

COPIE

COPIE

Référentiel Infrastructure

Consigne générale S0 n°8

COPIE

COPIE

COPIE

*Procédures de communication à l'usage
des agents chargés de l'application du
Règlement Général de Sécurité*

COPIE

COPIE

Édition du 22 janvier 2003

COPIE

Applicable le 01 avril 2003

COPIE

COPIE

IN 2373

The SNCF logo is located in the bottom right corner of the page. It consists of the letters 'SNCF' in a bold, blue, sans-serif font, with a red arrow pointing to the right above the letters.

Émetteur : Direction Déléguée Systèmes d'Exploitation et Sécurité

COPIE

COPIE

COPIE

COPIE

Sommaire

PROCÉDURES DE COMMUNICATION À L'USAGE DES AGENTS CHARGÉS DE L'APPLICATION DU R.G.S.....	1
Article 1. Objet.....	1
Article 2. Champ d'application.....	1
2.1 Pour les lignes	1
2.2 Par les agents	1
2.3 Par les conducteurs	1
CHAPITRE 1 LES COMMUNICATIONS	2
Article 101. Les différentes communications échangées pour l'application du RGS	2
Article 102. Principes généraux à respecter lors des communications verbales.....	3
Article 103. Échange des communications	3
Article 104. Procédures d'identification.....	5
Article 105. Glossaire des termes de conversation.....	6
Article 106. Code d'épellation.....	7
CHAPITRE 2 LES MOYENS DE COMMUNICATION.....	9
Article 201. Présentation des moyens de communication.....	9
Article 202. Précautions d'utilisation concernant certains moyens de communication	11
CHAPITRE 3 PROCÉDURES APPLICABLES SUR CERTAINES LIGNES DÉSIGNÉES	14
Sur voie protégée, les conducteurs des trains de travaux n'appliquent pas les dispositions de ce chapitre	14
Article 301. Objet.....	14
Article 302. Champ d'application	14
302.1 Pour les lignes.....	14
302.2 Par les agents.....	14
302.3 Par les conducteurs.....	14
Article 303. Textes réglementaires reprenant les procédures particulières.....	15
Article 304. Conditions d'application des procédures de communication.....	15
Article 305. Formulaires de procédures en application du RGS.....	15
Article 306. Transmission des formulaires de procédures.....	16
Article 307. Archivage des formulaires de procédures	16
CHAPITRE 4 FORMULAIRES UTILISABLES SUR LES AUTRES LIGNES	17
Sur voie protégée, les conducteurs des trains de travaux n'appliquent pas les dispositions de ce chapitre	17
Article 401. Généralités	17
Article 402. Liste des formulaires.....	17
Article 403. Utilisation des formulaires dans les communications	18
Article 404. Archivage des formulaires.....	18
Article 405. Mise à disposition des formulaires.	19
ANNEXE 1 FAC-SIMILÉS DES FORMULAIRES	21
FICHE D'IDENTIFICATION	29

COPIE

COPIE

Procédures de communication à l'usage des agents chargés de l'application du R.G.S.

Article 1. Objet

La présente Consigne Générale a pour objet d'apporter des précisions sur les communications échangées entre tous les opérateurs en application du R.G.S. et d'indiquer les règles à respecter lors de leur transmission. Elle indique les moyens utilisés pour échanger ces communications et précise leurs restrictions d'utilisation.

Pour un certain nombre de situations bien définies, il est mis à disposition des agents-circulation, aiguilleurs et conducteurs des formulaires dont la liste et les conditions d'utilisation sont données au chapitre 4 (des facs similés sont repris à l'annexe 1).

Des formulaires bien spécifiques sont utilisés sur les lignes reprises à l'article 2 ci après suite à la mise en service du « TGV Transmanche ».

Article 2. Champ d'application

Les **chapitres 1 et 2** de la présente IN 2373 (consigne générale S0 n° 8) sont applicables sur l'ensemble des lignes de la SNCF.

Les dispositions du **chapitre 3** sont applicables :

2.1 Pour les lignes

- sur la Ligne à Grande Vitesse NORD-EUROPE ⁽¹⁾
- sur la Ligne à Grande Vitesse Interconnexion Ile de France (seuls les EUROSTAR sur le parcours Jablines/Marne la Vallée sont concernés).
- sur les lignes à signalisation au sol (seuls les TGV, THALYS et EUROSTAR sont concernés) :
 1. PARIS NORD à GONESSE,
 2. dans la zone de CALAIS-FRETHUN.

2.2 Par les agents

par le PAR de Lille, le PRCI de Calais-Frethun, le poste 1 GL de Paris Nord, le PAR Ile de France, les EMRE de LILLE et PARIS NORD.

2.3 Par les conducteurs

Les conducteurs concernés circulant sur les lignes désignées ci-dessus.

Les dispositions du **chapitre 4** sont applicables sur les autres lignes ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Sur voie protégée, les conducteurs des trains de travaux n'appliquent pas les procédures prévues à ce chapitre.

Chapitre 1

Les communications

Article 101. Les différentes communications échangées pour l'application du RGS

Les communications échangées à l'occasion des opérations de sécurité ⁽¹⁾ sont formalisées ou non formalisées. Elles sont caractérisées par :

- leur mode d'expression : verbal ou écrit,
- leur mode de transmission : téléphone, radio, ...
- leur mode d'enregistrement : magnétophones multi - pistes en RST avec le régulateur,
- leur support : ce sont les imprimés utilisés pour l'exercice des fonctions de sécurité, par exemple: carnet d'enregistrement des dépêches, carnet divers, ordre pré imprimé, livret de formulaires...

1. Les communications formalisées

Les termes et la forme de ces communications verbales ou écrites, sont prédéterminés et figurent dans le R.G.S. ou dans les consignes de sécurité. Les opérateurs doivent obligatoirement les respecter.

La formalisation a été mise en œuvre pour :

- imposer le contenu d'une communication et, dans la plupart des cas, conserver une trace des opérations effectuées,
- aider à la compréhension des communications et fiabiliser les échanges,
- faciliter le travail des opérateurs.

Selon le principe, une dépêche ne peut être annulée que par une autre dépêche. Toutefois par souci de simplification, les documents d'application complétant le RGS peuvent prévoir un mode opératoire différent (exemple : annulation d'une DPG).

2. Les communications non formalisées

Ce sont les communications verbales ou écrites, dont les termes sont établis par l'opérateur, le R.G.S. pouvant dans certains cas indiquer ce qu'elles doivent contenir mais n'imposant pas le texte.

Certaines de ces communications verbales échangées à l'occasion des opérations de sécurité sont prises en attachement par l'un des interlocuteurs. Elles ne sont échangées que dans les cas prévus par le R.G.S. ou par les consignes de sécurité, et lorsque les renseignements ou les informations communiqués peuvent être nécessaires par la suite.

Elles sont intitulées "communications de sécurité verbales donnant lieu à prise en attachement des renseignements transmis".

⁽¹⁾ Ces communications concernant la sécurité sont dans certains cas des dépêches.

Article 102. Principes généraux à respecter lors des communications verbales

Les communications relatives à la sécurité doivent faire l'objet d'une attention toute particulière car elles sont un élément essentiel de la sécurité des circulations.

Elles doivent dans certains cas, après l'identification des correspondants, débiter par un dialogue au cours duquel l'émetteur expose la situation qu'il convient de régler et explique ce qui devra être fait. Cette phase est très importante car les opérateurs doivent se comprendre pour que l'opération prévue se déroule dans les meilleures conditions de sécurité.

Il convient d'éliminer les risques de confusion, de mésentente (les opérateurs pouvant exercer des " métiers " différents), d'erreur, d'approximation ou d'oubli.

Pour cela, certaines règles doivent être respectées lors des communications :

- il convient de s'assurer périodiquement que les outils de communication sont en bon état de fonctionnement, et de privilégier les liaisons SNCF existantes et de préférence directes,
- les interlocuteurs doivent s'identifier mutuellement, la réponse de l'appelé permettant de savoir s'il s'agit du bon interlocuteur et s'il est prêt à recevoir la communication,
- il faut se localiser (voie, Km, PN, signal, ...),
- il faut composer des phrases claires, précises et sans ambiguïté lors de l'échange, parler le même langage et utiliser la langue française (sauf cas particulier de certaines gares frontières et de quelques sites),
- il faut avoir la volonté de se comprendre et donc éviter les termes imprécis, les vocabulaires spécifiques ou locaux "de lieu", "d'équipe" ou "de fonction" ; une attention particulière est nécessaire de la part de chacun des interlocuteurs et il ne faut pas hésiter à questionner, à faire répéter et à reformuler en cas de doute,
- il faut laisser parler son correspondant et attendre, sans l'interrompre, qu'il ait fini de parler,
- il faut collationner, c'est-à-dire faire répéter, à l'issue de sa transmission complète, la totalité de la communication par son interlocuteur et la comparer à celle émise, pour avoir l'assurance que le message a bien été compris,
- il faut clore la communication lorsqu'elle est achevée, par la mention "terminé",
 - il faut prendre en attachement tous les renseignements pouvant être utiles ultérieurement.

Article 103. Échange des communications

1. Communications échangées entre le sol (agent-circulation, aiguilleur, garde, régulateur) et les conducteurs :

- **Sur les lignes équipées de la radio sol-train sans transmission de données (RST-STD) et avec transmission de données (RST-TD).**

Avec les conducteurs les dépêches ne sont échangées que lorsque le train est à l'arrêt.

Les messages à caractères urgents et impératifs, peuvent être émis en cours de marche sans être précédés d'une identification. Ils doivent dès que possible être suivis d'une identification complémentaire.

Les communications autres que celles concernant la sécurité doivent, dans toute la mesure du possible, être limitées :

- à celles, d'un caractère important, qui ne peuvent être obtenues par un autre moyen de liaison et à la condition que le traitement du problème soit urgent,
- aux communications de caractère commercial relatives aux informations concernant la prise en charge des voyageurs, de caractère individuel ou collectif (en cas d'assistance à personne en danger, de détresse, de transbordement,...).

Les conducteurs doivent différer leur réponse à un appel radio lorsqu'ils sont en phase de conduite délicate ou nécessitant toute leur attention.

Les ordres de manœuvres sont interdits par la radio sol-trains ou l'interphonie.

- **Sur les autres lignes**

Les communications de sécurité sont échangées en utilisant les liaisons existantes et de préférence les liaisons directes (téléphone des PN, des signaux, téléphone des embranchements particuliers, de pleine voie, téléphone situé à l'extérieur des gares temporaires, téléphone d'alarme...).

Sur certaines sections de lignes, des téléphones publics mobiles fournis par la SNCF, ont été mis à la disposition des conducteurs pour pouvoir entrer en contact avec eux lorsqu'ils sont en ligne (appel d'urgence). Ils permettent d'aviser un conducteur d'un danger potentiel et ne doivent être utilisés qu'en complément des autres moyens réglementaires pour des communications à caractère urgent ou impératif.

Leur utilisation est limitée aux cas prévus par une consigne de sécurité. Celle-ci indique le rôle des différents intervenants (agents-circulation, régulateurs, conducteurs), rappelle les dispositions générales et les particularités locales et précise que l'utilisation du téléphone public mobile par le conducteur n'est autorisée que lorsque le train est à l'arrêt (lors de la réception d'un appel, le conducteur s'arrête d'urgence dès le retentissement de la sonnerie, émet le signal d'alerte lumineux et, après l'arrêt, se renseigne en appelant son interlocuteur désigné).

Les sections de lignes pouvant être équipées de téléphones publics mobiles sont celles dont le niveau de trafic est moyen, qui ne disposent pas de la radio sol-trains avec ou sans transmission de données, et qui sont en attente d'équipement avec le système futur de radio sol-trains (radio sol-trains GSM-R).

Les fonctionnalités suivantes doivent obligatoirement être réalisées :

- couverture radioélectrique sur la plus grande partie de la ligne considérée, avec un taux de 100% dans les zones où figurent des points singuliers (PN, aiguillages, gares, fortes déclivités, passages supérieurs, viaducs, tunnels d'une certaine longueur,...),
- possibilité d'appel général des trains,
- limitation du nombre d'utilisateurs pouvant être appelés (constitution d'un "Groupe Fermé d'Utilisateurs"),
- utilisation d'une numérotation abrégée ou fonctionnelle.

2. Communications échangées entre le sol (agent-circulation, aiguilleur, garde, régulateur) et les agents d'accompagnement des trains.

- **Sur les lignes équipées de la radio sol-train (RST-STD, RST-TD,)**

Les communications de sécurité entre le sol (agents-circulation, aiguilleurs, régulateurs) et les agents d'accompagnement des trains de voyageurs peuvent exceptionnellement être réalisées directement par l'intermédiaire de la radio sol-train. A défaut de relation directe avec le PAR ou le PC, l'agent d'accompagnement peut les contacter par l'intermédiaire du conducteur, mais seulement en cas d'extrême urgence.

- **Sur les autres lignes**

Les communications sont échangées en utilisant les liaisons SNCF existantes et de préférence les liaisons directes.

Toutefois lorsqu'un agent-circulation, un aiguilleur ou un régulateur a connaissance d'un événement nécessitant l'arrêt d'urgence d'une circulation et qu'après avoir appliqué, ou fait appliquer toutes les mesures réglementaires, il n'a pas l'assurance immédiate de la prise en compte des mesures d'arrêt de la circulation par le conducteur, il peut faire procéder à un appel d'urgence de l'agent commercial du train (ASCT), par le PC, via le téléphone public mobile mis à sa disposition dans le cadre du réseau dédié à l'information de la clientèle. L'ASCT alerté provoquera l'arrêt du train à l'aide des moyens dont il dispose (liaison phonie avec le conducteur, signal d'alarme,...).

3. Communications échangées lors des manœuvres.

Les ordres de manœuvre sont donnés :

- soit par signaux optiques ou acoustiques conventionnels de manœuvre à main ou installés à demeure,
- soit verbalement (de vive voix, exceptionnellement par haut-parleur),
- soit par radios de manœuvres dédiées (en phonie ou par "tops" sonores).

Les ordres de manœuvre sont interdits au moyen de la radio sol train ou de l'inter phonie.

Le règlement S8A et les documents de Métier indiquent les conditions dans lesquelles les agents correspondent entre eux. Les articles 104 à 106 suivants ne concernent pas les manœuvres.

4. Communications échangées entre les agents-circulation, les chefs de service, les aiguilleurs, les mainteneurs de l'infrastructure.

Les dépêches et les autres communications verbales sont échangées en utilisant les liaisons SNCF existantes et de préférence les liaisons directes. L'utilisation des téléphones publics mobiles fournis par la SNCF, à défaut de tout autre moyen utilisable, est limitée à la pleine voie ou depuis un PN uniquement en cas d'absence à proximité de téléphone SNCF (ou si ce dernier est en dérangement). L'utilisation du téléphone public mobile doit se faire en respectant strictement les règles prévues à l'article 102.

Article 104. Procédures d'identification

D'une manière générale les communications doivent débuter par des messages d'identification. Les messages à utiliser sont les suivants :

• communication entre agents-circulation (ou aiguilleurs)

« A (agent-circulation de A ou aiguilleur de A) à B (agent-circulation de B ou aiguilleur de B) »

• communication entre agents-circulation (ou régulateur) et conducteurs (utilisation de la radio sol-trains ou d'un téléphone de pleine voie) et en dehors des cas prévus par les règlements (arrêt par un signal, demande de secours, ordre de coupure d'urgence,...) :

-L'émetteur est l'agent-circulation :

« Train ... (numéro), ici agent-circulation de (gare, poste) ... »

réponse par le conducteur :

« Agent-circulation de (gare, poste),ici conducteur du train (numéro)... ».

-L'émetteur est le conducteur :

« Gare ou poste de, ici conducteur du train ... (numéro)... »

ou s'il ne connaît pas son correspondant :

« Ici conducteur du train ... (numéro),....., au téléphone du..... ».

réponse par la gare ou le poste :

« Train ... (numéro), ici agent-circulation (ou aiguilleur) de (gare, poste) ... »

• communication entre les autres agents

« Ici agent (nom et qualité ou fonction) »

Article 105. Glossaire des termes de conversation

Les procédures suivantes doivent être respectées lors des communications.

• Procédure de transmission de la parole

Terme permettant de transmettre la parole à l'autre interlocuteur :

« à toi » ou « à vous »

• Procédure de réception de message

Terme permettant de s'assurer que le message transmis a été reçu :

« reçu »

Terme permettant de faire répéter en cas de mauvaise réception ou de mauvaise compréhension :

« mal reçu, répétez (+ je n'ai pas compris_ou je n'ai pas entendu) »

Terme permettant de faire savoir que le message collationné est conforme au message émis :

« correct » ou « bien reçu »

COPIE

COPIE

Terme permettant de faire savoir que le message collationné n'est pas conforme au message émis :

« erreur (+ je répète) »

- **Procédure d'interruption de communication**

Terme permettant de clore définitivement la communication :

« terminé »

Terme permettant de faire attendre l'interlocuteur :

« attendez »

Terme permettant de faire savoir à l'interlocuteur que la communication va être interrompue mais sera reprise ultérieurement :

« je rappelle »

COPIE

COPIE

COPIE

Article 106. Code d'épellation

Afin de faciliter la compréhension et l'expression en fonction des situations, chaque terme doit être prononcé lentement et correctement en épelant, si cela est nécessaire, les mots et les nombres susceptibles de ne pas être compris. Pour l'épellation, les règles suivantes doivent être appliquées :

- **Epellation des mots et des groupes de lettres**

Utiliser l'alphabet phonétique international :

A	Alpha	B	Bravo	C	Charlie
D	Delta	E	Echo	F	Foxtrot
G	Golf	H	Hôtel	I	India
J	Juliette	K	Kilo	L	Lima
M	Mike	N	November	O	Oscar
P	Papa	Q	Québec	R	Roméo
S	Sierra	T	Tango	U	Uniforme
V	Victor	W	Whisky	X	X-ray
Y	Yankee	Z	Zoulou		

Exemple : aiguille A = « A comme alpha »

COPIE

COPIE

• Expression des nombres

Les nombres seront énoncés de manière usuelle et ensuite épelés chiffre par chiffre :

exemple : train 472183 = « train quatre cent soixante douze mille cent quatre vingt trois » et « quatre-sept-deux-un-huit-trois »

Cette épellation confirmant l'identification est réalisée une fois au début de la transmission ou si nécessaire en cas de mauvaise compréhension.

Les décimales seront exprimées par le mot virgule :

exemple : Km 30,300 = « kilomètre trente-virgule-trois-cents » et « trois-zéro-virgule-trois-zéro-zéro »

Les heures seront indiquées en utilisant le langage courant :

exemple : 10h52 = « dix heures cinquante deux minutes »

Si cela est nécessaire, l'épellation se fera chiffre par chiffre : « un-zéro heures cinq-deux minutes »

• Expression des vitesses

Les vitesses seront exprimées en kilomètres par heure.

• Expression des dates

Les dates seront exprimées de manière usuelle.

Exemple : 10 décembre 2002.

COPIE

COPIE

Chapitre 2

Les moyens de communication

Article 201. Présentation des moyens de communication

Les communications relatives à la sécurité sont normalement échangées, sauf lorsque les opérateurs sont en contact direct, au moyen de liaisons propres à la SNCF.

Toutefois les communications peuvent, à défaut du moyen éventuellement prévu par le règlement, être transmises par tous les moyens de correspondance utilisables.

Les moyens de communication existants sont les suivants :

1. De vive voix

Ce moyen est utilisé lorsque les opérateurs sont en contact direct et audible.

2. Par exprès

C'est un agent, se déplaçant à pied ou à l'aide d'un moyen de locomotion, qui achemine une communication d'un opérateur à un autre opérateur.

3. Le haut-parleur

C'est un moyen qui permet de transmettre simultanément une information à un ou plusieurs agents.

4. La téléphonie

C'est un moyen de communication qui permet l'échange de communications verbales et la transmission des dépêches directement entre des interlocuteurs.

La SNCF dispose de son propre réseau de téléphonie qui comprend les liaisons passant par les autocommutateurs et les liaisons directes (entre les gares et les postes, avec les PN, les signaux, le régulateur, le régulateur sous station, la pleine voie...). Ce réseau doit être utilisé en priorité.

A défaut du réseau SNCF, il peut être utilisé les moyens des autres opérateurs téléphoniques appelés téléphones publics fixes ou mobiles (pour les téléphones publics mobiles en respectant les conditions et les cas d'utilisation repris aux articles 103 et 202 de la présente consigne).

5. Les liaisons radio

Les postes radio utilisés sont:

- pour les liaisons radio de manœuvre
 - des postes portatifs, utilisés par les agents embarqués ou au sol ou par les conducteurs des engins non équipés de postes mobiles de manœuvre. Dans ce cas le poste portatif est installé dans un portage,
 - des postes mobiles, l'appareil se trouvant à bord des engins moteurs,

- pour les liaisons radio sol-trains
 - des postes fixes de gare ou de régulation, l'appareil étant installé à demeure dans un bâtiment,
 - des postes mobiles l'appareil se trouvant à bord des engins moteurs,
 - des postes portables ou portatifs, l'appareil étant utilisé par les agents sur le terrain

Les liaisons radios dédiées à la manœuvre.

Ce sont les liaisons, à courte ou à moyenne distance, qui contribuent au bon déroulement des mouvements de manœuvre et à la sécurité des circulations, des personnes, et des biens, sur les voies du réseau ferré national (RFN) en exploitation (y compris sur les chantiers) et sur certains embranchements ou établissements situés hors du domaine RFN. Elles permettent la transmission d'ordres ou informations :

- entre agents à point fixe et agents se déplaçant,
- entre agents se déplaçant.

Le matériel utilisé doit comporter les fonctionnalités permettant la commande des mouvements de refoulement (sécurisation de la liaison, couverture radio et tops sonores de refoulement).

La radio sol-trains sans transmission de données (RST STD).

Ce moyen de communication permet la liaison entre :

- le régulateur et les conducteurs dans un canton radio quelconque,
- le régulateur et un agent équipé d'un poste portatif dans un canton radio quelconque,
- les conducteurs, entre eux, et l'agent-circulation dans le même canton radio.

Le poste du régulateur peut se connecter avec n'importe quel canton radio sur action volontaire du régulateur.

En RST STD toute conversation est entendue par l'ensemble des agents, dans le canton considéré, disposant de postes fixes, portatifs, mobiles.

La radio sol-trains avec transmission de données (RST TD).

Ce moyen de communication permet les liaisons suivantes :

- Entre les conducteurs ou les agents équipés d'un poste portatif et :
 - le régulateur (appel régulateur), la conversation n'étant perçue que par les interlocuteurs,
 - un agent-circulation (appel gare), la conversation n'étant perçue que par les interlocuteurs,
 - les conducteurs (appel conducteur), tous les postes mobiles situés dans le canton considéré percevant l'appel et l'ensemble de la conversation.

• Entre agent-circulation et :

- le conducteur (appel conducteur) ou un agent équipé d'un portable (appel portable), l'appel et la conversation n'étant perçus que par le conducteur du train désigné ou le titulaire du portable,
- l'ensemble des postes du canton (appel canton), l'appel et la conversation étant perçus par l'ensemble des postes fixes, mobiles et portables du canton.

• Le régulateur et :

- un conducteur (appel conducteur) ou un agent équipé d'un portable (appel portable), l'appel et la conversation n'étant perçus que par le conducteur du train désigné ou le titulaire du poste portable,
- l'ensemble des postes du canton (appel canton), l'appel et la conversation étant perçus par l'ensemble des postes fixes, mobiles et portables du canton.

La discrétion (cas où la conversation n'est perçue que par les interlocuteurs) est néanmoins relative. Tout appel effectué alors qu'une conversation "discrète" est en cours dans le canton considéré, entraîne la perception de cette conversation par l'appelant (ce dernier s'étant connecté, par son appel, à la station-relais).

Les deux systèmes STD et TD sont entièrement compatibles, **l'identification, la sélectivité et la discrétion n'étant obtenues, à l'égard des postes TD, que sur les lignes équipées TD.**

6. Les documents écrits

Ce sont les documents transmis ou remis aux autres opérateurs :

- demande de protection,
- ordre écrit, formulaire, bulletin, avis,
- ...

7. L'interphonie

C'est une liaison directe entre deux points déterminés qui permet de transmettre verbalement et très rapidement des communications.

8. La télécopie

La télécopie permet de transmettre, par circuit téléphonique, une copie de documents écrits entre plusieurs opérateurs.

9. Les transmissions informatiques et l'E-mail

Ce sont des applications informatiques qui permettent la transmission d'informations et de communications entre différents intervenants.

Article 202. Précautions d'utilisation concernant certains moyens de communication

• **Le haut-parleur.**

Ce moyen présente des défauts (mauvaise audition des messages, nuisances pour l'environnement) qui limitent son efficacité et imposent de restreindre son utilisation aux cas prévus par le R.G.S.

• **Le téléphone public mobile.**

Les liaisons par téléphone public mobile ne sont pas toujours réalisables.

En effet :

- un taux de couverture estimé comme satisfaisant ne garantit pas l'établissement d'une communication en tout point,
- le réseau peut être bloqué par saturation du réseau public,
- le réseau peut être coupé momentanément par l'opérateur pour des besoins de maintenance.

Pour ces raisons, l'utilisation du téléphone public mobile doit être limitée et son exploitation bien définie (voir article 103 de la présente consigne).

Par ailleurs l'utilisation des téléphones publics mobiles est interdite dans certains locaux (locaux techniques de signalisation, de télécommunication, locaux des postes PRCI, PAI,...), cette interdiction étant rappelée sur leur porte d'accès.

• **La radio, le circuit de régulation.**

Lors des communications en phonie sauf en cas d'urgence, l'utilisation des liaisons à l'alternat impose de respecter les prescriptions suivantes:

- chaque correspondant doit attendre que son interlocuteur ait terminé avant d'émettre à son tour,
- en début de conversation, pour éviter les coupures, il faut attendre, avant de parler, une seconde après l'appui sur la commande d'alternat.

• **Les documents écrits.**

Ces documents sont dans certains cas transmis par courrier et peuvent en cas d'urgence faire l'objet d'un acheminement particulier. Il convient, pour permettre leur arrivée à destination dans des délais corrects permettant leur exploitation, de respecter toutes les prescriptions reprises dans les référentiels correspondants. Certains d'entre eux doivent faire l'objet d'un accusé de réception.

• **La télécopie.**

Il convient de ne l'utiliser, pour la transmission de message de sécurité, que dans les cas prévus par les documents d'application complétant le R.G.S.

La transmission doit être réalisée dans des délais corrects permettant une prise de connaissance du document, par le destinataire, dans de bonnes conditions. Les matériels utilisés (émission et réception) doivent être aptes à cet usage et permettre une réception de qualité. Le contrôle de la réception des messages (qualité et intégralité) est nécessaire et réalisé en appliquant les techniques suivantes:

- par l'expéditeur
chaque page du document envoyé doit être encadrée et numérotée, la dernière page étant l'accusé de réception à compléter par le destinataire,
- par le destinataire
après vérification de la présence de la totalité des pages, de leur intégralité (visibilité de la totalité de l'encadrement sur chaque page) et de leur bonne lisibilité, il complète la dernière page du document (*reçu document XXX, comportant X pages, intégrité de l'encadrement*) et la retourne à l'expéditeur.

COPIE

COPIE

L'expéditeur, après réception de cet accusé de réception, considère que le message à bien été reçu complet et est exploitable.

- **Les transmissions informatiques et l'E-mail.**

Il convient de ne les utiliser que dans les cas prévus par les documents d'application, complétant le R.G.S.

En ce qui concerne l'E-mail les règles suivantes doivent être respectées :

- l'envoi doit être adressé à une adresse fonctionnelle,
- l'envoi doit être expédié dans des délais permettant au destinataire d'en prendre connaissance dans de bonnes conditions,
- le message doit arriver complet et ne doit pas pouvoir être modifié,
- le destinataire doit accuser réception de l'envoi et de la lecture de ce dernier.

COPIE

COPIE

COPIE

COPIE

COPIE

COPIE

COPIE

COPIE

COPIE

COPIE

COPIE

COPIE

Chapitre 3

Procédures applicables sur certaines lignes désignées

Sur voie protégée, les conducteurs des trains de travaux n'appliquent pas les dispositions de ce chapitre

Article 301. Objet

Le présent chapitre a pour objet de définir les conditions et situations dans lesquelles des procédures particulières de communication sont prévues en application ou en complément de celles du RGS.

Ces procédures sont consignées dans l'IN 1762 (NG TR4 C4 n°1) qui :

- définit la méthode devant être utilisée pour la transmission de messages prédéterminés.
- donne le modèle des formulaires de procédures.

Article 302. Champ d'application

Les procédures de communication sont applicables :

302.1 Pour les lignes

- sur la Ligne à Grande Vitesse NORD-EUROPE
- sur la Ligne à Grande Vitesse Interconnexion Ile de France (seuls les EUROSTAR sur le parcours Jablines/Marne la Vallée sont concernés).
- sur les lignes à signalisation au sol (seuls les TGV, THALYS et EUROSTAR sont concernés) :
 3. PARIS NORD à GONESSE,
 4. dans la zone de CALAIS-FRETHUN,

302.2 Par les agents

par le PAR de Lille, le PRCI de Calais-Frethun, le poste 1 GL de Paris Nord, le PAR Ile de France, les EMRE de LILLE et PARIS NORD,

302.3 Par les conducteurs

Les conducteurs concernés circulant sur les lignes désignées ci-dessus.

Nota : Pour la zone de la gare de CALAIS FRETHUN , **le manuel international des procédures de communication et le livret international de formulaires de procédures** ont été élaborés à partir de l'IN 1762 et des documents d'application IN 1763 TT 0064 et TT 0065.

Ces documents sont applicables par les agents sédentaires de la zone de la gare de CALAIS FRETHUN et par les conducteurs d'origine non francophone assurant la conduite des trains et évolutions remorqués par les locomotives spécialisées tunnel.

COPIE

COPIE

Article 303. Textes réglementaires reprenant les procédures particulières.

Ces procédures particulières sont consignées dans :

- le référentiel **IN 1762** (Notice Générale TR4 C4 N°1): **Procédures de communication entre le sol et les mobiles** qui :
 - définit la méthode devant être utilisée pour la transmission de messages prédéterminés,
 - donne le modèle des formulaires de procédures et des messages additionnels,
 - prévoit les règles de formalisation à respecter, pour les cas ne donnant pas lieu à explicitation d'un message prédéterminé.
- les documents d'application :
 - **IN 1763** (Notice Générale TR4 C4 N°2): **livret des formulaires de procédures de communication à l'usage des agents-circulation et des aiguilleurs.**
 - **TT 064 : Livret de formulaires de procédures de communication à l'usage des conducteurs.**
 - **TT 065 : formulaires de procédures de communication à l'usage des conducteurs.**

Ces documents d'application:

- fixent les conditions dans lesquelles les différents formulaires sont utilisés par les agents-circulation et les aiguilleurs (IN 1763) et les conducteurs (TT 0064),
- apportent des commentaires sur leur utilisation.

Article 304. Conditions d'application des procédures de communication

Toutes les communications échangées avec les conducteurs sont formalisées dans l'IN 1762 sous la forme :

- de formulaires de procédures,
- de messages additionnels.

Pour les cas ne donnant pas lieu à explicitation d'un message prédéterminé, l'IN 1762 prévoit les règles à respecter.

Article 305. Formulaires de procédures en application du RGS

Les formulaires de procédures mentionnés ci-après doivent être utilisés en remplacement des bulletins ou ordres prescrits par le R.G.S.

- **Procédures à l'initiative de l'agent-circulation.**
 - le formulaire de procédure **FASA** (FrAnchissement Signal **BA** désigné) en remplacement du bulletin **C BA**,

COPIE

COPIE

- le formulaire de procédure **FA SI** (**Fr**anchissement **SI**gnal désigné) en remplacement du bulletin C,
- le formulaire de procédure **FREP** (**Fr**anchissement **REP**ère désigné) en remplacement de l'autorisation de franchir un repère Nf,
- Le formulaire de procédure **JAMA** (**Fr**anchissement **JA**lon désigné) en remplacement de l'autorisation de franchir un jalon de manœuvre,
- Le formulaire de procédure **PRUD** (marche **PRUD**ente), **VILI** (**VI**tesse **LI**mitée) en remplacement du bulletin « **danger ou présomption de danger** », **BEST** (divagation **BEST**iaux) en remplacement du « **bulletin divagation de bestiaux** » et **PN PRUD** (marche **PRUD**ente **PN**) en remplacement du bulletin « **raté d'ouverture ou bris de barrière d'un PN à SAL** ».

COPIE

COPIE

COPIE

- **Procédures à l'initiative du conducteur.**

- le formulaire de **procédure 1 (Demande de secours)** en remplacement de l'imprimé **demande de secours**,
- le formulaire de **procédure 2 (annulation de la demande de secours - demande d'autorisation de remise en marche)** en remplacement de l'imprimé **annulation de la demande de secours et demande d'autorisation de remise en marche**.

Article 306. Transmission des formulaires de procédures

Le contenu des formulaires de procédures peut être transmis par radio, par téléphone et dans certaines situations être échangé directement.

Les formulaires de procédures doivent comporter un numéro d'autorisation ou de dépêche.

Article 307. Archivage des formulaires de procédures

Les formulaires de procédures utilisés devront être archivés dans les conditions prévues par les documents d'application IN 0083 (A. réf. NG AG 7 A7 n° 14) et TT 0002 (A. réf. NG AG 7 A 7 n°12).

COPIE

COPIE

COPIE

COPIE

COPIE

Chapitre 4

Formulaires utilisables sur les autres lignes

Sur voie protégée, les conducteurs des trains de travaux n'appliquent pas les dispositions de ce chapitre

Article 401. Généralités

Des ordres sont formalisés pour fiabiliser les communications de sécurité entre opérateurs (agents-circulation, aiguilleurs et conducteurs). Ils sont symbolisés et se présentent sous la forme :

- soit de bulletins pré imprimés,
- soit de formulaires de procédures.

La plupart des formulaires sont à l'usage des conducteurs.

Un seul est commun aux agents-circulation, aiguilleurs et conducteurs.

Pour délivrer ou transmettre des ordres aux conducteurs, les agents-circulation ou les aiguilleurs doivent faire usage de documents tels que les bulletins d'ordre pré imprimés ou le formulaire.

A la réception de ces ordres, les conducteurs doivent selon le cas utiliser l'imprimé qui leur est remis ou compléter un formulaire s'ils disposent de ce dernier.

Par ailleurs, les conducteurs doivent conformément au R S1A signaler des anomalies de signalisation. Dans ce cas, ils doivent utiliser un formulaire spécifique.

Article 402. Liste des formulaires

La liste des formulaires est la suivante :

- Formulaires à la disposition des conducteurs :
 - DIVAGATION DE BESTIAUX - Marche prudente
(formulaire à utiliser à la demande de l'agent-circulation en cas de divagation de bestiaux),
 - BRIS DE BARRIERES D'UN PN A SAL – Vérification du fonctionnement des feux routiers
(formulaire à utiliser à la demande de l'agent-circulation pour faire vérifier que tous les feux routiers du PN à SAL fonctionnent),
 - RATE D'OUVERTURE ou BRIS DE BARRIERES (tous les feux fonctionnent) D'UN PN A SAL - Marche prudente
(formulaire à utiliser à la demande de l'agent-circulation, si un PN est considéré en raté d'ouverture),
 - GARDIENNAGE PROVISOIRE D'UN PN A SAL - DERANGEMENT DES AVERTISSEURS D'UN PN GARDE - Limitation de vitesse à 30 km/h
(formulaire à utiliser à la demande de l'agent-circulation, lorsqu'un garde, en cas de gardiennage provisoire, demande la limitation de la vitesse des circulations),

COPIE

COPIE

- SIGNALEMENT D'UNE ANOMALIE DE SIGNALISATION.

(formulaire à utiliser lorsque, en application du règlement S1A, le conducteur constate une anomalie de signalisation).

- Formulaire commun à la disposition des agents-circulation, des aiguilleurs et des conducteurs :

- VERIFICATION D'INSTALLATIONS

(formulaire à utiliser lorsque, en application du Règlement S1B, certaines vérifications sur le terrain sont demandées au conducteur d'un train. Il doit être rempli autant de formulaires qu'il y a d'installations à faire vérifier).

Les fac-similés des formulaires sont donnés en annexe 1.

Article 403. Utilisation des formulaires dans les communications

Le contenu des formulaires peut être transmis par radio, par téléphone et, dans certaines situations, de vive voix.

Le conducteur complète, à l'arrêt, les formulaires à sa disposition.

Afin de transmettre le formulaire avec fiabilité, les règles suivantes doivent être appliquées :

- Le formulaire doit être complété par l'émetteur juste avant la transmission, puis son texte transmis intégralement en une fois,
- le destinataire de l'ordre doit compléter le formulaire par les indications fournies par l'émetteur,
- Le formulaire dont le conducteur est à l'origine est pris en attachement par l'agent-circulation ou l'aiguilleur qui reçoit les informations,
- Les conditions d'utilisation des formulaires par le conducteur sont reprises à l'article E 30.02 du chapitre E du référentiel conducteur de ligne (TT 0515),
- Les bulletins pré imprimés émanant des agents-circulation et des aiguilleurs comportent un numéro d'ordre. Il est reporté par le conducteur sur le formulaire correspondant à la rubrique « dépêche ». Lorsque le bulletin pré imprimé est transmis directement par l'agent circulation au conducteur, il doit le joindre au bulletin de service,
- Ces communications écrites prédéterminées doivent respecter les procédures de conversation figurant à l'article 105 de la présente consigne.

Article 404. Archivage des formulaires

Les formulaires utilisés devront être archivés dans les conditions prévues par la Notice Générale IN 0083 (A /réf. AG 7A7 n°14) et TT 0002 (A /réf. AG 7A7 n°12).

COPIE

COPIE

COPIE

COPIE

Article 405. Mise à disposition des formulaires.

Les responsables des conducteurs et des opérateurs « sol » (agents-circulation et aiguilleurs) doivent mettre à disposition les formulaires utiles à l'usage des personnels concernés.

COPIE

COPIE

COPIE

COPIE

COPIE

COPIE

COPIE

COPIE

COPIE

COPIE

COPIE

COPIE

Annexe 1

Fac-similés des formulaires

COPIE

COPIE

COPIE

COPIE

COPIE

COPIE

COPIE

COPIE

COPIE

COPIE

DIVAGATION DE BESTIAUX

Marche prudente

<i>Gare:.....Date :.....Heure.....</i> <i>ou poste (nom) (jour/mois/année) (heures/minutes)</i>
Ordre est donné au conducteur du train (numéro) -de marcher avec prudence du km..... au km..... Situés entre.....et..... (points facilement repérables) -et de faire part de ses constatations par radio, à défaut au premier téléphone de voie, à la première gare ou au dernier poste. Motif : divagation de bestiaux
Dépêche n°..... <input type="checkbox"/> transmise par téléphone <input type="checkbox"/> transmise par radio
XX
Compte rendu ordre "divagation bestiaux" : Heure..... (heures/minutes) arrêt effectué au km..... <input type="checkbox"/> présence de bestiaux au km..... <input type="checkbox"/> absence de bestiaux
Transmis verbalement à la gare ou au poste de (nom)
EDITION 04/2003

BRIS DE BARRIERES D'UN PN A SAL

Vérification du fonctionnement des feux routiers

Gare:.....Date :.....Heure..... ou poste (nom) (jour/mois/année) (heures/minutes)
<p>Ordre est donné au conducteur du train (numéro)</p> <p>-de s'arrêter avant le PN n°..... km.....situé entreet..... (points facilement repérables)</p> <p>-de vérifier que tous les feux routiers du PN fonctionnent normalement</p> <p>-et de faire-part de ses constatations au téléphone du PN ou par radio ou à défaut au premier téléphone de voie à la première gare ou au premier poste</p> <p>Motif : Bris de barrières</p> <p>Dépêche n°..... <input type="checkbox"/> transmise par téléphone <input type="checkbox"/> transmis par radio</p> <p>XX</p> <p>Compte rendu de la vérification du fonctionnement des feux routiers d'un PN : Heure..... (heures/minutes)</p> <p>Arrêt effectué au PN n°..... Km.....</p> <p><input type="checkbox"/> tous les feux routiers fonctionnent normalement</p> <p><input type="checkbox"/> un ou plusieurs feux routiers sont endommagés</p> <p>Transmis verbalement à la gare ou au poste de (nom)</p> <p style="text-align: right;">EDITION 04/2003</p>

COPIE

COPIE

COPIE

COPIE

COPIE

RATE D'OUVERTURE ou BRIS DE BARRIERES

(tous les feux fonctionnent) D'UN PN A SAL

Marche prudente

Gare:Date :Heure.....		
ou poste	(nom)	(jour/mois/année) (heures/minutes)
Ordre est donné au conducteur du train (numéro)		
-de marcher avec prudence aux abords du PN n°.....km..... situé entre.....et..... (points facilement repérables)		
Motif : <input type="checkbox"/> raté d'ouverture <input type="checkbox"/> bris de barrières		
Dépêche n° <input type="checkbox"/> transmise par téléphone <input type="checkbox"/> transmise par radio		
EDITION 04/2003		

FAC SIMILE

COPIE

COPIE

COPIE

COPIE

COPIE

GARDIENNAGE PROVISOIRE D'UN PN A SAL DERANGEMENT DES AVERTISSEURS D'UN PN GARDE

Limitation de vitesse à 30 km/h

Gare:.....Date :.....Heure.....	
ou poste (nom)	(jour/mois/année) (heures/minutes)
<p>Ordre est donné au conducteur du train</p> <p>-de limiter sa vitesse à 30 km/h</p> <p>du km.....(point situé 400 m à l'avant du PN n°.....km.....</p> <p>situé entre.....et.....</p> <p>(point facilement identifiable)</p> <p>-de siffler le signal par intermittence dans cette même zone</p> <p>Le conducteur se sera repris sa vitesse normale si rien ne s'y oppose, dès l'engagement du PN par la tête de son train</p> <p>Motif : <input type="checkbox"/> Déangement du PN</p> <p><input type="checkbox"/> Déangement des avertisseurs du PN</p>	
<p>Dépêche n°..... <input type="checkbox"/> transmise par téléphone <input type="checkbox"/> transmise par radio</p>	
EDITION 04/2003	

COPIE

COPIE

COPIE

COPIE

COPIE

COPIE COPIE

SIGNALEMENT D'UNE ANOMALIE DE SIGNALISATION

SIGNALEMENT D'UNE ANOMALIE DE SIGNALISATION	
Gare :	Date :
Ou poste (nom)	(jour/mois/année)
Ou régulateur	(heures/minutes)
Ou régulateur (nom)	
Train (numéro)	
<input type="checkbox"/> Panneau non circulaire km..... (numéro)	
<input type="checkbox"/> Eteint avec plaque et œillette	<input type="checkbox"/> allumé
<input type="checkbox"/> Présentant un feu rouge fixe (plaque NF et œillette éteint)	<input type="checkbox"/> éteint
<input type="checkbox"/> Aspect anormal nature de l'anomalie.....	
<input type="checkbox"/> Panneau circulaire km..... (numéro)	
<input type="checkbox"/> Eteint	
<input type="checkbox"/> Aspect anormal nature de l'anomalie.....	
<input type="checkbox"/> Autres signaux	
<input type="checkbox"/> signal mécanique..... km..... (numéro)	
<input type="checkbox"/> tableau lumineux..... km..... (numéro)	
nature de l'anomalie.....	
<input type="checkbox"/> Situation de signalisation paraissant anormale signal/tableau..... km..... (numéro)	
nature de l'anomalie.....	
<input type="checkbox"/> transmis verbalement	
EDITION 04/2003	

COPIE COPIE

COPIE

COPIE

Fiche d'identification

<i>Titre</i>	Procédures de communication à l'usage des agents chargés de l'application du Règlement Général de Sécurité
<i>Référentiel</i>	Référentiel Infrastructure
<i>Nature du texte</i>	Consigne générale S0 n°8
<i>Émetteur</i>	Direction Déléguée Systèmes d'Exploitation et Sécurité
<i>Référence</i>	IN 2373
<i>Date d'édition</i>	22 janvier 2003
<i>Version en cours / date</i>	Version 01 du 22/01/2003
<i>Date d'application</i>	Applicable le 01 avril 2003

Approbation

<i>Version</i>	<i>Rédacteur</i>		<i>Vérificateur</i>		<i>Approbateur</i>	
V1	Philippe Marchal Tel. : 31 3010	22-01-2003	Pierre-Jean Dupont Tel. : 31 2484	22-01-2003	Jacques Couvert	22-01-2003

Textes abrogés

- IN 1476 (Consigne Générale S0 n°6) du 07 mai 2002.

Textes de référence

- IN 1472 (Règlement S0)

Historique des versions

<i>Version</i>	<i>Date de version</i>	<i>Date d'application</i>
Version 1	22 janvier 2003	01 avril 2003

COPIE

COPIE

COPIE

COPIE

Mise à disposition / distribution

Type de média : Papier / Intranet

Distribution

<i>Organismes de la direction de l'entreprise</i>	Liste prédéterminée
<i>Régions</i>	CARST - IN - IN51 - IN52 - INEX - INSYS - INEXPC - INVI - INVM - PMT - PMT1 - PMT2 - PRF SLH - V0 - V02 - FR - FR2 - FR10
<i>Établissements</i>	AV - EE - EE10 - EE101 - EE102 - EE111 - EE112 - EE113 - EE161 EE20 - EE74 - EE90 - EE99 - ELH - ELQS - ET - ETQP - ETR - MX MXL - MXLOG - MXRH - MAMM - MAMR - MAMW - SB10 - SB12 - SE - SE201 - SV - SV10 - SV15 - SV16 - SV30 - SV31 - SV32 - SV33 - SV34 - SV35 - SV36 - SV37 - SV38 - SV99 - SV105 - SLV
<i>Organismes rattachés</i>	R27 - R30 - R31 - R33 - R34 - R35 - R36 - R37 - R38 - R42 - R48 - R52 - R53 - R54 - R57 - R60
<i>Collection individuelle</i>	31 - 66 - 98 - OSB

COPIE

COPIE

Services chargés de la distribution

	<i>Nom de l'organisme</i>	<i>Coordonnées</i>
Distribution initiale	Service général	Répartition, routage Tél. : 30 84 34
Distribution complémentaire	EIMM de St-Pierre-des-Corps	Cellule approvisionnement Tél. : 42 10 97

Résumé

La présente consigne définit les procédures et les modes opératoires applicables pour les communications échangées par les agents à l'occasion des opérations de sécurité.

Elle donne pour certains ordres et signalement formalisés les modèles de formulaires à utiliser et indique les procédures particulières appliquées sur la LGV Nord Europe.

COPIE

COPIE