

Embranchement Viry - Consigne Locale d'Exploitation Globale

Consigne locale d'exploitation

Version 01 du 19-11-2019
Applicable à partir du 15-12-2019

SNCF
RÉSEAU

(CE SE 0 A)
ALP-CE-SE 00 A-00-A-87745422



COPIE non tenue à jour du 22/12/2021

Sommaire

Article 1. Préambule / Note pédagogique	1
1.1. Origine de la création du document	1
1.2. Objet	1
1.3. Résumé des modifications	1
1.4. Abréviations utilisées.....	1
1.5. Glossaire	3
CHAPITRE 1 : DESCRIPTION DES INFRASTRUCTURES DE L'ÉTABLISSEMENT	5
Article 101. Désignations et délimitations géographiques	5
101.1. Limites	5
101.1.1. Limites territoriales de l'établissement	5
101.1.2. Limites de manœuvres	5
101.2. Désignation et limites du chantier	5
101.3. Limites d'intervention des embranchés, des opérateurs ferroviaires raccordés et/ou des chemins de fer touristiques.....	6
101.3.1. Schéma des limites d'intervention des embranchés, des opérateurs ferroviaires raccordés et/ou des chemins de fer touristiques.....	6
101.3.2. Caractéristiques des ITE	6
Article 102. Caractéristiques des voies de service	6
102.1. Répartition des voies de service	6
102.1.1. Voies utilisées pour les besoins du service chargé de la gestion des circulations.....	7
102.1.2. Voies utilisées pour les besoins des exploitants ferroviaires	7
102.2. Description des voies de service	7
102.3. Particularités du chantier	8
102.3.1. Passage à niveau	8
102.3.2. Voie de service disposant de caténaire renforcée	8
102.3.3. Mesures de protection des voies normalement privées de tension vis-à-vis d'une réalimentation intempestive par pantographe	8
102.3.4. Voie(s) permettant le séjour temporaire des wagons de marchandises dangereuses.....	8
102.3.5. Transports exceptionnels : circulation sur voies de service et manœuvres	8
102.3.6. Eclairage chantier et du point de manœuvre	8
102.3.7. Vitesses limites	8
102.3.8. Voie en courbe de faible rayon	8
102.3.9. Caractéristiques de la bosse de débranchement.....	8
102.3.10. Gabarits réduits	9
102.3.11. Entrevoies réduites	9
102.3.12. Voie accessible au public (voies de débord) ou spécialisées (voies de lavage, de halle, ...)	9
102.3.13. Voie où un appui voie est réalisable	9
102.3.14. Exposition du chantier aux vents violents	9
102.3.15. Voies spécialement équipées pour permettre des interventions sur les parties hautes des véhicules	9
102.3.16. Autres particularités	9
102.4. Dispositifs de sécurité particuliers	9
102.4.1. Dispositif d'urgence	9
102.4.2. Dispositif d'arrêt automatique des trains.....	9
102.4.3. Terminal fixe	9
Article 103. Caractéristiques des voies principales	9
103.1. Description des voies principales	9
103.2. Caractéristiques des quais à voyageurs	10
Article 104. Installations manœuvrées par les entreprises ferroviaires	10
104.1. Installations de sécurité désignées comme simples	10
104.2. Installations autres	11

Article 105. Moyens de communication entre un agent d'une entreprise ferroviaire et un agent du service chargé de la gestion des circulations.....	11
CHAPITRE 2 : ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DE L'ÉTABLISSEMENT	12
Organisation	12
Article 201. Organisation du service de la circulation	12
Article 202. Fonctions, missions et coordonnées des opérateurs du service chargé de la gestion des circulations	12
202.1. Le bureau horaires local (ou le Correspondant Local du SGC)	12
202.2. Le coordinateur de site	12
202.3. L'agent circulation.....	13
202.4. L'aiguilleur	13
Article 203. Matériels à disposition	13
203.1. Matériel nécessaire au déneigement des appareils de voie	13
203.2. Matériel nécessaire à la protection du matériel roulant.....	13
203.3. Liste et lieu de remise des clés	13
203.4. Sacoche de desserte	13
203.5. Radio de commande des PN à SAL FC.....	13
Article 204. Désignation des responsables réception	14
204.1. Agent du service chargé de la gestion des circulations	14
204.2. Coordinateur des manœuvres de l'entreprise ferroviaire	14
Article 205. Plan d'urgence interne marchandises dangereuses	14
Article 206. Plan d'intervention et de sécurité.....	14
CHAPITRE 3 : FONCTIONNEMENT DES CHANTIERS DE L'ÉTABLISSEMENT	15
Article 301. La gestion des capacités des voies principales	15
301.1. Elaboration du graphique d'occupation des voies principales	15
301.2. Modification du graphique d'occupation des voies principales	15
Article 302. Délai de dégagement par les trains des voies de service utilisées pour les besoins du service chargé de la gestion des circulations.....	15
Concomitance d'exploitation ferroviaire	15
Article 303. Organisation particulière.....	15
Article 304. Organisation pré-opérationnelle	15
Article 305. Organisation opérationnelle sur ITE	16
305.1. Graissage des appareils de voie de bloc alloué à titre permanent	16
305.2. Travaux réduisant la capacité des voies de service.....	16
Exécution de la manœuvre	16
Article 306. Emploi des signaux convenus	16
Article 307. Manœuvres vers les voies accessibles au public ou spécialisées	16
307.1. ITE "Carrière du Salève"	16
307.2. ITE "SSD"	17
Article 308. Franchissement de pancartes	17
Article 309. Particularités de l'accompagnement des mouvements de refoulement.....	17
Article 310. Manœuvres particulières	17
310.1. Manœuvre ou évolution à contre-voie d'une circulation électrique	17
310.2. Voie dont la caténaire est alimentée par un sectionneur à talon de mise au rail	18
310.2.1. Desserte par une circulation électrique	18
310.2.2. Cas des voies d'embranchement	19
310.3. Desserte des voies « hors RFN »	19
310.3.1. Cas dans lesquels les installations permettant l'accès aux voies « hors RFN » sont manœuvrées par un aiguilleur	19
310.3.2. Cas dans lesquels les installations permettant l'accès aux voies « hors RFN » sont manœuvrées par l'entreprise ferroviaire.....	19
310.3.3. Cas de la desserte des ITE	19
310.4. Autres manœuvres particulières	19
310.5. Conditions d'accès de l'embranché aux voies principales	19

310.6. Conditions d'utilisation du réseau ferré national par le chemin de fer touristique	19
Article 311. Départ des trains et évolutions.....	19
311.1. Information « train prêt »	20
311.2. Modalités complémentaires.....	20
311.2.1. Modalités de transmission d'ordre de restriction de circulation motivé par le service chargé de la gestion des circulations	20
311.2.2. Modalités de la transmission de l'autorisation de franchissement d'un signal fermé	20
311.3.1. Par ouverture du signal de sortie propre à la voie ou signal de groupe associé à un TLC ou un TIP	20
311.3.2. Signal de sortie non visible depuis le point de stationnement du train.....	21
311.3.3. Cas de délivrance d'ordre ou d'autorisation de franchissement prévus à l'article 311.1.2.	21
311.4. Situation perturbée	21
311.4.1. Fermeture du signal à la demande de l'ExF	21
311.4.2. Fermeture du signal à l'initiative de l'aiguilleur	21
311.5. Cas exceptionnel où la cabine de l'engin moteur se situe en aval du signal.....	21
Article 312. Service du train.....	21
Article 313. Autorisation de départ.....	21
Les évolutions	21
Article 314. Principes.....	21
Article 315. Organisation	22
Article 316. Cantonnement	22
CHAPITRE 4 : LA SÉCURITÉ DU PERSONNEL.....	23
Article 401. Protection du personnel intervenant sur le matériel roulant.....	23
401.1. Sur une voie d'un bloc accordé	23
401.2. Sur les autres voies.....	23
Article 402. Protection du personnel réalisant des opérations de formation dans les chantiers de débranchement.....	23
Article 403. Protection du personnel assurant le graissage des aiguilles de bloc alloué à titre permanent	23
Article 404. Protection du personnel assurant le déneigement des appareils de voie	23
Article 405. Conditions d'intervention à proximité d'une caténaire alimentée par un sectionneur à talon de mise au rail	24
Article 406. Déplacement dans les emprises	25
Article 407. Mesures particulières.....	25
407.1. Protection d'un conducteur dans l'obligation d'intervenir sur son train ou sur une installation.....	25
407.2. Autres mesures	25
Article 408. Intervention du personnel sur les voies	25
ANNEXE 1 SCHÉMA SIMPLIFIÉ DE L'ÉTABLISSEMENT.....	27
ANNEXE 2 SCHÉMA SIMPLIFIÉ DES INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES DE L'ÉTABLISSEMENT	29
ANNEXE 3 RÉSERVÉ	31
ANNEXE 4 RÉSERVÉ	33
ANNEXE 5 FICHES OPÉRATOIRES D'UTILISATION DES INSTALLATIONS DE SÉCURITÉ CONSIDÉRÉES COMME SIMPLES	35
ANNEXE 6 RÉSERVÉ	41
ANNEXE 7 RÉSERVÉ	43
ANNEXE 8 UTILISATION DU BOULON DE CALAGE :.....	45

Article 1. Préambule / Note pédagogique

Le présent document d'exploitation est élaboré dans le cadre de l'article 10 du décret n°2006-1279 modifié relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire ainsi que dans le cadre de l'article 76 de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national.

Les prescriptions contenues dans ce document sont à destination des exploitants ferroviaires. Les dispositions concernant les entreprises ferroviaires sont également applicables, sauf disposition contraire explicitement mentionnée, aux exploitants ferroviaires pour leurs propres circulations, aux embranchés disposant d'une autorisation de circulation délivrée par SNCF Réseau, aux chemins de fer touristiques circulant sur une ligne du réseau ferré national inscrite au document de référence du réseau sur la base d'une convention cosignée avec SNCF Réseau et une collectivité territoriale et aux entreprises visées au titre III du décret n°2006-1279 modifié autorisées à exploiter des services de transport sur un réseau raccordé au réseau ferré national.

1.1. Origine de la création du document

Cette consigne locale d'exploitation est créée :

Pour décrire les conditions d'organisation de la concomitance d'exploitation ferroviaire en gare de Viry.

Pour décliner les prescriptions de l'article 76 de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié ;

Pour décrire les modalités de mise en œuvre de l'autorisation de mise en mouvement.

1.2. Objet

Cette consigne locale d'exploitation définit les modalités d'exploitation de la gare de Viry.

1.3. Résumé des modifications

La **version n°1** du présent document intègre :

La prise en compte de l'évolution réglementaire concernant le « processus départ des trains » et notamment les modalités de délivrance de « l'autorisation de mouvement » aux conducteurs.

1.4. Abréviations utilisées

AC	Agent Circulation
Agent E	Agent Sécurité Electrique
Aig.	Aiguille
ATC	Arrêt des Trains du Chantier
ATE	Avis de Transport Exceptionnel
Au Rf	Autorisation de refoulement
AuM	Autorisation de mouvement
BAL	Block Automatique Lumineux ordinaire
BTE	Bureau des Transports Exceptionnels
BV	Bâtiment Voyageurs
CCL	Chef de Circulation Ligne
CI	Contrôle Impératif d'aiguille
CLE	Consigne Locale d'Exploitation

<i>Cm</i>	<i>Commutateur</i>
<i>CMD</i>	<i>Convention de mise à disposition</i>
<i>COGC</i>	<i>Centre opérationnel de Gestion des Circulations</i>
<i>COMAN</i>	<i>Coordinateur de Manœuvres</i>
<i>COLEX</i>	<i>Centre Opérationnel Léman Express</i>
<i>COORTT</i>	<i>Coordonnateur transport territorial</i>
<i>COSIT</i>	<i>Coordinateur de Site</i>
<i>D.</i>	<i>Disjoncteur</i>
<i>DA</i>	<i>Dispositif d'Attention</i>
<i>DR</i>	<i>Dispositif de Réflexion</i>
<i>DRR</i>	<i>Document de Référence du Réseau</i>
<i>DSA</i>	<i>Dispositif Spécial d'Attention</i>
<i>DU</i>	<i>Dispositif d'Urgence</i>
<i>DV</i>	<i>Double Voie</i>
<i>EIC</i>	<i>Etablissement Infra Circulation</i>
<i>EM</i>	<i>Engin Moteur</i>
<i>EPSF</i>	<i>Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire</i>
<i>ExF</i>	<i>Exploitant ferroviaire</i>
<i>F.C.</i>	<i>Fermeture de Carré (pour « commutateur de F.C. »)</i>
<i>GF</i>	<i>Garage Franc</i>
<i>GI</i>	<i>Gestionnaire d'Infrastructure</i>
<i>GOV</i>	<i>Graphique d'Occupation des Voies</i>
<i>GSM-R</i>	<i>Global System for Mobile communication for Railway</i>
<i>HLP</i>	<i>Machine Haut-le-pied</i>
<i>I.</i>	<i>Interrupteur</i>
<i>ICS</i>	<i>Installation de contre-sens</i>
<i>ID</i>	<i>Indicateur de direction</i>
<i>IPCS</i>	<i>Installation permanente de contre-sens</i>
<i>ITE</i>	<i>Installation Terminale Embranchée</i>
<i>JA</i>	<i>Jalon d'arrêt</i>
<i>Km</i>	<i>Point Kilométrique</i>
<i>KVB</i>	<i>Contrôle de vitesse par balise</i>
<i>KOC</i>	<i>Contrôle d'Ouverture Carré</i>
<i>KOCA</i>	<i>Contrôle d'Ouverture Carré-Avertissement</i>
<i>KOCS</i>	<i>Contrôle d'Ouverture Carré-Sémaphore</i>
<i>KOCv</i>	<i>Contrôle d'Ouverture Carré Violet</i>
<i>LM</i>	<i>Limite de Manœuvre</i>
<i>MD</i>	<i>Marchandises Dangereuses</i>
<i>PCD</i>	<i>Poste de Commande à Distance</i>
<i>PGRA</i>	<i>Poste à Grand Rayon d'Action</i>
<i>PL</i>	<i>Pleine Ligne</i>
<i>PN</i>	<i>Passage à Niveau</i>
<i>PN à SAL</i>	<i>Passage à Niveau équipé d'une signalisation automatique lumineuse et sonore</i>
<i>PN à SAL FC</i>	<i>Passage à Niveau équipé d'une signalisation automatique lumineuse et sonore à franchissement conditionnel</i>
<i>PPI</i>	<i>Plan Particulier d'Intervention</i>
<i>PUI MD</i>	<i>Plan d'Urgence Interne Marchandises Dangereuses</i>
<i>REP</i>	<i>Règle d'exploitation ferroviaire</i>
<i>RFN</i>	<i>Réseau Ferré National</i>
<i>RSS</i>	<i>Régulateur Sous-Station</i>
<i>RST</i>	<i>Radio Sol-Trains</i>
<i>RT</i>	<i>Renseignements Techniques</i>
<i>S.A.M.</i>	<i>Signal d'Arrêt à Main</i>
<i>SC</i>	<i>Secteur Circulation</i>
<i>SDF</i>	<i>Samedis, Dimanches et Fêtes</i>
<i>Sect.</i>	<i>Sectionneur</i>
<i>S.él</i>	<i>Section Élémentaire de caténaire</i>

SGC	Service chargé de la Gestion des Circulations
SLD	Signal Lumineux de Départ
SLM	Signaux Lumineux de Manœuvre
S.Sr.	Sous-Secteur
TE	Transport Exceptionnel
TEPE	Transport exceptionnel désigné « Particulièrement Encombrant »
TETRA	Trans European Trunked Radio
TIDD	Tableau Indicateur de Direction
TIP	Tableau Lumineux Indicateur de Provenance
TIV	Tableau indicateur de Vitesse limite
TLC	Tableau Lumineux de Correspondance pour voies convergentes
TTx	Train de travaux
TVP	Traversée des Voies par le Public
UM	Unité Multiple
UFM	Unités Flexibles Multiples (unités flexibles chargées sur plus de deux wagons)
VCm	Verrou Commutateur à Manette
VP	Voie Principale
VS	Voie de Service
VU	Voie Unique
VUTR	Voie Unique à Trafic Restreint
Z.Ap	Zone d'approche

1.5. Glossaire

Allocation résiduelle d'une capacité d'infrastructure	Allocation d'une capacité d'infrastructure, non prévue initialement au programme théorique de travail, effectuée par adaptation de ce programme soit en pré-opérationnel jusqu'à J-1 à 17h00, soit en opérationnel.
Autorisation de mouvement (AuM)	L'autorisation de mouvement indique au conducteur que son train est accepté dans le cadre de la gestion des circulations depuis l'établissement origine ou le point d'arrêt prévu jusqu'au point d'arrêt prévu suivant. L'AuM est de la responsabilité du service chargé de la gestion des circulations (SGC).
Bloc	Espace lieu utilisé par un exploitant ferroviaire (ExF) dit "titulaire" pour effectuer ses opérations. Il constitue un domaine spatial délimité sur voies de service à l'intérieur duquel l'exploitant ferroviaire titulaire organise l'activité sous sa responsabilité durant toute la durée d'attribution du bloc.
Canal radio de veille	Canal radio dédié, mis à disposition des exploitants ferroviaires pour les communications échangées avec l'aiguilleur dans certains sites équipés.
Chantier	Secteur géographique de voies de service
Concomitance d'exploitation ferroviaire	Coexistence en un même lieu de plusieurs exploitants ferroviaires effectuant simultanément une activité pour leur propre compte ; la concomitance nécessite d'être organisée.
Coordinateur de manœuvres (COMAN)	Agent désigné par l'exploitant ferroviaire titulaire d'un bloc et chargé de la gestion des manœuvres de plusieurs équipes d'un même exploitant ferroviaire ou de plusieurs exploitants ferroviaires au sein d'un bloc. Il est l'interlocuteur unique et désigné du coordinateur de site pour tout mouvement devant pénétrer sur le bloc ou en sortir.
Coordinateur de site. (COSIT)	Agent du service chargé de la gestion des circulations chargé d'organiser, en opérationnel, la concomitance d'exploitation sur les voies de service d'un site donné en application d'un programme théorique de travail, notamment en attribuant les blocs, et en coordonnant les mouvements de mobiles hors bloc, cette dernière mission pouvant être assurée par un ou plusieurs aiguilleurs.

Etablissement Infra Circulation	Etablissement local du service chargé de la gestion des circulations.
Exploitant ferroviaire (ExF)	Désigne indifféremment le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire, au sens du décret du 19 octobre 2006 modifié, autorisés chacun par l'EPSF à exercer une activité ferroviaire sur le réseau ferré national. Le terme « exploitant ferroviaire » vise : Les entreprises ferroviaires qui assurent la conduite des trains. Les gestionnaires d'infrastructure qui assurent la conduite des convois.
GI chargé de l'entretien	Service assurant la surveillance, le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité du RFN.
Jalonnement	Le jalonnement consiste à repérer un point d'arrêt souhaité d'un train reçu sur une voie libre de toute circulation
Opérateur IS simples	Agent autre que du service chargé de la gestion des circulations qui, en application de l'article 76 de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national, est habilité à utiliser des installations de sécurité simples. Il peut aussi être amené à manœuvrer des appareils de voie non désignés comme installation de sécurité
Point (de manœuvre)	Installations en campagne comportant la manœuvre de signaux et appareils de voie.
Programme théorique de travail	Programme suivi par le coordinateur de site, reprenant l'affectation théorique des blocs aux exploitants ferroviaires.
Service chargé de la gestion des circulations	Service assurant la mission de gestion opérationnelle des circulations sur le RFN.
Sécuriser un bloc	Prendre les mesures nécessaires pour permettre, en sécurité, l'engagement ou le dégagement d'un bloc accordé ; ces mesures sont prises par le coordinateur des manœuvres de l'exploitant ferroviaire titulaire du bloc et concernent la sécurité des personnes, le matériel et les installations (arrêt des manœuvres en cours, avis aux agents de manœuvre, tracé d'itinéraire, mesures de protection, vérification des particularités de composition d'un train ou d'un mouvement de manœuvre dans le cas d'une réception sur bloc ...).
Séjour temporaire	Désigne l'arrêt de wagons transportant des marchandises dangereuses sur un site ferroviaire durant leur acheminement, de leur point d'origine à leur point de destination (tels qu'ils sont stipulés dans le document de transport)
Signal de sortie	S'applique au signal commandé par un agent du SGC depuis un poste ouvert au service de la circulation, qui, lorsqu'il est fermé, interdit normalement aux circulations de s'engager sur une autre voie, soit au-delà de la gare ou du poste.
Suivi opérationnel des blocs	Suivi en temps réel par le coordinateur de site de l'accord, de la gestion et de la restitution des blocs ainsi que des mouvements hors bloc.
Tableau de suivi des blocs	Support ou outil permettant de gérer en temps réel l'allocation résiduelle de capacité, l'accord des blocs et la prise en attachement des échanges.
Terminal fixe	Terminal radio à disposition de l'aiguilleur dans certains postes d'aiguillage.
Transport exceptionnel	Chargement ou véhicule ferroviaire dont les dimensions, la masse ou le conditionnement ne répondent pas à toutes les exigences de compatibilité avec les caractéristiques de l'infrastructure ferroviaire.

CHAPITRE 1 :

Description des infrastructures de l'établissement

Article 101. Désignations et délimitations géographiques

101.1. Limites

101.1.1. Limites territoriales de l'établissement

Les limites territoriales de l'établissement sont :

	VU
Côté Bellegarde	Carré 211 km 151,095
Côté Annemasse	Carré 222 km 152,825

101.1.2. Limites de manœuvres

Les limites des manœuvres sont les suivantes :

	VU
Côté Bellegarde	GA 210 - km 151,205
Côté Annemasse	GA 227 - km 152,766

101.2. Désignation et limites du chantier

La gare de Viry est constituée du chantier voies principales comprenant :

- Les voies directes (VDI) et d'évitement (VEV).
- Les voies de service 3, 5 et 7.

La gare de Viry permet la desserte des ITE Sté TEA et Carrière du Salève depuis la voie d'évitement.

La gare de Viry permet la desserte des ITE Jura Mt-Blanc et SSD depuis la voie banalisée.

Un schéma simplifié de la gare et de ses différents chantiers intégrant le découpage en blocs figurent en annexe 1.

Un schéma simplifié des installations de traction électrique de l'établissement figure en annexe 2.

101.3. Limites d'intervention des embranchés, des opérateurs ferroviaires raccordés et/ou des chemins de fer touristiques

Les ExF desservant les deux ITE sont autorisés à circuler sur les voies principales conformément aux dispositions reprises dans la Règle d'Exploitation Particulière sans dépasser les limites géographiques reprises à l'article 101.1.2

101.3.1. Schéma des limites d'intervention des embranchés, des opérateurs ferroviaires raccordés et/ou des chemins de fer touristiques

Voir schéma de l'établissement en annexe 1

101.3.2. Caractéristiques des ITE

Chantier	Voies	Longueur utile (de GF à GF) en mètre	Electrification	Aptitudes				Valeur maximale de la déclivité – Pente en direction de ...	Particularités
				Charge D	TE	MD	UFM		
ITE	TEA	V. consigne interne à l'ITE	Non Installation non mise en service	Non	Non	Non	Non	V. consigne interne à l'ITE	En impasse Desserte depuis aiguille J
ITE	Carrière du Salève TEA	V. consigne interne à l'ITE	Non Installation non mise en service	V. consigne interne à l'ITE	Non	Non	Non	V. consigne interne à l'ITE	En impasse Desserte depuis aiguille J
ITE	Jura Mt-Blanc	V. consigne interne à l'ITE	Oui partiellement	V. consigne interne à l'ITE	Non	Non	Non	V. consigne interne à l'ITE	En impasse Desserte depuis aiguille L
ITE	SSD	V. consigne interne à l'ITE	Oui partiellement	V. consigne interne à l'ITE	Non	Non	Non	V. consigne interne à l'ITE	En impasse Desserte depuis aiguille L

Article 102. Caractéristiques des voies de service

L'ensemble des voies de la gare de Viry fait l'objet du document SNCF Réseau - schéma de signalisation ALP-SG-87745422-A.

102.1. Répartition des voies de service

Les voies de service sur le site de Viry sont réparties en fonction de leur utilisation.

102.1.1. Voies utilisées pour les besoins du service chargé de la gestion des circulations

Sans objet.

102.1.2. Voies utilisées pour les besoins des exploitants ferroviaires

Voies de travail :

Les voies de travail sont allouées aux ExF pour l'exécution de leurs opérations (manœuvres, garages de courtes durées, ...) et doivent, en principe, être libérées à la fin de la période.

La voie 3 est désignée « voies de travail ».

Voies de stationnement :

Les voies 5 et 7 sont désignées « voies de stationnement ».

102.2. Description des voies de service

Chantier	Voies	Longueur utile (de GF à GF) en mètre	Electrification	Aptitudes				Valeur maximale de la déclivité – Pente en direction de ...	Particularités
				Charge D	TE	MD	UFM		
VS	3	180	Oui partiellement électrifiée normalement hors tension alimentée par sectionneur à talon de mise au rail	Oui	Non	Non	Non	1 mm/m Anne-masse	Voie de Travail En impasse
VS	5	390	Oui partiellement électrifiée normalement hors tension alimentée par sectionneur à talon de mise au rail	Oui	Non	Non	Non	1 mm/m Anne-masse	Voie de Stationnement En impasse
VS	7	355	Oui partiellement électrifiée normalement hors tension alimentée par sectionneur à talon de mise au rail	Oui	Non	Non	Non	1 mm/m Anne-masse	Voie de Stationnement En impasse

102.3. Particularités du chantier

102.3.1. Passage à niveau

Avant tout mouvement de manœuvre dirigé vers un PN, l'agent de desserte doit vérifier la fermeture effective de celui-ci.

Pour cela, il demande à l'AC du PGRA d'Annemasse la fermeture du PN. Après le passage du mouvement, le PN est rouvert aussitôt.

Lorsqu'un PN est susceptible d'être engagé par une manœuvre, il ne doit pas rester engagé **plus de 10 minutes**

102.3.2. Voie de service disposant de caténaire renforcée

Sans objet.

102.3.3. Mesures de protection des voies normalement privées de tension vis-à-vis d'une réalimentation intempestive par pantographe

Le tableau ci-après indique les mesures de protection qui doivent être prise en permanence afin d'interdire une réalimentation intempestive de la caténaire par une circulation électrique :

Chantier	Voie	S.él	Sectionneur		Mesures de protection
			N°	Position normale	
ITE	Jura Mt-Blanc	507	507	Ouvert	Levier L en position normale
ITE	SSD	505	505	Ouvert	Levier L en position normale

102.3.4. Voie(s) permettant le séjour temporaire des wagons de marchandises dangereuses

Sans Objet.

102.3.5. Transports exceptionnels : circulation sur voies de service et manœuvres

Sans objet.

102.3.6. Eclairage chantier et du point de manœuvre

Voir consigne d'organisation interne à l'ITE.

102.3.7. Vitesses limites

Les trains à destination des ITE doivent observer la marche en manœuvre.

102.3.8. Voie en courbe de faible rayon

Sans objet.

102.3.9. Caractéristiques de la bosse de débranchement

Sans objet.

102.3.10. Gabarits réduits

Sans objet.

102.3.11. Entrevoies réduites

Sans objet.

102.3.12. Voie accessible au public (voies de débord) ou spécialisées (voies de lavage, de halle, ...)

Voir consigne d'organisation interne aux ITE.

102.3.13. Voie où un appui voie est réalisable

Sans Objet.

102.3.14. Exposition du chantier aux vents violents

Sans Objet.

102.3.15. Voies spécialement équipées pour permettre des interventions sur les parties hautes des véhicules

Sans Objet.

102.3.16. Autres particularités

Sans Objet.

102.4. Dispositifs de sécurité particuliers

102.4.1. Dispositif d'urgence

Sans Objet.

102.4.2. Dispositif d'arrêt automatique des trains

Sans Objet.

102.4.3. Terminal fixe

Sans Objet.

Article 103. Caractéristiques des voies principales

103.1. Description des voies principales

Voies	Longueur utile (entre signaux)	Valeur maximale de la déclivité Pente en direction de ...	Electrification	Affectation particulière des voies, particularités locales, ...
D	758	1 mm/m Annemasse	Oui	Tout type de trafic
E	758	1 mm/m Annemasse	Oui	Tout type de trafic

103.2. Caractéristiques des quais à voyageurs

Sans Objet.

Article 104. Installations manœuvrées par les entreprises ferroviaires

104.1. Installations de sécurité désignées comme simples

- 1 levier à cran M qui commande le verrou de l'aiguille L.
- 1 levier à cran L qui commande l'aiguille L.
- 1 levier à cran J qui commande l'aiguille J.
- 1 levier à cran C qui commande le verrou de l'aiguille D.
- 1 levier à cran D qui commande l'aiguille D.

La description et les conditions de manœuvre de ces installations sont reprises à l'annexe 5 du présent document sous forme de fiches opératoires.

Dès qu'une étape ne se déroule pas comme indiqué dans le mode opératoire décrit en annexe 5 (clé immobilisée dans une serrure, clé perdue ou avariée, voyant ne présentant pas l'indication attendue, impossibilité de renverser un levier, etc.), l'agent de l'entreprise ferroviaire après s'être assuré de la bonne application de la fiche concernée, avise immédiatement l'agent circulation et se conforme à ses instructions.

Celui-ci s'assure que cette situation ne résulte pas d'une erreur lors de la manœuvre de l'installation et qu'il s'agit bien d'un dérangement. Pour effectuer cette analyse, il peut demander la participation d'un agent de l'entreprise ferroviaire afin d'effectuer :

- La vérification de la libération d'une partie de voie.
- L'observation de contrôles.
- La vérification de la position des installations (appareils de voie, organe de commande...).
- Toute autre action nécessaire à son analyse (manœuvre d'une installation...).

Les signalements des anomalies rencontrées, les communications échangées lors de l'analyse entre l'agent circulation et l'agent de l'entreprise ferroviaire, font l'objet de dépêches.

Appareils de voie de type "I" à crans



A la fin de chaque manœuvre de l'appareil de voie, l'agent de l'entreprise ferroviaire doit vérifier que le verrou du levier de type "I" à crans soit bien retombé dans le cran correspondant

104.2. Installations autres

Les autres installations manœuvrables par les agents des exploitants ferroviaires sont :

- le sectionneur 505 (appareil d'interruption électrique) permettant la desserte de l'ITE SSD.
- le sectionneur 507 (appareil d'interruption électrique) permettant la desserte de l'ITE Jura Mt-Blanc.
- le sectionneur 121 (appareil d'interruption électrique) permettant la desserte des voies 3.
- le sectionneur 123 (appareil d'interruption électrique) permettant la desserte des voies 5 et 7.

Ces quatre sectionneurs sont « normalement ouverts », les têtes de voie de l'EP sont « normalement hors tension ».

Les quatre sectionneurs sont immobilisés en position d'ouverture par un « cadenas n°3 ».

Chantier	Voies / ITE	Sectionneur	Talon de mise au rail	Sél n°
VS	3	N°121	Oui	121
VS	5/7	N°123	Oui	123
ITE	SSD	N°505	Oui	505
ITE	Jura Mt-Blanc	N°507	Oui	507

Aiguilles faisant l'objet d'une immobilisation particulière :

Aiguille J est cadennassée à droite par un cadenas T1.

Article 105. Moyens de communication entre un agent d'une entreprise ferroviaire et un agent du service chargé de la gestion des circulations

Le coordinateur de site et les autres opérateurs du service chargé de la gestion des circulations (agent-circulation, aiguilleurs, ...) sont joignables par :

- les téléphones et fax cités à l'article 202,
- les téléphones du point de manœuvre et des signaux figurant sur le schéma de signalisation RFN-ALP-SG-87745422-A et RFN-ALP-SG-87745422-B.

CHAPITRE 2 :

Organisation et fonctionnement de l'établissement

Organisation

Article 201. Organisation du service de la circulation

L'Au 218 d'accès aux embranchements "Carrière du Salève" et "TAE" et aux voies de service 3 à 7 est commandé par l'agent circulation du PGRA d'Annemasse.

L'Au 224 d'accès aux embranchements "Jura Mt-Blanc" et "SSD" est commandé par l'agent circulation du PGRA d'Annemasse.

L'agent circulation du PGRA d'Annemasse a la responsabilité de la réception et de la coordination des circulations sur les voies principales D et E et sur l'ensemble des voies du RFN.

Article 202. Fonctions, missions et coordonnées des opérateurs du service chargé de la gestion des circulations

202.1. Le bureau horaires local (ou le Correspondant Local du SGC)

Sans objet.

202.2. Le coordinateur de site

Le coordinateur de site de la gare de Viry est le COORTT du PGRA d'Annemasse.

Ses coordonnées sont :

Coordinateur de Site de Viry
<p>☎ : 575124 (+ 33 (0)450952324)</p> <p>📧 : Néant</p> <ul style="list-style-type: none">• eicalpes-annemasse-coortt@snCF.fr• eicalpes-annemasse-aidecoortt@snCF.fr

202.3. L'agent circulation

L'agent-circulation du PGRA d'Annemasse assure les fonctions :

- Agent-sécurité électrique.
- Aiguilleur.

Ses coordonnées sont :

Agent-circulation Genevois
☎ : 575121 (+ 33 (0)450952321)
📧 : néant

Tout engagement, circulation ou stationnement d'un mouvement sur voie principale doit au préalable être autorisé par l'agent-circulation du PGRA d'Annemasse.

202.4. L'aiguilleur

L'agent-circulation du PGRA d'Annemasse assure la fonction d'aiguilleur.

Article 203. Matériels à disposition

Sans objet.

203.1. Matériel nécessaire au déneigement des appareils de voie

Sans Objet.

203.2. Matériel nécessaire à la protection du matériel roulant

Sans objet.

203.3. Liste et lieu de remise des clés

Les clés n°3 nécessaires à la manœuvre des sectionneurs à talon de mise au rail n°505, 507, 121 et 123 sont détenues par l'aiguilleur du PGRA d'Annemasse.

203.4. Sacoche de desserte

Sans objet.

203.5. Radio de commande des PN à SAL FC

Sans objet.

Article 204. Désignation des responsables réception

204.1. Agent du service chargé de la gestion des circulations

L'agent circulation du PGRA d'Annemasse est désigné responsable réception pour la réception des trains sur les voies principales D et E.

204.2. Coordinateur des manœuvres de l'entreprise ferroviaire

Sans objet.

Article 205. Plan d'urgence interne marchandises dangereuses

Sans objet.

Article 206. Plan d'intervention et de sécurité

Sans objet.

CHAPITRE 3 :

Fonctionnement des chantiers de l'établissement

Article 301. La gestion des capacités des voies principales

301.1. Elaboration du graphique d'occupation des voies principales

Sans objet.

301.2. Modification du graphique d'occupation des voies principales

Sans objet.

Article 302. Délai de dégagement par les trains des voies de service utilisées pour les besoins du service chargé de la gestion des circulations

Le délai de dégagement par les trains des ExF des voies utilisées pour les besoins du SGC (VP) est fixé à 10 minutes.

Tout abandon d'un véhicule sur une voie utilisée pour les besoins du SGC doit être précédé d'une concertation entre l'ExF et l'AC du PGRA d'Annemasse.

Après entente, l'ExF confirme ensuite cet abandon de véhicules à l'AC du PGRA d'Annemasse en indiquant la voie concernée et les éventuelles particularités.

Concomitance d'exploitation ferroviaire

Article 303. Organisation particulière

La concomitance d'exploitation ferroviaire sur la voie des ITE est de la responsabilité de l'embranché (rappel).

La concomitance d'activité sur voies de service est gérée par le fait que l'AC du PGRA ne peut accorder l'accès aux voies 3 à 7 à une seule EF à la fois.

Article 304. Organisation pré-opérationnelle

Sans objet.

Article 305. Organisation opérationnelle sur ITE

Voir consigne d'organisation interne de chaque ITE.

305.1. Graissage des appareils de voie de bloc alloué à titre permanent

Sans objet.

305.2. Travaux réduisant la capacité des voies de service

Les travaux réduisant la capacité des voies de service doivent faire l'objet d'une programmation du GI chargé de l'entretien. Cette programmation est réalisée en concertation avec les ExF.

Exécution de la manœuvre

Rappel Art 502 de la recommandation EPSF RC A-B 2c n°1 « circulation des trains ».

Lorsque la signalisation d'entrée permet de recevoir, sans avis préalable au conducteur, une circulation sur voie occupée (présentation de l'indication sémaphore de B.A.L), **aucun mouvement ne peut être effectué sur la voie correspondante en direction du signal de sortie sans que l'aiguilleur en soit avisé** au préalable par l'agent qui commande ce mouvement. Toutefois cette disposition ne s'applique pas sur une voie banalisée lorsque le signal de sortie est ouvert.

Article 306. Emploi des signaux convenus

Voir consigne d'organisation interne.

Article 307. Manœuvres vers les voies accessibles au public ou spécialisées

307.1. ITE "Carrière du Salève"

Les emprises de l'ITE "Carrière du Salève" sont accessibles au public :

L'interdiction d'accès aux voies de l'ITE est matérialisée par l'aiguille D dans la position de gauche.

307.2. ITE "SSD"

Les emprises de l'ITE "SSD" sont accessibles au public :

L'interdiction d'accès aux voies de l'ITE est matérialisée par l'aiguille L dans la position de gauche.

Avant de supprimer les moyens d'interdiction visés ci-dessus (et le cas échéant, de rétablir la tension d'alimentation), l'exploitant ferroviaire doit :

- aviser les personnes (agents, usagers ...) se trouvant sur les véhicules ou engageant le gabarit, vérifier qu'elles se sont mises en sûreté,
- faire cesser les travaux en cours (retrait du pont de chargement, faire déplacer les véhicules routiers, ...),
- vérifier que toutes les personnes occupées au voisinage de la caténaire intéressée sont bien averties de la prochaine alimentation de la caténaire et ont pris leurs dispositions en conséquence,

Article 308. Franchissement de pancartes

Sans objet.

Article 309. Particularités de l'accompagnement des mouvements de refoulement

Sans objet.

Article 310. Manœuvres particulières

310.1. Manœuvre ou évolution à contre-voie d'une circulation électrique

Sans objet.

310.2. Voie dont la caténaire est alimentée par un sectionneur à talon de mise au rail

310.2.1. Desserte par une circulation électrique

La voie de service de l'ITE est alimentée par un sectionneur à talon de mise au rail (voir tableau ci-après) :

Chantier	Voie	S.él	Sectionneur à talon de mise au rail	
			N°	Position normale
ITE SSD + ITE Jura	EP	505	505	Ouvert
ITE Jura	EP	507	507	Ouvert
VS	3	121	121	Ouvert
	5 à 7	123	123	Ouvert

L'agent assurant la desserte :

- Vérifie ou fait vérifier que :
 - toutes les personnes occupées au voisinage de la caténaire intéressée sont bien averties de la prochaine alimentation de la caténaire et ont pris leurs dispositions en conséquence. En particulier, avant de fermer le sectionneur, l'agent assurant la desserte doit obtenir l'assurance que les personnes ont dégagé de 3 mètres la zone au voisinage de la caténaire.
 - les mesures prévues par consigne ont été prises vis-à-vis des personnes pouvant intervenir sur la voie concernée au cours de la desserte.
- Ferme (ou fait fermer) le sectionneur correspondant (voir tableau ci-dessus).

310.2.2. Cas des voies d'embranchement

Sans objet.

310.3. Desserte des voies « hors RFN »

310.3.1. Cas dans lesquels les installations permettant l'accès aux voies « hors RFN » sont manœuvrées par un aiguilleur

Sans objet.

310.3.2. Cas dans lesquels les installations permettant l'accès aux voies « hors RFN » sont manœuvrées par l'entreprise ferroviaire

Sans objet.

310.3.3. Cas de la desserte des ITE

Un exploitant ferroviaire ne peut desservir une ITE qu'à condition qu'il en détienne l'autorisation du propriétaire.

310.4. Autres manœuvres particulières

Sans objet.

310.5. Conditions d'accès de l'embranché aux voies principales

La délivrance de l'AU218 par le PGRA constitue l'autorisation d'accès d'une manœuvre vers les voies principales depuis l'embranchement "Carrière du Salève" et inversement.

La délivrance de l'AU224 par le PGRA constitue l'autorisation d'accès d'une manœuvre vers les voies principales depuis l'embranchement "SSD" et inversement.

310.6. Conditions d'utilisation du réseau ferré national par le chemin de fer touristique

Sans objet.

Article 311. Départ des trains et évolutions

Rappel Art 502 de la recommandation EPSF RC A-B 2c n°1 « circulation des trains ».

Lorsque la signalisation d'entrée permet de recevoir, sans avis préalable au conducteur, une circulation sur voie occupée (présentation de l'indication sémaphore de B.A.L.), **aucun mouvement ne peut être effectué sur la voie correspondante en direction du signal de sortie sans que l'aiguilleur en soit avisé** au préalable par l'agent qui commande ce mouvement.

Toutefois cette disposition ne s'applique pas sur une voie banalisée lorsque le signal de sortie est ouvert ou lorsque que le conducteur est autorisé à avancer son train de lui-même en marche à vue en application de l'article 311.3.

311.1. Information « train prêt »

Tout train prêt à circuler sur le réseau doit faire l'objet d'un avis « train prêt » (cf. article 204 RFN-IG-TR 04 C-01-n°001) de la part de l'ExF auprès de l'AC du PGRA d'Annemasse.

Cet avis peut être délivré par l'ExF : verbalement sous la forme : « train numéro..., sur la voie... prêt ».

311.2. Modalités complémentaires

311.2.1. Modalités de transmission d'ordre de restriction de circulation motivé par le service chargé de la gestion des circulations

Lorsque des ordres écrits (ou avis) doivent être remis aux conducteurs par le SGC, ces derniers sont délivrés (ou transmis par dépêche) par l'AC du PGRA d'Annemasse directement au conducteur sans intermédiaire.

Dans le cas où le conducteur n'est pas joignable et qu'un représentant de l'ExF est présent sur le site, ce dernier peut être sollicité par le SGC afin d'informer le conducteur qu'il doit se mettre en relation avec l'AC du PGRA d'Annemasse.

Une fois l'ordre délivré ou transmis, l'AuM est transmis au conducteur par le SGC conformément à l'article 311.3 du présent document.

311.2.2. Modalités de la transmission de l'autorisation de franchissement d'un signal fermé

La délivrance par le SGC d'un formulaire d'autorisation de franchissement d'un signal fermé constitue l'AuM (y compris pour les signaux de groupe).

Le formulaire d'autorisation de franchissement est délivré (ou transmis par dépêche) par l'AC du PGRA d'Annemasse directement au conducteur sans intermédiaire.

Dans le cas où le conducteur n'est pas joignable et qu'un représentant de l'ExF est présent sur le site, ce dernier peut être sollicité par le SGC afin d'informer le conducteur qu'il doit se mettre en relation avec l'AC du PGRA d'Annemasse.

311.3. Autorisation de mouvement (AuM)

La transmission de l'autorisation de mouvement (AuM) au conducteur est de la responsabilité du SGC. Cette transmission n'est possible que si toutes les conditions ci-après sont remplies :

Toutes les opérations relatives à l'itinéraire à emprunter sont réalisées, **y compris celles incombant aux exploitants ferroviaires** (dans ce cas, l'opérateur du SGC chargé de transmettre l'AuM au conducteur est avisé du nécessaire fait par l'opérateur IS simples.

Tous les ordres et avis incombant au SGC ont été transmis au conducteur.

311.3.1. Par ouverture du signal de sortie propre à la voie ou signal de groupe associé à un TLC ou un TIP

Voies	Départ vers	La transmission de l'AuM est matérialisée par :
D	Bellegarde	Ouverture du carré C212
	Annemasse	Ouverture du carré C223
E	Bellegarde	Ouverture du carré C214
	Annemasse	Ouverture du carré C225

311.3.2. Signal de sortie non visible depuis le point de stationnement du train

Sans objet.

311.3.3. Cas de délivrance d'ordre ou d'autorisation de franchissement prévus à l'article 311.1.2.

La délivrance au conducteur par le SGC d'un formulaire d'autorisation de franchissement d'un signal de sortie fermé constitue l'AuM quel que soit le type de signal de sortie (signal propre à la voie, signal de groupe ...).

311.4. Situation perturbée

311.4.1. Fermeture du signal à la demande de l'ExF

En cas d'aléa, l'ExF doit aviser l'AC du PGRA d'Annemasse dès la connaissance du problème et communiquer une estimation du retard. Le signal est alors fermé par l'aiguilleur.

Dès que l'aléa a disparu, l'ExF doit, dans tous les cas, donner l'information « train prêt »

311.4.2. Fermeture du signal à l'initiative de l'aiguilleur

En cas d'urgence, le signal origine peut être fermé par l'AC du PGRA d'Annemasse qui avise verbalement le représentant de l'ExF.

Dans tous les cas, le représentant de l'ExF donne à l'AC du PGRA d'Annemasse la confirmation que le signal est bien refermé par observation de celui-ci.

Dès que le motif ayant nécessité la fermeture du signal a disparu, l'aiguilleur en avise le représentant de l'ExF qui doit ensuite donner l'information « train prêt ».

311.5. Cas exceptionnel où la cabine de l'engin moteur se situe en aval du signal

Dans le cas exceptionnel où la cabine de conduite de l'engin moteur se trouve en aval du signal de sortie, l'AC du PGRA d'Annemasse, après s'être assuré que le signal de sortie correspondant est ouvert, ou si l'ouverture de ce signal n'est pas matériellement possible (signal aubiné par exemple), après s'être assuré que les conditions d'ouverture de ce signal sont remplies, délivre l'AuM au conducteur verbalement sous la forme :

« Voie n°.... Train n°....Autorisation de mouvement ».

Article 312. Service du train

Sans objet.

Article 313. Autorisation de départ

Sans objet.

Les évolutions

Article 314. Principes

Les évolutions ne sont pas autorisées à circuler dans et hors les limites de la gare de Viry.

Article 315. Organisation

Sans Objet.

Article 316. Cantonnement

Sans Objet.

Article 317. Autorisation de mouvement (AuM)

Sans Objet.

CHAPITRE 4 :

La sécurité du personnel

Article 401. Protection du personnel intervenant sur le matériel roulant

Avant d'intervenir sur le matériel roulant, l'agent en charge de cette intervention applique les prescriptions prévues au règlement "Protection du personnel pendant leur intervention sur le matériel roulant" (OP482).

L'agent chargé d'intervenir sur le matériel roulant prend les mesures nécessaires afin qu'aucun véhicule stationnant sur la voie protégée ne soit mis en mouvement, en particulier que le train ne soit expédié. Il applique les prescriptions prévues au règlement interne de l'ITE.

401.1. Sur une voie d'un bloc accordé

Sans objet.

401.2. Sur les autres voies

Sans objet.

Article 402. Protection du personnel réalisant des opérations de formation dans les chantiers de débranchement

Sans objet.

Article 403. Protection du personnel assurant le graissage des aiguilles de bloc alloué à titre permanent

Sans objet.

Article 404. Protection du personnel assurant le déneigement des appareils de voie

Les opérations de déneigement des appareils de voie sont réalisées par le personnel du GI chargé de l'entretien. La protection de ce personnel est assurée par le SGC.

Article 405. Conditions d'intervention à proximité d'une caténaire alimentée par un sectionneur à talon de mise au rail

Le présent article précise, les modalités pour intervenir **SANS CONSIGNATION C** à proximité d'une caténaire alimentée par un sectionneur à talon de mise au rail.

Par proximité, il faut comprendre la zone située à moins de 3 mètres de la caténaire sans aucun risque de contact direct ou indirect avec celle-ci.

Sur le site de Viry, les voies des ITE SSD, ITE Jura, V3, V5 et V7 sont concernées

405.1. Opérations concernées

Sont concernées les opérations habituelles de chargement et de déchargement, les interventions sur les véhicules (rectification de chargement ...) ou engins spécialisés.

Si la nature de l'intervention risque d'entraîner un contact direct ou indirect avec la caténaire, et bien que cette dernière soit reliée au rail par l'intermédiaire du talon du sectionneur, l'opération ne doit débuter qu'après consignation C de cette caténaire et délivrance par un agent autorisé d'une « Attestation de mise hors tension ».

Toutefois, il convient, chaque fois que cela est possible, d'effectuer l'opération sur une partie de voie hors caténaire.

405.2. Conditions à réaliser avant d'intervenir sur la voie de service hors tension sans Consignation C

L'ExF doit, pour une intervention sans consignation C, informer l'agent circulation de cette opération.

Avant l'intervention, l'agent de l'ExF doit :

- S'assurer que la caténaire est effectivement privée de son alimentation par observation directe de la position du sectionneur.
- Prendre les mesures pour que la caténaire reste privée d'alimentation par immobilisation du sectionneur en position d'ouverture au moyen d'un cadenas supplémentaire lui appartenant.
- Interdire l'accès aux voies correspondantes à toute circulation électrique par les mesures de protection reprises dans le tableau ci-après.

Voies	Sectionneur à immobiliser en position d'ouverture	Emplacement du sectionneur	Mesures de protection interdisant l'accès à toute circulation électrique
ITE SSD + ITE Jura	505	Vers le point 224	Chaîne cadenassée sur le levier L en position normale
ITE Jura	507	Tête de l'ITE Jura Mt-Blanc	Chaîne cadenassée sur le levier Aig. "jura Mt Blanc en position à gauche
VS 3	121	Tête de voie 3	Chaîne cadenassée sur le levier Aig. TR 3/7 en position à gauche
VS 5+7	123	Tête des voies de service 5/7	Chaîne cadenassée sur le levier Aig. TR 3/7 en position à droite

Après l'intervention, l'agent de l'ExF doit :

- Faire retirer le cadenas lui appartenant sur le sectionneur
- Faire lever les mesures prises concernant l'interdiction d'accès à la voie pour les circulations électriques (voir tableaux ci-dessus)

Article 406. Déplacement dans les emprises

Voir consigne interne de l'ITE.

Article 407. Mesures particulières

407.1. Protection d'un conducteur dans l'obligation d'intervenir sur son train ou sur une installation

La protection est assurée par application de l'article 6 de la consigne DC07202 "guides des communications et des formulaires".

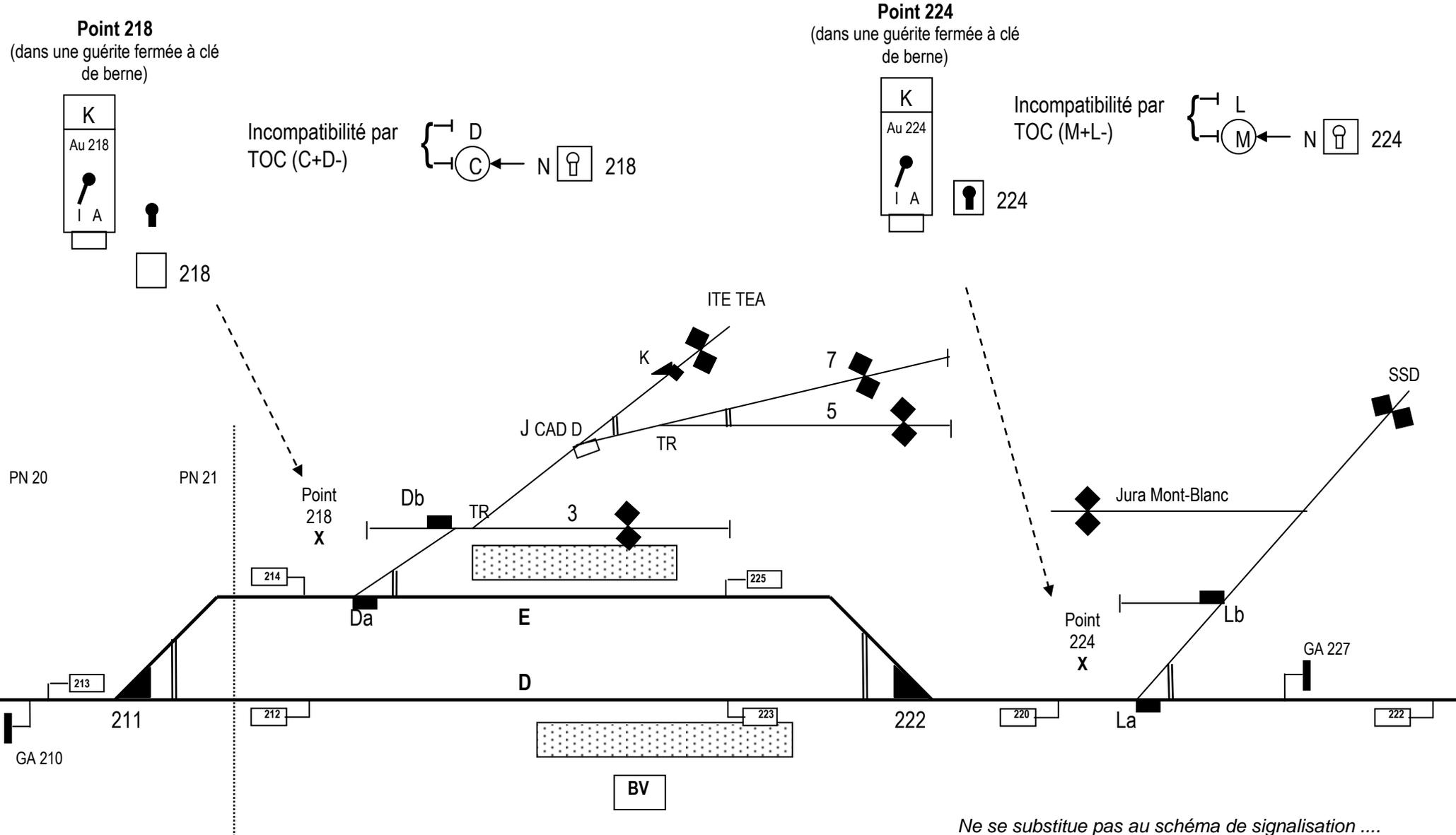
407.2. Autres mesures

Réservé

Article 408. Intervention du personnel sur les voies

Sans objet.

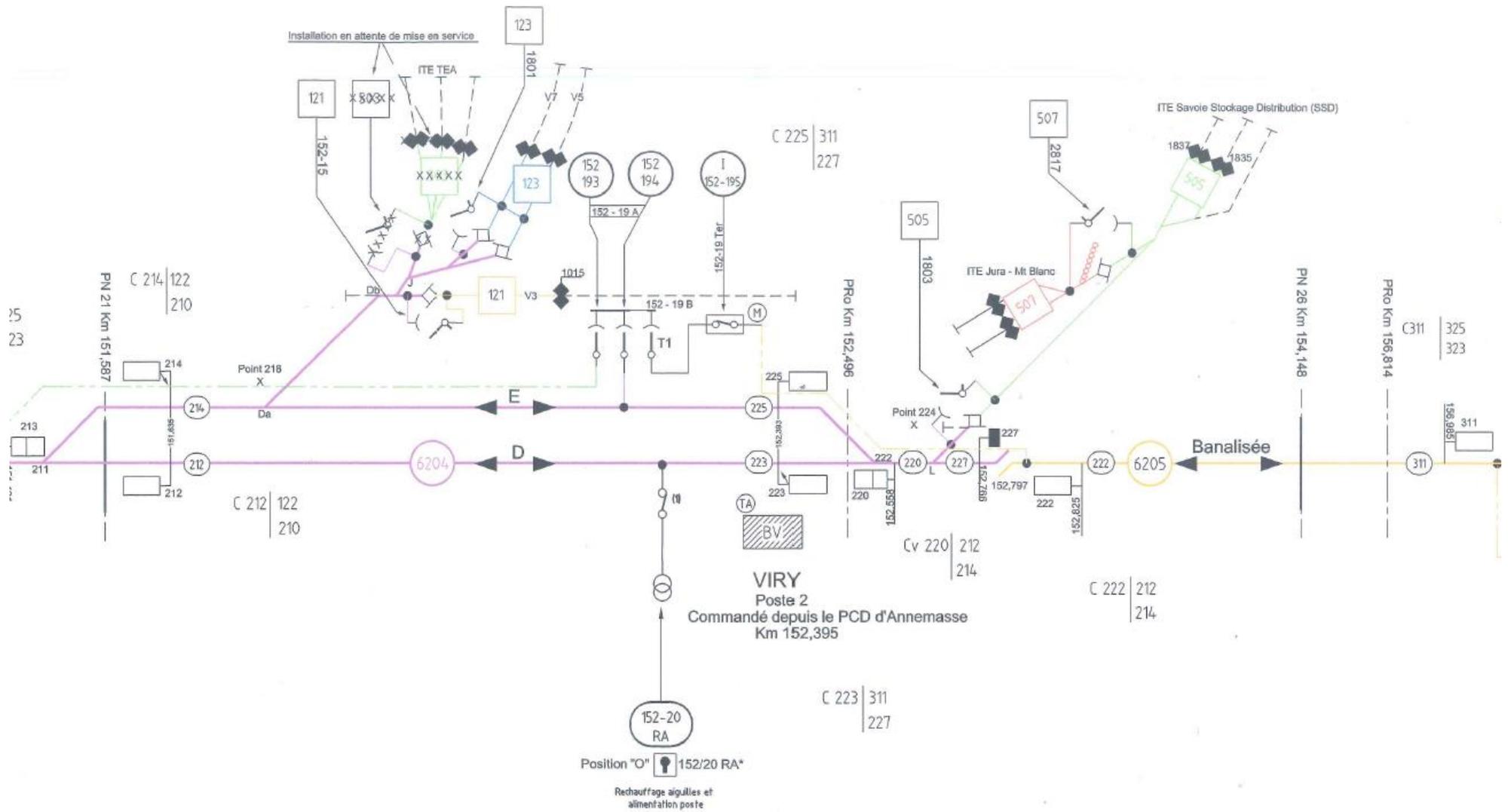
Annexe 1 Schéma simplifié de l'établissement



Ne se substitue pas au schéma de signalisation

Annexe 2

Schéma simplifié des installations électriques de l'établissement



Annexe 3

Réservé

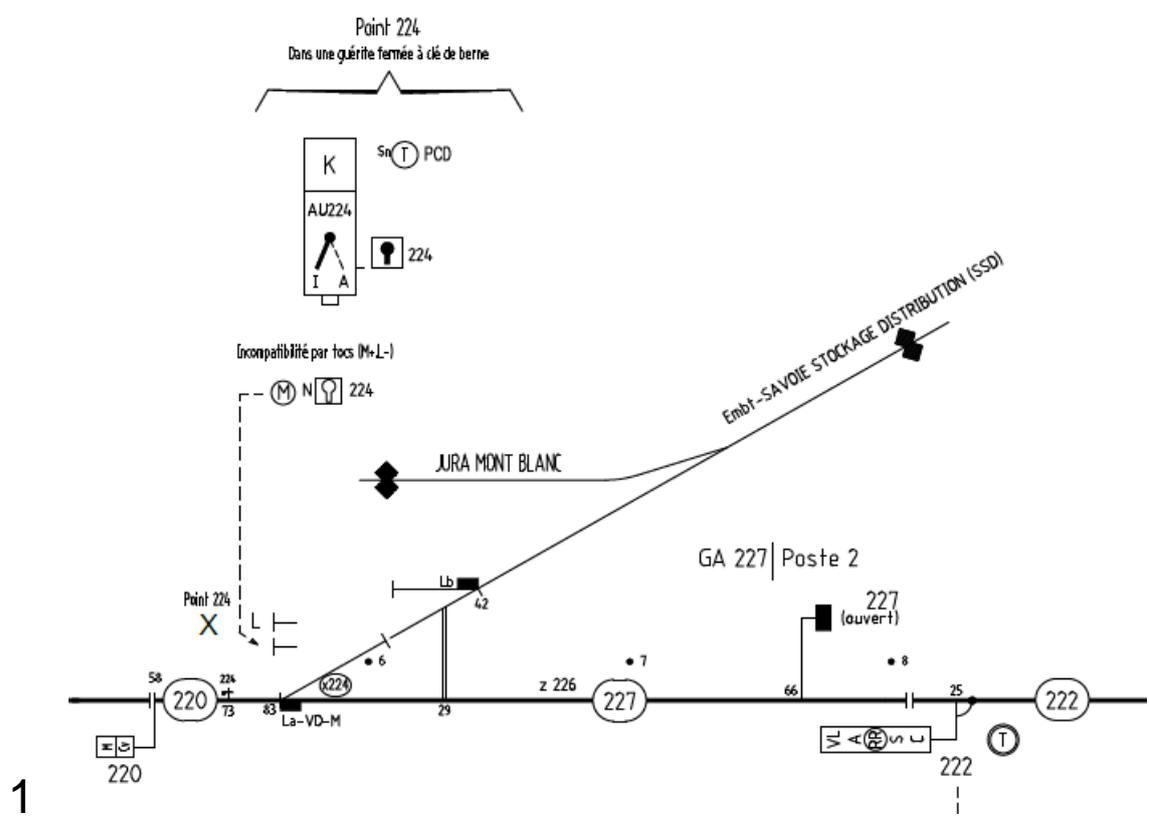
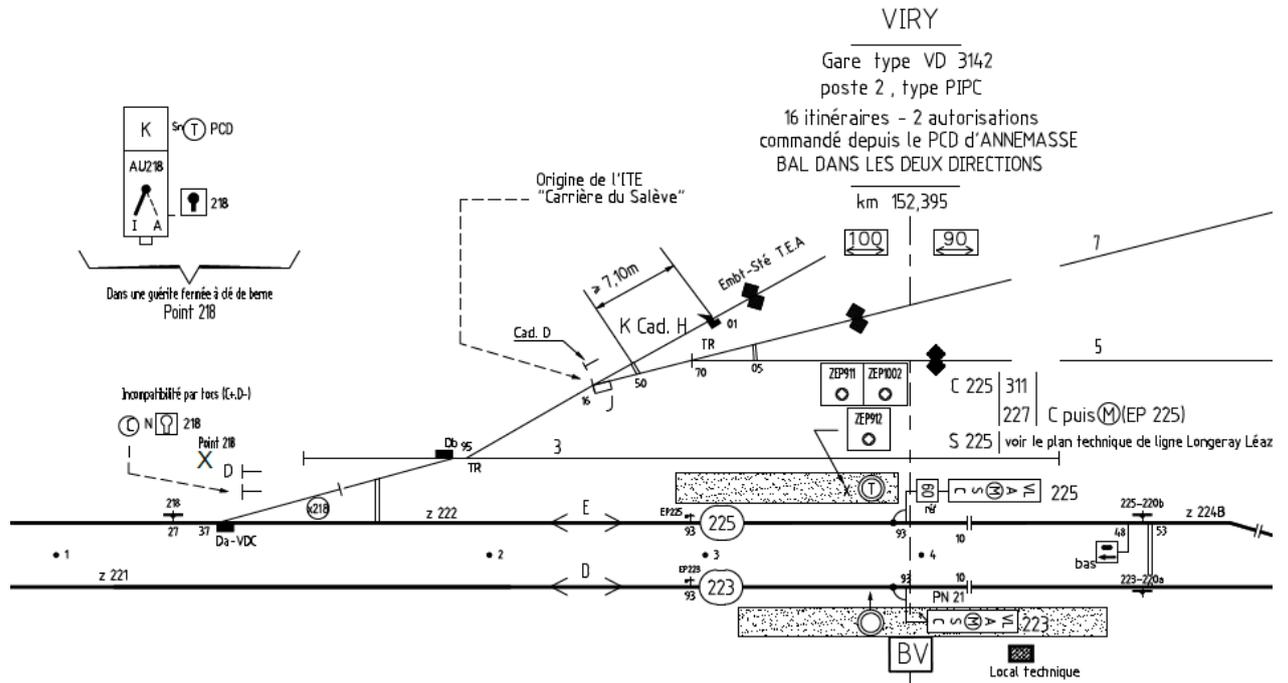
Annexe 4

Réservé

Annexe 5

Fiches opératoires d'utilisation des
installations de sécurité considérées
comme simples

POINTS DE MANŒUVRE



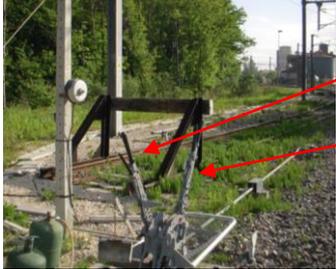
Desserte de la voie 3 par l'aiguille D

Pour obtenir l'Au 218, la circulation doit au préalable attaquer la pédale 218, en pointe de l'aiguille D sur voie E

Opération	Desserte de la voie 3	Observations
Préalable à la desserte	<p>L'agent de desserte de l'EF :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demande l'autorisation de desservir la voie 3 de Viry à l'agent circulation du PGRA d'Annemasse. 	 <p>Mise en relation avec l'AC PGRA</p>
	<p>L'AC du PGRA d'Annemasse :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vérifie la possibilité d'accès à la voie, en particulier qu'aucun train ne soit en approche ou opération de sécurité en cours... • Vérifie que rien ne s'oppose à la manœuvre (travaux en cours, interdiction de circulation...). • Forme l'autorisation AU 218. 	 <p>Voie 3</p>
Prise de l'Au 218	<p>L'agent de desserte de l'EF :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Attend le passage au blanc du voyant de l'Au 218. • Place le Vcm « Au 218 » sur la position « A ». • Retire la clé 218. • Place la clé 218 dans la serrure du levier C, puis renverse successivement les leviers C et D*. • Réalise la manœuvre réglementairement. 	<p>Desserte par une circulation électrique : l'agent de desserte doit au préalable alimenter la section élémentaire 121.</p> <p>*Les aiguilles Da et Db sont conjuguées.</p>  <p>Levier D Levier C</p>
Restitution de l'Au 218	<p>L'agent de desserte de l'EF :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Remet les installations en position normale (aiguille, taquet, sectionneur...). • Rend l'autorisation 218 au PGRA en plaçant le Vcm de l'Au 218 sur « I ». • Informe l'AC du PGRA de la fin de manœuvre. • Attend l'apparition du voyant blanc strié noir de l'Au 218. 	
	<p>L'AC du PGRA d'Annemasse :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reprend l'autorisation 218. 	 <p>Le contrôle de l'Au 218 repasse au blanc strié</p>

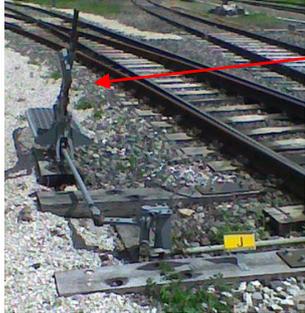
2 Desserte des voies 5 et 7 par l'aiguille D

Pour obtenir l'Au 218, la circulation doit au préalable attaquer la pédale 218, en pointe de l'aiguille D sur voie E

Opération	Desserte des voies 5 et 7	Observations
Préalable à la desserte	<p>L'agent de desserte de l'EF :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demande l'autorisation de desservir les voies 5 et 7 de Viry à l'agent circulation du PGRA d'Annemasse. 	 <p>Mise en relation avec l'AC PGRA</p>
	<p>L'AC du PGRA d'Annemasse :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vérifie la possibilité d'accès aux voies, en particulier qu'aucun train ne soit en approche ou opération de sécurité en cours... • Vérifie que rien ne s'oppose à la manœuvre (travaux en cours, interdiction de circulation...). • Forme l'autorisation AU 218. 	 <p>Voie 7 Voie 5</p>
Prise de l'Au 218	<p>L'agent de desserte de l'EF :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Attend le passage au blanc du voyant de l'Au 218. • Place le Vcm « Au 218 » sur la position « A ». • Retire la clé 218. • Place la clé 218 dans la serrure du levier C, puis renverse successivement les leviers C et D*. • Réalise la manœuvre réglementairement. 	<p>Desserte par une circulation électrique : l'agent de desserte doit au préalable alimenter la section élémentaire 123.</p> <p>*Les aiguilles Da et Db sont conjuguées.</p>  <p>Levier D Levier C</p>
Restitution de l'Au 218	<p>L'agent de desserte de l'EF :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Remet les installations en position normale (aiguille, taquet, sectionneur...). • Rend l'autorisation 218 au PGRA en plaçant le Vcm de l'Au 218 sur « I ». • Informe l'AC du PGRA de la fin de manœuvre. • Attend l'apparition du voyant blanc strié noir de l'Au 218. 	
	<p>L'AC du PGRA d'Annemasse :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reprend l'autorisation 218. <p>V02</p>	 <p>Le contrôle de l'Au 218 repasse au blanc strié</p>

3 Desserte de l'ITE «TEA» par l'aiguille J

Pour obtenir l'Au 218, la circulation doit au préalable attaquer la pédale 218, en pointe de l'aiguille D sur voie E

Opération	Desserte de l'ITE « TEA »	Observations
Préalable à la desserte	<p>L'agent de desserte de l'EF :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demande l'autorisation de desservir l'ITE « TEA » de Viry à l'agent circulation du PGRA d'Annemasse. 	 <p>Mise en relation avec l'AC PGRA</p>
	<p>L'AC du PGRA d'Annemasse :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vérifie la possibilité d'accès à l'ITE, en particulier qu'aucun train ne soit en approche ou opération de sécurité en cours... • Vérifie que rien ne s'oppose à la manœuvre (travaux en cours, interdiction de circulation...). • Forme l'autorisation AU 218. 	 <p>Voie 5 Voie 3 ITE TEA</p>
Prise de l'Au 218	<p>L'agent de desserte de l'EF :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Attend le passage au blanc du voyant de l'Au 218. • Place le Vcm « Au 218 » sur la position « A ». • Retire la clé 218. • Place la clé 218 dans la serrure du levier C, puis renverse successivement les leviers C et D*. • Décadenasse et baisse le taquet K. • Décadenasse l'aiguille J et la positionne à gauche. • Réalise la manœuvre réglementairement. 	<p>*Les aiguilles Da et Db sont conjuguées</p>  <p>Levier J</p>
Restitution de l'Au 218	<p>L'agent de desserte de l'EF :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Repositionne et recadenasse les installations en position normale (aiguilles, taquets, sectionneur...). • Rend l'autorisation 218 au PGRA en plaçant le Vcm « Au 218 » sur « I ». • Informe l'AC du PGRA de la fin de manœuvre. • Attend l'apparition du voyant blanc strié noir de l'Au 218. 	
	<p>L'AC du PGRA d'Annemasse :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reprend l'autorisation 218. 	 <p>Le contrôle de l'Au 218 repasse au blanc strié</p>

4 Desserte des ITE « SSD » et « Jura Mont-Blanc » par l'aiguille L

Pour obtenir l'Au 224, la circulation doit au préalable attaquer la pédale 224, en pointe de l'aiguille L

Opération	Desserte de l'ITE	Observations
Préalable à la desserte	<p>L'agent de desserte de l'EF :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demande l'autorisation de desservir l'ITE « SSD » de Viry à l'agent circulation du PGRA d'Annemasse. 	
	<p>L'AC du PGRA d'Annemasse :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vérifie la possibilité d'accès à l'ITE, en particulier qu'aucun train ne soit en approche ou opération de sécurité en cours ... • Vérifie que rien ne s'oppose à la manœuvre (travaux en cours, interdiction de circulation, ...), • Forme l'autorisation AU 224. 	
Prise de l'Au 224	<p>L'agent de desserte de l'EF :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Attend le passage au blanc du voyant de l'Au 224. • Place le Vcm « Au 224 » sur la position « A ». • Retire la clé 224. • Place la clé 224 dans la serrure du levier M, puis renverse successivement les leviers M et L*. • Réalise la manœuvre réglementaire. 	<p>Desserte par une circulation électrique : l'agent de desserte doit au préalable alimenter la section élémentaire :</p> <p>-- 505 pour l'ITE SSD, -- 507 pour l'ITE Jura Mont-Blanc</p> <p>*Les aiguilles La et Lb sont conjuguées.</p>
Restitution de l'Au 224	<p>L'agent de desserte de l'EF :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Remet les installations en position normale (aiguille, taquet, sectionneur...). • Rend l'autorisation 224 au PGRA en plaçant le Vcm « Au 224 » sur « I ». • Informe l'AC du PGRA de la fin de manœuvre. • Attend l'apparition du voyant blanc strié noir de l'Au 224. 	
	<p>L'AC du PGRA d'Annemasse :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reprend l'autorisation 224. 	 <p>Le contrôle de l'Au 224 repasse au blanc strié</p>

Annexe 6 Réserve

Annexe 7 Réserve

Annexe 8 Utilisation du boulon de calage :

Le boulon de calage est constitué (figure 1) :

- d'un corps : ❶ ;
- une griffe articulée : ❷ ;
- une tige filetée : ❸, comportant une poignée : ❹ en forme de volant et percée de 10 trous ;
- une tige de cadenasement : ❺ dont une extrémité s'introduit dans un des trous de la poignée pour bloquer l'ensemble. Cette extrémité est percée d'un trou ❻ pour recevoir le cadenas. Le déplacement longitudinal de cette tige est limité par deux vis freinées : ❼

Figure 1 :

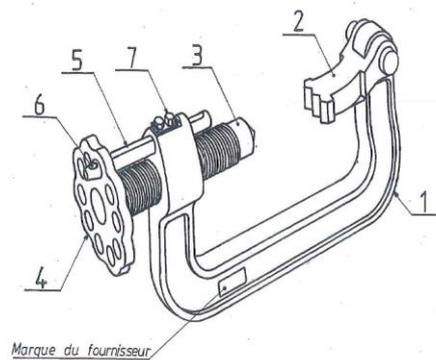


Figure 2 :

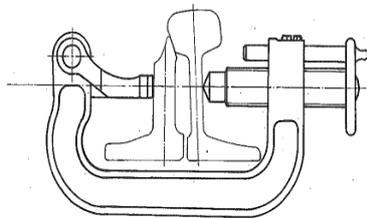
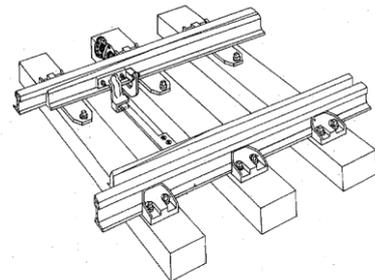


Figure 3 :



Installation pour immobilisation de l'aiguille appliquée : (figures 2 et 3)

Le boulon de calage doit être utilisé en le faisant agir sur la lame collée de l'aiguille, par application de cette lame contre le rail.

Le boulon de calage doit être placé aussi près que possible de la pointe de l'aiguille (en principe dans la chambrée correspondant à la première tringle d'écartement ou, à défaut, dans la chambrée suivante) et de façon qu'il vienne porter contre une pièce fixe (traverse, coussinet, tringle, etc.) s'opposant à son déplacement vers la pointe de l'aiguille.

La mise en place d'un boulon de calage s'effectue de la façon suivante :

- relever la griffe pour qu'elle dégage entièrement l'intérieur du corps,
- tirer la tige de cadenasement afin de dégager la poignée,
- dévisser la tige filetée et introduire en l'inclinant légèrement, le boulon sous les patins de l'aiguille et de la contre-aiguille, perpendiculairement à ceux-ci,

- relever le boulon afin d'emprisonner les rails et rabattre la griffe en position horizontale,
- visser la tige filetée afin de l'amener ainsi que la griffe au contact de l'âme des rails,
- poursuivre le serrage de la tige filetée jusqu'à l'application correcte de l'aiguille sur son contre-aiguille,
- arrêter la position de la poignée pour que l'un de ses trous se présente en face de la tige de cadenasement,
- engager la tige dans le trou de la poignée et l'immobiliser en introduisant l'anse du cadenas dans le trou de la tige.

Retrait du boulon de calage :

- procéder de manière inverse à l'installation

Fiche d'identification

Titre	Embranchement Viry - Consigne Locale d'Exploitation Globale
Nature du texte	Consigne locale d'exploitation
Gare	Code : 87745422
Elaborateur	Direction de la Circulation Ferroviaire, EIC Alpes, UO Circulation Ain/Haute-Savoie, zone Haute-Savoie
Référence SNCF RÉSEAU	ALP-CE-SE 00 A-00-A-87745422
Version en cours / date	Version 01 du 19-11-2019
Date d'application	Applicable à partir du 15-12-2019

Élaboration / Adoption

Rédacteur		Vérificateur		Adoptant	
Jean-Luc BOTTOLLIER DARBELIN	18-11-2019	Olivier DO CARMO	19-11-2019	Christian GOURGIN	19-11-2019

Textes abrogés

- **(CE SE 2 A 2) ALP-CE-SE 02 A-02-A-87745422**, « Gare de Viry – Desserte », version 02 du 11-02-2011

Textes remplacés

- **Néant**

Textes de référence

- OP488** (Règlement PS 9 E 2 n°3) "Règlement sur la sécurité du personnel vis-à-vis des risques ferroviaires. Règles de sécurité à appliquer par les mécaniciens appelés à intervenir sur certaines installations de sécurité"
- OP482** (Règlement PS 9 E 3 n°1) "Sécurité du personnel. Protection des agents pendant leur intervention sur matériel roulant"
- OP491** (Règlement PS 9 E 6 n°3) "Sécurité du personnel. Prévention des risques dus à l'électricité. Dispositions à observer pour prévenir les risques et assurer la sécurité du personnel stationnant, se déplaçant ou travaillant dans l'environnement des installations électriques ferroviaires"

Textes interdépendants

- **RFN-CG-SE 00 A-00-n°004** « Procédures de communication »
- **RFN-IG-SE 00 A-00-n°16** « Principes de communication de sécurité entre les acteurs de la sécurité de l'exploitation ferroviaire »

Distribution

SNCF Réseau	<i>Direction Sécurité / Sûreté / Risques</i>	- - Département Documentation de sécurité - - Département Politiques transverses de sécurité
	<i>Métier "Circulation"</i>	- - Direction "Exploitation et Sécurité"
	<i>Métier "Maintenance & Travaux"</i>	- - Direction de Production - - Direction Maintenance
	<i>Métier "Ingénierie & Projets"</i>	- - Direction Projets Système Ingénierie - - Service Autorisations de sécurité
	<i>Métier "Accès réseau"</i>	- - Service support et sécurité
	<i>Direction Générale Ile de France</i>	- - Direction Sécurité
	<i>Secrétariat Général</i>	- - Direction Juridique
	<i>Directions territoriales</i>	- - Pôles Clients et Services - Direction régionale de Rhône Alpes Auvergne
<i>Service gestionnaire des circulations</i>	EIC Alpes : - Pôle Sécurité - UO Circulation Ain/Haute-Savoie - Annemasse COORTT PRGA - Annemasse PRGA Zone Genevois	
<i>GI chargé de l'entretien</i>	- Infrapôle Alpes - Infralog Alpes	
<i>Gestionnaires des gares</i>	- SNCF - Agence Gares et Connexions	
<i>Exploitants ferroviaires</i>	- Exploitants ferroviaires concernées par la consigne, titulaires d'un certificat de sécurité délivré par l'EPSF	
<i>EPSF</i>	- Direction des Référentiels	
<i>Autres</i>	- Ministère chargé des transports - Direction des services de transport - Bureau de la sécurité et de l'interopérabilité des transports guidés - Agence ferroviaire européenne	

Résumé

La présente consigne locale d'exploitation globale définit les dispositions applicables dans la gare de Viry.

Décret n° 92-352 du 1^{er} avril 1992 pris pour l'application de l'article L. 231-2 du code du travail et relatif aux mesures à prendre pour assurer la sécurité des travailleurs dans les établissements où il est fait usage de voies ferrées.

NOR: TEFT9204532D

Version consolidée au 21 octobre 2006

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de l'agriculture et de la forêt et du ministre du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle,

Vu le code du travail, notamment les articles L. 231-1, L. 231-1-1 et L. 231-2 ;

Vu l'avis de la Commission nationale d'hygiène et de sécurité du travail en agriculture du 25 avril 1991 ;

Vu l'avis du Conseil supérieur de la prévention des risques professionnels du 21 juin 1991 ;

Le Conseil d'État (section sociale) entendu,

Titre 1er : Généralités

Champ d'application.

Article 1

Modifié par Décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 - art. 60 JORF 20 octobre 2006

Les dispositions du présent décret sont applicables aux établissements mentionnés à l'article L. 231-1 du code du travail dans lesquels il est fait usage de voies ferrées pour le transport de matières ou de marchandises ainsi qu'aux personnels des entreprises extérieures intervenant dans ces établissements.

Toutefois, sur les voies d'approche exploitées uniquement pour la desserte de l'embranchement, les règles relatives à la vitesse de marche des véhicules sont les règles d'exploitation du réseau ferré national.

Au sens du présent décret, on entend par voie d'approche les voies situées entre les voies principales du réseau ferré national et l'enceinte de l'établissement. Les limites du domaine couvert par les voies d'approche sont fixées par des conventions passées entre Réseau ferré de France et l'embranché.

Définitions.

Article 2

Modifié par Décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 - art. 60 JORF 20 octobre 2006

Les voies ferrées faisant l'objet du présent décret sont classées comme suit :

1° Voies de circulation ;

2° Voies de garage et de triage ;

3° Voies de service.

Les voies de circulation, de garage et de triage sont celles qui servent à la circulation des engins de traction et des convois, au garage et au triage des wagons, sans qu'aucune opération de chargement ou de déchargement y soit effectuée en service normal.

Les voies de service sont celles sur lesquelles sont effectuées normalement des opérations de chargement et de déchargement.

Le terme " embranché " définit tout établissement raccordé au réseau ferré national par un réseau ferré privé lui appartenant.

Titre 2 : Dispositions générales

Mesures générales de sécurité.

Article 3

Lorsque deux voies sont adjacentes, la largeur de l'entre-voie doit être telle qu'entre les parties les plus saillantes de deux véhicules circulant sur ces voies il y ait, sur tous les embranchements nouveaux indépendants des embranchements existant à la date d'entrée en vigueur du présent décret, un intervalle libre d'au moins 70 centimètres pour une voie de circulation, de garage et de triage et d'au moins 1 mètre pour une voie de service.

Sur les embranchements existant à la date d'entrée en vigueur du présent décret, l'intervalle libre ci-dessus défini doit être d'au moins 70 centimètres. Cette largeur peut être réduite à 50 centimètres quand les voies adjacentes servent exclusivement au garage du matériel roulant.

Article 4

I. - Sur les embranchements nouveaux indépendants des embranchements existant à la date d'entrée en vigueur du présent décret :

a) Lorsqu'une voie servant à la circulation normale est établie le long d'un mur ou de tout autre obstacle fixe et continu, il doit être ménagé, entre cet obstacle et les parties les plus saillantes du matériel roulant, un intervalle libre d'au moins 70 centimètres pour une voie de circulation, de garage et de triage, et d'au moins 1 mètre pour une voie de service ;

b) Un intervalle libre, d'au moins 50 centimètres pour une voie de circulation, de garage et de triage et d'au moins 70 centimètres pour une voie de service, doit être ménagé entre les obstacles isolés tels que piliers des portes, poteaux, etc.

II. - En ce qui concerne les embranchements existant à la date d'entrée en vigueur du présent décret, la largeur de l'intervalle libre doit être d'au moins 70 centimètres dans le cas prévu au a du I ci-dessus, et d'au moins 50 centimètres dans le cas prévu au b.

III. - Les dispositions des I et II ci-dessus ne sont pas applicables aux quais de chargement ou de déchargement.

Article 5

Tout dépôt provisoire de matières ou de marchandises quelconques effectué à proximité des voies doit être placé de telle manière qu'il subsiste, entre les parties les plus saillantes du matériel roulant et ce dépôt, un intervalle libre d'au moins 70 centimètres pour une voie de circulation, de garage et de triage et d'au moins 1 mètre pour une voie de service.

Article 6

Tout véhicule stationnant sur une voie à proximité d'un point de croisement ou de raccordement doit être protégé par des signaux si l'intervalle libre entre les saillies extrêmes de ce véhicule et celles de matériel roulant circulant sur l'autre voie est inférieur à 70 centimètres.

Article 7

Sur les embranchements nouveaux indépendants des embranchements existant à la date d'entrée en vigueur du présent décret, les leviers des aiguilles doivent être disposés de telle manière que l'intervalle demeurant libre entre la personne chargée de les manoeuvrer et les saillies extrêmes du matériel roulant soit d'au moins 70 centimètres pour une voie de circulation, de garage et de triage et d'au moins 1 mètre pour une voie de service.

Sur les embranchements existant à la date d'entrée en vigueur du présent décret, la largeur de l'intervalle libre ci-dessus défini doit être d'au moins 70 centimètres.

Article 8

Pour la détermination des intervalles libres mentionnés aux articles 3, 4, 5, 6 et 7 du présent décret, les distances sont mesurées horizontalement et en tenant compte des chargements placés sur les véhicules.

Article 9

Les tiges des aiguilles, les fils de signaux et tous autres appareils formant saillie sur le sol doivent être protégés par une enveloppe rigide ou peints de telle sorte qu'ils soient parfaitement visibles.

Article 10

Toute machine ou toute rame de wagons circulant la nuit doit porter à l'avant un dispositif lumineux.

Toutefois, pour les opérations de triage ou de mise en place des wagons, cette disposition peut ne pas être respectée sur les voies autres que les voies de circulation dès lors que, dans des conditions normales de visibilité, l'éclairage ambiant respecte les niveaux d'éclairement prescrits par l'article R. 232-7-2 du code du travail et que les zones d'ombre sont éliminées.

Article 11

Un signal d'arrêt ou de ralentissement doit être placé en avant de toutes les parties de voies sur lesquelles la circulation du matériel roulant est interdite ou n'est autorisée qu'à une allure réduite.

Article 12

Sur les voies de circulation, de garage et de triage, la circulation des engins de traction et des wagons bénéficie d'une priorité absolue.

Toutefois, lorsque l'organisation du travail comporte la traversée habituelle des voies, à des heures et en des points déterminés, par des personnels circulant en groupe, en particulier à l'entrée ou à la sortie des ateliers ou magasins, les mesures nécessaires doivent être prises pour que le passage des engins de traction et wagons soit interrompu en ces points au moment utile.

Article 13

Lorsque des engins moteurs, des wagons ou rames de wagons stationnent sur une voie, toutes les dispositions utiles doivent être prises pour les immobiliser afin qu'ils ne puissent se mettre en marche accidentellement.

Article 14

Le chef d'établissement est tenu de respecter et de faire respecter les mesures de sécurité suivantes :

- a) Il est interdit de passer entre les véhicules d'une rame en marche ; le personnel ne peut pénétrer entre les attelages de deux véhicules à accrocher ou à décrocher qu'après avoir obtenu leur arrêt complet ainsi que la mise en contact des tampons ;
- b) Il est interdit d'accoupler des véhicules au moyen d'appareils autres que ceux qui sont spécialement destinés à cet usage ;
- c) Il est interdit de traverser la voie devant un véhicule en mouvement ou à moins de trois mètres du tampon le plus proche d'un véhicule arrêté ;
- d) Il est interdit de monter sur les tampons ou sur les attelages d'un véhicule, même à l'arrêt ;
- e) Aucune machine ne doit être mise en marche avant qu'un avertissement ait été donné par l'agent chargé de sa conduite.

Article 15

La vitesse de marche des véhicules ne peut dépasser 30 kilomètres à l'heure sur les voies de circulation, 20 kilomètres à l'heure sur les voies de garage et de triage, et 6 kilomètres à l'heure sur les voies de service.

Cette vitesse doit toujours être telle que les véhicules puissent être arrêtés dans la partie de la voie libre visible pour l'agent chargé de la conduite.

En outre, lorsque certaines nécessités d'implantation ou de trafic exigent, en permanence, de ne pas dépasser sur tout ou partie des voies une vitesse inférieure à la vitesse maximum ci-dessus prescrite, le personnel doit respecter les indications données à cet effet par un panneau fixe.

La manœuvre de véhicules à bras d'homme ou au moyen de cabestans ou d'engins automoteurs spécialement équipés, autres que les locotracteurs, ne peut être effectuée que sur un sol parfaitement horizontal. La vitesse de déplacement de ces véhicules et engins ne peut dépasser 6 kilomètres à l'heure.

Article 16

Lorsque des travaux doivent être effectués sur les voies ou dans leur voisinage immédiat, la sécurité du personnel affecté à ces tâches doit être assurée soit par la consignation de la ou des voies concernées, soit par la mise en place d'une séparation matérielle entre les zones de travail et de circulation.

En cas d'impossibilité, des dispositions destinées à alerter le personnel de l'approche de véhicule doivent être prises, telles que la désignation d'un annonceur ou la mise en place d'un dispositif d'annonce automatique sûr.

Un arrêté des ministres chargés du travail et de l'agriculture fixe, en tant que de besoin, les caractéristiques auxquelles répond ce dispositif.

Conditions d'exploitation.

Article 17

I. - Les opérations d'exploitation sont confiées à une équipe de manœuvre dont les personnels assurent les fonctions de chef de manœuvre, de conduite d'engin et d'accrochage-déaccrochage.

Les manœuvres ne peuvent être exécutées que dans des conditions de visibilité suffisante.

II. - Afin d'assurer la sécurité du personnel, les manœuvres liées aux conditions normales d'exploitation sont dirigées par un chef de manœuvre, dont les missions sont notamment les suivantes :

- a) Surveiller la position des agents pendant leur intervention sur les véhicules ;
- b) Observer les signaux ;
- c) Alerter ou faire provoquer l'arrêt des véhicules s'il décele la présence de toute personne ou de tout obstacle imprévu sur la voie.

Lorsque le chef de manœuvre ne dispose plus d'une visibilité suffisante, il doit, tout en conservant la direction des opérations, confier à un pilote les missions définies aux b et c de l'alinéa précédent.

Les liaisons entre le chef de manœuvre et les personnels chargés des manœuvres doivent être assurées en permanence, au besoin par radiophonie.

III. - 1. Lorsque les rames ne sont pas radiocommandées, l'équipe de manœuvre comprend le chef de manœuvre, un conducteur d'engin et un accrocheur.

Toutefois l'équipe peut être réduite à deux personnes, la fonction de chef de manœuvre étant alors assurée par l'accrocheur, dans les cas suivants :

- a) Une liaison radiophonique entre le conducteur d'engin et l'accrocheur permet à ce dernier de commander lui-même les évolutions de la rame ;
- b) Les déplacements de la rame n'ont lieu que sur de courtes distances et ne nécessitent pas d'opérations d'accrochage ou de décrochage ;
- c) La rame dispose d'un attelage automatique.

2. Lorsque les rames sont équipées de moyens de radiocommande appropriés, munis de dispositifs d'arrêt d'urgence, le chef de manœuvre peut assurer lui-même la conduite de l'engin, assisté d'un accrocheur.

Toutefois, sous réserve que le chef de manœuvre soit constamment en liaison avec un poste de contrôle de façon à pouvoir bénéficier d'une intervention rapide en cas d'accident et que le convoi soit radiocommandé depuis le sol, la présence d'un accrocheur n'est pas obligatoire dans les cas suivants :

- a) Les rames disposent d'un attelage automatique ;
- b) Le chef de manœuvre assure lui-même les opérations d'accrochage et de décrochage. Dans ce dernier cas, l'équipement de radiocommande doit être ergonomiquement compatible avec ce type d'opérations et interdire toute fausse manipulation de nature à mettre la rame en mouvement de façon intempestive.

Un arrêté des ministres chargés du travail et de l'agriculture fixe, en tant que de besoin, les caractéristiques auxquelles répond cet équipement.

IV. - Le chef de manœuvre ou le pilote doit se tenir à un emplacement qui lui assure une visibilité suffisante de la voie et des signaux.

Cet emplacement, qui doit être compatible avec la sécurité de ce personnel, peut être situé :

- a) Soit au sol, en un lieu permettant une observation directe de la voie ;
- b) Soit sur le convoi, en tête du premier véhicule.

En cas d'impossibilité de se placer en tête du premier véhicule, le chef de manœuvre ou le pilote doit :

- a) Se trouver sur l'un des quatre premiers véhicules lorsque le convoi se déplace sur les voies de circulation, de garage ou de triage ;
- b) Précéder le convoi lorsque celui-ci se déplace sur des voies de service afin de pouvoir l'arrêter ou le faire arrêter avant toute personne ou tout obstacle pouvant se trouver sur la partie de voie à parcourir ou dans ses abords immédiats.

NOTA : Décret 92-352 du 1^{er} avril 1992 art. 1 : champ d'application du présent décret.

Article 18

Le tri des wagons par manœuvres au lancer ou sur des faisceaux spécialisés doit être réalisé dans les conditions suivantes :

1. Le personnel participant aux opérations de tri doit être averti du début de la mise en mouvement des véhicules, notamment par des dispositifs sonores ou lumineux qui, en cas de fonctionnement défectueux, lui signalent leur défaillance ;
2. Le ralentissement et l'arrêt des wagons sont obtenus :
 - a) Soit par un dispositif commandé à distance tel qu'un frein de voie ;
 - b) Soit par un sabot d'enrayage préalablement placé à distance convenable du point à protéger ;
 - c) Soit par un agent, muni d'un sabot d'enrayage, qui doit se tenir à un emplacement lui permettant de procéder à ces opérations en sécurité.
3. L'accès à une zone de triage doit être interdit, durant les opérations effectives de tri, à toute personne étrangère à cette activité.

NOTA : Décret 92-352 du 1^{er} avril 1992 art. 1 : champ d'application du présent décret.

Article 19

Les dispositions des articles 11 et 18 ne sont pas applicables aux parties de voies placées à l'intérieur des ateliers, magasins ou bâtiments quelconques.

Le règlement intérieur ou les consignes de sécurité fixent les mesures particulières de protection applicables à ces parties de voies.

NOTA : Décret 92-352 du 1^{er} avril 1992 art. 1 : champ d'application du présent décret.

Désignation et formation du personnel.

Article 20

Modifié par Décret n° 97-503 du 21 mai 1997 - art. 52

L'employeur ne peut affecter aux fonctions de chef de manœuvre, de conducteur d'engin, d'accrocheur et de pilote que du personnel qu'il a désigné à cet effet et qui a satisfait à une formation principalement pratique.

La durée de formation des personnels prévue au premier alinéa est comprise entre deux et cinq jours. Cette formation donne lieu à un contrôle de capacité à l'issue du stage.

Une actualisation des connaissances doit être assurée par un formateur répondant aux exigences du premier alinéa, en liaison avec le comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail ou, à défaut, avec les délégués du personnel. La périodicité de cette actualisation, qui peut varier selon les catégories d'établissements définies en fonction des matériels utilisés, est déterminée par l'arrêté prévu à l'article 21.

Le chef d'établissement doit tenir la liste et les attestations de stage des personnes désignées à la disposition de l'inspecteur du travail ou du fonctionnaire qui en exerce les attributions, des agents des services de prévention des organismes compétents de la sécurité sociale ainsi que du comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail, ou, à défaut, des délégués du personnel.

NOTA : Décret 92-352 du 1^{er} avril 1992 art. 1 : champ d'application du présent décret.

Article 21

Modifié par Décret n° 97-503 du 21 mai 1997 - art. 52

Un arrêté des ministres chargés du travail et de l'agriculture fixe le contenu des formations des personnels, les modalités de contrôle de capacité, les indications à faire figurer sur l'attestation correspondante.

NOTA : Décret 92-352 du 1^{er} avril 1992 art. 1 : champ d'application du présent décret.

Titre 3 : Dispositions particulières

Voies ferrées électrifiées.

Article 22

Lorsque les voies ferrées sont électrifiées, les caténaires doivent être considérées comme étant toujours sous tension.

Les prescriptions suivantes doivent être observées :

- a) Un gabarit matérialisant la hauteur limite autorisée pour éviter tout risque électrique doit être implanté de part et d'autre de toute traversée de voie aménagée ;
- b) Il est interdit de monter sur le toit des véhicules ou sur leur chargement, afin de prévenir tout risque de contact avec les caténaires ;
- c) Lorsque des travaux doivent être effectués à proximité des caténaires, il doit être procédé, au préalable, soit à leur mise hors tension, soit en cas d'impossibilité, à la mise en place d'un dispositif faisant obstacle à tout contact avec celles-ci ;
- d) Des mesures doivent être prises pour informer le personnel sur les risques spécifiques au courant électrique, en fonction de la réglementation en vigueur.

Voies exploitées à l'aide de matériel roulant non équipé de moyens de freinage autonome.

Article 23

Lorsque des manœuvres sont effectuées au cabestan, le chef d'établissement est tenu de veiller à ce que :

- a) Aucune personne ne se trouve placée entre le cabestan et le véhicule en mouvement ;
- b) Aucun obstacle ne gêne le passage de la chaîne ou du câble de traction ;
- c) L'accrochage et le décrochage de la chaîne ou du câble ne soient effectués que lorsque le véhicule est arrêté ;
- d) Le cabestan ne soit mis en mouvement qu'après concertation entre l'agent chargé de sa manœuvre et l'agent préposé à la manœuvre de la chaîne ou du câble.

Article 24

Lorsque la zone de manœuvre du matériel roulant n'est pas rendue inaccessible au personnel par une séparation matérielle, le chef de manœuvre doit avoir une visibilité

suffisante des opérations effectuées pour arrêter ou faire arrêter les véhicules en cas de nécessité. S'il n'a pas une visibilité suffisante, il doit désigner un agent chargé de provoquer au besoin cet arrêt ou d'alerter toute personne en danger pour qu'elle se mette en dehors des limites du gabarit de libre passage.

Titre 4 : Dispositions finales.

Article 25

L'obligation de formation initiale instituée par l'article 20 n'est applicable qu'au personnel embauché ou affecté à l'une des fonctions citées par cet article après la date d'entrée en vigueur du présent décret.

L'actualisation des connaissances du personnel embauché ou affecté antérieurement à la date d'entrée en vigueur du présent décret devra être achevée dans des délais et conditions fixés par l'arrêté prévu à l'article 21.

Article 26

Le décret du 4 décembre 1915 modifié, portant règlement d'administration publique en ce qui concerne les mesures à prendre pour assurer la sécurité des travailleurs sur les voies ferrées des établissements, est abrogé.

Article 27

Le présent décret entrera en vigueur le premier jour du treizième mois suivant sa publication.

Article 28

Le ministre de l'agriculture et de la forêt et le ministre du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

ÉDITH CRESSON Par le Premier ministre :

Le ministre du travail, de l'emploi
et de la formation professionnelle,

MARTINE AUBRY

Le ministre de l'agriculture et de la forêt,

LOUIS MERMAZ