

# Dispositions particulières pour la conduite d'un train-travaux

Règle d'exploitation particulière

Version 02 du 03-02-2022  
Applicable à partir du 12-06-2022

**SNCF**  
**RÉSEAU**

(CG SE 9 B n°17)  
RFN-CG-SE 09 B-00-n°017





# Sommaire

---

Article 1. Préambule .....	1
1.1. Origine des modifications du document .....	1
1.2. Objet .....	1
1.3. Abréviations utilisées.....	1
1.4. Glossaire .....	2
<b>CHAPITRE 1 : GENERALITES .....</b>	<b>3</b>
Article 101. Principes.....	3
Article 102. Personne ayant autorité sur le machiniste (PAM) .....	3
Article 103. Machiniste .....	4
<b>CHAPITRE 2 : HABILITATION DU MACHINISTE .....</b>	<b>5</b>
Article 201. Principes.....	5
Article 202. Aptitude physique .....	5
Article 203. Aptitude professionnelle.....	5
203.1. Connaissances professionnelles.....	6
203.2. Capacité à mettre en œuvre les compétences professionnelles .....	6
Article 204. Formation .....	6
Article 205. Evaluation des compétences .....	7
Article 206. Délivrance de l'habilitation à la fonction de machiniste.....	7
Article 207. Suivi des machinistes .....	7
Article 208. Dispositions relatives à la consommation de substances susceptibles d'altérer la vigilance, la concentration et le comportement du machiniste.....	8
Article 209. Mesures conservatoires.....	8
<b>ANNEXE 1 CONDITIONS D'APTITUDE PHYSIQUE .....</b>	<b>9</b>
<b>ANNEXE 2 APTITUDE PROFESSIONNELLE DU MACHINISTE.....</b>	<b>13</b>
<b>ANNEXE 3 TABLEAU RELATIF AU NIVEAU DE COMMUNICATION ATTENDU DU MACHINISTE .....</b>	<b>17</b>
<b>ANNEXE 4 EXEMPLE DE DOCUMENT INDIVIDUEL D'HABILITATION.....</b>	<b>19</b>



# Article 1. Préambule

La présente règle d'exploitation particulière est établie en application de l'article 15 du décret n°2019-525 modifié relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire.

## 1.1. Origine des modifications du document

Cette version du document prend en compte :

- l'application du décret n°2019-525 modifié du 27 mai 2019, relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire,
- la conduite par un seul agent, tel que prescrit dans la réglementation européenne, mais aussi la conduite par un binôme constitué par un machiniste et une personne ayant autorité sur le machiniste ce qui tient compte de la conception actuelle des véhicules de travaux. L'évolution de la situation actuelle vers la conduite à un seul agent se fait au gré du renouvellement des véhicules de travaux, le texte RFN CG MR 03 A-00-n°005 prescrivant les équipements nécessaires pour cela dans la cabine de conduite,
- l'évolution des prescriptions relatives à l'aptitude médicale pour les mettre en cohérence avec celles de l'arrêté du 07 mai 2015 modifié relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite des trains,
- la modification de terminologie (Gestionnaire d'Infrastructure Délégué, ...).

## 1.2. Objet

La présente règle d'exploitation particulière explicite les conditions particulières pouvant être mises en œuvre pour la conduite d'un train-travaux.

Cette même règle peut être utilisée pour d'autres types de trains à l'usage du GI, lorsque la réglementation y fait référence.

Elle précise, plus particulièrement, les conditions d'habilitation d'un machiniste d'un train-travaux.

## 1.3. Abréviations utilisées

EPSF	Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire
GI	Gestionnaire d'Infrastructure
PAM	Personne ayant Autorité sur le Machiniste
TTx	Train-Travaux

## 1.4. Glossaire

Service chargé de la gestion des circulations	Service, du gestionnaire d'infrastructure, assurant la gestion opérationnelle des circulations.
GI chargé de la maintenance	Toute entité ou entreprise chargée de l'entretien ou du renouvellement de l'infrastructure ferroviaire sur un réseau et responsable de la participation à son développement, conformément aux politiques nationales en matière de développement et de financement de l'infrastructure.
Conducteur	<p>Personne apte et autorisée à conduire de façon autonome, responsable et sûre des trains, y compris les locomotives, les locomotives de manœuvre, les trains de travaux, les véhicules ferroviaires d'entretien ou les trains destinés au transport ferroviaire de passagers ou de marchandises.</p> <p>Un conducteur possède une licence et une attestation en cours de validité telles que décrites dans le code des transports et le décret 2019- 525. L'attestation traite notamment de ses connaissances professionnelles des lignes ou sections de lignes et des types de matériel roulant sur lesquels il est amené à conduire.</p>
Base arrière	<p>Avant desserte des zones de chantier, désigne le lieu où sont effectuées les opérations de formation des trains-travaux.</p> <p>Après desserte des zones de chantier, désigne le lieu de destination où sont garés les trains-travaux.</p>

# CHAPITRE 1 :

## Généralités

### Article 101. Principes

---

La conduite d'un TTx est réalisée :

- quand le poste de conduite permet la conduite à un seul agent, par un conducteur ayant aussi les compétences relatives à la circulation, à la composition et au freinage d'un TTx,
- quand le poste de conduite ne permet pas la conduite à un seul agent, par un binôme constitué par :
  - un machiniste (tel que défini à l'article 103) titulaire d'un document attestant qu'il a la connaissance de l'engin moteur,
  - et une personne ayant autorité sur le machiniste (telle que définie à l'article 102) qui assure la responsabilité de la conduite du TTx.

La conduite d'un TTx est assurée :

- soit sur une zone n'offrant pas de capacité d'infrastructure,
- soit sur le parcours entre la base arrière du chantier et la zone n'offrant pas de capacité d'infrastructure en respectant les deux conditions suivantes :
  - vitesse inférieure à la vitesse nominale de l'engin (ou du convoi), sans dépasser la vitesse à laquelle est autorisée la PAM ou le conducteur,
  - distance inférieure à la distance que peut parcourir l'engin (ou le convoi) pendant 3 heures à cette vitesse.

### Article 102. Personne ayant autorité sur le machiniste (PAM)

---

La PAM est la personne qui a autorité sur le machiniste pour l'application des dispositions relatives à la sécurité des circulations ferroviaires (réglementation technique de sécurité, documentation d'exploitation, règle d'exploitation particulière, ...).

La PAM est un conducteur ayant les compétences relatives à la circulation, à la composition et au freinage d'un TTx.

L'entité lui ayant délivrée l'attestation de conducteur de train a la charge de son suivi.

L'attestation de la PAM ne reprend pas l'engin moteur utilisé car le machiniste possède ces connaissances (Cf. article 103).

Avant le départ, la PAM doit se faire instruire par le machiniste sur la manœuvre des organes de commande à effectuer pour arrêter la circulation et immobiliser l'engin moteur.

La PAM doit toujours être en mesure d'arrêter la circulation.

La PAM indique au machiniste en temps utile la procédure à appliquer et vérifie qu'il l'applique correctement.

En cas d'inobservation de la procédure par le machiniste, la PAM doit prendre les mesures correspondantes imposées par la réglementation de sécurité.

La PAM ne réalise que des circulations dans les conditions définies par son attestation.

## Article 103. Machiniste

---

Le machiniste est la personne en charge de maîtriser les organes de commande de l'engin moteur.

Le machiniste est titulaire d'une habilitation à l'engin moteur utilisé en cours de validité ; cette habilitation est délivrée par son employeur.

Le machiniste est responsable :

- des vérifications et essais permettant d'attester l'aptitude à circuler de son engin moteur,
- de l'application des règles relatives à l'utilisation de l'engin moteur en se conformant aux ordres et renseignements relatifs à la sécurité des circulations donnés par la PAM,
- de signaler immédiatement à la PAM les anomalies liées à la circulation, ou sur la voie, qu'il pourrait constater,
- provoquer l'arrêt du train s'il estime que celui-ci circule dans des conditions dangereuses ou que la sécurité des personnes est en jeu,
- d'arrêter et d'immobiliser le train et d'alerter un agent du service chargé de la gestion des circulations, en cas de défaillance de la PAM.

Le machiniste doit, le cas échéant, se mettre à disposition de la PAM pour effectuer certaines opérations :

- protection d'un obstacle inopiné,
- intervention sur la circulation,
- lutte contre l'incendie, ....

Les conditions d'aptitude physique et professionnelle à remplir par le machiniste ainsi que les règles relatives à la sélection, la formation, l'évaluation des compétences professionnelles et l'habilitation de celui-ci sont précisées au chapitre 2 de la présente règle d'exploitation particulière.

Un machiniste possédant une attestation de conduite de train en cours de validité satisfait d'office aux conditions d'aptitude physique figurant au chapitre 2 de la présente règle d'exploitation particulière.

De même, un machiniste possédant une attestation de conduite de train en cours de validité pour un matériel donné satisfait d'office aux conditions d'aptitude professionnelle relatives à la connaissance de ce matériel telles que décrites au chapitre 2 de la présente règle d'exploitation particulière.

L'attention est attirée sur le fait que, pour un matériel dont le poste de conduite ne permet pas la conduite à un seul agent, la PAM est responsable de la conduite du train même si le machiniste possède une attestation de conduite de train en cours de validité pour ce matériel.



# CHAPITRE 2 :

## Habilitation du machiniste

Le présent chapitre fixe les conditions d'aptitude à remplir par le personnel pour être habilité à l'exercice de la fonction de machiniste ainsi que les règles relatives à la sélection, la formation, l'évaluation, le suivi et l'habilitation du personnel affecté à cette fonction.

### Article 201. Principes

---

L'employeur prend les mesures nécessaires pour que le personnel habilité à la fonction de machiniste remplisse les conditions d'aptitude physique et professionnelle définies par le présent chapitre.

L'organisation de l'employeur est adaptée à cette exigence, en particulier en ce qui concerne ses dispositifs de sélection, de formation, d'évaluation, d'habilitation et de suivi individuel du personnel.

L'employeur met en place un dispositif de retour d'expérience, de contrôle et d'audit portant sur l'exercice de la fonction de machiniste et les conditions d'application de la présente règle d'exploitation particulière.

L'employeur porte à la connaissance du personnel concerné les règles et instructions opérationnelles nécessaires à la bonne exécution de la fonction exercée. Il s'assure que celles-ci sont connues, comprises et respectées par le personnel concerné.

L'employeur doit pouvoir démontrer le respect de l'ensemble des dispositions de la présente règle d'exploitation particulière au gestionnaire d'infrastructure chargé de la maintenance ou à l'EPSF.

### Article 202. Aptitude physique

---

L'employeur fait réaliser un examen d'aptitude physique de son personnel par un médecin.

L'employeur demande au médecin de lui donner un avis sur l'aptitude physique du personnel à l'exercice de la fonction de machiniste à partir des conditions qui sont reprises à l'annexe 1.

Cet avis est basé sur les examens médicaux suivants :

- examen de médecine générale,
- examen ophtalmologique,
- examen audiométrique,
- et tout autre examen jugé nécessaire par le médecin.

L'examen médical en vue de s'assurer de l'aptitude physique est réalisé tous les trois ans.

Le port de verres correcteurs ou de lentilles est mentionné sur le titre d'habilitation.

Le port d'un appareil auditif est mentionné sur le titre d'habilitation.

### Article 203. Aptitude professionnelle

---

L'évaluation de l'aptitude professionnelle est basée sur la validation des compétences professionnelles nécessaires à l'exercice de la fonction.

Les compétences professionnelles comprennent les connaissances professionnelles et les capacités à les mettre en œuvre en situations normale et dégradée.

## 203.1. Connaissances professionnelles

---

Les connaissances professionnelles nécessaires à l'exercice de la fonction de machiniste, définies en annexe 2, impliquent :

- la connaissance générale de l'exploitation du système ferroviaire requise pour l'exercice de la fonction de machiniste,
- les connaissances générales et spécifiques aux tâches qu'implique l'exercice de la fonction de machiniste.

Le machiniste possède une maîtrise de la langue française correspondant au niveau 3 tel que défini dans l'annexe 3.

## 203.2. Capacité à mettre en œuvre les compétences professionnelles

---

La capacité à rendre opérationnelles en milieu professionnel les connaissances acquises, aussi bien en situation normale qu'en situation perturbée, implique :

- la maîtrise de l'application des procédures et des règles de l'art à la fonction de machiniste,
- la maîtrise de l'utilisation des installations, des matériels et des outillages,
- la maîtrise de l'application des règles de prévention des risques professionnels concernant le personnel,
- d'une façon générale, l'acquis de comportements adaptés aux différentes situations professionnelles rencontrées.

Le maintien de cette capacité nécessite une mise en pratique régulière des connaissances générales et spécifiques acquises.

## Article 204. Formation

---

L'employeur organise la formation initiale des machinistes en vue de leur habilitation et du maintien de leurs compétences (formation continue).

Le dispositif de formation mis en place à cet effet doit permettre de répondre aux exigences en matière de compétences professionnelles définies dans l'annexe 2.

Pour les connaissances générales à acquérir lors des formations initiales et continues, l'employeur fait appel à un centre de formation agréé par l'EPSF<sup>1</sup>.

Pour les connaissances spécifiques liées à l'engin moteur utilisé par le machiniste, l'employeur met en place un dispositif de formation initiale et continue.

---

<sup>1</sup> L'utilisation d'un centre agréé par l'EPSF permet de présumer de la capacité du centre à fournir une formation de qualité dans le domaine ferroviaire.

## Article 205. Evaluation des compétences

---

L'employeur organise un dispositif d'évaluation des compétences professionnelles.

Ce dispositif vise à évaluer périodiquement les compétences professionnelles des machinistes, y compris en cas de suspension de l'exercice de la fonction de machiniste.

L'employeur évalue les compétences professionnelles du machiniste au minimum une fois tous les 3 ans.

A l'issue des formations réalisées dans un centre de formation agréé par l'EPSF, les machinistes font l'objet d'une évaluation de connaissance dont le résultat est transmis à l'employeur.

A l'issue des formations réalisées par l'employeur, les machinistes font l'objet d'une évaluation en vue de la délivrance ou du maintien de leur habilitation.

Les résultats de ces évaluations doivent être satisfaisants pour pouvoir délivrer ou maintenir l'habilitation.

## Article 206. Délivrance de l'habilitation à la fonction de machiniste

---

L'habilitation est l'acte par lequel l'employeur décide qu'un membre de son personnel peut exercer la fonction de machiniste après s'être assuré qu'il remplit les conditions d'aptitude physique et professionnelles requises et qu'il est informé des caractéristiques et sujétions de la fonction exercée.

La durée de la validité de l'habilitation de machiniste ne peut excéder trois ans.

Le renouvellement, à son échéance, de l'habilitation est décidé par l'employeur au vu de l'aptitude physique et des résultats des évaluations périodiques des compétences professionnelles.

L'habilitation d'un machiniste doit faire l'objet d'une inscription sur un registre tenu par l'employeur, indiquant notamment la date de validité correspondante, et les engins moteurs autorisés.

L'employeur doit délivrer aux machinistes un document individuel d'habilitation en langue française reprenant les engins moteurs autorisés et les dates limite de validité (cf. annexe 4).

Le registre tenu par l'employeur et le document individuel d'habilitation remis au machiniste doivent pouvoir être présentés au gestionnaire d'infrastructure chargé de la maintenance, à l'EPSF ou à toute autorité compétente.

L'inscription sur le registre doit être conservée au moins trois ans après la fin de la validité de l'habilitation.

## Article 207. Suivi des machinistes

---

L'employeur organise un suivi des aptitudes physiques et professionnelles de son personnel.

Ce suivi doit permettre de s'assurer du maintien des aptitudes physiques et professionnelles, notamment par de la formation continue.

Les machinistes doivent faire l'objet d'un suivi individuel.

L'ensemble de ce suivi est consigné dans un dossier.

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

## Article 208. Dispositions relatives à la consommation de substances susceptibles d'altérer la vigilance, la concentration et le comportement du machiniste

---

Le machiniste ne doit, à aucun moment de son service, être sous l'emprise de substances susceptibles d'altérer la vigilance, la concentration et le comportement afin de ne pas mettre en danger sa sécurité, celle du personnel, des usagers et des tiers.

Lors de sa prise de service et tout au long de sa journée de travail, le machiniste doit se trouver en-dessous d'un seuil d'alcoolisation de 0,50 gramme d'alcool/litre de sang ou 0,25 milligramme/litre d'air expiré.

Le machiniste ne doit pas se trouver sous l'emprise de substances psychoactives telles que drogues, stupéfiants ou substances thérapeutiques détournées de leur usage normal.

En cas de traitement médical, le machiniste doit attirer l'attention de son médecin traitant sur le besoin de vigilance et de concentration que requiert l'exercice de sa fonction. En outre, lors des visites médicales, il doit informer le médecin visé à l'article 202 des médicaments qui lui ont été prescrits.

L'employeur doit veiller à l'information du machiniste sur la prévention des risques professionnels, sur les obligations résultant du présent article ainsi que sur les mesures pouvant être prises, notamment les sanctions éventuellement encourues, en cas de consommation de substances susceptibles d'altérer la vigilance, la concentration et le comportement.

Afin de prévenir ou de faire cesser une situation dangereuse au regard de la sécurité des usagers, du personnel et des tiers, l'employeur peut demander au machiniste de se soumettre à un contrôle du taux d'alcoolémie dont les résultats sont communiqués au machiniste ainsi qu'au médecin visé à l'article 202 en charge de la vérification de l'aptitude physique de l'intéressé.

En cas de résultat positif ou de refus par le machiniste d'un contrôle du taux d'alcoolémie, l'exercice de la fonction de machiniste par l'agent doit être suspendu conformément aux dispositions de l'article 209 ci-après.

## Article 209. Mesures conservatoires

---

Tout agent, notamment la PAM, constatant ou présumant un comportement inadapté ou une défaillance du machiniste prend immédiatement les mesures conservatoires relevant de sa compétence et informe un agent du service chargé de la gestion des circulations.

L'agent du service chargé de la gestion des circulations en informe le gestionnaire d'infrastructure chargé de la maintenance qui en avise leurs prestataires.

Le gestionnaire d'infrastructure chargé de la maintenance ou leurs prestataires informent l'employeur qui prend les mesures adaptées en rapport avec les anomalies constatées, il peut notamment suspendre ou retirer l'habilitation.

# Annexe 1

## Conditions d'aptitude physique

# 1 Conditions générales

---

Afin de ne pas mettre en danger sa sécurité, celle du personnel, des usagers et des tiers, le personnel habilité à l'exercice de machiniste sur le réseau ferré national 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.

Pour vérifier l'aptitude physique du personnel à l'exercice de la fonction de machiniste, le médecin se prononcera au cas par cas, à partir de la liste ci-dessous, en fonction de l'état de santé de l'agent, des progrès de la thérapeutique, et au besoin après avis spécialisé :

- affections traumatiques ou non du système nerveux entraînant ou susceptibles d'entraîner une incapacité fonctionnelle de nature à compromettre la sécurité,
- épilepsies,
- syndrome d'apnée du sommeil entraînant des troubles de la vigilance, sauf avis spécialisé favorable,
- psychoses,
- névroses non contrôlées et en phase évolutive,
- traumatisme crânien ayant entraîné une perte de connaissance remontant à moins de cinq ans, sauf avis spécialisé favorable,
- impotence fonctionnelle incompatible avec l'exercice de la fonction de machiniste;
- troubles du rythme cardiaque permanents ou paroxystiques, à l'exception des tachycardies sinusales, des bradycardies sinusales, des extrasystoles rares et isolées,
- bloc auriculo-ventriculaire de premier degré avec espace PR supérieur à 0,24 seconde,
- bloc de branche gauche complet, sauf avis spécialisé favorable,
- bloc auriculo-ventriculaire de plus haut degré même appareillé,
- maladie coronaire, sauf avis spécialisé favorable,
- cardiomyopathies, sauf avis spécialisé favorable,
- insuffisances cardiaques avec troubles fonctionnels, sauf avis spécialisé favorable,
- autres troubles du rythme cardiaque ou de la conduction comportant un risque de syncope ou de mort subite,
- hypertension artérielle permanente grave,
- asthme mal contrôlé par le traitement,
- causes médicales d'hypoxémie chronique,
- syndrome d'immunodéficience acquise en phase de maladie évolutive,
- cirrhose et hépatite chronique active,
- affection organique digestive mal tolérée,
- insuffisance rénale chronique, sauf avis spécialisé favorable,
- diabète traité par insuline ou par sulfamides hypoglycémiant,
- hémopathies malignes et tumeurs malignes en évolution,
- conduites addictives : alcool, drogues illicites, médicaments,
- prise habituelle de médicaments pouvant diminuer la vigilance.

## 2 Conditions spécifiques relatives à la vision

---

Acuité visuelle minimale de loin :

- sans correction ou avec correction mesurée séparément : 0,8 pour l'œil le plus performant, 0,3 pour l'œil le moins bon.

La correction doit être de :

- 5 dioptries au plus pour hypermétropie,
- 8 dioptries au plus pour myopie,
- 2 dioptries au plus pour astigmatisme.

Acuité visuelle en vision intermédiaire et en vision satisfaisante.

Champ visuel normal.

Vision binoculaire médicalement constatée.

Sens chromatique normal médicalement constaté à l'aide des tests pseudo-iso-chromatiques d'Ishihara et éventuellement, par d'autres explorations.

Dans l'exercice de sa fonction, le machiniste doit porter des verres correcteurs lorsque son aptitude est conditionnée à la correction de la vision.

Le port de lentilles est admis sous réserve de leur bonne tolérance. Que la correction soit obtenue par des verres ou par des lentilles, l'agent doit se munir d'une paire de lunettes de secours.

## 3 Conditions spécifiques relatives à l'audition

---

L'audition doit être suffisante pour mener une conversation téléphonique et être capable d'entendre des tonalités d'alerte et des messages radio, elle doit être confirmée par un audiogramme.

L'audition doit être testée à chaque examen et chaque oreille est testée séparément :

- le déficit auditif ne doit pas être supérieur à 40dB pour chacune des fréquences : 500, 1 000 Hz,
- le déficit auditif ne doit pas être supérieur à 45dB à 2 000 Hz,
- absence d'anomalie du système vestibulaire,
- absence de trouble chronique du langage (à cause de la nécessité d'échanger des messages à haute et intelligible voix).

Le port de prothèse auditives est permis à condition que la ou les prothèses soient vérifiées annuellement ou selon une périodicité édictée après avis spécialisé ; le machiniste doit se munir d'une pile de rechange et vérifier périodiquement le fonctionnement de son appareil.





## Annexe 2

# Aptitude professionnelle du machiniste

# 1 Sécurité du personnel vis-à-vis des risques ferroviaires

---

Le machiniste doit connaître :

- les principes sur l'environnement ferroviaire : gares, lignes, sens de circulation, repérage...
- les risques liés au heurt par les circulations, les risques électriques.

Le machiniste doit être capable :

- de se déplacer dans les zones géographiques du réseau ferré soumises aux risques ferroviaires,
- de signaler sa présence sur un engin moteur,
- de respecter la pancarte gabarit réduit.

## 2 Engins moteurs

---

Un machiniste doit connaître l'ensemble des organes de commande et des indicateurs mis à sa disposition, en particulier ceux qui concernent :

- la traction,
- le freinage,
- les éléments liés à la sécurité du trafic.

Pour pouvoir repérer et localiser une anomalie sur le matériel roulant, la signaler et déterminer les réparations à effectuer et, dans certains cas, intervenir lui-même, il doit connaître :

- les structures mécaniques,
- les organes de suspension et de liaison,
- les organes de roulement,
- les équipements de sécurité,
- les réservoirs à combustible, les dispositifs d'alimentation en combustible, les organes d'échappement,
- les systèmes d'enregistrement des trajets,
- les systèmes électriques et pneumatiques,
- les organes de captage du courant et les équipements haute tension,
- les moyens de communication (radio sol-train, etc.),
- l'organisation des trajets,
- les éléments constitutifs du matériel roulant, leur rôle et les dispositifs propres au matériel remorqué, notamment le système d'arrêt du train par la mise à l'atmosphère de la conduite du frein,
- les organes de freinage,
- les éléments propres aux engins moteurs,
- la chaîne de traction, les moteurs et les transmissions.

## 3 Frein

---

Le machiniste doit connaître les principes de fonctionnement du frein direct et du frein continu automatique.

Le machiniste doit être capable de participer à l'essai de frein sous les ordres de la PAM.

## 4 Essais et vérifications avant le départ

---

Le machiniste doit être capable :

- de réunir la documentation et les équipements nécessaires,
- de vérifier les capacités de l'engin moteur,
- de vérifier les informations consignées dans les documents à bord de l'engin moteur,
- de vérifier les dispositifs de freinage de l'engin moteur,
- de s'assurer, en effectuant les vérifications et les essais prescrits, que l'engin moteur est en mesure de fournir l'effort de traction nécessaire et que les équipements de sécurité fonctionnent,
- de vérifier que les équipements de protection et de sécurité prescrits sont en place et fonctionnent lors des relais de traction et au début du voyage,
- d'assurer les opérations courantes d'entretien préventif.

## 5 Règles générales de circulation

---

Le machiniste doit connaître les risques associés à l'exploitation ferroviaire et les différents moyens pour les maîtriser : sécurité des circulations, espacement des trains, vocabulaire ferroviaire.

Le machiniste doit connaître son rôle et les relations qu'il doit avoir avec la PAM.

Le machiniste doit connaître les principes de la signalisation, ainsi que les signaux (signaux d'arrêts, d'annonce d'arrêt, ...).

Le machiniste doit être capable de suivre les indications fournies par la PAM et d'actionner les organes de commandes de l'engin moteur pour obéir à ses ordres en respect des signaux rencontrés ou pouvant être fait.

## 6 Utilisation de l'engin moteur pendant sa circulation

---

Le machiniste doit connaître :

- les cas généraux d'interdiction de l'utilisation des sablières,
- les règles générales relatives à la double traction et à la pousse,
- le code de communication entre les différents engins moteurs en cas de double traction ou de pousse,
- les règles de la signalisation portée par les circulations ferroviaires,
- les principes de la marche à vue, la marche en manœuvre, et la marche prudente,
- les principes du mode de déplacement chantier.

Le machiniste doit être capable :

- d'utiliser l'ensemble des dispositifs de commande qui sont à sa disposition en respectant les règles applicables,
- de faire démarrer le train en respectant les contraintes d'adhérence et de puissance,
- d'utiliser le frein pour les ralentissements et les arrêts, en tenant compte du matériel roulant et des installations,
- de participer à l'essai de frein du train sur ordre de la PAM,
- de réagir à son initiative à toute situation d'urgence nécessitant l'usage de l'avertisseur sonore,
- de suivre les indications fournies par la PAM pour observer les prescriptions prévues par la marche à vue, la marche en manœuvre, la marche prudente, le mode de déplacement chantier.

## 7 Incidents

---

Le machiniste doit être capable :

- de réagir à la suite d'anomalies constatée lors de l'utilisation de l'engin moteur pendant sa circulation,
- de participer, sous les ordres de la PAM, à une protection d'obstacle :
  - d'effectuer lui-même les actions élémentaires nécessaires (torche, pétards, pose de barre de court-circuit, ...),
  - d'assurer sa propre sécurité pour l'exécution de ces tâches,
- d'immobiliser le train et d'alerter un agent du service chargé de la gestion des circulations en cas de défaillance de la PAM.

## Annexe 3

### Tableau relatif au niveau de communication attendu du machiniste

NIVEAU	DESCRIPTION
5	Peut adapter sa manière de parler en fonction de l'interlocuteur Peut avancer une opinion Peut négocier Peut convaincre Peut donner un conseil
4	Peut faire face à des situations totalement imprévues Peut faire des hypothèses Peut exprimer une opinion étayée par des arguments
3	Peut faire face à des situations pratiques comportant un élément imprévu Peut faire une description Peut participer à une conversation simple
2	Peut faire face à des situations pratiques simples Peut poser des questions Peut répondre à des questions
1	Peut parler en utilisant des phrases apprises par cœur

# Annexe 4

## Exemple de document individuel d'habilitation

**Nom de  
l'ENTREPRISE**

**HABILITATION  
A LA FONCTION  
DE  
MACHINISTE**




<p><b>Nom, Prénom :</b> ..... .....</p> <p><b>Date de naissance :</b> .....</p> <p><b>est habilité à la fonction de machiniste pour les engins moteurs suivants :</b> <b>désignation des engins :</b></p> <p><b>Signature du titulaire</b></p> <p>Port de verres ou de lentilles      <b>OUI / NON</b> Port d'un appareil auditif            <b>OUI / NON</b></p>	<div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 100px; margin: 0 auto; text-align: center; line-height: 100px;">Photo du machiniste</div> <p>Date délivrance: ..... Fin de validité : ..... M..... en qualité de ..... habilite le ti- tulaire de la présente carte à la fon- ction de machiniste. <i>Signature</i></p> <p>Date du renouvellement :..... Fin de validité : ..... M..... en qualité de ..... renouvelle l'habilitation du titulaire de la présente carte à la fonction de machiniste. <i>Signature</i></p> <p>Date du renouvellement :... .. Fin de validité : ..... M..... en qualité de ..... renouvelle l'habilitation du titulaire de la présente carte à la fonction de machiniste. <i>Signature</i></p>
---	---



# Fiche d'identification

Titre	Dispositions particulières pour la conduite d'un train-travaux
Nature du texte	Règle d'exploitation particulière
Élaborateur	Direction Générale de l'Exploitation Système (DGEX) - Direction de la Prescription d'Exploitation
Référence SNCF RÉSEAU	RFN-CG-SE 09 B-00-n°017
Version en cours / date	Version 02 du 03-02-2022
Date d'application	Applicable à partir du 12-06-2022

## Élaboration / Approbation

Rédacteur		Vérificateur		Approbateur	
François MICHAUD	24-01-2022 	Estelle MASCLET	31-01-2022 	Matthieu CHABANEL	03-02-2022 

## Textes remplacés

- **RFN-CG-SE 09 B-00-n°017** "Dispositions particulières pour la conduite d'un train-travaux", version 01 du 16/01/2013

## Textes de référence

- **RFN-IG-SE 9 B-00-n°001** "Trains-travaux, engins de chantier - composition, utilisation, acheminement"

## Textes interdépendants

- **Néant**

## Distribution

<i>SNCF Réseau</i>	<i>Direction Générale de l'Exploitation Système</i>	- <i>Direction Prescriptions d'Exploitation</i>
	<i>Direction Générale Industrielle &amp; Ingénierie</i>	- <i>Direction Qualité Sécurité</i>
	<i>Direction Générale Opérations &amp; Production</i>	- <i>Direction Sécurité</i> - <i>Pôles Sécurité des Zones de Production</i>
	<i>Direction Générale Ile-de-France</i>	- <i>Direction Sécurité Sûreté</i>
	<i>Direction Générale Clients &amp; Services</i>	- <i>Direction de l'Attribution des Capacités</i> o <i>Directeur de la Sécurité</i>
		- <i>Directions territoriales</i>
	<i>Direction de la Sécurité – Sûreté &amp; Risques</i>	- <i>Pôle Pilotage Intégration</i>
	<i>Direction Juridique et de la Conformité</i>	- <i>Pôle Prescription et Textes Réglementaires</i>
<i>Direction Générale de la Stratégie, de la Programmation et de la MOA</i>	- <i>Direction de la Maîtrise d'Ouvrage</i>	
<i>Entreprises Ferroviaires</i>	<i>Entreprises Ferroviaires titulaires d'un certificat de sécurité délivré par l'EPSF ou l'ERA</i>	
<i>Gestionnaires d'Infrastructure</i>	<i>Gestionnaires d'Infrastructure autres que SNCF Réseau, titulaires d'un agrément de sécurité délivré par l'EPSF</i>	
<i>Centres de formation</i>	<i>Centres agréés par l'EPSF</i>	
<i>EPSF</i>	<i>Direction des Référentiels</i>	
<i>Autres</i>	<i>Ministère chargé des transports</i> <i>Direction des services de transport</i> <i>Bureau de la sécurité et de l'interopérabilité des transports guidés</i>	

## Résumé

Le présent document a pour objet de fixer les conditions particulières de la conduite des trains-travaux et décrit notamment les fonctions et responsabilités du machiniste et de la personne ayant autorité sur le machiniste.