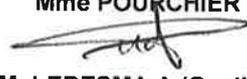


	Type de document	Processus	Domaine d'activité	Numéro chrono	indice	N° page
	INSTRUCTION	Valoriser le domaine concédé	EXPLOITATION	1314	2	1/18

Instruction Permanente Exploitation Réseau Ferroviaire du SIP d'Arles

Documents de référence	<ul style="list-style-type: none"> • Décret n°92-352 du 1er avril 1992 • Décret n°2017-439 du 30 mars et ses arrêtés du 30 mars 2017 et du 6 février 2018
-------------------------------	---

Documents associés	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Annexe I Modalités de contact des destinataires de l'IPE ▪ Annexe II Programme théorique hebdomadaire d'utilisation régulière des voies CNR du SIP d'Arles ▪ Annexe III Plan schématique du réseau ferroviaire (désignation et localisation des installations)
---------------------------	---

Rédacteur (nom, visa)	Vérificateur (nom, visa)	Approbateur (nom, visa)
M. VAUDAINE 	Mme POURCHIER  M. LEDESMA A (Qualité) 	P. ALBAGNAC 

Indice	Date d'application	Désignation de la révision
0	17/03/2016	Création du document
1	03/09/2018	Modification pour faciliter les perspectives de développement de trafic fer sur l'ITE du SIP d'Arles
2	25/07/2021	Modification pour intégrer les changements de configuration de l'ITE du SIP d'Arles en préalable au démarrage du trafic Combronde

Niveau de confidentialité	Confidentiel <input type="checkbox"/>	Interne <input type="checkbox"/>	Public <input checked="" type="checkbox"/>
----------------------------------	---------------------------------------	----------------------------------	--

Diffusion pour application						
PR	DGS (J.F)	DGI (D.L)	DHR-QSE	DTRS-QSE	DRI-QSE	DRM-QSE
PR-CAB	DGS-MO		DHR-DDOM	DRS-DDOM	DRI-DDOM	DRM-DDOM
PR-AI	DGS-ERM	DCOS	DHR-DGC	DRS-DGC	DRI-DGC	DRM-DGC
	DGS-RSSI	DCOS-CGN	DHR-DEX	DRS-DEX	DRI-DEX	DRM-DEX
DCOM		DCOS-CTR				
	DASL	DCOS-CACOH	GE	PB	BV	DM
DIGP	DASL-ACH	DCOS-CEMMII	SY-CE	VS	BE	CA
DIGP-PPR	DASL-LOG	DCOS-CES	BY-BC	PR	LN	AV
DIGP-GP			SB	SV	MO	VA
DIGP-EXP	DFCG	DGAC				PSLR
DIGP-PPCE						
DIGP-DA	DJA	DM (QSE)				
DIGP-AH		DM-PS				
DIGP-GC	DPSEM	DM-EP				
DIGP-ENV		DM-EIM				
DIGP-EM	DRHES	DM-MEM				
DIGP-ERE	DRHES-SST					
		DNE				
DTEI		DNE-PR				
	DSIN	DNE-CO				
DVPM						
DVPM-EP (SSQE)		DVE				

	Type de document	Processus	Domaine d'activité	Numéro chrono	indice	N° page
	INSTRUCTION	Valoriser le domaine concédé	EXPLOITATION	I314	2	2/18

SOMMAIRE

1	DEFINITION ET CHAMP D'APPLICATION.....	3
2	DEFINITION DU RESEAU FERROVIAIRE CNR.....	4
2.1	VOIES DE CIRCULATION.....	5
2.2	VOIES DE SERVICE.....	5
2.3	PASSAGES A NIVEAU.....	5
3	ACCES AU RESEAU FERROVIAIRE CNR – CONVOIS AUTORISES ET CONDITIONS DE STATIONNEMENT.....	6
3.1	ACCES AU RESEAU FERROVIAIRE CNR.....	6
3.2	CONVOIS AUTORISES.....	10
3.3	STATIONNEMENT DES WAGONS SUR LE RESEAU FERROVIAIRE CNR.....	10
3.3.1	<i>Pistes de sécurité</i>	10
3.3.2	<i>Wagons matières dangereuses</i>	10
3.3.3	<i>Obligations liées au stationnement</i>	11
4	CONDITIONS GENERALES DE MANŒUVRE ET DE CIRCULATION.....	11
4.1	CONDITIONS DE CIRCULATION SUR LA PREMIERE PARTIE DE L'ITE CNR DU SIP D'ARLES.....	11
4.2	CONDITIONS GENERALES DE MANŒUVRE ET DE CIRCULATION SUR LE RESEAU FERROVIAIRE CNR.....	11
4.3	MANŒUVREMENT AUX REGLES.....	12
4.4	CAS PARTICULIER EN CAS D'INCIDENT MAJEUR SUR LES INFRASTRUCTURES DU SITE.....	13
5	MATERIEL DE MANŒUVRE.....	13
6	SECURITE DU PERSONNEL SUR LE RESEAU FERROVIAIRE CNR.....	13
7	DERANGEMENT DES INSTALLATIONS ET FAITS MARQUANTS.....	14
7.1	DERANGEMENT DES INSTALLATIONS.....	14
7.2	AUTRES FAITS MARQUANTS.....	14
	ANNEXE I : MODALITES DE CONTACT DES DESTINATAIRES DE L'IPE.....	16
	ANNEXE II : PROGRAMME THEORIQUE HEBDOMADAIRE D'UTILISATION REGULIERE DES VOIES CNR DU SIP D'ARLES.....	1
	ANNEXE III : PLAN SCHEMATIQUE DU RESEAU FERROVIAIRE (DESIGNATION ET LOCALISATION DES INSTALLATIONS).....	2

	Type de document	Processus	Domaine d'activité	Numéro chrono	indice	N° page
	INSTRUCTION	Valoriser le domaine concédé	EXPLOITATION	I314	2	3/18

1 Définition et champ d'application

Cette Instruction Permanente d'Exploitation « IPE » a pour but de définir les conditions d'exploitation du réseau ferroviaire de l'ITE CNR de la Zone Industriale-Portuaire d'Arles et les relations entre :

- la Compagnie Nationale du Rhône (dite CNR),
- les amodiataires sous-embranchés au réseau ferré de CNR (nommés amodiataires dans ce document) et le sous-concessionnaire du port fluvial,
- les entreprises tierces intervenant sur le réseau ferré CNR pour tracter des convois ou réaliser des manœuvres (entreprise ferroviaire ou autre tractionnaire intervenant pour leur compte ou celui des amodiataires),
- les entreprises tierces intervenant sur le réseau ferré CNR pour réparer ou entretenir les infrastructures (entreprise de maintenance...)

NB : Les amodiataires et les entreprises tierces intervenant sur le réseau ferré CNR pour tracter des convois ou réaliser des manœuvres sont regroupés ci-après sous le terme « utilisateurs du réseau ferroviaire CNR du SIP d'Arles ».

Cette Instruction Permanente d'Exploitation « IPE » s'applique, dès sa notification, sur l'ensemble du réseau ferroviaire CNR, à la Compagnie nationale du Rhône, aux amodiataires et aux entreprises tierces intervenant sur tout ou partie du réseau ferré CNR.

Les voies appartenant aux amodiataires du Site Industriel et Portuaire d'Arles sont exclues de la présente instruction (le responsable du site de l'amodiataire devant dans ce cas convenir avec son tractionnaire des modalités de desserte et de manœuvres pour circuler sur ses voies ferrées). Les amodiataires ont l'obligation de garantir le bon état des installations de leur sous-embranchement.

Pour l'assister dans la gestion de son ITE, CNR s'est dotée d'un Gestionnaire Délégué Opérationnel en charge de la mise en œuvre pré-opérationnelle et opérationnelle de la politique de gestion de l'ITE.

	Type de document	Processus	Domaine d'activité	Numéro chrono	indice	N° page
	INSTRUCTION	Valoriser le domaine concédé	EXPLOITATION	I314	2	4/18

2 Définition du réseau ferroviaire CNR

Le réseau ferroviaire CNR est raccordé au Réseau Ferré National sur la voie 8 Impasse de la Gare d'Arles au PK 774,626. La première partie de l'ITE, utilisable par les seules entreprises ferroviaires, est constituée du carré violet 48 commandé par le point M ainsi que de l'aiguille 300, d'une pancarte EMB et d'un taquet de protection immobilisés par cadenas T1.

Ce réseau ferroviaire CNR est partagé, hors voies appartenant aux amodiataires, en 2 types de voie :

- des voies de circulation (voir chapitre 2.1),
- des voies de service (voir chapitre 2.2).

Il comporte également des passages à niveau (voir chapitre 2.3).

Les principales caractéristiques des installations du réseau CNR figurent sur le plan joint en annexe III. Sauf exception mentionnée ci-après, toutes les voies sont en palier ou quasi-palier, aptes à la circulation de charge D4 (22,5 tonnes par essieu et 8 tonnes par ml) et d'unité de chargement s'inscrivant dans le gabarit B1 et aucune voie ne présente de courbe de rayon inférieur à 150 m.

Les voies appartenant aux amodiataires démarrent :

- soit au niveau des aiguillages qui les raccordent au réseau ferroviaire CNR, à partir de la limite dite « du garage franc » (ou « point limite de croisement bon »)¹. La limite du « garage franc » est matérialisée sur le terrain par une traverse peinte en blanc au niveau de l'entrevoie de deux voies convergentes pour indiquer le point limite où le train peut stationner sans engager le gabarit de l'autre voie. La limite de propriété de la voie est également matérialisée par un jalon d'arrêt cadenassé,
- soit au niveau des portails d'accès à la parcelle de l'amodiataire. La limite de propriété de la voie est également matérialisée par un jalon d'arrêt cadenassé.

La limite de l'enceinte industrielle de l'amodiataire doit être matérialisée sur la voie ferrée par l'installation d'un portail cadenassé et fermé en permanence, dont seul l'amodiataire détient la clé ouvrant le cadenas. Par ce biais, l'amodiataire a l'assurance qu'aucune circulation ferroviaire ne peut pénétrer à l'intérieur de son enceinte industrielle sans son accord préalable. A l'inverse, un amodiataire ne peut pénétrer sur une voie CNR ou une voie d'un amodiataire hors enceinte industrielle, sans d'une part en avoir reçu l'autorisation préalable de CNR (voir chapitre 3), et sans d'autre part ouvrir un jalon d'arrêt cadenassé.

¹ Le jalon d'arrêt et la limite de propriété pour l'amodiataire SED sont situés à 18 mètres à partir du talon de l'appareil de voie C en direction des installations SED (longueur correspondant à la dimension d'un rail entier).

	Type de document	Processus	Domaine d'activité	Numéro chrono	indice	N° page
	INSTRUCTION	Valoriser le domaine concédé	EXPLOITATION	I314	2	5/18

2.1 Voies de circulation

Par définition, **aucun stationnement de véhicule n'est autorisé sur les voies de circulation**, sauf en cours de manœuvres (comme par exemple opérations de formation d'un train au départ ou coupe temporaire de wagons lors de la desserte d'un amodiataire).

Sont classées « voie de circulation », toutes les voies reliant à l'intérieur de la concession CNR, la limite de 1^{ère}/2nde partie d'ITE aux différentes voies des amodiataires, à l'exception des voies de service définies au chapitre 2.2 ci-après.

2.2 Voies de service

Par définition, **le stationnement temporaire de wagon(s) est autorisé sur les voies de service** : sont considérés comme temporaires les stationnements définis ci-dessous. Par contre, les voies de service sont interdites au stationnement d'engins de traction ainsi que de wagons, vides ou réformés, en attente d'une affectation matérialisée par un contrat de transport ou en attente de réparation.

Sont classées « voie de service » :

- la voie comprise entre les garages francs des aiguillages F et P, désignée « voie de restitution à destination du réseau ferré national » ; l'usage de cette voie de service est autorisé au stationnement temporaire d'une durée inférieure à 24h avant restitution à l'entreprise ferroviaire des wagons en provenance d'un sous-embanchement et à destination du réseau ferré national,
- la voie comprise entre les garages francs des aiguillages E et P, désignée « voie de livraison en provenance du réseau ferré national » ; l'usage de cette voie de service est autorisé au stationnement temporaire d'une durée inférieure à 24h après livraison par l'entreprise ferroviaire des wagons en provenance du réseau ferré national et à destination d'un sous-embanchement,
- la voie comprise entre le portail CCI Nord et le garage franc de l'aiguille H d'une part ainsi que celle entre la pointe de l'aiguille H et le heurtoir de la voie tiroir Nord d'autre part ; l'usage de ces voies de service est autorisé au stationnement temporaire selon la durée définie au cas par cas par la CCI, avant restitution à l'entreprise ferroviaire ou après livraison par l'entreprise ferroviaire, des seuls wagons desservant la CCI.

2.3 Passages à niveau

Le réseau ferroviaire CNR comporte, hors voies appartenant aux amodiataires, 3 passages à niveau publics, dont 2 non gardés et équipés de croix de St André sur voiries internes à la

	Type de document	Processus	Domaine d'activité	Numéro chrono	indice	N° page
	INSTRUCTION	Valoriser le domaine concédé	EXPLOITATION	I314	2	6/18

concession CNR (PN n° 2 et 3) et un équipé de barrières et feux clignotants à franchissement conditionnel sur voirie communale dite du chemin des Ségonnaux (PN n° 1).

Le passage à niveau du chemin des Ségonnaux (PN n° 1) est géré par CNR bien qu'il soit hors concession domaniale CNR. Sa fermeture se réalise par l'appui par le chef de manœuvre sur un des deux boutons poussoir cadenassés par cadenas T1 situés de chaque côté du passage à niveau tandis que sa réouverture est automatique.

Les modalités d'utilisation du passage à niveau du chemin des Ségonnaux (PN n° 1) sont les suivantes :

- franchissement autorisé uniquement pour des mouvements allant du RFN vers l'ITE ou de l'ITE vers le RFN ; les mouvements internes à l'ITE (par exemple manœuvre en tiroir depuis le faisceau CNR) doivent s'effectuer par la voie Sud pour éviter de franchir le PN n° 1,
- tout arrêt, même temporaire en cours de desserte, est interdit sur le PN n° 1,
- lorsque le convoi est prêt au départ (de l'ITE CNR vers la gare d'Arles ou vice versa), le chef de manœuvre récupère la clé unique des jalons d'arrêt, abaisse le jalon d'arrêt 1 et forme son itinéraire,
- une fois ces opérations réalisées, le chef de manœuvre se rend au bouton poussoir du passage à niveau et procède à la fermeture du passage à niveau,
- une fois qu'il a constaté la fermeture effective du passage à niveau (barrières et feux clignotants), le chef de manœuvre donne l'autorisation de départ au convoi qui franchit le passage à niveau selon les prescriptions de l'article 4.2 ci-après.

3 Accès au réseau ferroviaire CNR – convois autorisés et conditions de stationnement

3.1 Accès au réseau ferroviaire CNR

CNR met à la disposition des utilisateurs du réseau ferroviaire CNR du SIP d'Arles, la totalité des installations de son réseau ferroviaire, à l'exception des voies appartenant aux amodiataires et à SNCF-Réseau.

Sans autorisation préalable de CNR matérialisée par la signature d'une convention d'autorisation d'accès avec CNR, aucune entreprise ferroviaire ou aucun amodiateur n'est autorisé à circuler avec ses propres moyens de traction sur tout ou partie des voies CNR de l'ITE du SIP d'Arles.

	Type de document	Processus	Domaine d'activité	Numéro chrono	indice	N° page
	INSTRUCTION	Valoriser le domaine concédé	EXPLOITATION	I314	2	7/18

Les amodiataires devront impérativement informer la Compagnie Nationale du Rhône (par courriel à l'adresse arl@cnr.tm.fr) des entreprises ferroviaires utilisant les voies de l'ITE CNR pour les desservir, et ce au plus tôt, et si possible au moins deux mois avant la date de la première circulation prévue pour chaque nouvelle entreprise ferroviaire, afin que CNR et l'entreprise ferroviaire aient le temps nécessaire pour organiser les opérations en sécurité et en cohérence avec les dessertes existantes. Même lorsqu'il n'est pas le commanditaire du transport, l'amodiataire a la responsabilité de s'assurer que les entreprises ferroviaires le desservant sont signataires d'une convention d'autorisation d'accès avec CNR.

Selon les modalités prévues dans le cadre de la convention d'autorisation d'accès, CNR établit (voir annexe II) un programme théorique hebdomadaire précisant les périodes allouées pour l'utilisation régulière de ses voies d'ITE. Ce programme théorique a pour but d'éviter, ou à défaut de traiter, le plus en amont possible d'éventuels conflits d'utilisation des voies CNR entre utilisateurs du réseau ferroviaire CNR du SIP d'Arles ou entre les utilisateurs du réseau ferroviaire CNR du SIP d'Arles et les activités de maintenance des infrastructures.

CNR visera autant que possible à organiser la maintenance de ses installations d'ITE dans la capacité résiduelle définie dans le programme théorique hebdomadaire d'utilisation régulière de ses voies. Dans tous les cas, le Gestionnaire Délégué Opérationnel de l'ITE CNR s'engage à informer par courriel chacun des représentants figurant en annexe I ainsi que le représentant désigné dans la convention d'autorisation d'accès avec chaque entreprise ferroviaire ou amodiataire, le plus tôt possible dès connaissance de l'information et avant toute intervention sur le réseau ferroviaire CNR. L'information devra préciser la période d'intervention souhaitée par le Gestionnaire Délégué Opérationnel de l'ITE CNR, ainsi que l'impact sur les circulations (durée d'interruption des circulations sur toutes les voies de CNR de l'ITE ou durée d'interruption des circulations sur les seules sections de voies concernées par les opérations de maintenance). En cas de conflit non résolu d'un commun accord entre le Gestionnaire Délégué Opérationnel de l'ITE CNR et un ou plusieurs utilisateurs du réseau ferroviaire CNR du SIP d'Arles, seule CNR dispose du pouvoir d'arbitrage en dernier recours.

Afin de maîtriser la coactivité sur les voies CNR de l'ITE du SIP d'Arles, **une seule circulation à la fois est autorisée sur l'ensemble du réseau ferroviaire CNR du SIP d'Arles.** Une circulation débute par la prise de la clé unique de commande des jalons d'arrêt avant l'entrée sur le réseau ferroviaire CNR d'une entreprise ferroviaire ou d'un amodiataire. La clef en question est rangée dans une boîte à clés électronique dans un lieu accessible en permanence à proximité du jalon d'arrêt 1 et de l'aiguillage C. La circulation se termine à la restitution de la clé unique de commande des jalons d'arrêt après la sortie hors du réseau ferroviaire CNR de l'entreprise ferroviaire ou de l'amodiataire.

	Type de document	Processus	Domaine d'activité	Numéro chrono	indice	N° page
	INSTRUCTION	Valoriser le domaine concédé	EXPLOITATION	I314	2	8/18

Toute circulation sur les voies CNR de l'ITE nécessite obligatoirement :

- d'être en possession de l'unique clef commandant les jalons d'arrêt JA1, JA2, JA3, JA4 et JA5 (voir plan en annexe III).

puis

- d'abaisser au préalable au moins un des 5 jalons d'arrêt JA1, JA2, JA3, JA4 et JA5 (voir plan en annexe III).

Si une des deux conditions ci-dessus n'est pas remplie, la circulation n'est pas autorisée sur les voies CNR de l'ITE et l'entité souhaitant circuler doit alors se rapprocher par téléphone du Gestionnaire Délégué Opérationnel de l'ITE CNR (voir N° d'astreinte en annexe I) pour définir les mesures à prendre (décalage horaire de la circulation, report à un autre jour de la desserte, etc), puis doit informer l'amodiataire à desservir.

A la fin de la circulation sur les voies CNR de l'ITE, le chef de manœuvres ayant assuré la circulation doit remonter en les cadennassant tous les jalons d'arrêt qui ont été ouverts pour circuler sur les voies CNR de l'ITE, avant de restituer ensuite la clé unique dans la boîte à clés électronique à proximité du jalon d'arrêt 1 et de l'aiguillage C.

Un code d'ouverture de la boîte à clés électronique est attribué spécifiquement par CNR à chaque entreprise ayant signé une convention d'autorisation d'accès et au Gestionnaire Délégué Opérationnel dans le cadre de la maintenance et de l'exploitation opérationnelle de l'ITE CNR.

La restitution de la clé unique vaut confirmation de la part du Chef de manœuvres que :

- tous les jalons d'arrêt sont remontés et cadennassés (cadenas fermés),
- et
- qu'aucun véhicule n'a été laissé sur les voies de circulation de l'ITE CNR (voir plan en annexe III).

Lorsqu'une desserte de livraison en provenance du RFN nécessite un stationnement temporaire sur voies CNR après livraison par l'entreprise ferroviaire de wagons en attente de traitement ultérieur par l'amodiataire, les wagons sont livrés systématiquement par l'entreprise ferroviaire sur la voie de service CNR dédiée à la livraison, sauf directive formalisée contraire donnée par un représentant de la CCI à l'entreprise ferroviaire lors de sa desserte pour autoriser le stationnement temporaire des wagons pour la CCI sur la voie de service entre le heurtoir du tiroir Nord et le portail CCI Nord.

S'il devait apparaître lors d'une livraison, un manque de place pour accueillir tous les wagons sur les voies CNR affectées à cette fonction, l'entreprise ferroviaire saisit par téléphone le Gestionnaire Délégué Opérationnel (voir N° d'astreinte en annexe I) pour :

	Type de document	Processus	Domaine d'activité	Numéro chrono	indice	N° page
	INSTRUCTION	Valoriser le domaine concédé	EXPLOITATION	I314	2	9/18

- en dehors des heures d'ouverture de l'amodiataire concerné, l'informer des mesures prises (stationnement de wagons sur les voies SNCF de la gare d'Arles ou exceptionnellement sur une autre voie CNR en cas d'absence de gêne sur son utilisation ultérieure ou retour des wagons sur le site de départ du train),
- pendant les heures d'ouverture de l'amodiataire concerné, convenir avec ce dernier et le Gestionnaire Délégué Opérationnel des mesures à prendre (stationnement de wagons sur les voies SNCF de la gare d'Arles ou sur celles de l'amodiataire concerné ou sur celles d'un autre amodiataire ou exceptionnellement sur une autre voie CNR en cas d'absence de gêne sur son utilisation ultérieure ou retour des wagons sur le site de départ du train).

Tout constat par le Gestionnaire Délégué Opérationnel d'un non-respect des règles édictées ci-dessus lors de la restitution de la clé unique pourra être facturé forfaitairement par CNR à hauteur de 1 000 € HT au tractionnaire ayant effectué la dernière utilisation de l'installation concernée.

En tous les cas, si des dommages ou des désordres sont identifiés lors de l'arrivée sur la voie ou en cours de circulation sur le réseau ferroviaire CNR, la circulation devra impérativement être suspendue et le Gestionnaire Délégué Opérationnel devra immédiatement être informé de la situation. Un état des lieux contradictoire devra alors être réalisé en urgence, en présence d'un agent du Gestionnaire Délégué Opérationnel afin de pouvoir déterminer ultérieurement les responsabilités quant à ces dommages. Ce n'est qu'une fois ce constat réalisé, et après accord du Gestionnaire Délégué Opérationnel, que la circulation pourra reprendre. En effet, si cette procédure n'était pas respectée, le tractionnaire assurant la desserte pourrait se voir attribué par CNR la responsabilité du dommage concerné.

Seuls CNR et le Gestionnaire Délégué Opérationnel sont habilités à organiser des opérations de maintenance sur ou à proximité immédiate (4 m) des voies de l'ITE du SIP d'Arles.

En cas d'opérations de maintenance organisée par CNR ou par le Gestionnaire Délégué Opérationnel nécessitant l'interruption totale de toute circulation sur son réseau ferroviaire et afin de maîtriser la coactivité avec les circulations sur les voies CNR de l'ITE du SIP d'Arles, le Gestionnaire Délégué Opérationnel ou son sous-traitant devra préalablement à son intervention, retirer dans la boîte à clés électronique située à proximité du jalon d'arrêt 1 et de l'aiguillage C, la clé unique des jalons d'arrêt. A l'issue de son intervention, si les conditions de rétablissement des circulations sont remplies, le Gestionnaire Délégué Opérationnel ou son sous-traitant restituera dans la boîte à clé électronique située à proximité du jalon d'arrêt 1 et de l'aiguillage C, la clé unique des jalons d'arrêt.

En cas d'opérations de maintenance organisée par CNR ou par le Gestionnaire Délégué Opérationnel ne nécessitant pas l'interruption totale de toute circulation sur son réseau

	Type de document	Processus	Domaine d'activité	Numéro chrono	indice	N° page
	INSTRUCTION	Valoriser le domaine concédé	EXPLOITATION	I314	2	10/18

ferroviaire, le Gestionnaire Délégué Opérationnel ou son sous-traitant devra préalablement à son intervention, installer un drapeau rouge et une lanterne rouge au milieu de la voie à une distance d'arrêt jugée suffisante de part et d'autre de la zone d'intervention. A l'issue de son intervention, si les conditions de rétablissement des circulations sont remplies, le Gestionnaire Délégué Opérationnel ou son sous-traitant enlèvera les drapeaux rouges et les lanternes rouges installés de part et d'autre de la zone d'intervention.

3.2 Convois autorisés

Tous les convois respectant les caractéristiques techniques définies au chapitre 2 sont autorisés à pénétrer sur les infrastructures du réseau ferroviaire CNR.

Les convois de plus de 500 m de longueur, hors locomotive(s), à destination de l'ITE CNR, devront être livrés en deux fois depuis les voies de la gare d'Arles.

3.3 Stationnement des wagons sur le réseau ferroviaire CNR

En dehors des voies de service mentionnées au chapitre 2.2, aucun stationnement de wagons, hors manœuvres telles qu'opérations de formation d'un train au départ ou coupe temporaire de wagons lors de la desserte d'un sous-embranché, n'est autorisé sur les voies du réseau ferroviaire CNR du SIP d'Arles.

Tout stationnement d'engins de traction ou de wagons non autorisé sur les voies de service (wagons non conformes après RAT, wagons vides en attente d'affectation, wagons réformés en attente de réparation, etc) devra s'effectuer sur une voie d'amodiataire ou sur les voies de la gare d'Arles conformément à la Consigne Locale d'Exploitation « Gare d'Arles » de SNCF-Réseau.

Tout constat par le Gestionnaire Délégué Opérationnel d'un stationnement non autorisé sur voies CNR pourra être facturé forfaitairement par CNR à hauteur de 1 000 € HT au tractionnaire ayant effectué la mise en stationnement du matériel concerné.

3.3.1 Pistes de sécurité

Sans objet.

3.3.2 Wagons matières dangereuses

Le stationnement des wagons, vides ou chargés, transportant des matières dangereuses sur le réseau CNR est interdit en dehors des voies des amodiataires.

	Type de document	Processus	Domaine d'activité	Numéro chrono	indice	N° page
	INSTRUCTION	Valoriser le domaine concédé	EXPLOITATION	I314	2	11/18

L'amodiataire traitant des wagons de matières dangereuses devra tenir à disposition des secours, du Gestionnaire Délégué Opérationnel et de CNR les informations suivantes :

- leur lieu, la durée ainsi que les conditions de stockage,
- le type de matière dangereuse (code danger et code ONU),
- une copie à jour de la Fiche de Données Sécurité (FDS).

3.3.3 Obligations liées au stationnement

Les utilisateurs du réseau ferroviaire CNR du SIP d'Arles doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter que les véhicules stationnés sur le réseau ferroviaire CNR ne soient mis en mouvement par leur propre poids ou par toute autre cause comme les vents violents (Mistral par exemple). Ils devront être calés a minima au niveau du premier essieu d'une rame de véhicules, et, s'ils en comportent, avoir leurs freins serrés et immobilisés.

Le stationnement des wagons devra être réalisé de manière à **en aucun cas** apporter une entrave dans la lutte contre le feu, notamment en gênant l'accès aux installations ou appareils d'extinction ou de sauvetage.

4 Conditions générales de manœuvre et de circulation

4.1 *Conditions de circulation sur la première partie de l'ITE CNR du SIP d'Arles*

Ces conditions sont définies dans la Consigne Locale d'Exploitation « Gare d'Arles » établie par SNCF-Réseau à destination des entreprises ferroviaires.

4.2 *Conditions générales de manœuvre et de circulation sur le réseau ferroviaire CNR*

L'ensemble des conditions générales de manœuvre et de circulation définies ci-dessous s'applique sur l'ensemble du réseau ferroviaire CNR, exception faite des voies propres à chaque amodiataire.

1. Interdiction de talonner les appareils de voie
2. **Vitesse maximale de circulation pour l'ensemble des voies de 15 km/h, sauf au franchissement des PN (voir ci-dessous),**
3. Charges limites : 22,5 tonnes à l'essieu et 8 tonnes par ml
4. Le dispositif de freinage à l'air sera mis en action sur l'ensemble des convois circulant sur le réseau ferroviaire CNR
5. La nuit, la circulation est repérée par au moins un feu blanc à l'avant du 1^{er} véhicule

	Type de document	Processus	Domaine d'activité	Numéro chrono	indice	N° page
	INSTRUCTION	Valoriser le domaine concédé	EXPLOITATION	I314	2	12/18

6. Toute manœuvre de traction sera assurée par une équipe composée au minimum de 2 personnes reliées par une liaison radio (3 en l'absence de radio). Ce binôme est constitué par le conducteur d'engin de traction sous commandement du chef de manœuvres
7. Le franchissement des passages à niveau devra se faire à la vitesse maximale de 6 km/h par le premier véhicule du convoi et dans la limite maximale d'une occupation de **10 minutes par circulation ou manœuvre**. Avant de procéder à la 2^{ème} circulation ou manœuvre, le chef de manœuvres devra s'assurer que la circulation du passage à niveau concerné est redevenue fluide
8. Avant de donner l'ordre de mise en mouvement, le chef de la manœuvre doit s'assurer que les parties de voies à parcourir sont libres et le resteront jusqu'à ce que la manœuvre soit terminée
9. Le chef de manœuvres prend les mesures pour que l'itinéraire de la manœuvre soit tracé en temps utile en vérifiant ou en faisant vérifier, que les appareils de voies sont correctement disposés, que les garages-francs sont dégagés et que les aiguilles collent dans la position convenable
10. Le chef de manœuvres doit se tenir à un emplacement qui lui assure en toute sécurité une visibilité suffisante de la voie et des signaux, afin de pouvoir arrêter le mouvement ou le faire arrêter avant toute personne ou tout obstacle pouvant se trouver sur la partie de voie à parcourir ou dans ses abords immédiats. Cet emplacement, qui doit être compatible avec la sécurité de ce personnel, peut être situé :
 - soit au sol, en un lieu permettant une observation directe de la voie ou bien en cheminant pour précéder le convoi dans les conditions nécessaires de sécurité pour le personnel et pour la visibilité de la voie à parcourir,
 - soit sur le convoi, en tête du premier véhicule, si et seulement si celui-ci offre les conditions nécessaires de sécurité pour le personnel et pour la visibilité de la voie à parcourir
11. Aucune opération d'appui ne doit être effectuée sur les heurtoirs et une distance minimale d'1 mètre entre les tampons et le heurtoir doit être maintenue.
12. Interdiction de réaliser des pleins de carburant d'engin de traction sur voies CNR.

4.3 Manquement aux règles

En cas de manquement aux règles ci-dessus, l'utilisateur du réseau ferroviaire CNR du SIP d'Arles engage sa responsabilité. CNR ou son Gestionnaire Délégué Opérationnel, en tant que garant de la sécurité ferroviaire sur ses voies, se réserve donc le droit de :

- limiter ou interdire l'accès de l'utilisateur à tout ou partie du réseau ferroviaire CNR,
- stopper tout mouvement sur les voies du réseau ferroviaire CNR durant une durée indéterminée.

	Type de document	Processus	Domaine d'activité	Numéro chrono	indice	N° page
	INSTRUCTION	Valoriser le domaine concédé	EXPLOITATION	I314	2	13/18

4.4 Cas particulier en cas d'incident majeur sur les infrastructures du site

En cas d'incident majeur sur les infrastructures portuaires (incendie, accident, pollution des darses, alerte à la bombe, fuite de gaz, etc...) nécessitant l'intervention des services de secours et/ou police, les manœuvres et circulations ferroviaires seront stoppées dans la ou les zones concernées, sans préavis et sans limitation de durée. En cas de manœuvre en cours sur ces zones, le personnel devra si possible et dans les plus brefs délais, dégager son train des passages à niveau ou portail et routes d'accès. Le personnel présent sur zone devra se conformer aux indications des agents du Gestionnaire Délégué Opérationnel et/ou des autorités présentes sur place.

5 Matériel de manœuvre

Les engins de traction circulant sur le réseau ferroviaire CNR doivent être conformes à la législation en vigueur.

Les engins de traction devront être équipés d'un dispositif d'enregistrement des vitesses. Ces dispositifs devront être vérifiés selon la réglementation en vigueur. Ces enregistrements sont conservés par l'utilisateur des engins de traction pendant au moins 1 mois et doivent pouvoir être mis à disposition de CNR en cas de demande expresse de sa part.

Par ailleurs, la circulation de locotracteurs de type rail-route nécessite une autorisation préalable de CNR.

Le matériel roulant appartenant aux amodiataires ou à leurs sous-traitants qui sont dédiés aux manœuvres sur l'ITE CNR en lien avec l'embranchement de l'amodiataire doivent disposer pour chaque matériel d'un carnet d'entretien tenu à jour et comportant l'ensemble des opérations de maintenance effectuées. Le carnet d'entretien d'un matériel doit pouvoir être mis rapidement à disposition de CNR en cas de demande expresse de sa part.

6 Sécurité du personnel sur le réseau ferroviaire CNR

L'ensemble des mesures ci-dessous s'applique en plus des textes réglementaires applicables à la sécurité du personnel (Code du travail, etc...) :

1. Le personnel sera habilité suivant la réglementation en vigueur. Le suivi de ces habilitations est à la charge du tractionnaire,
2. Il est interdit de passer entre les véhicules d'une rame en marche ; le personnel ne peut pénétrer entre les attelages de deux véhicules à accrocher ou à décrocher qu'après avoir obtenu leur arrêt complet ainsi que la mise en contact des tampons,

	Type de document	Processus	Domaine d'activité	Numéro chrono	indice	N° page
	INSTRUCTION	Valoriser le domaine concédé	EXPLOITATION	I314	2	14/18

3. Il est interdit d'accoupler des véhicules au moyen d'appareils autres que ceux qui sont spécialement destinés à cet usage,
4. Il est interdit de traverser la voie devant un véhicule en mouvement ou à moins de trois mètres du tampon le plus proche d'un véhicule arrêté,
5. Il est interdit de monter sur les tampons ou sur les attelages d'un véhicule, même à l'arrêt,
6. Aucune machine ne doit être mise en marche avant qu'un coup d'avertisseur ait été donné par l'agent chargé de sa conduite,
7. Il est rappelé que le port des baudriers de visibilité de classe II est obligatoire en complément des équipements de protections individuelles (EPI) adaptés aux tâches effectuées,

7 Dérangement des installations et faits marquants

7.1 Dérangement des installations

Tout dérangement ou tout incident de quelque nature qu'il soit, doit être signalé au Gestionnaire Délégué Opérationnel (voir N° d'astreinte en annexe I).

En cas de dérangement d'une aiguille, la procédure à appliquer est la suivante :

- Arrêt devant l'installation,
- Franchissement autorisé après accord du Gestionnaire Délégué Opérationnel ou de son représentant (voir N° d'astreinte en annexe I).

En cas de non fermeture des barrières lors de la commande sur le bouton poussoir du passage à niveau ou en cas de présence d'une barrière cassée, la procédure à appliquer est la suivante :

- Arrêt des circulations routières par le chef de manœuvre,
- Après arrêt des véhicules routiers, le chef de manœuvre autorise le train à passer.

7.2 Autres faits marquants

Tout incident, toute anomalie ou tout accident matériel ou corporel devra être signalé immédiatement au Gestionnaire Délégué Opérationnel (voir N° d'astreinte en annexe I).

Tout dérangement ou mauvais fonctionnement d'une installation doit être immédiatement porté à la connaissance du Gestionnaire Délégué Opérationnel (voir N° d'astreinte en annexe I) ou du responsable de site de l'amodiatrice par l'agent qui en a fait le constat.

	Type de document	Processus	Domaine d'activité	Numéro chrono	indice	N° page
	INSTRUCTION	Valoriser le domaine concédé	EXPLOITATION	I314	2	15/18

A noter que quelle que soit la situation, le Gestionnaire Délégué Opérationnel doit être averti au plus tôt mais CNR n'est pas contrainte de procéder en urgence aux éventuels travaux qui s'avèreraient nécessaires . CNR ne pourra être tenue responsable des conséquences d'une intervention différée.

Toute opération de relevage de matériel roulant sur voie de l'ITE CNR du SIP d'Arles est à réaliser sous la responsabilité et sous le préfinancement du gestionnaire du matériel roulant concerné selon les prescriptions techniques liées à l'ITE CNR (accès, consignation de voies, périodes, etc) données par le Gestionnaire Délégué Opérationnel.

	Type de document	Processus	Domaine d'activité	Numéro chrono	indice	N° page
	INSTRUCTION	Valoriser le domaine concédé	EXPLOITATION	I314	2	16/18

Annexe I : Modalités de contact des destinataires de l'IPE

Contacts des amodiataires sous-embranchés ferroviaires du SIP d'Arles et des services CNR gestionnaires du site

<u>Entreprise</u>	<u>Nom – Prénom</u>	<u>Fonction</u>	<u>Téléphone d'urgence</u> (portable si possible)	<u>Adresse mail</u>
Compagnie Nationale du Rhône	<i>Poste en rotation</i>	Maître d'Ouvrage	NC	arl@cnr.tm.fr
Europorte (Gestionnaire Délégué Opérationnel pour le compte de CNR)	<i>Poste en rotation</i>	Exploitant	06.16.66.40.60	GDOPORTARLES@europorte.com
	<i>Poste en rotation</i>	Astreinte	03.28.36.56.31	
Sud Engrais Distribution	Mathieu NADDEO	Président Directeur Général	NC	mathieu.naddeo@sed-arles.com
	<i>Poste en rotation</i>	Accueil	04 90 96 98 08	contact@sed-arles.com
Chambre de Commerce et d'Industrie d'Arles	Benoit PONCHON	Directeur	06 23 22 16 84	bponchon.port@arles.cci.fr
	<i>Poste en rotation</i>	Accueil	04 90 99 46 20	portfluvial@arles.cci.fr
COMBRONDE Logistique	Dominique JAMET	Responsable de Site	06 12 60 34 97	d.jamet@groupecombronde.com
	Yoann DIGONNET	Directeur Activités Ferroviaires	06 27 76 70 69	y.digonnet@groupecombronde.com

Changement des modalités de contact

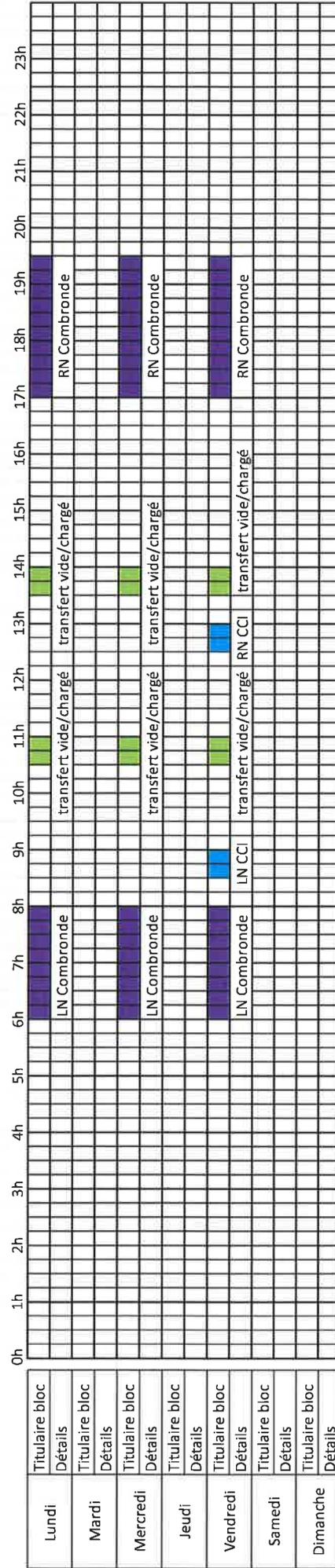
En cas de changement des coordonnées d'une des personnes mentionnées ci-dessus, où en cas de changement de ses missions concernant l'activité ferroviaire sur le Site Industriel et Portuaire d'Arles, une information devra être faite par courriel auprès de l'ensemble des personnes indiquées à l'annexe I de ce document. CNR procédera alors à une mise à jour de l'annexe I de ce document.

	Type de document	Processus	Domaine d'activité	Numéro chrono	indice	N° page
	INSTRUCTION	Valoriser le domaine concédé	EXPLOITATION	I314	2	1/18

Annexe II : Programme théorique hebdomadaire d'utilisation régulière des voies CNR du SIP d'Arles

Programme théorique hebdomadaire d'utilisation régulière des voies CNR du SIP d'Arles

Semaine n°: Sem 28 Du: Lundi 05/07/2021 au Dimanche 11/07/2021



Légende :	VFLI
Livraison=LN	Infrarail
Restitution=	Combronde
RN	Europorte

Conformément à l'annexe 2 de la convention d'autorisation d'accès à l'ITE :
Pas de délai minimal entre une desserte de sortie de l'ITE CNR vers le RFN ou un amodiatraire d'une part, et la desserte suivante d'entrée sur l'ITE CNR depuis le RFN ou un amodiatraire d'autre part.

	Type de document	Processus	Domaine d'activité	Numéro chrono	indice	N° page
	INSTRUCTION	Valoriser le domaine concédé	EXPLOITATION	I314	2	2/18

Annexe III : Plan schématique du réseau ferroviaire (désignation et localisation des installations)

SCHEMA DES INSTALLATIONS - ITE CNR DU SITE INDUSTRIAL-PORTUAIRE D'ARLES

