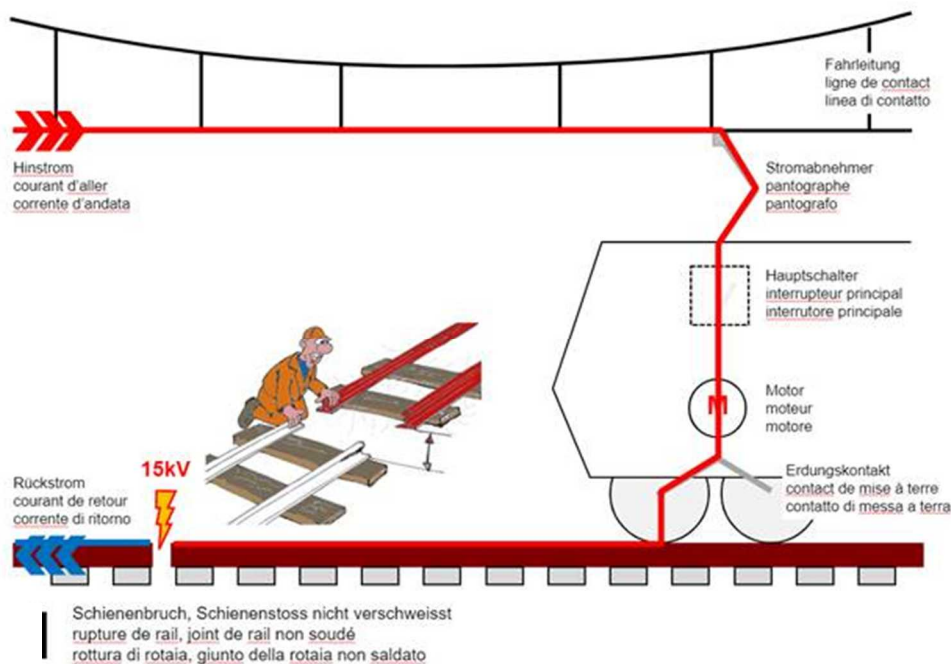


IMS_I-ESP-51460 Circulation avec pantographe levé sur les chantiers

Propriétaire du doc. (UO)	I-ESP-FFM-ZFI
Processus supérieur	Processus «Conduire des trains et des mouvements de manœuvre»
Processus concerné	Processus «Effectuer des mouvements de manœuvre»
Remplace	ID DMS, version (numéro de version)
Règle directrice	LIDI: P 20000800 (Infrastructure)



1. Introduction

De plus en plus de véhicules bi-modes sont utilisés sur les chantiers de CFF Infrastructure. Le fonctionnement en mode électrique (avec alimentation depuis la ligne de contact) est moins bruyant et permet de limiter les gaz d'échappement. Il permet également d'atteindre une puissance plus élevée et donc de déplacer des charges plus importantes. Il existe un risque d'interruption du cheminement du retour du courant lors de travaux sur les voies ou sur les câbles de retour du courant et de mise à la terre. Toute manipulation non conforme peut entraîner des ruptures dans le circuit de retour ou les rails de roulement et générer de dangereuses tensions de contact et de pas.

1.1. Finalité du document

Le présent document a été élaboré afin de réduire le risque d'accident sur les chantiers en cas d'utilisation de véhicules avec pantographe levé (fonctionnement en mode électrique).

1.2. Champ d'application

Ce règlement s'applique au personnel intervenant sur des chantiers de CFF Infrastructure.

IMS_I-ESP-51460 Circulation avec pantographe levé sur les chantiers

2. Instruction de travail

2.1.Principe



Les véhicules bi-modes ne peuvent pas fonctionner en mode électrique (c'est-à-dire avec pantographe levé) sur les voies interdites.

Le pantographe du véhicule ne doit jamais entrer en contact avec la ligne de contact, que ce soit lors de la mise en service du véhicule, pour circuler ou encore pour alimenter en courant les consommateurs les plus divers.

Le robinet d'isolement du pantographe doit être mis en position d'isolement. (Cette précaution permet d'empêcher le levage inopiné du pantographe sur le chantier).

2.2.Dérogação au principe défini

Il n'est possible de déroger au principe défini qu'après la mise œuvre de mesures spécifiques, établies avec le concours d'une personne compétente sur la base d'une appréciation des risques. Il est également permis de déroger à ce principe lors du troisième bourrage, lorsque la ligne de contact est enclenchée et que le retour du courant n'est pas interrompu.

En cas de non-observation des mesures consignées dans le dispositif de sécurité, les nouvelles dispositions prises doivent impérativement être ordonnées par la direction de la sécurité, le cas échéant d'un commun accord avec une personne compétente, puis explicitées dans le cadre d'une instruction.

En transmettant l'assentiment pour effectuer un mouvement de manœuvre sur une voie interdite, le chef de la sécurité charge le chef-circulation d'informer le chef de manœuvre/mécanicien de locomotive que le véhicule peut circuler avec le pantographe levé.

2.3. Remisage et mise en service de véhicules sur une voie interdite

- Mise en service
Lors de la mise en service d'un véhicule moteur sur le chantier, il est interdit de lever le pantographe sans l'accord du chef de la sécurité. Vérifier que le robinet d'isolement du pantographe est dans la bonne position avant de procéder à la mise en service.
- Remisage
Lors du remisage des véhicules, l'interrupteur principal doit être déclenché et le pantographe abaissé.
Le robinet d'isolement du pantographe doit être mis en position d'isolement. (*Cette précaution permet d'empêcher le levage inopiné du pantographe sur le chantier.*)

2.4. Sortie de la voie interdite

- Circulation
Le régulateur du trafic ferroviaire/chef de quart RB octroie au chef de manœuvre l'assentiment pour circuler de la zone interdite jusque dans la zone non interdite.
- En dehors de la voie interdite
S'il n'est pas prévu d'entrer de nouveau sur une voie interdite, le véhicule doit être préparé en vue d'un fonctionnement en mode électrique.

IMS_I-ESP-51460 Circulation avec pantographe levé sur les chantiers

Liste des modifications

Date	Nom et n° pers.	Modifications/remarques
1.2.2021	Badertscher u121021	Première édition

I-ESP-FFM-ZFI

sig. Benjamin Rahn
Responsable Conduire les trains Infrastructure

I-ESP-FFM-ZFI

sig. Rico Badertscher
Spécialiste de la direction spécialisée CVM