



Prescriptions d'exploitation pour voies de raccordement

Voie de raccordement de H2M au SEVA à Vufflens-la-Ville



Responsabilité/validité des présentes prescriptions d'exploitation

Gestionnaire de la voie de raccordement / Raccordé

Gestionnaire de voie de raccordement

H2M Rail Route SA




Route de la Venoge 11

1302 Vuflens-la-Ville

info@h2m-recycling.ch

Entreprises de transport ferroviaire (ETF)

Les ETF suivantes sont autorisées à circuler sur l'installation de voies de raccordement faisant l'objet des présentes prescriptions d'exploitation :



CFF Cargo	
MBC Transports de la région Morges – Bière – Cossonay (MBC)	
railCare AG	

D'autres ETF ne peuvent circuler sur la voie de raccordement qu'accompagnées par un collaborateur formé et examiné du gestionnaire de la voie de raccordement / de l'ETF CFF Cargo et/ou Railcare.

Raccordement au réseau: GI et conduite de l'exploitation

L'installation de voie en aval du SEVA assure le raccordement du SEVA et la voie de H2M au réseau de CFF Infrastructure.

Traçabilité

Rédacteur : Joseph Ballaman, sur mandat, Münchenbuchsee, le 31.07.2021	Approbation: Mathieu Provost H2M Rail Route SA Vuflens-la-Ville, le 26.07.2021	Langues Document-maître : FR	Modèle : © VAP / CFF V 3.3 02.2018- © MV et © Pa  
--	---	--	---



Signatures

Pour le gestionnaire de la voie de raccordement

Lieu/date

Lieu/date

.....
Moinat Reymond
Administrateur

.....
Blaise Henri
Administrateur

Droits de reproduction © et annexes

Tous les droits portant **sur le modèle de ce document** sont détenus par la VAP et les CFF. Les présentes prescriptions d'exploitation font l'objet d'une autorisation de reproduction du modèle, accordée à l'entreprise H2M.

Annexes

Toutes les annexes font intégralement partie des présentes prescriptions d'exploitation. Elles peuvent être modifiées indépendamment de ce document principal. Une modification à une annexe (pour autant qu'elle ne concerne pas une réglementation déterminante pour la sécurité) ne demande pas une nouvelle procédure d'approbation des prescriptions d'exploitation pour les points modifiés de l'annexe, que ce soit auprès des ETF ou des autres intéressés. Les prises de position concernant les annexes doivent intervenir dans les 14 jours à partir de l'envoi des prescriptions d'exploitation y compris des annexes modifiées.

Les modifications sont signalées dans le journal des modifications. De ce fait, elles sont à considérer comme étant acceptées.

Distribution

Distribution : aux adresses courriel sous forme de document pdf. Les signatures ne sont visibles que sur le document original, lequel est disponible auprès du raccordé.

CFF Infrastructure	
anschlussgleise@sbb.ch Pas nécessaire car pas de liaison directe avec CFF-Infra	
ETF: CFF Cargo	
Rhône (PRH), Lausanne-Triage, planung.prh@sbbcargo.com et Lausanne-triage@sbbcargo.com	
CFF Cargo, Prescriptions d'exploitation X002004@sbbcargo.com	
Autres ETF :	
MBC, Transports de la région Morges – Bières – Cossonay (MBC), Av. de la Gottaz 28, 1110 Morges, Patrick.Desarzens@mbc.ch	
RailCare AG, Altgraben 23, 4624, Härkingen, info@railcare.ch	
Distribution interne à l'entreprise	
Responsable de l'exploitation : Mathieu Provost et son remplaçant Christophe Liardet	
Locataires potentielles de la voie	
Pour les entreprises qui pourraient s'établir sur la parcelle de H2M, Le responsable de l'exploitation remet les prescriptions d'exploitation lors de la mise en exploitation.	
Entreprise(s) de construction chargée(s) de la maintenance	
Le responsable de l'exploitation remet les prescriptions d'exploitation lors de l'attribution du mandat et complète manuscritement la distribution sur le document original.	
OFT	
Officie Fédéral des Transports (OFT): zulassung@bav.admin.ch	

Prescriptions abrogées

Aucune prescription abrogée

Journal des modifications

Date	Version	Modification apportée	Modification effectuée par
31.07.2021	1.0	Première édition	Joseph Ballaman, VAP, sur mandat

Table des matières

Responsabilité/validité des présentes prescriptions d'exploitation.....	1
Raccordement au réseau: GI et conduite de l'exploitation.....	1
Traçabilité	1
Signatures	2
Droits de reproduction © et annexes	3
Distribution.....	3
Prescriptions abrogées	4
Journal des modifications	4
Table des matières	5
Remarques préliminaires.....	7
Abréviations et définitions.....	8
1 Généralités et partie organisationnelle	9
1.1 Limite de la voie de raccordement et aiguille de raccordement	9
1.1.1 Raccordement au SEVA	9
1.2 Champ d'application	9
1.2.1 Application par le personnel de l'ETF	9
1.2.2 Validité pour d'autres catégories de personnel	9
1.3 Conduite de l'exploitation	9
1.4 Surveillance du respect des prescriptions d'exploitation	9
1.5 Accès à l'installation de voies de raccordement	10
1.6 Droit d'audit de l'ETF	10
1.7 Interdictions à l'intérieur de l'installation	10
1.8 Restrictions sur l'emploi d'appareils électroniques	10
1.9 Surveillance vidéo	10
2 Installation (portrait) et desserte	11
2.1 Généralités et vue d'ensemble	11
2.2 Installation de voies	11
2.2.1 Répertoire des voies et de leurs extrémités	11
2.2.1.1 Extrémité de voie	11
2.2.1.2 Régimes de propriété	11
2.3 Répertoire des aiguilles (interface et voie de raccordement)	12
2.3.1 Desserte des aiguilles non centralisées	12
2.3.2 Dérangements aux aiguilles.....	12
2.4 Signaux	12
2.5 Travaux sur et aux abords des voies : interdictions de voies et d'aiguilles	12
2.5.1 Voies ou aiguilles non dotées d'un dispositif d'interdiction implanté dans un appareil d'enclenchement.....	12
2.5.1.1 Interdictions à court terme.....	13
2.5.1.2 Interdictions connues à l'avance.....	13
2.6 Croisements rail - route.....	13
2.6.1 Passages à niveau et installations de passage à niveau	13
2.6.2 Aires communes de circulation	13
2.6.3 Installation de régulation du trafic (IRT)	13
2.7 Ligne de contact.....	13
2.8 Courbes à rayons réduits	14
2.9 Eclairage des voies	14
2.10 Catégorie de ligne	14
2.11 Dispositifs de contrôle de l'état libre de la voie	14
3 Exécution de l'exploitation.....	15
3.1 Communication	15
3.1.1 Langue et moyens de communication	15
3.2 Manœuvre.....	15
3.2.1 Sens de marche du mouvement de manœuvre	15
3.2.2 Garer / assurer les compositions	15
3.2.2.1 Interdiction de garer des wagons.....	15
3.2.3 Utilisation du frein à air	15
3.2.4 Véhicules particuliers	15
3.2.5 Assentiments	15

3.2.6	Autorisations	15
3.2.7	Installations sans aiguilles centralisées	15
3.2.8	Observation du parcours.....	16
3.2.9	Mode d'exploitation selon « exploitation des tramways »	16
3.2.10	Détermination des genres de mouvement	16
3.2.11	Déroulement de l'exploitation à l'aide de moyens propres au propriétaire de la voie de raccordement	16
3.2.12	Flèche d'attelage.....	16
3.2.13	Vitesses	16
3.3	Circulation des trains	16
3.4	Barrières et accès	16
3.4.1	Clôture et portail de voie (OUVERTURE ET FERMETURE).....	16
3.4.2	Portes de halle.....	16
3.5	Organisation de l'exploitation.....	17
3.5.1	Compétences.....	17
3.5.2	Mise à disposition et retrait des wagons	17
3.5.2.1	Personnel.....	17
3.5.3	Point de remise.....	17
3.5.3.1	Conditions pour la remise des wagons	17
3.5.4	Horaire de mise en place/ disposition	17
3.5.5	Contrôle à l'arrivée.....	18
3.5.6	Déchargement des matériaux	18
3.5.7	Prêt pour la manœuvre (retrait).....	19
4	Sécurité au travail	20
4.1	Véhicules et moyens de chargement proches des voies	20
4.1.1	Distance par rapport aux voies	20
4.1.2	Se tenir et réaliser des travaux entre des voies ou entre une voie et un obstacle fixe	20
4.1.2.1	Absence de zone intermédiaire de sécurité	20
4.2	Equipements de signalisation et de protection	21
4.2.1	Personnel de l'exploitant de la voie de raccordement (H2M)	21
4.2.2	Personnel de l'ETF et des autres entreprises	21
4.3	Monter sur les wagons.....	21
4.4	Travaux de réparation ou de remise en état sur les wagons.....	22
4.5	Installation de sprinkler / d'alarme incendie	22
4.6	Installation d'alarme gaz	22
5	Dégâts, dommages irrégularités et urgences	23
5.1	Principes	23
5.2	Numéro téléphonique d'urgence et adresse courriel	23
5.3	Comportement en cas d'urgence	23
5.4	Procédure.....	23
5.4.1	Genres d'événement.....	23
5.5	Mobilisation du service suisse d'enquête de sécurité (SESE).....	24
5.6	Traitement ultérieur	24
5.7	Clôture du dérangement	24
	Annexe 1: schéma des voies.....	25
	Annexe 2 (1/5): mesures d'urgences – voie d'annonce	26
	Annexe 2 (2/5): Numéros de téléphone et feuille de notes	27
	Annexe 3 (3/5): Matières dangereuses.....	28
	Annexe 2 (4/5): Mobilisation du SESE.....	29
	Annexe 2 (5/5): Entreprise H2M	33

Remarques préliminaires

L'Ordonnance sur le transport de marchandises prescrit que les exploitants de voies de raccordement doivent promulguer des prescriptions d'exploitation (OTM art. 33), ainsi que déterminer un responsable de l'exploitation ferroviaire ainsi que le suppléant de ce dernier (responsable de l'exploitation et remplaçant du responsable de l'exploitation / OTM art. 34)

Les dispositions légales se basent sur la Loi sur le transport de marchandises et l'Ordonnance sur le transport de marchandises (valables dès le 01 juillet 2016).

Les Prescriptions suisses de circulation des trains (PCT) R 300.1.-15 constituent les dispositions réglementaires de base pour l'exploitation. Si nécessaire, les chiffres concernés sont précisés. Les autres textes de bases sont l'organisation de l'exploitant de la voie de raccordement, d'éventuelles dispositions des ETF concernées, les normes de la SUVA, de même que les spécificités locales.

L'ordre de succession des points du chapitre « exécution de l'exploitation » est déterminé d'une part par les PCT, d'autre part d'après le déroulement logique de l'exploitation. Ainsi l'exploitant de la voie de raccordement est soutenu dans l'interprétation du contenu.

Les présentes prescriptions d'exploitation sont principalement des directives du gestionnaire de la voie de raccordement, s'adressant au personnel des ETF. Ces prescriptions d'exploitation peuvent être comparées à un règlement intérieur.

Le chapitre 1 des présentes prescriptions s'applique également au personnel du gestionnaire de la voie de raccordement, au chef-circulation du gestionnaire de l'infrastructure (par exemple, s'il dessert des installations de sécurité de la voie de raccordement ou au personnel de l'entreprise de construction de voies ferrées (par ex. pour le contrôle annuel ou lors de chantiers).

Abréviations et définitions

Complément des PCT R 300.1, chiffre 3 (terminologie) et 3.2 (explication des termes)

Abréviations	Terminologie	Définition
CC Vuflens	Chef-circulation	(au sens du R 300.1 chiffre 3.2) dessert les installations de sécurité de la VR SEVA centralisées dans l'appareil d'enclenchement de la gare de Vuflens-la-Ville
ETF	Entreprise de transport ferroviaire	Par exemple ; CFF Cargo, BLS, RailCare, MBC
IRT	Installation de régulation du trafic sur les passages à niveau ou les aires communes de circulation	Selon les PCT R 300.1
LTM	Loi sur le transport de marchandises	Texte juridique succédant à la loi sur les voies de raccordement (application conjointe avec l'OTM)
OTM	Ordonnance sur le transport de marchandises	Texte juridique d'application de la LTM
PE VR	Prescriptions d'exploitation de la voie de raccordement	Le présent document
	Raccordé	Propriétaire de la voie de raccordement
	Exploitant de la voie de raccordement	Exploitant de l'infrastructure
RID	Règlement concernant le transport international ferroviaire de marchandises dangereuses	Dispositions réglementaires supranationales pour l'acheminement par chemin de fer de marchandises dangereuses
--	Responsable de l'exploitation (devoirs etc. voir également l'ordonnance sur le transport de marchandises, article 34)	Le collaborateur responsable du trafic ferroviaire sur la voie de raccordement
SESE	Service suisse d'enquête de sécurité	Autorité de la Confédération suisse (DETEC) chargée de mener des enquêtes sur les accidents et incidents
VAP	Verband der Verlader, Anschliesser und Privatwagenbesitzer	Association faîtière des propriétaires des chargeurs, propriétaires de voies de raccordement et de wagons privés
---	Véhicule rail / route	Véhicule monté sur pneumatiques et équipé d'un dispositif spécial lui permettant de circuler sur des rails (PCT R 300.4 chiffre 2.2.4)
VR	Voie de raccordement Voir également l'ordonnance sur le transport de marchandises, article 2	Voie raccordée à une gare ou à une pleine voie, servant essentiellement au trafic marchandises

1 Généralités et partie organisationnelle

1.1 Limite de la voie de raccordement et aiguille de raccordement

1.1.1 Raccordement au SEVA

La voie de raccordement du raccordé H2M est reliée à celle du SEVA à l'aiguille no 110. L'installation de raccordement est la propriété de H2M. L'installation de raccordement ainsi que la voie de raccordement sont représentées à l'annexe 1.

1.2 Champ d'application

Le champ d'application des présentes prescriptions d'exploitation s'étend à l'installation de voie de raccordement de l'entreprise H2M, selon le plan des voies de l'annexe 1.

1.2.1 Application par le personnel de l'ETF

Les présentes prescriptions d'exploitation s'appliquent aux ETF auxquelles elles ont été remises contre accusé de réception, ainsi qu'à son mandataire. Les ETF sont tenues d'instruire son propre personnel ainsi que celui de son mandataire sur les présentes prescriptions d'exploitation. Les ETF sont toujours tenues comme étant responsable vis-à-vis de l'entreprise H2M.

1.2.2 Validité pour d'autres catégories de personnel

Les présentes prescriptions d'exploitation font partie des directives de la voie de raccordement de l'entreprise H2M :

- Pour le propre personnel du gestionnaire de la voie de raccordement, impliqué dans l'exploitation ferroviaire et routière
- Pour l'entreprise de construction de voies ferrées effectuant le contrôle annuel de la voie de raccordement
- Les prescriptions d'exploitation sont également applicables aux entreprises travaillant ou exploitant la voie de raccordement

Les prescriptions d'exploitation seront remises aux entreprises concernées selon la liste de distribution.

1.3 Conduite de l'exploitation

L'exploitant de la voie de raccordement doit définir un responsable du trafic ferroviaire et son remplaçant. Ces derniers sont désignés comme responsable de l'exploitation respectivement remplaçant du responsable de l'exploitation et sont cités dans les mesures d'urgence de l'annexe 2.

1.4 Surveillance du respect des prescriptions d'exploitation

Le respect des prescriptions d'exploitation, y compris les prescriptions de circulation des trains (PCT) par l'ETF peut être contrôlé sur un mode aléatoire par la société mandatée par H2M.

En cas de non-respect de ces prescriptions d'exploitation de voie de raccordement, l'entreprise H2M se réserve le droit de prononcer un avertissement à l'ETF concernée et, le cas échéant, de dénoncer l'infraction à l'OFT.



1.5 Accès à l'installation de voies de raccordement

L'accès est réservé au personnel selon le chiffre 1.2.

Les véhicules de service ou privés du personnel selon le chiffre 1.2 ne peuvent pas se parquer dans l'enceinte du bâtiment.

1.6 Droit d'audit de l'ETF

L'ETF est habilitée à auditer ses propres collaborateurs ou les personnes qu'elle a mandatées, sur le territoire de l'entreprise H2M. Pour l'accès, voir le chiffre 1.5 des présentes prescriptions d'exploitation.

1.7 Interdictions à l'intérieur de l'installation

Le personnel de l'ETF peut accéder à la cantine ainsi qu'utiliser les WC et le local de séjour.

1.8 Restrictions sur l'emploi d'appareils électroniques

Aucune restriction.

1.9 Surveillance vidéo

La surveillance vidéo consiste en une surveillance du trafic. Il n'y a pas prévu d'enregistrement d'images.

2 Installation (portrait) et desserte

2.1 Généralités et vue d'ensemble

Desserte selon le plan des voies de l'annexe 1

2.2 Installation de voies

2.2.1 Répertoire des voies et de leurs extrémités

Voie (No)	Point d'origine	Point de but resp. extrémité	Longueur totale (utile) m	Pente
X	Aiguille 110	Aiguille 111	79	5 ‰
901	Aiguille 111	Aiguille 112	268	5 ‰
902	Aiguille 111	Aiguille 112	300	5 ‰
x	Aiguille 112	Butoirs	54	4.8 ‰

Selon plan des voies de l'annexe 1

Toutes les courbes ont des rayons supérieurs à 150 m.

2.2.1.1 Extrémité de voie



2.2.1.2 Régimes de propriété

Les voies de raccordement décrites dans les présentes prescriptions d'exploitation sont propriété de l'entreprise H2M. L'utilisation des voies par les ETF est réglée par contrat ainsi qu'avec les présentes prescriptions d'exploitation.

L'emprunt des voies est de la responsabilité de l'ETF.

L'installation de voies de la voie de raccordement de l'entreprise H2M ne peut pas être employée par le chef-circulation CFF Infrastructure comme extension du domaine de manœuvre ou de circulation des trains CFF, respectivement pour garer des véhicules.

2.3 Répertoire des aiguilles (interface et voie de raccordement)

No d'aiguille	Genre d'entraînement	Remarque/ chauffage d'aiguilles	Desserte par
110	Aiguille à main à levier	Pas de chauffage	Personnel de l'ETF
111	Aiguille à main à levier	Pas de chauffage	Personnel de l'ETF
112	Aiguille à main à levier	Pas de chauffage	Personnel de l'ETF

Selon plan des voies de l'annexe 1

2.3.1 Desserte des aiguilles non centralisées

La desserte des aiguilles non centralisées est réglée dans le répertoire du chiffre 2.3. Le personnel doit être spécifiquement formé à cet effet.

2.3.2 Dérangements aux aiguilles

Quel que soit le genre de dérangement, il faut se conformer aux PCT R 300.9 chiffre 4. Le responsable de l'exploitation doit être systématiquement avisé (selon l'annexe 2) par les collaborateurs de la manœuvre.

Les aiguilles talonnées ou endommagées ne peuvent être à nouveau franchies qu'après contrôle par du personnel instruit. Le service spécialisé doit toujours être requis pour effectuer un contrôle.

2.4 Signaux

Il n'y a aucun signal pour les mouvements de manœuvre sur la voie de raccordement.

2.5 Travaux sur et aux abords des voies : interdictions de voies et d'aiguilles

Les PCT R 300.12 « travaux sur et aux abords des voies » sont applicables pour tous travaux sur et aux abords des voies (par exemple, en cas d'interdiction de la voie).

2.5.1 Voies ou aiguilles non dotées d'un dispositif d'interdiction implanté dans un appareil d'enclenchement

Pour des travaux planifiés près de la voie de raccordement ou sur cette dernière, l'entreprise d'entretien doit obligatoirement et en temps utile établir un concept sécuritaire (dispositif de sécurité) en collaboration avec le responsable de l'exploitation de l'entreprise H2M.

Les voies et aiguilles ne pouvant temporairement pas être franchies doivent être signalées par le responsable de l'exploitation au SEVA, aux ETF, ainsi qu'aux éventuels co-raccordés. Le processus d'interdiction s'effectue selon les dispositions des PCT R 300.12 « travaux sur et aux abords des voies ».

2.5.1.1 Interdictions à court terme

En cas d'interdictions sur la voie de raccordement ordonnées à court terme pour des travaux sur et aux abords des voies, le responsable de l'exploitation doit impérativement aviser les ETF et le SEVA.

Le processus d'interdiction s'effectue selon les PCT R 300.12 « travaux sur et aux abords des voies ».

2.5.1.2 Interdictions connues à l'avance

Pour des travaux planifiés près de la voie de raccordement ou sur cette dernière, l'entreprise d'entretien doit obligatoirement et en temps utile établir un concept sécuritaire (dispositif de sécurité) en collaboration avec le responsable de l'exploitation de l'entreprise H2M.

Les voies et aiguilles ne pouvant temporairement pas être franchies doivent être signalées par le responsable de l'exploitation à toutes les ETF concernées ainsi qu'au SEVA.


Le processus d'interdiction s'effectue selon les dispositions des PCT R 300.12 « travaux sur et aux abords des voies ».

2.6 Croisements rail - route

2.6.1 Passages à niveau et installations de passage à niveau

Il n'y a pas de passage à niveau sur les voies de raccordement de H2M.

2.6.2 Aires communes de circulation

Désignation / emplacement	Mode d'exploitation
Place avec un revêtement en béton	Mouvement de manœuvre en exploitation de tramways
Signalisation ferroviaire / dispositions	Signalisation routière
Aucune signalisation ferroviaire à l'intérieur de l'entreprise. Surveillance sur place par le personnel de l'ETF. La zone utilisable pour les véhicules routiers est délimitée par une signalisation jaune au sol.	 Panneau routier OSR 1.18

L'aire communes de circulation est représenté dans le plan des voies de l'annexe 1

2.6.3 Installation de régulation du trafic (IRT)

Il n'y a pas d'installation de régulation du trafic.

2.7 Ligne de contact

Pas de ligne de contact



2.8 Courbes à rayons réduits

Toutes les courbes ont des rayons supérieurs à 150 m.

2.9 Eclairage des voies

Il n'y a pas d'éclairage des voies.

2.10 Catégorie de ligne

Sur la voie de raccordement, le poids maximal admissible par essieu est de 22.5 tonnes resp. 8 t/mètre. Il n'y a pas de restriction.

2.11 Dispositifs de contrôle de l'état libre de la voie

Aucun dispositif de contrôle de l'état libre de la voie ne se trouve sur la voie de raccordement.

3 Exécution de l'exploitation

Le tableau reprenant les responsabilités concernant l'exécution de l'exploitation se trouve dans l'annexe 4.

3.1 Communication

3.1.1 Langue et moyens de communication

- Les communications s'effectuent exclusivement en français
- Aucun moyen prescrit

3.2 Manœuvre

3.2.1 Sens de marche du mouvement de manœuvre

L'ETF détermine elle-même le sens de marche de ses mouvements de manœuvre. Si plusieurs ETF manœuvrent en même temps sur la voie de raccordement, les chefs de manœuvre s'entendent sur le sens de marche.

3.2.2 Garer / assurer les compositions

Aucune dérogation au PCT.

3.2.2.1 Interdiction de garer des wagons

Pas de disposition particulière.

3.2.3 Utilisation du frein à air

Les mouvements de manœuvre doivent toujours être freinés au frein à air.

3.2.4 Véhicules particuliers

Les véhicules rail/route sont autorisés ainsi que les véhicules adaptés selon PCRT 300.4 chiffre 3.3.5 et 3.4.3.



3.2.5 Assentiments

Pas de dérogation aux PCT R 300.4 chiffre 2.4.

3.2.6 Autorisations

Pas de disposition particulière.

3.2.7 Installations sans aiguilles centralisées

Pas de dérogation aux PCT R 300.4, chiffre 2.4.6.

3.2.8 Observation du parcours

Aucune dérogation.

3.2.9 Mode d'exploitation selon « exploitation des tramways »

L'exploitation des tramways selon le chiffre 2.6 des présentes prescriptions et selon les PCT R 300.4 chiffre 2.7, est applicable sur toute la zone de l'aire commune de H2M.

3.2.10 Détermination des genres de mouvement

Seuls les genres de mouvements suivants selon PCT R 300.4 chiffre 3.1 peuvent être exécutés :

- Mouvements de manœuvre en conduite directe
- Mouvements de manœuvre en conduite indirecte
- Mouvements de manœuvre selon le chiffre 3.2.11 des présentes prescriptions d'exploitation

3.2.11 Déroulement de l'exploitation à l'aide de moyens propres au propriétaire de la voie de raccordement

Le propriétaire de la voie de raccordement et ses locataires pourront se doter de moyen propre, au sens des PCT R 300.4 chiffres 3.3 et 3.4.

3.2.12 Flèche d'attelage

Pas de disposition particulière.

3.2.13 Vitesses

Sur toute la VR de H2M, la marche à vue Vmax 5 km/h est applicable. (depuis l'AV 111 jusqu'au butoir.

3.3 Circulation des trains

Aucune circulation de train selon les PCT R 300.6

3.4 Barrières et accès

3.4.1 Clôture et portail de voie (OUVERTURE ET FERMETURE)

L'ensemble du bâtiment y compris l'installation de voies est entourée d'une clôture. Il est possible de quitter sans autre le secteur de l'installation de voies.

Dans une phase ultérieure l'équipe de manœuvre de l'ETF recevra une clé pour la mise en place et le retrait de wagons. L'ETF est tenue pour responsable en cas de perte de la clé / du badge.

Le portail de voies est représenté dans le plan des voies de l'annexe 1. Le portail doit être signalé par le signal d'arrêt conforme aux PCT R300.2, chiffre 2.2.1.

3.4.2 Portes de halle

Il n'y a pas de porte de halle.


3.5 Organisation de l'exploitation

3.5.1 Compétences

Le déblaiement de la neige, de la glace et de matériaux en tous genres, le désherbage, le nettoyage des gorges des rails intégrés au sol et l'entretien des chemins latéraux sont de la compétence de l'entreprise H2M.

Le matériel nécessaire pour l'exploitation de l'installation tel que sabots d'arrêt etc. est mis à disposition par le responsable de l'exploitation de l'entreprise H2M.

Répertoire et emplacements de ces moyens d'exploitation :

Objet	Lieu de rangement	Observation
Sabot d'arrêt jaune et rouge		4 par voie
Panneau de mise en garde pour sabots d'arrêt	Crochets disposés dans le faisceau de voies Plots de support dans le faisceau de voies	

Tous les collaborateurs employant les moyens d'exploitation mentionnés sont responsables pour le maintien en ordre du faisceau de voies :

- Toujours entreposer les sabots d'arrêt aux endroits prévus,
- Suspendre les panneaux de mise en garde pour sabots d'arrêt, etc.

3.5.2 Mise à disposition et retrait des wagons

Mise à disposition des wagons et traitement :

- L'ETF achemine les wagons classés correctement, conformément à l'horaire, sur la voie 901 ou 902 selon la situation

3.5.2.1 Personnel

L'accompagnement de wagons n'est autorisé que dans le cadre des activités professionnelles du personnel de manœuvre.

3.5.3 Point de remise

La remise s'effectue toujours sur la voie 901 ou 902 selon les disponibilités en accord avec H2M.

3.5.3.1 Conditions pour la remise des wagons

L'ETF gare les wagons à un endroit convenu et les assure à l'aide de sabots d'arrêt/panneau de mise en garde pour sabot d'arrêt.

3.5.4 Horaire de mise en place/ disposition

La mise en place des wagons et leur disposition sont effectuées selon l'horaire.

En cas de dérogation à l'horaire, l'entreprise H2M est informée par l'ETF.

La mise en place / le retrait de wagons chez l'entreprise H2M durant la nuit et/ou en fin de semaine (en dehors des heures d'exploitation) sont l'objet de dispositions spécifiques.



3.5.5 Contrôle à l'arrivée

Le contenu de la marchandise se trouvant dans les wagons arrivants sont contrôlés par l'entreprise H2M (contrôle visuel). Ensuite, l'ETF décharge la marchandise de chaque wagon dans les fosses situées sous les voies selon le contrat entre l'entreprise H2M et l'ETF

3.5.6 Déchargement des matériaux

L'entreprise ferroviaire a le mandat de décharger dans les fosses le contenu des wagons selon le contrat entre H2M et CFF-Cargo. Le processus de déroulement est fixé ci-dessous

- Le collaborateur de H2M vérifie visuellement le contenu des wagons
- Le collaborateur de H2M programme la bande d'évacuation
- Le collaborateur de H2M donne l'ordre de vider le wagon
- Le chef de manœuvre ouvre la porte sous le wagon et le contenu tombe dans la fosse
- Le chef de manœuvre referme la porte du wagon, puis ordonne au mécanicien de la locomotive d'amener le prochain wagon sur la fosse pour décharger le prochain wagon
- Mesures de sécurité à prendre
- Une fosse est recouverte d'une grille permettant aux matériaux de tomber sur la bande transporteuse.
- Une deuxième fosse (sans grille) se trouve à proximité des voies. Cette dernière est protégée uniquement sur 3 faces par un garde-corps. Les collaborateurs de l'ETF doivent prendre connaissance de ce risque et afin de garantir la traçabilité signer le document établi par H2M. En cas d'Audit, il pourrait être demandé.



3.5.7 Prêt pour la manœuvre (retrait)

En principe, les heures de retrait convenues sont à observer. Le personnel de l'entreprise H2M annonce le prêt à l'ETF.

Le prêt comprend :

- le retrait éventuel d'une passerelle de chargement
- les portes des wagons sont fermées / les couvercles et/ou bondes vissés / fermés
- l'entrée des données CIS est effectuée

4 Sécurité au travail

4.1 Véhicules et moyens de chargement proches des voies

Complément des PCT R 300.8, chiffre 1.2.2

4.1.1 Distance par rapport aux voies

Un espace libre **minimal** de 1.5m doit être respecté entre un véhicule (par ex. charrette, chariot élévateur à fourche, camionnette) ou des moyens de chargement (palettes) et le rail le plus proche.

4.1.2 Se tenir et réaliser des travaux entre des voies ou entre une voie et un obstacle fixe

Une zone intermédiaire de sécurité doit être disponible pour s'y tenir ou pour réaliser des travaux entre des voies ou entre une voie et un obstacle fixe. Dans le cas contraire, il faut procéder selon les dispositions « absence de zone intermédiaire de sécurité ».

En présence de chantiers, il faut procéder selon les dispositions des PCT R 300.12 « travaux sur et aux abords des voies ».

4.1.2.1 Absence de zone intermédiaire de sécurité

En l'absence de zone intermédiaire de sécurité ou, dans une situation concrète où le personnel concerné n'est pas en mesure de déterminer avec certitude s'il peut ou non pénétrer entre des voies, il convient de procéder selon les directives sur les « travaux sur et aux abords des voies ».

Précision des PCT R 300.8, chiffre 2.1.1

Il est en principe interdit de se tenir et de réaliser des travaux entre des voies ou une voie et un obstacle fixe. Avant de se rendre dans ce genre de zone, un collaborateur doit s'assurer que toutes les conditions nécessaires soient remplies.

Une zone intermédiaire de sécurité doit être disponible pour s'y tenir ou pour réaliser des travaux entre des voies ou entre une voie et un obstacle fixe. Dans le cas contraire, il faut procéder selon les dispositions « absence de zone intermédiaire de sécurité » ceci est également valable pour l'accompagnement de mouvements de manœuvre, lorsque le collaborateur se trouve sur un marchepied latéral (→ profil d'espace libre selon le chapitre 2 des présentes prescriptions d'exploitation).

Les activités suivantes requièrent une zone intermédiaire de sécurité :






- Préparation du train incluant également le contrôle technique
- Essais du frein (à l'exception de celui effectué à partir de la cabine de conduite)

Précision : pour se rendre à un véhicule ou pour en revenir ainsi que pour y monter ou en descendre en l'absence de zone intermédiaire de sécurité, il n'y a pas lieu d'avoir une protection.

4.2 Equipements de signalisation et de protection

Complément des PCT R 300.8 chiffre 2.1 et de l'ordonnance sur le transport de marchandises article 33, alinéa 2.

4.2.1 Personnel de l'exploitant de la voie de raccordement (H2M)

Symbole	Equipement de protection	Utilisation
	Gilet protecteur orange selon norme EN ISO 20471	Pour accéder aux wagons sur les voies du raccordé, les collaborateurs de l'entreprise H2M doivent porter un gilet protecteur orange conforme à la norme EN ISO 20471.
	Casque (dans tous les cas, la couleur blanche est interdite : cette dernière est réservée aux protecteurs dans un chantier ferroviaire !) Directives SUVA SN EN 397	Le port du casque de sécurité est obligatoire pour accéder dans le périmètre de la zone de l'installation de chargement et déchargement.
	Chaussures de sécurité Directives SUVA SN EN ISO 20345	Le port de chaussures de sécurité est obligatoire pour accéder dans le périmètre de la zone de l'installation de chargement et déchargement.
	Gants de protection Directives SUVA SN EN 388	Le port de gants de sécurité est recommandé .
	Lunettes de protection	Le port de lunettes de protection est recommandé dans la zone de chargement et déchargement

4.2.2 Personnel de l'ETF et des autres entreprises

Le port des équipements de protection et de signalisation du personnel de l'ETF et des autres entreprises doit être réglé dans leurs propres prescriptions.

4.3 Monter sur les wagons

Si la nécessité de contrôler le contenu des wagons avant le déchargement devait être nécessaire, une passerelle adaptée sera mise en place pour faire les observations depuis celle-ci.



4.4 Travaux de réparation ou de remise en état sur les wagons

Pas de disposition particulière.

4.5 Installation de sprinkler / d'alarme incendie

Il n'y a ni installation de sprinkler, ni d'alarme incendie.

4.6 Installation d'alarme gaz

Il n'y a pas d'installation d'alarme gaz.

5 Dégâts, dommages irrégularités et urgences

5.1 Principes

Lors de dégâts, dommages, irrégularités et urgences (en règle générale accidents avec décès et/ou blessés graves, fuite de matière dangereuse), en respectant la voie d'annonce pour aviser les services compétents :

- L'information est assurée de parvenir aux services concernés ;
- Les forces de sauvetage internes et externes interviennent ;
- L'exploitation de l'installation de l'entreprise H2M peut se poursuivre, respectivement pourra reprendre.

5.2 Numéro téléphonique d'urgence et adresse courriel

Après la mise en œuvre des mesures d'urgence initiales telles que l'appel des services de secours, tous les événements survenus dans l'exploitation ferroviaire, avec ou sans dégâts, doivent être annoncés au service suivant :

CFF Infra : **051 225 08 65**, Email netzleitung-g@sbb.ch

Il existe un contact direct entre l'entreprise H2M et le responsable d'exploitation du SEVA. L'annonce d'irrégularité peut également être transmise par cette voie.

5.3 Comportement en cas d'urgence

L'aide-mémoire « comportement en cas d'urgence » se trouve dans l'annexe 2. Il est également affiché respectivement est disposé dans chaque local de l'entreprise H2M.

5.4 Procédure

Le responsable de l'exploitation détermine la suite de la procédure.

5.4.1 Genres d'événement

Genres d'événement sur l'infrastructure de l'installation de voie de raccordement :

Lieu et genre d'événement	Procédure en cas de dérangement selon ...
Voies (par ex. rupture du rail, affaissement de la voie)	PCT R 300.9 chiffre 8 et R 300.8, « sécurité au travail »
Aiguilles (par exemple talonnage)	PCT R 300.9 chiffre 4 « mouvements de manœuvre »
Véhicules propres au raccordé (déraillement / collision)	Directives internes de l'entreprise de même qu'information au SESE (si nécessaire)
Véhicules de l' / des ETF (déraillement, tamponnement)	Information du SESE (si nécessaire) et selon processus internes de l'ETF
Événement survenu sur le dispositif de liaison	Identique aux événements précédents, de même qu'éclaircissement d'entente avec le responsable d'exploitation du SEVA



5.5 Mobilisation du service suisse d'enquête de sécurité (SESE)

Voir la description dans l'annexe 2.

5.6 Traitement ultérieur

Voir la description de l'annexe 2, utiliser cette dernière.










5.7 Clôture du dérangement

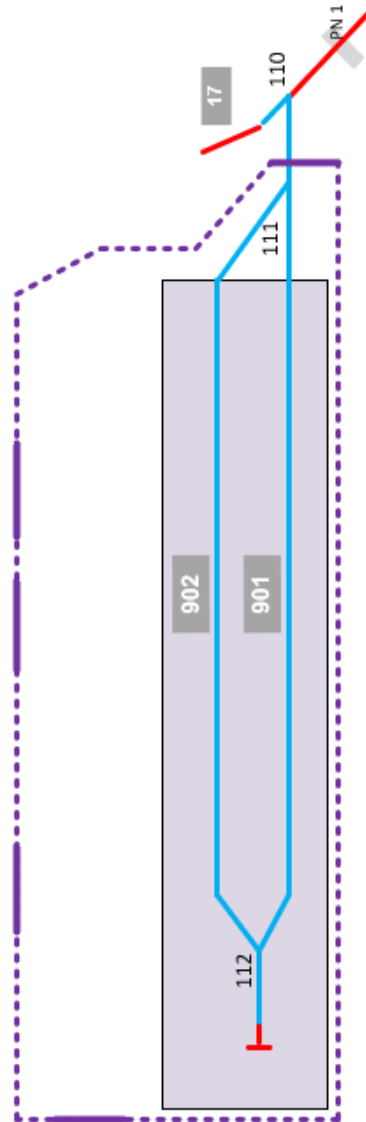
Lors du passage en exploitation normale, les services concernés (selon la feuille de notes de l'annexe 2) doivent être informés.

Annexe 1: schéma des voies

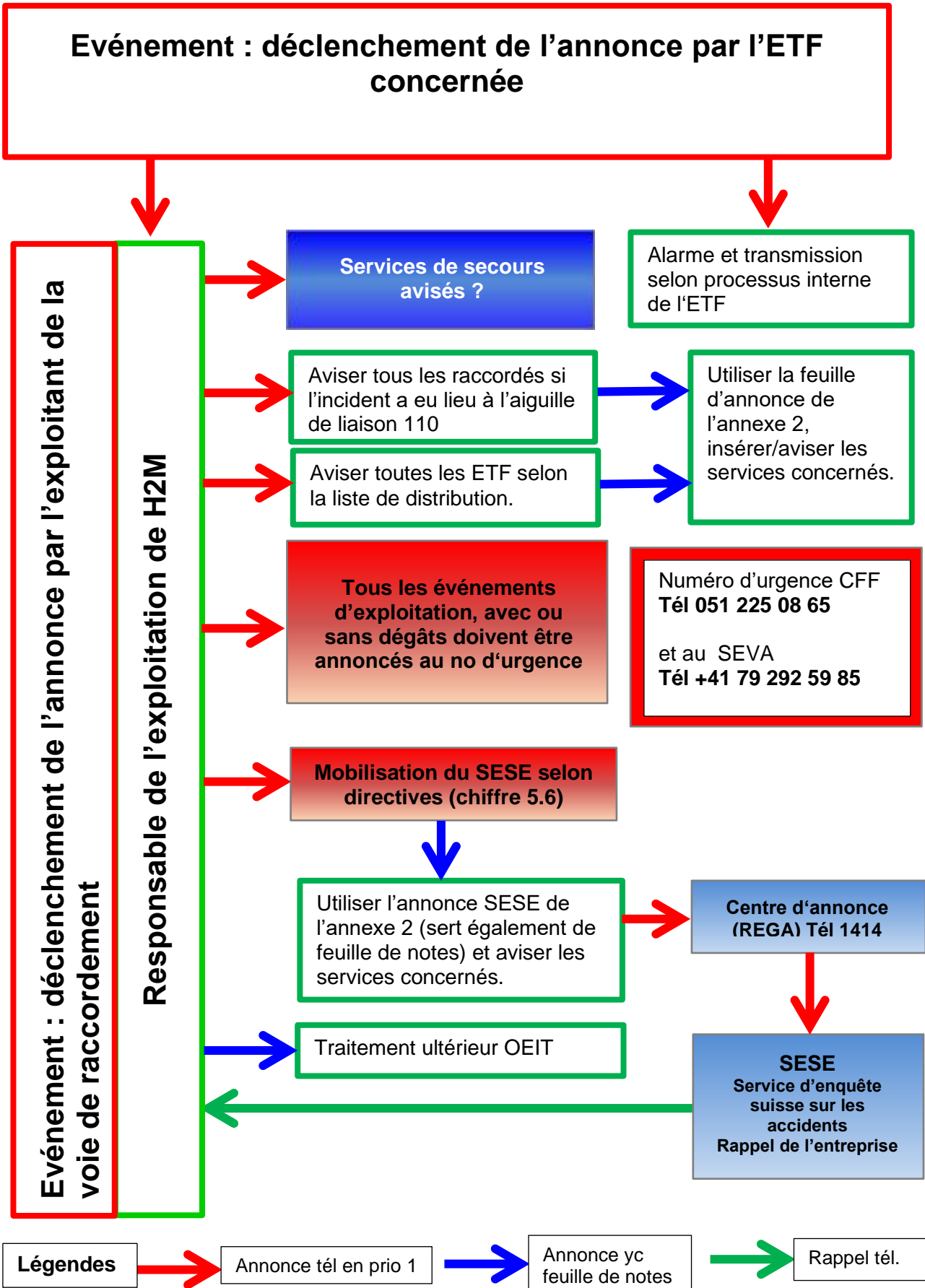
Gare de Vufflens-La-Ville voie de raccordement de l'entreprise H2M au SEVA

Légendes

-  Voies du SEVA
-  Voie de raccordement H2M
-  Passage à niveau
-  Fin de voie (heurtoir)
-  Numéro de voie
-  Numéro d'aiguillage
-  Zone mixte rail-route
-  Clôture
-  Portail



Annexe 2 (1/5): mesures d'urgences – voie d'annonce



Annexe 2 (2/5): Numéros de téléphone et feuille de notes

Numéros d'urgence de l'exploitant de la voie de raccordement (mise à jour 31.07.2021)

Voie de raccordement H2M

Responsable de l'exploitation H2M (exploitant de la voie de raccordement), Mathieu Provost Tél +41 79 265 02 97
Suppléant du responsable de l'exploitation H2M,
Christophe Liardet Tél +41 78 841 80 32

Voie de raccordement SEVA

Responsable de l'exploitation (exploitant de la voie de raccordement du SEVA), Jacquet Sébastien Tél +41 79 292 59 85
Suppléant du responsable de l'exploitation du SEVA,
Martin Jaquet Tél +41 79 955 62 75

CFF Infrastructure – Conduite de l'exploitation

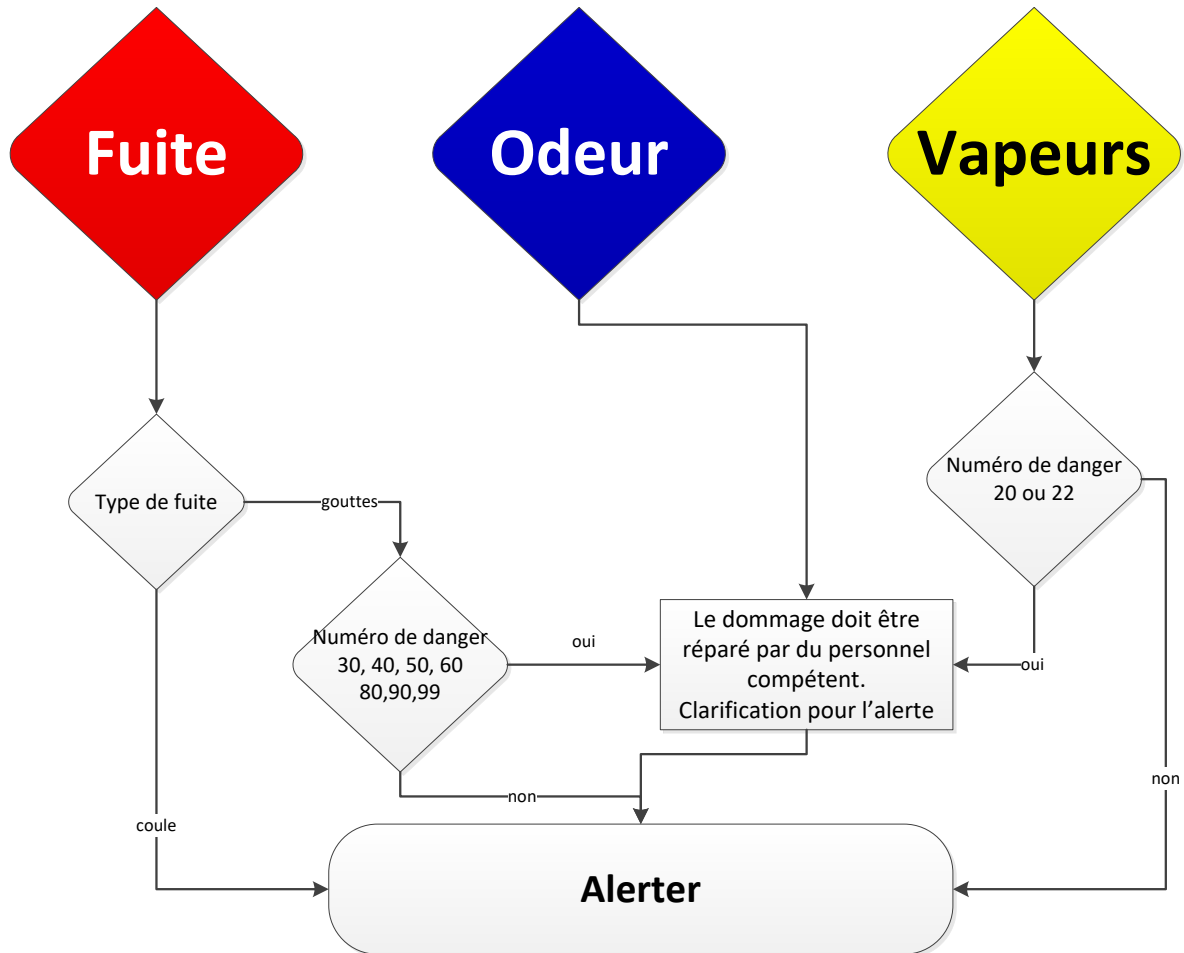
CFF : centre d'exploitation ouest, secteur Neuchâtel
Chef-circulation Vufflens-la-Ville Tél +41 51 225 41 78
Régulateur du trafic (RTF) Tél +41 51 225 40 98

Entreprises ferroviaires de transport

CFF Cargo SA ; – Unité de production Ouest Tél +41 79 619 46 45
railCare: Manoeuvre Aclens Tél +41 21 867 19 75
Tél +41 79 292 59 85
MBC Tél +41 21 811 43 81

Annexe 2 (3/5): Matières dangereuses

Remarque : les huiles pour les moteurs, pour les transformateurs et hydraulique ne sont pas considérées comme étant des matières dangereuses



Annexe 2 (4/5): Mobilisation du SESE

La nécessité de mobiliser le SESE est indiquée dans « l'Ordonnance sur les enquêtes de sécurité en cas d'incident dans le domaine des transports » (OEIT), référence RS 742.161. Il faut aviser immédiatement l'organe d'alerte lors de :

Evénement (selon l'article 15 de l'OEIT)	Définition (selon l'article 4 de l'OEIT)
Accidents	Evénement qui entraîne une blessure mortelle ou une blessure grave, des dégâts matériels considérables ou un accident majeur au sens de l'ordonnance du 27 février 1991 sur les accidents majeurs.
Incidents graves	Evénement qui a failli entraîner un accident et dont la survenance n'a pas été empêchée par les mesures de sécurité automatiques.
Evénements extraordinaires	Evénement imputable à la défaillance technique d'installations déterminantes pour la sécurité, à des mesures de sécurité lacunaires ou inadaptées, ou encore à des erreurs humaines compromettant la sécurité
Actes de sabotage présumés ou commis	-
Incendies de véhicules	-

Le responsable de la voie de raccordement resp. son remplaçant font appel au SESE dans les cas requis, par téléphone, via la centrale d'alarme de la REGA (**téléphone 1414**).

Annonces à l'OFT

Dans le cadre des annonces d'irrégularités, les voies de raccordement sont soumises à l'ordonnance sur les enquêtes de sécurité en cas d'incident dans le domaine des transports (OEIT, RS 742.161). Cette ordonnance définit, dans son article 16, les annonces nécessaires à effectuer auprès de l'autorité de surveillance de l'office fédéral des transports (OFT).

Les événements ci-dessous doivent être déclarés à l'OFT par le responsable du trafic ferroviaire respectivement son remplaçant, dans les 30 jours suivant l'événement, par l'intermédiaire de la nouvelle banque de données des événements (NEDB) de l'OFT :

<https://www.nedb.admin.ch/>

Evénement	Remarques
Accident	Evénement qui entraîne une blessure mortelle ou une blessure grave, des dégâts matériels importants. <ul style="list-style-type: none"> • Blessure mortelle : lésion corporelle occasionnée par un accident et entraînant la mort du blessé dans les 30 jours suivant cet accident. • Blessure grave: lésion corporelle dont souffre une personne et dont le traitement nécessite un séjour hospitalier de plus de 24 heures. • Evénements entraînant de gros dégâts: tous les événements impliquant des dégâts d'un montant supérieur à CHF. 100'000.-
Incident graves	Evénement (par exemple, mise en danger), qui a failli entraîner un accident et dont la survenance n'a pas été empêchée par les mesures de sécurité automatiques.
événements entraînant des blessures légères	lésion corporelle dont souffre une personne, nécessitant des soins médicaux ambulatoires

Événement	Remarques
suicides et les tentatives de suicide	Tentatives de suicide : n'annoncer que celles ayant entraîné au moins des blessures légères
Avarie technique importante	<p>Avarie technique importante de parties de matériel roulant (par ex. dégâts graves au au moteur, rupture de roue ou d'essieu) et de l'infrastructure (par ex. rupture resp-déformation du rail, déjettement de la voie).</p> <p><i>Rupture de rail : Rail cassé en deux ou plusieurs parties ou dont une partie métallique s'est détachée, entraînant sur le plan de roulement une brèche d'au moins 50mm de large et 10mm de profondeur.</i></p> <p><i>Les déformation du rail ou déjettement de la voie sont des défauts concernant la continuité de la voie ou la géométrie de cette dernière qui, pour le maintien de la sécurité, nécessitent une interdiction immédiate de la voie ou une réduction de vitesse.</i></p>
Événement extraordinaire	un événement imputable à la défaillance technique d'installations déterminantes pour la sécurité, à des mesures de sécurité lacunaires ou inadaptées, ou encore à des erreurs humaines compromettant la sécurité.
Événement impliquant une marchandise dangereuse	événement au sens du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), Appendice C à la Convention du 9 mai 1980 relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) dans la teneur du Protocole de modification du 3 juin 1999;
Actes de sabotage présumés ou commis	Dégâts ou destructions délibérés commis sur le domaine du chemin de fer, ou dégradation de l'exploitation ferroviaire. Les menaces à la bombe font partie de cette catégorie
incendies de véhicules et grandes exploitation d'installations déterminantes pour la sécurité	les explosions et les incendies importants d'installations servant à la sécurité, dont les dégâts sont ≥ Fr. 25'000.- .
Perturbations importantes	Perturbations (par ex. événements naturels, absence de courant de traction, dérangement aux installations de sécurité) interrompant l'exploitation d'un tronçon au moins 6 heures.
Collisions de trains ou de mouvements de manoeuvre avec :	<ul style="list-style-type: none"> • d'autres véhicules ferroviaires • des véhicules routiers • des obstacles (par ex. heurtoir) • des moyens d'exploitation du gestionnaire de l'infrastructure • des animaux <p>Les collisions avec des obstacles ou des animaux ne sont à déclarer que si les dégâts sont ≥ Fr. 25'000.-.</p>
Déraillements de trains ou de mouvements de manoeuvre	Cas, dont au moins une roue d'un train ou d'un mouvement de manoeuvre ne se trouve plus sur le rail.
Dérive de véhicules ferroviaires	Cas de véhicules ferroviaires roulant sans contrôle

Événement	Remarques
Cas de signal	<p>Est considéré comme „franchissement d'un signal présentant l'image d'arrêt“ tout cas de figure dans lequel toute partie d'un train ou d'un véhicule de manoeuvre dépasse les limites de son mouvement.</p> <p>Le dépassement des limites d'un mouvement est le franchissement :</p> <ul style="list-style-type: none">• d'un signal principal, de manoeuvre, pour les tramwys, nains présentant une image d'arrêt.;• einem sicherheitsbedingten Endpunkt der Fahrerlaubnis in einem automatischen Zugsteuerungs- oder Zugbeeinflussungssystem (z.B. ETCS - End of Authority (EOA));• d'un point défini selon les processus de circulation (par ex. Dans une installation dépourvue de signaux nains, infrastructure sans signaux, franchissement de signaux de manoeuvre), lequel point a été indiqué par écrit ou de vive-voix conformément aux prescriptions• de signaux d'arrêt (par ex. PCT R 300.2, chiffre. 2.2.1), à l'exception des heurtoirs, ou du signe de main donné par le personnel (par ex. PCT, chiffre. 2.7.2). <p>N'en font pas partie les cas de véhicules en dérive n'étant pas accouplés à un véhicule moteur ou de trains en dérive sans présence humaine et franchissant un signal présentant l'image d'arrêt. N'en font pas partie les cas de mise à l'arrêt tardif de signaux, pour lesquels le conducteur du véhicule moteur n'a aucune possibilité de s'arrêter à temps devant le signal.</p> <p><i>*peut également être un indicateur de point d'arrêt pour signal de groupe (selon PCT R 300.2, chiffre 5.3.6)</i></p>

Feuille de notes (chiffre 5.5) / annonce au SESE (chiffre 5.6)

<input type="checkbox"/> Feuille de notes alarme	Feuille de notes pour la vue d'ensemble et la traçabilité H2M		
<input type="checkbox"/> Destinataire: SESE	Annonce au SESE H2M		
Annonce d'événement parvenue chez			
Nom		Prénom	
Annonce d'événement effectuée par			
Nom		Prénom	
Fonction		ETF/ entreprise	
Données concernant le lieu de l'événement et d'éventuel(s) véhicule(s)			
Voie de raccordement		Numéro de la voie	
Endroit précis		ETF/ entreprise	
Manœuvre ETF		No du véhicule	
Manœuvre ETF		No du véhicule	
Manœuvre ETF		No du véhicule	
Description de l'événement			
Service alarmé / communication		Déclenchement de l'alarme / heure - nom	Clôture : info heure - nom
Quel service / nom	no de tél		
Fonction / genre	Action		Nom et prénom
	Avis au SESE via le no de téléphone de la REGA :1414		
Autres communications	Communication interne à l'entreprise : chargé de sécurité etc.		
Responsable de l'exploitation et son remplaçant	Responsable de la voie de raccordement et de son exploitation		
Personne de contact			
REGA	Nom / prénom		
	Téléphone / courriel		
SESE	Nom / prénom		
	Téléphone / courriel		

Directives pour les obligations de déclarer et le traitement ultérieur:

<https://www.sust.admin.ch/fr/themes/annoncer-un-evenement-railnavigation>

Téléphone : +41 58 462 54 30

Annexe 2 (5/5): Entreprise H2M Mesures d'urgences – comportement en cas d'urgence

Comportement en cas d'urgence

1. Observer → 2. Réfléchir → 3. Agir



Alerte

Secours sanitaires	144	REGA	1414
Police	117	Service du feu	118
N° d'urgence européen	112	Intoxications	145

Hôpital le plus proche:021.804.22.11.(Hôpital de Morges).....

Où sont les personnes blessées, où se trouve le fait?

Qui donne l'alerte (nom)?

Que s'est-il passé?

Quand a eu lieu l'accident?

Combien de personnes sont blessées?

Autres dangers, substances dangereuses?

Mon numéro de téléphone?



Accident

1. Sécuriser la zone dangereuse, se protéger
2. Donner l'alerte ☎ 144
3. Porter les premiers secours
 - Maîtriser l'hémorragie, posture latérale si la personne est inconsciente
 - Réanimation si la personne est inconsciente **et** ne respire pas normalement
 - C: massage cardiaque (circulation)
 - A: libération des voies respiratoires (airways)
 - B: respiration artificielle (breathing)
 - D: défibrillation (defibrillation)
4. Informer le personnel de l'ambulance



Incendie

1. Alerter le service du feu ☎ 118
2. Se mettre à l'abri et mettre à l'abri les autres
3. Fermer portes et fenêtres
4. Informer le personnel du service du feu, éteindre le feu



Evacuation

1. Aviser les personnes en danger et les faire évacuer
2. Quitter les lieux par les escaliers
3. Se rendre au lieu de rassemblement

Lieu de rassemblement:1) Portail sud et 2) portail nord.....

Responsables de la mise à jour des numéros d'appel d'urgence,

boîtes à pharmacie, extincteurs, formations:

Lieux de rassemblement du site H2M

