

MIVACEF

Règlement Intérieur d'Exploitation Ferroviaire



Édition du 24-02-2010
Version n°01

Applicable dès réception

Sommaire

SOMMAIRE	2
OBJET	4
CHAPITRE 1 : GENERALITES, ORGANISATION DU SITE	6
Article 10 – Concertation.....	6
Article 11 – Description du site et découpage en secteurs d’activité ferroviaire.....	7
Article 12 – Entreprises Ferroviaires.....	8
Article 13 – Exploitant ferroviaire unique.....	9
Article 14 – Organisation et missions de l’Exploitant ferroviaire.....	9
14-1 Organisation et missions génériques des équipes de l’exploitant ferroviaire pour la réalisation des manœuvres	10
14-1 Agents de manœuvre.....	10
14-2 Engins de manœuvre.....	11
Article 15 – Intervenants externes, risques interférents et plans de prévention.....	11
Article 16 – Affectation et longueurs utiles des voies de l’ITE.....	12
Article 17 – Moyens de communication.....	12
17-1 Radio.....	12
17-2 Autres liaisons.....	12
CHAPITRE 2 : REGLES D’EXPLOITATION DU CEF.....	13
Article 21 Gestion théorique de l’activité.....	13
Article 22 Gestion opérationnelle de l’occupation des voies du secteur 1.....	14
Article 23 Réalisation du programme de travail.....	14
CHAPITRE 3 : RECEPTION ET EXPEDITION DES TRAINS SUR LE CEF	15
Article 31 – Annonce des retards	15
Article 32 – Annonce de la composition des trains et des particularités.....	16
Article 33 – Transports exceptionnels.....	16
CHAPITRE 4 : PROCEDURE DEMANDE DE SILLONS	17
Article 41 – Généralités.....	17
Article 42 – Règles fondamentales à respecter pour les demandes de sillons du CEF	17
Article 43 – Procédure « demande de sillon » y compris SDM	18
Article 44 – Exemple de GOV.....	19
Article 45 – Exemple de fiche sillon	19
Article 46 – Exemple de fiche sillon de dernière minute	20
ANNEXE 1 : SCHEMA DES INSTALLATIONS FERROVIAIRES	21
ANNEXE 2 : COORDONNEES ET NATURE DES DIFFERENTS INTERVENANTS.....	22
ANNEXE 3 : REGLES D’EXPLOITATION ET DE SECURITE A L’USAGE DE L’EXPLOITANT FERROVIAIRE	26
ANNEXE 4 : EXEMPLE DE PLAN DE PREVENTION	43

Glossaire

AC	Agent Circulation du poste 4 de Bayonne (GID)
APE	Association des Propriétaires Exploitants du CEF
ARCM	Agent Réception Coordinateur Manœuvres
ATE	Avis de Transport Exceptionnel – décrit les mesures à prendre pour la circulation des transports exceptionnels
BHN	Bureau Horaires National
BHR	Bureau Horaires Régional
CEF	Centre Européen de Fret – représenté par MIVACEF ou l'ExF
COGC	Centre Opérationnel de Gestion des Circulations (entité de l'EIC)
EF	Entreprise Ferroviaire
EIC	Etablissement de la Circulation Ferroviaire. Entité regroupant les acteurs de la production Infra Exploitation (circulation des trains, sécurité, confection des graphiques...)
ExF	Exploitant ferroviaire titulaire de la Convention de gestion de manœuvre ferroviaire sur l'ensemble du CEF
GOV	Graphique d'Occupation des Voies
GID	Gestionnaire Délégué de l'Infrastructure (exploitation et entretien, SNCF pour le compte de RFF)
Hlp	Circulation de machine isolée, dite « haut le pied »
ITE	Installation Terminale Embranchée
RF-RC	Organisme de RFF chargé de la répartition de la capacité
RFF	Réseau Ferré de France – Gérant de l'Infrastructure (GI)
RFN	Réseau Ferré National
Sillon	correspond à la capacité d'infrastructure nécessaire pour faire circuler un train d'un point à un autre à un moment donné.

Objet

La SAEM MIVACEF détient du Syndicat Mixte pour l'Aménagement du Centre Européen de Fret, maître d'ouvrage, la Concession pour l'Exploitation du Centre Européen de Fret de Bayonne – Mouguerre - Lahonce.

A ce titre elle se doit d'organiser l'exploitation des infrastructures ferroviaires du domaine concédées par le SMACEF à MIVACEF et ce au profit de tous les utilisateurs présents ou futurs, afin de permettre **une desserte optimale du domaine**.

MIVACEF confie par voie d'une convention de gestion, l'exécution des opérations ferroviaires à une société désignée dans l'annexe 2 comme Exploitant Ferroviaire du CEF. L'Exploitant ferroviaire assure l'ensemble des manœuvres sur les voies communes du site et gère leurs occupations.

Le présent règlement intérieur a pour objet de définir les conditions d'exploitation ferroviaires à l'intérieur du CEF, afin de prendre en compte :

- les risques liés à l'activité ferroviaire,
- les missions de la SNCF Infrastructure et des Entreprises Ferroviaires (EF) notamment pour ce qui concerne le risque de la concomitance d'activité sur le CEF assuré par l'exploitant ferroviaire sous la responsabilité de MIVACEF.

Avertissement : Structure du document et prise en compte par les utilisateurs :

Tout manquement au présent règlement pourra faire l'objet d'une pénalité financière dont le montant sera fixé par MIVACEF

Les chapitres 1 à 4 définissent les règles d'organisation internes liées à l'exploitation du CEF à appliquer par l'ensemble des intervenants:

- Les responsables MIVACEF
- L'exploitant Ferroviaire du CEF
- Les Entreprises Ferroviaires
- Les Sous Embranchés

L'annexe 3 décrit des règles de sécurité et modes opératoires plus spécifiques ou techniques à appliquer par l'exploitant ferroviaire. Certaines procédures amènent néanmoins l'exploitant ferroviaire à donner des directives aux agents des EF et sous embranchés, (ou intervenants externes) présents sur le site.

Ainsi les responsables des EF et des sous embranchés doivent également prendre connaissance de cette annexe et la porter à la connaissance de leurs agents « opérationnels ». **Les articles concernés sont repérés en jaune.**

CHAPITRE 1 : GENERALITES, ORGANISATION DU SITE

Le Centre Européen de Fret (CEF) constitue au sens du Réseau Ferré National (RFN) une Installation Terminale Embranchée (ITE). Ces abréviations seront utilisées dans la suite du présent règlement (voir aussi glossaire).

Le CEF permet sur le plan ferroviaire:

- la réception, le tri, la formation et l'expédition des trains des différentes Entreprises Ferroviaires (EF).
- la desserte ferroviaire des sous-embranchements internes au CEF (livraison et enlèvement)

Article 10 – Concertation.

Le CEF est une plate-forme logistique privée qui accueille des entreprises de nature diverses : utilisateurs ou non de services ferroviaires, logisticiens, transporteurs, prestataires de services divers, etc.

La nature particulière des services ferroviaires, les enjeux de ces trafics en matière de sécurité, l'utilisation optimale des infrastructures ferroviaires au profit de tous, la qualité des relations avec la SNCF et la prise en compte des intérêts de tous les co-proprétaires présents sur le CEF justifient la création d'une Commission de Concertation Ferroviaire (CCF) capable de faciliter la bonne application du présent règlement.

La CCF du CEF comprendra :

- Le président de MIVACEF ou son représentant délégué
- Le président de l'Association des Propriétaires Exploitants du CEF
- Le représentant du délégataire agréé SNCF désigné par MIVACEF
- Un représentant de chaque utilisateur ferroviaire installé sur le CEF
- Un représentant de la SEPA
- Un représentant des propriétaires exploitants non utilisateurs de services ferroviaires
- La SNCF invitée à participer aux réunions traitant de questions de sa compétence de même que RFF.

MIVACEF se réserve d'inviter à ses frais, devant la Commission de Concertation, les conseils techniques ou autres susceptibles d'éclairer les débats, étant entendu que les débats eux-mêmes se déroulent hors de la présence de toute personne n'ayant pas reçu l'agrément unanime des membres de la Commission.

La Commission discute de tous les problèmes d'intérêt commun sans exclusive :

- Organisation des activités ferroviaires et relations avec les non-utilisateurs
- Application du présent règlement intérieur et règlement des conflits
- Débats concernant les tarifs et les péages
- Aménagement des infrastructures ferroviaires et leur financement
- Relations avec la SNCF et RFF
- Accueil de nouveaux utilisateurs ferroviaires
- Modifications du règlement intérieur, etc...

La Commission ne prend pas de décisions exécutoires mais peut décider d'entreprendre des démarches dans le but de faire aboutir des objectifs unanimement approuvés.

MIVACEF s'engage à tenir les membres de la Commission régulièrement informés de tout ce qui concerne l'organisation et le fonctionnement des services ferroviaires.

La Commission ne se fixe pas d'ordre du jour préalable mais se réunit au moins tous les 6 mois. MIVACEF fournit le secrétariat de chaque réunion qui prend acte des propositions de la Commission s'il y a lieu.

L'approbation ou la modification du présent Règlement devra se faire à la majorité des 2/3 des membres constitutifs présents, avec un quorum de 50 %.

Article 11 – Description du site et découpage en secteurs d'activité ferroviaire.

(Voir schéma en annexe 1)

L'ITE est raccordée à la voie unique Bayonne Puyoo, dite « voie principale » au sens du RFN, et se situe dans les limites territoriales de la gare de Bayonne.

Les itinéraires d'accès et de sortie de l'ITE sont commandés depuis le Poste 4 de la gare de Bayonne.

Les installations de raccordement au RFN, dites « installations de première partie » sont propriété de RFF (jusqu'au garage franc inclus de l'aiguille 202a). Au-delà les installations dites « installations de deuxième partie » sont propriété de SMACEF. Une convention d'embranchement est passée entre SMACEF et RFF.

Pour les besoins de l'exploitation interne, L'ITE est découpée en 4 secteurs numérotés de 0 à 3 dont les délimitations ont pour principal objet de gérer l'exploitation ferroviaire sur le site.

Secteur 0 -

Il est constitué des installations situées au-delà du carré violet 108 qui est normalement fermé (Point limite des manœuvres) et comprend :

- une impasse de sécurité destinée à protéger la voie unique Bayonne Puyoo de toute pénétration intempestive telle que dérive, l'aiguille 202b étant normalement disposée à droite.
- l'aiguille de raccordement (202a) au RFN.

➔ **L'Agent Circulation du Poste 4 de Bayonne** est responsable du secteur 0. Tout mouvement sur le secteur ne peut s'effectuer sans son accord préalable.

Secteur 1 – Faisceau Réception / Départ

Il est constitué de :

- trois voies électrifiées désignées dans le présent règlement voies de réception: voie A, B et C. Les voies A, B, C sont classées voies de circulation au sens du décret ministériel 92-352.
- Un passage à niveau « A » (PN A).
- Un point de manœuvre en campagne dit « point C » permettant de réaliser les itinéraires d'accès et de sortie de l'ITE et la manœuvre du PN A.

Secteur 2 – Infrastructures communes

Il est constitué des voies et aiguillages utilisés en commun pour les besoins des manœuvres ferroviaires sur l'ITE.

Il est constitué de :

- Une voie de liaison K raccordée à la voie de réception C permettant la desserte des sous embranchés
- Quatre voies communes (2 à 5) destinées à la manœuvre et au tri des wagons, et à la formation des trains.

➔ Secteurs 1 et 2 : l'ARCM (voir article 14) par délégation de l'exploitant ferroviaire a autorité sur les secteurs 1 et 2.

Aucun mouvement ne peut s'effectuer sans son accord préalable. Il règle et surveille les manœuvres dans les secteurs 1 et 2 et autorise les mouvements après s'être assuré qu'ils peuvent s'effectuer en toute sécurité. Il se concerta avec l'AC du Poste 4 de Bayonne pour autoriser les réceptions et les expéditions de trains de/vers le RFN. (voir modalités dans l'annexe 3)

Secteur 3 – Infrastructures privées

Il est constitué des infrastructures ferroviaires privées appartenant à différentes entreprises. **Le présent règlement ne traite pas de l'activité ferroviaire à l'intérieur de ces parties privées**, où chaque entreprise est libre d'effectuer différentes opérations ferroviaires **sans engager les secteurs 1 et 2**.

En revanche il décrit comment l'exploitant ferroviaire est autorisé à pénétrer sur le secteur 3, ainsi que les modalités pour éviter les mouvements de dérive intempestifs de wagons ou de rames vers les secteurs 1 et 2.

➔ **Des responsables** sont désignés comme interlocuteurs de l'ARCM par chaque entreprise propriétaire de voies dans le secteur 3, pour autoriser les manœuvres à livrer ou à retirer les rames et le cas échéant à réaliser des mouvements de manœuvres à l'intérieur du secteur 3.

Ces responsables sont repris en annexe 2 du présent règlement. Cette liste est tenue à jour en permanence par MIVACEF. Il est de la responsabilité des sous embranchés d'informer MIVACEF et l'exploitant ferroviaire de toute modification concernant les interlocuteurs.

Article 12 – Entreprises Ferroviaires.

Différentes EF* sont amenées à intervenir sur le CEF. Elles ne sont pas autorisées à effectuer des manœuvres et des dessertes à l'intérieur du CEF. **Leur intervention se limite strictement à :**

- La livraison et à l'expédition des rames dans le secteur 1 (trains à l'arrivée et au départ)
- Réaliser les opérations suivantes à l'arrivée ou avant le départ des trains :
 - Coupe de la machine à l'arrivée et retrait signalisation arrière
 - Immobilisation de la rame à l'arrivée (par vidange complète de la conduite générale et robinet d'arrêt laissé ouvert, et calage anti dérive si nécessaire – voir annexe 3 point A5-2).
 - Effectuer la Reconnaissance à l'Aptitude au Transport (RAT) avant départ
 - Mettre en place signalisation arrière

- Réaliser l'essai de frein avant départ
- Et diverses opérations au sol

La liste des EF autorisées à livrer et enlever des trains sur le secteur 1 de l'ITE est reprise à l'annexe 2 du présent règlement avec les coordonnées des responsables utiles. Cette liste est tenue à jour en permanence par MIVACEF. Il est de la responsabilité des EF d'informer MIVACEF ou l'exploitant ferroviaire de toute modification de leurs coordonnées ou appellations.

Le présent règlement (ainsi que ses mises à jour) leur est remis contre émargement (feuille d'émargement en fin de document). Cet émargement vaut acceptation et application.

** NB : une Entreprise Ferroviaire est titulaire d'une licence ferroviaire délivrée par le ministère des transports, d'un certificat de sécurité délivrée par l'EPSF (Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire), d'une attestation d'assurance et d'un contrat d'utilisation de l'infrastructure signé avec RFF. Une entreprise ferroviaire autorisée à circuler sur le RFN, dispose de la réglementation ferroviaire utile et son personnel est formé et habilité à toutes les opérations liées à la circulation des trains (traction, manœuvre, formation, etc...).*

Le présent règlement intérieur ne reprend donc pas tous les règlements ferroviaires que les différentes EF sont sensées connaître et appliquer.

Article 13 – Exploitant ferroviaire unique.

Sur l'ITE, MIVACEF confie à un seul exploitant ferroviaire la réalisation de l'intégralité des manœuvres dans l'ensemble des secteurs 1 et 2 (tri, constitution des trains au départ), manœuvre des aiguilles, ainsi que les livraisons et les enlèvements des wagons aux clients dans le secteur 3.

Par convention, l'exploitant ferroviaire est autorisé à remettre le présent règlement à toute personne ou société devant en prendre connaissance.

L'exploitant ferroviaire est autorisé aussi à faire visiter le site sous réserve d'en informer la SAEM MIVACEF.

Article 14 – Organisation et missions de l'Exploitant ferroviaire.

L'exploitant ferroviaire possède des moyens de manœuvre et du personnel habilité.

La liste des moyens et agents de manœuvre habilités ainsi que les coordonnées utiles des responsables de l'exploitant ferroviaire, sont reprises à l'annexe 2 du présent règlement. Cette liste est tenue à jour en permanence par MIVACEF sur information de l'exploitant ferroviaire.

14-1 Organisation et missions génériques des équipes de l'exploitant ferroviaire pour la réalisation des manœuvres

Fonction	Appellation	Missions
Coordination et Régulation	Agent Réception / Coordinateur Manœuvres (ARCM)	<ul style="list-style-type: none"> ■ à autorité opérationnelle sur l'ITE pour faire respecter le programme théorique, notamment pour expédier les trains à l'heure. ■ Prend les décisions utiles en cas d'aléas ■ coordonne et fait réaliser <u>en toute neutralité</u> l'intégralité des manœuvres ferroviaires sur le site ■ autorise la réception après vérification des capacités du secteur 1 et l'expédition des trains sur le dit secteur . ■ coordonne et autorise les mouvements de machines isolées dites « haut le pied » (Hlp) des EF.
Equipe de manœuvre	Chef de la manœuvre (CDLM)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Décide du thème de la manœuvre à réaliser ■ A autorité sur le conducteur de manœuvre et accompagne les engins Hlp des EF dans l'ITE ■ Réalise toutes les tâches liées à la manœuvre (attelages, manœuvre des aiguilles, signaux de manœuvre,)
	Conducteur de manœuvre (CM)	<ul style="list-style-type: none"> ■ assure la conduite de l'engin de manœuvre ■ est également habilité à réaliser toutes les tâches liées à la manœuvre au même titre que de l'agent de manœuvre

14-1 Agents de manœuvre

Hormis les EF dont les agents sont de fait habilités par leur licence, les agents de manœuvre de l'exploitant ferroviaire :

- Sont formés dans le cadre de la réglementation en vigueur pour la réalisation des manœuvres par un organisme agréé (ex formations P1, P2, P3 délivrées par la SNCF). Cette formation fait l'objet d'une traçabilité. La formation consiste d'une part recevoir les formations de base (agent de manœuvre, chef de la manœuvre et conducteurs d'engins) et les perfectionnements utiles pour le maintien des connaissances et des évolutions réglementaires. Toute évolution du présent règlement fera également l'objet d'une formation aux agents concernés par l'exploitant ferroviaire.
- Doivent appliquer de ce fait la réglementation concernant la sécurité du personnel et la sécurité des circulations ferroviaires dans la réalisation de ces manœuvres, conformément aux éléments reçus au cours de leur formation
- Sont régulièrement (au minimum une fois par an) contrôlés par l'exploitant ferroviaire, sur leurs connais-

ces et sur leur bonne application des règlements. Ce contrôle fait l'objet d'une traçabilité. Tous les errements constatés font l'objet d'un redressement immédiat et d'un bouclage dans un délai raisonnable pour s'assurer de leur prise en compte par l'agent.

- Sont dotés des Equipements de Protection Individuels obligatoires pour assurer leur propre sécurité (EPI = gants, casque, tenue réfléchissante, ..) et des agrès de manœuvre utiles (lanterne, drapeau, radio ...) fournis par l'exploitant ferroviaire.

14-2 Engins de manœuvre

L'entretien des engins de manœuvre, ainsi que leur utilisation par du personnel dûment habilité, doit s'effectuer dans les règles de l'art par le concessionnaire exploitant pour opérer en toute sécurité sur le site de MIVACEF, notamment vis-à-vis des circulations ferroviaires et routières, et du personnel œuvrant sur le site.

En particulier les engins doivent régulièrement être contrôlés sur leur puissance d'alimentation d'air comprimé pour éviter les incidents liés aux problèmes de surcharge.

Article 15 – Intervenants externes, risques interférents et plans de prévention.

Différents intervenants peuvent opérer sur le CEF pour des activités en rapport avec l'exploitation ferroviaire :

- entretien des installations (voies et caténaires, signalisation,...)
- entretien des abords (débroussaillage, nettoyage, ...)
- incidents et enquêtes
- problèmes liés au matériel roulant et engins moteurs
-

Ces intervenants ne peuvent opérer sur site qu'après entente et accord explicite avec les responsables de MIVACEF.

L'entreprise doit systématiquement se présenter à l'exploitant ferroviaire avant toute intervention.

Les coordonnées des principaux intervenants sur le site sont reprise en annexe 2 du présent règlement. Cette liste est tenue à jour en permanence par MIVACEF.

Ces interventions sont régies par le code du travail et la gestion des risques interférents. Quelques généralités sont néanmoins reprises ci – après. Cela comprend notamment :

- Les travaux nécessitant la prise de mesures de protection du personnel vis-à-vis du risque ferroviaire (risque de heurt par circulation et/ou risque électrique de l'environnement ferroviaire).
- Les travaux sur la plate forme de la voie ou à proximité immédiate de celle-ci.

La responsabilité de la mise en œuvre de la procédure et de la coordination des mesures de prévention incombe au représentant de MIVACEF en tant que chef de l'entreprise utilisatrice. (Inspection commune préalable, analyse des risques, plan de prévention et mesures de prévention pendant l'exécution des travaux).

Un plan de prévention type est repris en annexe 4 au présent règlement (annexes plan de prévention, consignes temporaires).

Article 16 – Affectation et longueurs utiles des voies de l'ITE

L'ensemble des voies du CEF est apte à la réception et à la circulation des wagons en charge D.

Voie	Secteur	Affectation	Longueur	Déclivités	Electrifiée
Secteurs 1 et 2					
A	1	Réception / expédition / manœuvres	663 m	2 mm / m	Oui
B	1	Réception / expédition / manœuvres	660 m	2 mm / m	Oui
C	1	Réception / expédition / manœuvres	682 m	2 mm / m	Oui
2C	2	Manœuvres / tri / formation	640 m	1 mm / m	Non
3C	2	Manœuvres / tri / formation	610 m	1 mm / m	Non
4C	2	Manœuvres / tri / formation	570 m	1 mm / m	Non
5C	2	Manœuvres / tri / formation	550 m	1 mm / m	Non
K	2	Voie de liaison sous embranchés	310 m	1 mm / m	Non

Secteur 3					
1E	3	Raccordement sous embranché Eurorail			Non
2E	3	Raccordement sous embranché Eurorail			Non
1N	3	chantier Novatrans			Non
2N	3	chantier Novatrans			Non
3N	3	chantier Novatrans			Non
4N	3	chantier Novatrans			Non
1MDA	3	Raccordement sous embranché Messageries de l'Atlantique			Non
1LS	3	Raccordement sous embranché LS Logistique			Non
1A	3	Raccordement sous embranché Ambrogio			Non
2A	3	Raccordement sous embranché Ambrogio			Non
1APLM	3	Raccordement sous embranché APLM			Non
1M	3	Raccordement sous embranché Mintegui			Non

Article 17 – Moyens de communication

17-1 Radio

L'exploitant ferroviaire dispose d'une radio et de deux canaux pour les liaisons avec les équipes de manœuvres, dont les fréquences sont attribuées par l'autorité de régulation des télécommunications..

Chaque Entreprise Ferroviaire peut se doter de radios pour ses propres liaisons, sous condition de ne pas interférer sur les fréquences utilisées par l'ExF.

17-2 Autres liaisons

Les autres liaisons (téléphones, fax,) sont reprises en annexe 2.

CHAPITRE 2 : REGLES D'EXPLOITATION DU CEF

La présence simultanée de plusieurs engins d'entreprises différentes (engins des EF, engins de manœuvre de l'exploitant ferroviaire) appelées à circuler sur le même site constitue un risque important pour la sécurité ferroviaire.

Les règles absolues à respecter par les EF et l'exploitant ferroviaire sur le CEF sont les suivantes et sont applicables sur les secteurs 0, 1, et 2:

- **Aucun mouvement sur le secteur 0 ne peut avoir lieu sans l'accord de l'AC du poste 4**
- **Aucun mouvement sur les secteurs 1 et 2 ne peut avoir lieu sans l'accord de l'ARCM**
- **Aucun engin (ou wagons) ne peut stationner sur le secteur 0, 1 et 2.**
- **Aucun engin (ou wagons) ne peut être mis en attente sur les secteurs 1 et 2 sans l'accord de l'ARCM**
- **Aucune pénétration de mouvement de Hlp en provenance du secteur 3 vers les secteurs 1 et 2 ne peut avoir lieu sans l'accord de l'ARCM.**
- **Aucune pénétration de mouvement de manœuvre de l'exploitant ferroviaire vers le secteur 3 ne peut avoir lieu sans l'autorisation du responsable du secteur 3 considéré**

Article 21 Gestion théorique de l'activité

A chaque changement de service ou adaptation permanente du service en cours, le concessionnaire exploitant en liaison avec les différentes EF et les sous embranchés établi ou adapte un **programme théorique de travail** (voir exemple en fin de cette annexe) des manœuvres et des évolutions de locos Hlp reprenant :

- les sillons des trains au départ et à l'arrivée
- les sillons des Hlp au départ et à l'arrivée et les évolutions correspondantes
- les différentes périodes principales de manœuvre, leur durée et leur localisation

Ce programme est élaboré de manière à s'assurer que le plan de charge peut être respecté, et notamment que le départ des trains à l'heure est garanti, ainsi que l'assurance de pouvoir recevoir les trains aux heures théoriques sans impacter la circulation de la voie Bayonne Puyoo.

Article 22 Gestion opérationnelle de l'occupation des voies du secteur 1

Outre le GOV théorique du service en cours explicité au chapitre 4 « demande de sillons », **l'ARCM tient à jour en permanence un tableau d'occupation des voies ABC**, en précisant la nature d'occupation de la voie :

- Train n° (départ et arrivée)
- Machine du train ° (départ et arrivée)
- Manœuvre en cours
- Stationnement exceptionnel (engin / rame)
- Travaux en cours

Ce tableau qui lui permet de gérer l'organisation des réceptions, départs et manœuvres sur le secteur 0, **mais ne le dispense en aucun cas de s'assurer de visu que la voie désignée pour la réception d'un train est libre et le restera.**

Dans le secteur 2, l'exploitant ferroviaire gère en bon père de famille et en toute équité l'occupation de ce secteur.

Nota : les modalités pratiques d'utilisation du point C et des règles de réception et d'expédition des trains, ainsi que des évolutions d'engins moteurs, sont explicitées au chapitre 3.

Article 23 Réalisation du programme de travail

De manière générale, priorité est donnée à la réalisation du programme de travail dans l'ordre des opérations.

Toutefois l'ARCM peut déroger à cette règle si une demande de manœuvre non prévue au programme de travail émanant d'une EF ou d'un sous embranché :

- peut se réaliser sans aucune répercussion sur le programme théorique.
- ou bien si la non réalisation de cette manœuvre risque d'entraîner ultérieurement des répercussions importantes dans la réalisation du programme théorique. Il prend alors les mesures pour en atténuer au minimum les impacts.

CHAPITRE 3 : RECEPTION ET EXPEDITION DES TRAINS SUR LE CEF

L'ExF est responsable de la réception des circulations sur le site. Aucun mouvement ne peut entrer ou sortir du CEF sans son autorisation.

Les dessertes sont assurées par mouvements électriques ou thermiques aux heures fixées par le tableau de succession des trains dont un exemplaire est remis à l'embranché par le GID. Il est réactualisé à chaque changement de service RFF.

Exceptionnellement des dessertes poussées peuvent desservir l'embranchement (Circulation ATE par exemple) et sont annoncées par le GID.

Les trains à destination du CEF ayant reçu l'accord préalable de l'ExF à l'heure et hors SDM (trains de fret ou machine HLP) ont la priorité sur les manœuvres internes, ils ne peuvent en aucun cas être retardés. L'arrêt d'une circulation au signal d'entrée de l'ITE sur la voie unique Bayonne Puyoo (Carré 103) doit être évité.

L'Agent Circulation du Poste 4 de Bayonne dès qu'il en a connaissance et au minimum 30' à l'avance annonce à l'ARCM les circulations à destination du CEF. L'annonce est constituée de la nature de la circulation et des renseignements relatifs à la composition (longueur, tonnage) pour que ce dernier dispose des renseignements nécessaires à la gestion des trafics sur le site.

Article 31 – Annonce des retards

31-1 Retard à l'arrivée

EF : Les EF suivent la circulation de leurs trains en ligne. Dès la connaissance d'un retard significatif et au minimum 2h avant (train calé par ex), elles informent l'ExF du niveau de ce retard, afin que ce dernier réorganise le plan de travail et ne mobilise pas indument des moyens de manœuvre.

GID : dès qu'il a connaissance d'un retard affectant un train à destination du CEF, l'AC du Poste 4 doit également informer immédiatement l'ExF pour lui permettre de s'organiser en conséquence.

31-2 Retard au départ

Les **sous embranchés et EF** doivent donc informer le plus tôt possible et au minimum 2h avant l'ExF de tout retard et du niveau prévisible de ce retard dans la mise à disposition des wagons au départ.

En sa qualité de responsable opérationnel de l'activité ferroviaire du site et compte tenu des informations dont il dispose, l'ExF doit informer l'AC du poste 4 de tout retard susceptible d'affecter un train au départ, et dans la mesure du possible, fixer l'importance du retard afin de permettre au GID de procéder au report de la circulation sur un autre sillon horaire, dans la mesure du possible.

Article 32 – Annonce de la composition des trains et des particularités

Afin de permettre à l'exploitant ferroviaire d'organiser les manœuvres, livraisons et enlèvements des clients, il est impératif que lui soit communiquées le plus tôt possible et au minimum 2h avant les **compositions détaillées** des trains à l'arrivée et les particularités associées :

- les manœuvres particulières à réaliser
- les tris à effectuer avant livraison
- présence de marchandises dangereuses
- tout élément notable à porter à la connaissance de l'opérateur de manœuvre pour exercer son activité.

Article 33 – Transports exceptionnels (TE)

33-1 Procédure à appliquer par les EF avant acceptation du TE par MIVACEF

Les EF sollicitent un bureau spécialisé (BTE) lorsqu'elles doivent réaliser un transport exceptionnel (TE). Le BTE travaille pour le compte de RFF.

Les restrictions liées aux transports exceptionnels font ensuite l'objet d'une étude sur leur parcours par le BTE. Cette étude se matérialise par la publication d'un **ATE** (avis de transport exceptionnel) décrivant les mesures à prendre au cours de l'acheminement sur le RFN. Les ATE ne sont étudiés que jusqu'au GF de l'aiguille 202.

Le BTE retourne ensuite l'ATE aux EF et au GID.

L'EF communique ensuite systématiquement cet ATE à MIVACEF.

En mesure complémentaire de bouclage sécurité le GID local transmet systématiquement à MIVACEF les ATE reçus concernant le CEF.

En fonction des caractéristiques du transport exceptionnel et des mesures de sécurité évoquées dans l'ATE, MIVACEF détermine s'il est possible de recevoir le TE sur le CEF, détermine le cas échéant des mesures complémentaires à celles décrites dans l'ATE (par ex : interdiction de croisement, limitation de vitesse...), **et donne selon le cas son accord ou non à l'EF.**

Tout TE n'ayant pas suivi cette procédure pourra être refusé par MIVACEF.

33-2 Exécution du TE

Transport Exceptionnel au départ du CEF

L'Agent Formation de l'Entreprise Ferroviaire avise par dépêche l'Agent Circulation du Poste 4 de l'incorporation du TE dans son train sous la forme :

"Train n° du avec ATE n° (rectifié n° ...)"

Transport exceptionnel à destination du CEF

Dès qu'il est avisé de la présence dans un train d'un ATE des catégories 4 ou 5 comportant des restrictions de circulation pour le CEF, l'Agent Circulation du Poste 4 avise par dépêche l'ExF sous la forme :

"Train n° conduit wagon n° faisant l'objet du dossier ATE n°"

L'ExF applique ou fait appliquer alors les dispositions prévues par l'ATE, et le cas échéant les mesures internes au CEF.

CHAPITRE 4 : PROCEDURE DEMANDE DE SILLONS

Article 41 – Généralités

Il existe 3 phases dans la préparation d'un sillon:

1 «Conception du Service Horaire» est la phase de préparation d'un service horaire, au cours de laquelle les Entreprises Ferroviaires adressent au Guichet Unique de RFF (organisme chargé de la répartition de la capacité) leurs demandes de sillons. Elle se clôt à J-34 (J étant le jour du début du service horaire), jour de certification du service horaire.

2 «Adaptation» est la phase qui commence à la clôture de la phase «conception ». Elle s'étend, selon le calendrier glissant, jusqu'à J-8 ce chaque jour inclus dans le service horaire. Les EF adressent également à RF-RC leurs demandes de sillons relatives à cette phase.

3 «Finalisation» est la phase qui suit immédiatement la phase «adaptation ». Elle débute à J-7 de chaque jour inclus dans le service horaire jusqu'à la dernière minute du jour J. Pendant cette phase, RF-RC délègue à l'EIC l'allocation des capacités résiduelles et la mise à jour du graphique de circulation. Les EF adressent directement à l'EIC leurs demandes de sillons relatives à cette phase.

Les demandes de sillons par les EF doivent être validées par MIVACEF ou son représentant l'ExF.

Article 42 – Règles fondamentales à respecter pour les demandes de sillons du CEF

■ Les EF consulteront systématiquement l'Exploitant Ferroviaire ou son représentant (ARCM) afin de s'assurer de la faisabilité de la desserte pour chaque demande de sillon. Cette obligation est synthétisée à l'article 43 « Procédure demande de sillon ».

■ Les voies A, B et C du CEF sont des voies d'échanges avec le RFN pour le CEF. Il est interdit d'utiliser ces voies pour des relais (stationnement des rames)

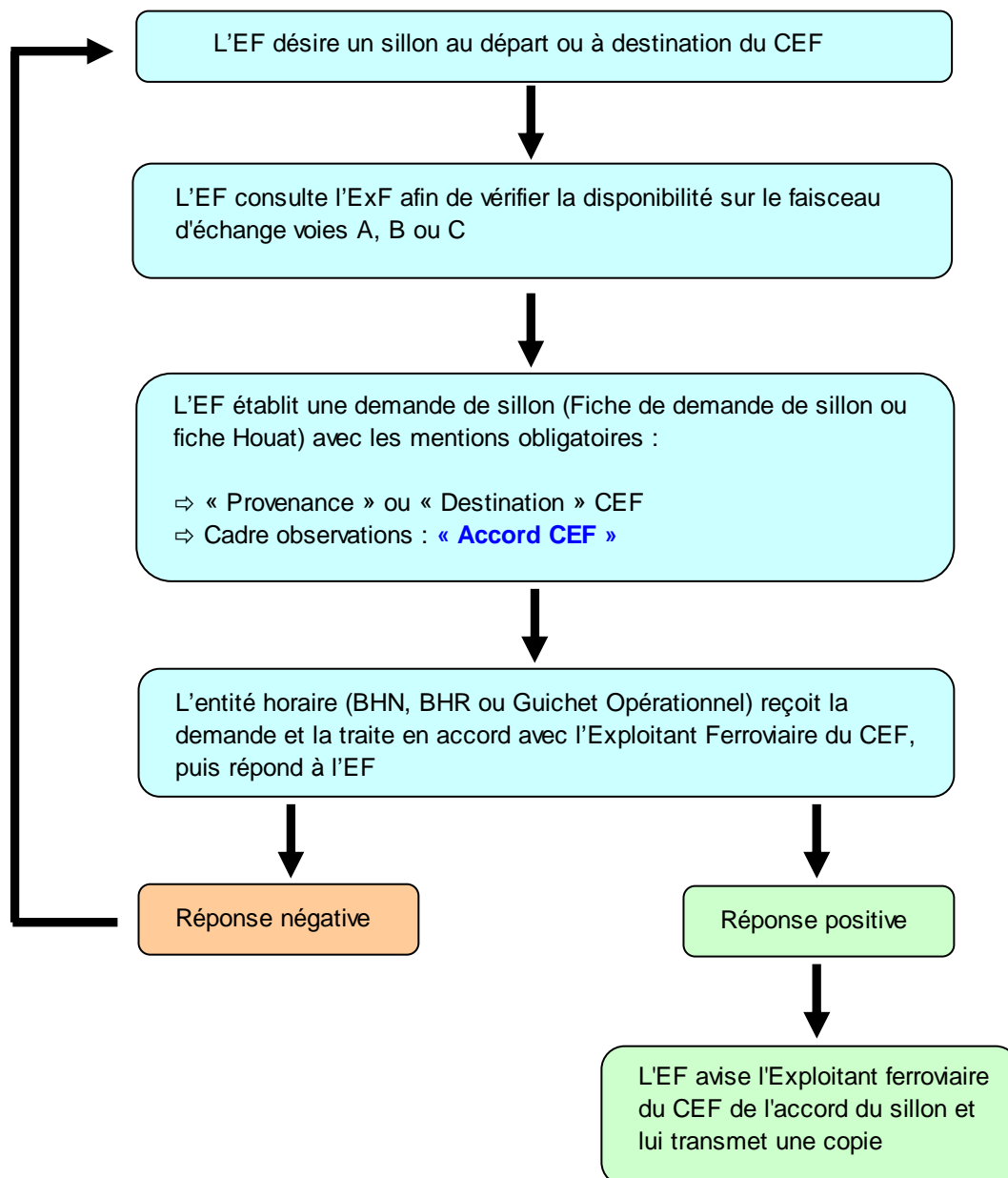
■ Les EF doivent porter à la connaissance de l'Exploitant Ferroviaire ou son représentant (ARCM), la provenance ou la destination de leur Engin Moteur de Traction.

■ La gestion de l'occupation des voies A, B et C impose de s'assurer lors des demandes de sillon qu'une voie au moins reste libre en permanence et qu'elles doivent être dégagées dans les 30 minutes

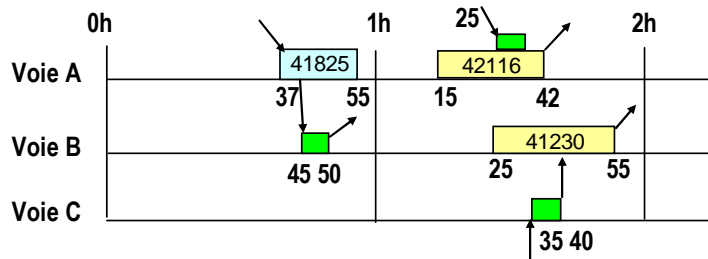
Préconisation: Afin d'améliorer la gestion des voies A, B, C et du chantier de manœuvre ainsi que la programmation par exemple des travaux de maintenance, il est conseillé aux EF de demander, au plus tôt, la suppression d'un sillon non utilisé et d'en informer immédiatement l'ExF. Il est également conseillé la réalisation d'un GOV (graphique d'occupation des voies théorique) permettant de vérifier la cohérence de l'utilisation des voies (voir article 45)

Article 43 – Procédure « demande de sillon » y compris SDM

Les mêmes principes sont à respecter en phase pré et opérationnelles, cette procédure s'appliquant aussi impérativement aux SDM.



Article 44 – Exemple de GOV



Exemples:


Train 41825 réceptionné voie A à 0h37, machine coupée, évolue par voie B et départ vers Bayonne en Hlp. Rame évacuée de voie A par manœuvre à 0h55.

Train 42116 mis en place voie A par manœuvre à 1h15, arrivée Hlp de Bayonne à 1h25, départ train à 1h42.

Train 41230 idem précédent, mais loco vient du CEF.

La tenue d'un GOV peut s'avérer utile lorsqu'il y a beaucoup de circulations à gérer. D'une simple vision, il est possible de déterminer les périodes où l'on peut recevoir un train ou non

Article 45 – Exemple de fiche sillon

 **RESEAU FERRÉ DE FRANCE**

Demande de Sillon Individuel
Adaptation 2009

Sillon souhaité

Type action : Création

Dossier n°	Date de validation	Responsable : AXE NWISE
Demande n°		Tél. :

Observations : **ACCORD CEF en date du .. / .. /**

Commentaire RFF :

Informations parcours :

Gare départ :	Heure de départ
Commentaire :	Tolérance
Gare arrivée : BV	Heure d'arrivée
Commentaire :	Tolérance

Régime départ

Caractéristiques	Comp.	Matériel	TGTAR	Cat.	ens. calcul	licence	long	ind	UM
------------------	-------	----------	-------	------	-------------	---------	------	-----	----

Informations de suivi :

Etat : Réponse au guichet

Date de transmission BH à RFF :

Date de transmission RFF au BH :

Article 46 – Exemple de fiche sillon de dernière minute

FICHE HOUAT Création de Sillon de Dernière Minute



1 Demande		Adressée au COGC Origine de :	
Emise par *	Identité :		
	Fax :		Fax :
	Tel :		Le
Reçue par	Guichet Capacité	Guichet Opérationnel	Référence interne Guichet :
	Date/heure réception		N° ordre
Date d'application* :			
Parcours*	De :	A :	Via :
Souhaits*	Heure de départ	Heure d'arrivée	
Arrêt	Lieu	Durée	Motif :
Arrêt	Lieu	Durée	Motif :
Arrêt	Lieu	Durée	Motif :
Duplication du sillon existant n°		Ecart horaire avec sillon initial	
Caractéristiques*			
Engin moteur	Tonnage	Code Composition	Code TCT/UI (ou Catégorie Statistique)
Particularités* - Observations* - Besoins complémentaires			
<div style="background-color: yellow; padding: 5px; border: 1px solid black;"> ACCORD CEF en date du .. / .. / </div>			
<input type="checkbox"/> Je certifie que mon Entreprise est autorisée à effectuer cette demande et dispose des habilitations nécessaires.			
2 Traitement		Fiche provisoire n° du	
Transmis au COGC de	Date/heure	Retour Date/heure	Gare ou relais
		↑	Capacité
		↓	
			Terminus :
3 Réponse au demandeur		Le (date/heure)	
Refus suite à :		Accord :	
Demande mal renseignée ou incomplète		N° sillon attribué	
Incompatibilité autre sillon ou travaux		Départ (date/heure)	
Saturation gare ou relais		Arrivée (date/heure)	
Ligne ou poste non ouvert			
Renseignements complémentaires :			

Sauf pour un parcours de voie unique (type S4A), la fiche de jalonnement devra être jointe à la réponse au demandeur

Les informations repérées par un astérisque sont obligatoires. Leur absence entraîne un rejet de la demande.

Annexe 1 : schéma des installations ferroviaires

version 1 du 24/02/2010

Centre Européen de Fret - Infrastructures et Secteurs Règlement intérieur d'Exploitation Ferroviaire

Légende

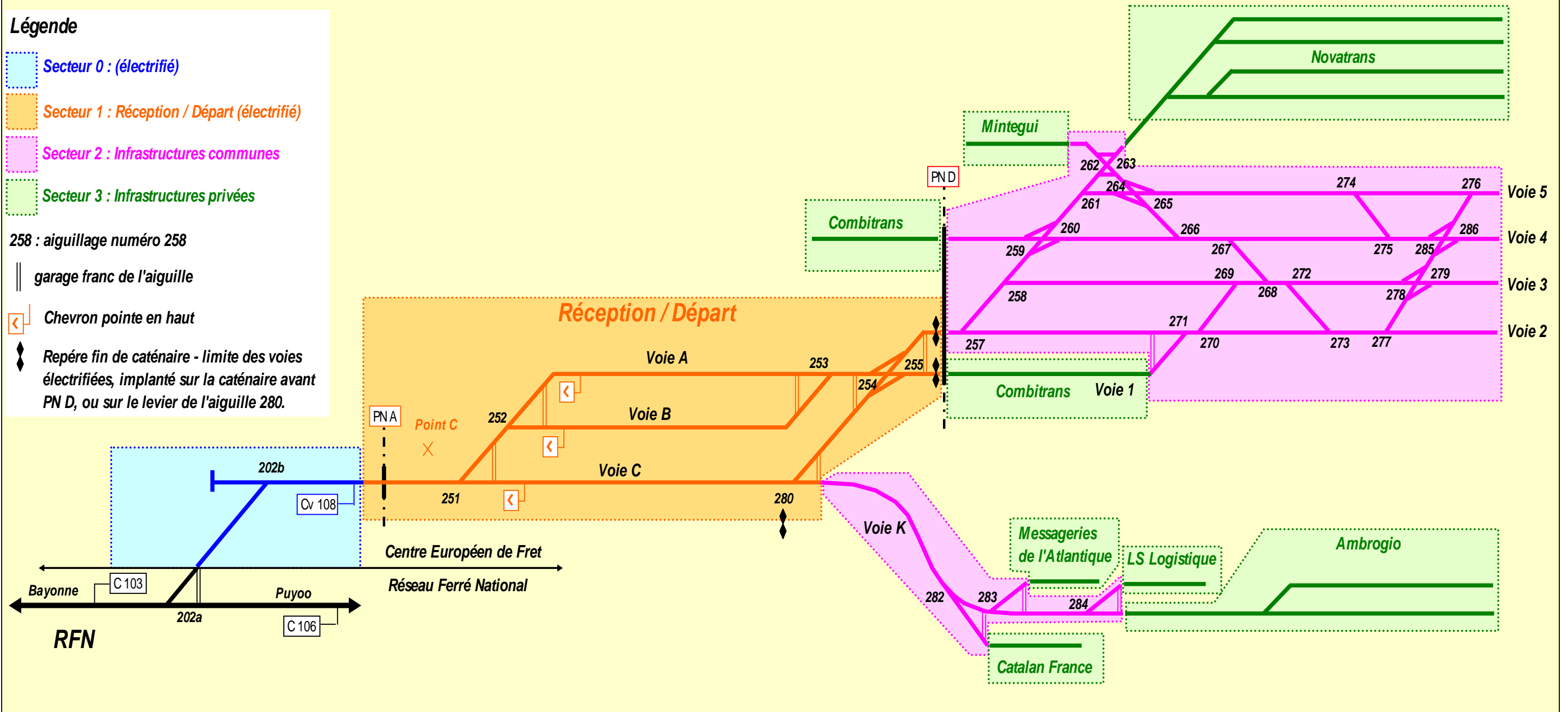
- Secteur 0 : (électrifié)
- Secteur 1 : Réception / Départ (électrifié)
- Secteur 2 : Infrastructures communes
- Secteur 3 : Infrastructures privées

258 : aiguillage numéro 258

|| garage franc de l'aiguille

◁ Chevron pointe en haut

◆ Repère fin de caténaire - limite des voies électrifiées, implanté sur la caténaire avant PN D, ou sur le levier de l'aiguille 280.



Annexe 2 : Coordonnées et nature des différents intervenants

1 – Entreprises Ferroviaires

Nom	Responsable / Fonction	Adresse	Coordonnées

2 – Sous embranchés secteur 3

Nom	Responsable / Fonction	Adresse	Coordonnées
AMBROGIO SA	Alberto Ambrogio	C.E.F. 14 avenue d'Alegera BP 10036. 64990 Mouguerre	Tel +33.5.59.426.300 Fax +33 5.59.426 301 alberto@ambrogio.es www.ambrogio.it
APLM	Lionel/Marcel Autaa	CEF:3, rue de BORDAZAHAR BP 10045 64990 Mouguerre	Tel: 06 07 44 56 89 Tel: 06 85 53 53 43
COMBITRANS	Myriam Debrauwere	CEF, 5 av. d'Alegera BP 70033 64990 Mouguerre	Tel: 05 59 31 67 20 myriam@eurorail.eu
LS LOGISTIQUE	JB Sallaberry	C.E.F. 12, avenue d'Alegera BP 90035 64990 Mouguerre	Tel : 05 59 42 64 00 Fax : 05 59 42 64 12 Tel : 06 77 06 28 07 i.clairacq@ls-logistique.com
MDA			
MINTEGUI	F-Xavier Mintegui	C.E.F. 3, av. d'Alegera BP 50031 64990 Mouguerre	Tel 05 59 31 64 64 mintegui.logistique@wanadoo.fr
NOVATRANS	D.LANINE	C.E.F. 5 rue de Fraïs BP 70042 64990 MOUGUERRE	Tel : 05.59.42.62.00 Denis.Lanine@novatrans.fr

3 – Exploitant ferroviaire

Nom	Responsable	Adresse	Coordonnées
novatrans	D.LANINE	5 rue de frais BP 70042 64990 MOUGUERRE	05.59.42.62.00

Moyens de manœuvre

LOCOTRACTEUR Type BB315

LOCOTRACTEUR Rail-Route Type T36 (moyen de secours)

Equipe de manoeuvre	Coordonnées
ARCM	Tel : 05 / 59 / 42 / 62 / 00 Fax : 05 / 59 / 42 / 62 / 02 e-mail : mouguerre@novatrans.fr Radio canal manoeuvre 2
Chef de la manoeuvre	Radio canal manoeuvre 2
Agent de manoeuvre	Radio canal manoeuvre 2
Coordinateur "ARCM"	Radio canal manoeuvre 2

4 – Agents de l'Exploitant Ferroviaire habilités* à manoeuvrer

* ayant reçu la formation adaptée, cette dernière devant faire l'objet d'une traçabilité et dont la date de validité est toujours en vigueur.

NOMS	Prénoms	Date / Formation P1, P2, P3	Date fin de validité
CAILLEBA *	Jean Louis	21/05/2008 P1/P2/P3	21/05/2011
DUCASSOU **	Thierry	23/05/2008 P1/P2/P3	23/05/2011
ETCHAVE *	Sébastien	21/05/2008 P1/P2/P3	21/05/2011
ECHEVESTE *	Mikel	18/11/2009 P1/P2/P3	18/11/2012
ETCHEGARAY *	Cédric	10/04/2008 P1/P2/P3	10/04/2011
LERDOU *	Jean	18/11/2009 P1/P2/P3	18/11/2012
GUIRAUTE **	Thierry	21/05/2008 P1/P2/P3	21/05/2011
LANINE *	Denis	21/05/2008 P1/P2/P3	21/05/2011
URCELAY **	Jean Marie	18/11/2009 P1/P2/P3	18/11/2012
LAFARGUE **	Olivier	26/04/2007 P1/P2/P3	26/04/2010
LASCANO *	Jean Claude	23/05/2008 P1/P2/P3	23/05/2011
PACHON *	Lionel	21/05/2008 P1/P2/P3	21/05/2011
ETCHEMENDIBEHERE *	Vincent	23/05/2008 P1/P2/P3	23/05/2011
ETCHAMENDY *	Eric	10/04/2008 P1/P2/P3	10/04/2011
ITURINO *	Arkaïtz	10/04/2008 P1/P2/P3	10/04/2011
SCRIBANS *	Stéphane	10/04/2008 P1/P2/P3	10/04/2011
LARRONDE *	Philippe	26/04/2008 P1/P2/P3	26/04/2011

<i>BONNET*</i>	Sylvain	<i>26/04/2008 P1/P2/P3</i>	<i>26/04/2011</i>
<i>COLBEAU*</i>	Hervé	<i>24/04/08 P1/P2/P3</i>	<i>23/04/2011</i>
<i>ESTOMBA*</i>	Christophe	<i>26/04/2008 P1/P2/P3</i>	<i>26/04/2011</i>
<i>COHERE*</i>	Cédric	<i>18/11/2009 P1/P2/P3</i>	<i>18/11/2012</i>
<i>VOLLET*</i>	Patrice	<i>18/11/2009 P1/P2/P3</i>	<i>18/11/2012</i>

5 – GID et services SNCF

Titre	Fonction	Adresse	Coordonnées
Dirigeant de Proximité	GID Circulation Bayonne	place Pereire 64100 BAYONNE	Tel : 05.59.50.82.13 fax: 05.59.50.84.91
AC poste 4	Agent Circulation	place Pereire 64100 BAYONNE	tél.05.59.55.26.64 fax: 05.59.50.83.13
Dpx GID Equipement Bayonne	Entretien voie J L Carpentier Christophe Hamacek	3 Chemin Saint Bernard 64100 BAYONNE	Tel 05 59 50 82 78 06 11 43 02 39
Dpx GID Equipement Bayonne	Entretien caténaïres Jean-Jacques Lahontan Bernard Negueloua	Gare SNCF 40100 DAX	Tel : 05 58 58 76 26 ou 06 24 64 60 04 jean-jacques.lahontan@sncf.fr bernard.neguloua@sncf.fr
Guichet Unique	Responsable exploitation Philippe Bandres	10 quai Paludate 33800 Bordeaux	Tel : 05 47 47 27 36 Fax : 05 47 27 27 30 philippe.bandres@sncf.fr
	Visite des voies M. Galves	Bayonne	0559508279

6 – Intervenants externes

A compléter par SAEM MIVACEF

Société	Responsable	Adresse	Coordonnées	Type d'intervention	Plan de prévention
ROBERT	M. Robert	Chalet du Gave 64520 SAMES	Tel :05 59 56 01 53 Fax: 05 59 56 45 91	Entretien VF	
DOKHELAR	M.Dokhelar	Maison Beauregard 64240 URT	Tel/Fax : 05 59 56 21 91 06 09 27 39 70	Désherbage et fauchage abords VF	
DURALDE	M. DURALDE	1018 chem Mispiracoitz 64990 SAINT PIERRE D'IRUBE	Tel : (05) 59 44 02 46 Gsm (06) 03 32 60 74	Désherbage, curage et fauchage abords VF	
INEO	M.Marcandella	2, rue du Moulin de Brindos Z.A de Maignon 64600 Anglet	Tel : 05 59 03 92 50 Fax : 05 59 03 75 94 Ineo.anglet@wanadoo.fr	Éclairage le lg des VF et PN	
ARRAMBIDE		Z.I de Maignon 1,rue Maryse BASTIE- BP 402 64604 Anglet	Tel : 05 59 31 44 22 Fax : 05 59 31 44 24 arrambide@wanadoo.fr	Électricité	
APLM	M.Mendivil	C.E.F. 3, rue de Bordazahar BP 10045 64990 Mouguerre	Tel :05 59.23 53 61 Fax : 05 59 23 94 82 06 76 47 08 76 apl@autaa.fr	Relevage de wagon ;	
DUHALDE	M.Duhalde	64480 USTARITZ	Tel :05 59 93 00 48 Fax : 05 59 93 23 94	Relevage de wagon ;	
ABOURNAGUE		Z.A de Lanzelai 64310 ASCAIN	Tel : 05 59 23 15 75 Fax : 05 59 23 63 22	Travaux divers sur voirie	

Annexe 3 : REGLES D'EXPLOITATION ET DE SECURITE A L'USAGE DE L'EXPLOITANT FERROVIAIRE

Cette annexe décrit les règles de sécurité et modes opératoires à appliquer par l'exploitant ferroviaire.

Certaines procédures amènent l'exploitant ferroviaire à donner des directives aux agents des EF présents sur le site. **Le numéro de l'article est repéré en jaune.**

Ainsi les responsables des EF doivent porter à la connaissance de leurs agents le contenu de cette annexe.

A - Règles générales concernant les manœuvres

Article A1 – Généralités

Les agents du l'exploitant ferroviaire et les agents des EF sont sensés maitriser la réglementation ferroviaire applicable aux manœuvres, de part leur formation.

Le présent article reprend néanmoins les principales règles à appliquer pour l'exécution des manœuvres.

A1-1 Renseignements à fournir avant de commencer la manœuvre

Le chef de la manœuvre doit renseigner avec précision les agents intéressés sur ce qui va être fait, et notamment :

- les mouvements successifs prévus,
- les particularités que ces mouvements peuvent comporter : mouvement se dirigeant vers une voie occupée par exemple.
- la place et le rôle des agents qui participent à cette manœuvre,
- le nombre des véhicules à manœuvrer ou la masse approximative et, le cas échéant, le freinage de la rame.
- Il doit indiquer au conducteur jusqu'où il doit tirer ou refouler, ainsi que les endroits où il devra observer des ordres particuliers (réduction de vitesse par ex...),

Toute modification aux dispositions initialement prévues doit être immédiatement portée à la connaissance des mêmes agents.

Si la manœuvre est exécutée à l'aide de l'engin moteur d'un train, les renseignements donnés au conducteur doivent tenir compte du fait que cet agent peut ne pas connaître les particularités locales.

Si la manœuvre comporte plusieurs phases, le chef de la manœuvre peut la décomposer en plusieurs mouvements et donner les renseignements utiles avant d'exécuter chacun d'eux.

A1-2 Précautions préalables concernant les véhicules à manœuvrer.

Avant de donner l'ordre de mise en mouvement, le chef de la manœuvre doit s'assurer que les véhicules peuvent être déplacés. A cet effet, il vérifie ou fait vérifier notamment que :

A1-5 Mesures à prendre à la fin de la manœuvre.

A la fin de la manœuvre, le chef de la manœuvre prend ou fait prendre les mesures pour que les véhicules :

- dégagent les croisements des voies contiguës (compte tenu de la décompression des tampons après desserrage des freins à air)
- soient immobilisés (voir art 44).

Lorsque les croisements des voies de service restent exceptionnellement engagés par un véhicule ou une rame en stationnement, le chef de la manœuvre avise ou fait aviser les agents intéressés et fait protéger les croisements par des SAM.

Article A2 – Vitesses limites à respecter par les manœuvres

Sur le CEF, les vitesses limites sont les suivantes :

- 15 Km/h sur les voies A, B, C du panneau "Cv 108" au PN "D",
- 06 Km/h sur les autres voies et les voies dites "Sous embranchés" et sur l'ensemble de l'ITE dans le cas de refoulements.

Article A3 – Signaux portés par les manœuvres

L'ITE est éclairée. Au cours de la manœuvre et en cas de visibilité réduite (panne d'éclairage, brouillard...) :

- les engins moteurs circulant isolément portent au moins un feu blanc à chaque extrémité.
- Les rames refoulées comportent au minimum une lanterne de queue si le mouvement n'est pas directement précédé ou accompagné par un agent porteur d'une lampe de manœuvre.

Article A4 – Freinage des manœuvres

Les véhicules manœuvrés doivent être freinés au frein continu.

Les manœuvres engageant les voies principales (cas exceptionnel) doivent répondre à la double condition suivante :

- **Frein continu en action sur tous les véhicules**
- **vérification de la continuité de la conduite générale.**

Si le frein continu n'est pas en action sur tous les véhicules, le freinage de dérive est considéré réalisé si la masse freinée est au moins égale 40% de la masse de la rame.

Article A5 – Immobilisation des véhicules

Les règles d'immobilisation des véhicules s'appliquent également sur le secteur 3, afin d'éviter des dérives engageant les autres secteurs.

A5-1 Au cours de la manœuvre

Les véhicules sont immobilisés par la vidange complète de la conduite générale.

A5-2 A la fin de la manœuvre

Les déclivités moyennes sur les voies A/B/C (secteur 1) sont inférieures à 2 mm/m

Les déclivités moyennes sur les voies 2 à 5 (secteur 2) A/B/C sont inférieures à 1 mm/m

Sur les voies du RFN (secteur 0), interdiction de laisser des véhicules en stationnement. Si pour une raison quelconque des véhicules devraient néanmoins stationner, les règles d'immobilisation figurent dans le tableau ci après.

Sur les voies de l'ITE (secteurs 1 à 3), les véhicules mis en attente (secteur 1 et 2) ou stationnés sont immobilisés dans les règles du tableau ci après

SECTEUR	REGLES D'IMMOBILISATION
Secteur 1 (voies A/B/C)	<ul style="list-style-type: none">■ vidange complète de la conduite générale■ robinet d'arrêt laissé ouvert.■ une cale anti-dérive positionnée <u>coté point C</u> ou serrage d'un frein à vis d'un véhicule
Secteur 2 (voies 2 à 5)	<ul style="list-style-type: none">■ vidange complète de la conduite générale■ robinet d'arrêt laissé ouvert.■ une cale anti-dérive positionnée <u>coté PN D</u> ou serrage d'un frein à vis d'un véhicule
Secteur 3 (voies privées)	<ul style="list-style-type: none">■ vidange complète de la conduite générale■ robinet d'arrêt laissé ouvert.■ une cale anti-dérive positionnée de manière à éviter les dérives vers les voies du secteur 2 ou serrage d'un frein à vis d'un véhicule

La cale anti-dérive doit être placée sur le rail :

- entre les deux essieux ou les deux bogies d'un même véhicule autant que possible chargé,
- la languette engagée sous la roue, de façon à empêcher le véhicule de se mettre en mouvement dans le sens de la déclivité,
- le manche orientable tourné vers l'extérieur de la voie.

S'il est utilisé plusieurs cales anti-dérive, elles doivent être placées toutes du même côté.

Article A6 – Manœuvre avec des engins moteurs électriques

Voie partiellement électrifiée

Pour les manœuvres avec des engins électriques en provenance des voies A, B, C et en direction du secteur 2 sans engager le PN D, le CDM renseigne au préalable le conducteur sur la présence du signal « FIN DE CATENAIRE ».

Voie non électrifiée

En cas de refoulement vers une voie non électrifiée, le CDM :

- renseigne au préalable le mécanicien sur le point que le pantographe ne doit pas dépasser
- fait repérer au besoin ce point par un jalon d'arrêt
- donne les ordres de manœuvre en conséquence

Article A7 – Manœuvres et évolutions avec les engins moteurs des EF

Tout déplacement d'engin moteur appartenant à une EF doit obligatoirement être piloté ou dirigé par l'exploitant ferroviaire sur le CEF.

Suivant le thème de la circulation à réaliser :

- évolution du secteur 1 et garage temporaire d'une loco Hlp dans le secteur 3 (ou 2 exceptionnellement) et dé-garage dans le sens inverse.
- Utilisation exceptionnelle d'un engin EF pour réaliser une manœuvre, par ex en cas d'indisponibilité de l'engin de manœuvre de l'exploitant, ou besoin particulier.

Les dispositions suivantes sont à appliquer :

- l'agent de l'EF sollicite l'ARCM
- l'ARCM vérifie que le mouvement peut se réaliser sans danger et notamment vis-à-vis des autres circulations ferroviaires (trains / manœuvre)
- l'ARCM dépêche un Chef de la manœuvre (de l'exploitant ferroviaire) pour diriger le mouvement (suivant le cas sur l'engin ou au sol) et l'informe du thème de la manœuvre à réaliser
-

Article B2 – Description des installations du point “C”



**BOUTON-POUSOIR
PN “A”
DÉPART DES TRAINS**

Ce bouton-poussoir est protégé par un capot avec une condamnation possible à l'aide d'un cadenas.

L'appui sur ce bouton-poussoir provoque la fermeture du PN “A”.



**COMMUTATEUR
PN “A”
MANOEUVRES**

Ce commutateur est normalement en Position “Ouverture” avec une condamnation possible à l'aide d'un cadenas.

La mise en position “F” de ce commutateur provoque la fermeture du PN “A”.

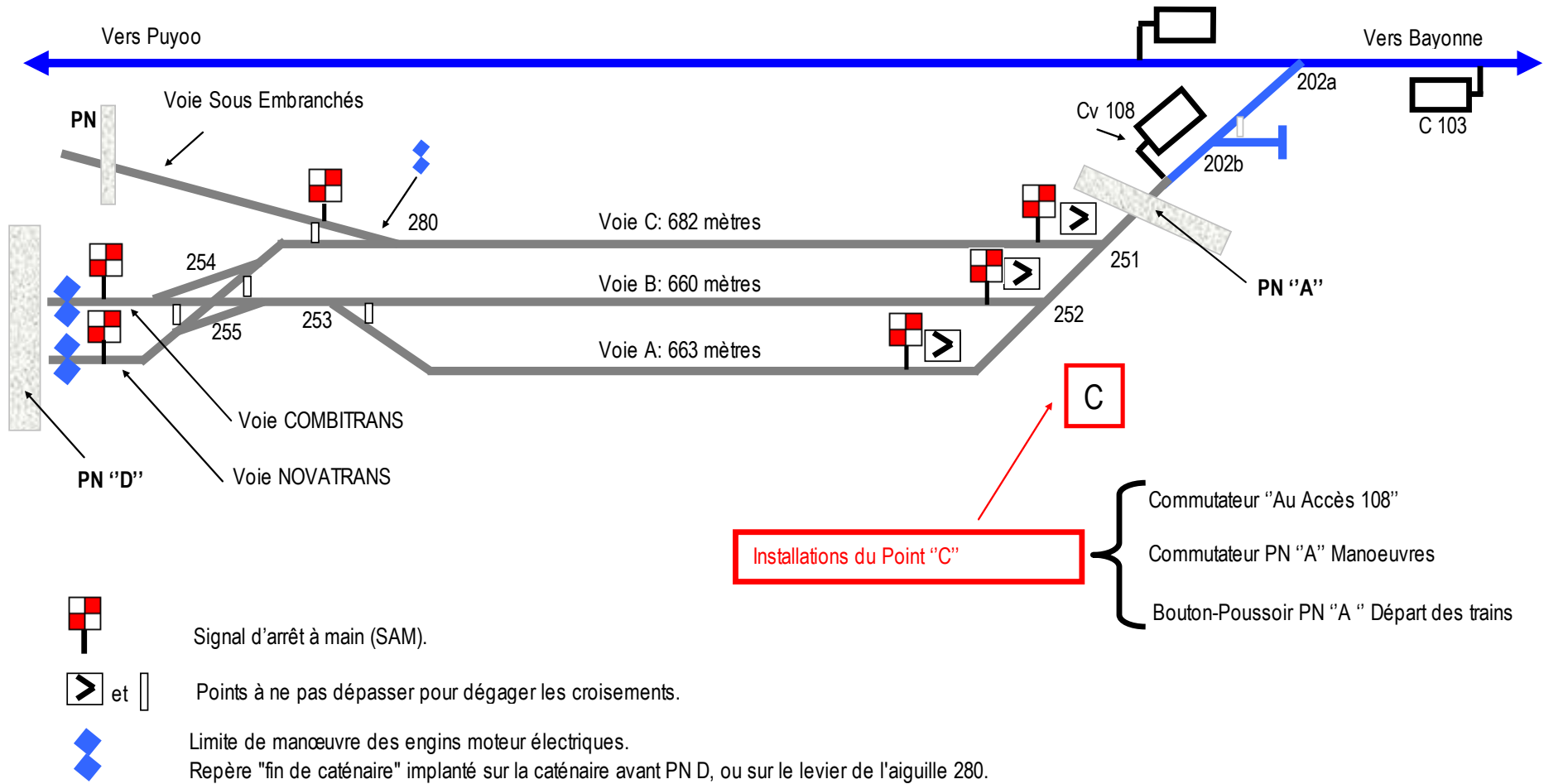


**COMMUTATEUR
“Au Ac 108”**

Ce commutateur est normalement en position “Interdiction” avec une condamnation possible à l'aide d'un cadenas.

La mise en position “Autorisation” de ce commutateur donne l'autorisation à l'AC du Poste 4 de Bayonne pour envoyer un mouvement vers l'ITE.

Schéma des installations du secteur 1



Article B3 – Réception d'une circulation au point "C" sur les voies A, B, C

L'ARCM doit obligatoirement être présent au Point "C" lors de la rentrée des circulations afin d'en assurer la sûreté.

Réception d'un train ou d'un Hlp		
1	L'ExF	<ul style="list-style-type: none"> ■ avise les agents travaillant sur l'ITE, ■ Met en place sur les voies autres que la voie de réception, les SAM implantés aux garages francs (GF) côté PN "A", (voir schéma art 32). ■ S'assure que tous les mouvements de manœuvres présents sur le faisceau sont arrêtés et retenus par les SAM implantés aux G.F côté PN "A" ■ S'assure que tous les mouvements de manœuvre en provenance des voies du secteur 2 sont retenus par les SAM implantés au PN "D" et que l'aiguille 280 est positionnée en direction de gauche pour une réception sur la voie C, (voir schéma). ■ S'assure que la voie de réception est libre, ■ Trace l'itinéraire vers la voie de réception choisie (vérification de l'obéissance et du collage des aiguilles), ■ Donne au Poste 4 de Bayonne, l'autorisation "Au Ac 108", commutateur sur la position "A".
2	L'AC du Poste 4	<ul style="list-style-type: none"> ■ Reçoit l'autorisation "Au Ac 108" voyant allumé au blanc, ■ Établit l'itinéraire vers le CEF. Le PN "A" se ferme automatiquement à l'approche de la circulation, et s'ouvre automatiquement après le dégagement de la circulation.
3	Le conducteur EF (et/ou agents EF présents avec lui)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Une fois le train arrêté, rentre en liaison (radio, de vive voix, ...) avec l'ARCM et se conforme à ses ordres. ■ Prend les mesures utiles pour immobiliser la rame à l'arrivée une fois la machine désaccouplée conformément aux dispositions du présent règlement. ■ <u>Particularités concernant la réception d'un Hlp sur voie libre ou occupée :</u> <ul style="list-style-type: none"> - Il peut le cas échéant demander l'autorisation à l'ARCM d'arrêter la machine HLP à hauteur du PN "A" pour réaliser la procédure de réception "directe" sur la voie de la rame en stationnement. Si ce n'est pas le conducteur qui a fait la demande, l'agent de l'EF le renseigne alors sur la manœuvre à réaliser, - L'ExF trace alors l'itinéraire vers la voie de la rame en stationnement. - L'ExF donne l'ordre de mise en mouvement au Conducteur.
4	L'ExF	<ul style="list-style-type: none"> ■ Assiste à la réception du train, et se tient prêt à intervenir en urgence pour l'arrêter (danger, erreur sur la voie de réception,...) ■ Remet le commutateur "Au Ac 108" sur la position "I" après passage de la circulation.

Article B4 – Expédition d'une circulation au point "C" depuis les voies A, B, C

Expédition d'un train ou d'un Hlp		
1	L'agent de l'EF	<ul style="list-style-type: none"> ■ Effectue la mise en tête de l'engin moteur, ■ Retire la cale anti - dérive ■ Effectue ou termine la formation du train conformément aux prescriptions de la réglementation du RFN (RAT, signalisation arrière, bulletin de freinage, règles de composition et de freinage respectées, etc...) ■ Demande l'autorisation à l'ExF pour sortir du CEF.
2	L'ExF	<ul style="list-style-type: none"> ■ Donne son accord à l'EF pour que la circulation sorte du CEF.
3	L'agent de l'EF	<ul style="list-style-type: none"> ■ L'EF avise l'AC du Poste 4 que le train est prêt au départ verbalement sous la forme : «EF xxxx à AC de Bayonne Poste 4. Le train n° est prêt au départ ».
4	L'AC du Poste 4	<ul style="list-style-type: none"> ■ Reçoit l'avis que le train est prêt au départ, ■ Établit l'itinéraire de sortie du CEF. ■ informe l'EF verbalement "AC Poste 4 de Bayonne à EF xxxx L'accès au réseau vous est accordé pour le train n° "
5	L'agent de l'EF	<ul style="list-style-type: none"> ■ Actionne le bouton-poussoir « PN A – Départ des trains » pour fermer le PN A, ce dernier se ferme automatiquement, et le Cv 108 s'ouvre. ■ Donne l'autorisation de départ au train ■ Informe l'ExF du départ du train

Article B5 – Exécution des manœuvres sur le secteur 1

Exécution des manœuvres sur le secteur 1	Particularités
<p><u>Manœuvre jusqu'au Cv 108 :</u></p> <ul style="list-style-type: none">■ L'utilisation du dispositif commutateur "PN A manœuvres" est nécessaire pour manœuvrer jusqu'au Cv "108".■ Le Chef de la manœuvre sollicite l'ARCM pour effectuer le mouvement■ Le Chef de la manœuvre met le commutateur "PN A manœuvres" en position "Fermeture " (voyant rouge) ce qui provoque la fermeture du PN "A".■ Le Chef de la manœuvre donne l'ordre de manœuvre pour la mise en mouvement (exemple : mise en tête d'une machine)■ Après le dégagement du PN "A" par la manœuvre le Chef de la manœuvre remet le commutateur "PN A manœuvres" sur la position "Ouverture" (voyant vert) ce qui provoque l'ouverture du PN "A".	<div style="border: 1px solid red; padding: 5px;"><p>IMPORTANT : Il est interdit d'obtenir la fermeture du PN "A" par l'occupation de la zone courte.</p></div>
<p><u>Les manœuvres ne doivent normalement pas dépasser les limites désignées ci-dessous :</u></p> <ul style="list-style-type: none">● Panneau Cv 108 : Si exceptionnellement une manœuvre doit s'effectuer côté PN "A" et nécessite l'ouverture du Cv 108 (manœuvre engageant les voies principales), le Chef de manœuvre sollicite l'accord de l'ARCM. Ce dernier sollicite ensuite l'AC du Poste 4 et lui demande de commander l'itinéraire pour sortir du CEF. <u>La procédure « expédition d'une circulation au point C » est ensuite appliquée</u> (action sur le bouton "PN "A" - Départ des trains") Le Chef de la manœuvre :<ul style="list-style-type: none">◆ fait dégager le mouvement au-delà du C 103 (jusqu'au niveau de la pancarte TIV 70),◆ demande par radio à l'ARCM de donner l'autorisation "Au Ac 108" après avoir réalisé la procédure réglementaire pour permettre le refoulement depuis le C 103,◆ puis demande à l'Agent Circulation du Poste 4 de Bayonne de commander l'itinéraire vers le CEF.● PN "D" : Exceptionnellement, une évolution d'engin EF thermique peut être amenée à franchir le PN "D" pour effectuer une mise en tête par exemple. Dans ce cas, la manœuvre des installations du PN "D" et la réalisation de l'itinéraire d'accès à la voie et retour sont obligatoirement réalisées par l'exploitant ferroviaire.● Aiguille n° 280 : en aucun cas cette aiguille ne peut être empruntée par un mouvement de manœuvre si elle est en position de droite sans l'accord de l'ARCM.	

C : Dérangements des installations

Article C1 – Dérangements des installations de sécurité

En cas de dérangement des installations du point C (dérangement d'un signal, non réception d'une autorisation, impossibilité de placer la manette d'un VCm dans une position donnée), l'ExF :

- fait cesser le mouvement en cours
- se met en relation avec l'AC Poste du poste 4 de Bayonne s'il s'agit des installations du point C et /ou des installations de traction électrique et se conforme aux ordres donnés par l'AC Poste 4 de Bayonne.

Les échanges relatifs aux opérations nécessaires au traitement des situations dégradées entre l'agent circulation du P4 et l'ExF doivent être pris en attachement sur le carnet d'enregistrement des dépêches de l'ExF.

Article C2 - Dérangement du PN A

Toute personne, notamment EF, constatant le PN A en dérangement (voir ci après définition d'un dérangement) avise immédiatement l'ExF et prend les mesures d'urgence (présentation drapeau rouge, feu rouge d'une lanterne, ou à défaut : objet ou lumière vivement agités) pour le cas échéant arrêter la circulation ferroviaire qui se dirigerait vers le PN en dérangement.

L'ExF qui constate cette situation ou est avisé :

- prend les mesures d'urgence si elles n'ont pas encore été prises pour arrêter la circulation qui se dirige sur le PN ouvert.
- Il interdit ensuite toute circulation ferroviaire empruntant le PN par la mise en place de SAM
- Il avise immédiatement l'AC du Poste 4 de Bayonne que le PN A est en dérangement, en lui précisant la nature du dérangement s'il a pu la déterminer. A défaut, il lui précise tous les éléments en sa possession (en particulier fonctionnement ou non fonctionnement des feux routiers en cas de bris de barrières). La nature précise du dérangement est communiquée ultérieurement à l'AC du Poste 4 lorsque elle a pu être déterminée.
- L'AC du poste 4 avise les services utiles de l'Equipement GID pour la remise en état et/ou le gardiennage du PN A.

Différents types de dérangements et mesures à prendre par l'ExF et le GID :

1 - Raté d'ouverture

Lorsque en dehors de toute approche d'un train il est constaté ou signalé au PN A une ou plusieurs des anomalies ci-après, le PN est à considérer en raté d'ouverture :

- feux routiers allumés (au moins deux)
- maintien en position de fermeture d'une ou des deux demi-barrières

Mesures à prendre : **l'AC du Poste 4 doit remettre aux mécaniciens un ordre motivé de marche prudente aux**

abords du PN A, sous la forme suivante :

« Ordre est donné au mécanicien du train n°xxxxx de marcher avec prudence aux abords du PN A – motif : PN A en raté d'ouverture ».

Les circulations peuvent alors emprunter le PN.

Ces mesures sont prises jusqu'à réception de l'avis de l'Équipement GID par écrit ou dépêche du rétablissement du fonctionnement normal du PN. (si l'avis est reçu par l'EXF il en informe l'AC du Poste 4 et inversement).

2 - Raté de fermeture

Lorsque à l'approche ou au passage d'un train il est constaté ou signalé au PN A une ou plusieurs des anomalies ci-après, le PN est à considérer en raté de fermeture :

- extinction de plusieurs feux routiers (au moins deux)
- maintien en position d'ouverture d'une ou des deux demi-barrières

Mesures à prendre : **l'EXF et l'AC du Poste 4 doivent arrêter toutes les circulations ferroviaires.**

Ces mesures sont prises jusqu'à réception de l'avis de l'Équipement GID par écrit ou dépêche du rétablissement du fonctionnement normal du PN. (si l'avis est reçu par l'EXF il en informe l'AC du Poste 4 et inversement).

3 – Bris de barrières

Lorsqu'une ou les deux demi-barrières sont brisées de telle sorte qu'elles ne s'opposent plus au passage des circulations routières, l'EXF ou l'AC du poste 4 :

Si l'assurance que **tous les feux routiers fonctionnent** a été obtenue : appliquent les mesures prévues en cas de **raté d'ouverture**.

Si un ou des feux routiers ont été endommagés ou ne fonctionnent plus (à l'approche ou au passage d'un train) : appliquent les mesures prévues en cas de **raté de fermeture**.

4 – Gardiennage provisoire

L'équipement GID peut dépêcher un agent pour assurer le gardiennage provisoire du PN. En pareil cas l'EXF se conforme aux directives données par cet agent pour le passage des circulations. Il peut notamment lui prescrire de donner l'ordre aux mécaniciens partant du CEF de siffler longuement et par intermittence avant de franchir le PN.

Article C3 - Déangement des installations du point C

Jusqu'à la notification de la remise en état par l'Agent Equipement du GID avisé par les soins du poste 4, les mesures suivantes sont à prendre.

C3-1 L'autorisation "Au Accès 108" ne parvient pas au Poste 4

Après avoir réalisé les vérifications utiles, l'Agent Circulation du Poste 4 avise par téléphone l'ExF. Ce dernier après avoir vérifié que le Commutateur est bien sur la position "A" lui transmet la dépêche suivante, dont il prend attachement sur le Carnet d'enregistrement des dépêches du Point "C" :

“ExF à AC du poste 4 : Je vous donne l’assurance que le commutateur “Au Ac 108” est sur la position “A” ”.

L’Agent Circulation du poste 4 applique alors les prescriptions de sécurité définies par la consigne de son poste.

C3-2 Autres dérangements affectant les installations du point C.

L’ExF interdit tout mouvement de sortie et d’entrée et avise immédiatement l’Agent Circulation du Poste 4 et se conforme aux directives reçues de ce dernier.

D : Les travaux

Article D1 – Dispositions générales

Les travaux sur les secteurs 1, 2 et 3 sont en principe exécutés entre les circulations / manœuvres de manière à s’intercaler dans le programme de travail sans le perturber.

A défaut les responsables de MIVACEF déterminent d’entente avec les EF et sous embranchés du site les périodes adaptées et les modifications à conduire dans le programme.

Sauf travaux de réparation urgents, le programme des travaux est porté par écrit à la connaissance des EF et sous embranchés au plus tard à J-7, et précise la zone concernée et la durée prévisible de l’interruption. Les EF informent leur personnel.

Pour les travaux importants qui nécessitent des aménagements du programme des circulations (réception et expédition des trains sur le secteur 1) une concertation entre les responsables de MIVACEF et le DPX de la Cellule Circulation de Bayonne devra conduire à une programmation au moins sept jours avant le début des travaux.

Article D2 – Mesures de protection

Vis-à-vis du secteur concerné par les travaux = voie (s), partie de voie, aiguilles, caténaires :

L’ExF s’assure avant d’autoriser les travaux :

- que les personnels présents sur le site sont avisés
- que le secteur concerné par les travaux est libre de toute circulation ou de véhicules en stationnement.
- Qu’il a bien pris les mesures de sécurité utiles pour interdire physiquement l’accès à la partie de voie concernée:
 - Mise en place de signaux d’arrêt à main pour interdire l’accès aux voies concernées par les travaux.
 - Mise en position de protection des aiguilles donnant accès à la voie et interdiction de leur manœuvre par la mise en place d’un dispositif d’attention de couleur rouge sur leur organe de commande, ou mise en place d’une chaîne cadenassée.
 - pour les travaux sur le Faisceau réception voies A, B, C, la protection vis à vis des circulations en provenance du RFN (Réseau Ferré National) est obtenue par condamnation du Commutateur “Au Accès 108” sur la position “I” par la mise en place d’un cadenas et d’un dispositif d’attention de couleur rouge sur le commutateur.

Article D3 – Mesures particulières

Dans les cas exceptionnels, des mesures particulières peuvent être demandées à la SNCF (limitation de vitesse par exemple) pour des raisons concernant l'état de la voie en travaux, les conditions de circulation sur la voie contiguë à la voie en travaux, etc..... ;

Dans ce cas, l'ExF transmet par dépêche à l'Agent Circulation du Poste 4 les de sécurité à appliquer, il en prend attachement sur le Carnet d'enregistrement des dépêches du Point "C".

L'Agent Circulation du Poste 4 remet alors à tous les Conducteurs des trains à destination de l'ITE un ordre écrit précisant les mesures de sécurité à appliquer.

Dès qu'il a connaissance que la circulation normale des trains peut être reprise sur l'ITE, l'ExF avise par dépêche l'Agent Circulation du Poste 4, il en prend attachement sur le carnet d'enregistrement des dépêches du Point "C".

E : Les installations de traction électrique

Article E1 – Description

La caténaire de l'ITE est alimentée en courant continu 1500 Volts par le Sectionneur n° 501 commandé depuis le Poste 4 qui est implanté sur le support caténaire n° 1806 à proximité de l'aiguille 202b.

Les voies A, B, C sont électrifiées de bout en bout, la tête de faisceau coté PN "D" est partiellement électrifiée. Les limites sont repérées sur les voies avant le PN "D" par des signaux "Fin de caténaire".

Article E2 – Généralités – risques électriques et prévention

Les installations de traction électriques sont dangereuses, soit par contact direct soit par risque d'amorçage d'arc entre le conducteur sous tension et le corps humain.

Les agents appelés à stationner, à circuler ou à travailler sur une voie électrifiée doivent toujours considérer les installations de traction électrique comme étant sous tension et prendre les précautions suivantes :

- ne pas toucher sans nécessité les supports caténaires directement ou par l'intermédiaire d'un objet métallique,
- éviter d'appuyer contre les supports ou de déposer trop près d'eux des objets de quelque sorte que ce soit (outils, bicyclettes, matériaux, ...),
- ne pas toucher simultanément à mains nues directement ou par l'intermédiaire d'un objet métallique : deux parties d'un rail cassé, un rail (ou une liaison raccordée à ce rail) et une connexion nue non branchée sur ce rail, deux connexions entre elles, deux rails d'une même file séparés par un joint isolant, deux files de rails différentes.

Il convient de respecter dans tous les cas une distance de sécurité de 3m par rapport aux installations de traction électrique* (* fil de contact, câble porteur, feeder, et toutes pièces de contact entre ces éléments et les isolateurs séparant les parties sous tension des supports.)

Cette distance de sécurité concerne le personnel ainsi que les objets qu'ils peuvent manipuler.

Il est notamment interdit :

- de monter sur les parties hautes des véhicules
- d'utiliser les échelles d'accès à ces parties hautes
- de monter sur les parties hautes d'un chargement

En application de règles, l'accès aux parties hautes des véhicules, par ex pour refermer une trappe d'un wagon citerne, est strictement interdit sur les voies A, B et C. Le chef de la manœuvre prend les dispositions utiles en accord avec l'ExF pour positionner le véhicule en cause sur une voie non électrifiée du secteur 2.

Article E3 – Conduite à tenir en cas d'incident ou d'accident au contact ou au voisinage des caténaires

Coupure d'urgence

Tout personnel intervenant sur l'ITE qui s'aperçoit ou est averti d'un danger ou d'un risque d'accident lié à la traction électrique, et que la suppression de la tension peut contribuer à écarter, demande par les moyens les plus rapides une coupure d'urgence à l'AC du poste 4. S'il ne peut en être ainsi, il avise tout autre agent du GID qui demande immédiatement la coupure d'urgence.

Cas nécessitant une coupure d'urgence (non limitatif) :

- sauvetage de personne en danger,
- lutte contre l'incendie au voisinage de la caténaire,
- obstacle en contact avec la caténaire,
- personnes ou matériel risquant d'entrer en contact avec une installation sous tension.

L'ordre de coupure d'urgence qui a priorité absolue sur toutes les autres communications en cours doit comporter, les indications suivantes :

- coupure d'urgence,
- indication permettant de localiser la zone à priver de tension = CEF faisceau réception,
- motif (sauvetage d'une personne, ...).

L'application de la procédure de coupure d'urgence ne permet pas d'entrer en contact direct avec la caténaire, elle doit être accompagnée d'une "Attestation de mise hors tension" délivrée par un Agent Equipement du GID chargé de la prise des mesures complémentaires de mise au rail.

Toutefois dans le cas de sauvetage d'une personne en danger, ou pour combattre un début d'incendie pour permettre l'intervention rapide des secours, le Régulateur Sous Station (du GID) peut autoriser l'intervention en prenant les mesures de sécurité adaptées.

Les mesures prises dans le cadre de la coupure d'urgence ont pour but de permettre une intervention à moins de 3 mètres d'une caténaire ou d'un feeder, sans toutefois autoriser un contact avec l'installation.

Article E4 – Consignation C

La procédure GID « consignation C » consiste à mettre hors tension la caténaire dans les règles de l'art, notamment pour la réalisation de travaux.

Toutes les opérations de protection "C" (mesures pour interdire l'accès des trains aux voies A, B et C) et de manœuvre du sectionneur n° 501 sont à la charge exclusive de l'AC du poste 4.

Article E5 – Mise hors tension de la caténaire pour les besoins du GID

L'application de cette procédure peut résulter :

- d'un programme d'entretien élaboré d'entente avec les responsables MIVACEF,
- d'un incident.

Dans tous les cas, l'AC du poste 4 avise l'ExF avant de procéder à la mise hors tension de l'installation, sauf en cas d'urgence.

Article E6 – Mise hors tension de la caténaire pour les besoins de MIVACEF

A l'occasion de certains travaux, à l'occasion d'un incident ou d'une façon générale en cas d'intervention à proximité des caténaires, l'embranché peut être amené à demander une mise hors tension de la caténaire.

Les travaux sur l'embranchement, à proximité des caténaires ne peuvent être exécutés qu'après réception d'une "Attestation de mise hors tension" délivrée par un agent qualifié de la SNCF, à l'entreprise chargée des travaux.

Le Responsable MIVACEF ou par délégation l'exploitant ferroviaire adresse un courrier au DPX de la cellule circulation de Bayonne au plus tard sept jours avant le début des travaux en lui précisant le motif de la demande de "mise hors tension".

A la date demandée, la SNCF met en place le personnel du Service "Caténaires" qualifié. La mise à disposition de ce personnel fera l'objet d'une facturation à l'embranché.

Programme théorique de manœuvre (exemple)

Trains / Hlp à l'arrivée					Evacuation et garage loco			Manœuvres					Mise en tête loco	Trains / Hlp au départ				
Train	EF	Régime	HA	Voie	HD	HF	lieu	client	Nature de la manœuvre	particularités	HD	HF	H	Train	EF	Régime	HD	Voie
41285	ECR	Me-Je-Ve	00h37	B	00h45	00h55	Sr 3			Garage loco chez Ambrogio								
								Ambrogio	Livraison éléments 41825		01h30	01h50						
								COMBITR.	Manœuvres COMBITRANS		02h15	03h00						
								ECR	Formation du train 50870 et mise en attente voie C		03h40	04h25						
X 50870	VFLI	Sf Sdf	05h00	C														
													05h00	50870	VFLI	Sf SDF	05h30	C
50811	ECR	Sf SDF	5h30	B	05h40	05h50	Nova	NOVA	Tri et livraison NOVA		05h50	07h00						

Annexe 4 : Exemple de plan de Prévention

MIVACEF



N°01 / 2009.....	Nbre de pages :
Edition du :	Avenant :
Mise à jour :	
1	1
2	2
3	3
4	4

Entreprise utilisatrice : MIVACEF
 CEF de Mouguerre 64104 Bayonne CEDEX Tel :

Lieu de l'opération :

Nature de l'opération :

Date de début des travaux : de fin des travaux :

Liste des Entreprises Extérieures y compris sous traitants

E.E. = Entreprise Extérieure

Entreprise E.E.	A
Nom Adresse	
Représentant sur le site Nom Fonction Tel	
Jours et heures d'intervention	
Nature des travaux	
Effectif global des E.E.	
Inspection commune effectuée le	

Le responsable de l'EE : Nom :	Fonction Directeur de l'E.E.
Date	Signature
Tél	

Le responsable de MIVACEF : Nom :	
Fonction :	
Date	Signature
Tél	
Le représentant MIVACEF sur le chantier	

Sous Traitants	B
Nom Adresse	
Représentant sur le site Nom Fonction Tel	
Jours et heures d'intervention	
Nature des travaux	
Effectif moyen sur site	
Effectif global des E.E.	

Inspection commune effectuée le

Le responsable de l'EE : Nom : Fonction Directeur de l'E.E.
 Date Signature.....

Instructions à donner aux salariés des E.E.

Contenu :

Les représentants des entreprises signataires reconnaissent être en possession des règlements nécessaires applicables aux opérations et **s'engagent à communiquer** au personnel travaillant pour leur compte les instructions nécessaires avant le début des travaux, en s'appuyant si besoin d'une formation pratique et de la diffusion de ce plan de prévention.

L'entreprise extérieure faisant intervenir **des fournisseurs** ou des **sous traitants** travaillant pour son compte **devra faire respecter les mesures arrêtées dans le plan de prévention.**

Les salariés ne sont admis dans leurs différents secteurs d'intervention que pour des raisons de service.

Secteur d'intervention et plages horaires de travail

Délimitation des secteurs (plan, schéma en annexe) :

Les zones d'intervention sont repérées au stylo fluorescent sur le schéma joint au présent plan de prévention

Zones pouvant présenter des dangers :

Accès et circulations :

Repris sur le schéma du CEF joint en annexe au présent plan de prévention

Plage horaire :

du au de h à h

Locaux et installations à l'usage des salariés des E.E.

.....

Organisation des secours

Pompiers	☎ : 18 ou 112
SAMU	☎ : 15
Gendarmerie	☎ : 17
Hôpital de BAYONNE	☎ : 05 59 44 35 35
Polyclinique de ST JEAN DE LUZ	☎ : 05 59 51 63 63
Médecin du travail :	☎ :

Avis des CHSCT, E.E. et MIVACEF

Dates	Observations	Signatures
	<u>CHSCT MIVACEF</u> Président <u>Liste des Membres</u> Secrétaire Membres	

Réunions de coordination de prévention et inspection

Dates	Observations

Nombre d'exemplaires MIVACEF : , Nombre d'exemplaires E.E. :

Affichage de la liste des membres du CHSCT, du nom du médecin, des moyens de secours.
Ce plan sera conservé 5 ans après la date de la fin des travaux

DISPOSITIONS APPLICABLES A TOUS LES SECTEURS D'INTERVENTION

ANALYSE DES RISQUES POUVANT RESULTER DE L'INTERFACE ENTRE LES ACTIVITES, LES INSTALLATIONS ET LE MATERIEL

PHASES	RISQUES LIES AUX INTERFERENCES	CHANTIERS CONCERNES	MESURES DE PREVENTION	PRISES PAR
<p>Accès aux lieux de travail.</p> <p>Circulation du personnel et des véhicules routiers</p>	<p>Accident de personnes.</p> <p>Heurt par circulation ferroviaire</p>		<p>Circulation prévue sur le plan de MIVACEF remis à l'E.E</p> <p>Durant toute la période d'intervention sur le CEF, le personnel de l'EE = est tenu de porter un article de visualisation</p> <p>Pour se rendre sur les divers chantiers, les salariés doivent :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Utiliser les itinéraires portés sur le plan de circulation joint au présent plan de prévention et respecter les règles de circulations matérialisées sur le site. - Ne jamais traverser ou circuler le long des voie en engageant la zone dangereuse. - Ne pas stationner dans la zone dangereuse <p>Définition de la zone dangereuse:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Par zone dangereuse, il faut entendre la zone dans laquelle le personnel de l'entreprise ou l'outillage qu'il manipule peut être heurté par un train ou être mis en danger par l'effet de souffle provoqué par le passage d'un train. Par rapport à chaque voie cette zone s'étend latéralement jusqu'à une distance de 1,50 m mesurée du bord extérieur du rail il est interdit d'engager cette zone dangereuse. 	

	<p>Heurt par circulation routière.</p> <p>Risques électriques dus à la présence d'installations de traction électrique (caténaires, feeders...) et de lignes HT.</p>		<p>Durant toute le période d'intervention sur le chantier de MIVACEF, le personnel de est tenu de porter un article de visualisation</p> <p>Limitation de vitesse à xx km/h sur les voies routières, (voir plan de circulation annexé au présent plan de prévention)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Circulation piétonne à gauche de la voie routière (face au danger) - Circulation routière sous respect du code de la route <p>En cas d'acheminement de matériel ou véhicules lourds ou encombrants dans l'enceinte du CEF, une prise en charge préalable des l'entrée de la gare par un représentant de MIVACEF sera obligatoire pour sécuriser le transport et définir les zones de garage des véhicules.</p> <p>Règles générales :</p> <p>Interdictions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - D'approcher des supports sur lesquels se produisent des phénomènes anormaux: grésillements, étincelles, etc. - D'allumer du feu et en particulier de faire brûler des herbes, brindilles, etc., au voisinage immédiat des lignes électriques. - De projeter des objets, notamment métalliques, sur des installations électriques. - De diriger sur ces installations un jet d'eau ou d'autres liquides (l'emploi de nettoyeurs haute pression est interdit). - D'uriner sur les installations électriques et sur les rails de roulement. - Même pour combattre un incendie, de jeter de l'eau ou des linges mouillés sur des installations électriques, ou d'utiliser des extincteurs non autorisés sur courant électrique. - D'utiliser au voisinage d'installations électriques non protégées des mètres, décamètres et règles métalliques. - De s'approcher ou d'approcher un outil à moins de 3 mètres de conducteurs de lignes aériennes d'énergie électrique. - De toucher un conducteur tombé à terre. - De toucher sans nécessité aux supports de caténaires. - D'appuyer contre ces supports ou de déposer trop près d'eux des objets de quelque sorte qu'ils soient (outils, matériaux...). 	
--	--	--	---	--

**ANALYSE DES RISQUES POUVANT RESULTER DE L'INTERFACE
ENTRE LES ACTIVITES, LES INSTALLATIONS ET MATERIELS**

PHASES	RISQUES LIES AUX INTERFERENCES	MESURES DE PREVENTION	PRISES PAR
Sur le lieu de travail (chantier)	<p>Heurt par véhicule routier ou par engins de levage</p> <p>Heurt par véhicule ferroviaire</p> <p>Chute de plein pied</p>	<p>Le chantier étant amené à se déplacer le long de la voie....., une signalisation de la zone de travaux par balisage devra être réalisée par l'entreprise.</p> <p>Les travaux seront réalisés avec interdiction des circulations sur la les voies par mise en protection des aiguilles xx disposées à droite / gauche et levier repéré par un dispositif d'attention rouge pour en interdire la manœuvre.</p> <p>A l'intérieur du CEF, les risques découlant de la co activité entre le personnel de l'entreprise extérieure et l'activité de manutention et stockage menée par Logifer devront faire l'objet d'une étude parallèle entre ces intervenants.</p> <p>Les matériaux nécessaires aux travaux ne devront pas être stockés dans les parties communes ou zone de cheminement. Les matériaux et gravats de démolition devront être évacués du site et ne jamais encombrer les parties communes ou zones de cheminement.</p>	

Fiche d'identification

Identification du texte

<i>Titre</i>	MIVACEF - Règlement Intérieur d'Exploitation Ferroviaire
<i>Nature du texte</i>	Règlement
<i>Niveau de confidentialité</i>	Ouvert
<i>Émetteur</i>	MIVACEF
<i>Date d'édition</i>	24-02-2010
<i>Version en cours / date</i>	Version 1 du 24-02-2010
<i>Date d'application</i>	Applicable dès réception
<i>Mode de distribution initiale</i>	Contre Emargement

Approbation et signature

Président de la MIVACEF
Exploitant Ferroviaire du CEF
Président de l'Association des Propriétaires Exploitants

Historique des éditions et des versions

<i>Edition</i>	<i>Version</i>	<i>Date de version</i>	<i>Date d'application</i>
24-02-2010	Version 01	24-02-2010	31-3-2010

Textes abrogés

Règlement intérieur du 01/10/2002 pour l'exploitation des infrastructures ferroviaires du Centre Européen de Fret.

Distribution

Nom	Exemplaires
<i>MIVACEF</i>	2
<i>Exploitant ferroviaire</i>	3
<i>APE</i>	1
<i>Sous Embranchés du CEF</i>	1
<i>Entreprise Ferroviaire*</i>	1
<i>SNCF – GID Circulation Bayonne</i>	3
<i>SNCF – GID Equipement Bayonne</i>	3
<i>Autres*</i>	1

* contre émargement

Service chargé de la distribution

	<i>Nom de l'organisme</i>	<i>Coordonnées</i>
Distribution	MIVACEF	Hôtel de la Communauté d'Agglomération 15 avenue Foch 64115 Bayonne TI 0(033)5.59.44.74.52 fax 0(033)5.59.44.72.41

Emargement du document par les Entreprises Ferroviaires et personnes concernées par le présent règlement
