



Circulation des véhicules ferroviaires dans l'entreprise

Liste de contrôle

La sécurité lors des manœuvres des véhicules sur rails dans votre entreprise est-elle garantie?

Des accidents graves sont fréquents lors des manœuvres des véhicules sur rails. Ils sont principalement dus à des défaillances techniques, mais très souvent également à des comportements dangereux. Ces accidents entraînent de graves blessures, de longues absences et des dégâts matériels importants.

Les principaux dangers sont:

- être coincé entre un véhicule sur rails et une partie d'une installation ou d'un bâtiment
- être écrasé par un véhicule sur rails
- recevoir une décharge électrique par la caténaire

Cette liste de contrôle vous permettra de mieux maîtriser ces dangers.

1. Remplissez la liste de contrôle.

Si vous avez répondu «non» ou «en partie» à une question, des mesures s'imposent. Veuillez les noter à la dernière page.
Si une question ne s'applique pas à votre entreprise, il y a tout simplement lieu de la barrer.

2. Mettez en œuvre les améliorations nécessaires.

Sécurité technique: zone de protection, installations, dispositifs

- 1** La **distance de sécurité** entre les dispositifs fixes et les véhicules sur rails est-elle toujours respectée? (Fig. 1)

L'espace libre entre le garde-corps du quai de chargement et les véhicules sur rails circulant à proximité doit être d'au moins 0,6 m.

oui
 non

- 2** Les **zones d'entreposage** et les voies de circulation sont-elles déterminées, clairement délimitées les unes par rapport aux autres et, le cas échéant, signalées en jaune sur le sol? (Fig. 2)

Signalez bien visiblement en jaune ou en jaune et noir les angles des quais de chargement non sécurisés.

oui
 en partie
 non

- 3** L'**abri** existant sous les quais de chargement est-il libre? (Fig. 3)

Un abri est requis pour les quais de chargement d'une longueur de plus de 10 m et d'une hauteur de plus de 0,8 m par rapport à l'arête supérieure des rails.

oui
 en partie
 non

- 4** Les **voies piétonnes** requises le long des voies sont-elles suffisamment éloignées des voies ferroviaires et sont-elles libres de tout objet pouvant entraîner une chute de plain-pied?

oui
 en partie
 non

- 5** Les **intersections** entre les voies ferrées et d'autres voies de circulation sont-elles mises en évidence, signalées et, le cas échéant, protégées par des barrières?

oui
 en partie
 non

- 6** Les **caténaies** peuvent-elles être mises hors tension, mises à la terre et protégées contre un réenclenchement?

oui
 en partie
 non

- 7** Les **véhicules de manœuvre** et les **installations à câbles** sont-ils appropriés pour les manœuvres à effectuer et sont-ils en bon état?

oui
 en partie
 non

- 8** Les plaques de chargement ou les rampes métalliques utilisées pour le **chargement** et le **déchargement** sont-elles équipées de protections empêchant de glisser?

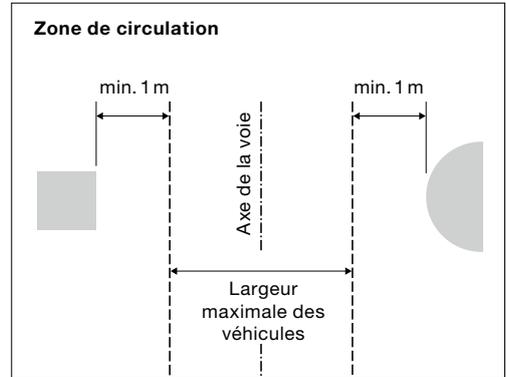
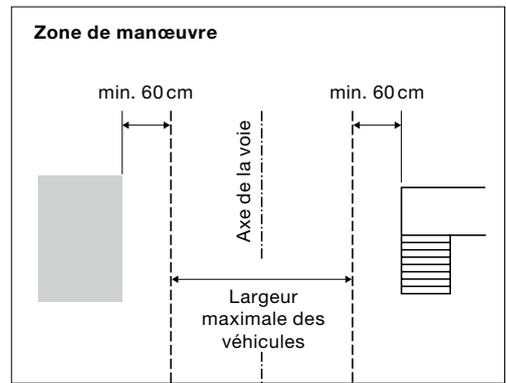
Exemple: rampes métalliques munies de butées mécaniques.

oui
 en partie
 non

- 9** Les travaux sur des wagons ou des véhicules sur rails s'effectuent-ils avec les équipements de **protection contre les chutes de hauteur** requis?

Exemples de dispositifs: moyens d'accès, plateformes avec garde-corps, harnais antichute avec longe de sécurité et points d'ancrage appropriés.

oui
 en partie
 non



1 Distance de sécurité entre les dispositifs fixes et les véhicules sur rails (zone de manœuvre et zone de circulation)



2 Zone de protection signalée et marquage des zones propices aux chutes de hauteur sur un quai de chargement



3 Abri laissé libre sous un quai de chargement

Comportement correct lors des manœuvres

- 10 Les exigences garantissant une exécution en toute sécurité des manœuvres dans l'entreprise sont-elles consignées dans des **instructions internes**?

Éléments importants à consigner: responsabilités, formation, équipements de protection individuelle (EPI), y c. vêtements de signalisation à haute visibilité orange, couplage, trajets des manœuvres, accès (montée et descente), vitesses de circulation selon les endroits, passages étroits, zones avec interdiction d'accompagnement, etc.

Feuillet d'information «Voies ferrées internes à l'entreprise», www.suva.ch/66124.f

- oui
 en partie
 non

- 11 Les **voies sont-elles traversées au plus court** et sans marcher sur les champignons de rail, les traverses ou encore les lames d'aiguille? (Fig. 4)

Dépliant «Dix conseils contre les chutes», www.suva.ch/84022.f

- oui
 en partie
 non

- 12 La **communication** est-elle assurée?

Par exemple au moyen d'instructions orales claires, de signaux clairs ou par radio.

- oui
 en partie
 non

- 13 Ne s'engage-t-on **entre deux véhicules sur rails** qu'une fois qu'ils sont à l'arrêt complet et que leurs tampons se touchent? (Fig. 5)

Les collaborateurs sont autorisés à s'introduire entre des véhicules immobiles sans se baisser uniquement dans des circonstances exceptionnelles justifiées pendant un arrêt de sécurité et pour autant qu'il y ait un espace libre de 5 à 10 m entre les véhicules. L'ordre «Appuyer» pourra être donné ensuite pour faire accoster les véhicules prudemment.

- oui
 en partie
 non

- 14 Les wagons sont-ils **couplés et découplés en toute sécurité**?

- Procédure correcte de couplage
- Emplacement, positions du corps

- oui
 en partie
 non

- 15 La **montée** et la **descente** des véhicules ne s'effectuent-elles qu'à leur arrêt complet?

Dans des circonstances exceptionnelles, les collaborateurs sont autorisés à monter ou descendre d'un véhicule dont la vitesse d'un homme au pas ne dépasse pas 5 km/h, à condition que cela ne comporte aucun danger (emplacement sûr sans obstacles).

- oui
 en partie
 non

- 16 La voie est-elle toujours surveillée **à partir de l'avant du train**? (Fig. 6)

- oui
 non

- 17 En cas de danger, est-il possible d'**arrêter à temps** les wagons en mouvement et les dispositifs de freinage nécessaires sont-ils à disposition?

Les sabots d'arrêt doivent être accessibles aux endroits prévus.

- oui
 en partie
 non

- 18 Lorsque des travailleurs sont **transportés** sur un véhicule ferroviaire, stationnent-ils seulement aux endroits prévus (plateformes, marchepieds, etc.)? (Fig. 6)

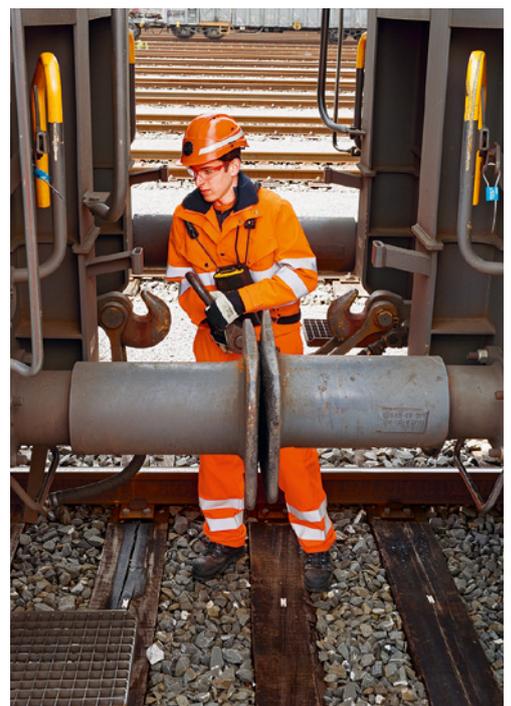
- oui
 non

- 19 Les **wagons ouverts** et les **wagons-citernes** sont-ils chargés et déchargés uniquement lorsque les caténaires sont mises hors tension et à la terre?

- oui
 en partie
 non



4 Traversée des voies en toute sécurité



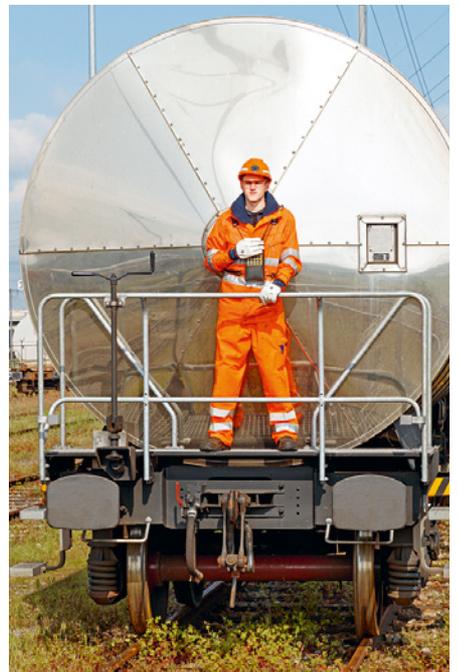
5 Il ne faut s'engager entre des wagons que lorsqu'ils sont à l'arrêt complet.

Premiers secours, organisation en cas d'urgence

- 20 Les engins de traction sont-ils munis d'**extincteurs** et de **trousses de secours complètes**? oui
 en partie
 non
-
- 21 Est-il sûr que l'**alerte** puisse être donnée au moyen de dispositifs en bon état (p. ex. téléphone mobile, radio) et existe-t-il une carte d'appel d'urgence? oui
 en partie
 non
- Liste de contrôle «Plan d'urgence pour les postes de travail fixes», www.suva.ch/67062.f

Organisation, formation

- 22 Les travaux de manœuvre sont-ils effectués uniquement par des **personnes aptes à ce travail** et leur état de santé est-il régulièrement contrôlé? oui
 en partie
 non
-
- 23 Le personnel concerné reçoit-il une **formation** pour exécuter les manœuvres en toute sécurité et est-il **sensibilisé** au moins une fois par an aux risques? oui
 en partie
 non
- Thèmes d'instruction importants: voir questions 10 et 19
-
- 24 Des **contrôles** au moyen de la présente liste de contrôle sont-ils effectués régulièrement? oui
 non
- Annuellement
 - En cas de nouveautés ou de changements importants
 - Après un accident ou un presque-accident



6 Surveillance de la voie à partir de l'avant du train depuis une plateforme sûre

Infos complémentaires

- www.suva.ch/chemins-de-fer
- Dix règles vitales pour la branche ferroviaire, dépliant, www.suva.ch/84071.f
- Dix règles vitales pour la branche ferroviaire, support pédagogique, www.suva.ch/88831.f

Si vous avez constaté d'autres dangers concernant ce thème dans votre entreprise, notez également au verso les mesures qui s'imposent.

