

SNCF RÉSEAU

IG - RÉFÉRENTIEL INGÉNIERIE

DOCUMENT OPÉRATIONNEL

# Livret technique des "Prestations Trains à l'usage du GI"

Ce document définit les prescriptions applicables aux qualifications du domaine 09200 « Prestations convois à l'usage du GI ». Les entreprises candidates les prennent en compte 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, pendant la durée de validité de la qualification.

**IG97914**  
**(OG 1 B)**

---

Édition du 26/03/2020

Version n° 1 du 26/03/2020

Applicable à partir du 31/03/2020

Référence article : IG97914 - 260320 - 11  
Émetteur : MT SQS



**DIFFUSION RESTREINTE SNCF RÉSEAU**

En application des règles de classification du Groupe SNCF, ce document ne doit être communiqué qu'aux personnes qualifiées à le consulter.

page 2

**DIFFUSION RESTREINTE SNCF RÉSEAU**



IG97914 - version 1 du 26/03/2020

## SOMMAIRE

<b>Préambule / Note pédagogique .....</b>	<b>6</b>
<b>Objet .....</b>	<b>7</b>
<b>Iconographie .....</b>	<b>8</b>
1. Iconographie .....	8
<b>1. Champ d'application des qualifications : « Prestations convois à l'usage du GI » .....</b>	<b>9</b>
1.1. La qualification 09201 « Opérations au sol » .....	9
1.2. La qualification 09202 « Traction des trains » .....	9
1.3. La qualification 09203 « Accompagnement des TTx » .....	10
<b>2. Dispositions générales .....</b>	<b>11</b>
2.1. Obligations des contractants .....	11
2.2. Documentation .....	11
2.3. Accès/déplacement dans les emprises .....	12
2.4. Audits et Contrôles .....	12
2.5. Mesures conservatoires .....	12
<b>3. Définition des exigences .....</b>	<b>14</b>
3.1. Manuel de gestion de la sécurité du prestataire .....	14
3.2. Gestion des habilitations .....	15
3.2.1. Conditions d'aptitudes physique et psychologique .....	15
3.2.2. Cahier des charges de formation .....	15
3.2.3. Adaptation au poste de travail .....	16
3.2.4. Évaluation des connaissances professionnelles .....	16
3.2.5. Délivrance du titre d'habilitation .....	17
3.2.6. Registre des habilitations .....	18
3.2.7. Le dossier individuel d'habilitation .....	18
3.3. Veille .....	18
3.4. Gestion des Accidents et Incidents – Enquêtes .....	19
3.5. Retour d'Expérience .....	19
3.6. Sous-traitance et partenariat .....	19
<b>4. Spécialités de la qualification 09201 "Opérations au sol" .....</b>	<b>20</b>
4.1. Prestation attendue .....	20

4.1.1. Manœuvre des convois en établissement (gare, établissement pleine ligne) .....	20
4.1.2. Formation des convois .....	20
4.1.3. Aptitude au transport .....	21
4.1.4. Desserte en ligne .....	21
<b>4.2. Principes organisationnels .....</b>	<b>21</b>
4.2.1. Manœuvre des TTX en établissement .....	22
4.2.2. Formation des TTX .....	22
4.2.3. Aptitude au transport .....	22
4.2.4. Desserte en ligne .....	22
<b>4.3. Personnel chargé de la prestation .....</b>	<b>22</b>
<b>4.4. Matériel .....</b>	<b>23</b>
<b>4.5. Prestations réciproques .....</b>	<b>23</b>
4.5.1. Le donneur d'ordre : .....	23
4.5.2. Le donneur d'ordre demande au prestataire d'assurer : .....	23
<b>5. Spécialités de la qualification 09202 "Traction des trains" .....</b>	<b>25</b>
5.1. Acheminement des engins travaux .....	25
5.2. Prestation attendue .....	25
5.3. Principes organisationnels .....	26
5.4. Personnel chargé de la prestation .....	26
5.4.1. Conducteur de train .....	26
5.4.2. Agent d'accompagnement TdS .....	27
5.5. Matériel roulant .....	27
5.6. Prestations réciproques .....	27
5.6.1. Le donneur d'ordre .....	27
5.6.2. Le prestataire assure : .....	28
<b>6. Spécialités de la qualification 09203 "Accompagnement des TTx" .....</b>	<b>29</b>
6.1. Prestation attendue .....	29
6.2. Principes organisationnels .....	30
6.3. Personnel chargé de la prestation .....	30
6.4. Matériel .....	30
6.5. Prestations réciproques .....	31
6.5.1. Le donneur d'ordre assure : .....	31
6.5.2. Le prestataire assure : .....	31
<b>ANNEXES .....</b>	<b>33</b>
<b>Annexe 1 : Fonctions et coordonnées des Intervenants .....</b>	<b>35</b>
<b>Annexe 2 : Parcours et chantiers desservis .....</b>	<b>37</b>

Annexe 3 : Textes référents « Convois de SNCF Réseau » .....	39
Annexe 4 : Remise de la CLO et des clés d'accès .....	41
Annexe 5 : Attestation de la prestation de la CLO .....	43
Annexe 6 : Carnet CCBD TTx sur zone de chantier unique .....	45
Annexe 7 : Carnet CCBD TTx unique sur zones de chantiers successives .....	47
Annexe 8 : Bulletin de freinage (B.F) .....	49
Annexe 9 : B.F mode d'emploi .....	51
Annexe 10 : B.F fiche de calcul .....	53
Annexe 11 : B.F libellé .....	55
Annexe 12 : Support de traçabilité .....	57
Annexe 13 : Processus global d'habilitation .....	59
Annexe 14 : Conditions d'aptitudes physique et psychologique .....	61
Annexe 15 : Titre d'habilitation (exemple) .....	63
Annexe 16 : Objectifs de formation de conduite en travaux .....	65
Annexe 17 : « Accès aux cabines de conduite » .....	67
Annexe 18 : Carnets AMOR .....	69
Fiche d'identification (FI) .....	71
Fiche d'observations et d'amélioration .....	75

## Préambule / Note pédagogique

Dans le cadre des opérations d'investissement ou de maintenance des infrastructures ferroviaires, SNCF Réseau a choisi de mettre en place un système de qualification des entreprises assurant des prestations liées à la sécurité des travaux dont les modalités de fonctionnement sont définies dans la GF01150 *Qualification et suivi des entreprises assurant des prestations liées à la sécurité des travaux d'infrastructure*.

Les prestations du domaine de qualification « Prestations convois à l'usage du GI (gestionnaire d'infrastructure) » étant réalisées en ligne exploitée sous l'agrément de sécurité de SNCF Réseau, les dispositions sécurité de l'entreprise candidate à la qualification doivent être compatibles avec celles du SGS de SNCF Réseau qui sont précisées dans le présent livret technique.

Le recours à du personnel intérimaire, ou à des entreprises non qualifiées par SNCF Réseau, est exclu pour toutes les « Prestations convois à l'usage du GI » sur le Réseau Ferré National (RFN).

### **Origine de la création ou de la modification du texte :**

Ce texte a été réécrit et restructuré afin de répondre à la démarche PRISME qui consiste à simplifier la documentation liée à la sécurité, la signalisation au sol et à l'adapter aux utilisateurs.

Ce texte remplace ainsi l'[QIN07914, Livret technique des "Prestations Trains à l'usage du GI"](#).

### **Objectifs du texte :**

#### **Domaine d'application :**

**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.

**Résumé des principales évolutions et des nouveautés :** Cette nouvelle édition est consécutive aux mises à jour nécessaires suite :

- À l'entrée en vigueur de l'arrêté du 7 mai 2015 version consolidée au 27 juillet 2017 *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 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire* ;
- À l'analyse des premiers dossiers de demande de qualification.

Ainsi, il est décidé de retirer la mission d'accompagnement des trains travaux de la qualification 09 201 « Opérations au sol », et de créer la qualification 09 203 « Accompagnement des trains-travaux ».









## Objet

Ce document définit les prescriptions applicables aux qualifications du domaine 09 200 « Prestations convois à l'usage du GI ». Les entreprises candidates les prennent en compte 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, pendant la durée de validité de la qualification.

Il intègre le processus relatif à la prestation d'acheminements des engins travaux en autonome, nécessitant la présence d'un machiniste et d'une PAM en cabine de conduite, qu'une entreprise travaux fait réaliser par une Entreprise Ferroviaire autre que SNCF Réseau.

# Iconographie

## 1. Iconographie

	Référence à un texte de prescription
	Astuce
	Important
	Attention
	Note
	Non-conformité
	Logo signalant les parties du document liées au management de la sécurité
	Image cliquable



# 1. Champ d'application des qualifications : « Prestations convois à l'usage du GI »




Ces qualifications concernent des prestations relatives aux convois de SNCF Réseau utilisés dans le cadre d'un processus-travaux, sur le périmètre constitué du domaine fermé ou de la zone de chantier, des bases arrières du chantier et des parcours de ralliement qui ont pour origine, ou destination, le domaine fermé ou la zone de chantier, et ceux entre deux bases arrière.

Sont exclus du champ d'application de ces qualifications les trains nécessaires à la mise à disposition des matériels et engins de chantier pour la prestation.

Le domaine des qualifications 09200 « Prestations Trains à l'usage du GI », comprend :

## 1.1. La qualification 09201 « Opérations au sol »

Les prestations de cette qualification recouvrent l'ensemble des opérations suivantes :

-  manœuvre des convois dans les établissements (gare, établissement pleine ligne) et en ligne (VUTR), etc ;
-  formation des convois ;
-  Reconnaissance à l'Aptitude au Transport (RAT).

Les tâches essentielles pour la sécurité (TES) correspondantes sont définies dans le tableau ci-après :

Arrêté du 7 mai 2015 « relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains »			
TES	TSAE opérationnelle	Périmètre de compétences	Périmètre géographique
Groupe J + K	-	Agent Formation	Sans objet
L (CS2, CS3 et CS8 exclues)	TSAE (pour un transport exceptionnel, effectuez le repérage spécifique, vérifiez sa conformité par rapport aux instructions de l'avis spécifique)	Reconnaisseur	TSAE (limité aux unités flexibles supérieures à 400 mètres)
Groupe H + I + K	-	Chef de la manœuvre - Agent de desserte - Reconnaisseur	Les sites pour lesquels l'agent est habilité à exercer sa fonction pour les convois de SNCF Réseau suivant les Consignes Locales Opérationnelles (CLO), on précise : -Gares / Chantiers M&T (chef de la manœuvre) -Établissement pleine ligne / VUTR (agent de desserte)

## 1.2. La qualification 09202 « Traction des trains »

La qualification 09202 couvre la tâche essentielle de sécurité (TES) de conduite des convois de SNCF Réseau définis au Chapitre [1.1, « La qualification 09201 « Opérations au sol »](#) », que le prestataire doit être en capacité d'assurer :

- sur toutes les infrastructures prévues ;
- pour les types de matériels roulants définis ;
- en tant que conducteur, ou que Personne ayant autorité sur le Machiniste (PAM) ;
- dans le respect des règles d'équipement du train en personnel RFN-CG-SE 07 B-00-n°001 ([QOP00584](#), [Equipement des trains en personnel - Dysfonctionnement des dispositifs de sécurité ou automatismes embarqués](#)) « Équipement des trains en personnel -Dysfonctionnement des dispositifs de sécurité ou automatismes embarqués ».

En application du dernier point, le prestataire doit pouvoir assurer l'accompagnement des trains de service (AATdS).

La tâche essentielle pour la sécurité (TES) correspondante est la suivante :

Arrêté du 7 mai 2015 relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains			
TES	TSAE opérationnelle	Périmètre de compétences	Périmètre géographique
G (CS7 « Assurer la sécurité des passagers à bord des trains ou en cas d'évacuation » est exclue)	-	Agent d'accompagnement TdS	Sans objet

### 1.3. La qualification 09203 « Accompagnement des TTx »

Les prestations de cette qualification concernent la fonction d'accompagnement des trains-travaux (ATTx).

La tâche de sécurité opérationnelle autre qu'essentielle (TSAE) correspondante est la suivante :

Arrêté du 7 mai 2015 relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains			
TES	TSAE opérationnelle	Périmètre de compétences	Périmètre géographique
-	Assurer l'accompagnement des trains-travaux	Agent d'accompagnement TTx	Connaissance des parcours sur lesquels l'agent sera amené à exercer sa TSAE en application des documents d'exploitation correspondants

## 2. Dispositions générales

Les annexes 1 à 12 constituent des pièces contractuelles du marché.

### 2.1. Obligations des contractants

Le donneur d'ordre et le prestataire sont responsables du niveau de sécurité exigé par les décrets et arrêtés relatifs à la sécurité ferroviaire.

Le prestataire assure les prestations définies selon le présent livret et agit en respect :

- des règles de sécurité et de sa gestion applicables sur le RFN ;
- des règles spécifiques aux lignes, sites, chantiers et parcours ;
- des exigences définies dans les référentiels de SNCF Réseau qui leur sont applicables ;
- des règles de sécurité du personnel spécifiques aux chantiers desservis ;
- des stipulations contractuelles.

Concernant la sécurité du personnel, les textes RH annexés à l'arrêté du 23 juin 2003 « relatif à la réglementation de sécurité applicable sur le réseau ferré national » demeurent en vigueur jusqu'à l'entrée en vigueur de l'ensemble des dispositions réglementaires à prendre en application du 3° de l'article L. 4111-6 du code du travail et relatives à la protection des travailleurs intervenant ou contribuant à l'exploitation des systèmes et des réseaux de transport ferroviaire ou guidé et des chemins de fer à crémaillère.

L'entreprise prestataire doit porter à la connaissance du donneur d'ordre, la liste des personnes devant intervenir dans le cadre de la prestation, avec leurs coordonnées, leurs fonctions (se référer à l' [Annexe 1 : Fonctions et coordonnées des Intervenants](#)) et, le cas échéant, des matériels roulants.

Les représentants du donneur d'ordre sont également clairement identifiés ainsi que les parcours et chantiers qui seront desservis (consulter l' [Annexe 2 : Parcours et chantiers desservis](#)).

### 2.2. Documentation

L' [Annexe 3 : Textes référents « Convois de SNCF Réseau »](#) dresse la liste des documents que le prestataire doit, au minimum, posséder pour assurer ces prestations :

- La documentation d'exploitation et les règles d'exploitation particulière (REP) publiées par SNCF Réseau sont mises à disposition des prestataires, dès leur qualification, par l'intermédiaire d'un abonnement spécifique à l'application Doc.Explore déclenché par le gestionnaire technique. Ces textes ainsi que les textes RH de l'arrêté du 23 juin 2003 sont également disponibles sur le site internet de l'EPSF, à titre d'information des acteurs du secteur ferroviaire ;
- les textes du référentiel SNCF Réseau (IN/MT) sont ouverts à la vente des entreprises dès qu'elles sont qualifiées. Sous certaines conditions, un contrat d'accès externe informatisé peut être établi par le gestionnaire technique. Les demandes ponctuelles de textes par une entreprise extérieure s'effectuent auprès du pôle Prescriptions et Textes Réglementaires de SNCF Réseau, par mail, via la boîte aux lettres dédiée à cette activité : <mailto:infra.textes.reglementaires@sncf.fr> ;
- Les textes relatifs à l'exploitation, les directives techniques et les recommandations publiés par l'EPSF sont accessibles directement sur le site internet de la [securite-ferroviaire.fr](http://securite-ferroviaire.fr).

Avant chaque nouvelle prestation, le prestataire s'assure de disposer des versions de documents en vigueur.

Les documents temporaires (FLASH, consignes temporaires) sont diffusés aux opérateurs ferroviaires concernés dans les conditions fixées par le document d'exploitation RFN-NG-SE 01 D-n°003 « Information des conducteurs sur les modifications d'infrastructure » (lire [Q OP00530, Information des conducteurs sur les modifications d'infrastructure](#)).

Dans le cadre de la prestation, le donneur d'ordre fournit :

#### ➤ La documentation locale d'exploitation :

- les Consignes Locales Opérationnelles des sites desservis (voir l'[Annexe 4 : Remise de la CLO et des clés d'accès](#), et l'[Annexe 5 : Attestation de la prestation de la CLO](#)),
- les extraits propres à SNCF Réseau des livrets de ligne SNCF,
- si possible, les documents de Connaissance de Ligne (CODELI),
- les ATE,
- les marches prévues via les fiches HOUAT,

#### ➤ La documentation spécifique aux travaux :

- Consigne temporaire des Conditions de Traction (GOP...),
- CCBD (voir l'[Annexe 6 : Carnet CCBD TTx sur zone de chantier unique](#) et l'[Annexe 7 : Carnet CCBD TTx unique sur zones de chantiers successives](#)), consigne de fractionnement....,

#### ➤ Les modèles de documents à utiliser :

- bulletin de freinage (consulter de l'[Annexe 8 : Bulletin de freinage \(B.F\)](#) à [Annexe 11 : B.F libellé](#)),
- fiche de traçabilité des opérations de formation (voir l'[Annexe 12 : Support de traçabilité](#)),
- étiquettes de l'[QIN04339, Assurer la mission "Reconnaisseur de l'INFRA"](#).

Lors de chaque modification de la documentation, le donneur d'ordre transmet les rectificatifs au représentant du prestataire.

Ces envois sont accompagnés d'un accusé de réception. La distribution et le suivi de la documentation remise aux opérateurs est de la responsabilité du prestataire qui en assure la traçabilité.

## 2.3. Accès/déplacement dans les emprises

Les habilitations exigées pour le personnel dans le cadre des qualifications définies dans le présent livret technique valent autorisation d'accès aux emprises ferroviaires de SNCF Réseau et aux zones à risques ferroviaires, pour la réalisation exclusive de ces prestations.

Lorsque les prestations nécessitent de se déplacer dans les emprises, le personnel extérieur doit se faire accompagner par des agents SNCF Réseau ou bien ces déplacements doivent faire l'objet d'un protocole établi par le directeur de l'établissement exploitant. Le personnel respecte l'utilisation des voies de service (voies de travail et de stationnement) conformément à la Consigne Locale Opérationnelle (CLO).

## 2.4. Audits et Contrôles

Afin de garantir la conformité de l'exécution de la prestation par rapport aux engagements du prestataire, celui-ci accorde un droit de contrôle aux représentants ou entités commandités par le donneur d'ordre ou par la DAS (Direction des Audits Sécurité).

Le prestataire tient à disposition du donneur d'ordre les différents documents relatifs à la gestion des compétences et à la veille sécurité sur les opérateurs ainsi que les registres des habilitations et attestations complémentaires délivrées (RAC).

Sur chaque marché, des contrôles sont réalisés selon une grille d'appréciation dont la forme est définie par le donneur d'ordre. Le prestataire doit prendre en compte les remarques formulées et remédier, le cas échéant, aux dysfonctionnements observés.

Les résultats de ces contrôles alimentent un système d'évaluation pouvant éventuellement remettre en cause la qualification d'un prestataire (Fiche EDMA SECU).

## 2.5. Mesures conservatoires

En cas de manquements graves et/ou répétés à la sécurité, le donneur d'ordre met en demeure le prestataire de déclencher les actions correctives nécessaires.

Si les manquements persistent, le donneur d'ordre prend des mesures conservatoires vis-à-vis du prestataire.

Obligations des  
contractants p.11

Documentation p.11

Accès/déplacement  
dans les emprises p.12

Audits et Contrôles p.12

Mesures conservatoires p.12

## 3. Définition des exigences

### 3.1. Manuel de gestion de la sécurité du prestataire

Le prestataire doit mettre en œuvre et appliquer un « manuel de gestion de la sécurité (MGS) », prenant en compte toutes les dispositions relatives aux prestations convois, objet du présent livret technique.

Ce MGS est construit comme pour la demande d'autorisation d'exploitant ferroviaire selon le « Guide d'élaboration et de mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité », édité par l'EPSF.

Le MGS doit être documenté dans toutes ses parties et décrire la répartition des responsabilités au sein de l'organisation du prestataire, notamment l'identification des interlocuteurs du donneur d'ordre, l'identification des fonctions et tâches de sécurité, la prise en compte des interfaces avec les différents acteurs, le dimensionnement du personnel encadrant.

Le MGS indique comment la direction assure le contrôle aux différents niveaux de l'organisation, comment le personnel et ses représentants à tous les niveaux participent et comment l'amélioration constante du système de gestion de la sécurité est assurée.

Le MGS du prestataire doit décrire les éléments essentiels suivants :

- la définition de la politique de sécurité approuvée par le directeur général de l'organisation et communiquée à l'ensemble du personnel ;
- les objectifs qualitatifs et quantitatifs de l'organisation en matière de maintien et d'amélioration de la sécurité ainsi que des plans et des procédures destinés à les atteindre ;
- le processus de maîtrise des risques ;
- le processus de gestion documentaire comprenant la veille des documents applicables l'élaboration, la validation / approbation, et la diffusion des documents de sécurité ;
- les processus d'habilitation / certification du personnel/délivrance des AC conformes aux dispositions :
  - du décret n°2010-708 du 29 juin 2010 relatif à la certification des conducteurs de trains,
  - de l'arrêté du 6 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de trains,
  - 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 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire,et comprenant :
  - des programmes de formation du personnel,
  - et des systèmes permettant d'évaluer que les compétences du personnel sont maintenues et que les tâches sont effectuées en conséquence,
- 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 ;
- les procédures garantissant que les accidents, les incidents survenus ou évités de justesse et les autres événements dangereux soient signalés, examinés et analysés, et que les mesures préventives nécessaires soient prises ;
- l'exercice du retour d'expérience (REX) dont l'objectif est de contribuer à la connaissance et à l'identification des points de faiblesse affectant la production du prestataire et de faciliter la prise de décisions éventuelles pour des améliorations du système global ;
- le reporting sécurité, dont les indicateurs sont à définir avec le donneur d'ordres ;
- la contribution aux enquêtes du BEATT, aux audits/inspections du donneur d'ordres ou aux audits/inspections que voudrait mener l'EPSF dans le cadre de l'agrément de sécurité du donneur d'ordres ;
- les plans d'actions, d'alerte et d'information en cas d'urgence, adoptés en accord avec le donneur d'ordre ;

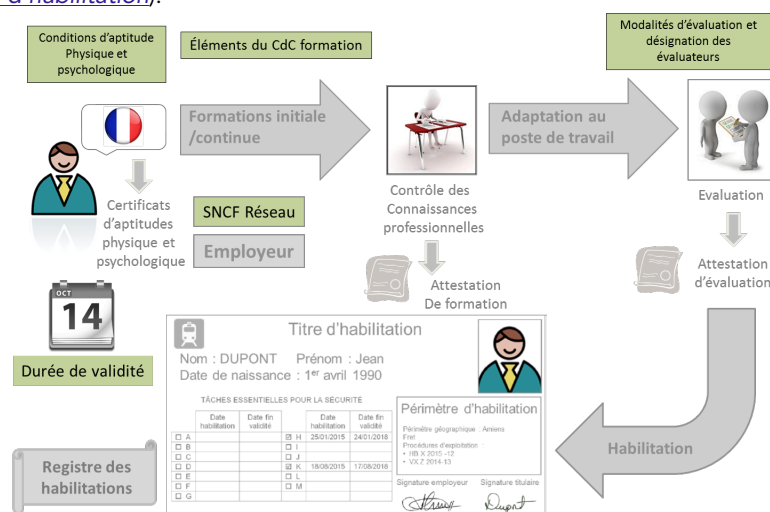
- les dispositions prévoyant un audit interne régulier du manuel de gestion de la sécurité conformément au processus de maîtrise des risques du prestataire ;
- le processus d'agrément, de maintenance et de contrôle des outillages et agrès selon les principes définis par SNCF Réseau ;
- les modalités de suivi et de contrôle de la prestation d'éventuels sous-traitants et/ou partenaires.

La conformité du manuel de gestion de la sécurité du prestataire aux exigences ci-dessus énoncées est une condition nécessaire à sa qualification.

Au-delà, sur chaque opération sur laquelle le prestataire intervient, ce manuel de gestion de la sécurité doit être décliné dans un « manuel d'assurance de la sécurité » de l'opération.

## 3.2. Gestion des habilitations

Le prestataire assure la formation et l'évaluation des opérateurs et délivre les titres d'habilitation correspondants aux TES, autres que la conduite des trains, et aux TSAE opérationnelles ([Annexe 13 : Processus global d'habilitation](#)).



### 3.2.1. Conditions d'aptitudes physique et psychologique

L'article 16 de l'arrêté du 7 mai 2015 relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains prévoit que l'exploitant ferroviaire définit, pour les tâches essentielles pour la sécurité (TES), les conditions d'aptitudes physique et psychologique minimales préalablement à l'affectation des personnes concernées.

Après analyse, SNCF Réseau a retenu les dispositions relatives aux aptitudes physique et psychologique présentées à l'[Annexe 14 : Conditions d'aptitudes physique et psychologique](#).

L'entreprise qualifiée s'assure, par un suivi individuel et régulier, qu'à tout moment ses personnels satisfont à ces conditions d'aptitudes physique et psychologique.

### 3.2.2. Cahier des charges de formation

Les connaissances professionnelles exigées pour les personnes affectées aux tâches essentielles pour la sécurité autres que la conduite des trains relevant du présent livret technique comprennent des connaissances théoriques et la capacité de mettre ces connaissances théoriques en pratique dans des situations normales, dégradées et d'urgence.

Le prestataire établit le cahier des charges de formation incluant les spécificités définies par SNCF Réseau dans les chapitres suivants pour chacune des TES, ou TSAE opérationnelles, nécessaires aux qualifications 09 201 « opérations au sol », 09202 « Traction des trains » et 09203 « Accompagnement des trains travaux », et en tenant compte des audits précédents, des retours d'expérience (REX), ainsi que des modifications connues apportées aux règles et procédures, à l'infrastructure et à la technologie.



La formation initiale et la formation continue sont réalisées par un organisme de formation agréé par l'EPSF.

La formation initiale est obligatoirement suivie d'une adaptation au poste de travail.

### 3.2.3. Adaptation au poste de travail

L'adaptation au poste de travail est assurée par l'employeur et doit permettre au personnel de satisfaire aux exigences en matière de connaissances professionnelles sur le poste de travail.

La personne chargée d'assurer l'adaptation au poste de travail doit répondre à l'un des critères suivants :

- être habilitée à la tenue de la TES ou groupement de TES, ou TSAE opérationnelle ;
- ne plus être habilitée à la TES ou groupement de TES, ou TSAE opérationnelle mais avoir satisfait aux exigences en matière de connaissances professionnelles. Il y a lieu au préalable de s'assurer que le non-respect de l'aptitude physique permet tout de même à l'agent concerné de réaliser l'adaptation au poste de travail ;
- être en charge de l'encadrement technique des agents réalisant la TES ou groupement de TES, ou TSAE opérationnelle.

### 3.2.4. Évaluation des connaissances professionnelles

L'habilitation et le renouvellement de l'habilitation d'un personnel à l'exercice de TES, groupement de TES, ou TSAE opérationnelle est décidé par l'employeur, à l'issue de l'adaptation au poste de travail, après une évaluation qui :

- permet de vérifier que l'agent remplit les exigences en matière de connaissances professionnelles en situations normales, dégradées et d'urgence ;
- doit tenir compte de la spécificité de chaque TES ou groupement de TES, ou TSAE opérationnelle, et du contexte de l'exploitation dans lequel cette (ou ces) tâche(s) est exercée.

L'évaluation tient compte, le cas échéant, du suivi individuel réalisé pour la période écoulée et, en fonction de l'observation de ce suivi, peut faire l'objet :

- d'un entretien ;
- d'un contrôle de connaissances sur les domaines non observés.



Le prestataire propose à SNCF Réseau la liste nominative de ses personnels qui répondent aux dispositions ci-après :

la personne chargée de l'évaluation à une TES, à un groupement de TES, ou à une TSAE opérationnelle, doit répondre à l'un des critères suivants :

- avoir une expérience professionnelle, dans les dix années précédentes, d'au moins un an dans l'exercice ou l'encadrement de la TES ou groupement de TES, ou TSAE opérationnelle permettant une maîtrise complète des connaissances professionnelles requises ;
- être chargée de l'encadrement technique en matière de sécurité des agents réalisant la TES, ou le groupement de TES, ou la TSAE opérationnelle au poste de travail considéré.

Après analyse des curriculums vitae présentés, SNCF Réseau désigne les évaluateurs qui peuvent être retenus. Le processus est reproduit à chaque changement d'évaluateur.

La personne chargée de l'évaluation des connaissances professionnelles peut être la même que celle en charge de l'adaptation au poste de travail.

L'évaluateur établit l'attestation d'évaluation qui mentionne le mode d'évaluation (Mise en situation, entretien d'évaluation, contrôle de connaissance,...), les compétences évaluées et le périmètre géographique sur lequel la TES, ou le groupement de TES, ou la TSAE opérationnelle sont validés.



L'attestation est établie en deux exemplaires :

- 1 exemplaire agent ;
- 1 exemplaire employeur conservé dans le dossier individuel d'habilitation de l'agent.

### 3.2.5. Délivrance du titre d'habilitation

#### 3.2.5.1. Mentions portées par le titre

Après s'être assuré qu'il remplit les exigences en matière de connaissances professionnelles et les conditions d'aptitudes physique et psychologique minimales prévues au Chapitre 3.2.1, « [Conditions d'aptitudes physique et psychologique](#) », l'employeur délivre le titre d'habilitation qui identifie la TES, ou le groupement de TES, ou la TSAE opérationnelle, pour lesquelles le personnel est habilité, ainsi que les périmètres de compétences (fonction(s), particularités ...) et géographique de leur exercice.

Le titre individuel doit également comporter :

- nom ;
- prénom ;
- photographie ;
- date de naissance ;
- date de délivrance du titre d'habilitation
- dates de délivrance, de limite de validité, de suspension pour chaque habilitation et, le cas échéant, pour le périmètre défini ;
- signature de l'employeur ou son délégataire ;
- signature de l'agent.

#### 3.2.5.2. Durée de validité



La durée de validité de l'habilitation, sur le périmètre de compétence défini, est de trois ans maximum sous réserve :

- de la validité de l'attestation d'aptitude physique ;
- de la validité de l'attestation d'aptitude psychologique et de l'absence de remise en cause de cette aptitude (pas de comportement inhabituel) ;
- d'une pratique effective de la TES, du groupement de TES ou de la TSAE opérationnelle sur la durée d'habilitation ;
- de formation continue lorsque le suivi individuel ou le REX conduit à cette nécessité (Contrôle ou incident impliquant l'agent).

Le choix de la durée doit intégrer la durée de la prestation pendant laquelle l'agent sera conduit à mettre en pratique la tâche sur le périmètre défini. À chaque évolution, la carte est complétée avec le nouveau périmètre géographique.



La durée de validité du périmètre géographique ne peut excéder un an.

#### 3.2.5.3. Suspension / retrait / renouvellement

Lorsque l'une ou l'autre condition de maintien n'est plus valide, l'habilitation correspondante est suspendue. La date de suspension est mentionnée sur le titre.

Dès que les conditions sont de nouveau remplies, une évaluation des connaissances professionnelles est réalisée. L'habilitation est rétablie sur la base de l'attestation d'évaluation, si nécessaire avec une réduction de périmètre. L'habilitation est inscrite sur une nouvelle ligne du titre en reprenant sa date initiale de validité.

Lorsque l'une ou l'autre des conditions ne peut être rétablie, l'habilitation est retirée.

Le processus de renouvellement est conduit en s'assurant que toutes les exigences en matière de connaissances professionnelles, pratique et conditions d'aptitudes physique et psychologique sont satisfaites (consulter l' [Annexe 13 : Processus global d'habilitation](#)). À défaut, l'habilitation est retirée.

À chaque situation de retrait ou lors du renouvellement d'une habilitation, il y a lieu de délivrer un nouveau titre d'habilitation.

Les titres restitués après retrait ou en fin de validité d'une habilitation sont conservés dans le dossier individuel d'habilitation et le registre est renseigné.

### 3.2.6. Registre des habilitations

L'habilitation de tout personnel à l'exercice d'une TES, d'un groupement de TES ou d'une TSAE opérationnelle doit faire l'objet d'une inscription sur un registre tenu par le prestataire, employeur.

Le registre doit comporter les mêmes éléments d'information que le titre d'habilitation à l'exception des photographies et des signatures. De plus, chaque date de suspension d'habilitation est complétée par sa durée effective. Le registre comporte également les dates auxquelles les habilitations ont été retirées.

L'utilisation d'un outil de veille informatique facilite la mise à jour des informations du registre d'habilitation que le prestataire tient à disposition de SNCF Réseau, dans le cadre du processus de qualification et lors de la réalisation de prestations.

### 3.2.7. Le dossier individuel d'habilitation

Le dossier individuel d'habilitation d'un agent habilité à une ou plusieurs TES 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 doit être composé des pièces suivantes :

- du certificat d'aptitude psychologique ;
- du certificat d'aptitude physique en cours de validité ;
- des attestations de formation initiale et/ou continue délivrées par les centres de formation agréés ;
- des attestations d'évaluation ;
- des titres individuels restitués ;
- de la copie du titre individuel d'habilitation en cours de validité ;
- d'éventuels courriers de notifications de retrait ou de suspension d'habilitation et des plans d'action sécurisés 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 du certificat d'aptitude psychologique.

## 3.3. Veille

L'employeur met en place un suivi individuel des personnels habilités aux TES, y compris la conduite des trains, ou TSAE opérationnelle portant notamment sur le maintien des connaissances professionnelles requises pour la délivrance de l'habilitation, ou de l'Attestation Complémentaire (AC), et le suivi des événements impactant la sécurité dans lesquels ils sont impliqués. Ce suivi comporte, pour chaque agent et pour chacune des TES et TSAE exercées, des vérifications annuelles pouvant porter sur :

- la Veille individuelle, actions de formation continue, animations (monitorat, accompagnement, coaching sur site) (VI) ;
- les Contrôles Terrain (KT) ;

➔ les Contrôles de Direction (KD).

### 3.4. Gestion des Accidents et Incidents – Enquêtes

Le traitement des accidents, et incidents ferroviaires, est réalisé selon les règles prévues sur le RFN par le document RFN-IG-TR 04 D-03-n°001 (lire [QOP00522, Incidents et accidents - Avis - Mesures conservatoires et Enquête](#)).

Tout accident ou incident doit être immédiatement signalé aux contractants qui interviennent, dans le cadre d'une astreinte organisée par le prestataire, en tant que besoin. Des dirigeants sont désignés (dans l' [Annexe 1 : Fonctions et coordonnées des Intervenants](#)).

Dans le cas d'évènement sécurité, ou d'erreur, grave (Accident de personne, Franchissement de Signal d'Arrêt, ...), le prestataire assure la relève de l'agent effectuant la prestation. Lorsque le délai de relève est incompatible avec la prestation à assurer, l'agent continue d'effectuer la prestation accompagné par un cadre de son entreprise, ou par toute autre personne d'encadrement compétente désignée par le prestataire.

Pour chaque incident significatif et accident, une enquête est réalisée sous la responsabilité du prestataire. Cette enquête traite l'évènement en lui-même, les conséquences et les causes avec notamment l'aspect facteur humain. Le responsable métier du prestataire, ainsi que le représentant local de SNCF Réseau, participent à ces enquêtes.

### 3.5. Retour d'Expérience

À la suite de chaque évènement sécurité qui a fait l'objet d'enquête, le prestataire établit un REX qu'il communique à SNCF Réseau, et participe, le cas échéant, au REX commun organisé par le donneur d'ordre.

La démarche de REX permet d'enrichir l'animation – conseil des acteurs au travers du résultat des analyses faites sous forme de statistiques, de fiches ou d'informations et de plans d'actions.

Le REX concerne les procédures et leur mise en œuvre par les opérateurs, la documentation et les organisations, les installations et leurs composants.

### 3.6. Sous-traitance et partenariat

Lorsque l'entreprise titulaire du marché n'est pas celle qui réalise la prestation, elle définit et met en place les dispositions lui permettant de maîtriser les prestations confiées à ses sous-traitants et partenaires.

De plus, chaque entreprise sous-contractante du prestataire qui réalise des prestations relevant d'une qualification définie dans le présent livret technique, se doit de posséder la qualification requise pour ladite prestation.

## 4. Spécialités de la qualification 09201 "Opérations au sol"

Seuls les exploitants ferroviaires titulaires d'un certificat de sécurité, ou d'un agrément de sécurité, ou les entreprises qui sont en capacité de justifier d'une expérience significative dans le domaine de la sécurité ferroviaire, sont éligibles à la qualification « Opérations au sol ».

### 4.1. Prestation attendue

#### 4.1.1. Manœuvre des convois en établissement (gare, établissement pleine ligne)

Lors de la formation du convoi, le chef de manœuvre est responsable, en respect des instructions définies dans la CLO, dans le texte [QMT07320, Exercer les missions de Chef de la manœuvre pour les convois du GI](#) et dans le document d'organisation du chantier, de la mise en place des matériels roulants (wagons, matériel spécialisés, ...) nécessaires à la composition du convoi. Si nécessaire, il est aidé dans sa tâche par un ou plusieurs agents de manœuvre (habilité(s) au groupement de TES H+I+K).

Sur demande de l'agent formation, le chef de manœuvre peut réaliser un essai de frein.

Pour comprendre au mieux les opérations effectuées par le chef de manœuvre, retrouvez le document "[les règles d'or de la manœuvre](#)" à partir de ce lien.

Le chef de manœuvre a la mission de manœuvrer les installations de sécurité (IS) considérées comme simples (Cf. article 76 de l'arrêté du 19 mars 2012 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité). Si les IS le nécessitent, le chef de manœuvre est en relation avec le SGC pour la bonne conduite de ses missions.

#### 4.1.2. Formation des convois

L'agent formation est responsable de :

- l'application des règles relatives à la composition, la remorque, le freinage, la vitesse limite et la masse des convois ;
- vérifier l'adéquation de l'engin et de la masse par rapport à la fiche convoi ;
- la mise en position convenable des dispositifs Marchandise / Voyageur ;
- la mise en place de la signalisation arrière ;
- la vérification des attelages ;
- la détermination et de la réalisation des essais de freins ;
- l'incorporation des véhicules de travaux soumis à l' [Annexe 18 : Carnets AMOR](#), des transports exceptionnels, des unités flexibles, des véhicules en charge D, des marchandises roulantes ; consultez également les textes [???](#) et [QMT40075, Incorporation des véhicules de travaux dans les convois du gestionnaire d'infrastructure \(GI\)](#) ;
- l'établissement du bulletin de freinage en application du [QMT03506, Composition - remorque - freinage - vitesse limite - masse des convois du GI](#), ainsi que les ordres écrits éventuels ;
- la traçabilité des opérations de formation (lire [QMT03697, Traçabilité des opérations de formation des convois du GI](#)) ;
- la transmission de l'information de composition réelle des convois au Gestionnaire d'Infrastructure SNCF Réseau. Pour cela, l'ensemble des éléments suivants doivent être relevés lors des opérations de formation des convois, suffisamment tôt et avant l'heure de départ du convoi, via l'Interface DINAMIC :
  - le nombre d'engins moteurs de remorque en tête du convoi,

- le sens de la saisie A -> Z ou Z -> A,
- pour chaque véhicule :
  - le rang du véhicule,
  - l'identifiant du véhicule,
  - la longueur en centimètres du véhicule,
  - le nombre d'essieux du véhicule,
  - le poids à vide en kilogrammes du véhicule,
  - la masse sur rail en kilogrammes du véhicule,
  - le code ATE.

En cas d'impossibilité d'accéder à DINAMIC, ces éléments seront à transmettre à l'opérateur désigné lors de la présentation de l'environnement de travail et des organisations afférentes.

Dès lors qu'un convoi fait l'objet d'une non-conformité de sa composition par rapport au sillon réservé, en application de l'article 205 du document RFN-IG-TR 04 C-01-n°001 ([QOP00508, Règles de la gestion opérationnelle des circulations](#)) « Règles d'exploitation de la gestion opérationnelle des circulations », il conviendra de demander à l'opérateur désigné de réaliser une « Demande d'Acceptation de Non-conformité (DANC) » dans DINAMIC en lui fournissant les éléments nécessaires pour son élaboration.

La formation des convois est réalisée en amont de l'acheminement vers le domaine fermé et avant la sortie de la zone de chantier.

### 4.1.3. Aptitude au transport

Le reconnaisseur est responsable de la RAT en application de l'[QIN04339, Assurer la mission "Reconnaisseur de l'INFRA"](#) et de la mise en position convenable des dispositifs vide / chargé. Avec possibilité d'utiliser le texte [QIN07789, Règle d'aide au calcul des chargements de wagons de l'INFRA maintenance & travaux](#).

La reconnaissance à l'aptitude au transport est réalisée en amont de l'acheminement vers le domaine fermé et avant la sortie de la zone de chantier.

### 4.1.4. Desserte en ligne

L'agent de desserte applique les CLO de la ligne intéressée.

En supplément des éléments repris à l'article [4.1.1, « Manœuvre des convois en établissement \(gare, établissement pleine ligne\) »](#), l'opérateur peut être amené à manœuvrer les installations des PN à fermeture conditionnelle (par commutateur, radio, etc.) notamment sur VUTR, en respectant les procédures reprises dans la CLO ligne.

Lors de la desserte d'un établissement Pleine Ligne, les communications à échanger avec le SGC sont reprises dans la CLO.

## 4.2. Principes organisationnels

Le prestataire porte une attention particulière au respect des modes opératoires aux interfaces entre les opérateurs réalisant les prestations « opérations au sol » et les différents acteurs du chantier.

Le prestataire prend rendez-vous avec le directeur de l'établissement, ou son représentant, avant le début du chantier afin que celui-ci lui remette la consigne locale d'organisation (CLO), et éventuellement les clés des accès (voir l'[Annexe 4 : Remise de la CLO et des clés d'accès](#)).

Lors de ce rendez-vous, le représentant de SNCF Réseau effectue une présentation des conditions et des modalités d'exploitation des installations techniques et de sécurité figurant dans la CLO du site, à la personne de l'entreprise chargée d'assurer l'adaptation au poste de travail du personnel appelé à intervenir. Cette présentation comporte une réunion en salle et une visite sur le terrain. Un récépissé attestant de la présentation du site est établi à l'issue de la réunion et de la visite, et est remis au représentant de l'entreprise (voir l'[Annexe 5 : Attestation de la prestation de la CLO](#)).

En cas de modification significative des conditions d'exploitation du site ou de modification affectant les installations simples dont la manœuvre peut être réalisée par l'entreprise, une présentation de site restreinte aux aspects nouveaux est organisée par l'établissement.

### 4.2.1. Manœuvre des TTX en établissement

Pour les prestations de manœuvre des TTX, la documentation d'exploitation existante (textes, règles d'exploitation particulières propre à la réglementation des travaux,...) décrit les exigences à respecter par les prestataires qualifiés. Ces exigences étant génériques, c'est-à-dire qu'elles s'appliquent à tous les trains, il n'est pas nécessaire d'en préciser la teneur dans le présent document.

Ces textes sont réputés connus par le prestataire.



La manœuvre des engins de travaux des entreprises est soumise à l'autorisation préalable de leurs détenteurs.

### 4.2.2. Formation des TTX

Pour les prestations de formation des TTX, la documentation d'exploitation existante décrit les exigences à respecter par les prestataires qualifiés. Plus précisément :

- la REP RFN-IG-SE 09 B-00-n°001 ([QOP00510, Trains-travaux, engins-chantiers : composition, utilisation, acheminement](#)) « Trains-travaux, engins-chantiers : composition, utilisation, acheminement » définit les grands principes ;
- du [QMT03506, Composition - remorque - freinage - vitesse limite - masse des convois du GI](#), qui est le document d'application ;
- l'[QIN03970, Réglementation travaux. Les trains-travaux](#), qui précise les règles spécifiques aux TTx.

Le prestataire doit maîtriser ces documents dans le cadre de sa prestation.

Ces trois textes ne sont pas les seuls à appliquer pour la formation des TTX (voir la section [4.1.2, « Formation des convois »](#))

Les imprimés spécifiques à utiliser sont le bulletin de freinage convois du GI (consulter de l'[Annexe 8 : Bulletin de freinage \(B.F\)](#) à [Annexe 11 : B.F libellé](#)) et le support de traçabilité (voir l'[Annexe 12 : Support de traçabilité](#)).

### 4.2.3. Aptitude au transport

Pour les prestations de reconnaissance à l'aptitude au transport, la documentation d'exploitation existante décrit les exigences à respecter par les prestataires qualifiés. Notamment :

- l'[QIN04339, Assurer la mission "Reconnaisseur de l'INFRA"](#).

Le prestataire doit maîtriser ce document dans le cadre de sa prestation.

Les modèles d'étiquettes repris en annexe de l'[QIN04339, Assurer la mission "Reconnaisseur de l'INFRA"](#) doivent être utilisés et le support de traçabilité doit être complété (voir l'[Annexe 12 : Support de traçabilité](#)).

### 4.2.4. Desserte en ligne

Pour les prestations d'agent de desserte en ligne, la documentation d'exploitation existante (référentiels, règles d'exploitation, ...), définit les exigences à respecter par les prestataires qualifiés.

La desserte en ligne qui consiste à garer et dégarer des convois de SNCF Réseau sur les sites dont l'accès s'effectue par la manœuvre d'installations de sécurité simples est réalisée en application des Consignes Locales Opérationnelles (CLO « desserte ») correspondantes. Ces CLO décrivent les Installations de sécurité simples, ainsi que leurs conditions de manœuvre en situation normale et les mesures à prendre en situation dégradée.

## 4.3. Personnel chargé de la prestation

L'entreprise doit disposer de personnel ayant les compétences nécessaires pour réaliser l'ensemble des fonctions dans le respect des dispositions réglementaires applicables sur le Réseau Ferré National et des dispositions particulières fixées dans le cahier des charges du marché.

Le prestataire habilite son personnel selon les prescriptions de l'arrêté du 7 mai 2015 relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains et selon les conditions d'aptitudes physique et psychologique définies au chapitre 3.2.1, « Conditions d'aptitudes physique et psychologique », pour les tâches essentielles de sécurité (TES) ci-après :

- TES H : Commander une manœuvre, TES I : Utiliser des installations de sécurité simples et TES K : Réaliser un essai de frein (Fonctions chef de la manœuvre pour la commande et l'exécution d'une manœuvre et agent de desserte pour l'application des consignes de desserte) ;
- TES J : Appliquer les règles de freinage et de composition des trains ou des convois de SNCF Réseau, et TES K : Réaliser un essai de frein (fonction agent formation pour les prestations de formation nécessitant l'application des règles relatives à la composition, au freinage, à la vitesse limite et à la masse des trains de SNCF Réseau) ;
- TES L (CS2, CS3, CS8 exclues) : Vérifier la conformité d'un train ou d'un convoi de SNCF Réseau (fonction agent reconnaisseur pour les opérations de reconnaissance de l'aptitude au transport).

L'habilitation des agents doit également répondre aux exigences suivantes :

Pour être apte à la fonction ci-dessous...	...l'agent doit être habilité à l'ensemble des TES ci-dessous (x)				
	H	I	K	J	L
Chef de la Manœuvre / agent de desserte	x	x	x		
Agent formation	x	x	x	x	
Reconnaisseur	x	x	x	x	x

## 4.4. Matériel

L'entreprise doit utiliser des types d'outillages et d'agres qui sont homologués par SNCF Réseau et veille à leur bon état de fonctionnement tel que repris dans son manuel de gestion de la sécurité et selon les principes définis par SNCF Réseau.

Le candidat doit apporter la preuve qu'il possède en nombre suffisant le matériel suivant :

- les outillages nécessaires (signalisation d'arrière, cales antidérive, radio de commodités, les clefs de berne, clefs de cadenas T1, ...) ;
- les agrès de sécurité nécessaires (torches, pétards, lanternes, drapeaux, trompes à grande puissance, ...).

## 4.5. Prestations réciproques

### 4.5.1. Le donneur d'ordre :

- présente la Consigne Locale Opérationnelle (CLO) du site au représentant de l'entreprise ;
- assure le prêt des moyens en radio de manœuvre propres aux TTx et forme à leur utilisation ; les radios doivent être dotées de tops sonores avec bouton d'urgence ;
- assure la gestion des bases arrière et des manœuvres associées ;
- réalise des briefings sécurité auxquels participent le représentant de l'entreprise sur le chantier et les opérateurs concernés par l'opération.

### 4.5.2. Le donneur d'ordre demande au prestataire d'assurer :

- la gestion des manœuvres ;
- la manœuvre des IS simples ;

- la vérification de l'adéquation de l'EM avec la série et la masse de tracé ;
- l'application de la sécurité du personnel pour effectuer les opérations de formation ;
- l'attelage et le dételage des véhicules ;
- la mise en position correcte des dispositifs de commande des freins et les parties mobiles des véhicules ;
- la réalisation de la Reconnaissance de l'Aptitude au Transport (RAT) ;
- la mise en place la signalisation d'arrière ;
- la détermination de la nature de l'essai de frein nécessaire et l'exécution de celui-ci, avec la collaboration du conducteur prestataire ;
- l'incorporation des transports avec particularités (TE, unités flexibles, marchandises roulantes, véhicules en charge D...) ;
- l'établissement du bulletin de freinage et la remise au conducteur, accompagné des documents et ordre écrits éventuels (unités flexibles, ATE, AMOR...) ;
- l'assurance que la formation du convoi est terminée et la formalisation, sur un support de traçabilité ;
- la prise des mesures de sécurité prévues en cas de situation dégradée et, plus particulièrement, l'application des dispositions quand le convoi achemine des véhicules qui ne remplissent pas les conditions requises à la composition, à la vitesse limite ou au freinage du convoi ;
- la réalisation de l'immobilisation de la rame en cours et la fin de la manœuvre.

Le prestataire porte à la connaissance du donneur d'ordre, la liste des personnes devant intervenir dans le cadre de la prestation, avec leurs coordonnées, leurs fonctions (voir l'[Annexe 1 : Fonctions et coordonnées des Intervenants](#)).

Un représentant du prestataire doit être désigné pour travailler sur l'organisation du chantier et dispenser l'information sur les particularités locales à son personnel.



## 5. Spécialités de la qualification 09202 "Traction des trains"

Seuls les exploitants ferroviaires titulaires d'un certificat de sécurité, ou d'un agrément de sécurité, sont éligibles à la qualification « Conduite des Trains à l'usage du GI ».

### 5.1. Acheminement des engins travaux

Cette prestation concerne les acheminements des engins travaux en autonome, nécessitant la présence d'un machiniste et d'une PAM en cabine de conduite, qu'une entreprise travaux fait réaliser par une Entreprise Ferroviaire autre que SNCF Réseau.

Pour cela, l'entreprise travaux contractualise cette prestation d'acheminement de l'engin travaux avec un prestataire qualifié sur le segment 09.202 « Traction des trains ».

Avant réalisation de tout ou partie de cette prestation, le prestataire met à jour son manuel de gestion de la sécurité en détaillant les mesures nécessaires pour prendre en compte cette prestation.

Ensuite, le prestataire :

- réserve le sillon au nom et pour le compte du GI,
  - en utilisant le code statistique qui lui a été attribué par SNCF Réseau,
  - via le guichet de réservation des capacités accessible à toute EF,
- assure la conduite du train en application de la RFN-CG-SE 09 B-00-n°018 « Conduite d'un train à l'usage du GI autre qu'un train-travaux (OP03022) »,
- prend à sa charge la totalité de l'organisation et de la réalisation de cette prestation et notamment les opérations au sol et les tâches habituellement dévolues au donneur d'ordre SNCF Réseau,
- prend à sa charge tous les frais inhérents à cette prestation (connaissance de ligne, opérations au sol, paiement des sillons, ...).

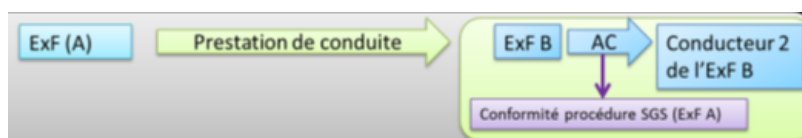
Afin de s'assurer du respect de ces prescriptions, SNCF Réseau met en œuvre un contrôle dans le cadre de la qualification qui permet de s'assurer notamment de :

- l'identification du titulaire du sillon,
- de la nature du matériel roulant utilisé,
- du respect des règles d'équipement en personnel (machiniste, personne ayant autorité sur le machiniste, éventuellement, agent d'accompagnement),
- de la possession des habilitations requises,
- de la présence en cabine de la documentation nécessaire à la prestation.

### 5.2. Prestation attendue

Le prestataire délivre, pour le compte de SNCF Réseau, les attestations complémentaires (AC) requises pour la conduite des catégories de trains et les infrastructures utilisées dans le cadre de la prestation.

SNCF Réseau



Le prestataire tient à jour un registre de l'ensemble des attestations complémentaires qu'il a délivrées (RAC).

Le prestataire doit être en capacité d'assurer :

- la remorque des convois de SNCF Réseau sur le périmètre défini au Chapitre 1 (voir [1, « Champ d'application des qualifications : « Prestations convois à l'usage du GI » »](#) ;
- la manœuvre de formation de ces trains ;
- les évolutions afférentes à ces trains ;
- certaines tâches concernant la sécurité de ces trains, tant en marche que lors des arrêts, notamment l'assistance au conducteur. Dans les situations qui l'exigent, le conducteur de train est assisté d'un agent d'accompagnement des trains de service (AATdS).

### 5.3. Principes organisationnels

Pour les prestations de conduite des convois de SNCF Réseau, la documentation d'exploitation existante (règles d'exploitation particulières propre à la réglementation des travaux, référentiels INFRA...), relative à la conduite des trains et l'équipement des trains en personnel, décrit les exigences à respecter par les prestataires qualifiés.

Ces référentiels sont réputés connus par le prestataire.

### 5.4. Personnel chargé de la prestation

Le prestataire dispose du personnel ayant les compétences nécessaires pour assurer la prestation dans le respect des dispositions réglementaires applicables sur le RFN et des dispositions particulières fixées par le donneur d'ordre.

#### 5.4.1. Conducteur de train

Le prestataire dispose d'opérateurs certifiés pour la TES conducteur de train selon les prescriptions :

- du décret n°2010-708 du 29 juin 2010 relatif à la certification des conducteurs de trains ;
- de l'arrêté du 6 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de trains (y compris les conditions d'aptitude physique et psychologique).

Les conducteurs doivent être titulaires d'une licence de conducteur de train délivrée par l'EPSF (ou, en cas de perte, vol, destruction ou de retour de la carte de licence à l'Imprimerie nationale pour défectuosité, le courrier de transmission de la carte de licence par l'Imprimerie nationale peut valoir attestation de détention de la licence) et d'une attestation complémentaire (AC) délivrée par le prestataire valide, au minimum, pour :

- les sous-catégories de conduite A2 et B2 ;
- les infrastructures parcourues ;
- les matériels roulants utilisés lors de la prestation.

Lorsque la conduite est réalisée par une Personne ayant Autorité sur le Machiniste (PAM), et un machiniste qui ne possède que les connaissances de l'engin moteur utilisé, la PAM est impérativement certifiée conducteur de train en application des REP RFN-CG-SE 09 B-00-n°017 « Dispositions particulières pour la conduite d'un train-travaux » ([QOP03017, Dispositions particulières pour la conduite d'un train-travaux](#) QOP03017), et RFN-CG-SE 09 B-00-n°018 « Conduite d'un train à l'usage du GI autre qu'un train-travaux » (lire l'[QOP03022, Conduite d'un train à l'usage du GI autre qu'un train-travaux](#)). En outre, il doit avoir une pratique régulière de la conduite en tant que conducteur seul.

La pratique régulière définie par le référentiel MT07246 impose de conduire au moins 1 train par mois sans dépasser 60 jours entre 2 trains et dans le cas de trains à l'usage du GI, intègre la conduite sur et en dehors du domaine fermé.

La PAM peut également cumuler la mission d'ATTX en respectant les conditions suivantes :

- l'entreprise qui l'emploie est qualifiée sur le segment 09203,
- le conducteur possède les habilitations requises à l'article 6.3 du présent texte,
- le conducteur a une expérience de conduite seul d'au moins 6 mois,

- la mission d'ATTX est exercée uniquement sur des engins de travaux seuls (type bourreuse, régaleuse, stabilisateur, etc.).

La prestation PAM + ATTX se limite à l'accompagnement des trains de travaux. Aucune mission de chef de convoi ne sera confiée à l'agent prestataire.

L'AC du PAM doit être valide pour les sous-catégories de conduite A2 et B2, les infrastructures considérées et comporter, au minimum, une compétence « matériel roulant ». Avant le départ, la PAM doit être instruite par le machiniste des commandes à actionner pour arrêter la circulation et immobiliser le convoi.

Pour la sous-catégorie A2, ou la catégorie A lorsque les sous-catégories ne sont pas utilisées, les conducteurs sont formés à la conduite en travaux sur ligne classique suivant les objectifs définis en [Annexe 16 : Objectifs de formation de conduite en travaux](#). La formation est réalisée par un organisme de formation agréé par l'EPSF.

L'AC mentionne le numéro de licence et sa validité couvre toute la période de déroulement du chantier.

Les AC délivrées doivent répondre en tous points aux exigences définies à l'Annexe II du Règlement UE n°36/2010 du 3 décembre 2009 relatif aux modèles communautaires et, notamment, aux mesures de lutte contre la contrefaçon.

Chaque prestataire, titulaire du marché ou sous-contractant lui-même qualifié, délivre les AC aux conducteurs qu'il emploie en respectant les dispositions ci-avant.

## 5.4.2. Agent d'accompagnement TdS

Le prestataire dispose également d'agents d'accompagnement des trains de service (AATdS) qu'il habilite à la TES G (CS7 exclue) selon les prescriptions de l'arrêté du 7 mai 2015 relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite des trains et selon les conditions d'aptitudes physique et psychologique définies au Chapitre [3.2.1, « Conditions d'aptitudes physique et psychologique »](#) :

- TES G : Assurer la sécurité d'un convoi de SNCF Réseau (Fonction d'AATdS : agent, quelles que soient ses autres fonctions, chargé dans un train, tant en marche que lors des arrêts, de certaines tâches concernant la sécurité notamment l'assistance au conducteur).

Pour être apte à la fonction ci-dessous...	...l'agent doit être habilité à la TES ci-dessous (x)					
	H	I	K	J	L	G
Agent d'accompagnement TdS (AATdS)						x

## 5.5. Matériel roulant

Lorsque le candidat dispose de matériels roulants, ceux-ci doivent être titulaires :

- soit d'une Autorisation de Mise en Exploitation Commerciale (AMEC). À défaut d'inscription d'un matériel roulant titulaire d'une AMEC dans un renseignement technique (RT), ce matériel roulant doit faire l'objet d'une autorisation temporaire de circuler ou d'une attestation de compatibilité. Dans ce cas, le prestataire en fait la demande auprès du donneur d'ordre ;
- soit d'un agrément de circulation conforme aux dispositions de la REP RFN-CG-MR 03 A-00-n°003 Matériel d'entreprises de travaux - agrément de circulation sur les lignes exploitées par la SNCF - maintenance - contrôle (OP03005 / Ex IN01418).

Tout au long de la prestation, le prestataire est responsable des vérifications et essais permettant d'attester l'aptitude à circuler de ses matériels roulants.

## 5.6. Prestations réciproques

### 5.6.1. Le donneur d'ordre

- Le donneur d'ordre identifie les parcours nécessaires et les chantiers qui seront desservis afin que le prestataire organise l'acquisition de la connaissance des infrastructures par ses conducteurs :

- lorsque le prestataire ne peut obtenir l'aide d'un autre exploitant ferroviaire (ExF), SNCF Réseau met à disposition des ExF un service de prestation d'accompagnement pour étude de ligne sur son site internet <http://www.psef.sncf.com>. La prestation peut ne concerner qu'un encadrant du prestataire de conduite certifié conducteur de train, qui aura ensuite la charge de décliner en interne les processus d'étude de ligne,
- à titre exceptionnel, le donneur d'ordre assure l'accès aux cabines de conduite des matériels roulants de SNCF Réseau. Cette prestation fait l'objet d'une contractualisation permettant au donneur d'ordre de dégager un bénéfice raisonnable,
- le donneur d'ordre assure la fourniture et le paiement des sillons limités aux besoins du chantier ;
- si nécessaire, le donneur d'ordre délivre une autorisation temporaire de circuler pour les matériels roulants du prestataire titulaires d'une AMEC, non titulaires d'une attestation de compatibilité en attente d'inscription au RT.

### 5.6.2. Le prestataire assure :

- la fourniture de conducteurs certifiés pour la conduite des convois de SNCF Réseau sur le périmètre défini au Chapitre 1 (voir 1.1, « La qualification 09201 « Opérations au sol » ») ;
- l'organisation de l'étude des infrastructures pour tous les conducteurs assurant la prestation qui n'auraient pas déjà les compétences requises ;
- la mise à jour des AC des conducteurs avant le début de la prestation ;
- dans les situations qui l'exigent, la fourniture d'agents d'accompagnement des TdS ;
- la mise en tête du matériel roulant sur le train ;
- la participation du conducteur à l'essai de frein avant départ ;
- la réalisation des mesures à prendre avant d'autoriser la mise en mouvement (Retrait des dispositifs d'immobilisation de l'engin moteur, ...) ;
- l'immobilisation du matériel roulant ;
- la sensibilisation de son personnel sur les conditions d'accès aux cabines de conduite de SNCF Réseau lors des reconnaissances des infrastructures (voir l'[Annexe 17 : « Accès aux cabines de conduite »](#)).

## 6. Spécialités de la qualification 09203 "Accompagnement des TTx"

L'entreprise candidate à cette qualification doit au préalable posséder la qualification 09 201 « Opérations au sol », mention « à l'essai » levée.

### 6.1. Prestation attendue

En dehors des limites territoriales, précisées pour chaque site dans la CLO pour les manœuvres, et sur le domaine fermé, l'ATTx peut guider le déplacement du TTx, comme une manœuvre de refoulement.

À l'engagement du domaine fermé :

- l'ATTx doit être en possession de la CCBD et, s'il y a lieu, de la situation géographique fournie par le RPTx ;
- il reçoit l'autorisation d'accès au domaine fermé par l'agent circulation (ouverture du signal,..) et autorise lui-même la mise en mouvement du TTx après remise au conducteur du bulletin de déplacement.

Lors de la circulation sur le domaine fermé :

- l'ATTx assure la sécurité des mouvements du TTx (sans dédouaner le conducteur des tâches de sécurité qui sont de sa responsabilité) qu'il accompagne sur le domaine fermé (y compris la zone chantier) ;
- il donne les ordres de mise en mouvement, d'arrêt,...

À l'entrée sur la zone de chantier :

- l'ATTx reçoit l'autorisation d'entrée sur la zone de chantier par le CCh et autorise lui-même la mise en mouvement du TTx après remise au conducteur du Bulletin de déplacement, complété et validé pour la partie chantier ;
- il peut, sur ordre du CCh, retirer puis remettre en place un SAM (y compris pétard le cas échéant).

Sur la zone de chantier :

- L'ATTx, avec le conducteur, respecte le mode de déplacement chantier et applique les prescriptions reprises dans la CCBD ;
- Il vérifie à l'arrêt et de visu, à chaque aiguille, le tracé correct de l'itinéraire (direction donnée et collage de la lame) sur la zone de chantier ;
- Lorsque des opérations de fractionnement et de raccordement d'un TTx sont effectuées sur la zone de chantier, l'ATTx désigné chef de convoi est responsable des règles de sécurité liées au fractionnement et au regroupement des TTx sur la zone de chantier.

En sortie de la zone de chantier :

- l'ATTx reçoit l'autorisation de sortie de la zone de chantier par le CCh et autorise lui-même la mise en mouvement du TTx après remise au conducteur du Bulletin de déplacement, complété et validé pour la partie « après » ;
- Il s'assure de la réalisation des opérations de formation du TTx ;
- Il peut sur ordre du CCh retirer, puis remettre en place, un SAM (y compris pétard le cas échéant).

En dégagement du domaine fermé :

- l'ATTx reçoit l'autorisation de dégagement du domaine fermé par l'agent circulation et autorise lui-même la mise en mouvement du TTx après remise au conducteur du Bulletin de déplacement.

## 6.2. Principes organisationnels

Le prestataire porte une attention particulière au respect des modes opératoires aux interfaces entre les différents acteurs du chantier et ceux réalisant les prestations « Accompagnement des TTx ».

Il s'agit ainsi de s'assurer de l'homogénéité des pratiques des prestataires qualifiés dans la gestion de ces interfaces et des divers documents/imprimés utilisés.

Le prestataire s'engage à respecter les dispositions réglementaires applicables sur le Réseau Ferré National et les dispositions particulières fixées dans le cahier des charges du marché. Pour les prestations d'accompagnement des TTx, la documentation d'exploitation existante (référentiels, règles d'exploitation particulières propres à la réglementation des travaux, ...) décrit les exigences à respecter par les prestataires qualifiés ; les règles métier sont réputées connues par le prestataire qualifié.

Plus précisément, la REP RFN-IG-SE 09 B-00-n°001 « Trains-travaux, engins-chantiers : composition, utilisation, acheminement » ([QOP00510, Trains-travaux, engins-chantiers : composition, utilisation, acheminement](#)), en son chapitre 3 notamment, précise les interfaces entre l'ATTx et le conducteur, le RPTx, le CCh, l'agent d'activité et le SGC.

Le document de base est le carnet de Consigne de Circulation – Bulletin de Déplacement (CCBD), document utilisé tout au long du processus et qui doit être complété en temps réel par l'ATTx pour le dégagement du TTx).

L'agent chargé de la prestation d'accompagnement participe au briefing sécurité organisé par le RPTx.

## 6.3. Personnel chargé de la prestation

L'entreprise doit disposer d'agents ayant les connaissances professionnelles pour réaliser la prestation. En particulier :

- respecter la signalisation et appliquer les règles générales de circulation ;
- guider un train-travaux comme une manœuvre ;
- appliquer les règles particulières aux trains-travaux ;
- appliquer les procédures en cas d'incident.

Le prestataire habilite le personnel chargé de la prestation selon les prescriptions de l'arrêté du 7 mai 2015 relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite de train et selon les conditions d'aptitudes physique et psychologique définies au chapitre [3.2.1, « Conditions d'aptitudes physique et psychologique »](#), à la TSAE opérationnelle définie ci-après :

- agent formé aux spécificités liées à la circulation sur domaine fermé et aux convois de SNCF Réseau (Lire l'[QMT01697, Assurer les missions d'agent d'accompagnement des trains - travaux. Recueil de prescriptions générales \(PG ATTx\)](#)).

L'habilitation des agents doit également répondre aux exigences ci-après :

Pour être apte à la fonction ci-dessous...	...l'agent doit être habilité à l'ensemble des TES/TSAE ci-dessous (x)						
	H	I	K	J	L	G	TSAE
Agent d'accompagnement TTx (ATTx)	x	x	x	x	x	x	x

## 6.4. Matériel

L'entreprise doit utiliser des types d'outillages et d'agres qui sont homologués par SNCF Réseau et veille à leur bon état de fonctionnement tel que repris dans son manuel de gestion de la sécurité et selon les principes définis par SNCF Réseau.

Le candidat doit apporter la preuve qu'il possède en nombre suffisant le matériel suivant :

- les outillages nécessaires (AMCFA : appareil mobile de commande du frein automatique, signalisation, garde-corps, cales anti-dérive, radio de commodités, les clefs de berne, clefs de cadenas T1,...) ;
- les agrès de sécurité nécessaires (torches, pétards, lanternes, drapeaux,...).

## 6.5. Prestations réciproques

### 6.5.1. Le donneur d'ordre assure :

- le prêt des moyens en radio de manœuvre propres aux TTx et forme à leur utilisation ;
- la connaissance de ligne lorsque l'acheminement vers ou depuis la zone de chantier est assuré par refoulement ;
- si possible, l'accès aux cabines de conduite des matériels roulants de SNCF Réseau afin de permettre aux ATTx du prestataire d'acquérir la connaissance des infrastructures sur les parcours prévus. Cette prestation fait l'objet d'une contractualisation permettant au donneur d'ordre de dégager un bénéfice raisonnable.

### 6.5.2. Le prestataire assure :

- la sensibilisation de son personnel sur les conditions d'accès aux cabines de conduite de SNCF Réseau lors des reconnaissances des infrastructures (voir l'[Annexe 17 : « Accès aux cabines de conduite »](#)) ;
- la mission d'ATTx ayant, le cas échéant, la responsabilité de chef de convoi.

Le prestataire porte à la connaissance du donneur d'ordres, la liste des personnes devant intervenir dans le cadre de la prestation, avec leurs coordonnées, leurs fonctions. La liste des personnes est reprise dans l'[Annexe 1 : Fonctions et coordonnées des Intervenants](#).

Un représentant du prestataire doit être désigné pour travailler sur les mouvements des TTx et dispenser l'information sur les particularités locales à son personnel.

Prestations réciproques p.31	Matériel p.30	Personnel chargé de la prestation p.30	Principes organisationnels p.30	Prestation attendue p.29
------------------------------	---------------	--	---------------------------------	--------------------------



## ANNEXES



# Annexe 1 : Fonctions et coordonnées des Intervenants

Le modèle est accessible sur le [SharePoint DGII-DQS-PEP](#)

## Représentants du Donneur d'ordre :

Nom / DET / - Tél. .... / .....@.....

Nom / Dirigeant Pôle QSE / Tél. .... / .....@.....

Nom / Spécialiste Trains Infra / Tél. .... / .....@.....

Nom / RLT Voie / Tél. .... / .....@.....

Nom / Responsable cellule MOE Travaux / Tél. .... / .....@.....

## Représentants du Prestataire (NOM de l'ExF) :

Nom / Président / Tél. .... / .....@.....

Nom / Responsable Exploitation sécurité / Tél. .... / .....@.....

Nom / Responsable QSE / Tél. .... / .....@.....

Nom / Gestionnaire de documentation / Tél. .... / .....@.....

Liste des opérateurs		
NOM Prénom	Fonction	Habilité pour la TES/TSAE
<b>SPECIMEN</b>		

## Représentants du sous-traitant, le cas échéant (NOM de l'ExF) :

Nom / Président / Tél. .... / .....@.....

Nom / Responsable Exploitation sécurité / Tél. .... / .....@.....

Nom / Responsable QSE / Tél. .... / .....@.....

Nom / Gestionnaire de documentation / Tél. .... / .....@.....

Liste des opérateurs		
NOM Prénom	Fonction	Habilité pour la TES/TSAE



## Annexe 2 : Parcours et chantiers desservis

Le modèle est accessible sur le [SharePoint DGII-DQS-PEP](#)

### PARCOURS ET CHANTIERS DESSERVIS

Intitulé du chantier :

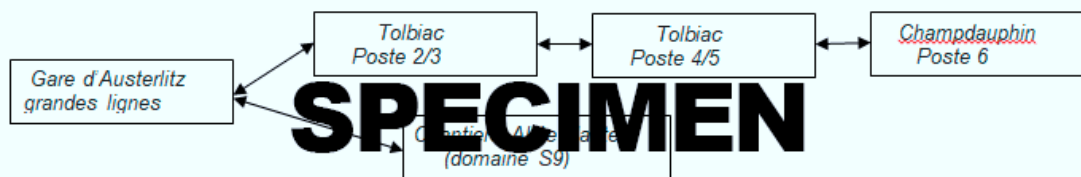
Exemple : RVB entre les Km ...+... et km ...+... voie ... en gare .....

Ligne concernée : 000 000 (.....)

Type de plateforme :

Exemple : plateforme en remblai, isolée des autres voies encadrantes, mais accessible uniquement en traversant d'autres VP. Plateforme à xx voies du km ...+... au ...+... et du km ...+...

Configuration des lieux : (Exemple synoptique)



Connaissance gare de :

Exemple : Paris Austerlitz (PRS C) – Paris Tolbiac (poste 2/3, poste 4/5 et poste 6)

Ligne ..... / .....

Engagement /Dégagement des TTX ..... (Base arrière .....)

Entrée/Sortie des TTX ..... ZCh - accès Nord et sud

Dessertes :

Exemple : Formation des TTX à Champdauphin (poste 6) puis desserte des chantiers via gare d'Austerlitz grandes lignes.

Formation et RAT :

Exemple : Uniquement marche en manœuvre, pas de départ en ligne



## Annexe 3 : Textes référents « Convois de SNCF Réseau »

Le modèle est accessible sur le [SharePoint DGII-DQS-PEP](#)

Liste des textes « CONVOIS »

Applicables au 28 janvier 2020

Textes DGOP S EC Convois	Libellé	Version	Textes de référence
MT07320	Exercer les missions de chef de la manœuvre pour les convois du GI	V1 20/09/2019	<p>Arrêté du 19 mars 2012 ANNEXE VII, RC A-B 7c n°1 Réalisation des attelages/déattelages Interventions sur les organes de frein et contrôle du fonctionnement du frein continu DC A-B 7c n°1 Description des attelages, des autres liaisons et des organes de frein des véhicules RC A-B 2c n°2 Processus « départ des trains », OP00603 Autorisation de mouvement des trains, OP00526 Sécurité du personnel - Dispositions à observer pour assurer la sécurité du personnel effectuant des manœuvres ou participant à l'accompagnement des trains travaux, OP00491 Prévention des risques dus à l'Electricité, Règlement OP00485 Règlement sur la sécurité du personnel vis-à-vis des risques ferroviaires – Généralités – Définitions – Déplacement ou stationnement dans l'enceinte du chemin de fer, OP00848 Sécurité du personnel, Prescription à observer par les agents travaillant sur les lignes de traction électrique à courant alternatif monophasé 25 000 V – RC A-B 8a n°2 Véhicules soumis à certaines restrictions – Manœuvres – Classement,</p>





## Annexe 4 : Remise de la CLO et des clés d'accès

Le modèle est accessible sur le [SharePoint DGII-DQS-PEP](#)

### ATTESTATION de REMISE de la CLO et des clés d'accès par SNCF Réseau à l'entreprise chargée de missions de sécurité

Je soussigné, M .....

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

Adresse : .....

Téléphone : .....

à remis ce jour : .....

La consigne locale opérationnelle suivante (CLO) : .....

Cette consigne est destinée à la reconnaissance du parcours et au complément de périmètre géographique à porter sur la carte d'habilitation des agents de l'entreprise.

La mise à jour des particularités locales sera faite ensuite :

-par le représentant SNCF avec le plan de prévention (1)

-par le CSPS dans son PGC (1)

- les clés des agents de l'entreprise

SPECIMEN		
Km	Côté voie	précisions

à M .....

Représentant de l'Entreprise .....

chargé d'assurer l'adaptation au poste de travail du personnel de l'entreprise

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..... Pour l'entreprise : M .....

Tél : .....

Tél : .....

(1) rayer la mention inutile



## Annexe 5 : Attestation de la prestation de la CLO

Le modèle est accessible sur le [SharePoint DGII-DQS-PEP](#)

ATTESTATION DE PRÉSENTATION DE LA CLO	
ETABLISSEMENT : .....	
M. .... (Nom, prénom)	fonction : .....
atteste que :	
M. .... (Nom, prénom)	Entreprise : .....
a reçu les instructions et les informations relatives aux conditions et modalités d'exploitation des installations techniques et de sécurité figurant dans la CLO et nécessaires à l'exercice de l'activité de son entreprise :	
<ul style="list-style-type: none"><li>sur le territoire :<ul style="list-style-type: none"><li>de l'établissement <sup>(1)</sup></li><li>de l'unité <sup>(1)</sup>, du secteur <sup>(1)</sup></li></ul></li><li>sur les installations :<ul style="list-style-type: none"><li>de la (ou des) gare(s) <sup>(1)</sup> :</li><li>du (ou des) parcours(s) <sup>(1)</sup> :</li></ul></li></ul>	
Période de validité :	
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	



## Annexe 6 : Carnet CCBD TTx sur zone de chantier unique

Le modèle est accessible sur le [SharePoint DGII-DQS-PEP](#)

Consigne de circulation – Bulletin de déplacement – ZEP		Voie _____	Ex. ATTx _____																														
(LIGNES CLASSIQUES)																																	
Nom du TTx _____	ATTx : _____	RPTx : _____	N° XXXX																														
N° de dépêche à cocher	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35								
<b>AVANT</b>		<input type="checkbox"/> TTx STATIONNE		<input type="checkbox"/> ENGAGEMENT du TTx																													
<input type="checkbox"/> EXPÉDITION d'un <input type="checkbox"/> TTx Ordonneur en DFV <input type="checkbox"/> TTx en GEG		<input type="checkbox"/> et CIRCULATION sur le domaine fermé <input type="checkbox"/> Vers la zone de chantier située km _____ <input type="checkbox"/> Vers le km _____																															
<b>Ordre est donné au conducteur du Train n° _____ expédié sur voie _____ entre les gares de _____ et _____ de s'arrêter au km _____ à proximité de _____ où il sera pris en charge par un ATTx.</b>		<b>Avis est donné au conducteur du TTx qu'il circule sur domaine fermé</b> <input type="checkbox"/> ZEP type G <input type="checkbox"/> ZEP type L Mesure particulière : _____ Marche à vue (ZEP type L) : Le conducteur est dispensé d'observer la marche à vue sur les parcours suivants : _____ Signaux intermédiaires : Ordre est donné au conducteur de franchir fermé : <input type="checkbox"/> signal <input type="checkbox"/> pancarte																															
RPTx à Conduire		RPTx à ATTx : _____ LE _____ F. _____ à _____ N. _____ <input type="checkbox"/> REMIS DIRECTEMENT – Signature : _____ <input type="checkbox"/> TRANSMIS PAR DÉPÊCHE N° donné : _____ N° reçu : _____																															
<b>CHANTIER</b>		Km. _____ Zone de chantier : _____ CCh : _____ Km. _____ <b>MESURES à prendre sur la zone de chantier</b> Limites du ballage (si différent de la voie) : _____ Mesure particulière (PM, TVP, ...) : _____ Fractionnement autorisé : <input type="checkbox"/> OUI Si oui, application de la consigne spéciale. <input type="checkbox"/> NON SORTIE de la zone de chantier prévue côté : _____ Point où le TTx doit se rendre à la fin du travail : _____ CCh à ATTx n° _____ pour entrer sur la zone de chantier s. _____ CCh à _____ <input type="checkbox"/> PAR SORTIE – Signature : _____ <input type="checkbox"/> PAR DÉPÊCHE N° donné : _____ N° reçu : _____ ATTx à CCh : _____ AVIS VERSAL : <input type="checkbox"/> « mon TTx est prêt au départ » <input type="checkbox"/> « mon TTx est immobilisé »																															
<b>APRES</b>		<input type="checkbox"/> ATTENTE pour DFV restituée occupée sur ZEP Type G <input type="checkbox"/> TTx immobilisé <input type="checkbox"/> TTx prêt au départ <input type="checkbox"/> EXPÉDITION d'un TTx <input type="checkbox"/> Suite à GEG avec TTx <input type="checkbox"/> Suite à DFV restituée occupée sur ZEP Type L																															
<input type="checkbox"/> SORTIE DIRECTE de la zone de chantier		<input type="checkbox"/> CIRCULATION sur le domaine fermé <input type="checkbox"/> Vers la zone de chantier située km _____ <input type="checkbox"/> Vers le point de déchargement prévu côté : _____ Point où le TTx doit s'arrêter pour la demande de déchargement : _____ <b>Avis est donné au conducteur du TTx qu'il circule sur domaine fermé</b> <input type="checkbox"/> ZEP type G <input type="checkbox"/> ZEP type L Mesure particulière : _____ Marche à vue (ZEP type L) : Le conducteur est dispensé d'observer la marche à vue sur les parcours suivants : _____ Signaux intermédiaires : Ordre est donné au conducteur de franchir fermé : <input type="checkbox"/> signal <input type="checkbox"/> pancarte RPTx à ATTx : _____ <input type="checkbox"/> REMIS DIRECTEMENT – Signature : _____ <input type="checkbox"/> TRANSMIS PAR DÉPÊCHE N° donné : _____ N° reçu : _____																															
<input type="checkbox"/> et DÉGAGEMENT du TTx		DEMANDE DE DÉGAGEMENT VERSALE : _____ « ATTx n° _____ » je demande l'autorisation de décharger de la ZEP _____ Voie _____ depuis _____ point de départ du TTx _____ AUTORISATION DE DÉGAGEMENT : _____ « ATTx n° _____ » je donne l'autorisation de décharger de la ZEP _____ Voie _____ depuis _____ point de départ du TTx _____ en direction de _____ (point de déchargement après la consigne de production) AVIS DE DÉGAGEMENT : _____ « ATTx n° _____ » je donne l'autorisation de décharger de la ZEP _____ Voie _____ depuis _____ point de départ du TTx _____ <input type="checkbox"/> PAR RESTITUTION DE CETTE CONSIGNE RPTx, le TTx _____ <input type="checkbox"/> PAR DÉPÊCHE N° donné : _____ N° reçu : _____																															

## Annexe 7 : Carnet CCBD TTx unique sur zones de chantiers successives

Le modèle est accessible sur le [SharePoint DGII-DQS-PEP](#)



Consigne de circulation – Bulletin de déplacement – ZEP		Voie _____	Dt: ATTx N° XXXX
N° de dédiche à cocher		ATTx	RPTx
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35			
A V A N T	EXPÉDITION d'un TTx TTx Déclencheur en DFV		ENGAGEMENT du TTx
	Ordre est donné au conducteur du Train n° _____ expédié sur V _____ et de s'arrêter au Km _____ à proximité de _____ ou il sera pris en charge par un ATTx.		Point d'engagement <input type="checkbox"/> et <b>ENTRÉE DIRECTE</b> sur la zone de chantier
	<input type="checkbox"/> et CIRCULATION sur le domaine fermé <input type="checkbox"/> vers le Km _____ <input type="checkbox"/> vers la ZCH (Stalle Km)		
	Avertissement est donné au conducteur du TTx qu'il circule sur domaine fermé sur ZEP type L. Mesures particulières : Marche à vue : le conducteur est dispensé d'observer la marche à vue sur les parcours suivants : Signaux intermédiaires : Ordre est donné au conducteur de franchir fermé la Plaque ATC, le Signal, le repère NF :		
RPTx à Conducteur Le _____ à _____ h _____		<input type="checkbox"/> REMIS DIRECTEMENT – Signature : <input type="checkbox"/> TRANSMIS PAR DÉPÊCHE N° donné : _____ N° reçu : _____	
C H A N T I E R S	Zone de chantier Du Km _____ au Km _____ Limites balisées si différentes de la ZCH Mesures particulières (PN, TVP, ...):		AUTORISATION D'ENTRÉE : à _____ COH à _____ ATTx n° _____ chantier à _____ Signature : _____ Le _____ à _____ h _____
	Avertissement est donné au conducteur du TTx « vous êtes en mode de déplacement chantier » Mesures particulières : Signaux intermédiaires : Ordre est donné au conducteur de franchir fermé la Plaque ATC, le Signal, le repère NF		
	Point où le TTx doit se rendre à la fin du travail : _____ ATTx à COH : Avertissement : <input type="checkbox"/> non TTx est prêt au départ		
	<input type="checkbox"/> CIRCULATION sur domaine fermé en ZEP L vers le Km _____ <input type="checkbox"/> Vers la ZCH (Stalle au Km)		
E N T R E E S	Zone de chantier Du Km _____ au Km _____ Limites balisées si différentes de la ZCH Mesures particulières (PN, TVP, ...):		AUTORISATION D'ENTRÉE : à _____ COH à _____ ATTx n° _____ chantier à _____ Signature : _____ Le _____ à _____ h _____
	Avertissement est donné au conducteur du TTx « vous êtes en mode de déplacement chantier » Mesures particulières : Signaux intermédiaires : Ordre est donné au conducteur de franchir fermé la Plaque ATC, le Signal, le repère NF		
	Point où le TTx doit se rendre à la fin du travail : _____ ATTx à COH : Avertissement : <input type="checkbox"/> non TTx est prêt au départ		
	<input type="checkbox"/> CIRCULATION sur domaine fermé en ZEP L vers le Km _____ <input type="checkbox"/> Vers la ZCH (Stalle au Km)		
A P R È S	<input type="checkbox"/> SORTIE DIRECTE de la zone de chantier		<input type="checkbox"/> CIRCULATION sur le domaine fermé <input type="checkbox"/> Vers le Km _____ <input type="checkbox"/> Vers la ZCH KM <input type="checkbox"/> Vers le point de départ précédent Point où le TTx doit s'arrêter pour la demande de déplacement
	Avertissement est donné au conducteur du TTx qu'il circule sur domaine fermé sur ZEP type L. Mesures particulières : Marche à vue : le conducteur est dispensé d'observer la marche à vue sur les parcours suivants : Signaux intermédiaires : Ordre est donné au conducteur de franchir fermé la Plaque ATC, le Signal, le repère NF :		
	RPTx à _____ Le _____ à _____ h _____ <input type="checkbox"/> REMIS DIRECTEMENT – Signature : <input type="checkbox"/> TRANSMIS PAR DÉPÊCHE N° donné : _____ N° reçu : _____		
	<input type="checkbox"/> DÉGAGEMENT du TTx		
ATTx à _____ Agent de _____		DEMANDE DE DÉGAGEMENT VERBALE : à ATTx n° _____ je demande l'autorisation de dégager de la ZEP _____ Voie _____ depuis _____	
ATTx à _____ Agent de _____		AUTORISATION DE DÉGAGEMENT : _____ à ATTx n° _____ depuis de la ZEP _____ Voie _____ en direction de _____ <input type="checkbox"/> VERBALE <input type="checkbox"/> PAR DÉPÊCHE N° donné : _____ N° reçu : _____	
ATTx à _____ RPTx à _____		AVIS DE DÉGAGEMENT : <input type="checkbox"/> PAR RESTITUTION DE CETTE CONSIGNE ATTx n° _____ à _____ RPTx, le TTx _____ a dégagé complet la ZEP _____ Voie _____ <input type="checkbox"/> PAR DÉPÊCHE N° donné : _____ N° reçu : _____	



## Annexe 8 : Bulletin de freinage (B.F)

Le modèle est accessible sur le [SharePoint DGII-DQS-PEP](#)



# **SPECIMEN**

## **BULLETIN DE FREINAGE**

### **DES CONVOIS DU GI**

Sy.0.013.3322

## Annexe 9 : B.F mode d'emploi

Le modèle est accessible sur le [SharePoint DGII-DQS-PEP](#)

## Mode d'emploi

Le bulletin de freinage des Convois du GI s'adresse aux trains de service (TSV), aux trains-travaux (TTx) et aux trains d'utilisation spéciale (TUS). Il se présente accompagné d'une souche autocopiante permettant de garder une copie archivée.

L'établissement du bulletin de freinage est à la charge d'un agent formation habilité au groupement de TES « J+K ». Il est réalisé systématiquement au départ du lieu de formation ou de remaniement. Le bulletin de freinage, **signé par l'agent habilité « TES J+K »**, donne l'assurance au conducteur que l'ensemble des opérations de formation du convoi sont conformes et terminées (y compris l'essai de frein).

Le bulletin de freinage doit être remis au conducteur suffisamment tôt afin qu'il dispose du temps utile pour en prendre connaissance.

Le bulletin de freinage est un document de sécurité. Il ne doit comporter ni rature ni surcharge. Seuls les renseignements prévus doivent être inscrits dans les différentes cases réservées à cet effet.

Il ne doit concerner que les caractéristiques du convoi au départ du lieu de formation où il est établi.

### Les colonnes du bulletin de freinage :

- la 1<sup>ère</sup> colonne doit être utilisée pour l'ensemble des convois (TSV, TUS, TTx) ;
- la colonne grisée du bulletin de freinage est utilisée **uniquement** pour le parcours "Retour" du TTx ;
- la 3<sup>ème</sup> colonne reste libre pour permettre au conducteur d'inscrire les nouvelles informations en cas d'incident en ligne.

### La remise du bulletin de freinage :

Le bulletin de freinage peut être remis au conducteur :

- soit directement par l'agent formation habilité « TES J+K » ;
- soit par l'intermédiaire d'un autre agent sur demande de l'agent formation. Cet autre agent devra rendre compte du nécessaire fait afin que l'agent formation puisse amortir la fiche de traçabilité.

L'heure de remise du bulletin de freinage est à indiquer sur la fiche de traçabilité des opérations de formation.

### Annulation du bulletin de freinage :

Lorsqu'un bulletin de freinage doit être annulé, suite à une erreur lors de sa rédaction ou suite à une modification de composition du convoi, l'agent formation habilité « TES J+K » l'annule, ainsi que sa souche, de deux barres en croix et appose la mention « *bulletin annulé, le... à ...h...min pour...* (Indiquez brièvement le motif) ».

Dans tous les cas d'annulation, le bulletin de freinage et sa souche sont conservés ensemble.

### L'agent formation habilité « TES J+K » doit établir un nouveau bulletin de freinage, lorsque :

- une opération de formation est réalisée et terminée (essai de frein de raccordement et mise en place de la signalisation d'arrière lors d'un rebroussement par exemple), quel que soit le délai de stationnement du convoi ;
- la composition, les règles de freinage, ou les conditions de remorque sont modifiées ;
- une mention portée dans le cadre "observations" cesse d'être applicable ;
- en cas de relèvement de conducteur lorsque le délai de stationnement du convoi est supérieur à 2 heures.

Au retour pour un TTx, en plus des indications ci-dessus :

- si l'indice de composition quittant la zone de chantier pour le parcours retour n'est pas identique à celui du TTx à l'aller ;
- si le bulletin de freinage a été modifié par une annotation concernant les conditions de freinage du TTx lors du trajet aller (à la suite d'un incident en cours de route par exemple).

### Le bulletin de freinage est restitué signé par le conducteur à la fin de son étape ou à l'arrivée au terminus du convoi :

- au personnel du site destinataire en charge de récupérer le bulletin de freinage ;
- au conducteur de relèvement dans le cas d'un relèvement (délai de stationnement du convoi inférieur à 2 heures) ;
- à l'organisateur des travaux ou de l'acheminement (ou à son représentant sur le chantier) ;
- pour les TTx, à l'agent formation habilité TES « J+K », à la fin de l'intervention sur la zone de chantier afin que celui-ci puisse compléter la colonne grisée pour le retour du TTx.

Ces bulletins sont archivés 12 mois.

**RAPPEL :** Lorsque les règles normales de composition, de remorque ou de freinage d'un convoi n'ont pu être satisfaites, l'agent formation habilité « TES J+K » annote le cadre « observations » du bulletin de freinage, conformément au texte MT03506 puis en informe **verbalement** le conducteur lors de sa remise.

Sy.0.013.3322

## Annexe 10 : B.F fiche de calcul

Le modèle est accessible sur le [SharePoint DGII-DQS-PEP](#)

## FICHE D'AIDE AU CALCUL



	Nombre	Vitesse limite	Longueur	Masse				Masse Freinée réalisée		
				Tare	ALLER		RETOUR		ALLER	RETOUR
					Masse du chargement	Total	Masse du chargement	Total		
EM de remorque										
Total EM de remorque										
EM en véhicule										
Total EM en véhicule										
Véhicules	1									
	2									
	3									
	4									
	5									
	6									
	7									
	8									
	9									
	10									
	11									
	12									
	13									
	14									
	15									
	16									
	17									
	18									
	19									
	20									
	21									
	22									
TOTAL Véhicules										
EM de pousse (y compris EM de remorque intercalé)										
TOTAL EM de pousse										
TOTAL Convoi										
Freinage de Dérive				ALLER			RETOUR			
Masse freinée réalisée dans la 2 <sup>ème</sup> moitié du convoi										

Les colonnes grisées sont utilisées pour le parcours « retour » du TTX

Sy.D.013.3322

## Annexe 11 : B.F libellé

Le modèle est accessible sur le [SharePoint DGII-DQS-PEP](#)

## Bulletin de freinage des convois du GI



Indice (ou code) de composition	Catégories (TSV/TUS / TTx)		Date	Destination	Type Convoi Trafic
	Convoi n° :				
	TTx n°	Aller :			
		Retour :			

## Observations – Cas exceptionnels - Incidents

# SPECIMEN

## Composition - Freinage

Au départ de								
Nombre	Engin moteur de remorque (sauf pousse)							
	Engin moteur en véhicule							
	Véhicules (autres qu'engins moteurs)							
	Engin moteur de pousse (ou intercalé)							
	<b>TOTAL</b>							
Longueur	Engin moteur de remorque (sauf pousse)							
	Engin moteur en véhicule							
	Véhicules (autres qu'engins moteurs)							
	Engin moteur de pousse (ou intercalé)							
	<b>TOTAL</b>							
Masse	Engin moteur de remorque (sauf pousse)							
	Engin moteur en véhicule							
	Véhicules (autres qu'engins moteurs)							
	Engin moteur de pousse (ou intercalé)							
	<b>TOTAL</b>							
Masse freinée	Réalisée	Engin moteur de remorque (sauf pousse)						
		Engin moteur en véhicule						
		Véhicules (autres qu'engins moteurs)						
		Engin moteur de pousse (ou intercalé)						
		<b>TOTAL</b>						
	Nécessaire	Dont FD de la 2 <sup>ème</sup> moitié du Convoi						
		Freinage forfaitaire						
		Freinage d'arrêt						
		Freinage de Dérive (FD)						
		FD de la 2 <sup>ème</sup> moitié du Convoi						
Emargements	Agent formation « TES J+K »		Agent formation « TES J+K » pour retour du TTx		Conducteurs			
	Nom		Nom		Noms			
	Signature		Signature		Signatures			

Sy.0.013.3322



## Annexe 12 : Support de traçabilité

Le modèle est accessible sur le [SharePoint DGII-DQS-PEP](#)



### TRAÇABILITE DES OPERATIONS DE FORMATION

Convoi n° ..... Du .....

Site .....

OPERATIONS		Réalisation par Nom(s) Signature(s) éventuelle(s)	Date/Heure	Observations
RAT				
Mise en position des dispositifs Vide / Chargé				
Mise en place de la signalisation d'arrière ou vérification de sa présence				
Mise en position des dispositifs Marchandise / Voyageur				
Adéquation de l'EM avec la fiche train				
Incorporation des transports avec particularités (MR, TE, Unités flexibles, véhicules en charge D) (1)				
Incorporation de véhicules de travaux (AMOR).				
Etablissement du bulletin de freinage				
Etablissement des ordres écrits				
Essai de frein	Complet			
	Partiel			
	Continuité			
	Raccordement			
Vérification des attelages				

(1) Type de transport incorporé à indiquer dans la case observations

Passation de service lorsque la formation du convoi n'est pas terminée sur une séance de travail

Nom de l'agent formation (cédant) ..... le ..... à .... h.... Signature .....

Formation du convoi achevée le ..... à .....h.....mn

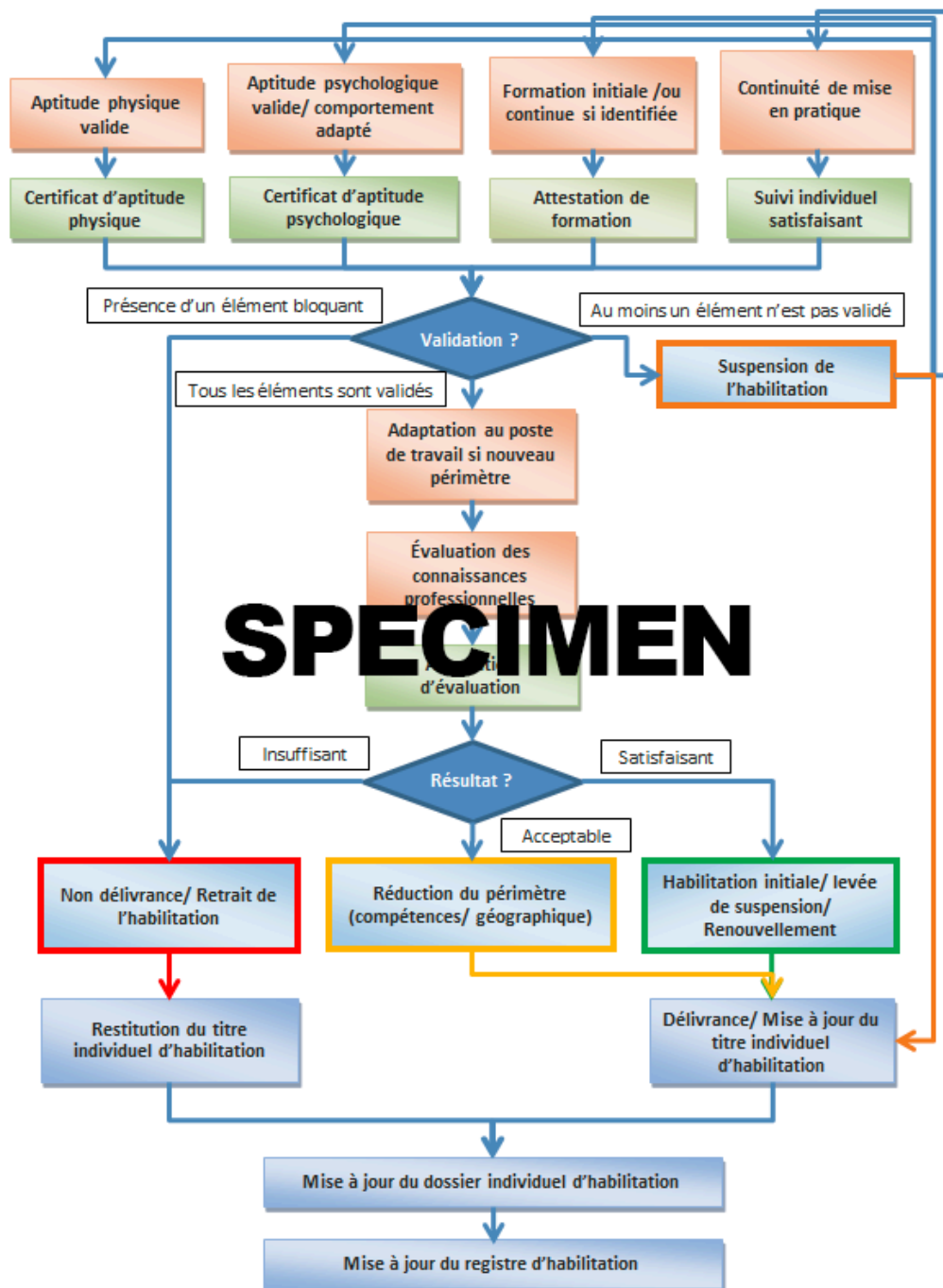
Nom et signature de l'agent formation : .....

Remise du bulletin de freinage au conducteur le ..... à .....h.....

Ordres écrits joints oui\* / non\*

## Annexe 13 : Processus global d'habilitation

Le modèle est accessible sur le [SharePoint DGII-DQS-PEP](#)





# Annexe 14 : Conditions d'aptitudes physique et psychologique

Le modèle est accessible sur le [SharePoint DGII-DQS-PEP](#)

Pour les agents affectés à des tâches essentielles pour la sécurité autres que la conduite des trains, l'annexe reprend :

- les exigences médicales générales ;
- les conditions d'aptitude physique et psychologique.

## 1. Exigences médicales générales

### 1.1 - Absence de pathologie contre indiquée

Afin de ne pas mettre en danger sa sécurité, celle du personnel, des usagers et des tiers, un personnel affecté à une tâche essentielle pour la sécurité autre que la conduite des trains ne doit être sujet à aucune pathologie susceptible de causer :

- une perte soudaine de conscience ;
- une baisse d'attention ou de concentration ;
- une incapacité soudaine ;
- une perte d'équilibre ou de coordination ;
- une limitation significative de mobilité.

Il ne doit suivre aucun traitement médicamenteux par médicaments ou substances susceptibles d'entraîner les pathologies ci-dessus.

**SPECIMEN**

### 1.2 - Information des médecins

Lors des visites médicales relatives à la délivrance du certificat d'aptitude physique, en cas de traitement médical, un personnel affecté à une tâche essentielle pour la sécurité autre que la conduite des trains informe le médecin des médicaments qui lui ont été prescrits.

Il informe de l'exercice d'une tâche essentielle de sécurité les médecins qu'il consulte.

### 1.3 - Information des personnels affectés à des tâches essentielles pour la sécurité autres que la conduite des trains

Les personnels en service affectés à des tâches essentielles pour la sécurité autres que la conduite des trains doivent satisfaire en permanence aux exigences médicales générales définies par la présente annexe.

À cette fin, l'employeur veille à l'information de ces personnels sur la prévention des risques professionnels, sur les obligations résultant du présent texte ainsi que sur les mesures pouvant être prises, notamment les sanctions pénales éventuellement encourues en application des articles L. 3421-1 et suivants et R. 3421-1 du code de la santé publique en



## Annexe 15 : Titre d'habilitation (exemple)

Le modèle est accessible sur le [SharePoint DGII-DQS-PEP](#)

TACHE ESSENTIELLE DE SECURITE			
TES	Date	Limite	Visa
IK (Agent de l'entretien / agent de sécurité)			
IK (Agent formation)			
L (Reconnaisseur)			
LA (Agent d'accueil passagers TGV)			
TACHE DE SECURITE AUTRE QU'ESSENTIELLE			
Agent d'accompagnement TGV-LATV			

Nom(s) : \_\_\_\_\_

Prénom(s) : \_\_\_\_\_

Né(e) le : \_\_\_\_\_

Nationalité : \_\_\_\_\_

Adresse : \_\_\_\_\_

Ville : \_\_\_\_\_

Pays : \_\_\_\_\_

Date de délivrance : \_\_\_\_\_

☐ périmètre corps de SNCF Réseau

☐ périmètre trains de l'ExF

Signature de l'agent : \_\_\_\_\_

**LOGO ExF**

XXXX-XXXX-XXXX

**CARTE D'HABILITATION AUX  
TACHES ESSENTIELLES POUR LA  
SECURITE AUTRES QUE LA  
CONDUITE DES TRAINS**

Organisme de délivrance : \_\_\_\_\_

Photo

Visa

# SPECIMEN

INFRASTRUCTURE SUR LESQUELLES L'OPERATEUR EST HABILE											
TES	chantiers ou gares	DATE	Limite	Visa	Chantiers ou gares	TSAB	chantiers ou gares	DATE	Limite	Visa	Chantiers ou gares
HK						ATTx					
HK						ATTx					
HK						ATTx					
HK						ATTx					
HK						ATTx					
HK						ATTx					
HK						ATTx					
HK						ATTx					
HK						ATTx					
HK						ATTx					
HK						ATTx					





## Annexe 16 : Objectifs de formation de conduite en travaux

Le modèle est accessible sur le [SharePoint DGII-DQS-PEP](#)

Objectifs globaux : être capable de :	Objectifs spécifiques : être capable de :	Thèmes principaux
Appliquer les règles de circulation des engins ferroviaires sur un domaine fermé	Respecter la composition d'un TTx	Vérification des véhicules et des chargements
	Respecter les mesures particulières pour la conduite d'un TTx	Immobilisation Engin moteur non en tête
	Respecter les règles particulières de circulation en processus travaux	Vocabulaire du S9 Règles de circulation Bulletin de déplacement Circuit de voie Manœuvres, cantonnement
	Respecter les règles de circulation sous le procédé Garantie équipement (GEq)	Desserte de la zone de chantier Circulation sur ZC Sortie de la ZC
	Respecter les règles de circulation sous le procédé de DFV type G	Engagement du domaine fermé Desserte de la zone de chantier Circulation sur ZC Sortie de la ZC
	Respecter les règles de circulation sous le procédé de DFV type L	Engagement du domaine fermé Desserte de la zone de chantier Circulation sur ZC Sortie de la ZC

Évaluation de niveau

# SPECIMEN

Elle se compose d'une épreuve écrite.

### Items à évaluer

- Les trains travaux.
- Circulation d'un TTx sous couvert d'une procédure S9.

### Délivrance d'attestations de formation

Ce module donne lieu à la délivrance d'une attestation de formation pour la conduite sur un domaine fermé.

### Consolidations

- Conduire en double un TTx sur un domaine fermé
- Utiliser la documentation relative aux TTx sur un domaine fermé



## Annexe 17 : « Accès aux cabines de conduite »

Le modèle est accessible sur le [SharePoint DGII-DQS-PEP](#)



*en première ligne pour faire avancer le train*

### ACCES AUX CABINES DE CONDUITE

Vous êtes admis en **cabine de conduite** dans le cadre de vos missions.

La conduite d'un train ou son guidage impose attention et concentration. Votre présence ou votre comportement ne doit pas distraire le conducteur ou l'agent d'accompagnement.

Chaque année, plusieurs **incidents** sont provoqués directement ou indirectement par la **distraction** de du conducteur ou de l'agent d'accompagnement du fait d'une présence en cabine.

En cas d'accident, votre **responsabilité personnelle** peut être mise en cause si vous avez distrait le conducteur.

**Soyez vigilant !**

Installez vous dans la cabine en prenant soin de ne pas encombrer le champ de vision et les issues.

Éteignez votre téléphone portable (sauf téléphone dédié au service du train)

#### Exemples de situations

qui réclament l'attention du conducteur et le silence... **SPECIMEN**

 Départ (Dimanche)	 Feu jaune Annonce l'arrêt	 Appels radio	 Manœuvres	 Feu rouge Commande l'arrêt	 Feu violet Commande l'arrêt (matraquage)
 Panne, bruit, fumée	 Forte pluie, neige, brouillard	 Réduction de vitesse	 Ralentissement pour travaux	 Limitez les discussions	 Arrivée en gare

**Vous devez également observer le silence :**

- A la demande du conducteur ou de l'agent d'accompagnement,
- Lorsque vous entendez le conducteur ou l'agent d'accompagnement verbaliser (dire à voix haute : « avertissement » ou « feu jaune clignotant »).

DIRECTION DE L'INFRASTRUCTURE  
DIRECTION DE LA PRODUCTION INDUSTRIELLE  
DPI-SQ-RA





## Annexe 18 : Carnets AMOR

Le modèle est accessible sur le [SharePoint DGII-DQS-PEP](#)

<p><b>Attestation de Mise en Ordre de Route</b></p> <p><b>Numéro 1</b></p> <p>Pour les véhicules de travaux autonomes Ou participant à la remorque d'un convoi du GI.</p>
<p><b>SPECIMEN</b></p> <p>Véhicule de travaux n° .....</p>
<p><b>Attestation de Mise en Ordre de Route</b></p> <p><b>Numéro 2</b></p> <p>Pour les véhicules de travaux incorporés en véhicule dans un convoi du GI.</p>
<p><b>SPECIMEN</b></p>



# Fiche d'identification (FI)

## Identification du texte

Titre	Livret technique des "Prestations Trains à l'usage du GI"
Référentiel	IG - Référentiel ingénierie
Nature du texte	Document opérationnel
Niveau de confidentialité	Diffusion restreinte SNCF Réseau
Sécurité	Sécurité de l'Exploitation Ferroviaire
Émetteur	MT SQS
Référence	IG97914
Index utilisateur (plan de classement)	OG 1 B
Complément à l'index utilisateur	
Ancienne référence	IN07914
Date d'édition	26/03/2020
Version en cours / date	version 1 du 26/03/2020
Date d'application	31/03/2020
Mode de distribution initiale	Standard

## Approbation

Rédacteur	Vérificateur	Approbateur
Claude Crampon   19/03/2020	Christophe Pottier   23/03/2020	Laurent Boutin   26/03/2020
	André Cardia   23/03/2020	

## Bibliographie DigiDoc

## Bibliographie DigiDoc

## Textes de référence

- [QOP00584, Equipement des trains en personnel - Dysfonctionnement des dispositifs de sécurité ou automatismes embarqués](#)
- [QOP00530, Information des conducteurs sur les modifications d'infrastructure](#)
- [QIN04339, Assurer la mission "Reconnaisseur de l'INFRA"](#)
- [QOP00522, Incidents et accidents - Avis - Mesures conservatoires et Enquête](#)
- [QMT03506, Composition - remorque - freinage - vitesse limite - masse des convois du GI](#)
- [QMT03697, Traçabilité des opérations de formation des convois du GI](#)
- [QOP00508, Règles de la gestion opérationnelle des circulations](#)

Identification du texte p.71	Mise à disposition / type de média p.72	Approbation p.71	Distribution p.72	Bibliographie DigiDoc p.71	Restrictions et particularités de dl p.73	Textes interdépendants (Textes de même p.72)	Services chargés de la distribution p.73	Textes abrogés p.72	Résumé p.73	Textes remplacés p.72	Accompagnement du texte p.73	Historique des éditions et des versions p.72
------------------------------	---	------------------	-------------------	----------------------------	---	--	--	---------------------	-------------	-----------------------	------------------------------	--

- [QOP00510, Trains-travaux, engins-chantiers : composition, utilisation, acheminement](#)
- [QOP03017, Dispositions particulières pour la conduite d'un train-travaux](#)
- [QOP03022, Conduite d'un train à l'usage du GI autre qu'un train-travaux](#)
- [QMT01697, Assurer les missions d'agent d'accompagnement des trains - travaux. Recueil de prescriptions générales \(PG ATTx\)](#)
- [QIN03970, Réglementation travaux. Les trains-travaux](#)
- [QMT07320, Exercer les missions de Chef de la manœuvre pour les convois du GI](#)
- [QMT07320, Exercer les missions de Chef de la manœuvre pour les convois du GI](#)
- [QMT40075, Incorporation des véhicules de travaux dans les convois du gestionnaire d'infrastructure \(GI\)](#)
- [QIN07789, Règle d'aide au calcul des chargements de wagons de l'INFRA maintenance & travaux](#)
- [QIN07914, Livret technique des "Prestations Trains à l'usage du GI"](#)

## Textes interdépendants (Textes de même niveau apportant un complément d'information)

## Textes de référence

## Textes abrogés

## Textes de référence

## Textes remplacés

[QIN07914, Livret technique des "Prestations Trains à l'usage du GI"](#)

## Historique des éditions et des versions

Edition	Version	Date de version	Date d'application	Objet de la modification(*)
26/03/2020	Version 1	26/03/2020	31/03/2020	Mise à jour du texte

## Mise à disposition / type de média

**Mise à disposition :** DigiDoc

**Type de média :** Intranet

## Distribution

Organismes de la direction de l'entreprise sans distribution par indicatif	
Indicatifs de distribution de l'Epic SNCF	



Indicatifs de distribution de l'Epic RESEAU	DGOP, DGOP PI, DGOP DS, DGOP DPPF, INFRARAIL, DZP A, DZP NEN, DZP SE DZP IDF, DGII, DGIIDT, DGIIDQS, DSSR, UFCREQ
Indicatifs de distribution de l'Epic MOBILITES	
Collections communes aux 3 Epics	

## Restrictions et particularités de distribution

Entités concernées par cette version du texte	
Particularités de distribution	

## Services chargés de la distribution

Pas d'édition papier du document.

## Résumé

## Accompagnement du texte

Identification du texte p.71	Mise à disposition / type de média p.72
Approbation p.71	Distribution p.72
Bibliographie DigiDoc p.71	Restrictions et particularités de distribution p.73
Textes interdépendants (Textes de même p.72)	Services chargés de la distribution p.73
Textes abrogés p.72	Résumé p.73
Textes remplacés p.72	Accompagnement du texte p.73
Historique des éditions et des versions p.72	

Historique des éditions et des versi p.72	Textes remplacés p.72	Textes abrogés p.72	Textes interdépendants (Textes de mē p.72	Bibliographie DigiDoc p.71	Approbation p.71	Identification du texte p.71
	Accompagnement du texte p.73	Résumé p.73	Services chargés de la distribution p.73	Restrictions et particularités de dl p.73	Distribution p.72	Mise à disposition / type de média p.72

## Fiche d'observations et d'amélioration

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	
Téléphone	
Fax	
Email	

### Observations

--	--

### Suites données et réponse à l'émetteur (après avis du hiérarchique)

--	--

### Service gestionnaire

Téléphone	
-----------	--

Fax	
Email	

**SNCF**

**Entité :**

**Adresse :**

**CRT :**

.....  
Pliez ici

Agrafez ici