

# SITUATION D'URGENCE RM

## 1- PROTEGER

Que faire si un client **chute à l'embarquement** ?

### Les bons réflexes à avoir :

AGENT A  
L'EMBARQUEMENT

**ARRETER** L'APPAREIL EN URGENCE

Que faire si un **client** est **en difficulté sur un siège** : en déséquilibre, pendu ou retenu par la personne d'à côté ?

### Les bons réflexes à avoir :

#### ▪ A L'EMBARQUEMENT

AGENT A L'EMBARQUEMENT	1. <b>ARRETER</b> L'APPAREIL EN URGENCE 2. <b>METTRE LA MARCHÉ ARRIERE</b> RAPIDEMENT après avoir signalé la manœuvre au surveillant de l'arrivée (sur les appareils équipés, conformément à la visite journalière) pour ramener le siège au départ
2 <sup>ème</sup> AGENT ou toute autre personne présente à proximité	<b>SAISIR un DISPOSITIF D'AMORTISSEMENT DE LA CHUTE</b> (Matelas, Filet,...) - Se diriger à la verticale du siège - Accompagner son déplacement jusqu'au départ

#### ▪ AU DEBARQUEMENT OU EN LIGNE

AGENT AU DEBARQUEMENT	<b>SURVEILLER</b> et emmener le véhicule le plus proche de l'arrivée <b>SAISIR un DISPOSITIF D'AMORTISSEMENT DE LA CHUTE</b> (Matelas, Filet,...) - Se diriger à la verticale du siège - Accompagner son déplacement jusqu'à l'arrivée
-----------------------	---

## 2- ALERTER

EN CAS D'ACCIDENT CORPOREL : APPEL AU STANDARD STATION

STANDARD  
GOURETTE

POUR INTERVENTION DU SERVICE DES PISTES  
POUR INFORMATION DU CHEF D'EXPLOITATION

**4400**

## 3- FORMALISER

**Voir Procédure d'accident corporel sur RM dans le dossier d'exploitation**

- Garder les témoins avec vous et recueillir leurs témoignages
- Notifier vos commentaires (assisté du Responsable d'équipe)
- Faire les photos nécessaires (distances d'arrêts, position du siège etc...)

### VISITE JOURNALIERE

		A l'arrêt	En marche	
OPERATIONS		CONSIGNES		
CONDITIONS CLIMATIQUES				
Suite à des conditions météorologiques particulières	X			S'assurer de l'absence de désordre en gare et sur la ligne suite à des conditions météorologiques particulières ( vent, givre, chute de neige importante, véhicule accroché sur la cordeline, passerelle de pylône, arbre sur la ligne, etc...) le Chef d'exploitation <i>donne les consignes particulières</i>
Conditions atmosphériques	X			S'assurer que les conditions atmosphériques permettent l'exploitation (vent, givre, visibilité, ...)
Givre constaté sur la ligne	X			Intervention du personnel <i>désigné</i> de l'entreprise (Dégivrage des gares et de la ligne en fonction de l'importance du givre):Lâcher de la tension, ou intervention sur les portions de ligne <i>particulières</i>
Neige	X			S'assurer du respect des gabarits en stations et en ligne suivant la réglementation
STATION MOTRICE				
Groupe de sécurité	X			Essai de bon fonctionnement du coffret de sécurité ( ouverture et court circuit ou essai groupe selon coffret)
Dispositif anti retour	X			Vérification du libre fonctionnement des dispositifs anti-retour mécaniques (s'ils sont susceptibles d'être bloqués par le givre, la glace ou corps étranger)
Absence de bruits anormaux		X		Absence de bruits anormaux (pièces en mouvement, poulies)
Zone d'accès	X			Aménagement de la zone d'accès et des zones d'embarquement (hauteur réglementaire sous assise est de 0,46 m + ou - 5 cm )
Boutons d'arrêt	X			Essai du <i>fonctionnement</i> des boutons d'arrêt <i>situés dans les zones d'embarquement et de débarquement, installation à l'arrêt</i>
Frein de service	X			Contrôle visuel de l'état du disque, absence de corps gras et de glace sur la piste de freinage
	X			Vérification de l'absence de corps gras et de glace sur la piste de freinage
	X			Vérification de l'absence de fuite sur le circuit hydraulique
Frein d'urgence	X			Vérification de l'absence de fuite sur le circuit hydraulique
	X			Vérification du fonctionnement de la pompe manuelle (désamorçage)
Marche arrière		X		Faire un essai de la marche arrière d'urgence
Moteur de secours (pas de démarrage du moteur)	X			Vérification du niveau de carburant du moteur de secours ( <i>uniquement si RM exposée au vol de carburant</i> )
Réducteur	X			Vérification de l'absence de fuite
Portillons de cadencement		X		Vérification du fonctionnement des portillons de cadencement
Dispositif d'amortissement de chute depuis un véhicule	X			Vérifier que le dispositif d'amortissement de chute (matelas, filet,...) est facilement accessible
STATION DE RETOUR				
Absence de bruits anormaux		X		Absence de bruits anormaux (pièces en mouvement, poulies)
Zone débarquement	X			Aménagement de la plate forme de débarquement(hauteur réglementaire sous assise est de 0,46 m + ou - 5 cm )
Boutons d'arrêt/portillon		X		Essai du <i>fonctionnement</i> des boutons d'arrêt <i>situés dans les zones d'embarquement et de débarquement, installation à l'arrêt</i>
		X		<i>Contrôle position et vérification du bon fonctionnement du portillon de sécurité</i>
Variation de vitesse		X		Vérification du fonctionnement des commandes de variation de vitesse (priorité vitesse mini)
Dispositif d'amortissement de chute depuis un véhicule	X			Vérifier que le dispositif d'amortissement de chute (matelas, filet,...) est facilement accessible
SYSTEME DE TENSION				
Hydraulique	X			Vérification absence de fuite sur le système de tension hydraulique (vérin, centrale, flexibles,...)
	X			Contrôle du <i>libre</i> fonctionnement du système de tension
	X			Contrôle visuel de la position des vérins (pas en fin de course)
	X			Vérification de l'absence de glace ou de neige sur le chemin de roulement du lorry
LIGNE				
la visite de ligne ainsi que les essais et contrôles propres à la station retour peuvent être effectués par la vigie lors de la prise de poste				
Parcours d'essai quotidien		X		Absence de bruits anormaux (pincés qui tapent côté montée et retour)
		X		Vérification du <i>libre</i> fonctionnement des balanciers, orientation et rotation des galets
		X		S'assurer de la hauteur de survol (hauteur mini 4 m au dessus des pistes et 2,5 m en hors piste) et de l'absence d'obstacle (chute de pierre, avalanche)
		X		Absence de <i>givre, de neige</i> ou d'autres obstacles (branche, chute de pierre, avalanches,...) susceptibles de mettre en danger l'exploitation sur les ouvrages de ligne
VEHICULES				
Attaches		X		Passage une fois en gare de l'ensemble des pincés
Sièges		X		Contrôle visuel des véhicules, absence d'anomalie manifeste (déformation, inclinaison,...)
SIGNALISATION				
Signalisation, information	X	X		Contrôle présence et position de toutes les informations à communiquer aux clients -l'information sur les conditions météorologiques (givre, vent, neige ) -Contrôle de la présence et la lisibilité des panneaux d'accès du public,des aires d'embarquement et de débarquement, de la ligne -Contrôle de la présence suivant Règlement d'exploitation (accès sur véhicules, ne pas garder son sac à dos derrière pour les TSF , etc...)
Anémomètre				
	X	X		Etat apparent <i>vérification</i> du non givrage de l'anémomètre
LIAISONS PHONIQUES				
	X	X		Vérification du bon fonctionnement (téléphone interne, généphone, radio)
Contrôle particulier				
Système MAGNESTICK	X	X		vérification du positionnement d'ouverture des aimants (non dérive du point d'ouverture au passage d'un siège)

## 1 ORGANISATION

---

### 1.1 LIEU ET HORAIRE D'EMBAUCHE :

L'embauche se fait au vestiaire en gare supérieure de la télécabine de LEY en fonction des horaires des différents services mentionnés dans la note de service « Horaires de travail et transport hiver 2014-2015 » affichée à l'entrée des vestiaires. La navette « bus personnel » démarre à 7h45 le matin du parking Pucheu de Laruns et à 17h35 le soir du parking de LEY.

### 1.2 HORAIRES DE TRAVAIL :

« Horaires de travail et transport hiver 2014-2015 » affichées à l'entrée des vestiaires.

1 h05 de pause repas comprise du départ du poste au retour en bas de la RM

### 1.3 ORGANISATION DES RELEVES :

Pour les postes qui demandent un remplacement repas, réalisé par la maintenance ou par le service accueil, les relèves seront organisées par le responsable du service exploitation soit le jour même soit à la semaine pendant les vacances.

Pour les postes où le roulement entre l'équipe de la remontée est possible (TCD/TSD/TSF/ TK) l'organisation sera faite par le conducteur principal de la remontée !!

Il doit s'assurer que pendant sa pause son remplaçant peut tenir la fonction de conducteur et le conducteur sera disponible à moins de 5 min de son installation.

Ne pas oublier que même pendant la pause le conducteur principal est toujours responsable de son installation.

## 2 PRESENTATION THEORIQUE AU POSTE DE TRAVAIL

---

### 2.1 COMMUNICATION INTERNE/LIEUX D'AFFICHAGE:

#### *Utilisation des postes radios*

- La radio est un outil de travail et un élément essentiel du dispositif de sécurité.
- J'évite de l'utiliser systématiquement en me servant de préférence du réseau téléphonique interne de l'EPSA
- C'est seulement lorsque je ne suis pas moi-même à proximité d'un combiné ou que mon interlocuteur ne peut être joint par téléphone que j'utilise la radio.
- Si les circonstances exigent que je l'utilise, je veille à respecter la **procédure d'appel** :
  - 1) Vérifier le réglage du canal (voir le canal auprès de votre responsable) et du volume,
  - 2) S'assurer que la fréquence est libre au moment de l'intervention pour ne pas interrompre ou perturber une transmission en cours,
  - 3) Annoncer son nom, son lieu d'affectation et le nom de la personne appelée,
  - 4) Dès que la personne appelée m'a répondu ; Etre clair, bref et précis.

*Lorsque la liaison est délicate, perturbée ou d'une importance vitale pour la sécurité, les messages seront répétés autant de fois que nécessaire.*

*Affichage panneau vestiaire de LEY et local réfectoire.*

#### 2.1.1.1 N° téléphone :

Pas de changement, tous les numéros utiles sont disponibles :

- Soit aux départs des RM
- Soit dans le livret d'accueil
- Soit sur les fiches reflexes

## 2.2 REGISTRE D'EXPLOITATION RM :

Document obligatoire règlementairement !!!

Penser à y noter **TOUT** ce qui concerne l'exploitation et la maintenance de votre Remontée.

Pour tout autre problème ou proposition d'amélioration utiliser de préférence les FAPES

**Penser à noter TOUTES les opérations de maintenance sur le registre même celles qui n'ont pas nécessité d'arrêt de la Remontée.** (Écart lors de l'audit saison précédente)

Faire bien attention de ne pas oublier d'infos !! ex : Noms du personnel, signatures, relèves et heures des relèves.

## 2.3 FICHE ACCIDENT CORPOREL :

Il faut en remplir une à **CHAQUE** accident ou incident même bénin !!

C'est le conducteur qui la remplit et qui la fait signer au chef d'exploitation. Il faut à chaque fois la ramener au bureau (se reporter à l'instruction intégrée au dossier d'exploitation présent sur la RM).

Pour tout accident corporel prévenir aussitôt le chef d'exploitation, par le biais du secrétariat et le chef d'équipe exploitation.

Il aura la charge de vous assister pour recueillir les témoignages des témoins que vous aurez gardé avec vous. Il prendra en compte votre commentaire, il fera les photos nécessaires et les mesures (distances d'arrêts, position du siège etc...).

En aucun cas il gèrera la situation exceptionnelle à votre place !!

Garder à l'esprit que cette fiche, si elle est bien remplie, peut permettre de vous mettre hors de cause lors d'un accident.

## 2.4 PANNE SUR LA RM :

Revoir la procédure d'appel présente dans le dossier d'exploitation.

Insister sur le besoin indispensable pour perdre le moins de temps de donner toutes les infos : (appel au secrétariat)

- Nom de la RM

- Détailler le problème
  - o Type d'arrêt
  - o Défauts constaté
  - o RM arrêtée ou pas ?
  - o Ligne chargée ou pas ?

Tout cela permet à la maintenance de partir avec le matériel qu'il faut et là ou il faut.

## 2.5 REGLEMENTATION D'EXPLOITATION :

### 2.5.1.1 Opérations obligatoire avant ouverture :

Visites Journalière, Hebdo et Mensuelle : le conducteur doit faire ou faire faire toutes les opérations dont il est le responsable. Sinon il faut qu'il s'assure qu'elles ont été réalisées avant la fin de la semaine pour l'hebdo et avant la fin du mois pour la mensuelle !!!

### 2.5.1.2 Rappel de la mission du conducteur et des agents d'exploitation - RM1:

#### **a. Le conducteur :**

*Sous l'autorité du chef d'exploitation, le conducteur est chargé de vérifier l'état d'une installation et d'en assurer en permanence le fonctionnement.*

*Il donne les consignes nécessaires aux agents affectés à l'exploitation.*

*En particulier, il doit :*

- *Faire ou faire faire les contrôles en exploitation prévus notamment par la réglementation technique et de sécurité et le règlement d'exploitation*
- *Tenir à jour quotidiennement le registre d'exploitation*
- *Informer le chef d'exploitation dans les cas :*
  - o *Arrêts imprévus et dont le conducteur doit faire appel à des compétences ou des moyens complémentaires*
  - o *Arrêt prolongé, lorsque l'arrêt risque de se prolonger, les passagers doivent être informés conformément aux prescriptions générales de récupération et d'évacuation. Le cas échéant, la récupération des véhicules doit commencer.*
  - o *En cas d'accident corporel, les secours aux victimes sont prioritaires. L'alerte des personnes et des services doit être donnée. L'identification des personnes et structures est prévue dans une annexe au plan d'évacuation.*
- *En cas d'urgence, prendre les mesures appropriées.*

#### **b. L'agent d'exploitation/vigie :**

*Ils ne peuvent intervenir sur l'installation qu'à la demande et sous le contrôle du conducteur à l'exception de la remise en marche du téléphérique consécutive au déclenchement d'un dispositif de sécurité lié à l'embarquement et au débarquement.*

*Ils doivent informer le conducteur de l'évolution des conditions d'exploitation.*

*En particulier, ils doivent :*

*Aménager les cheminements depuis l'entrée de la file d'attente jusqu'aux portillons cadenceurs et les maintenir pendant l'exploitation.*

- *à l'embarquement :*

- *maintenir en bon état l'aire d'embarquement, leur zone de travail ainsi que les cheminements du personnel liés à la gare.*
- *surveiller les opérations d'embarquement dans la zone d'embarquement et en cas de besoin ou à leur demande, assister les passagers.*
- *ralentir ou arrêter l'installation en cas de nécessité.*
- *réguler l'admission ainsi que le transport des passagers (personnes à mobilité réduite) et des charges conformément au règlement d'exploitation, au règlement de police (engins spéciaux) consignes d'exploitation et aux dispositions prévues pour le public.*

*Vérifier le positionnement des clients sur le siège de façon à équilibrer le véhicule*

- *au débarquement :*

- *maintenir en bon état l'aire de débarquement, leur zone de travail ainsi que les cheminements du personnel liés à la gare.*
- *surveiller les opérations de débarquement dans la zone de débarquement et en cas de besoin ou à leur demande, assister les passagers.*
- *ralentir ou arrêter l'installation en cas de nécessité.*

### 2.5.1.3 Transport des enfants et des enfants de moins de 1m25 :

#### **VIGILANCE PERMANENTE**

Les enfants restent placés sous la responsabilité de leurs parents ou des personnes auxquelles ceux-ci en ont délégué la garde (amis, moniteurs...) à qui il appartient :

- d'apprécier l'aptitude des enfants à emprunter les installations de la station, et de s'organiser en conséquence,
- d'informer les enfants sur les règles d'usage des installations et de les alerter sur les attitudes à avoir et les erreurs à ne pas commettre notamment en cas d'arrêt.

Les enfants, quelle que soit leur taille, comptent pour une personne.

Les enfants dans la taille ne dépassent pas 1,25 m ne peuvent être transportés sur un siège que s'ils sont accompagnés au moins par une personne en mesure d'apporter une aide nécessaire à ces enfants, notamment pour la manœuvre du garde de corps et le respect des consignes de sécurité.

(À titre d'exemple l'aptitude de cette personne peut être appréciée par son titre de transport).

Au maximum deux enfants, dont la taille ne dépasse pas 1,25 m, sont admis de chaque côté de cette personne sans place vide entre eux.

Dans le cas d'un groupe encadré, il appartient aux responsables de ce groupe d'organiser l'affectation des enfants par siège dans le respect des aménagements prévus par l'exploitant et de s'assurer, préalablement à l'embarquement, que les personnes concernées par l'accompagnement des enfants ne s'y opposent pas.

Cependant, si le ou les enfant(s) se retrouve(nt) non accompagné à l'embarquement, malgré qu'il soit avec un groupe ou un moniteur, il en va de votre responsabilité de refuser l'accès à l'installation et donc d'arrêter celle-ci afin d'empêcher son embarquement tout seul.

### Soyez vraiment vigilants !!!!

Si vous rencontrez fréquemment ce problème, notamment un moniteur qui ne remplit pas son rôle, faire remonter l'information (une convention existe entre l'EP SA et l'ESF engageant les moniteurs à respecter cette réglementation)

#### 2.5.1.4 Arrêtés municipaux :

Affichage aux caisses. Vous devez, autant que les clients, en prendre connaissance.

#### 2.5.1.5 Règlements de Police :

Le règlement de Police est affiché au départ de chaque RM et détaille les conditions spécifiques de transport des usagers sur l'installation (Conditions d'accès aux types d'Engins spéciaux, piétons....).

Le règlement de Police Général, départemental valable pour toute remontée mécanique reprend les dispositions communes de transport. Il est disponible dans chaque dossier RM et consultable par les clients au PIDS de la station.

#### 2.5.1.6 Règlements d'Exploitation :

Le règlement d'exploitation comporte :

- la description de l'installation, ses caractéristiques
- la description des missions du personnel
- les modalités d'exploitation
- les opérations de contrôle
- l'affichage et la signalisation à l'attention des usagers
- les modalités de marche hors exploitation

#### 2.5.1.7 Aires d'embarquement et débarquement : (cf. croquis Dossier d'Exploitation)

Détailler les deux croquis de l'aire d'embarquement et débarquement !!

La vérification des aires d'embarquement et de débarquement et notamment la vérification de la distance entre la surface de l'aire et la surface d'assise qui doit être égale à 46 (+ ou - 5) cm ou de 46 (+ 5 - 7) cm pour le transport des enfants.

Je vous conseille de vous faire une toise avec un bout de jalon (demander à la maintenance) avec une mesure de 46cm +- 5cm.

Soyez vigilant à l'embarquement jusqu'à la fermeture du garde-corps, de façon à pouvoir gérer tout mauvais embarquement !!

Il faut savoir que la plupart des accidents graves sur les Télésièges sont en grande partie dus à un Mauvais Embarquement !! Et c'est de votre responsabilité que les clients embarquent correctement.

En cas de chutes répétées à l'embarquement ou au débarquement (même sans gravité), l'agent d'exploitation RM ou le Conducteur devra analyser le pourquoi de ces chutes (rajouter ou enlever de la neige,...)

Si vous vous trouvez avec une barre de cadence cassée, bloquez le couloir correspondant pour éviter des situations dangereuses comme une personne qui s'engage au mauvais moment.

**CAS EXCEPTIONNEL :** Si vous avez à gérer un mauvais embarquement, quelqu'un qui n'est pas bien assis sur le siège, pendu ou retenu par la personne d'à côté, la marche arrière de l'appareil pourra être enclenchée de façon à amener la personne au départ. Cela demandera une **attention maximale !!** Ce sera la seule situation où vous aurez l'autorisation de procéder à une marche arrière !!!

Ce test de mise en œuvre d'une marche arrière d'urgence sera réalisé dans le cadre de la visite journalière sur tous les appareils équipés.

#### 2.5.1.8 Hauteur de survol :

La hauteur de survol au-dessus d'une piste est de 4m50 minimum. Mais il existe aussi des hauteurs de survol hors-piste :

- Si la hauteur de survol est entre 1m50 et 2m50 il faut obligatoirement matérialiser la zone
- Si la hauteur de survol est inférieure à 1m50 alors interdiction d'exploiter.

Il appartient au conducteur, lors de la visite de ligne avant l'ouverture, d'évaluer les hauteurs de vol et de faire intervenir le service des Pistes en cas de besoin (accumulations de neige successives).

#### 2.5.1.9 Documents Obligatoires sur la Remontée :

- Registre d'exploitation : détailler précisément
- Règlement de Police et d'Exploitation : demander ce qu'il y a dedans (connaitre les obligations et interdictions de l'appareil que l'on a à conduire), mise en place des panneaux ...
- Plan d'évacuation
- Fiche d'accident corporel sur RM

#### 2.5.1.10 PIDA : PLAN D'INTERVENTION ET DE DECLENCHEMENT AVALANCHE

Lors d'un PIDA se tenir uniquement aux ordres du chef d'exploitation et du chef des pistes ou de leurs adjoints.

Avant de se rendre sur votre remontée bien s'assurer auprès des pisteurs que le PIDA est terminé.

## 2.6 SITUATION D'EXPLOITATION

#### 2.6.1.1 Perturbations d'exploitation

« La constatation d'une situation anormale ou d'un accident doit amener le personnel à intervenir et au besoin à **arrêter l'installation le plus rapidement possible**. Ces perturbations



doivent faire l'objet d'une mention dans le registre d'exploitation. En outre, en cas de panne, les mesures prises sont consignées dans le registre d'exploitation. » [RM1]

## 2.6.1.2 Situation exceptionnelles d'exploitation

- Pour chaque situation fiche reflexe Situations d'Urgences RM.

Mauvais embarquement :

Une procédure sera à disposition sous forme de « fiche réflexe » sur la marche à suivre et qui rappellera le Cas exceptionnel vu ci-dessus. (cf. fiche reflexe Situations d'Urgences RM)

### Que faire si un client chute à l'embarquement ?

#### Les bons réflexes à avoir :

AGENT A L'EMBARQUEMENT	<b>ARRETER</b> L'APPAREIL EN URGENCE
---------------------------	--------------------------------------

Que faire si un client est en difficulté sur un siège : en déséquilibre, pendu ou retenu par la personne d'à côté ?

#### Les bons réflexes à avoir :

##### ▪ A L'EMBARQUEMENT

AGENT A L'EMBARQUEMENT	1. <b>ARRETER</b> L'APPAREIL EN URGENCE
	2. <b>METTRE LA MARCHÉ ARRIERE</b> RAPIDEMENT après avoir signalé la manœuvre au surveillant de l'arrivée (sur les appareils équipés, conformément à la visite journalière) pour ramener le siège au départ
2 <sup>ème</sup> AGENT ou toute autre personne présente à proximité	<b>SAISIR un DISPOSITIF D'AMORTISSEMENT DE LA CHUTE</b> (Matelas, Filet,...) - Se diriger à la verticale du siège - Accompagner son déplacement jusqu'au départ

##### ▪ AU DEBARQUEMENT OU EN LIGNE

AGENT AU DEBARQUEMENT	<b>SURVEILLER</b> et emmener le véhicule le plus proche de l'arrivée
	<b>SAISIR un DISPOSITIF D'AMORTISSEMENT DE LA CHUTE</b> (Matelas, Filet,...) - Se diriger à la verticale du siège - Accompagner son déplacement jusqu'à l'arrivée

## 2.6.1.3 Mise en œuvre de la marche de secours :

Informers les clients en ligne et dans la file d'attente de l'indisponibilité de la RM mise en place des banderoles.

## 2.6.1.4 Conditions météo particulières comme Vent, Orage, Givre

- VENT : l'exploitation avec du vent est précise sur la réglementation. Quand la vitesse du vent atteint la valeur maximale indiquée dans le règlement d'exploitation ou provoque des balancements dangereux des véhicules, l'exploitation doit être suspendue après récupération des véhicules avec toutes les précautions nécessaires, le cas échéant en réduisant la vitesse.

- Dans un premier temps, le conducteur évaluera la situation en faisant une visite de ligne et en évaluant la vitesse, la direction, l'état de la ligne.

- Il agira en conséquence, soit en **réduisant la vitesse d'exploitation**, soit, dans la situation la plus défavorable, en **demandant l'avis ou l'intervention du chef d'exploitation** qui décidera ou non de l'arrêt d'exploitation.
- b. ORAGE : Arrêt immédiat de l'exploitation après récupération des véhicules
- c. GIVRE : la formation de givre peut perturber le démarrage des télésièges fixes et débrayables ainsi que leur fonctionnement durant toute la journée :
- Au démarrage nettoyer toutes les parties prises en givre et pouvant perturber le démarrage. (rampes, câble, galets...)
  - Faire un premier démarrage en s'assurant qu'il n'y a pas de blocage. Si c'est le cas (blocage de galet par ex) alors faire la ligne pylône par pylône pour dégager le givre des balanciers et débloquent les galets. Sinon démarrage normal avec une attention renforcée lors de la visite de ligne. Si les têtes de pylônes sont chargées en givre, alors il faudra les nettoyer avant l'ouverture au public afin d'éviter que cela ne tombe sur les clients !!!

#### 2.6.1.5 Situation « seul à l'embarquement » (ex pause repas) :

Lorsque vous êtes seul à l'embarquement et que vous rencontrez une situation qui demande votre intervention hors de la zone d'embarquement soit :

- Vous bloquez les cadenceurs et vous empêchez donc les clients d'embarquer mais sans arrêter la remontée
- Vous arrêtez la remontée si votre intervention doit se faire dans les zones de passage des sièges ou si c'est pour intervenir en gare.
- Vous faites appel à la maintenance ou au responsable du service exploitation ou au chef d'exploitation.

#### 2.6.1.6 Défauts lors de l'exploitation

##### 2.6.1.6.1 Défauts cheminement/pesage :

Lors d'un défaut de cheminement, lors du redémarrage maintenir le shuntage cheminement jusqu'à que les sièges en gares soient passés complètement et que le télésiège soit relancé. Réarmer au fur et à mesure les capteurs en défauts tout en contrôlant que les sièges avancent correctement. Si le défaut persiste et que ça demande une intervention de la maintenance, alors maintenir le shuntage cheminement toute la durée de récupération des véhicules. (Jusqu'à que la ligne soit vide)

Lors d'un défaut pesage, repérer la pince qui a provoqué le défaut, faire un contrôle rapide de l'état de la pince, **faire partir le siège VIDE**, voir au tour suivant si le défaut persiste, alors isoler le siège (ne plus embarquer dessus) et prévenir la maintenance pour le contrôle.

En cas de déclenchement d'un gabarit d'embrayage ou de débrayage, bien vérifier que la pince est bien dans sa position normale avant la remise en route (cas de chute de la cabine du TCD des BOSSES fin de saison 2014).

EN CAS D'HESITATION : faire appel au conducteur ou au responsable d'équipe.

## 2.6.1.6.2 Défauts Ligne de Sécurité :

Lors d'un arrêt causé par la ligne de sécurité, lors de l'alerte bien préciser s'il s'agit d'une ouverture ou d'un court-circuit, la localisation du pylône, si la ligne est chargée (de clients) ou pas. Sachez que sur ce type de défaut une intervention sur la ligne est obligatoire par la maintenance, donc il n'y a pas d'autre moyen pour évacuer la ligne que d'intervenir sur les pylônes. Donc plus vous serez précis sur l'alerte moins le temps d'intervention sera long.

## 3 COMMERCIAL

---

### 3.1 COMPORTEMENT COMMERCIAL :

Comportement irréprochable et ce tout au long de la saison, du 1<sup>er</sup> jour au dernier jour d'exploitation.

Garder à l'esprit que les clients changent toutes les semaines, tous les week end, tous les jours.

Et les clients d'avril doivent avoir le même niveau de services que ceux de décembre malgré une saison dans les jambes !!

Ne pas oublier que les clients sont en vacances donc qu'ils déconnectent le cerveau. Ils ne font pas attention aux règles d'utilisation d'une remontée, il faut donc être en permanence à leurs services, attentif pour éviter des situations à risques.

En cas de conflit entre clients, il faut en premier isoler les clients mécontents, tenter de leur expliquer calmement les raisons, les solutions à leur disposition et les inviter à ouvrir une fiche écoute au point info domaine skiable (PIDS).

Présenter une tenue générale respectueuse du client : ne pas fumer au contact du public, tenue vestimentaire propre rasage correct ou barbe entretenue.

Savoir renseigner la clientèle : arrêt RM, ouverture des pistes/RM du secteur, connaissance générale du domaine, météo, toilettes, panoramiques.

Donc COURTOISIE, SOURIRE, DISPONIBILITE

SBAM ! Sourire, Bonjour, Au revoir, Merci

### 3.2 FILES D'ATTENTE :

Du matériel a été acheté afin de proposer des zones de files d'attente propres et mieux organisées.

Donc il faut les mettre en place tous les jours de la même façon et comme sur le plan disponible dans le dossier RM.

### 3.3 CONTROLE DES FORFAITS :

Le contrôle des forfaits fait partie de votre mission.

Malgré les bornes de contrôle, il y a beaucoup de fraude !! Et le plus souvent se sont les gens que l'on connaît.

Donc si l'on constate une fraude, obligation de le renvoyer à la billetterie.

S'il s'agit de professionnels de la station, le faire savoir à la Direction.

Si vous ne faites pas respecter cette règle, pensez juste qu'il s'agit de votre salaire à la fin du mois.

Vous serez directement sanctionné si l'on constate ce genre de situation et que vous ne faites pas respecter l'accès aux RM conformément au règlement de police de la remontée.

### 3.4 FICHE ECOUTE CLIENTS :

Dès que vous rencontrez une personne mécontente, indiquez-lui que des fiches écoutes sont disponibles au PIDS et qu'ils auront obligatoirement une réponse.

### 3.5 PLAN DE SAUVETAGE TELEPORTE :

Le conducteur est tenu de prendre connaissance du plan d'évacuation du téléporté où il travaille.

Lors d'une évacuation verticale, chacun à un rôle à tenir, que ce soit en tant que voltigeur, assureur ou infos auprès des clients.

Dans tous les cas vous vous tiendrez aux ordres du chef d'exploitation ou de votre chef de service.

### 3.6 MOYENS DE COMMUNICATION A CE POSTE DE TRAVAIL :

Les téléphones disponibles dans les remontées sont à usage uniquement professionnel !!! Vous devez rester joignable à tout moment.

## 4 SECURITE

---

Voir module Formation Sécurité du travail

Formation à la sécurité (selon fiche suivi sécurité)

Procédures d'alertes - Fiches réflexes : en cas d'accident, incendie, déversement, avalanche...

Faire le lien entre les situations de dangers et les AT déjà survenus (Fiches de risques : « c'est déjà arrivé »)

## 5 ENVIRONNEMENT

---

Rangement - propreté du poste de travail et des abords :

- Cabane bien rangée
- Filets en place toute la journée
- Protections en place
- File d'attente
- Poubelles...

Tri des déchets (Types de déchets, lieux de collecte...) :

Rappel des différents containers mis à disposition au garage pour le tri du bois, du plastique, du carton, piles, fer, néons, papier,...

### Economies d'énergies (chauffage, éclairage, conduite souple...) :

Comme à la maison, on ferme les portes lorsque le chauffage est allumé sinon on l'éteint, et on éteint la lumière lorsque l'on quitte une pièce.

Conduite souple lors de l'utilisation de véhicules de l'entreprise.

## 6 PRATIQUE AU POSTE DE TRAVAIL

---

### 6.1 VISITER UN TCD, TSD, UN TSF, UN TK.

Bien analyser l'environnement du poste de travail, les gares, les zones de passage des perches, des sièges, les accès aux gares, les accès aux postes de travail, l'emplacement ou la zone de position du conducteur et de ses agents.

Dans les gares :

- De TK : faire attention
  - o A l'accès : échelle propre
  - o A la passerelle : dégagée de la glace ou de la neige
  - o Zones de travail sur la glissière
- De TSF :
  - o Accès
  - o Environnement moteur électrique, thermique, centrale de tension, de frein...
- De TSD :
  - o Accès
  - o Environnement moteur électrique, thermique, centrale de tension, de frein...
  - o Grilles toutes en place
  - o Lors d'accès dans le contournement des sièges, déclencher une ligne de vie obligatoirement.

### 6.2 ETUDE DE LA FICHE DE RISQUE (SELON FICHE DOSSIER RM) :

Balayer les fiches de postes disponibles dans le dossier RM, les accidents survenus sur la RM ou celles de même type.

## 6.3 DOCUMENTS A RENSEIGNER (SELON LE SERVICE):

Registre d'exploitation (balayer une fiche)

Dossier d'Exploitation (initiales des intervenants sur VH et VM)

## 6.4 VISITES (JOURNALIERE, HEBDOMADAIRE, MENSUELLE, PERIODIQUE)

Réaliser une VJ, une VH et une VM sur un TSD et sur TSF à chaque fois

RAPPEL : Le conducteur doit contrôler l'organisation de son équipe : plannings, présences, réalisation des relèves repas. Il doit s'assurer que le personnel de sa remontée a bien eu la formation spécifique à cette RM ainsi que sa traçabilité (Dans le Dossier d'Exploitation)

### 6.4.1.1 Visite journalière : (conducteur)

- Faire faire une visite complète à un conducteur
- Ensuite reprendre la check list de la VJ tous ensemble et refaire exactement tous les points de la visite en montrant comment on veut que cela soit fait !
- Refaire faire la VJ au même conducteur.

### 6.4.1.2 Visite Hebdomadaire : (conducteur)

- Idem que VJ

### 6.4.1.3 Visite Mensuelle : (maintenance/conducteur)

- Lister points par points tous les contrôles.
- Faire réaliser la mise en marche du thermique sans énergie.
- Le conducteur doit être complètement autonome sur ce point-là !

### 6.4.1.4 Périodique : (maintenance/conducteur)

- Déplacement des pinces
- Visite 500h pour les téléskis et Tapis

SITE : \_\_\_\_\_ DATE DE LA FORMATION : \_\_\_ / \_\_\_ / \_\_\_

Cette fiche détaille les principaux thèmes abordés lors de la formation au poste. Cette liste n'est pas exhaustive. Ces éléments ne se substituent pas à l'ensemble des mesures ou notes existantes dans l'entreprise.

Traités

Oui Non

Métier		REMONTEES MECANIQUES	Oui	Non
1	Règles de circulation en véhicule	code de la route applicable - Port obligatoire de la ceinture de sécurité sur le site - plan de circulation du site - respect des zones végétalisées - conduite économe, respectueuse de l'environnement - conduite 4x4, lors de l'arrêt "casser les roues"+ enclencher une vitesse - chute de pierres - (rappel des accidents survenus)		
2	Règles de circulation à skis	respect des 10 règles du skieur - skier à vitesse réduite lors des déplacements et spécifiquement lors de la prise et de la fin de poste lors des déplacements à ski, le personnel qui transporte les charges devra respecter les recommandations de manutention manuelle et de charge (attention au remplissage des sacs à dos : strict nécessaire) le port du casque attaché, lors des déplacements à ski est obligatoire pour tout le personnel et est un EPI sensibilisation à l'échauffement (réveil musculaire) avant ski Exemplarité envers le client (vitesse adaptée aux zones, aux pistes à l'affluence)		
3	Règles de circulation à motoneige - quad	plan de circulation à motoneige/quad - Vitesse limitée (PSM : MAXI 40KM/H GOU : MAXI 20KM/H) - autorisation de conduite obligatoire - port du casque obligatoire pour motoneige (casque ski autorisé en interne) - 2 pers maxi -		
4	Règles de circulation en chenillette (transports, accès sur la machine)	Transport de personnes sur dameuses : Le transport de personnes sur une dameuse ne pourra s'effectuer qu'après autorisation du resp de site ou de service et dans les conditions suivantes : - Prudence lors de l'accès sur la machine (montée /descente) : garder 3 points de contact. - transport sur les machines munies de gardes corps - 4 personnes maximum sur le plateau - les personnes transportées seront obligatoirement assurées à l'aide de sangles, remises et installées sous la responsabilité du chauffeur. - une personne en cabine en plus du chauffeur - les itinéraires empruntés seront choisis de façon à assurer les meilleures conditions de sécurité pour les personnes transportées.		
5	Câbles treuils	S'assurer qu'il n'y a pas de machine en train de treuiller en cas d'intervention sur un secteur fermé. Il est interdit de franchir le câble.		
6	Gestes et postures	cf. instruction sur Gestes et Postures (dans livret d'accueil)		
7	Contrôle des skis	règlage et entretien du matériel de ski individuel skis fournis par l'entreprise : contrôle autant de fois que nécessaire - location pour les personnes non équipées qui ont à se déplacer		
8	Pièces en mouvement	Véhicules de RM, Dameuses & scooters (déplacements, escortes, transport,...), véhicules routiers ou non routier (si intervention mécanique) Cardans - Démarrages intempestifs - (rappel AT survenus) - tenue vestimentaire (vêtements amples)		
9	Appareils sous pressions	Centrales de tension (azote), centrales de frein (freins de service) Centrales hydrauliques		
10	Consigne incendie (Localisation+fonctionnement)	Fiches reflexes (tableaux d'affichage)		
11	Electricité	Ne pas surcharger les prises - respect des consignes Habilitations électriques		
12	Travail en hauteur (EPI obligatoire - sur aptitude médicale)	Formation aux travaux en hauteur obligatoire - Port du harnais, casque adapté - Port du casque ski autorisé pour les interventions ponctuelles sur RM		
13	Port des EPI adaptés au métier	Port de la tenue, casque ski, Gants chauds, protection solaire Par neige dure ou glace, les agents chausseront les chaînes à neige mises à disposition pour limiter tout risque de glissade en cas d'intervention sur Pylône - EPI pour travaux en hauteur, casque,...		
14	Levage et manutention	Adopter une position adéquate au levage (dos droit, jambes pliées), effectuer l'opération à plusieurs si nécessaire (conditionnement blessé, manip filets, déplacement cartons, pièces RM, cartons explosifs,...) Respecter le préconisation de manipulation des constructeurs (pliage airbag, échafaudage...)		
15	Produits dangereux	Mettre les EPI adaptés à leur utilisation (gants, lunettes, masques) - Information sur les Fiche de Données de Sécurité Stockage sur rétention et prudence lors des transvasements (Juste dosage des produits)		
16	Utilisation des postes radios (Lien avec AT)	Vérifier le réglage du canal - GOURETTE : Personne Appelée pour Appelant - LPSM : Appelant pour personne appelée et le nom de la personne appelée - Dès que la personne appelée m'a répondu ; Etre CONCIS et BREF. Cas de perte de relais radio (LPSM : personne en relais - utilisation takies)		
17	Utilisation d'Explosifs et accessoires			
18	Arrêts et remise en route d'une RM	Procédure de consignation...		
19	Avalanches	S'informer auprès du service des Pistes de la fin du PIDA avant de se rendre sur la RM		
20	Procédure en cas de presque accident	Informé le responsable de service ou l'animateur sécurité de la situation potentiellement dangereuse - FAP à suivre si action non immédiate		
21	Procédure en cas d'accident bénin	Remplissage du registre d'Accident Bénin - FAP à suivre si action non immédiate		





