a la charge, des autres informations de signalisation qui lui sont présentées.

Chaque fois que cela est possible, l'agent LAM prendra toutes les dispositions utiles pour que l'engin n'occasionne aucune détérioration aux installations de sécurité et n'actionne pas de détecteurs.

Quand une installation est endommagée, l'agent LAM contacte le CCh pour obtenir les consignes à respecter vis-à-vis des installations de sécurité et détecteurs rencontrés.

9.2.4. Identification et franchissement d'un SAM

Lorsque l'agent LAM arrive sur un SAM à franchir, il stoppe le LAM et entre en contact avec le CCh pour le faire retirer.

9.2.5. Traversée d'un Passage à Niveau en phase déplacement ou travail

L'agent LAM applique les mesures prescrites pour les PN inscrites sur la consigne LAM

En ce qui concerne les PN, l'agent LAM applique les dispositions reprises à la **Consigne LAM** :

- **Lorsqu'il y a un agent PN**, l'agent LAM s'entend avec l'agent PN pour faire franchir le PN
- Lorsqu'il n'y a **pas d'agent PN**, cette consigne prévoit le mode opératoire à effectuer par l'agent LAM pour fermer le PN au moyen :
 - du commutateur CSR (Commutateur des Signaux Routiers),
 - du commutateur M/A (Marche / Arrêt)
 - des banderoles aux PN à SAL FC (PN à SAL Franchissement Conditionnel)et lui précise la conduite à tenir vis-à-vis des signaux d'arrêt à main (retrait ou remise).

Ces conditions de franchissement font partie des **particularités locales** propres au site d'intervention.

A ce titre :

- Elles sont **inscrites** dans un document « particularités locales »
- Le prestataire « Gestion Opérationnelle des LAM » désigne un agent de son entreprise qui agit en tant que formateur entreprise.
- Ce **formateur d'entreprise** du prestataire est **informé** de ces particularités locales par SNCF Réseau
- Ce **formateur d'entreprise** du prestataire **décline** ces informations et forme les agents LAM intervenant sur le site
- **L'agent LAM a en sa possession** le document « particularités locales »
- **L'agent LAM applique** les conditions de franchissement telles que définies dans la **consigne LAM**

L'utilisation de la **zone courte du PN** pour fermer le PN est **interdite pour un LAM**, un LAM ne garantissant pas le fonctionnement du circuit de voie.

9.2.6. Franchissement d'un appareil de voie

Le **talonnage** des appareils de voie est **INTERDIT** pour un LAM, que l'appareil soit talonnable ou pas

L'agent LAM se tient en tête du mouvement du LAM, ou du groupe de LAM.

L'agent LAM vérifie la conformité de l'appareil de voie par rapport à l'itinéraire prévu à être emprunté par le LAM

- De la **position** correcte de **l'appareil de voie**
- Du **collage de** chaque **aiguille** avant d'autoriser un LAM à franchir l'appareil de voie
(l'appareil de voie peut être équipé d'un cœur à pointe mobile qu'il faut aussi vérifier).

En cas de doute, l'agent LAM fait arrêter le LAM et se met en contact avec le CCh pour obtenir ses consignes.

Si l'appareil doit être manœuvré, l'agent LAM en fait la demande verbale au CCh et attend son autorisation pour le franchir.

9.2.7. Responsabilité de plusieurs LAM

Plusieurs LAM, sous la responsabilité du même agent LAM, constituent un **groupe de LAM** lorsque :

- Le nombre de LAM est de **3 LAM maximum**
- **Les LAM restent groupés** (ne pas s'isoler les uns des autres) et **dans le champ de vision de l'agent LAM**, et ce, en tenant compte du contexte environnemental du chantier (tracé, profil, environnement, visibilité, conditions climatiques, etc.) **lors du déplacement et du travail**
- La **communication est maintenue en permanence** entre l'agent LAM et les conducteurs de chacun des LAM. Pour cela, **l'usage de radio est recommandé**.

LES LAM DOIVENT DONC ETRE VISIBLES EN PERMANENCE pour être sous la responsabilité d'un seul agent LAM

Le **Responsable de l'entreprise prestataire** assurant la mission «Gestion Opérationnelle des LAM» **évaluera** la possibilité qu'un Agent LAM soit responsable de plusieurs LAM lors de la Visite d'Inspection Commune (décret de 94) ou Inspection Commune Préalable (décret de 92).

Il définira à ce moment les conditions associées en concertation avec l'organisateur des travaux (ex : pendant le déplacement d'1 LAM, immobilisation des autres LAM).

9.2.8. Gestion du risque électrique

Un LAM, de par sa nature, le matériel qu'il manipule, et surtout le conducteur du LAM, peuvent être amenés à travailler en zone 0, 1 ou 2.

Le travail en **zone 3** ou l'engagement de la zone 3, même fugitif, du LAM ou du conducteur du LAM ou de l'outillage et matériel manipulé est **interdit**.

L'exécution des travaux est autorisée sous réserve que les agents exécutant ces travaux, et donc le conducteur de LAM, soient placés sous la surveillance d'un agent habilité « C0 ».

Or le LAM pouvant être distant du reste de l'équipe, seul l'agent LAM est présent.

La mission « Gestion Opérationnelle des LAM » est donc réalisée par un agent LAM habilité « C0 ».

Cet agent LAM **fait respecter les mesures de sécurité vis-à-vis du risque électrique** par le **conducteur** et **tout opérateur intervenant dans l'exécution des travaux** du LAM.

Point de repère : pour un LAM dont le débattement ne permet pas d'atteindre la zone 3, ou dont les limiteurs sont réglés et actifs pour ne pas atteindre la zone 3 :

⇒ rien ne doit dépasser la hauteur maximum atteinte par le LAM (Conducteur du LAM, Opérateur, Outillage ou matériel manipulé, ...)

Si **l'une quelconque de ces conditions** ne peut **pas** être **respectée**, **l'agent LAM ne peut autoriser** une situation de stationnement / déplacement / travail **qu'après mise hors tension** des lignes de traction électriques correspondantes.

9.2.9. Changement d'agent LAM en cours de mission

Au cours de la prestation agent, il peut être nécessaire de relever un agent LAM pour le remplacer par un autre agent LAM. C'est le cas des chantiers en 2*8 ou 3*8 qui nécessitent un changement de poste.

Dans ce cas, il est nécessaire que :

- L'agent LAM « cédant » son poste informe et obtient l'accord du CCH
- l'agent LAM « « prenant » son poste » se fasse présenter l'état de la situation par l'agent LAM « cédant son poste ».

Des informations et actions sont à réaliser, sur le chantier :

- Présentation du nouvel agent LAM aux conducteurs d'engins des LAM placés sous sa responsabilité.
- Présentation du point de mise en / hors voie, des limites du balisage et de la position des trains, de la localisation et des modalités de franchissement de PN.
- Emplacement des radios de commodités.
- Modalités de franchissement des appareils de voie.
- Transmission consigne LAM par agent LAM cédant son poste ou renouvellement consigne LAM par CCh.
- Divers / Commentaires / points de vigilance (aiguilles pouvant être manœuvrées, ...)

Des informations et actions sont à réaliser, sur le LAM proprement dit :

- N° d'agrément de travail
- Vérification des agrès du LAM :
- Vérification de l'aptitude au levage
- Vérification du débattement des limiteurs
- Vérification de la capacité de freinage
- Divers / Commentaires / Aléas rencontrés :

L'agent LAM « prenant » **mène toutes les actions** nécessaires afin de réaliser ces tâches et d'obtenir les informations associées.

Au besoin, il **mène ces actions à nouveau**, même si elles ont déjà été réalisées à l'un des postes précédents.

Pour simplifier et réduire le temps du changement de poste, une fiche de liaison entre agents LAM a été rédigée (**cf annexe 6**).

Cette fiche, **dûment complétée**, permet de certifier que l'agent « **cédant** » **a réalisé et a transmis** toutes les informations à l'agent « **prenant** ».

Aussi, l'**usage** de cette fiche **dispense** de mener toutes les actions nécessaires afin de réaliser ces tâches et d'obtenir les informations associées.

Cette fiche est transmise au Chef de Chantier lors du changement de poste suivant, ou de la fin de chantier.

9.3. Sécurité du personnel

L'agent LAM se conforme aux prescriptions de l'Agent Sécurité du Personnel

Il applique et fait appliquer les prescriptions suivantes :

- Tout accès, au LAM, situé côté entrevoie doit être condamné.
- Il est interdit de monter ou descendre d'un engin en mouvement.
- Il est interdit d'utiliser les nacelles ou les engins de levage par grand vent (cf. notice d'instructions d'utilisation de la machine).
- N'autorise que les agents nécessaires à l'intervention du LAM à pénétrer dans la zone d'évolution du LAM
- Tout agent présent dans la zone d'évolution du LAM doit porter un casque. Pour les autres agents, l'obligation du port du casque est définie dans le document de coactivité (Plan de Prévention ou Plan Général de Coordination)
- L'agent LAM veille au respect par le conducteur du mode de déplacement chantier vis-à-vis du personnel travaillant sur le chantier et à l'utilisation de l'avertisseur sonore avant chaque mise en mouvement.
- **RISQUE d'ELECTROCUTION** : il est interdit de monter sur les parties hautes de l'engin non protégées par un dispositif, situées à 1,60m au-dessus du plan de roulement et normalement signalisées par un pictogramme.
- **L'agent LAM interdit la présence de personnes dans la zone d'évolution du LAM** tant que le **LAM n'est pas à l'arrêt**.
- Il est interdit de former des trains de lorries y compris pour le secours (attelage d'une pelle et d'une remorque ou réunion de plusieurs engins) tant pour la sécurité du personnel que des circulations.

Cas particuliers :

- Certains LAM ne sont **pas équipés** d'une **place dédiée à l'Agent LAM** : dans ce cas, l'agent LAM accompagne le LAM et se déplace en restant au sol. Il fait adapter la vitesse du LAM à sa propre vitesse de déplacement ;
- En cas de **LAM télécommandé**, l'agent LAM veille à ce que le Conducteur ne franchisse pas la file de rail côté voie contiguë. Si ce dernier est amené à intervenir dans l'entrevoie, l'agent LAM devra obtenir, au préalable, l'accord de l'ASP avant d'autoriser le conducteur à pénétrer dans l'entrevoie.

9.4. Mesures d'urgence

L'agent LAM applique les mesures suivantes :
--

9.4.1. Défaillance du conducteur ou apparition d'un danger grave et imminent

- Appuyer sur le bouton d'arrêt d'urgence du LAM si c'est possible
- En cas d'engagement de gabarit ou risque d'engagement de gabarit de la(les) voie(s) contiguë(s), appliquer les mesures de protection des obstacles inopinés (S2B) pour la voie concernée ou, s'il y en a une, demander au CCh de maintenir la Zone de Chantier sur la voie dont le gabarit est engagé.
- Appeler le CCh pour l'informer et obtenir ses consignes

9.4.2. Franchissement de SAM sans autorisation

- Arrêter et immobiliser d'urgence le mouvement et prendre les mesures S2B de protection des obstacles inopinés.
- Appeler le CCh pour l'informer et obtenir ses consignes

9.4.3. Engagement accidentel du gabarit d'une voie

- Appliquer les mesures de protection des obstacles inopinés (S2B)
- Appeler le CCh pour l'informer et obtenir ses consignes

9.4.4. Engagement du point protégé

- Appliquer les mesures de protection des obstacles inopinés (S2B)
- Appeler le CCh pour l'informer et obtenir ses consignes

9.4.5. Dérive

- Prendre les mesures S2B de protection des obstacles inopinés.
- Joindre d'urgence l'ensemble des personnels susceptible de travailler dans la zone vers laquelle dérive le lorry.
- Appeler le CCh pour l'informer et obtenir ses consignes

9.4.6. Vitesse excessive, NON respect du mode de déplacement chantier

- Faites arrêter d'urgence le LAM par le conducteur.
- Appelez le CCh pour l'informer et obtenir ses consignes

9.5. Gestion des aléas

En cas d'aléas, l'agent LAM en avise immédiatement le CCh.

9.5.1. NON Respect des consignes de l'agent LAM par le conducteur du LAM

Dès que l'agent LAM constate le NON respect de ses consignes par un conducteur de LAM :

L'agent LAM :

- **Commande l'arrêt** de **tous** les LAM sous sa responsabilité, **y compris** du LAM ne respectant pas ses consignes
- Vérifie l'absence d'engagement du gabarit d'une voie contigüe
ET
l'absence de franchissement d'un SAM
ET
l'absence d'engagement de point protégé

S'il y a engagement: l'agent LAM applique la mesure d'urgence correspondante

- **Contacte le CCh** pour **l'informer de la situation** : arrêt des LAM et NON respect de ses consignes d'agent LAM par un ou des conducteurs de LAM
- **Contacte le représentant SNCF sur le Chantier ou le RSO** pour **l'informer** de la situation: arrêt des LAM et NON respect de ses consignes d'agent LAM par un ou des conducteurs de LAM ,et **lui demander d'intervenir** auprès du Responsable Chantier Entreprise Travaux (**RCE Tx**)
- Le RCE Tx prend les mesures qui s'imposent pour faire respecter les consignes de l'agent LAM par le conducteur du LAM incriminé
- Le RCE Tx contacte le représentant SNCF sur le Chantier ou le RSO pour lui rendre compte de la situation
- Le représentant SNCF sur le Chantier ou le RSO contacte l'agent LAM pour lui rendre compte de la situation.

ATTENTION: c'est le CCh qui autorise la reprise de la mission de l'agent LAM, pas le Représentant SNCF sur le Chantier ou le RSO

- Le représentant SNCF sur le Chantier ou le RSO contacte le CCh pour lui rendre compte de la situation
- **Le CCh** contacte **l'agent LAM** pour lui **fournir ses consignes** : reprise de la mission agent LAM pour tous les LAM ou certains LAM / changement de conducteur LAM / Arrêt de LAM car une autre phase chantier a été activée / ...

9.5.2. Panne du LAM engageant le gabarit d'une voie

En cas d'engagement de gabarit, l'agent LAM doit appliquer les mesures de protection des obstacles inopinés (S2B) pour la voie concernée, ou, s'il y en a une, demander au CCh de maintenir la Zone de Chantier sur la voie dont le gabarit est engagé.

L'agent LAM avise le CCh pour organiser le secours.

Une manœuvre de secours doit permettre le repliement de l'engin à l'intérieur du gabarit de la voie de chantier en moins de 15 minutes en cas de panne du moteur principal.

9.5.3. Panne du LAM

L'agent LAM avise le CCh pour organiser le secours.

Il est interdit de former des trains de lorries y compris pour le secours (attelage d'une pelle et d'une remorque ou réunion de plusieurs LAM).

9.5.4. Modification du point de mise en voie ou hors voie

Un Agent LAM ne peut pas de lui-même changer un point de mise en voie ou hors voie.

Toutefois, en cas de nécessité, si un point de mise en voie ou hors voie doit être modifié, il en avise le Chef de Chantier qui étudiera les conséquences de ce changement sur l'organisation (autres activités, circulation de TTx, point inclus dans la Zone de Chantier, impact sur les PN, ...).

Le CCh provoque un nouveau briefing pour décrire la nouvelle organisation à l'ensemble des acteurs.

Le CCh autorise le changement par écrit (ou dépêche) à l'agent LAM par modification de la consigne LAM ou nouvelle consigne LAM.

9.5.5. Modification de la zone d'action d'un LAM

Un Agent LAM ne peut pas de lui-même changer la zone d'action du LAM.

L'Agent LAM se met en relation avec le CCh qui étudiera les conséquences de cette modification (dimensionnement ZCh, point de mise hors voie, IS ou PN impactés, autres activités, LAM,).

Le CCh provoque un nouveau briefing pour décrire la nouvelle organisation à l'ensemble des acteurs.

Le CCh autorise le changement par écrit (ou dépêche) à l'agent LAM par modification de la consigne LAM ou nouvelle consigne LAM.

9.5.6. Le LAM endommage une Installation de Sécurité ou un câble

L'agent LAM en avise immédiatement l'Agent d'Activité ou le CCh.

L'agent LAM s'assure que personne n'approche d'un câble arraché en attente de l'intervention du CCh ou de son représentant.

9.5.7. Changement d'organisation des travaux

En cas d'aléa de chantier, le CCh peut décider de changer l'organisation des travaux.

Ce changement d'organisation peut amener le CCh à déroger au périmètre de la mission.

En cas de dérogation au périmètre de la mission, le CCH

- Prend contact avec l'agent LAM
- Lui présente la nouvelle organisation en lui précisant ce qui constitue une dérogation au périmètre de la mission de l'agent LAM
- Prend en compte les demandes de l'agent LAM (ex : accompagnement pour tout ou partie de son intervention restante, relève de l'agent LAM, ...)

Le CCh confirme le changement par écrit (ou dépêche) à l'agent LAM par modification de la consigne LAM ou nouvelle consigne LAM.

10. ORGANISATION DE L'ENTREPRISE PRESTATAIRE

10.1. Généralités

La mission « Agent LAM » n'est pas une Tâche Essentielle pour la Sécurité (TES) au sens de l'arrêté du 7 Mai 2015 relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains.

Par contre, la mission « agent LAM » est identifiée comme une tâche de sécurité autre qu'essentielle (TSAE) Par SNCF Réseau.

Aussi, le présent chapitre définit les dispositions pour effectuer cette tâche de sécurité autre qu'essentielle en tenant compte du fait

- Qu'il s'agit d'une tâche de sécurité autre qu'essentielle **opérationnelle** (TSAE Opérationnelle)
- Des dispositions de mise en œuvre des TSAE **opérationnelles** au sein de SNCF Réseau

10.2. Dispositif de management de la sécurité

Le prestataire prend les mesures nécessaires pour que le personnel habilité à l'exercice de TSAE Opérationnelle remplisse les exigences en matière de connaissances professionnelles et les conditions d'aptitude physique et psychologique minimales.

Aussi, le prestataire doit disposer d'un manuel de gestion de la sécurité prenant en compte les principes de base du management de la sécurité relatifs à cette prestation. Il doit décrire les processus du management relatifs à la sécurité en développant notamment les points suivants :

- La définition de la politique de sécurité et des objectifs de sécurité de l'année en cours,
- Le processus d'identification et de maîtrise des risques,
- L'organisation, notamment le détail des délégations, l'identification des interlocuteurs en contact avec SNCF Réseau, l'identification des missions de sécurité, la prise en compte des interfaces avec les différents acteurs,
- Le processus de gestion documentaire,
- La formation, le suivi, le maintien des compétences du personnel,
- Le processus d'habilitation du personnel,
- L'exercice des contrôles de sécurité permettant de s'assurer que le personnel exerce ses fonctions en toute sécurité et dans le respect des procédures applicables et d'assurer le bouclage des mesures prises lorsque des écarts sont constatés,
- L'exercice du retour d'expérience (REX)
- La contribution aux enquêtes du BEATT, aux audits/inspections de SNCF Réseau ou aux audits/inspections que voudrait mener l'EPSF,
- Le Plan d'Actions Sécurité reprenant les actions de redressement au vu des écarts constatés
- Le processus de révision du plan de gestion de la sécurité conformément au processus de maîtrise des risques.

L'ensemble de ce dispositif de sécurité du prestataire peut être audité par SNCF Réseau.

10.3. Aptitude, habilitation et habilitation du personnel

10.3.1. Age minimum

L'âge minimal requis pour exercer une TSAE Opérationnelle est fixé à 18 ans.

10.3.2. Langue

Les connaissances professionnelles impliquent la maîtrise de la langue française par chaque agent LAM.

Cette exigence nécessite un niveau de pratique suffisant pour permettre la mise en œuvre des procédures de sécurité écrites et orales ainsi que les échanges d'informations, notamment en situation perturbée et en cas d'urgence.

Aussi, le niveau de maîtrise de la langue française exigé correspond au niveau B1. Ce niveau de maîtrise de la langue française est donné selon l'échelle globale du cadre européen commun de référence pour les langues.

10.3.3. Agent Sécurité du Personnel

Le prestataire est qualifié « annonce humaine », segment 05.001 de la GF 1150.

Le personnel intervenant pour cette prestation « agent LAM » doit être habilité Tâche M - « Agent Sécurité du Personnel » - en application des modalités liées à la qualification 05.001.

Etant habilité Tâche M - Agent Sécurité du Personnel -, l'agent LAM est compétent pour :

- Identifier la zone dangereuse
- Se déplacer dans les emprises ferroviaires
- Assurer sa propre sécurité ainsi que celle du(des) conducteur(s) de LAM
- Identifier un gabarit
- Prendre les mesures de protection d'obstacle inopiné (S2B).

10.3.4. C0 (« C zéro »)

10.3.4.1. Préambule

L'habilitation caténaire « C0 » est la reconnaissance, par l'employeur (ou son représentant), de la capacité d'un salarié à accomplir en sécurité les tâches au voisinage des conducteurs nus ou des pièces nues sous tension des lignes de traction électrique.

L'habilitation n'est pas directement liée à :

- La spécialité ou l'activité du salarié
- Sa qualification professionnelle

L'habilitation est matérialisée par un document établi par l'employeur (ou son représentant) et signé par celui-ci et par le salarié habilité.

La lettre « C » indique la spécificité des lignes de traction électrique, les caténaires, sur lesquelles le salarié peut se trouver dans l'environnement électrique.

L'indice « 0 » ne concerne que les salariés autorisés à réaliser des travaux dans l'environnement des lignes de traction électrique pour lesquels la spécialisation caténaire n'est pas requise.

Pour préciser le périmètre d'habilitation, on utilise les chiffres 1 et 2 en fonction de la tension et du fait qu'elle soit continue ou alternative car les dangers sont différents.

Ainsi, on trouve les habilitations :

- | | |
|--------|--|
| ➤ C 01 | correspondant à 1500 V à courant continu |
| ➤ C 02 | correspondant à 25 000 V à courant monophasé (ou 2 x 25 000 V) |

10.3.4.2. Conditions d'habilitation « C0 »

L'employeur (ou son représentant) ne peut habilitier « C0 » que le personnel appartenant à son entreprise et placé sous son autorité hiérarchique.

Il doit s'assurer que ce personnel :

- Possède la connaissance des précautions à prendre pour éviter les accidents d'origine électrique dans l'environnement des installations de traction électrique, encourus lors de l'exécution des tâches qui lui sont confiées et qui résultent de l'analyse des risques. Cette connaissance acquise au cours d'une formation doit porter notamment sur :
 - Les dangers de l'électricité
 - Les règles de sécurité à appliquer pour se prémunir contre ces dangers
 - La conduite à tenir en cas d'accident d'origine électrique
 - Les conditions d'utilisation des matériels et outillage
 - Les conditions locales résultant des particularités des installations susceptibles d'être rencontrées et de tâches qu'il aura à exécuter
- Possède les aptitudes nécessaires à l'accomplissement des tâches visées par le titre d'habilitation
- Présente un comportement compatible avec la bonne exécution des opérations et travaux qui peuvent lui être confiés.

10.3.4.3. Habilitation « C0 »

L'habilitation « C0 » peut être uniquement mentionnée sur un document délivré dans le cadre de l'activité exercée par le salarié.

L'habilitation est délivrée pour une période de 3 ans. Elle doit être révisée chaque fois que nécessaire en fonction des critères suivants :

- Mutation du salarié
- Départ de l'entreprise
- Interruption dans la pratique des travaux au voisinage des lignes de traction électriques pour une période de plus de 6 mois
- Restriction médicales
- Modification importante des installations de traction électrique
- Evolution des méthodes de travail ou des tâches à réaliser

10.3.5. Aptitudes physique et psychologique

Comme stipulé précédemment, la mission « Gestion Opérationnelle des LAM » est assurée par un personnel habilité Tâche M - **Agent Sécurité du Personnel** dans le respect du processus lié à la qualification 05.001.

Or, la qualification 05.001 définit les exigences d'aptitudes physique et psychologique d'un Agent Sécurité du Personnel.

Le respect de ces exigences est suffisant à l'exercice de la TSAE Opérationnelle « Agent LAM ».

10.3.6. Habilitation

Un agent exerçant une **TSAE opérationnelle** doit être **habilité**

Un agent apte « **C0** » doit être **habilité**.

L'habilitation est l'acte par lequel le prestataire, en tant qu'employeur, décide que son personnel peut exercer en totalité une ou plusieurs tâches de sécurité après s'être assuré qu'il remplit les exigences en matière de connaissances professionnelles, d'aptitude physique et psychologique.

Ce pouvoir peut être délégué par l'employeur ; le processus de délégation doit être précisé dans le manuel de gestion de la sécurité.

10.3.7. Suivi individuel

L'employeur met en place un suivi individuel des personnels habilités permettant notamment de s'assurer de leur maintien des connaissances professionnelles requises pour la délivrance de l'habilitation. Il s'appuie pour cela sur les actions de formation continue, les animations (monitorat, accompagnement, coaching sur site), les contrôles et toute autre action réalisée auprès des agents.

10.3.8. Traçabilité

Le registre des habilitations, les titres d'habilitation et le dossier individuel d'habilitation d'un agent doivent pouvoir être présentés aux corps de contrôle compétents de l'Etat et de l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire lors de chaque sollicitation

10.3.9. Le registre et le titre individuel d'habilitation

L'habilitation de tout personnel à l'exercice d'une mission de sécurité, dont les TSAE opérationnelles et « C0 », doit faire l'objet d'une inscription sur un registre tenu par l'employeur. Le registre doit comporter la mention des habilitations détenues par le personnel, la date de l'habilitation et les dates de validité correspondantes. L'utilisation d'un outil de veille informatique permet de répondre à ces exigences.

L'employeur doit, en outre, délivrer aux personnels concernés un titre individuel d'habilitation en langue française. La durée de validité de l'habilitation ne peut pas dépasser 3 ans.

10.3.10. Le dossier individuel d'habilitation

Le dossier individuel d'habilitation d'un agent habilité à une mission de sécurité, dont les TSAE opérationnelles et « C0 », rassemble les documents relatifs à l'habilitation de l'agent ou au maintien de celle-ci. Il constitue une partie du dossier individuel de l'agent.

Il est composé à minima :

- des attestations de formation initiale ou continue,
- des attestations d'évaluation,
- de la copie du (ou des) titre(s) individuel(s) d'habilitation en cours de validité,
- d'éventuels courriers de notifications de retrait ou de suspension d'habilitation et des plans d'action sécurité individualisés.

Les pièces figurant au dossier doivent être conservées au moins trois ans après la fin de validité de l'habilitation.

Indépendamment de ce dossier individuel habilitation, le prestataire assure la conservation pendant toute la durée de l'activité de l'agent d'un exemplaire des attestations de formation délivrées par les centres de formation.

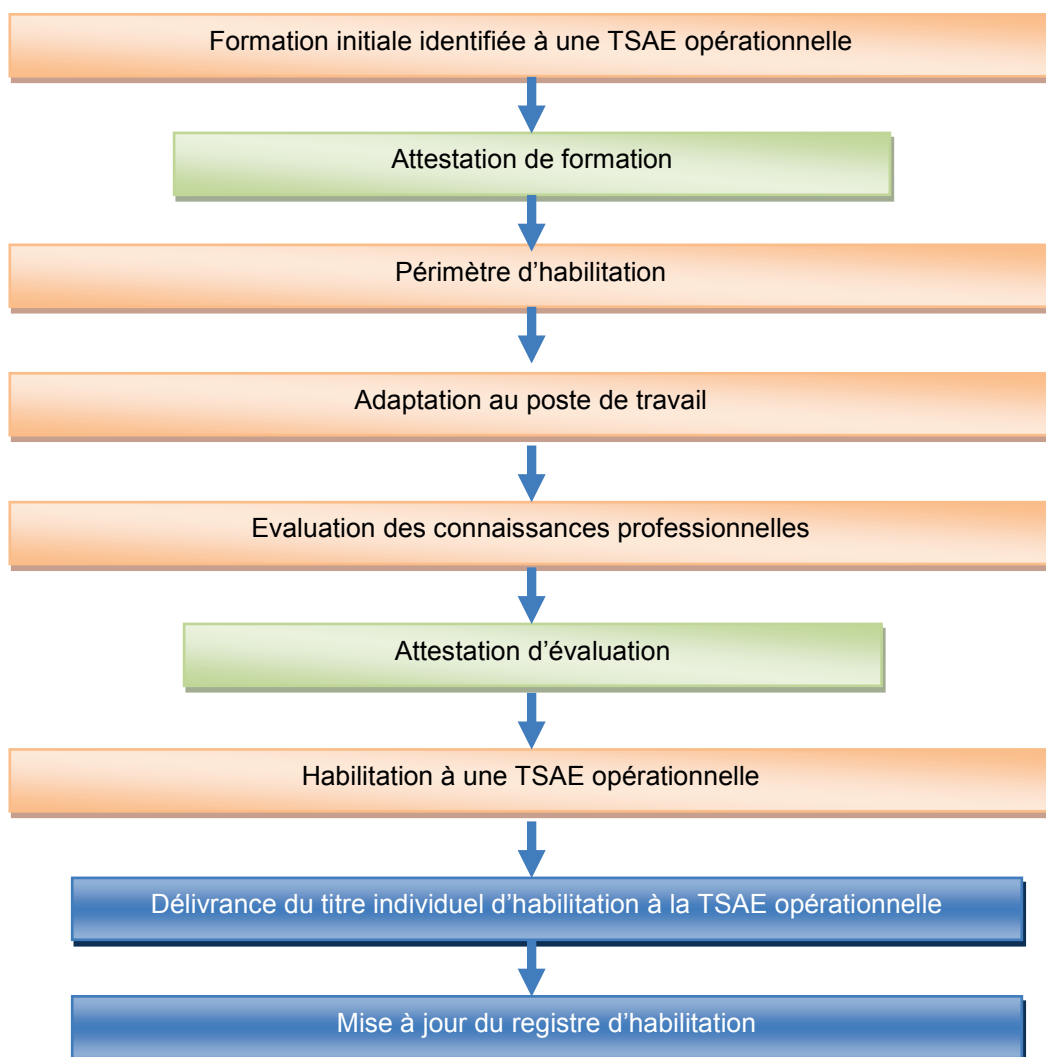
Le positionnement de ce dossier doit être précisé dans le manuel de gestion de la sécurité du prestataire.

10.4. Processus d'habilitation à une TSAE Opérationnelle

10.4.1. Processus global d'habilitation

Code couleur utilisé dans les logigrammes suivants :

- **Orange** : étapes du processus
- **Vert** : documents à détenir dans le dossier individuel habilitation de l'agent
- **Bleu** : fin du processus (le titre d'habilitation, le registre, le dossier individuel)



10.4.2. Formation initiale et continue

Une formation initiale est effectuée pour l'exercice de cette TSAE Opérationnelle.

Cette formation initiale est adaptée selon les connaissances professionnelles acquises par l'agent et celles exigées par l'employeur pour l'exercice de cette TSAE Opérationnelle

L'agent peut avoir les connaissances générales de l'exploitation du système ferroviaire mais ne pas savoir les connaissances spécifiques nécessaires à la bonne réalisation de la TSAE concernée.

Cette formation est théorique et pratique. Elle peut être réalisée en interne ou en organisme de formation.

La formation initiale et la formation continue font l'objet d'un cahier des charges que le Prestataire établit pour répondre au présent livret technique. Ce cahier des charges de formation décrit notamment le rôle et les responsabilités des salariés du Prestataire et tient compte de ses propres retours d'expérience, de la veille de ses opérateurs, de ses audits,

Ce cahier des charges de formation intègre notamment :

- La définition du rôle d'un agent LAM
 - Information sur la réglementation S9A1
 - Information sur le risque électrique
 - Information sur le déroulement d'un chantier
 - Définition d'un LAM
 - Définition de l'agent LAM
 - Habilitation et conditions d'exercice
 - Agrès
 - EPI
 - Communications et interfaces
- Comment assurer la mission d'agent LAM
 - Détail de la mission, connaître les conditions d'exercice de la mission d'agent LAM
 - Connaître et utiliser les consignes nécessaires à l'exécution de la mission d'agent LAM
 - Stationnement, mise en voie, mise hors voie du LAM,
 - Gérer le LAM sur domaine fermé, déplacement et travaux
 - Gestion des aléas, mesures d'urgence

La réponse pédagogique à ce cahier des charges est formalisée par l'entité qui assure la formation.

Lorsqu'une formation a été suivie avec succès et après un contrôle des connaissances professionnelles, une **attestation de formation** reconnaissant l'acquisition ou le maintien des connaissances professionnelles est établie en double exemplaire

- pour l'opérateur agent LAM
- pour l'employeur qui la conserve dans le dossier individuel d'habilitation de l'opérateur.

Cette attestation de formation est délivrée par l'entité qui assure la formation.

Un exemple d'attestation de formation est fourni en **annexe 7**.

Lorsqu'il est identifié qu'une formation continue doit être réalisée, suite à cette formation, une évaluation pédagogique est réalisée et une attestation de formation établie.

10.4.3. Périmètre d'habilitation

10.4.3.1. Périmètre de compétence

De base, à l'issue de la formation initiale suivie avec succès, **un agent LAM** ne peut gérer **qu'un seul LAM**.

Pour pouvoir gérer plusieurs LAM, un agent LAM doit y être autorisé par son employeur.

Pour cela, il convient

- Que l'agent LAM ait assuré la mission d'agent LAM avec 1 seul LAM pendant 4 semaines minimum
- Que l'agent LAM soit autorisé à assurer la mission « Agent LAM pour plusieurs LAM » par son employeur.

10.4.3.2. Périmètre géographique

Cela correspond au site sur lequel l'agent LAM est autorisé à exercer suite à l'adaptation au poste de travail.

Pour cela, l'agent LAM est formé aux particularités locales par son employeur, avec délivrance d'une attestation identique à celle de la prestation Annonce.

SNCF Réseau formera donc, un agent désigné du prestataire qui agit en tant que formateur entreprise. Ce formateur assure ensuite la formation de chaque agent LAM.

10.4.4. Adaptation au poste de travail

L'adaptation au poste de travail doit permettre au personnel de satisfaire aux exigences en matière de connaissances professionnelles sur le poste de travail.

Elle sera mentionnée dans le suivi individuel de l'agent.

La personne chargée d'assurer l'adaptation au poste de travail doit être désignée par l'employeur ou son délégataire

L'adaptation au poste de travail comprend la présentation des particularités locales.

Il n'y a pas de précision sur la méthode pour réaliser cette adaptation au poste de travail.

Aussi, la méthode pour réaliser cette adaptation au poste de travail est à définir par le prestataire en fonction des informations à communiquer à l'agent LAM, de ses compétences et de son expérience.

10.4.5. Evaluation des connaissances professionnelles

A l'issue de l'adaptation au poste de travail, une Evaluation des Connaissances Professionnelles est réalisée.

L'Evaluation des Connaissances Professionnelles :

- doit permettre de vérifier que l'agent remplit les exigences en matière de connaissances professionnelles,
- est réalisée par un évaluateur désigné par l'employeur ou son délégataire.

Après un contrôle des connaissances professionnelles, une **attestation d'Evaluation des Connaissances Professionnelles** reconnaissant adaptation au poste de travail est établie en double exemplaire :

- pour l'opérateur agent LAM
- pour l'employeur qui la conserve dans le dossier individuel d'habilitation de l'opérateur.

Un exemple d'attestation d'Evaluation des Connaissances Professionnelles est fourni en **annexe 8**

10.4.6. Titre individuel d'habilitation

Ce titre individuel doit obligatoirement comporter :

- Nom :
- Prénom :
- Photographie :
- Date de naissance :
- Tâche (s) essentielle (s) pour la sécurité exercée (s)
- Tâche (s) de sécurité autre(s) qu'essentielle (s) exercée (s) :
- Périmètre d'habilitation :
 - Périmètre de compétences
 - ❖ « Agent LAM pour 1 seul LAM »
 - ❖ « Agent LAM pour plusieurs LAM »
 - Périmètre géographique
- Date d'habilitation
- Date limite de validité de l'habilitation
- Date et durée de la suspension
- Signature de l'employeur ou son délégataire:
- Signature de l'agent

Le titre individuel doit être sur **support physique** (exemple : papier, carton, ...). Ce doit être un **original** (une copie n'est pas admise).

Le **support informatique n'est pas admis** car trop facile à copier.

Le registre comprend les mêmes éléments à l'exception des photographies et des signatures

10.4.7. Renouvellement de l'habilitation :

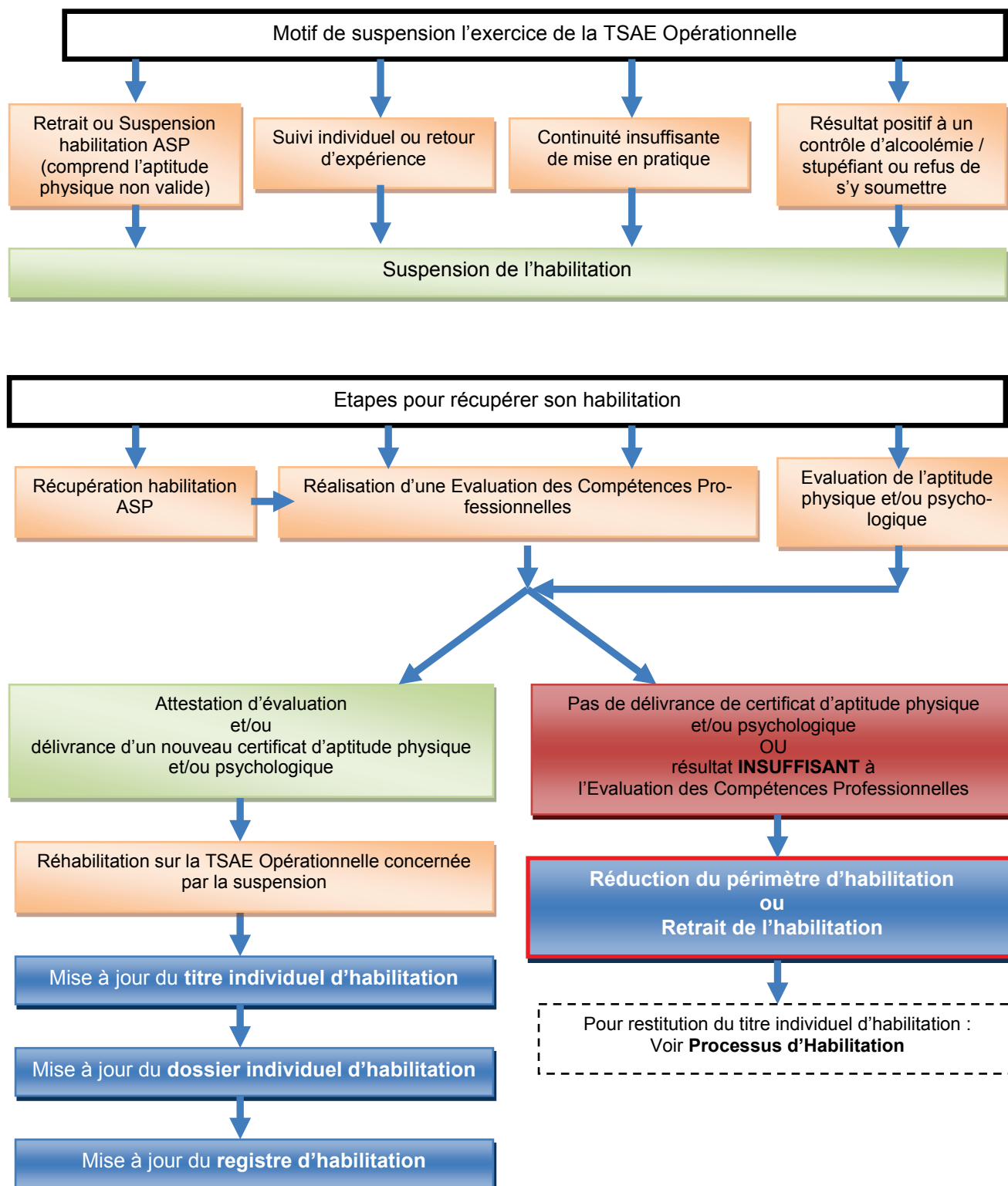
Une **évaluation des connaissances professionnelles** doit être réalisée en **tenant compte du suivi individuel** pour la période écoulée (continuité suffisante de l'exercice, animations (moniteur, accompagnement, coaching sur site), contrôles, formations continues ou autre action réalisée auprès de l'agent habilité).

Une attestation d'évaluation sera délivrée et le titre individuel d'habilitation mis à jour.

10.4.8. Suspension de l'habilitation

Lorsque l'employeur ou son délégataire estime que l'agent n'est plus en mesure d'exercer la TSAE opérationnelle, il suspend immédiatement son habilitation selon le processus défini ci-dessous.

Une évaluation et une attestation d'évaluation (hors motif médical) sont nécessaires au rétablissement de l'habilitation.



10.4.8.1. Motif de suspension de l'exercice de la TSAE Opérationnelle

- Retrait ou Suspension habilitation ASP, quelle qu'en soit la raison
 - Habilitation suspendue, retirée, non renouvelée ou date de validité dépassée
 - Aptitude physique non valide, non renouvelée ou date de validité dépassée
- Suivi individuel ou retour d'expérience
 - Suite à un contrôle de l'agent LAM
 - Suite à un incident impliquant l'agent LAM
- Continuité insuffisante de mise en pratique
 - Opérateurs : absence d'exercice de la fonction concernée sur la durée d'habilitation
 - Encadrement : absence de réalisation de contrôles de sécurité, formations - monitorats
- Résultat positif à un contrôle d'alcoolémie / stupéfiant ou refus de s'y soumettre
 - Refus de l'agent de se soumettre à un contrôle d'alcoolémie ou de stupéfiant lors du constat d'un comportement inhabituel

10.4.8.2. Suspension d'habilitation

L'agent est informé de cette mesure par courrier écrit. Le courrier précise le motif de la suspension.

Son titre individuel d'habilitation est modifié; la mention de l'habilitation à la TSAE Opérationnelle faisant l'objet de la suspension est rayée et on y ajoute la date et la durée de suspension.

Son dossier individuel d'habilitation est renseigné en conséquence.

10.4.8.3. Evaluation des Connaissances Professionnelles

L'Evaluation des Connaissances Professionnelles, à cette étape, a pour but d'évaluer s'il est possible, ou pas, de rétablir l'habilitation.

Aussi, l'Evaluation des Connaissances Professionnelles :

- Doit permettre de vérifier que l'agent remplit les exigences en matière de connaissances professionnelles en situations normales, dégradées et d'urgence,
- Doit tenir compte du contexte de l'exploitation dans lequel la TSAE Opérationnelle est exercée.
- Doit tenir compte du motif de la suspension.

Pour une suspension due au résultat positif à un contrôle d'alcoolémie / stupéfiant, **selon la durée**, une Evaluation des Connaissances Professionnelles peut être nécessaire. Il est décidé par le prestataire s'il en fait une ou pas.

Dans le **cas de refus de l'agent de se soumettre à un contrôle** d'alcoolémie / stupéfiant lors du constat d'une situation dangereuse pour l'exercice de la TSAE Opérationnelle (comportement inhabituel), la reprise après suspension ne peut se faire que si les 2 conditions suivantes sont remplies :

- Obtention d'un nouveau certificat d'aptitude physique et/ou psychologique,
- Et résultat satisfaisant à une Evaluation des Connaissances Professionnelles.

Après un contrôle des connaissances professionnelles, une **attestation d'Evaluation des Connaissances Professionnelles** :

- pour l'opérateur agent LAM
- pour l'employeur qui la conserve dans le dossier individuel d'habilitation de l'opérateur.

Un exemple d'attestation d'Evaluation des Connaissances Professionnelles est fourni en **annexe 7**.

10.4.8.4. Rétablissement d'habilitation

L'agent est informé de cette mesure par la remise d'un titre individuel d'habilitation mis à jour (les mentions dans le ou les cadre(s) « date et durée de suspension » disparaissent). Dans ce cas, **les dates de validité de l'habilitation ne sont pas modifiées**, les dates de validité initiales sont conservées.

NOTA : La traçabilité des suspensions est assurée dans le dossier individuel d'habilitation

10.5. Obligations de fourniture des EPI

Le prestataire « Gestion Opérationnelle des LAM » fournira et utilisera à ses agents les Equipements de Protection Individuels (EPI) requis pour leur mission.

A noter que la majorité des LAM présente la possibilité de se déployer à des hauteurs supérieures à celle des agents. Aussi, le risque de choc à la tête doit être pris en compte.

Le port du casque de chantier est obligatoire sauf autre disposition prise par le prestataire agent LAM et décrites dans les mesures de prévention qu'il applique (Plan de Prévention, ou, PPSPS).

11. GESTION DE LA COACTIVITE

La gestion de la coactivité et de la sécurité est assurée selon le code du travail conformément aux préconisations du donneur d'ordre.

Pour cela, le donneur d'ordre indique selon quel principe est gérée la coactivité :

- Par Plan de Prévention (décret de 92)
- Par Coordination Sécurité (décret de 94)

Pour débiter sa prestation, le prestataire doit s'assurer que :

- Le donneur d'ordre a indiqué le principe de gestion de coactivité (décret de 92 ou 94)
- Le prestataire, en tant qu'employeur, a satisfait à toutes les exigences définies par le code du travail et qui lui incombent (Visite d'inspection, Rédaction de PPSPS, ...)

12. CONTROLES

SNCF Réseau s'assure que la prestation est correctement réalisée notamment par la réalisation de contrôles de la prestation.

SNCF Réseau organise des contrôles sous forme de contrôle des documents de sécurité et de contrôle de comportement visant à s'assurer que les tâches liées à la sécurité sont exécutées conformément aux principes et aux procédures du manuel et du plan de management de la sécurité du prestataire ainsi qu'aux règles en vigueur.

Le contrôle portera notamment sur la réalisation opérationnelle de la mission.

ANNEXES

Annexe 1. Remise des particularités locales et des clefs d'accès

REMISE DES PARTICULARITES LOCALES ET DES CLES D'ACCES PAR SNCF Réseau A L'ENTREPRISE CHARGEE DE MISSIONS DE SECURITE



Je soussigné, Monsieur (1), Madame (1) -----
 Directeur de l'Établissement (1) Représentant du Directeur de l'Établissement (1) de -----
 Adresse :
 Téléphone :

a remis ce jour :

- les particularités locales suivantes.

Ces particularités locales sont destinées uniquement à la reconnaissance du parcours et au complément de parcours à porter sur la carte d'habilitation des agents de l'entreprise.

La mise à jour de ces particularités sera faite ensuite :

- par le représentant SNCF avec le plan de prévention (1)
- par le CSPA dans son PGC (1)

- les clés des accès suivants :

Ligne de	à	
Km		Côté voie <i>précisions</i>
Km		Côté voie

à Monsieur (1), Madame (1) -----
 Représentant de l'Entreprise -----
 chargée de/des missions de sécurité -----
 sur le chantier de : -----

Ce Représentant s'engage à maintenir les accès fermés à chaque entrée et sortie.

La date prévisionnelle de restitution des clés est prévue avec la fin du chantier le -----

Note : Dans la phase de reconnaissance du parcours, l'entreprise doit informer le représentant SNCF de son lieu d'intervention au jour le jour. A ce titre, les correspondants sont :

Pour SNCF Réseau
 M.....
 Tél :

Pour l'entreprise
 M.....
 Tél :

(1) rayer la mention inutile

Annexe 2. Attestation d'information sur les particularités locales

Attestation d'information sur les particularités locales



ETABLISSEMENT :

M.

Nom, prénom

fonction :

atteste que

M.

Nom, prénom

Entreprise :

a reçu les instructions et les informations relatives aux
particularités locales nécessaires à l'exercice de l'activité de son entreprise:

- sur le territoire ⁽²⁾ :
 - de l'établissement ⁽¹⁾
 - de l'unité ⁽¹⁾, du secteur ⁽¹⁾ :
- sur les installations ⁽²⁾ :
 - de la (ou des) gare(s) ⁽¹⁾ :
 - du (ou des) parcours(s) ⁽¹⁾ :

Période de validité ⁽²⁾ :

du au ou chantier

A

Le

Signature de l'agent délivrant l'attestation

Signature de l'agent ayant reçu l'information

(1) : rayer la mention inutile

(2) : à compléter

Annexe 3. Autorisation d'accès

AUTORISATION D'ACCES



CHANTIER de

Je soussigné, Monsieur (1), Madame (1)

Directeur de l'Établissement (1) Représentant du Directeur de l'Établissement (1)

de

Adresse :

Téléphone :

autorise l'entreprise :

à pénétrer dans le RFN pour les besoins du chantier défini ci-dessus, tronçon de à

Liste des agents autorisés à pénétrer :

A , le

Le Directeur de l'Établissement
ou son représentant

Annexe 4. Exemple de carte d'Autorisation à la circulation dans les Emprises ferroviaires

M. Responsable de l'entreprise : Atteste que Photo M. - M^{me} (1) Nom Prénom Né(e) le Fonction dans l'entreprise : Connait les prescriptions de sécurité du personnel en milieu ferroviaire et les particularités locales de la zone autorisée.	Entreprise Autorisation de déplacement dans les emprises ferroviaires • sur le territoire : - de l'établissement ⁽¹⁾ - de l'unité ⁽¹⁾, du secteur ⁽¹⁾ : • sur les installations : - de la (ou des) gare(s) ⁽¹⁾ : - du (ou des) parcours(s) ⁽¹⁾ : Période de validité : du au ou chantier (1) rayer la mention inutile
--	---

<u>Formation aux risques ferroviaires</u> Effectuée par M..... Entreprise Le <u>Formation aux particularités locales</u> Effectuée par M..... Entreprise Le <u>Reconnaissance des portions de lignes, parcours, sites, voies :</u> • • • <u>Autorisation d'accès</u> Autorisé par M..... Directeur de l'établissement⁽¹⁾ - Représentant le Directeur de l'établissement⁽¹⁾ Adresse : Téléphone : Le.....

Annexe 5. Modèle de consigne LAM

Consigne Lorry Automoteur (LAM)

N° xxxx

EXEMPLAIRE

Agent-lorry

LAM (n°/nature) Agent-lorry : M RPTx : M

Attention à l'engagement du gabarit de la (des) voie(s) contiguë(s)☐ **ZONE d'ACHEMINEMENT AVANT****AUTORISATION d'acheminement**« RPTx à agent-lorry
pouvez mettre en voie au km voie et (rayer si acheminement suite à convoyage)
pouvez acheminer le (les) LAM jusqu'au km voie »**Mesures particulières (PN, TVP, appareils de voie ...)**Le / /
à h min☐ REMIS DIRECTEMENT – Signature :☐ TRANSMIS PAR DEPECHE : N° donné : N° reçu :☐ **Entrée directe**☐ **Mise en voie
sur ZCh****ZONE de CHANTIER****CCh : M****Km** **Zone de chantier** **voie** **Km****Limites du balisage** (si différentes de la ZCh) : du km au km**Mesures particulières (PN, TVP, appareils de voie ...)**☐ **Point de SORTIE de la zone de chantier :**

Côté :

SAM + pétard au km voie

☐ **Point de MISE hors voie du (des) LAM :**

Km voie

AUTORISATION ☐ d'entrée ☐ de mise en voie :

« CCh à agent-lorry »

☐ pouvez entrer sur la zone de chantier☐ pouvez mettre en voie au km voie »

Le / /

à h min

☐ PAR ECRIT – Signature :☐ PAR DEPECHE : N° donné :
N° reçu :☐ **ZONE d'ACHEMINEMENT APRES****AUTORISATION d'acheminement**« RPTx à agent-lorry
pouvez acheminer le (les) LAM jusqu'au km voie
et pouvez mettre hors voie au km voie » (rayer si convoyage suite à l'acheminement)**Mesures particulières (PN, TVP, appareils de voie ...)**Le / /
à h min☐ PAR ECRIT – Signature :☐ PAR DEPECHE : N° donné : N° reçu :**AVIS de mise hors voie :**« Agent-lorry à RPTx
le (les) LAM est (sont) mis hors voie. »Le / /
à h min☐ PAR RESTITUTION de cette consigne☐ PAR DEPECHE : N° donné : N° reçu :☐ **Mise hors voie de la ZCh****AUTORISATION de mise hors voie**« CCh à
agent-lorry
pouvez mettre hors voie le (les) LAM
au km voie »**AVIS de mise hors voie**« Agent-lorry à
CCh
le (les) LAM est (sont) mis hors voie. »

Le / / à h min

☐ PAR RESTITUTION de cette consigne☐ PAR DEPECHE : N° donné : N° reçu :☐ **Sortie directe**

11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30

Annexe 6. Modèle de fiche de liaison entre les agents LAM

La fiche de liaison à utiliser, est celle en vigueur le jour du chantier.

Fiche de liaison entre les agents LAM

Chantier :

Date et **heure** de changement d'agent LAM :

SIGNATURE

Nom de l'agent **prenant** son poste : **Entreprise**

Nom de l'agent **cédant** son poste : **Entreprise**

- ☐ - Présentation du nouvel agent LAM aux conducteurs d'engins.
- ☐ - Présentation du point de mise en / hors voie, des limites du balisage et de la position des trains.
- ☐ - Présentation de la localisation et des modalités de franchissement des PN.
- ☐ - Remplacement des radios de commodités.
- ☐ - Transmission consigne LAM ou renouvellement consigne LAM par CCh

Commentaires / points de vigilance (aiguilles pouvant être manœuvrées) :

Désignation du LAM : **N° d'agrément de travail**

Vérif.	Des <u>agrès</u> du LAM :	Fait - Reste à faire	Du débattement des <u>limiteurs</u> :	Fait - Reste à faire
	De l' <u>aptitude</u> au levage :	Fait - Reste à faire	De la <u>capacité de freinage</u>	Fait - Reste à faire

Commentaires / Aléas rencontrés :

Désignation du LAM : **N° d'agrément de travail**

Vérif.	Des <u>agrès</u> du LAM :	Fait - Reste à faire	Du débattement des <u>limiteurs</u> :	Fait - Reste à faire
	De l' <u>aptitude</u> au levage :	Fait - Reste à faire	De la <u>capacité de freinage</u>	Fait - Reste à faire

Commentaires / Aléas rencontrés :

Désignation du LAM : **N° d'agrément de travail**

Vérif.	Des <u>agrès</u> du LAM :	Fait - Reste à faire	Du débattement des <u>limiteurs</u> :	Fait - Reste à faire
	De l' <u>aptitude</u> au levage :	Fait - Reste à faire	De la <u>capacité de freinage</u>	Fait - Reste à faire

Commentaires / Aléas rencontrés :

Document à retourner au Chef de Chantier pour archivage.

Fiche de liaison LAM - Version 3 du 13-09-16.docx

Annexe 7. Exemple d'attestation de formation

- Le logo SNCF peut être remplacé par un autre logo, celui du centre de formation par exemple.
- Le numéro d'immatriculation, ou N° de CP, peut être remplacé par la date de naissance.



Attestation de formation

Nom : Prénom : Immatriculation :

Etablissement :

Organisme de formation agréé : SNCF RESEAU - Département Formation Maintenance & Travaux

Lieu de formation (*unité de formation – adresse postale*) :

Action de Formation :

Tâche(s) Essentielle(s) pour la Sécurité Ferroviaire concernée(s) :

Tâche(s) de Sécurité Autres qu'Essentielles (TSAE) Opérationnelle(s) :

Objectifs de la formation:

Période de Formation : du au

Durée de présence (en heures) :

Exemple

Les résultats de l'évaluation de formation (évaluation de niveau 2) attestent que

M. a le niveau de connaissances requis.

Attestation établie en double exemplaire ⁽¹⁾

par M./Mme (nom – fonction – signature) ⁽²⁾

le

Signature

(1) Un exemplaire est remis à l'agent, et un est conservé par l'établissement pour insertion dossier agent

(2) Le responsable du centre de formation ou son délégué.

Annexe 8. Exemple d'attestation d'évaluation

- Le logo SNCF peut être remplacé par un autre logo, celui du centre de formation par exemple.
- Le numéro d'immatriculation, ou N° de CP, peut être remplacé par la date de naissance.

Attestation d'évaluation



Dans le cadre de :

- ☐ Nouvelle habilitation
- ☐ Renouvellement d'habilitation
- ☐ Extension du périmètre de compétences
- ☐ Extension du périmètre géographique

Du au (durée maximale : 1 an)

- ☐ Suite à suspension d'habilitation

L'adaptation au poste de travail a été réalisée

du au
(date) (date)

par M Fonction
(nom, prénom de l'agent)

M Fonction
(nom, prénom de l'agent)

Commentaires

Exemple

L'évaluation des connaissances professionnelles

- ☐ Evaluation exhaustive
- ☐ Mise en situation
- ☐ Entretien d'évaluation
- ☐ Contrôle de connaissances
- ☐ Autres :

(Plusieurs cases peuvent être cochées)

Atteste que MN° de CP
(nom, prénom de l'agent)

- possède bien les connaissances professionnelles requises et remplit les exigences en matière de connaissances professionnelles dans les situations normales, dégradées et d'urgence pour :

☐ Etre habilité à la TES ou à un groupement de TES : ASP (tâche M)

☐ Etre habilité à la (ou les) TSAE Opérationnelles : Agent LAM

☐ Sur le périmètre de compétence :

☐ Sur le périmètre géographique :

Commentaires

L'évaluateurFonction
(nom, prénom de l'évaluateur)

Date :

Signature de l'évaluateur :

Attestation établie en double exemplaire ⁽¹⁾

Cas de l'extension du périmètre géographique (durée maximale d'un an)

L'agent habilité atteste être capable d'exercer la TES ou la TSAE sur le nouveau périmètre géographique.

Date et signature de l'agent :

⁽¹⁾ Un exemplaire est remis à l'agent et l'autre est conservé dans le dossier individuel habilitation de l'agent.

FICHE D'IDENTIFICATION

Identification du texte

<i>Titre</i>	Livret Technique des Prestations "Gestion Opérationnelle des LAM"
<i>Référentiel</i>	Référentiel Infrastructure
<i>Nature du texte</i> <i>Niveau de confidentialité</i> <i>Concerne la sécurité de l'exploitation ferroviaire</i>	Document d'application Ouvert Non
<i>Émetteur</i>	MT SQS
<i>Référence</i> <i>Index utilisateur (plan de classement)</i> <i>Complément à l'index utilisateur</i> <i>Ancienne référence</i>	IN08143 (OG1B)
<i>Date d'édition</i>	14-11-2016
<i>Version en cours / date</i>	Version 01 du 14-11-2016
<i>Date d'application</i>	Applicable dès réception
<i>Mode de distribution initiale</i>	Standard

Approbation

<i>Version</i>	<i>Rédacteur</i>		<i>Vérificateur</i>		<i>Approbateur</i>	
V 01	FRANCIS BIGOT MT SQS PA	04-10-2016	JEAN PIERRE GAY MT SQS PA	14-10-2016	ALAIN TROUCHE MT SQS	14-11-2016
	F BIGOT		JP GAY		A TROUCHE	

Textes de référence

- **IN01474 (S0)** – Procédure - Habilitations et autorisations aux tâches de sécurité au sein des entités M&T et I&P de SNCF RESEAU
- **IN03971 (S 9 B)** – Procédure - Réglementation Travaux Lorrays-Wagons automoteurs
- **IN07729 (EF 0 A 2)** - Document d'application – PGAMS - ÊTRE AGENT LORRY AUTOMOTEUR (LAM) - Périmètre opérateur

Textes interdépendants

- **GF01150** Qualification et suivi des entreprises assurant des prestations liées à la sécurité des travaux d'infrastructure.

Textes remplacés

- **Sans objet**

Textes abrogés

- Sans objet

Historique des éditions et des versions

<i>Edition</i>	<i>Version</i>	<i>Date de version</i>	<i>Date d'application</i>
14-11-2016	Version 01	14-11-2016	Applicable dès réception

Mise à disposition / distribution

Type de média : Intranet

Distribution

<i>Organismes de la direction de l'entreprise avec distribution par indicatif</i>	DSSP, DSIT, DAG, JMA, FA Achats, PCRM, DSSR, MT M, MT SQS, MT P, MT RH PTR, IP PNS, IP DT, IP DPR, IP DGP, IdF MT, IdF PF
<i>Organismes de la direction de l'entreprise sans distribution par indicatif</i>	DMREXTI, DAMON
<i>Entités supra régionales et territoriales</i>	CI, PI, PIOA, PIES, PIET, PITL, PITE, PIEE, AJR, CAI, CCF, MTDIR, MTPROD, MTQSE, MTCSV, MTCP, AGTT, AGSEC.
<i>Sièges régionaux</i>	GF, GF2, GF3, RH.
<i>Établissements</i>	SV, SVQS, SVO, COSECV, SVITX, SV99, SVH, SV10, SV105, SV15, SLV, SV40, SLV12, SV30, SV307, SV37
<i>Organismes rattachés</i>	R28, ESCI, CIDF, R62.
<i>Collection individuelle</i>	
<i>Entités concernées</i>	Toutes.
<i>Particularités de distribution</i>	Disponible sur Intranet

Résumé

Dans le cadre des opérations d'investissement ou de maintenance des infrastructures ferroviaires, la Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF Réseau) commande à certaines entreprises assurant des prestations liées à la sécurité.

La prestation « Gestion Opérationnelle des Lorrys AutoMoteur », aussi appelée « Gestion Opérationnelle des LAM », fait partie de ces missions de sécurité.

Le présent document présente les préconisations à respecter dans le cadre de l'externalisation de la prestation de Gestion Opérationnelle des LAM.

Accompagnement du texte

La mise en application de ce document ne nécessite aucun dispositif d'accompagnement particulier.

FICHE D'OBSERVATIONS ET D'AMELIORATION

IN08143

Afin d'enrichir ce document, les remarques et observations communiquées sont mémorisées pour une prise en compte lors de la prochaine version du document.

COORDONNÉES DE L'ÉMETTEUR DE LA FICHE

Nom : Prénom : Date :

Poste occupé : Organisme :

Adresse :

.....

.....

 :  : @  :

OBSERVATIONS

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

SUITES DONNÉES PAR LE SERVICE ÉMETTEUR ET RÉPONSE À L'ÉMETTEUR

(Après avis du hiérarchique)

.....

.....

.....

.....

.....

SERVICE GESTIONNAIRE

S.N.C.F.

Immeuble Etoile Du Nord

Direction de l'Infrastructure

Direction Déléguée Ressources Humaines

Division RSP – Pôle PTR – Bureau A141

18, Rue de Dunkerque

75010 PARIS

CRT : PARIS-NORD S.N.C.F.

@  infra.irh-ptr-fch-obs-tr@sncf.fr