

Prescriptions d'exploitation pour voies de raccordement



Syndicat d'entretien de la Plaine Vufflens-la-Ville – Aclens (SEVA) Gare de Vufflens-la-Ville



Responsabilité/validité des présentes prescriptions d'exploitation

Gestionnaire de la voie de raccordement / Raccordé

Gestionnaire de voie de raccordement
Syndicat d'entretien de la Plaine Vufflens-la-Ville - Aclens
Route de la Plaine
1123 Aclens
anne-cecile.reymond@coop.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	
railCare AG	
Sersa-Group Schweiz	



D'autres ETF ne peuvent circuler sur la voie de raccordement qu'en sous-traitance des ETF autorisées et qu'accompagnées par un collaborateur formé et examiné du gestionnaire de la voie de raccordement / de l'ETF.

Raccordement au réseau : GI et conduite de l'exploitation

Raccordement au réseau du gestionnaire d'infrastructure de l'installation de voie de raccordement du raccordé

Propriétaire	CFF	
Conduite de l'exploitation		

Traçabilité

Rédacteur : Joseph Ballaman, VAP, sur mandat Münchenbuchsee, le 10.05.2022	Approbation : Sébastien Jacquet, SEVA, Aclens, le 15.05.2022	Langues : Document-maître : FR	Modèle : © VAP / CFF V 3.3 02.2018- © MV et © Pa   Pa
---	---	--	--



Signatures

**Pour le gestionnaire de la voie de raccordement Syndicat d'entretien de la
Plaine Vufflens-la-Ville - Aclens**

Aclens, le

Aclens, le

Sébastien Jacquet
Président du comité SEVA

Franck Descamps
Membre du comité SEVA



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 au syndicat du SEVA.

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 Cargo :

CFF Cargo SA, Production Régionale Cargo, Lausanne-Triage,

Lausanne-triage@sbbcargo.com

CFF Cargo SA, Planification / Travov, planning.lausanne-triage@sbbcargo.com

CFF Cargo, Prescriptions d'exploitation X002004@sbbcargo.com

Autres ETF :

railCare AG, Altgraben 23,4624,Härkingen, info@railcare.ch

Sersa-Group Schweiz, Würzgraben 5, 8048 Zürich, einsatzleitung@sersa-group.com, et eduard.merz@rsrg.com

Gestionnaire de l'infrastructure / conduite de l'exploitation :

CFF Infrastructure, portail des gares : anschlussgleise@sbb.ch

Distribution interne à SEVA

Classement et archivage au secrétariat du comité de direction du SEVA, 1123 Aclens

Entreprise(s) de construction chargée(s) de la maintenance

Vanoli AG Epalinges, c/o BDO SA, Rte de la Corniche 2, 1066 Epalinges

info@vanoli.ch

Entreprise de construction ferroviaire (distribution lors de la remise du mandat) :

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.

.....

Autorité de surveillance de la Confédération

Office Fédéral des Transports (OFT) : zulassung@bav.admin.ch



Concerne les ETF :

En cas de circulation de trains (au sens des PCT R 300.6) à destination respectivement à partir de l'installation de voie de raccordement :

Ces prescriptions sont également applicables aux trains à destination resp. en provenance de l'installation de voie de raccordement. Les mécaniciens de locomotive de ligne doivent être pris en compte lors de la distribution interne au sein de l'ETF.

Prescriptions abrogées

Prescriptions d'exploitation pour voies de raccordement, V 2.0 du 01.09.2018

Journal des modifications

Date	Version	Modification apportée	Modification effectuée par
01.06.2022	3.2	Suppression de l'ETF MBC, Changement de signataire et adaptation liste téléphones	Joseph Ballaman, VAP sur mandat
10.03.2022	3.1	Introduction des données de SERSA-Group Schweiz / adaptation liste téléphones	Joseph Ballaman, VAP sur mandat
31.10.2021	3.0	Adaptations des PN ainsi que les nouveaux raccordements de Coop et H2M, y compris la signalisation	Joseph Ballaman, VAP sur mandat
01.09.2018	2.0	Réédition totale, sur la base de la nouvelle trame VAP/CFF	Joseph Ballaman, VAP, sur mandat
01.07.2017	1.1	Ajout de l'annexe 3 (comportement en cas d'urgence)	Anne-Cécile Reymond / SEVA
01.07.2016	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.....	8
Abréviations et définitions.....	9
1 Généralités et partie organisationnelle	10
1.1 Limite de la voie de raccordement et dispositif de raccordement	10
1.1.1 Raccordement au gestionnaire d'infrastructure	10
1.1.1.1 Indicateur pour voie de raccordement	10
1.1.2 Raccordés amont (liste)	10
1.1.3 Voies de raccordement amont : points de liaison au raccordé aval	10
1.2 Champ d'application	10
1.2.1 Application par le personnel de l'ETF	10
1.2.2 Validité pour d'autres catégories de personnel	11
1.3 Conduite de l'exploitation	11
1.4 Surveillance du respect des prescriptions d'exploitation	11
1.5 Accès à l'installation de voies de raccordement.....	11
1.6 Droit d'audit de l'ETF	11
1.7 Interdictions à l'intérieur de l'installation	11
1.8 Restrictions sur l'emploi d'appareils électroniques.....	11
1.9 Surveillance vidéo.....	11
2 Installation (portrait) et desserte	12
2.1 Généralités et vue d'ensemble	12
2.2 Installation de voies	12
2.2.1 Répertoire des voies et de leurs extrémités	12
2.2.1.1 Extrémité de voie.....	12
2.2.1.2 Régimes de propriété	12
2.3 Aiguilles	13
2.3.1 Répertoire des aiguilles (interface et voie de raccordement)	13
2.3.2 Desserte des aiguilles.....	13
2.3.2.1 Desserte des aiguilles non centralisées.....	13
2.3.2.2 Desserte des aiguilles au moyen de l'appareil d'enclenchement CFF.....	13
2.3.3 Dérangements aux aiguilles.....	14
2.4 Signaux.....	14
2.4.1 Répertoire des signaux	14
2.4.2 Signaux pour les mouvements de manœuvre	14
2.4.3 Signaux pour les trains	14
2.4.4 Description et desserte des signaux	15
2.4.5 Dérangements aux signaux	15
2.5 Travaux sur et aux abords des voies : interdictions de voies et d'aiguilles.....	15
2.5.1 Voies ou aiguilles non dotées d'un dispositif d'interdiction implanté dans un appareil d'enclenchement.....	15
2.5.2 Voies ou aiguilles dotées d'un dispositif d'interdiction implanté dans un appareil d'enclenchement.....	15
2.5.2.1 Interdictions à court terme	16
2.5.2.2 Interdictions connues à l'avance.....	16
2.5.3 Travaux avec incidences sur les voies appartenant à CFF Infra	16
2.6 Croisements rail - route	16
2.6.1 Passages à niveau et installations de passage à niveau	16
2.6.1.1 Passages à niveau sans installations de passage à niveau.....	16
2.6.1.2 Passages à niveau avec installations de passage à niveau.....	18
2.6.2 Aires communes de circulation	18
2.6.3 Installations de régulation du trafic (IRT)	18

	2.6.3.1	Description des IRT	18
	2.6.3.2	Desserte des IRT	19
	2.6.3.3	Dérangements IRT	19
2.7		Ligne de contact et signaux d'abaissement des pantographes	19
	2.7.1	Interrupteurs, mise à la terre et signaux d'abaissement des pantographes	19
	2.7.2	Dérangements à la ligne de contact	19
2.8		Engagement du profil d'espace libre	19
2.9		Courbes à rayons réduits	19
2.10		Eclairage des voies	19
	2.10.1	Dérangements à l'éclairage des voies	19
2.11		Catégorie de ligne.....	19
2.12		Dispositifs de contrôle de l'état libre de la voie	20
	2.12.1	Genre / emplacement	20
	2.12.2	Desserte	20
	2.12.3	Dérangement à un dispositif de contrôle de l'état libre de la voie	20
3		Exécution de l'exploitation	21
3.1		Communication	21
	3.1.1	Langue de communication	21
	3.1.2	Moyens de communication	21
3.2		Manœuvre	21
	3.2.1	Sens de marche du mouvement de manœuvre.....	21
	3.2.2	Garer / assurer les compositions	21
	3.2.2.1	Interdiction de garer des wagons.....	21
	3.2.3	Utilisation du frein à air	21
	3.2.4	Véhicules particuliers.....	21
	3.2.4.1	Généralités.....	21
	3.2.4.2	Mouvements de manœuvre avec des véhicules rail/route : restrictions respectivement domaine d'utilisation.....	21
	3.2.4.3	Enraillement et déraillement des véhicules rail/route et des machines dérailables	21
	3.2.5	Assentiments	21
	3.2.6	Autorisations	21
	3.2.7	Installations sans aiguilles centralisées	22
	3.2.8	Observation du parcours.....	22
	3.2.9	Mode d'exploitation selon « exploitation des tramways »	22
	3.2.10	Détermination des genres de mouvement	22
	3.2.11	Déroulement de l'exploitation à l'aide de moyens propres au propriétaire de la voie de raccordement.....	22
	3.2.12	Flèche d'attelage	22
	3.2.13	Vitesses	22
3.3		Annnonce de la fin de préparation du train	22
3.4		Circulation des trains	22
3.5		Barrières et accès.....	23
	3.5.1	Clôture	23
	3.5.2	Portails de voie	23
	3.5.3	Portes de halle.....	23
3.6		Organisation de l'exploitation	23
	3.6.1	Compétences.....	23
	3.6.2	Mise à disposition et retrait des wagons	23
	3.6.3	Point de remise	23
	3.6.4	Horaire de mise en place/ disposition	23
	3.6.5	Contrôle à l'arrivée.....	23
	3.6.6	Prêt pour la manœuvre (retrait)	23
	3.6.7	Contrôle au départ	23
3.7		Nuisances sonores	23
4		Sécurité au travail	24
4.1		Véhicules et moyens de chargement proches des voies	24
	4.1.1	Distance par rapport aux voies	24
	4.1.2	Se tenir et réaliser des travaux entre des voies ou entre une voie et un obstacle fixe.....	24
	4.1.2.1	Absence de zone intermédiaire de sécurité	24
4.2		Equipements de signalisation et de protection	24
	4.2.1	Personnel mandaté par l'exploitant de la voie de raccordement.....	25
	4.2.2	Personnel de l'ETF et des autres entreprises	25
4.3		Monter sur les wagons	25
4.4		Travaux de réparation ou de remise en état sur les wagons	25
4.5		Installation de sprinkler / d'alarme incendie	25

4.6	Installation d'alarme gaz.....	25
5	Dégâts, dommages irrégularités et urgences.....	26
5.1	Principes.....	26
5.2	Numéro téléphonique d'urgence et adresse courriel.....	26
5.3	Comportement en cas d'urgence.....	26
5.4	Procédure.....	26
5.4.1	Genres d'événement.....	26
5.5	Mobilisation du service suisse d'enquête de sécurité (SESE).....	27
5.6	Traitement ultérieur.....	27
5.7	Clôture du dérangement.....	27
Annexe 1 : schéma des voies.....		28
Annexe 2 (1/5) : mesures d'urgences – voie d'annonce.....		29
Annexe 2 (2/5) : Numéros de téléphone et feuille de notes.....		30
Annexe 2 (3/5) : Matières dangereuses.....		31
Annexe 2 (4/5) : Mobilisation du SESE.....		31
Annexe 2 (5/5) : Mesures d'urgence – comportement en cas d'urgence.....		35
Annexe 3 : aide-mémoire pour le contrôle des aiguilles.....		36

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 respectivement 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 de l' / 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 (par ex. service interne de la manœuvre), 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).

Modifications aux installations etc.

Les modifications aux installations et dans le déroulement de l'exploitation doivent toujours faire l'objet d'une réédition respectivement de modifications de ces prescriptions par l'éditeur (selon « Droits de reproduction © et annexes »), à transmettre à tous les intéressés selon la liste de distribution.

Abréviations et définitions

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

Abréviations	Terminologie	Définition
CC	Chef-circulation	
CE Ouest	Centre d'exploitation Ouest des CFF à Lausanne	Desserte des aiguilles et signaux, gestion du trafic ferroviaire
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
---	Raccordé amont	L'exploitant d'une voie de raccordement devant emprunter une voie d'un raccordé aval afin d'accéder au réseau ferré CFF
---	Raccordé aval	L'exploitant d'une voie de raccordement, dont la voie est située entre le réseau ferré CFF et la voie d'un raccordé amont
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
---	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 dispositif de raccordement

1.1.1 Raccordement au gestionnaire d'infrastructure

Point de raccordement :

La voie de raccordement SEVA est reliée au réseau CFF au point kilométrique ferroviaire 10.151.

Le dispositif de raccordement est propriété du gestionnaire d'infrastructure et est constitué de l'aiguille 3, de l'aiguille de protection 4 et des signaux nains 3C, 4C.

1.1.1.1 Indicateur pour voie de raccordement

La limite entre l'infrastructure ferroviaire et la voie de raccordement se trouve entre le dispositif de raccordement et la voie de raccordement et est signalée au moyen de l'indicateur pour voie de raccordement selon PCT R 300.2 chiffre 2.6.12, figure 290 «début de la voie de raccordement » respectivement figure 291 « fin de voie de raccordement ». L'indicateur pour voie de raccordement est représenté sur le plan de voie de l'annexe 1.

1.1.2 Raccordés amont (liste)

Les voies de raccordement suivantes sont reliées en tant que raccordés amont à la voie de raccordement (= raccordé aval) SEVA :

Raccordé	Point de liaison	Propriété de l'aiguille servant à la liaison
Coop : bâtiment A	Aig. 21	Coop
Galliker	Aig. 31	Galliker
Camion Transport	Aig. 103	Camion Transport
H2M	Aig. 110	H2M
Coop, bâtiment B	Aig. 22	Coop

1.1.3 Voies de raccordement amont : points de liaison au raccordé aval

Tous les raccordés amont sont raccordés au raccordé aval (=SEVA) par l'intermédiaire d'une aiguille par raccordement, sans dispositif de déraillement ou aiguille de protection.

Les aiguilles appartiennent systématiquement aux raccordés amont.

Les points de liaison sont visibles dans le plan des voies de 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 SEVA, 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 à l'ETF à laquelle elles ont été remises contre accusé de réception, ainsi qu'à son mandataire. L'ETF est tenue d'instruire son propre personnel ainsi que celui de son mandataire sur les présentes prescriptions d'exploitation. L'ETF est toujours tenue comme étant responsable vis-à-vis du SEVA.

1.2.2 Validité pour d'autres catégories de personnel

Les présentes prescriptions d'exploitation font partie des directives de la voie de raccordement SEVA :

- Pour le chef-circulation CFF
- Pour l'entreprise de construction de voies ferrées effectuant le contrôle annuel de la voie de raccordement

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

Les prescriptions d'exploitation sont également applicables aux entreprises travaillant sur la voie de raccordement ou les environs de celle-ci, ou à proximité des voies du gestionnaire de l'infrastructure. En majeure partie, ces entreprises de construction de voies ferrées ne connaissent pas les présentes prescriptions d'exploitation. Après adjudication du mandat, le responsable de l'exploitation informera l'entreprise concernée et actualisera la distribution.

1.3 Conduite de l'exploitation

L'exploitant de la voie de raccordement a défini 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 est contrôlé sur un mode aléatoire par le SEVA respectivement par la société mandatée par cette dernière.

En cas de non-respect de ces prescriptions d'exploitation de voie de raccordement, le SEVA 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

La voie de raccordement SEVA n'est pas dotée de places de parc.

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 la voie de raccordement SEVA. Pour l'accès, voir le chiffre 1.5 des présentes prescriptions d'exploitation.

1.7 Interdictions à l'intérieur de l'installation

Aucune interdiction (à l'exception de celles énoncées dans d'autres chiffres).

1.8 Restrictions sur l'emploi d'appareils électroniques

Aucune restriction.

1.9 Surveillance vidéo

Il n'y a pas de surveillance vidéo.

2 Installation (portrait) et desserte

2.1 Généralités et vue d'ensemble

Vue d'ensemble 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 respectivement extrémité	Longueur totale (utile) m	Déclivité maximale des voies de raccordement	Compétence de la gestion ferroviaire si ce n'est pas par le propriétaire
3	Signal nain 5C	Signal principal 5E3	553	> 2‰	CC CFF
4	Signal nain 6C	Signal principal 5E4	473	> 2‰	CC CFF
5	Signal nain 6D	Talon aiguille 7	270	> 2‰	
13	Signal nain 4C	Signal nain 5C	131	> 2‰	CC CFF
17	Pointe de l'aig. 7	Pointe de l'aig. 101	96	> 2‰	
18	Pointe de aig. 101	Pointe de aig. 103	537	8.4 ‰	
27	Pointe de aig. 101	Pointe de aig. 109	248	> 2‰	
37	Pointe de aig. 109	Pointe de aig. 21	297	5.5 ‰	
47	Pointe de aig. 22	Pointe de aig. 31	112	5.2 ‰	
53	Pointe aig. 9	Heurtoir	176	> 2‰	
38	Pointe aig. 103	Heurtoir	152	> 2‰	

Les voies de transit (par ex. 17, 18) ne sont pas mentionnées, car n'étant pas prévues pour le garage des véhicules. Les voies sont représentées dans le plan des voies de l'annexe 1.

2.2.1.1 Extrémité de voie



Heurtoir à patins B6

2.2.1.2 Régimes de propriété

Les voies de raccordement décrites dans les présentes prescriptions d'exploitation sont propriété du SEVA. 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 SEVA ne peut pas être employée par le chef-circulation CFF comme extension du domaine de manœuvre ou de circulation des trains CFF, respectivement pour garer des véhicules.

2.3 Aiguilles

2.3.1 Répertoire des aiguilles (interface et voie de raccordement)

No d'aiguille	Genre d'entraînement	Remarque/ chauffage d'aiguilles	Desserte par
3	Electrique	Dispositif de raccordement / chauffage d'aiguille électrique	CC CFF
4	Electrique	Dispositif de raccordement / chauffage d'aiguille électrique	CC CFF
5	Electrique		CC CFF
6	Electrique		CC CFF
Sabot dérailleur 6	Electrique		CC CFF
7	Aiguille à main à levier		Personnel de l'ETF
8	Aiguille à main à levier, avec verrou		Personnel de l'ETF avec le CC CFF
9	Aiguille à main à levier, avec verrou		Personnel de l'ETF avec le CC CFF
21	Aiguille à main à levier		Personnel de l'ETF
22	Aiguille à main à levier		Personnel de l'ETF
31	Aiguille à main à levier	Annulée – seule la branche « conduit à gauche » est franchissable	
101	Aiguille à main à levier		Personnel de l'ETF
103	Aiguille à main à levier		Personnel de l'ETF
109	Aiguille à main à levier	Annulée – seule la branche « conduit à gauche » est franchissable	
110	Aiguille à main à levier		Personnel de l'ETF

Selon plan des voies de l'annexe 1.

2.3.2 Desserte des aiguilles

2.3.2.1 Desserte des aiguilles non centralisées

La desserte des aiguilles non centralisées est réglée dans le répertoire du chiffre 2.3.1. Le personnel doit être spécifiquement formé à cet effet.

2.3.2.2 Desserte des aiguilles au moyen de l'appareil d'enclenchement CFF

Les aiguilles 3, 4, 5 et 6 de la voie de raccordement du SEVA sont centralisées dans l'appareil d'enclenchement de la gare de Vufflens-la-Ville. Les aiguilles sont desservies par le chef-circulation CFF du centre d'exploitation ouest.

Dessertes et spécialités selon le manuel d'exploitation de la gare de Vufflens-la-Ville référence CFF I-B 91174, respectivement la documentation CFF D 10065.

2.3.3 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).

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

2.4 Signaux

2.4.1 Répertoire des signaux

2.4.2 Signaux pour les mouvements de manœuvre

Signal	Genre (selon R 300.2)	But	Description	Desserte par
4C	Signal nain	Itinéraires de manœuvre	Signal de but de la voie 13, en provenance des voies 3 à 5	CC CFF
5A	Signal nain	Itinéraires manœuvre	De la voie 13 aux voies 3, 4, 5	CC CFF
5C	Signal nain	Itinéraires manœuvre	De la voie 3 en direction de la voie 13	CC CFF
6C	Signal nain	Itinéraires manœuvre	De la voie 4 à la voie 13	CC CFF
6D	Signal nain	Itinéraires manœuvre	De la voie 5 à la voie 13	CC CFF

L'emplacement de ces signaux est visible sur le plan des voies de l'annexe 1.

Pour les signaux de manœuvre des pantographes : se référer au chiffre 2.7.

Pour les signaux pour l'exploitation des tramways : se référer au chiffre 3.2.9.

Pour les signaux lumineux pour les tramways : se référer au chiffre 2.6.3.

2.4.3 Signaux pour les trains

Signal	Genre (selon R 300.2)	But	Description	Desserte par
5W13	Signal principal	Itinéraire de train	Sortie de la voie de raccordement en direction des pleines voies 504 et 604	CC CFF
5E3	Signal principal	Itinéraire de train	Signal de but voie 3, ne peut montrer que l'image « arrêt »	CC CFF
5E4	Signal principal	Itinéraire de train	Signal de but voie 4, ne peut montrer que l'image « arrêt »	CC CFF
5C	Signal nain	Itinéraire de train	De la voie 3 en direction du signal de groupe 5W13	CC CFF
6C	Signal nain	Itinéraire de train	De la voie 4 en direction du signal de groupe 5W13	CC CFF

Signal	Genre (selon R 300.2)	But	Description	Desserte par
6D	Signal nain	Itinéraire de train	De la voie 5 en direction du signal de groupe 5W13	CC CFF

Seuls les signaux nains des voies de départ de trains ne comportant pas de signaux de voie d'origine sont repris dans ce chiffre.

L'emplacement de ces signaux est visible sur le plan des voies de l'annexe 1.

2.4.4 Description et desserte des signaux

Tous les signaux de la voie de raccordement du SEVA sont centralisés dans l'appareil d'enclenchement de la gare de Vufflens-la-Ville. Ils sont desservis par le chef-circulation CFF, depuis le centre d'exploitation ouest.

Dessertes et spécialités selon le manuel d'exploitation de la gare de Vufflens-la-Ville référence CFF I-B 91174, respectivement la documentation CFF D 10065.

2.4.5 Dérangements aux signaux

En cas de dérangement d'un signal et quel que soit ce dernier, il faut se conformer aux PCT R 300.9, chiffres 2 et 3. Le responsable de l'exploitation doit être avisé dans chaque cas (selon annexe 2).

En cas de dérangement aux signaux, seul le responsable de l'exploitation peut mobiliser le service spécialisé. Pour l'entretien et les réparations des signaux, le service spécialisé CFF est à aviser.

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 du SEVA.


Les voies et aiguilles ne pouvant temporairement pas être franchies doivent être signalées par le responsable de l'exploitation à toutes les ETF concernées, à CFF Infra ainsi qu'aux éventuels raccordés amont concernés.

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

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

Vue d'ensemble des dispositifs d'interdiction implantés dans un appareil d'enclenchement et situés sur la voie de raccordement et l'interface :

Voie/Aiguille	Genre	Remarque	Desserte par
Voie 3	Interdiction de voie	---	CC CFF
Voie 4	Interdiction de voie	---	CC CFF
Voie 5	Interdiction de voie « Software ILTIS »	Uniquement sur commande ILTIS	CC CFF
Voie 13	Interdiction de voie	---	CC CFF

Aiguille 5	Interdiction d'aig.	---	CC CFF	
Les dispositifs d'interdiction implantés dans un appareil d'enclenchement ou étant « software ILTIS » et présents sur la voie de raccordement et/ou sur le dispositif de raccordement sont représentés par une barrette jaune sur le plan des voies de l'annexe 1				

2.5.2.1 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 le chef-circulation CFF. Les ETF et les raccordés amont seront informés.

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

2.5.2.2 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 du SEVA.

Les voies et aiguilles ne pouvant temporairement pas être franchies doivent être signalées par le responsable de l'exploitation à toutes les ETF concernées, à CFF Infra ainsi qu'aux éventuels raccordés amont concernés.

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

2.5.3 Travaux avec incidences sur les voies appartenant à CFF Infra

Sont considérés comme chantiers avec incidences sur CFF Infra, les travaux effectués sur le site SEVA, si le lieu de l'intervention est attenant à une voie ou installation de CFF Infra.

Tous les travaux et interventions proches du domaine respectivement des installations ferroviaires nécessitent une autorisation délivrée par CFF Infra. Sont concernés les projets de construction, démolition, transformation et réfection de bâtiments, passage de conduites, câbles et canalisations le long et sous les voies, implantation d'antennes de téléphonie mobile et d'équipements (armoires techniques, etc.), pose de clôtures, plantation d'arbres, etc., faisant ou non l'objet d'une mise à l'enquête.


Qu'ils soient planifiés ou non, les travaux ne peuvent débuter qu'après approbation écrite des CFF.



Les informations sont disponibles [sur Internet](#).


2.6 Croisements rail - route


2.6.1 Passages à niveau et installations de passage à niveau


2.6.1.1 Passages à niveau sans installations de passage à niveau

Désignation du passage à niveau	Genre
PN 1 – Chemin piéton – mobilité douce	Non surveillé
	Propriété
	Passage public
Emplacement et évent. Km ferroviaire	Signalisation routière
Voie 17	 Panneau routier OSR 1.18
Genre de franchissement	Spécialité
Mouvement de manœuvre en exploitation des tramways	

Désignation du passage à niveau	Genre
PN 2 – Accès bassin de rétention, piéton et mobilité douce	Non surveillé
	Propriété
	Passage privé
Emplacement et évnt. Km ferroviaire	Signalisation routière
Voie 27	 Panneau routier OSR 1.18
Genre de franchissement	Spécialité
Mouvement de manœuvre en exploitation des tramways	Côté piéton : le passage est partiellement condamné par un bloc de rocher. Les véhicules ne peuvent pas franchir ce passage à niveau
	

Désignation du passage à niveau	Genre
PN 8 : Sortie de H2M	Non surveillé
	Propriété
	Passage privé
Emplacement et évnt. Km ferroviaire	Signalisation routière
Voie 27	 Panneau routier OSR 1.18
Genre de franchissement	Spécialité
Mouvement de manœuvre en exploitation des tramways	

Désignation du passage à niveau	Genre
PN 10 : Entrée sur la parcelle de H2M	Non surveillé
	Propriété
	Passage privé
Emplacement et évnt. Km ferroviaire	Signalisation routière
Voie 27	 Panneau routier OSR 1.18
Genre de franchissement	Spécialité
Mouvement de manœuvre en exploitation des tramways	

Désignation du passage à niveau	Genre
PN 11 : PN ouvert occasionnellement pour accéder et quitter la parcelle de H2M	Non surveillé
	Propriété
	Passage privé
Emplacement et éven. Km ferroviaire	Signalisation routière
Voie 27	 Panneau routier OSR 1.18
Genre de franchissement	Spécialité
Mouvement de manœuvre en exploitation des tramways	Le PN 11 sera ouvert uniquement occasionnellement et ce PN sera géré par deux agents de manœuvre. Sinon le PN est fermé avec un portail.

Les passages à niveau sont représentés dans le plan des voies de l'annexe 1.

2.6.1.2 Passages à niveau avec installations de passage à niveau

Il n'y a pas de passage à niveau avec installation de passage à niveau.

2.6.2 Aires communes de circulation

Il n'y a pas d'aire commune de circulation.

2.6.3 Installations de régulation du trafic (IRT)


2.6.3.1 Description des IRT

Les IRT comprennent les éléments suivants :

- Signal lumineux routier
- Signal lumineux pour les tramways.

Les installations électriques se trouvent dans une armoire située à côté du passage à niveau.

Le tableau mentionne tous les IRT

Passages à niveau	Genre	Signalisation routière
Voie 18 : Traverse la route de la Venoge	Feu non surveillé ; l'enclenchement et le déclenchement sont réalisés par radio ou par un interrupteur à clé	Panneau routier OSR 1.18 et feux de signalisation routière à deux couleurs 
PN 3 : Voie 37 Accès à Frutiger SA / Route de la Venoge		
PN 4 : voie 47 Sortie à l'extrémité du bâtiment B de Coop du côté Frutiger / carrefour rte de la Venoge-rte d'Ombanel 5 ainsi que voie d'accès train bâtiment A de Coop		
PN5 : Voie 47 Carrefour sortie voitures Bâtiment B de la Coop		
PN6 : Voie 47 Carrefour entrée camion Bâtiment B Coop / accès train Galliker		

Les IRT sont représentées dans le plan des voies de l'annexe 1.

2.6.3.2 Desserte des IRT

Les IRT sont commandées (enclenchement et déclenchement) par :

- Clé carrée, directement dans le pied du signal
- Radio, selon mode d'emploi en possession des ETF et compatible par toutes les entreprises ferroviaires

Il n'y a pas de déclenchement automatique (par contact de rail et/ou temporisation).

2.6.3.3 Dérangements IRT

En cas de dérangement d'un IRT, se conformer aux PCT R 300.9 chiffres 7.2.1 ainsi que 7.2.2 et aviser le responsable de l'exploitation.

2.7 Ligne de contact et signaux d'abaissement des pantographes

2.7.1 Interrupteurs, mise à la terre et signaux d'abaissement des pantographes

Voie	Interrupteur	Mise à la terre	Signalisation
3, 4, 5, 13, 53	92	---	<ul style="list-style-type: none">• Voie 53 : Abaissement des pantographes fixe• Aiguille 7 : signal d'abaissement pivotant monté sur la lanterne de l'aiguille 7.

Les demandes de déclenchement et l'enclenchement de la ligne de contact ainsi que la pose et le retrait du dispositif de mise à terre ne peuvent être effectués que par du personnel instruit et examiné.

2.7.2 Dérangements à la ligne de contact

Les dérangements à la ligne de contact doivent être annoncés au responsable de l'exploitation. Procéder selon les PCT R 300.11.

2.8 Engagement du profil d'espace libre

Pas de disposition particulière.

2.9 Courbes à rayons réduits

Toutes les courbes ont des rayons égaux ou supérieurs à 150 m.

2.10 Eclairage des voies

Les voies 3, 4, 5 sont dotées d'un éclairage. Il s'allume et s'éteint au moyen d'une horloge. Pas de possibilité de desserte par le personnel des ETF.

2.10.1 Dérangements à l'éclairage des voies

Les dérangements à l'éclairage des voies doivent être annoncés au responsable de l'exploitation.

2.11 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.

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

2.12.1 Genre / emplacement

L'installation est équipée de compteurs d'essieux actifs en permanence de type Alcatel AzLM.

Les voies suivantes sont équipées de dispositifs de contrôle de l'état libre de la voie :

3, 4, 13.

Les aiguilles suivantes sont équipées de dispositifs de contrôle de l'état libre de la voie :

3, 4, 5, 6.

2.12.2 Desserte

Les voies et aiguilles équipées de dispositifs de contrôle de l'état libre de la voie se trouvent dans la zone de desserte du chef-circulation CFF.

2.12.3 Dé rangement à un dispositif de contrôle de l'état libre de la voie

Le chef-circulation CFF applique les dispositions prévues par les PCT R 300.9 chiffre 2. Le responsable de l'exploitation doit être avisé.

3 Exécution de l'exploitation

3.1 Communication

3.1.1 Langue de communication

Les communications s'effectuent exclusivement en français.

3.1.2 Moyens de communication

Aucun moyen n'est 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 aux PCT.

3.2.2.1 Interdiction de garer des wagons

Afin de garantir le transit, aucun wagon ne doit être garé sur les voies 17, 18, 27, 37, 38, 47.

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

3.2.4.1 Généralités

Les véhicules particuliers (par ex. lorry, chariots, chariots de soudure, échelles roulante) / les véhicules rail/route (Unimog, épareuse, pelleteuse) n'activent que de manière partielle les installations de sécurité de l'installation de la voie de raccordement.

Les dispositions des PCT R 300.4 chiffre 2.2.4 sont à observer.

3.2.4.2 Mouvements de manœuvre avec des véhicules rail/route : restrictions respectivement domaine d'utilisation

L'engagement de véhicules rail/route à usage commercial est autorisé exclusivement sur :

- Aiguilles commandées à main
- Les voies 3, 4, 5, 53, 17, 27, 37, 47, 18, 28 et 38.

Les circulations sur les aiguilles centralisées ne sont pas autorisées.

3.2.4.3 Enraillement et déraillement des véhicules rail/route et des machines dérailables

Afin d'éviter des dérangements aux dispositifs de contrôle de l'état libre de la voie, les véhicules rail/route et les machines dérailables doivent être si possible enraillés et déraillés exclusivement sur les voies de la zone d'exploitation pour les tramways.

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 »

La zone en exploitation des tramways selon le chiffre 2.6.1 des présentes prescriptions et selon les PCT R 300.4 chiffre 2.7, est signalée seulement par les signaux « exécution de la zone pour les tramways » (PCT R 300.2 illustration 216) et « final de la zone pour les tramways » (PCT R 300.2 illustration 216.2), implantés au passage à niveau 1 (voie 17). Il n'y a pas de signal avancé selon PCT R 300.2, illustration 216.1.

L'emplacement du signal « exécution de la zone pour les tramways » est visible sur le plan des voies de l'annexe 1.

3.2.10 Détermination des genres de mouvement

En principe, 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

Genres de mouvements interdits : lancers, laisser-couler, pousse non accompagnée.

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 n'a aucun 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

Adaptation de la vitesse maximale :

Trains : vitesse selon l'image présentée par les signaux.

Mouvements de manœuvre :

- Voies 3, 4, 5, 13, 53 : V_{\max} 30 km/h
- Autres voies = exploitation des tramways, marche à vue V_{\max} 10 km/h.

3.3 Annonce de la fin de préparation du train

Complément des PCT R 300.5, chiffre 5.2

Pour des raisons de sécurité technique et d'exploitation, une annonce systématique de la fin de préparation est requise pour tous les trains de marchandises partants.

L'annonce de fin de préparation du train est annoncée au chef-circulation CFF au moyen de la radio / GSM-R.

3.4 Circulation des trains

Pour les trains circulant sur la voie de raccordement ou partant de cette dernière, aucune dérogation aux PCT n'est à observer.

3.5 Barrières et accès

3.5.1 Clôture

Il n'y a pas de clôture.

3.5.2 Portails de voie

Il n'y a pas de portail de voie.

3.5.3 Portes de halle

Il n'y a pas de porte de halle.

3.6 Organisation de l'exploitation

3.6.1 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 du SEVA.

Afin de permettre aux ETF de soutenir le SEVA pour le déblaiement de la neige dans les aiguillages, des balais sont mis à disposition vers les aiguilles.

3.6.2 Mise à disposition et retrait des wagons

Pas de disposition particulière, les mises à disposition et retraits étant effectués exclusivement sur les voies de raccordement amont.

3.6.3 Point de remise

Pas de dispositions particulières, les points de remise se trouvant exclusivement sur les voies de raccordement amont.

3.6.4 Horaire de mise en place/ disposition

Les ETF respectent les dispositions prévues à l'horaire (occupation des voies etc.) afin d'éviter notamment tout engorgement sur les voies 3, 4 et 5 et, par extension, des retards et/ou suppressions de trains sur le réseau CFF.

3.6.5 Contrôle à l'arrivée

Les contrôles sont effectués sur les voies des raccordés amont.

3.6.6 Prêt pour la manœuvre (retrait)

Pas de dispositions particulières ; sont reprises dans les prescriptions d'exploitation des raccordés amont.

3.6.7 Contrôle au départ

Le contrôle au départ (technique et d'exploitation) est effectué par l'ETF sous sa propre responsabilité.

3.7 Nuisances sonores

Les ETF prendront dans la mesure du possible toutes les dispositions nécessaires pour éviter les nuisances sonores.

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)
- Mise d'eau
- Préchauffage.

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 mandaté par l'exploitant de la voie de raccordement

Symbole	Equipement de protection	Utilisation
	Gilet protecteur orange selon norme EN ISO 20471	Sur l'aire de circulation, en cas de travaux sur et aux abords des voies (par exemple, nettoyage de la gorge du rail, récolte de déchets etc.), déblaiement de la neige dans les aiguilles, les collaborateurs mandatés par le SEVA doivent porter un gilet protecteur orange.
	Chaussures de sécurité Directives SUVA SN EN ISO 20345	Sur l'aire de circulation, en cas de travaux sur et aux abords des voies (par exemple, nettoyage de la gorge du rail, récolte de déchets etc.), déblaiement de la neige dans les aiguilles, les collaborateurs mandatés par le SEVA doivent porter des chaussures de sécurité.

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

Pas de disposition particulière.

Pour les voies se trouvant sous une ligne de contact, il faut toujours considérer cette dernière comme étant enclenchée. Voir également le chiffre 2.7.

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 SEVA 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

S'il existe un contact direct entre le SEVA et le chef-circulation responsable, l'annonce d'irrégularité peut également être transmise par cette voie.

5.3 Comportement en cas d'urgence

Se référer à l'aide-mémoire « comportement en cas d'urgence » se trouvant dans l'annexe 2.

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 » Présentes prescriptions d'exploitation, chiffre 2.3.2
Dérangements aux signaux principaux (par ex ampoule défectueuse)	PCT R 300.9 chiffre 3 « dérangements au signaux » Compétences / responsabilités selon le contrat de voie de raccordement respectivement les présentes prescriptions d'exploitation, chiffre 2.3
Dérangement aux signaux de manœuvre	PCT R 300.4, éventuellement R 300.9 Compétences / responsabilités selon le contrat de voie de raccordement respectivement les présentes prescriptions d'exploitation, chiffre 2.3
Équipement de sécurité (par ex. dérangements à une balise ETCS)	PCT R 300.9 chiffre 10 « dérangement aux équipements de sécurité des trains »
Dérangement d'isolation (occupation intempestive), de compteur d'essieux	PCT R 300.9 « dérangement aux signaux, aux aiguilles »

Lieu et genre d'événement	Procédure en cas de dérangement selon ...
Installation de régulation du trafic (feux défectueux)	PCT R 300.9 chiffre 7 « dérangements aux installations de passage à niveau surveillés ainsi qu'aux installations de régulation du trafic » Présentes prescriptions d'exploitation chiffre 2.56.3
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 raccordement	Identique aux événements précédents, de même qu'éclaircissement d'entente avec le chef-circulation respectivement le numéro d'urgence de CFF Infra
Passages à niveau avec feux clignotants et /ou avec barrières (par ex. feu défectueux ou barrières restant ouvertes)	PCT R 300.9 chiffre 7 « dérangements aux installations de passage à niveau surveillés ainsi qu'aux installations de régulation du trafic » Présentes prescriptions d'exploitation chiffre 2.5

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

Voir la description dans l'annexe 2.

5.6 Traitement ultérieur

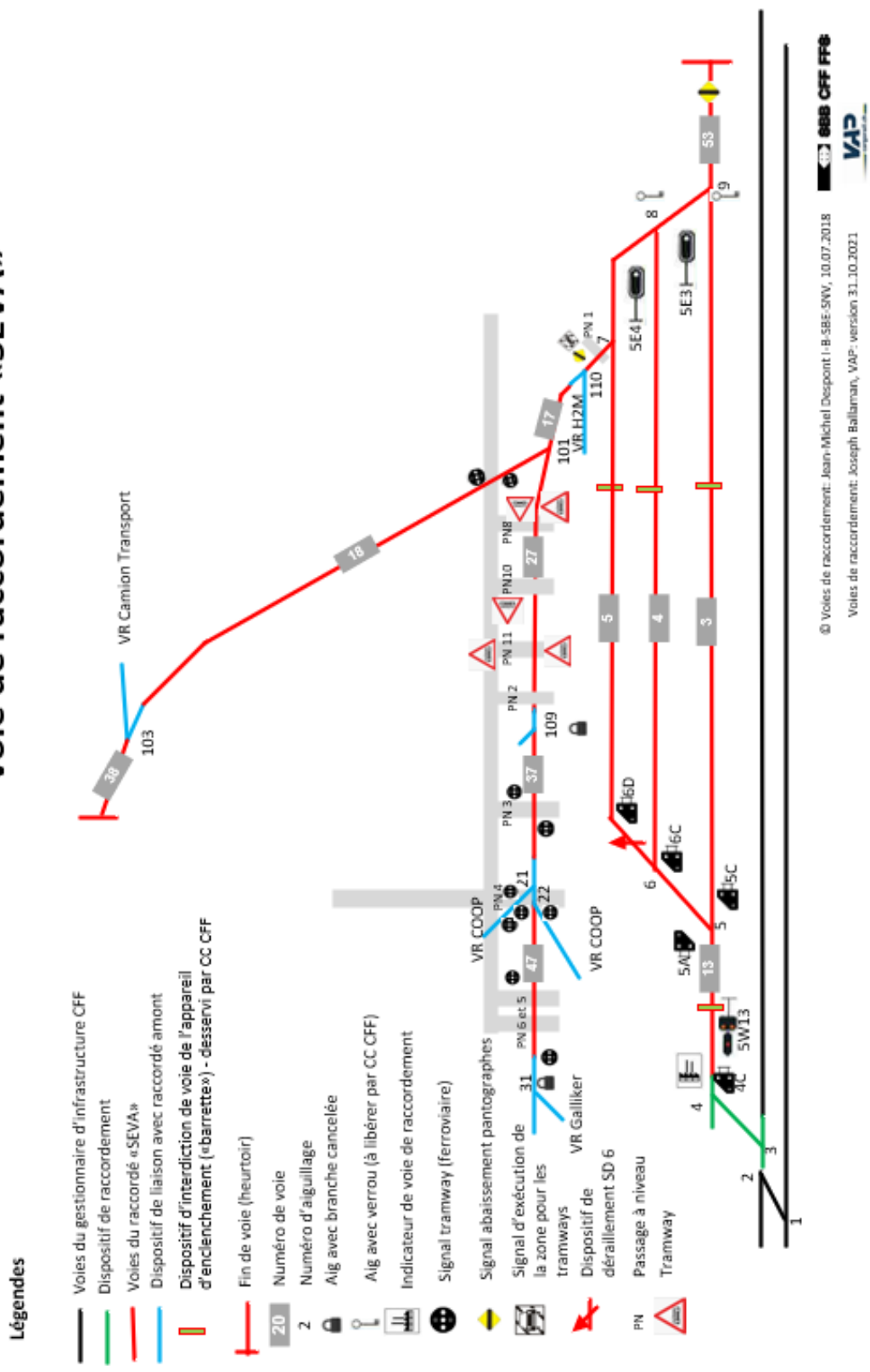
Voir la description de l'annexe 2, utiliser cette dernière.

5.7 Clôture du dérangement

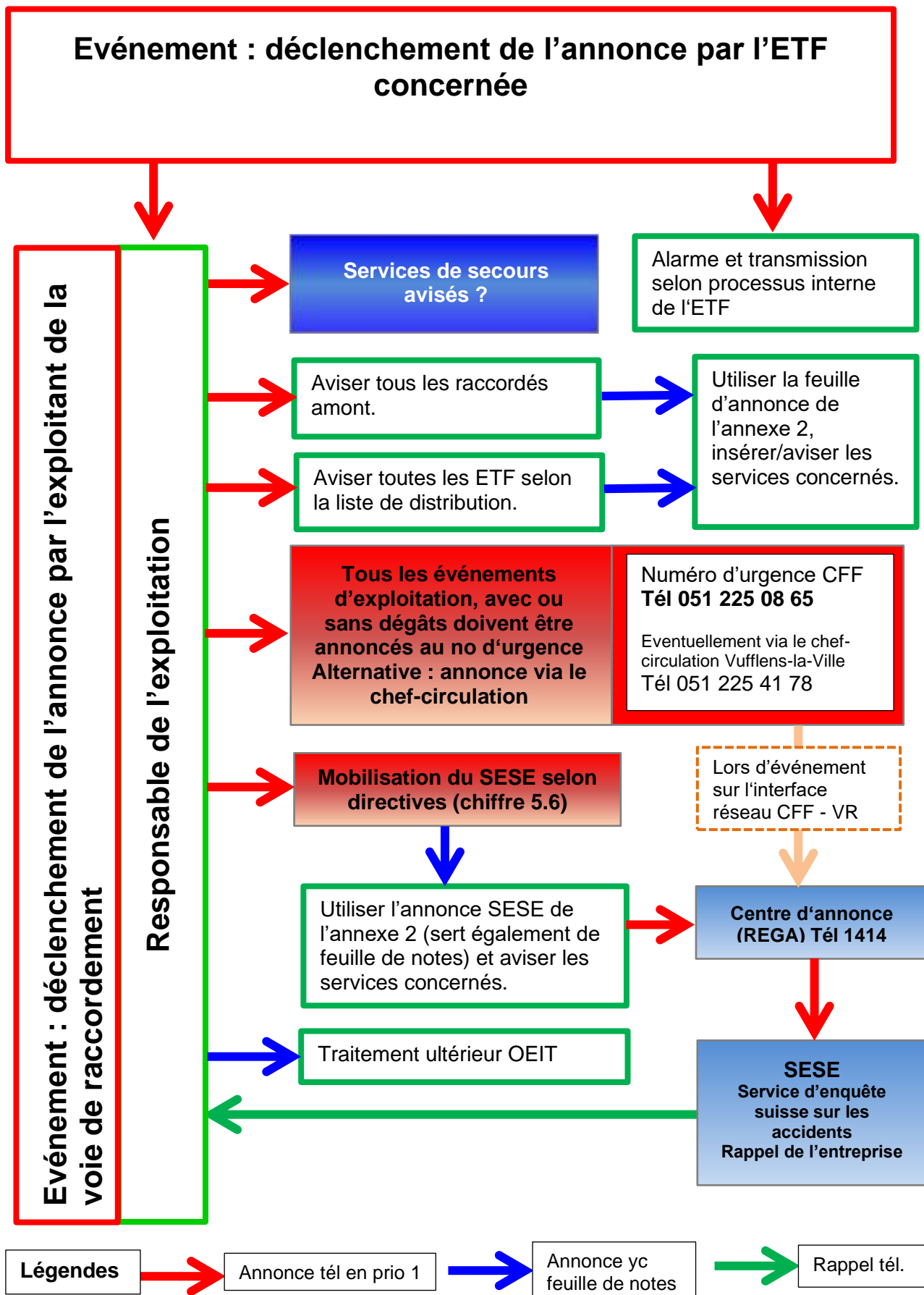
Lors du passage en exploitation normale, les services concernés (selon la feuille de notes de l'annexe 2) doivent être informés.

Annexe 1 : schéma des voies

Gare de Vufflens-La-Ville voie de raccordement «SEVA»



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 06.2022)

Responsable de l'exploitation (exploitant de la voie de raccordement), Descamps Franck	Tél +41 79 891 83 63
	Tél +41 21 867 19 75
Suppléant du responsable de l'exploitation, Jacquet Sébastien	Tél +41 79 292 59 85
Annonces générales (réparations etc.)	Tél +41 21 867 18 09
Installations de passage à niveau / ligne de contact	Tél +41 21 867 18 09
En dehors des heures de bureau	Tél +41 79 891 83 63

Autres détails selon le plan d'alarme interne / « comportement en cas d'urgence »

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

Vanoli SA

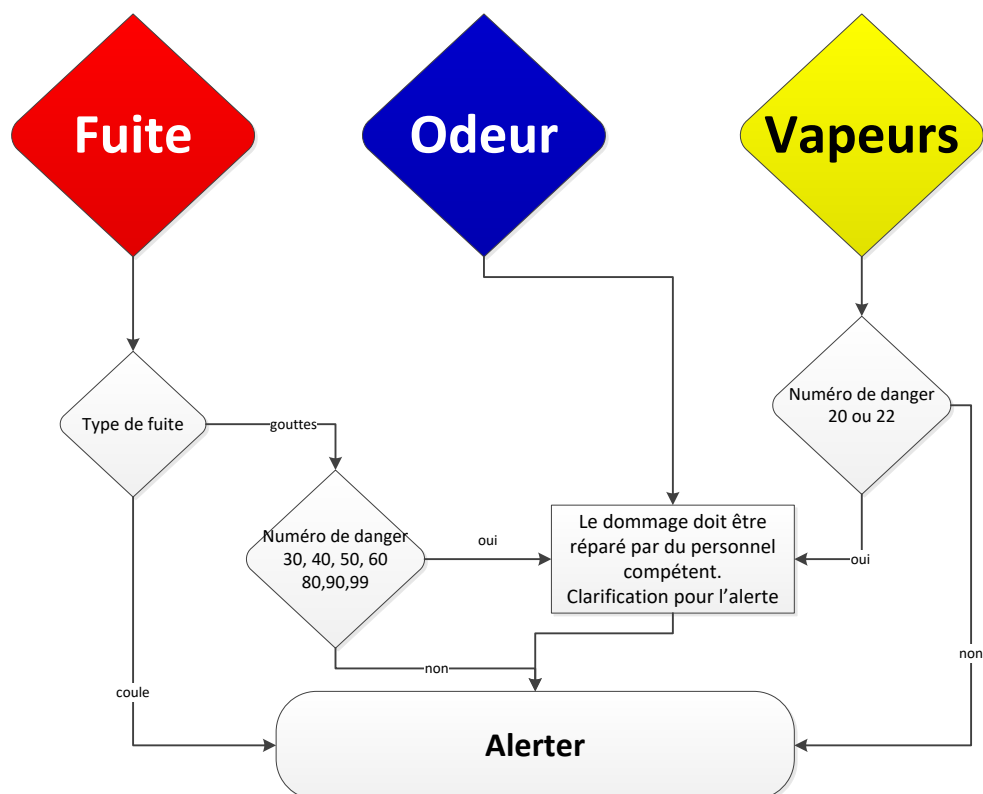
Annichini Alexandre	Tél +41 79 123 26 94
Haliti Patiot	Tél +41 79 825 02 36
Hunziker Alex	Tél +41 79 540 08 12

Entreprises ferroviaires de transport

CFF Cargo SA : – Unité de production Ouest	Tél +41 79 619 46 45
railCare : Responsable Hub ouest, Descamps Franck	Tél +41 21 867 19 75
railCare : Manœuvre à Aclens	Tél +41 79 238 26 77
Sersa-Groupe Schweiz : M. Merz	Tél +41 43 322 23 84
	Tél +41 79 517 59 97

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 :

Événement (selon l'article 15 de l'OEIT)	Définition (selon l'article 4 de l'OEIT)
Accidents	Événement 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	Événement qui a failli entraîner un accident et dont la survenance n'a pas été empêchée par les mesures de sécurité automatiques.
Événements extraordinaires	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 (selon l'article 15 de l'OEIT)	Définition (selon l'article 4 de l'OEIT)
Actes de sabotage présumés ou commis	---
Incendies de véhicules	---

Le responsable de la voie de raccordement respectivement 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/>

Événement	Remarques
Accident	<p>Événement qui entraîne une blessure mortelle ou une blessure grave, des dégâts matériels importants.</p> <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. • Événements entraînant de gros dégâts : tous les événements impliquant des dégâts d'un montant supérieur à CHF 100'000.00.
Incident graves	Événement (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.
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 moteur, rupture de roue ou d'essieu) et de l'infrastructure (par ex. rupture respect. 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.

Événement	Remarques
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 ≥ CHF 25'000.00.
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 ≥ CHF 25'000.00.</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.
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 tramways, nains présentant une image d'arrêt; • 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 SEVA		
<input type="checkbox"/> Destinataire : SESE	Annonce au SESE SEVA		
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>

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

1. Observer ➡

2. Réfléchir ➡

3. Agir



Donner l'alerte	Secours sanitaires	144	REGA	1414
	Police	117	Service du feu	118
	N° d'urgence européen	112	Intoxications	145
	Hôpital le plus proche :		Morges	

Où sont les personnes blessées, où se trouve le lieu de l'incendie ?

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

4. Informer le personnel de l'ambulance

Emplacement(s) du matériel de premier secours :

Réception de la centrale Coop d'Aclens



Incendie

1. Alerter le service du feu ☎ 118

2. Se mettre à l'abri et mettre à l'abri les autres

3. Fermer fenêtres et portes

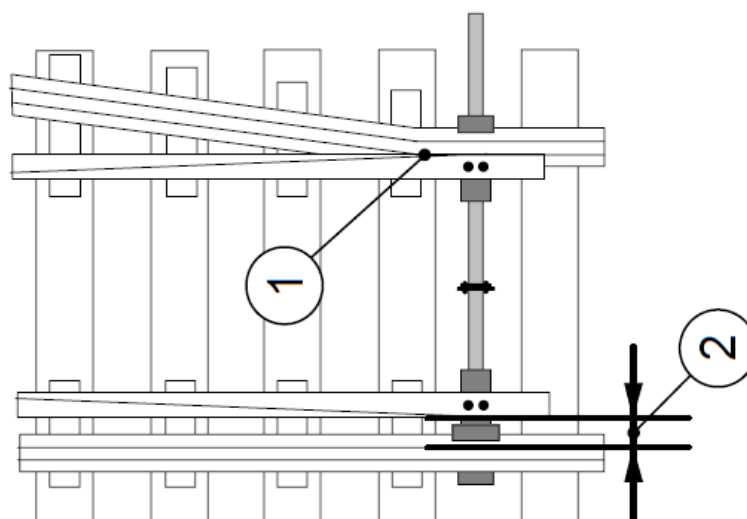
4. Informer le personnel du service du feu, **éteindre** le feu

Annexe 3 : aide-mémoire pour le contrôle des aiguilles

2.4.3 Aiguille avec verrouillage à cliquet

Dans les deux positions finales, il faut contrôler que

- les lames d'aiguille ne soient pas faussées ou cassées
- la lame plaquée s'appuie parfaitement ①
- l'écartement de la lame ouverte soit d'au moins 130 mm ②



Aiguille avec appareil de calage

Dans les deux positions finales, il faut contrôler que

- les lames d'aiguilles ne soient pas faussées ou cassées
- la lame plaquée s'appuie parfaitement ①
- l'écartement de la lame ouverte soit d'au moins 130 mm ②
- le bras de calage de la lame qui appuie s'engage d'au moins 25 mm dans le corps de calage ③
- les bras de calage ne soient ni tordus ni cassés

