

Préparation et réalisation des opérations de maintenance et des travaux incompatibles avec la circulation des trains sur le réseau ferré national

Règle d'exploitation particulière

Version 03 du 09-03-2021
Applicable à partir du 13-06-2021

SNCF RÉSEAU	(IG SE 9 A n°1) RFN-IG-SE 09 A-00-n°001
----------------	--



Sommaire

Article 1. Préambule	3
1.1. Origine de la modification du document	3
1.2. Objet	3
1.3. Résumé des modifications	3
1.4. Structure du document	4
1.5. Abréviations utilisées	4
1.6. Glossaire	4
CHAPITRE 1 : LE PROCESSUS-TRAVAUX	7
Article 101. Le processus-travaux	7
Article 102. La répartition des missions au sein du processus-travaux.....	8
Article 103. Les exigences relatives à l'élaboration du processus-travaux	9
103.1. L'établissement de la liste des prestations techniques et réglementaires.....	9
103.2. La détermination des zones de chantier.....	10
103.3. La détermination des procédés d'assurance-chantier.....	10
103.4. La détermination de la planche-travaux	10
103.5. La détermination des conditions d'utilisation des trains-travaux, engins- chantiers et lorrys à main	11
103.6. La mise au point du processus-travaux.....	11
Article 104. Les exigences relatives à la réalisation du processus- travaux.....	12
104.1. La documentation à disposition des acteurs du processus-travaux.....	12
104.2. Le pilotage d'ensemble de la réalisation du processus-travaux.....	12
104.3. Les mesures préalables à l'établissement de la planche-travaux	13
104.4. L'établissement de la planche-travaux	13
104.5. La mise en service de la zone de chantier	14
104.6. Le fonctionnement de la zone de chantier.....	14
104.7. La suppression de la zone de chantier	15
104.8. La fin de la planche-travaux	16
104.9. Les aléas et dérangements	16
CHAPITRE 2 : ÉLABORATION DES TEXTES D'APPLICATION DE CETTE REGLE D'EXPLOITATION PARTICULIERE	17
Article 201. La définition des caractéristiques des activités	17
Article 202. La conception des procédés d'assurance-chantier.....	17
202.1. Les procédés d'assurance-chantier.....	17
202.2. La prise en compte des défaillances	18
Article 203. La définition des règles relatives aux trains-travaux, engins- chantiers et lorrys à main	19
203.1. Les caractéristiques techniques	19
203.2. Le mode de déplacement sur zone de chantier	19
203.3. Particularité concernant le mode de déplacement sur domaine fermé, hors zone de chantier	20
203.4. Les conditions de mise en œuvre des modes de déplacement	20
203.5. Les conditions de transition d'un mode de déplacement à un autre	20

Article 1. Préambule

Cette règle d'exploitation particulière est établie dans le cadre du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire et en application de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national.

1.1. Origine de la modification du document

Les modifications apportées au document sont motivées par :

- la prise en compte des conclusions du projet de SNCF Réseau concernant la « prescription S9 »,
- la mise en conformité des termes utilisés avec la nouvelle organisation de SNCF Réseau.

1.2. Objet

Cette règle d'exploitation particulière définit les exigences relatives aux opérations de maintenance et de travaux, incompatibles avec la circulation des trains sur les lignes du réseau ferré national (RFN).

Dans la suite de ce document, l'ensemble de ces opérations sera appelé travaux.

Ces exigences sont établies pour tenir compte que :

- l'organisation et la réalisation des travaux sur les infrastructures ferroviaires respectent un système coordonné de règles, de type « processus », qui garantit une cohérence d'ensemble. Le chapitre 1 décrit ce processus, notamment l'ensemble des tâches à effectuer et les mesures de sécurité correspondantes,
- le GI chargé de la maintenance et le GI chargé de la gestion opérationnelle des circulations mettent au point les documents d'application correspondant à certains éléments du système (méthodes, organisations, procédures, modes opératoires...). Le chapitre 2 présente les critères à prendre en compte à cet effet.

1.3. Résumé des modifications

Les principales modifications réalisées concernent :

- la modification pour permettre au GI chargé de la maintenance de légiférer sur le cumul des missions,
- la mise à jour des définitions mentionnées dans le glossaire avec :
 - la mise en conformité des définitions avec l'arrêté d'aptitude du 7 mai 2015 modifié,
 - le retrait des définitions non présentes dans le texte,
- le rajout de la distinction entre « lorrys à main » et « engins-chantiers » telle que décrite dans le document RFN-IG-SE 09 B-00-n°001,
- la suppression de l'article « l'élaboration et la réalisation du processus-travaux », redondant avec ce qui est présent dans les autres articles du document et traitant du système de gestion de la sécurité des gestionnaires d'infrastructure chargés de la maintenance, ce qui n'est pas l'objet du présent document,
- le balayage de tous les échanges prescrits pour indiquer qu'ils peuvent être réalisés par tout « moyen permettant d'en assurer la traçabilité »,
- la modification de terminologies (GI, SGC, ...) et l'apport de précisions diverses.

1.4. Structure du document

Le premier chapitre décrit le processus travaux, avec l'explication de la terminologie utilisée.

Le deuxième chapitre définit les prescriptions à prendre en considération pour la mise en œuvre du processus travaux et la réalisation des documents d'application de la présente règle d'exploitation particulière.

1.5. Abréviations utilisées

DFV	Demande de Fermeture de Voie
GI	Gestionnaire d'Infrastructure
PN	Passage à Niveau
RPTx	Responsable de Planche-Travaux
SGC	Service chargé de la Gestion des Circulations
TTx	Train-Travaux
ZEP	Zone Élémentaire de Protection

1.6. Glossaire

Activité	Intervention sur ou à proximité de l'infrastructure et ses conséquences, incompatibles avec le passage des circulations. Autre intervention désignée comme telle.
Agent d'activité	Agent chargé de garantir la réalisation technique de son activité. Lorsque cette mission technique le nécessite, il est habilité à la tâche essentielle pour la sécurité correspondante.
Agent prestataire	Agent chargé d'accomplir une ou plusieurs prestations de sécurité pour le compte d'un autre agent habilité.
Assurance-chantier	Assurance que la zone de chantier est à la fois protégée et libre de toute circulation qui ne serait pas en mesure de s'arrêter avant une activité.
Balisage	Matérialisation des points à ne pas dépasser sur la zone de chantier, pour éviter la sortie intempestive de trains-travaux, de lorries automoteurs, de wagons automoteurs et de lorries à main.
Bouclage	Mesures de sécurité prises dans le cadre du procédé DFV, sur chaque zone de chantier pour pallier des erreurs de lieu des agents du service de la maintenance, ou, des erreurs de protection ou de vérification des agents du SGC.

Chef de chantier	Agent responsable, sur la zone de chantier, de l'application des règles de sécurité relatives aux travaux et de la coordination des activités. Il est habilité à la tâche essentielle pour la sécurité « Diriger la réalisation de travaux sur l'infrastructure ferroviaire ayant un impact sur la sécurité des circulations et assurer, en cours d'opération, la sécurité de l'exploitation sur la zone de travail et à ses abords ».
Demande de Fermeture de Voie	Procédé d'assurance-chantier reposant sur une fermeture de voie effectuée par les agents du SGC et accompagnée de la mise en œuvre d'un bouclage par les agents du service de la maintenance.
Domaine fermé	ZEP ou groupement de ZEP faisant l'objet d'une fermeture de voie.
En amont En aval	Un point A est « en amont » d'un point B lorsqu'il est rencontré avant le point B dans le sens considéré. Un point A est « en aval » d'un point B lorsqu'il est rencontré après le point B dans le sens considéré. En double voie, ce sens est le sens normal de circulation. Si le point B est un signal, ce sens est celui des circulations auxquelles ce signal s'adresse.
Engins-chantiers	Catégorie regroupant les lorrys automoteurs et les wagons automoteurs.
GI chargé de la gestion opérationnelle des circulations	Toute entité ou entreprise chargée de l'exploitation.
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.
Lorry à main	Outillage susceptible d'être déplacé manuellement sur le rail et qui constitue un obstacle.
Organisateur des travaux	Agent chargé de l'organisation des travaux (dirigeant désigné dans une consigne ou opérateur pour des organisations simples).
Plage Travaux	Partie du réseau dédiée aux travaux, sans capacité d'infrastructure et inscrite au plan de transport.
Planche-travaux	Partie de voie localisée (zone élémentaire de protection, groupement de zones élémentaires de protection, section élémentaire, ...) dédiée aux travaux pendant une période déterminée.
Procédé d'assurance chantier	Ensemble ordonné de mesures (procédures, informations, vérifications...) permettant d'obtenir l'assurance chantier d'une zone de chantier.
Processus-travaux	Ensemble coordonné de toutes les opérations techniques ou réglementaires réalisées dans le cadre des travaux.

Responsable de Planche-Travaux	Agent chargé d'assurer la conduite du processus-travaux incompatibles avec la circulation des trains sur le réseau ferré national. Il est habilité à la tâche essentielle pour la sécurité « Diriger la réalisation de travaux sur l'infrastructure ferroviaire ayant un impact sur la sécurité des circulations et assurer, en cours d'opération, la sécurité de l'exploitation sur la zone de travail et à ses abords ».
Service de la maintenance	Service du gestionnaire d'infrastructure, assurant la mission d'entretien et de renouvellement de l'infrastructure.
Train fermant (la planche-travaux)	Premier train hors processus-travaux circulant après la fin de la planche-travaux.
Train ouvrant (la planche-travaux)	Dernier train hors processus-travaux circulant avant l'établissement de la planche-travaux.
Train-Travaux	Convoi constitué pour les besoins d'un gestionnaire d'infrastructure utilisé dans le cadre d'un processus-travaux pour desservir une ou plusieurs zones de chantier.
Zone de chantier	Partie de voie qui regroupe l'ensemble des activités possédant un lien fonctionnel et/ou géographique.
Zone élémentaire de protection	Partie de voie résultant du découpage des voies pour les besoins du service de la maintenance de l'infrastructure.

CHAPITRE 1 :

Le processus-travaux

Pour exécuter des travaux sur les voies ou à leurs abords, les éléments suivants doivent être pris en compte :

- la présence d'un danger pour la circulation des trains (risques relatifs aux caractéristiques géométriques et/ou mécaniques de la voie, à l'engagement du gabarit de la voie,...),
- les aspects techniques, fonctionnels et logistiques des travaux à exécuter,
- l'utilisation du matériel roulant et des lorrys à main affectés aux travaux : trains-travaux, engins-chantiers, plateau lorry,...
- la sécurité du personnel impliqué dans l'exécution des travaux et soumis aux risques ferroviaires et électriques,
- l'insertion au sein du plan de transport du temps nécessaire à l'exécution des travaux.

Article 101. Le processus-travaux

Les travaux sur l'infrastructure, incompatibles avec la circulation des trains, sont dénommés « activités ». Ces activités sont réalisées sur des parties de voie dénommées « zones de chantier ».

Lorsqu'une telle zone de chantier est en service, ses composantes (dimensions...) peuvent évoluer en fonction des conditions d'exécution des activités (chantiers mobiles...). À tout instant, l'ensemble des conditions de sécurité relatives à cette zone de chantier doit être respecté.

À l'intérieur d'une zone de chantier, l'exécution des travaux est subordonnée à l'obtention de l'« assurance-chantier » de cette zone, c'est-à-dire de l'assurance que la zone de chantier est à la fois protégée et libre de toute circulation qui ne serait pas en mesure de s'arrêter avant une activité. Une assurance-chantier ne doit concerner qu'une zone de chantier déterminée. On désigne par « procédé d'assurance-chantier » tout ensemble ordonné de mesures (procédures, informations, vérifications...) permettant d'obtenir l'assurance-chantier d'une zone de chantier.

L'ensemble coordonné des prestations (fournitures d'un service, d'un travail, d'une information, d'ordre technique ou d'ordre réglementaire) à effectuer, notamment les mesures de sécurité qui doivent être mises en œuvre pour exécuter des activités, est dénommé « processus-travaux ».

La partie de voie et le temps réservés aux travaux constituent la « planche-travaux ». Celle-ci contient la ou les zones de chantier concernées. La planche-travaux est inscrite dans une « plage-travaux » sans capacité d'infrastructure, insérée au sein du plan de transport. À l'intérieur de la planche-travaux, à l'extérieur des zones de chantier, tout mouvement de train, toute manœuvre d'installation, sont subordonnés au processus-travaux.

Les voies du RFN sont découpées en « zones élémentaires de protection » (ZEP). Une zone élémentaire de protection est dimensionnée pour rendre compatibles les exigences de maintenance de l'infrastructure et les exigences liées à la circulation des trains, et pour permettre d'assurer l'assurance-chantier de toute partie de voie située à l'intérieur de cette zone.

Les mobiles utilisés pour les travaux sont dénommés trains-travaux (train de ballast, draineuse, bourreuse...), engins-chantiers (wagons automoteurs, lorrys automoteurs,...) et lorrys à main (plateau lorry, tirefonneuse,...) lorsqu'ils sont utilisés dans le cadre d'un processus-travaux pour desservir une zone de chantier. Les engins de travaux publics dont le déplacement n'est

pas guidé par les rails ne sont pas considérés comme des « engins-chantiers » et sont à traiter comme des sources possibles d'engorgement du gabarit.

Il est possible d'acheminer un train-travaux jusqu'à un point défini, situé sur ou à proximité des futures zones de chantier, avant la réalisation du processus-travaux.

À l'extérieur de la planche-travaux :

- les trains-travaux se déplacent dans les conditions des trains ordinaires (le terme « train ordinaire » est utilisé dans ce document pour le distinguer des trains-travaux),
- les engins-chantiers et lorrys à main doivent être isolés des autres circulations.

À l'intérieur de la planche-travaux :

- les trains-travaux se déplacent :
 - à l'extérieur des zones de chantier, dans les conditions des trains ordinaires modulées par les spécificités explicitées dans la documentation d'exploitation ou dans des conditions autres qui offrent un niveau de sécurité analogue,
 - à l'intérieur des zones de chantier, d'une manière spécifique dénommée « mode de déplacement chantier » qui permet de garantir la sécurité du personnel et du train-travaux,
- les engins-chantiers sont utilisés et déplacés à l'intérieur des zones de chantier lorsque celles-ci sont en service. Ils s'y déplacent, comme les trains-travaux, en mode de déplacement chantier,
- on désigne par « balisage », l'ensemble du dispositif mis en place à l'intérieur d'une zone de chantier pour éviter que les trains-travaux, les engins-chantiers et les lorrys à main ne sortent de la zone de chantier concernée sans autorisation.

Article 102. La répartition des missions au sein du processus-travaux

Le processus-travaux doit toujours comporter deux phases distinctes, même si elles sont très rapprochées dans le temps :

- une phase de préparation, confiée aux agents du SGC et du service de la maintenance dénommés « organisateurs », chargés d'élaborer le processus-travaux, c'est-à-dire principalement de déterminer la ou les zones de chantier nécessaires à l'exécution des activités, les assurances-chantier et la planche-travaux correspondantes, les conditions d'utilisation des trains-travaux, des engins-chantiers et des lorrys à main, ainsi que les prestations, missions et moyens nécessaires,
- une phase de réalisation, confiée aux agents du service de la maintenance, remplissant les missions de :
 - « responsable de planche-travaux » pour ce qui concerne le pilotage de la réalisation du processus-travaux sur la planche-travaux, l'application des mesures de sécurité relatives aux travaux et la coordination des différentes zones de chantier de cette planche-travaux,
 - « chef de chantier » pour ce qui concerne l'application des mesures de sécurité relatives aux travaux et la coordination des activités sur la zone de chantier.

Ces deux missions complémentaires assurent en permanence la totalité des mesures réglementaires de sécurité incombant au service de la maintenance et sont réparties selon les principes suivants :

- le pilotage de la réalisation du processus-travaux est assuré par le responsable de planche-travaux, en relation avec les agents-circulation concernés et avec les chefs de chantier,
- le pilotage des activités internes aux zones de chantier est assuré par les chefs de chantier, en relation avec le responsable de planche-travaux et au besoin en relation avec les agents-circulation concernés,

- l'exécution des tâches unitaires constituant les activités internes aux zones de chantier est assurée par les « agents d'activité » intéressés, en relation avec le chef du chantier. L'agent d'activité agit sous l'autorité directe du chef de chantier de la zone de chantier dont il fait partie.

À chacun de ces trois niveaux, les acteurs concernés exercent leurs missions de façon autonome. Ils respectent les normes techniques et appliquent les règles de l'art. Ils rendent compte de l'exécution de ces missions selon les modalités et l'ordre prévus par les organisateurs.

Le cumul des missions est autorisé, les modalités étant définies par le GI chargé de la maintenance.

Au sein du SGC, les interlocuteurs du responsable de planche-travaux sont :

- l'agent du SGC chargé de donner l'autorisation d'établissement de la planche-travaux,
- les agents-circulation, aiguilleurs et agents prestataires du SGC, chargés de fournir des prestations.

Ceux-ci sont chargés d'assurer la compatibilité du processus-travaux avec le plan de transport. Ils sont également chargés de fournir les prestations prévues par le processus-travaux (par exemple, si la mise en œuvre du procédé d'assurance-chantier requiert l'intervention du SGC, celui-ci agit à titre d'agent prestataire). Ils appliquent par ailleurs les autres référentiels en vigueur, pour la partie qui les concerne.

Article 103. Les exigences relatives à l'élaboration du processus-travaux

La préparation consiste à construire le processus-travaux sous la forme d'un ensemble cohérent et coordonné de prestations permettant de réaliser les travaux. Cette élaboration s'appuie notamment sur la détermination des points de défaillance susceptibles d'affecter la sécurité lors de la réalisation des travaux.

103.1. L'établissement de la liste des prestations techniques et réglementaires

Compte tenu de la nature et de l'importance des travaux envisagés, les organisateurs doivent établir la liste des prestations nécessaires à effectuer dans une activité. Il s'agit :

- d'activités primaires comme l'élagage, le remplacement d'un coupon de rail, le remplacement de traverses, du bourrage...,
- d'activités connexes comme la dépose d'une installation fixée sur le rail à remplacer, ...,
- d'interventions incompatibles avec la circulation des trains mais ne faisant pas obstacle aux circulations comme des activités provoquant un dégagement important de fumée, de poussière, d'étincelles, ...

Les organisateurs étudient la possibilité de répartir l'ensemble des activités sur une ou plusieurs zones de chantier.

Les organisateurs sont chargés de concevoir l'enchaînement des prestations et la répartition des rôles entre les différents acteurs concernés. Les prestations sont, compte tenu de leur nature, déterminées à partir des règles de l'art, des normes et de la réglementation appropriées. Les différentes prestations demandées à un même agent doivent être compatibles entre elles ainsi qu'avec les règles générales d'exploitation et d'ergonomie qui concernent cet agent. Leur enchaînement doit garantir l'absence de confusion entre des prestations semblables ou apparentées, qui seraient motivées par des besoins distincts.

103.2. La détermination des zones de chantier

Les caractéristiques des zones de chantier sont les suivantes :

- une zone de chantier est une partie de voie placée sous la direction d'un seul chef de chantier,
- une zone de chantier est indépendante en matière d'assurance-chantier et de sécurité interne,
- la dispersion géographique des activités doit permettre au chef de chantier de maîtriser l'ensemble des missions qui lui sont dévolues,
- deux zones de chantier ne doivent pas se chevaucher,
- la zone de chantier inclut les activités exercées par les trains-travaux, les engins-chantiers et les lorrys à main,
- le début des travaux proprement dits sur une zone de chantier peut être tributaire de dispositions prises sur une autre zone.

Pour déterminer les zones de chantier, les organisateurs doivent tenir compte des éléments suivants :

- la liste des prestations, leur durée,
- la liste des installations de l'infrastructure situées sur les zones de chantier ou qui subiront les effets des activités : appareils de voie, passages à niveau...,
- l'utilisation éventuelle des trains-travaux et des engins-chantiers, ceux-ci étant susceptibles de se déplacer dans l'un ou l'autre sens à l'intérieur de la zone de chantier,
- la nature des assurances-chantier,
- les caractéristiques des zones de chantier.

103.3. La détermination des procédés d'assurance-chantier

Les organisateurs doivent choisir le procédé d'assurance-chantier à utiliser pour chaque zone de chantier.

Il peut arriver que les procédés d'assurance-chantier de plusieurs zones de chantier aient en commun un élément (action, information, procédure, etc.). Lorsqu'un tel élément n'est mis en œuvre qu'une seule fois au bénéfice de plusieurs zones de chantier, on dit qu'il est mutualisé. La mutualisation d'éléments de l'assurance-chantier n'est autorisée que si elle est décidée par les organisateurs, confiée au responsable de planche-travaux et décrite dans un document d'organisation.

103.4. La détermination de la planche-travaux

Les organisateurs doivent déterminer la planche-travaux dont les composantes sont l'étendue de voie et la durée nécessaires à la réalisation du processus-travaux. Elle est constituée d'une zone élémentaire de protection ou d'un ensemble continu (longitudinal et/ou transversal) de zones élémentaires de protection.

Pour organiser les travaux, les organisateurs doivent disposer des renseignements utiles relatifs à chaque zone élémentaire de protection (dénomination, limites, liste des procédés d'assurance-chantier utilisables, etc.).

103.5. La détermination des conditions d'utilisation des trains-travaux, engins-chantiers et lorrys à main

L'utilisation de trains-travaux, engins-chantiers et lorrys à main sur une zone de chantier implique l'étude de leurs déplacements à partir de leur point de mise en marche jusqu'à leur point de suppression.

À cet effet, les organisateurs définissent :

Pour les trains-travaux :

- leur acheminement depuis les voies en exploitation jusqu'à la planche-travaux et vice versa,
- leur acheminement à partir des limites de la planche-travaux jusqu'à la zone de chantier et vice versa, les spécificités relatives à ces déplacements, et les mesures de sécurité correspondantes pour :
 - le franchissement des aiguilles, le franchissement des PN, etc.,
 - les mouvements d'aller et retour, de rebroussements, en sens inverse du sens normal,
 - le contrôle des trains-travaux à l'entrée d'une zone de chantier,
 - les répercussions sur les installations, lors de leurs déplacements à l'extérieur des zones de chantier,
 - ...
- les limites de la ou des zones de chantier.

Pour les engins-chantiers :

- les lieux de mise en voie et hors voie directement sur la zone de chantier,
- les lieux de mise en voie et hors voie directement sur la planche-travaux et l'acheminement jusqu'à la zone de chantier (et vice versa) si la mise en voie et hors voie ne peut se faire directement sur la zone de chantier,
- l'acheminement depuis les voies en exploitation jusqu'à la planche-travaux (et vice versa) si la mise en voie ne peut se faire directement sur la planche-travaux,
- le franchissement des aiguilles, PN,...
- ...

Pour les lorrys à main :

- les lieux de mise en voie et hors voie directement sur la zone de chantier,
- le franchissement des aiguilles, PN,...
- ...

Les organisateurs récapitulent leurs choix et les décrivent, si nécessaire (plus d'un TTx), en les complétant, le cas échéant par des informations concernant la circulation, dans un document d'organisation (programme de circulation des trains-travaux). Ils définissent également les dispositions utiles pour maîtriser les perturbations que les trains-travaux, les engins-chantiers ou les lorrys à main sont susceptibles de provoquer aux installations, à l'intérieur des zones de chantier. Ils définissent également, si nécessaire, le balisage à mettre en place à l'intérieur des zones de chantier.

Tous ces éléments sont intégrés au processus-travaux avec l'ensemble duquel ils doivent être compatibles.

103.6. La mise au point du processus-travaux

Les organisateurs mettent au point la présentation ordonnancée des prestations, qui comprend au minimum :

- l'autorisation d'établissement de la planche-travaux,
- la mise en œuvre des assurances-chantier,
- la mise en service et la suppression des zones de chantier,

- le cas échéant, la mise en marche et la suppression des trains-travaux,
- le cas échéant, la mise en œuvre et la suppression des dispositifs de signalisation utilisés dans le cadre des modes de déplacement chantier.

Ils mettent également au point la présentation ordonnancée des missions incombant aux différents acteurs du processus-travaux compte tenu des principes de répartition des missions entre le responsable de planche-travaux, les chefs des chantiers et les agents d'activité.

Les organisateurs définissent les moyens nécessaires à la réalisation du processus-travaux : moyens relatifs au personnel (niveau de compétence, niveau des effectifs), moyens matériels, techniques et logistiques, ainsi que moyens d'information et de communication.

Les informations nécessaires aux agents chargés de mettre en œuvre le processus-travaux doivent leur être communiquées en temps utile. Les modalités de transmission et la forme de ces informations dépendent de la nature, du volume et de la complexité des tâches à accomplir.

Les organisateurs identifient les situations pouvant conduire à désorganiser le processus-travaux. Ils prévoient en conséquence, des situations de repli ou des variantes permettant la poursuite du processus-travaux en cas de problème majeur affectant un de ses points-clefs.

Article 104. Les exigences relatives à la réalisation du processus-travaux

La réalisation des travaux consiste à mettre en œuvre le programme fixé par les organisateurs au cours de la phase de préparation. Les prestations (éléments de mise en œuvre et de fonctionnement de la zone de chantier) prévues par le processus-travaux sont fournies par des agents prestataires. Elles doivent être exécutées dans les conditions et dans l'ordre prévus par les organisateurs, et faire l'objet d'un compte rendu auprès de celui qui demande la prestation.

Le processus-travaux peut débuter avant l'établissement de la planche-travaux, et se prolonger au-delà de sa fin (par exemple mise en marche d'un trains-travaux à partir d'un lieu de garage éloigné de la future planche-travaux ou réalisation, sur le site de la future zone de chantier, de travaux préparatoires aux activités ne constituant pas des opérations incompatibles avec la circulation des trains).

104.1. La documentation à disposition des acteurs du processus-travaux

Pour exécuter les travaux, les agents du SGC et du service de la maintenance, doivent disposer des renseignements utiles relatifs à chaque zone élémentaire de protection (dénomination, limites, liste des procédés d'assurance-chantier utilisables, etc.).

La documentation générale doit être appliquée : elle comporte les consignes permanentes et les modes opératoires. Elle peut être complétée par des dispositions particulières adaptées à la spécificité des travaux : celles-ci sont alors explicitées dans un document d'organisation fourni par les organisateurs.

104.2. Le pilotage d'ensemble de la réalisation du processus-travaux

Le responsable de planche-travaux est chargé de piloter la réalisation du processus-travaux :

- il assure les relations avec le SGC,
- il déclenche l'établissement de la planche-travaux,
- il assure la mise en œuvre des éléments contribuant à l'assurance-chantier d'une ou de plusieurs zones de chantier,
- il autorise la mise en service des zones de chantier lorsque les conditions nécessaires sont réunies,

- il informe les chefs de chantier concernés des prestations qui ont une incidence sur la réalisation du processus travaux d'autres zones de chantier,
- il doit être informé de la mise en service des zones de chantier dans lesquelles sont assurées des prestations qui ont une incidence sur la réalisation du processus-travaux d'autres zones de chantier,
- il autorise la suppression des zones de chantier dans lesquelles sont assurées des prestations qui ont une incidence sur la poursuite du processus-travaux d'autres zones de chantier,
- il doit être informé de la suppression des zones de chantier,
- il assure la régulation des trains-travaux à l'intérieur de la planche-travaux,
- il déclenche les mesures prévues par le processus-travaux lorsque la circulation d'un trains-travaux requiert des dispositions particulières (par exemple en cas de circulation en sens inverse du sens normal),
- il prend les dispositions utiles pour traiter les aléas qui ne peuvent l'être au niveau de la zone de chantier,
- il assure la coordination des autres prestations conformément au processus-travaux,
- il demande en temps utile aux agents concernés des différents services les prestations prévues au processus-travaux.

104.3. Les mesures préalables à l'établissement de la planche-travaux

Le responsable de planche-travaux, en relation avec ses partenaires (chefs de chantier, agents-circulation...), s'assure que toutes les ressources nécessaires pour le processus-travaux sont ou seront réunies. Il réalise ensuite l'entente préalable nécessaire au processus-travaux concerné, avec l'agent du SGC.

Ce dernier :

- s'assure que les éléments du processus-travaux présentés par le responsable de planche-travaux correspondent bien aux dispositions prévues par les organisateurs,
- s'assure qu'aucune zone élémentaire de protection constituant la planche-travaux n'est en cours d'utilisation. Au cas où une telle zone élémentaire serait déjà utilisée pour quelque motif que ce soit, il ne donne pas l'autorisation d'établissement de la planche-travaux et invite le demandeur à se rapprocher de l'utilisateur concerné,
- s'assure que l'établissement de la planche-travaux est compatible avec la circulation des trains,
- informe les différents intervenants concernés (aiguilleurs, agents-circulation, chefs de service, agents formation...) que la planche-travaux va être établie, en leur communiquant les informations utiles.

En cas de travaux non programmés ou lorsque le processus-travaux ne correspond pas entièrement à celui qui a été prévu, l'agent du SGC remplit le rôle d'organisateur pour ce service. Il doit alors vérifier que les conditions de réalisation des assurances-chantier, les prestations qui vont être demandées au SGC et les répercussions des travaux sur les installations de l'infrastructure sont compatibles avec les règles d'exploitation et de gestion des circulations en vigueur sur la zone concernée.

104.4. L'établissement de la planche-travaux

L'établissement de la planche-travaux est soumis à l'autorisation de l'agent du SGC. Cette autorisation marque la mise à disposition de la planche-travaux au service de la maintenance. Elle est complétée, s'il y a lieu, par l'indication du train ouvrant (dernier train hors processus-travaux circulant avant l'établissement de la planche-travaux) et/ou du train fermant (premier train hors processus-travaux circulant après la fin de la planche-travaux), des heures limites de rétention des trains et de dégagement des trains-travaux. L'indication du train fermant peut être complétée par l'indication de l'heure de passage de ce train en un ou plusieurs points,

lorsque l'expédition de ce train par le poste situé en amont de la planche-travaux intervient avant la suppression de celle-ci.

La planche-travaux est constituée :

- soit immédiatement en totalité à un instant donné,
- soit progressivement derrière le train ouvrant, au fur et à mesure de son avancement, jusqu'à atteindre sa dimension maximale convenue.

Dès la planche-travaux établie, tout mouvement de train ou manœuvre d'installations à l'intérieur de celle-ci mais hors zones de chantier en service, sont subordonnés à l'autorisation du responsable de planche-travaux.

En tant qu'agents prestataires, les agents du SGC agissent sur la demande du responsable de planche-travaux, notamment pour mettre en œuvre les mesures de sécurité prévues par la réglementation (par exemple, pour traiter une demande de secours présentée par le conducteur d'un train-travaux en détresse à l'intérieur de la planche-travaux). Ils peuvent toutefois agir à la demande d'un chef de chantier pour certaines prestations prévues au processus-travaux, par exemple dans le cadre de l'assurance-chantier de sa zone de chantier.

L'organisateur des travaux donne les informations suivantes aux responsables concernés des trains-travaux :

- les limites géographiques et temporelles de la planche-travaux et de la ou des zones de chantier,
- le cas échéant, les conditions particulières de signalisation : signalisation interne aux zones de chantier, identification des extrémités de la planche-travaux et des zones de chantier, ...
- les conditions d'expédition du train-travaux (avant ou après établissement de la planche-travaux) et de départ du train-travaux (pendant ou après la fin de la planche-travaux),
- les différents modes de déplacement à observer et les conditions de transition d'un mode à l'autre.

104.5. La mise en service de la zone de chantier

La mise en service de la zone de chantier est prononcée par le chef de chantier.

Elle est subordonnée à l'accord formel par un moyen permettant d'en assurer la traçabilité, du responsable de planche-travaux et à la réunion de toutes les conditions préalables au début des activités dans la zone de chantier. Sauf instruction contraire prévue par le processus-travaux, la mise en service d'une zone de chantier nécessite notamment de mettre en place :

- l'assurance-chantier de la zone de chantier (pour sa mise en œuvre, le responsable de planche-travaux et le chef de chantier prennent ou font prendre, chacun pour ce qui le concerne, les mesures qui leur incombent),
- les mesures de contrôle des trains-travaux, lorsque la zone de chantier est susceptible d'être abordée par un train-travaux :
 - à l'entrée de la zone de chantier pour vérifier que le train-travaux arrivé, est bien celui attendu,
 - à la sortie de la zone de chantier pour vérifier que le train-travaux est autorisé à quitter la zone de chantier,
- le balisage de la zone de chantier, si nécessaire.

104.6. Le fonctionnement de la zone de chantier

Le chef de chantier est chargé du pilotage des activités internes à la zone de chantier :

- il assure la coordination des prestations qui lui sont confiées, conformément au processus-travaux,
- il décide du début et de la fin des différentes activités de sa zone de chantier,

- il prend les dispositions pour traiter les aléas qu'il est susceptible de rencontrer dans la conduite des opérations concernant sa zone de chantier.

Aucune activité ne doit débiter sans l'accord du chef de chantier. Celui-ci s'assure que les conditions préalables à ce début sont réunies, conformément au processus-travaux.

Le chef de chantier est chargé d'autoriser l'entrée des trains-travaux sur la zone de chantier et permettre leur sortie, en relation avec le responsable de planche-travaux.

Les autorisations d'entrée sur une zone de chantier et de sortie sont délivrées par le chef de chantier au responsable concerné du train-travaux. Les déplacements des trains-travaux et des engins-chantiers à l'intérieur de la zone de chantier s'effectuent sous la direction du chef de chantier. À cet effet, il fait mettre en place si nécessaire les indications nécessaires à ces déplacements (balisage, signaux de chantiers, ...) et il donne ou fait donner, les informations utiles à chaque responsable concerné de train-travaux et d'engins-chantiers.

Des réserves, c'est-à-dire des restrictions aux conditions normales de circulation des trains ou d'utilisation des installations de l'infrastructure, peuvent être imposées à l'issue des travaux. Les réserves sont généralement prévues par les organisateurs. Dans le cas contraire, le responsable de planche-travaux indique, formellement par un moyen permettant d'en assurer la traçabilité, aux agents-circulation concernés, la nature des réserves pour leur permettre de prendre les mesures correspondantes relatives à la sécurité des circulations. Tant que celles-ci ne sont pas mises en œuvre, l'assurance-chantier de la zone de chantier doit être maintenue. À défaut, des mesures appropriées doivent être prises par le service de la maintenance.

104.7. La suppression de la zone de chantier

Le chef de chantier est informé par les agents d'activité de la fin des activités. Pour les opérations consistant en l'exécution de tâches de maintenance critiques pour la sécurité, les travaux ne sont considérés comme terminés que lorsque l'agent d'activité intéressé a donné l'assurance, par un moyen permettant d'en assurer la traçabilité, du rétablissement du fonctionnement des installations concernées, en indiquant éventuellement les réserves à observer.

La zone de chantier peut être supprimée lorsque les conditions suivantes sont réunies :

- toutes les activités sont terminées,
- les éventuelles réserves à la circulation des trains à l'intérieur de la zone de chantier ont été prises en charge par le responsable de planche-travaux,
- les éventuelles prestations assurées au sein de la zone de chantier, pour le compte du responsable de planche-travaux ou pour le compte de l'agent d'une autre activité, ont pris fin avec leur accord,
- les engins-chantiers ont libéré la zone de chantier ou ont été incorporés dans un train-travaux,
- les trains-travaux respectent les conditions requises pour la circulation en dehors des zones de chantier et ont été pris en charge par le responsable de planche-travaux,
- le balisage, éventuellement mis en œuvre, est levé.

Si des travaux sont encore en cours avant la suppression de la zone de chantier, le chef de chantier s'assure :

- qu'ils ne sont pas incompatibles avec la circulation des trains,
- que les équipes qui les réalisent ont adapté leur dispositif de protection du personnel, pour tenir compte de la levée imminente de l'assurance-chantier.

La suppression de la zone de chantier est matérialisée par un échange transmis par un moyen permettant d'en assurer la traçabilité, entre le chef de chantier et le responsable de planche-travaux. Elle s'accompagne, si rien ne s'y oppose, de la levée des mesures prises pour mettre en œuvre l'assurance-chantier de cette zone de chantier. Dans la mesure où certaines de ces mesures interviennent dans le processus-travaux pour d'autres motifs, elles sont maintenues. Par exemple, le responsable de planche-travaux veille à ce que les prestations nécessaires à plusieurs zones de chantier restent assurées jusqu'à la suppression de la totalité des zones concernées.

104.8. La fin de la planche-travaux

La planche-travaux prend fin :

- lorsque les conditions suivantes sont réunies :
 - toutes les zones de chantier sont supprimées,
 - tous les trains-travaux ont dégagé la planche-travaux ou sont pris en charge par le SGC,
 - l'ensemble des prestations intéressant la sécurité des circulations a pris fin,
 - le cas échéant, le RPTx a transmis, par un moyen permettant d'en assurer la traçabilité, à l'AC ayant autorisé l'établissement de la planche-travaux, les mesures particulières à appliquer lors de la reprise de la circulation,
- et :
 - soit immédiatement en totalité à un instant donné,
 - soit progressivement devant le train fermant, au fur et à mesure de son avancement.

Le cas échéant, le responsable de planche-travaux donne au SGC les informations relatives à la modification de la durée de la planche-travaux.

104.9. Les aléas et dérangements

Les aléas sont les différents éléments qui altèrent le déroulement normal du processus-travaux prévu par les organisateurs, par exemple les incidents qui affectent les installations de l'infrastructure au cours des travaux et qui n'ont pas été prévus par les organisateurs. L'absence ou l'inadaptation des moyens de communication par rapport à ce qui a été prévu par les organisateurs constitue un aléa et doit être pris en charge par le responsable de planche-travaux ou par le chef de chantier. La réduction du délai prévu pour l'exécution d'une opération de maintenance constitue également un aléa.

Les aléas sont traités dans les conditions suivantes :

- ils sont pris en charge par le chef de chantier, lorsque leurs répercussions sur le déroulement du processus-travaux sont limitées à la zone de chantier et qu'il dispose des moyens pour les traiter. A défaut, il fait appel au responsable de planche-travaux,
- les autres aléas doivent être portés à la connaissance du responsable de planche-travaux, qui détermine les mesures à prendre,
- de même, le responsable de planche-travaux fait appel à l'organisateur concerné ou à un dirigeant de la spécialité intéressée, s'il ne dispose pas des moyens utiles pour traiter les aléas ayant des répercussions sur le fonctionnement du processus-travaux. Dans ce cas, le responsable de planche-travaux tient également le SGC informé des événements.

Le processus-travaux peut comporter des variantes organisées (par exemple, des instructions ou des scénarios de repli). Il appartient alors au chef de chantier ou au responsable de planche-travaux concerné de mettre en œuvre ces dispositions en fonction de la situation rencontrée.

Les dérangements d'installations qui ne sont pas liés aux travaux, y compris les dérangements d'installations situées à l'intérieur des zones de chantier, sont traités d'entente entre le responsable de planche-travaux et l'agent-circulation concerné.

CHAPITRE 2 :

Élaboration des textes d'application de cette règle d'exploitation particulière

Le présent chapitre indique les critères à prendre en compte pour mettre au point les documents d'application correspondant à certains éléments du système-travaux (méthodes, organisations, procédures, modes opératoires...).

Le GI chargé de la maintenance doit expliciter la nature des éventuelles délégations qu'il met en place dans ce cadre, ainsi que la désignation des délégataires correspondants.

Article 201. La définition des caractéristiques des activités

Le GI chargé de la maintenance est chargé de définir, à l'intention des personnels concernés, les informations qui leur sont utiles pour déterminer les activités incompatibles avec la circulation des trains. Certaines activités ne font pas obstacles aux circulations notamment sur la ou les voies voisines, mais restent incompatibles avec ces circulations.

Article 202. La conception des procédés d'assurance-chantier

Les informations utiles à l'assurance-chantier, notamment les procédés d'assurance-chantier, doivent figurer dans la documentation générale fournie aux opérateurs. À défaut, elles sont définies après une étude particulière.

Un procédé d'assurance-chantier doit faire en sorte qu'une circulation ferroviaire, hors celles utilisées pour l'exécution des travaux, ne peut entrer ou se trouver sur la zone de chantier autrement qu'en marche à vue.

202.1. Les procédés d'assurance-chantier

Les différents procédés d'assurance-chantier dépendent des moyens disponibles pour mettre en œuvre l'assurance-chantier, des conditions d'exploitation et des choix relatifs à la répartition des tâches entre le service de la maintenance et le SGC.

Les différents procédés d'assurance-chantier sont définis dans le texte RFN-CG-SE- 09 A-00 n°002. Chaque procédé d'assurance-chantier est conçu de manière que sa mise en œuvre :

- soit cohérente avec les principes et les exigences du système d'exploitation (par exemple : règle de l'arrêt accidentel, règles concernant la marche à vue...),
- soit adaptée aux conditions d'exploitation dans lesquelles les travaux sont réalisés (densité et vitesse des circulations, nature des installations...),
- soit « efficace », c'est à dire apte à assurer l'assurance-chantier, pendant la durée prévue,
- tienne compte des indications du retour d'expérience ainsi que des recommandations relatives à l'ergonomie et l'acceptabilité de sa mise en œuvre par les opérateurs.

L'efficacité d'un procédé d'assurance-chantier résulte :

- de l'efficacité de chacun des éléments (informations, procédures...) qui le composent, ainsi que de celle de leur combinaison,
- s'il s'agit d'un résultat à observer suite à une action, de l'élimination de toute possibilité que cette observation puisse ne pas être la conséquence de celle-ci. S'il s'agit d'une information délivrée par un dispositif donné, il faut prouver que la fiabilité de l'information est compatible avec l'usage qui en est fait,
- des conditions d'exploitation dans lesquelles les travaux sont réalisés,
- des moyens mis en œuvre pour éviter les diverses défaillances qui peuvent se produire ou pour en limiter les conséquences.

L'efficacité individuelle des éléments qui ne relèvent pas directement de cette règle d'exploitation particulière est déterminée par les autres composantes du système d'exploitation. Par exemple, cette règle d'exploitation particulière ne définit pas le comportement des conducteurs rencontrant une signalisation d'arrêt, ni des moyens à mettre en œuvre pour obtenir ce comportement, mais il tient compte des prescriptions du système d'exploitation relatives au comportement à observer en présence d'un signal d'arrêt fermé.

202.2. La prise en compte des défaillances

Lors de la conception des procédés d'assurance-chantier, le GI chargé de la maintenance et le GI chargé de la gestion opérationnelle des circulations prennent en compte les défaillances susceptibles d'affecter les éléments constitutifs du procédé d'assurance-chantier. Ces défaillances concernent toutes les composantes du système d'exploitation.

L'identification éventuelle, par l'analyse ou le retour d'expérience, d'un mode de défaillance nouveau impose :

- de vérifier que celui-ci n'entraîne pas d'aggravation du risque,
- dans le cas contraire, de modifier en conséquence les procédés d'assurance-chantier.

Les facteurs suivants sont à prendre en compte :

- les défaillances liées au facteur humain :
 - erreur de localisation des travaux,
 - erreur ou oubli de mise en œuvre de l'un des éléments de l'assurance-chantier,
 - présence d'une circulation oubliée sur une zone de chantier,
 - levée intempestive d'un élément de l'assurance-chantier,
 - défaut de rétablissement d'un dispositif de protection d'une zone de chantier,
 - expédition vers une zone de chantier d'un train-travaux non prévu,
 - erreur d'identification d'un train-travaux ou de la planche-travaux,
 - engagement prématuré d'un train-travaux,
 - etc.
- les défaillances liées à la fiabilité des outils techniques et à leurs conditions d'utilisation.

La prise en compte des défaillances impose de rechercher des moyens permettant de pallier ces défaillances ou d'éviter qu'elles ne se produisent. Les moyens suivants peuvent être utilisés :

- la mise en qualité des conditions d'emploi et de maintenance des outils,
- la vérification formalisée et indépendante du résultat de l'exécution d'une procédure à chaque étape,
- la mise en place de barrières techniques ou procédurales, intervenant en redondance dans la mise en œuvre des modes opératoires. La redondance peut se traduire, par exemple, par l'application de procédures indépendantes par des opérateurs distincts, de telle sorte qu'une erreur de l'un des intervenants n'ait aucune incidence sur l'action de l'autre opérateur,
- l'utilisation de certaines informations a priori fiables, de par leur caractère factuel.

Article 203. La définition des règles relatives aux trains-travaux, engins-chantiers et lorrys à main

Les règles particulières d'exploitation concernant le déplacement, le chargement, la composition, le freinage et la vitesse limite, l'équipement en personnel, l'immobilisation et la signalisation d'avant et d'arrière afférentes aux trains-travaux, aux engins-chantiers et aux lorrys à main doivent garantir un niveau de sécurité équivalent à celui des trains ordinaires compte tenu du contexte de l'utilisation de ce matériel roulant. Les règles correspondantes sont définies dans le texte RFN-IG-SE 09 B-00-n°001 et prennent en compte les éléments ci-après.

203.1. Les caractéristiques techniques

Les règles relatives aux trains-travaux, concernent le chargement, la composition, le freinage et la vitesse limite, l'équipement en personnel, l'immobilisation et la signalisation d'avant et d'arrière et ce, dans chacun des trois contextes suivants :

- à l'extérieur de la planche-travaux,
- à l'intérieur de celle-ci et à l'extérieur des zones de chantier,
- à l'intérieur des zones de chantier.

Il en va de même pour les éléments constitués en cas de fractionnement ou de raccordement des trains-travaux opéré au sein des zones de chantier.

Les règles relatives aux engins-chantiers, aux éléments constitués par des regroupements d'engins-chantiers et aux lorrys à main concernent le chargement, la composition, le freinage et la vitesse limite, l'équipement en personnel, l'immobilisation et la signalisation d'avant et d'arrière.

203.2. Le mode de déplacement sur zone de chantier

Ce mode de déplacement se définit tel que les trains-travaux, engins chantiers et lorrys à main :

- se déplacent au sein d'une zone de chantier bénéficiant d'une assurance-chantier,
- doivent pouvoir se déplacer indifféremment dans l'un ou l'autre sens sur une zone de chantier.

Plus spécifiquement, les trains-travaux et les engins-chantiers doivent :

- être en mesure de s'arrêter devant une indication de balisage, un signal d'arrêt, un obstacle, un train-travaux ou un engin-chantier,
- pouvoir considérer comme annulé, un signal à demeure présentant une indication d'arrêt absolu lorsqu'il est muni d'un dispositif normalisé prévu à cet effet et décrit dans les documents d'exploitation RFN-IG-SE 01 A-00-n°012 et RFN-IG-SE 01 A-00-n°013, sans modification des documents de base (schéma de signalisation, plans techniques, etc.),
- observer la vitesse limite la plus basse des vitesses suivantes : vitesse propre de l'engin moteur, vitesse de la catégorie de train-travaux ou de l'engin-chantier, vitesse définie par les organisateurs, vitesse imposée par la composition du train portée à la connaissance du conducteur et, le cas échéant, limitation temporaire de vitesse.

Du point de vue de leur mode de déplacement, les trains-travaux sont assimilés aux engins-chantiers.

203.3. Particularité concernant le mode de déplacement sur domaine fermé, hors zone de chantier

Seuls les trains-travaux et engins-chantiers sont autorisés à se déplacer sur le domaine fermé, hors zone de chantier.

Le mode de déplacement relatif aux mouvements effectués en sens inverse du sens normal ou établi, à l'intérieur de la planche-travaux mais à l'extérieur des zones de chantier, tient compte du fait que :

- l'ordre d'effectuer un tel mouvement ne peut être autorisé que par le responsable de planche-travaux,
- le responsable de planche-travaux ne peut autoriser un tel ordre que si cela fait explicitement partie du processus-travaux et que si les mesures de sécurité correspondantes à mettre en œuvre ont été décrites par les organisateurs,
- ce mode de déplacement requiert un niveau de sécurité analogue à celui des trains ordinaires placés dans les mêmes conditions de circulation.

Les principes selon lesquels la partie de voie, à parcourir en sens inverse du sens normal ou établi, doit être libre et le rester sont à appliquer aux trains-travaux.

203.4. Les conditions de mise en œuvre des modes de déplacement

Selon le mode de déplacement considéré et en fonction de la nature des missions de sécurité à exécuter, il y a lieu de définir :

- la consistance de l'équipage et les fonctions de sécurité correspondantes requises,
- le membre de l'équipage chargé de la fonction de responsable du train-travaux, de l'engin-chantier ou du lorry à main.

203.5. Les conditions de transition d'un mode de déplacement à un autre

Les modalités de transition d'un mode de déplacement à l'autre, sont définies en application des principes suivants :

- l'engagement des trains-travaux et des engins-chantiers sur la planche-travaux est soumis à l'autorisation du responsable de planche-travaux,
- l'entrée des trains-travaux et des engins-chantiers sur une zone de chantier est soumise à l'autorisation du chef de chantier,
- la sortie de la zone de chantier est soumise à l'autorisation du chef de chantier, en accord avec le responsable de planche-travaux,
- le dégagement des trains-travaux et engins-chantiers, à partir de la planche-travaux, sur les voies en exploitation, est soumis à l'autorisation de l'agent-circulation.

Fiche d'identification

Titre	Préparation et réalisation des opérations de maintenance et des travaux incompatibles avec la circulation des trains sur le réseau ferré national
Nature du texte	Règle d'exploitation particulière
Elaborateur	Direction Générale de l'Exploitation Système (DGEX) - Direction de la Prescription d'Exploitation & Sécurité Système
Référence SNCF RÉSEAU	RFN-IG-SE 09 A-00-n°001
Version en cours / date	Version 03 du 09-03-2021
Date d'application	Applicable à partir du 13-06-2021

Élaboration / Approbation

Rédacteur		Vérificateur		Approbateur	
Marion SEGRETAIN	21-01-2021	Marc DOISNEAU	13-02-2021	Matthieu CHABANEL	09-03-2021

Textes abrogés

- Néant

Texte remplacé

- **RFN-IG-SE 09 A-00-n°001** version 02 du 12/04/2010

Textes de référence

- Néant

Textes interdépendants

- **RFN-CG-SE 09 A-00-n°002** « Procédé d'assurance-chantier ».
- **RFN-IG-SE 09 B-00-n°001** « Trains-travaux, engins-chantiers : composition, utilisation, acheminement ».

Distribution

<i>SNCF Réseau</i>	<i>Direction Générale de l'Exploitation Système</i>	- <i>Direction Prescriptions d'Exploitation & Sécurité Système</i>
	<i>Direction Générale Industrielle & Ingénierie</i>	- <i>Direction Qualité Sécurité</i>
	<i>Direction Générale Opérations & 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 & 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 & 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</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

La présente règle d'exploitation particulière définit les principes et les prescriptions à respecter pour garantir la sécurité des circulations dans le cadre des opérations de maintenance et des travaux d'infrastructure incompatibles avec la circulation des trains.