



INTERVENTION SUR LE RESEAU FERRE

Réf. : réunion du 11/09/06 avec resp. sécurité SNCF Auvergne

LE DANGER → **Etre heurté par un train non vu ou non entendu**
Plusieurs cheminots meurt chaque année percutés par un train !

S'il n'y a pas de vies humaines en jeu attendre un responsable SNCF - Chef d'Incident Local - sur les lieux (délai d'ASLL : 1



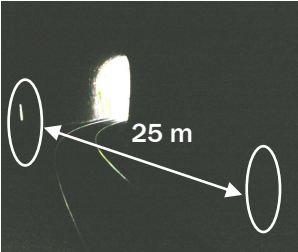
→ 

- ▶ Distance d'arrêt : 1500 m
- ▶ Bruit du train étouffé par le relief et/ou les cours d'eau
- ▶ Portée efficace des phares la nuit : 100 m




→ **ATTENTION : dans les tunnels, il n'y a pas de place pour un homme entre les parois et le train !**

PROCEDURE D'URGENCE : se jeter au sol et s'allonger contre la paroi du tunnel en se débarrassant hors voie, au préalable, du matériel transporté



→ Dans les tunnels il y a une niche de mise en sécurité tous les 25 m en quinconce



MEMES DANGERS et mêmes dispositifs sur les VIADUCS

 **NE JAMAIS SE FIER AUX HORAIRES THEORIQUES DES TRAINS : train supplémentaire, train en retard, draisine, train de travaux (Y COMPRIS LA NUIT !)**

PROCEDURE D'ENGAGEMENT SUR LES VOIES

Par rapport à un passage à niveau (PN)



→ 

- N° du passage à niveau (PN) et nom de la ligne
- Point kilométrique
- 1 téléphone de voie par PN :
 - OU - en relation avec la gare ouverte la + proche
 - avec le PC SNCF (Clermont)

Indiquer le point de pénétration sur les voies + le sens d'engagement (en direction de Langogne par exemple)

Par rapport à un tunnel

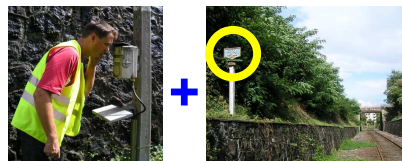


→ 

- A chaque extrémité des tunnels :
 - * NOM DU TUNNEL
 - * LONGUEUR DU TUNNEL

Donner sa position à partir des téléphones de voie : 1 TPH tous les 1200 m (chaque téléphone de voie est indentifié par son PK de position)

Se repérer également par rapport aux PK (point kilométrique)



Confirmer au CODIS par radio  Demander "ARRET DE CIRCULATION" ou "CIRCULATION A VUE"



Port du gilet haute visibilité obligatoire sur les voies   + 