



Règles d'exploitation pour l'AnG

- **Sucre Suisse SA**
- **LANDI Seeland AG**
- **Ricoter Traitement de la terre SA**

Site d'Aarberg

(correspondance avec la gare d'Aarberg)

Dispositions d'exécution de l'OST

Dispositions locales pour les mouvements de manœuvre

V3.0 Nouvelle édition

Valable à partir du : 01 octobre 2023

Liste des modifications

Les modifications sont indiquées par un trait vertical sur le bord de la page.

Édition	Valable à partir du	Type de modification	
		Créé	Statut
V1.0	17.09.2018	Nouvelle édition	
		H.R. Kronenberg	Libéré : SZU, LANDI, RICOTER
V2.0	16.09.2019	Modifications de la voie ferrée, passage à niveau (seulement AnG SZU)	
		H.R. Kronenberg	Validé : SZU
V3.0	01.10.2023	Nouvelle structure, gestion des perturbations, service de manœuvre	

		LANDI	
		H.R. Kronenberg	Libéré : SZU, LANDI, RICOTER

Généralités

Toutes les désignations de personnes dans ce document sont au masculin et s'appliquent à toute personne exerçant la fonction, indépendamment de son sexe. Les présentes prescriptions d'exploitation sont éditées par les trois exploitants de voies de raccordement

- Sucre Suisse SA, Aarberg (direction de la rédaction)
- LANDI Seeland AG, Aarberg
- Ricoter Erdaufbereitung AG, Aarberg (pas de service de manœuvre propre)

Elles entrent en vigueur le **1er octobre 2023** et remplacent les prescriptions d'exploitation

" BV_ABE_SZU_V2.0 " du 16.09.2019

Validation par :

Sucre Suisse SA Case postale 3270 Aarberg	LANDI Seeland AG Radelfingenstr. 47-49 3270 Aarberg	Ricoter Erdaufbereitung AG Case postale 3270 Aarberg
sig. Martin Zürcher 22.08.2023	sig. Martin Schmid 25.08.2023	sig. Ernst Zesiger 25.08.2023

Abréviations

OFT	Office fédéral des transports	www.bav.admin.ch
OST	Prescriptions suisses de circulation des trains R 300.1-15 (RS 742.173.001) VSZV	Ordonnance
	sur le contrôle de la sécurité des incidents dans le domaine des transports	(RS 742.161)
OCVM	Ordonnance du DETEC sur l'admission à la conduite automobile de véhicules moteurs des chemins de fer	(SR 742.141.21)
SUST	Service d'enquête de sécurité suisse	
OSR	Ordonnance sur la signalisation routière	(RS 741.21)
EF	Entreprise de transport ferroviaire ISB	Gestionnaire d'infrastructure
ABE	Gare d'Aarberg	
AnG	Voie de raccordement	
BUE	Passage à niveau	

Distributeur

- OFT, Section Homologations et Règlements zulassung@bav.admin.ch
- Sucre Suisse SA, Aarberg (exploitant de la h.m.zuercher@zucker.ch
- LEA) LANDI Seeland SA, Aarberg (exploitant martin.schmid@landiseeland.ch
- Ricoter Erdaufbereitung AG, Aarberg (exploitant de la E.Zesiger@ricoter.ch
- Toutes les EF autorisées à circuler sur l'AnG Aarberg, pour le personnel
- concerné
- o CFF Cargo SA planning.seeland@sbbcargo.com / X002004@sbbcargo.com
- o TR Trans Rail AG, Frauenfeld info@tr-transrail.ch
- CFF SA, Portail de la gare anschlusgleise@sbb.ch
- Créateur : Hansruedi Kronenberg h.r.kronenberg@bluemail.ch

Partie A Dispositions générales d'exécution

Les dispositions d'exécution des prescriptions suisses de circulation des trains dans la **Partie A** s'appliquent dans l'**AnG Aarberg** pour tous les mouvements de manœuvre.

Table des matières Partie A

1	Généralités	4
1.1	Champ d'application	4
1.2	Réglementation en vigueur.....	4
1.3	Termes.....	5
2	Signaux	5
2.2	Signaux d'arrêt, de contrôle et d'attention.....	5
2.3	Signaux pour les mouvements de manœuvre.....	5
2.8	Signaux pour l'exploitation de tramways	6
3	Ordres et transmission	7
3.1	Langue.....	7
3.2	Choix des moyens	7
3.9	Communication de manœuvre.....	7
4	Mouvements de manœuvre	8
4.1	Préparation et conclusion	8
4.2	Version	10
4.3	Dispositions relatives aux codes mouvements	13
4.4	Particularités locales	14
5	Préparation du train	17
5.2	Assurer les trains à l'arrêt.....	17
8	Sécurité au travail	18
8.1	Équipements de protection individuelle EPI.....	18
8.2	Restriction tenant compte du gabarit.....	18
8.3	Protection des personnes et des biens.....	19
9	Perturbations	20
9.1	Gestion des événements.....	20
9.2	Signaler les accidents et les dangers.....	20
9.3	Modifier les événements.....	21
9.4	Liste des événements à déclarer	21
9.5	Documents.....	21
9.6	Pannes sur les véhicules.....	21
9.7	Perturbations de l'infrastructure.....	22

1 Généralités

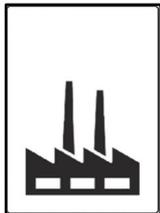
1.1 Champ d'application

Les règles Partie **A** sont valables pour tous les mouvements de manœuvre sur le **AnG Aarberg**, qui sont exécutés par

- une entreprise de transport ferroviaire **EF**
- par le personnel contrôlé de **Sucre Suisse SA**
- par le personnel contrôlé de **LANDI Seeland AG**
- par le personnel contrôlé d'une **entreprise de construction de voies ferrées**

Les exploitants des voies de raccordement et les EF concernées sont responsables de la remise et de l'instruction du personnel de manœuvre concerné par les présentes prescriptions d'exploitation.

Points de connexion



En gare d'**ABE**, l'**AnG Aarberg** est accolée aux voies

- **12** (Sp 40 / Zs 12A)
- **13** (Sp 50 / Zs 13A)
- **14** (Sp 60 / Zs 14A) de l'infrastructure CFF.

L'**AnG Aarberg** comprend tous ces **I** derrière les installations énumérées points de raccordement.

Des panneaux d'information "Début de la voie de raccordement" sont installés. (au niveau de la caténaire) Il n'y a pas de panneaux "Fin de la voie de raccordement".

(R 300.2, point 2.6.12)

Utilisation de l'AnG Aarberg par une EF

Les entreprises de transport ferroviaire (EF) suivantes, qui ont conclu une **réglementation pour l'utilisation des voies de raccordement** (RBA), sont autorisées à effectuer des mouvements de manœuvre sur les installations de l'**AnG Aarberg** :

- **CFF Cargo SA** www.sbbcargo.com
- **TR Trans Rail AG, 8500 Frauenfeld** www.tr-transrail.ch
- Autres **EF** disposant d'un contrat valable déclarant obligatoires les présentes prescriptions d'exploitation.
- D'autres **EF** ou **entreprises de construction de voies** sont autorisées à circuler sur l'AnG Aarberg en cas de besoin (intervention, construction, entretien, etc.). A cet effet, elles sont familiarisées au cas par cas avec les présentes prescriptions d'exploitation.

1.2 Réglementation en vigueur

Règlements et règles de fonctionnement

Les mouvements de manœuvre sur l'**AnG d'Aarberg** sont applicables :

- Prescriptions suisses de circulation des trains PCT (R 300.1-15)

A Les présentes prescriptions d'exploitation pour l'AnG (BV_ABE_SZU_V3.0)
~~• Pour les entreprises de transport ferroviaire (EF) qui appliquent la LDE Aarberg~~
les règles d'exploitation propres applicables.

1.3 Termes

Complément à R300.1, chiffre 3.2

AnG Aarberg Voies de raccordement à Aarberg des entreprises

- Sucre Suisse SA (SZU)
- LANDI Seeland AG (LANDI)
- Ricoter Traitement de la terre SA

Campagne Période de livraison des betteraves sucrières en automne. La délimitation temporelle est fixée chaque année par le SZU. En raison des manœuvres intensives, des restrictions et des dispositions particulières s'appliquent parfois pendant cette période. Celles-ci sont contenues dans les présentes prescriptions.

2 Signaux

2.2 Signaux d'arrêt, de contrôle et Signaux d'attention

Précision concernant R 300.2, chiffre 2.2.

Panneau de sifflet

Les tableaux de pipe suivants sont installés dans l'AnG d'Aarberg : (R 300.2, chiffre 2.2.4)

Voie 128, → Lyss



Voie 24, → Radelfingen



Voie 222, → Lyss



2.3 Signaux pour les mouvements de manœuvre

Complément à R300.2, chiffre 3.4

Panneau d'information sur l'interdiction de circuler pour les locomotives

Arrêt pour les locomotives

Terme

Arrêt pour les locomotives

Signification

Arrêt avant le signal

Les locomotives et les wagons couverts ne peuvent pas circuler sur la voie 105.

Panneau d'information Pont-bascule

Ne pas freiner et laisser la locomotive sur la balance

Terme

Freinage et stationnement interdits

Signification

Interdiction de freiner et de

stationner pour

Locomotives

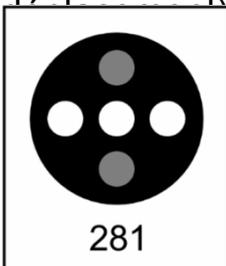
2.8 Signaux pour l'exploitation de tramways

Complément à R300.2, chiffre 2.8.2

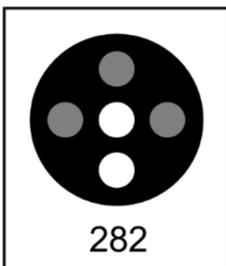
Les signaux de tramway peuvent être valables pour plusieurs voies.

Le domaine de validité est défini au **ch. 1.5** est défini.

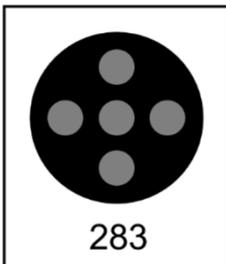
Les signaux de tramway peuvent également réguler la **marche lors de processus d'exploitation**. (obstacles dus à des installations mécaniques de chargement ou de



Terme **Arrêt**
Signification **Arrêt avant le signal**



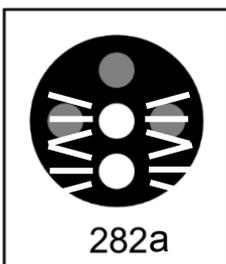
Terme **Course**
Signification Déplacement Le système de régulation du trafic est activé



Terme **Hors service**
Signification **Conduire avec prudence**
Le système de régulation du trafic est hors service
Complément Les installations de chargement et de déplacement sont désactivées et en position de base. (hors campagne)

Complément à R300.2, chiffre 2.8.2

Les signaux de tramways peuvent également être clignotants.



Terme **Conduire avec prudence**
Signification Les **manœuvres sont autorisées ;**
Conduite à vue
L'installation de déplacement n'est pas en service ou L'installation de transfert se trouve à l'extérieur du gabarit.
ou Le système de régulation du trafic est en service.

3 Ordres et Transmission

3.1 Langue

Précision concernant R 300.3, chiffre 1.3

A l'**AnG Aarberg**, la langue allemande est utilisée pour toutes les transmissions orales et écrites.

3.2 Choix des moyens

Annuaire téléphonique		
Chef d'équipe Aarberg		051 225 08 48 GSM-R 1307
Sucre Suisse SA, maître de pesée		079 752 39 46
Sucre Suisse SA, Hofmeister		032 391 63 84
Sucre Suisse SA, maître de silo		079 291 38 74
LANDI Seeland AG, Silo Aarberg		058 434 36 45
Ligne de réseau CFF	netzleitung@sbb.ch	051 225 08 65

3.9 Communication de manœuvre

Précision concernant R 300.3, chiffre 9.3

Les moyens suivants sont utilisés pour la communication de manœuvre :

- Lors des mouvements de manœuvre effectués par le personnel **de Sucre Suisse SA**, le réseau public de téléphonie mobile est utilisé pour la communication. Participants :
 - Chef de triage Sucre Suisse SA
 - Conducteur de train Sucre Suisse SA
 - Maître de balance Sucre Suisse SA en tant que coordinateur, qui donne des ordres de manœuvre (uniquement pendant la campagne)
- Lors des mouvements de manœuvre effectués par le personnel de **LANDI Seeland AG**, le réseau public de téléphonie mobile est utilisé pour la communication.
participants :
 - Chef de manœuvre LANDI Seeland AG
 - Conducteur de train LANDI Seeland AG
- Lors de mouvements de manœuvre effectués par une **EF** dans le réseau d'Aarberg, la communication est assurée par la radio de manœuvre propre à l'EF.
participants :
 - Chef de circulation ABE
(si aucune liaison radio n'est établie, le téléphone portable est utilisé)
 - Chef de manœuvre EVU
 - Conducteur de train EF
 - Maître de balance Sucre Suisse SA en tant que

A

Prescriptions d'exploitation pour l'AnG

~~Aarberg~~

coordinateur, qui donne des ordres de manoeuvre
(uniquement pendant la campagne)

→ **Réglementation hors campagne**

En l'absence du maître de la bascule SZU (hors campagne), la responsabilité de l'exécution sûre des mouvements de manœuvre incombe **exclusivement au personnel de manœuvre impliqué**.

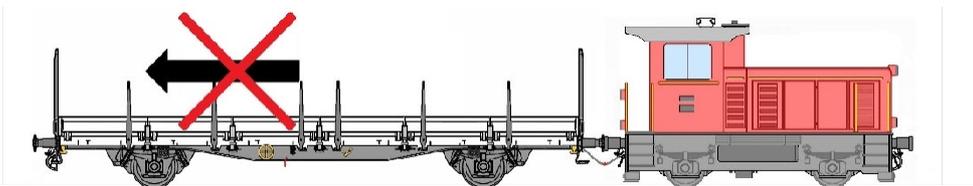
Dans les zones non centralisées, il faut s'attendre à tout moment à d'autres mouvements de manœuvre. Les chefs de manœuvre doivent s'informer mutuellement des mouvements de manœuvre à effectuer. (R 300.4, chiffre 2.4.6)

4 Mouvements de manœuvre**4.1 Préparation et conclusion****Types de mouvements**

Complément à R 300.4, chiffre 1.3

Les restrictions suivantes s'appliquent à **Ang Aarberg** :

- Pousser sans être accompagné est interdit.
Cette interdiction s'applique également aux wagons plats vides.



- Les vidanges de véhicules sont interdites.
- Il est interdit de repousser les véhicules.
- Les mouvements de manœuvre avec un câble de manœuvre sont interdits.
- Les mouvements de manœuvre avec une installation à câble fixe (cabestan) ne doivent être effectués que par du personnel de manœuvre contrôlé ou par du personnel spécialement instruit dans l'utilisation de l'installation.
- Les manœuvres avec des véhicules routiers (non montés sur rails) sont interdites, à moins qu'ils ne soient spécialement autorisés à cet effet dans le mode d'emploi. (R 300.4, chiffre 3.4.2)

Côté manœuvre

Précision concernant R 300.4, chiffre 1.4

Le côté de manœuvre dans l'**AnG Aarberg** est fixé localement comme suit :

- Pour les installations de traction à câble : Page Tirage à la corde.
- Voie 211 LANDI/Ricoter : Côté Jura
- Toutes les autres voies : Côté Frienisberg / Waaghaus

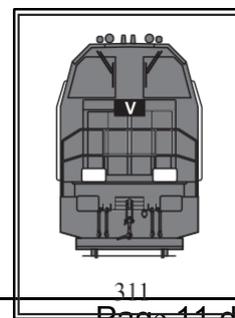
Sens du mouvement de manœuvre

Précision concernant R 300.4, chiffre 1.6.2

Dans l'**AnG Aarberg**, le **sens de marche avant pour les mouvements de manœuvre est fixé en direction de Lyss**.

Les véhicules moteurs doivent être marqués en conséquence.

(R 300.4, chiffre 1.6.2 et R 300.2, chiffre 3.2.1)



A

Le sens de marche avant pour les véhicules bidirectionnels

Rotrac E4 et **Rotrac E2** est définie au **B**. **4.1** est réglé.

Sécuriser les véhicules

Précision concernant R 300.4, chiffre 1.7.2

Le frein à air ne peut être utilisé pour sécuriser des véhicules stationnés que si l'on s'approche à nouveau de ces véhicules dans la demi-heure qui suit et si les véhicules ne se trouvent pas dans ou juste avant une pente de plus de 2 ‰. Les véhicules doivent alors être freinés à fond.

- Un wagon stationné individuellement doit toujours être immédiatement sécurisé par des moyens indépendants du frein à air.
- Les pentes déterminantes et les valeurs de la résistance minimale
Les coûts de l'énergie sont indiqués dans le tableau du point **5.2** sont disponibles.

Stationnement des véhicules devant les passages à niveau

En dehors de la campagne, une **distance minimale de 10 m** doit être respectée entre les wagons stationnés et les bennes de chargement de copeaux, de vrac et de silo.

Stationnement des véhicules contre les butoirs

Complément à R 300.4, chiffre 1.7.2

Dans le **canton d'Aarberg**, les véhicules peuvent être garés directement contre les butoirs. Les véhicules doivent être approchés avec précaution.

Application du frein à air

Précision concernant R 300.4, chiffre 1.8.1

Les manœuvres doivent pouvoir être freinées avec le frein à air. Si l'on s'écarte de ce principe, il faut veiller à ce que

S'il n'y a pas de frein à air automatique ou si son utilisation n'est pas appropriée en raison de procédures d'exploitation spéciales, la vitesse maximale est de 10 km/h, à moins qu'elle ne soit fixée localement à un niveau inférieur.

La charge remorquée non freinée ne doit pas dépasser 15 ‰ contre et dans les pentes :

- pour le **Rotrac E2** selon le tableau de charge de l'annexe B1
- pour le **Rotrac E4** selon le tableau de charge de l'annexe B1
- pour **EUROTRACT E2000** 100 t

Commande des portes à glissière

Les portes à claire-voie de l'**AnG Sucre Suisse SA** sont actionnées à la main. Le personnel de Sucre Suisse SA et l'équipe Cargo chargée de la livraison sont chacun équipés d'une clé pour manœuvrer les portes à claire-voie.

Pendant la campagne, les portes restent ouvertes.

4.2 Version

Véhicules spéciaux

Complément R 300.4, chiffre 2.2.4

Il n'y a pas d'aiguillage centralisé dans la **gare d'Aarberg**. Les véhicules à double sens peuvent circuler dans la **gare d'Aarberg**.



Dans la **SA Sucre Suisse**, un véhicule bidirectionnel peut être utilisé au maximum jusqu'aux points de raccordement selon le **An. 1.1** peuvent être manœuvrés

Dans la **zone de desserte LANDI**, le véhicule bidirectionnel peut manœuvrer au maximum jusqu'au feu de contrôle **KL2**. Il est interdit de circuler sur le BUe Radelfingenstrasse.

Se rapprocher des véhicules

Complément à l'OST R 300.4, chiffre 2.8.2

Les véhicules reliés à des installations de remplissage ou de transbordement de marchandises (p. ex. rampes d'accès) doivent être signalés conformément aux prescriptions de signalisation. Tous les mouvements de manœuvre doivent s'arrêter au moins 5 mètres avant de tels wagons.



Il est possible de renoncer à l'éclairage des signaux.

(R 300.2, ch. 3.2.3 ; R 300.4, ch. 1.6.3)

Il est interdit de s'approcher des véhicules bidirectionnels Rotrac

Lors de l'enlèvement des chariots, il convient de procéder comme suit :

- Arrêt de sécurité à 5 m devant les wagons
- Les chariots doivent être sécurisés
- Avant de démarrer, le chef de manœuvre de l'EF s'assure qu'aucun véhicule bidirectionnel Rotrac ne se trouve devant, derrière ou entre les wagons.
- Distance de sécurité entre le chariot et le Rotrac min. 10 m
- s'approcher prudemment des véhicules avec l'ordre Déplacer

Les véhicules reliés par câble à des installations fixes doivent être signalés conformément aux prescriptions en matière de signalisation.



(R 300.2, chiffre 3.2.4)

Manipulation des installations de passage à niveau

Les passages à **niveau** décrits au point **1.5 Passages à niveau** décrits

Les installations de passage à niveau sont desservies par le chef de manœuvre.

- **BUe Radelfingenstrasse / Voie 24 (AnG LANDI)**

L'installation est mise en marche à l'aide de la clé carrée.

- TK1 à la pointe de l'aiguillage 6, gare ABE. (70 sec. de retard)
- TK2 proche de KL2. La mise en marche s'effectue

immédiatement La mise à l'arrêt de l'installation s'effectue après l'occupation et le dégagement des circuits de voie des deux côtés.

En cas de mauvais enclenchement de l'installation ou d'arrêt du mouvement de

A

manœuvre, les feux de contrôle s'éteignent 90 secondes après l'enclenchement.
Les feux clignotants s'éteignent automatiquement après 4 min de fonctionnement.

- **BUE Silo / Voies 105 - 107 et aiguillage 134**

Position de base : les signaux de tramway indiquent "arrêt". (R 300.2, chiffre 2.8.2)

Les deux feux pour le trafic routier indiquent rouge Annonce d'une manœuvre avec l'émetteur radio manuel ou en passant par un point de comptage sur la voie.

Si les conditions sont remplies, l'autorisation de circuler est donnée au signal de tramway "Circulation".

Après le dégagement du point de comptage concerné, l'installation se met en position de base.



Manipulation des installations à câbles

Complément à R 300.4, chiffre 3.3

Pour la desserte des installations de traction à câble sur les voies 107, 108, 109, les règles suivantes s'appliquent

- Les sabots d'arrêt sont toujours placés et signalés du côté du câble de traction. (Côté manœuvre)
- Lorsque des véhicules sont pris en charge par une installation à câble, le chef de manœuvre vérifie en outre, avant de donner l'ordre de marche, qu'aucun véhicule n'est accroché à l'installation à câble. (R 300.4, chiffre 2.5.1)
- Il est permis de s'approcher avec précaution des véhicules accrochés à l'installation de traction par câble. Le dispositif de traction à câble ne doit pas être endommagé.
- Chaque poste de commande est équipé d'un interrupteur à clé pour l'activation et la désactivation. Chaque opérateur est équipé d'une clé.
- Les boutons d'arrêt d'urgence ne doivent être actionnés qu'en cas d'urgence.

Voie 109 (voie de pointage)

- Enclencher le poste de commande côté Lyss avec l'interrupteur à clé
- Déplacer le cabestan vers le chariot le plus en arrière (avec les touches "avant" ou "arrière")
- Accrocher le cabestan
- Régler le commutateur de direction en fonction de la serrure utilisée ("jaune" ou "bleu").
- Tirer le paquet de chariots en direction des extrémités de la roue jusqu'à ce que le témoin lumineux "Position atteinte" s'allume.
- Eteindre le poste de commande côté Lyss et retirer la clé.



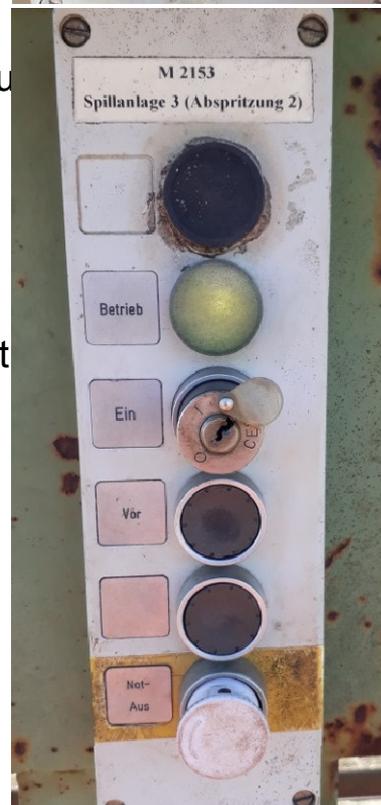
- Lorsque le piquage est terminé, le flash bleu s'allume.
- Enclencher le poste de commande côté Radelfingen avec l'interrupteur à clé.
- déplacer " en avant " / " en arrière " jusqu'à ce que le câble puisse être décroché
- Décrocher le câble
- Désactiver le poste de commande côté Radelfingen et retirer la clé.



Voies 107 et 108 (déchargement humide)

La commande de l'installation à câble est identique pour deux voies.

- Enclencher le poste de commande côté Lyss avec l'interrupteur à clé
- Déplacer le cabestan vers le chariot le plus en avant (avec les touches " avant " ou " arrière ")
- Accrocher le cabestan sur le chariot le plus en avant
- Éteindre le poste de commande côté Lyss et retirer la clé.



Après l'arrosage des betteraves, les chariots sont décrochés :

- Enclencher le poste de commande côté Radelfingen avec l'interrupteur à clé.
- déplacer " en avant " / " en arrière " jusqu'à ce que le câble puisse être décroché
- Décrocher le câble
- Désactiver le poste de commande côté Radelfingen et retirer la clé.

4.3 Dispositions relatives aux types de déplacement Restrictions liées au véhicule

Complément à R 300.4, chiffre 3.2.4

Les dispositifs qui dépassent dans le profilé ne doivent pas être utilisés dans la zone de travail.

AnG Sucre Suisse SA, seuls les véhicules moteurs suivants circulent :

Véhicules bidirectionnels selon l'annexe B1	
Tm 232, Tmf 232 (SLM Tm) ^{IV}	Eem 923 (Stadler)
Am 843 (MaK G 1700 BB)	
Les autres véhicules moteurs nécessitent un examen préalable et l'accord écrit de Sucre Suisse SA .	
Exception : sur les voies 12, 24, 101, 102, 112, 113, 114, 115 (voir chiffre I 1.6), tous les engins moteurs électriques, thermiques et hybrides peuvent être utilisés.	

Vitesses maximales sur les voies de raccordement

Complément à R 300.4, chiffre 3.6.5

10 km/h - vitesse maximale générale dans l'**AnG Aarberg**

Exceptions :

20 km/h - sur les voies 112, 113

- sur les voies 114, 115, jusqu'au signal de sécurité de l'aiguillage 150

5 km/h - sur la voie 103 (chargement de balles)

- lors de manœuvres manuelles

- lors des manœuvres avec les installations à câble

- lors de manœuvres avec un véhicule bidirectionnel Rotrac

Voies courbes et contre-courbes à petits rayons

Complément à PCT R 300.4 Annexe 1, chiffre 1.2

Les courbes étroites déterminantes de la voie sont énumérées :

→ Chiffre **I 1.3 Géométrie de la voie (pentes et rayons)**

Les mesures et restrictions suivantes doivent être respectées lors de la circulation sur ces courbes étroites de la voie et sur les déviations d'aiguillages :

Adresse "*plus petit rayon praticable*" par ex. **R 100 m** respecter :

Tous les véhicules ainsi marqués ne doivent pas emprunter des arcs dont le rayon est inférieur à celui indiqué dans l'adresse.

A

Prescriptions d'exploitation pour l'AnG

Arberg

R [m]	Mesures et limitation de la charge remorquée
149 - 135	Wagons de marchandises : aucune restriction Voitures voyageurs : dévisser les attelages
134 - 90	Tous les véhicules : Dévisser les accouplements

4.4 Particularités locales

- **Camion de transport de marchandises dangereuses**

Wagons de marchandises dangereuses chargés ou vides (plaque  ble)

- sont autorisés uniquement sur les voies 24 - 211 - 222
- sont interdits sur toutes les autres voies de l'**AnG Aarberg**.

- **Restrictions voie 105**

Sur la voie 105, des éléments de l'installation peuvent empiéter sur le gabarit en position de travail. Il y a des panneaux "**Arrêt pour locomotives**" 

conformément au point **2.3** sont établies.

- Il est interdit de circuler sur la voie 105 avec des locomotives et des wagons couverts.
- Pendant la campagne, **les wagons de marchandises ouverts** peuvent être déplacés avec un Rotrac sur la voie 105.
- En dehors de la campagne, la voie 105 reste fermée.
- La voie 105 peut être libérée pour des travaux de construction et d'entretien.



- **Restrictions voie 127**

Sur la voie 127, halle de chargement en vrac et zone couverte, la circulation des locomotives et des véhicules bidirectionnels à moteur à combustion est interdite. Les wagons (wagons-silos pour le transport de sucre) doivent être approchés par le côté de Radelfingen et stationnés avec une distance de sécurité d'**au moins 15 m** devant la halle.

La ligne de marquage rouge au sol doit être respectée. Le groupe de wagons garé doit être sécurisé par un sabot d'arrêt sous chacun des essieux les plus extérieurs. Ils doivent être placés côté Jura (et non côté manœuvre).

L'introduction des wagons dans la halle incombe au personnel de Sucre Suisse SA et est effectuée avec un Rotrac.



- **Pont-bascule**

Afin de ménager le pont-bascule de la voie 13, les restrictions suivantes s'appliquent.

Des panneaux d'information "**Pont-bascule**" ont  installés conformément au **2.3** sont mis en place.

- Aucune locomotive ne peut être garée sur le pont-bascule de la voie 13.
- Le freinage avec le frein de l'engin moteur n'est autorisé sur la balance qu'en cas d'urgence.
- Tous les déplacements entre la gare ABE et les voies 112-115 ou inversement doivent être effectués par la voie 12. (Éviter les

A

Prescriptions d'exploitation pour l'AnG

Aarberg

mouvements de manœuvre inutiles par la balance de la voie)

Processus de travail pendant la campagne

- **Processus de travail Echange de wagons Cisailage** (voie 109)
La livraison des betteraves s'effectue du côté Lyss vers la voie 109. Lorsque le piquage est terminé, les wagons sont croisés du côté Radelfingen et placés sur la voie 107 ou 108 pour être arrosés.

◀ Site Lyss

Page Radelfingen ▶

Pour le premier paquet de wagons, le tronçonnage est terminé. Le système de traction à câble est arrivé en position finale. Le feu à éclats bleu est en service.



Au signal de tramway S109, il est signalé "marche avec prudence". Se diriger vers la voie 109 jusqu'à ce que les tampons entre la locomotive et le wagon soient à la hauteur du marquage rouge.



Accrochage du câble de traction au dernier wagon. Vidange des appareils de freinage Désaccouplement de la locomotive et approche prudente des wagons.



Attelage de la locomotive. Décrochage du palan à câble.



Ensuite, s'éloigner immédiatement vers la voie 118-128 (fonctionnement automatique de l'installation de traction des câbles ; éviter les chocs) Introduire vers la voie 107 / 108 pour le déchargement ou selon l'ordre du maître de la bascule.



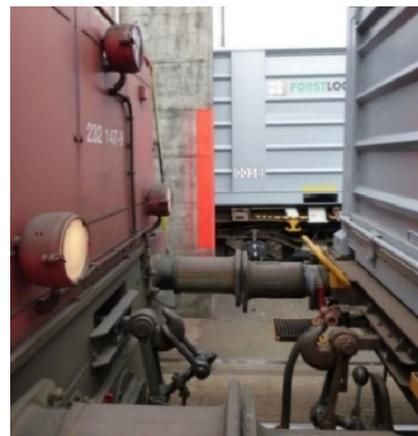
La voie 109 est sécurisée par des signaux de tramway et les wagons sont déplacés automatiquement par le système de traction à câble pour le poinçonnage.



→ Une fois le pointage terminé, le paquet de chariots suivant arrive.

Légende

Palan à câble suspendu

Marque rouge (illustration de droite)
= position pour décrocher les chariots.

- **Processus de travail Echange de wagons Voies de lavage** (voies 107 et 108) Les wagons sont tirés depuis le côté Radelfingen dans l'installation de lavage.

◀Site Lyss

Page Radelfingen ▶

Accrocher le câble de traction à un crochet de câble le plus loin possible du côté de Lyss Désaccoupler la locomotive et s'éloigner en direction de Lyss.



Ouverture des portes. Passer le paquet de wagons et arroser les betteraves.



Lorsque tous les chariots ont été vidés, les pierres enlevées et les portes fermées, le collaborateur chargé de la fermeture des portes annonce (Waggon-Assistent) par une touche.



La locomotive reçoit l'autorisation d'entrer sur la voie 107 / 108 au signal de tramway S107 ou S108.

Approche des wagons, attelage et dételage du système de traction par câble.



Départ avec les wagons vides en direction de Lyss.



Le responsable de la balance peut également donner l'ordre,



de tirer des wagons chargés avec la locomotive du côté de Radelfingen vers la voie 107 / 108,



d'aborder les wagons vides, d'embrayer et de



de garer les wagons chargés en position de déchargement.



5 Préparation du train

5.2 Sécuriser les trains à l'arrêt

Tableau force de rétention minimale

Complément à R 300.5, chiffre 2.2

Les valeurs de la force de rétention minimale sont indiquées dans le tableau suivant :

Force d'immobilisation minimale par 100 tonnes de poids total des véhicules stationnés
Sur la voie 105, côté Lyss (7,5 ‰), la force d'immobilisation à appliquer est de 11 kN pour 100 t de poids total des véhicules stationnés.
Sur toutes les autres voies (max. 5 ‰), la force d'immobilisation à appliquer est de 8 kN par 100 t de poids total des véhicules stationnés.

Les véhicules protégés contre les fuites par des sarn d'arrêt doivent, conformément aux prescriptions d signalisation à marquer.



(PCR R 300.2, chiffre 3.2.5, figure 319)

- ➔ Un panneau d'avertissement de sabot d'arrêt doit être installé pour chaque sabot d'arrêt
- ➔ Tous les sabots d'arrêt doivent être calés du côté de la manœuvre.

Les forces d'immobilisation suivantes peuvent être prises en compte par sabot d'arrêt :

- Bei 2-achsigen Wagen
Force d'immobilisation [kN] = poids du chariot [t] ; mais max. 40 kN 
- Pour les wagons à 4 essieux
Force d'immobilisation [kN] = poids du chariot [t] / 2 ; mais max. 40 kN 
- Pour les wagons à 6 essieux
Force d'immobilisation [kN] = poids du chariot [t] / 3 ; mais max. 40 kN 

Pour les voies couvertes, seuls les sabots d'arrêt suivants sont ig:

- chaussure à double chemise à une seu
- Chaussure à chemise à ressort
- sabot d'arrêt à une maille



Les sabots d'arrêt et les panneaux d'avertissement non utilisés doivent être déposés aux endroits prévus à cet effet.

Ils ne doivent pas être laissés sur la voie publique.





Prescriptions d'exploitation pour l'AnG
Aarberg

(Instruction voie 103 sabots d'arrêt)

8 Sécurité au travail

8.1 Équipement de protection individuelle EPI



L'utilisation des EPI est réglementée

- Pour le personnel de toutes les EF dans leurs propres règles.
- Pour le personnel de **Sucre Suisse SA** et de **LANDI Seeland SA** dans la **partie 8.2 Équipements de protection individuelle (EPI)**

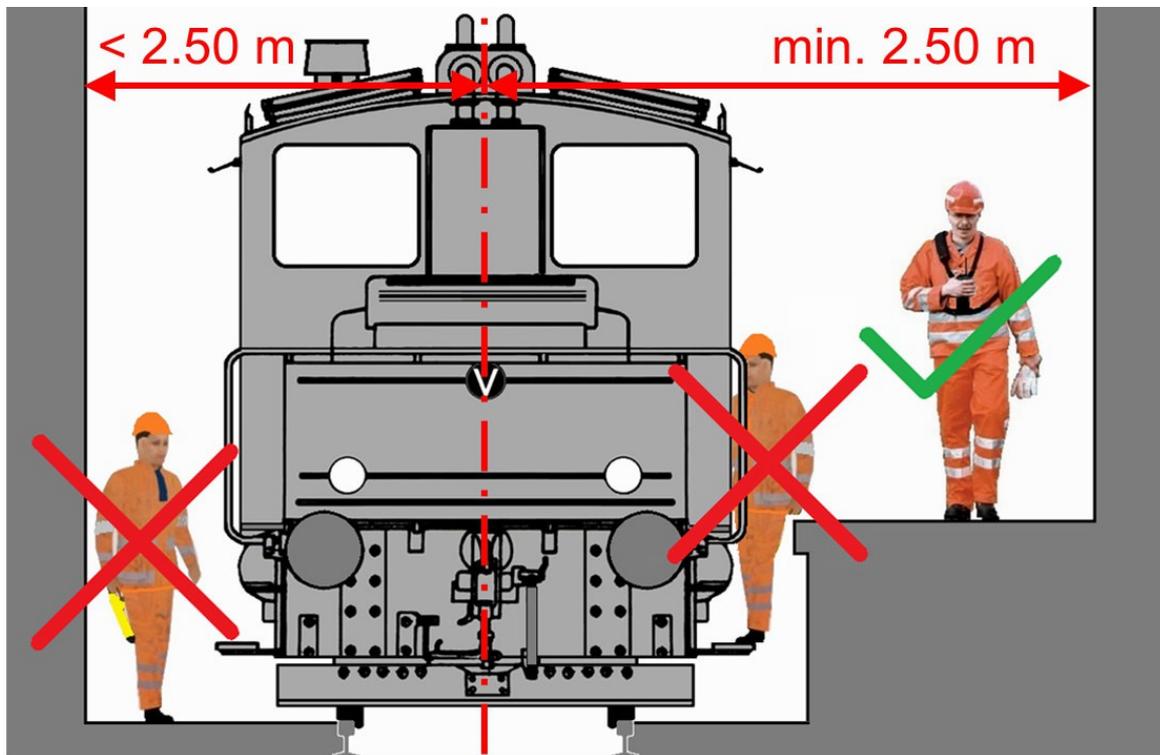
8.2 Restriction tenant compte du gabarit Absence d'espace intermédiaire de sécurité

Complément au R 300.8, chiffre 2.1.2

Dans les cas suivants, il n'existe pas d'espace intermédiaire de sécurité suffisant :

- Le long des rampes, du côté des rampes, voies 103, 105, 129
- A l'entrée des halls de transbordement, des remises et des constructions similaires
- Le long des murs, clôtures et autres objets s'ils sont à moins de 2,50 m de l'axe de la voie, voies 127, 128

(R RTE 20012, fig. 38)



Si l'espace de sécurité est insuffisant, il n'est possible de pénétrer dans la zone de la voie que s'il est garanti **qu'aucun véhicule ne se déplace sur la voie concernée.**

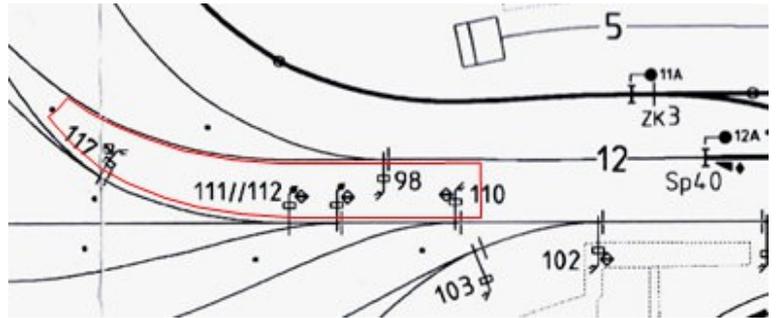
Si l'espace intermédiaire de sécurité est insuffisant, il est interdit de se tenir sur un marchepied latéral ou un marchepied de



manœuvre.

Restriction sur la voie 12

Dans la zone entre les aiguillages 110 et 117, il manque le
Espace interstitiel de sécurité
Le séjour et les travaux (prise de train, préparation du train, étiquetage, etc.) sont interdits entre ces voies.
voies interdites.



(R 300.8 , chiffre 2.1.2)

8.3 Protection des personnes et des biens**• Interdiction de fumer**

Dans tous les bâtiments et halls fermés, il est généralement interdit de faire des feux ouverts et de fumer.
L'interdiction s'applique également dans les véhicules



9 Dérangements

9.1 Gestion des événements

Sur l'**AnG Sucre Suisse SA**, la gestion des événements est assurée par **Sucre Suisse SA**.

Bureau d'annonce pendant la campagne : Maître de la balance
☎ **079 752 39 46**

Bureau d'annonce en dehors de la campagne : Hofmeister ☎
032 391 63 84

Sur l'**AnG LANDI Seeland AG**, la gestion des événements est assurée par la **LANDI Seeland AG**.

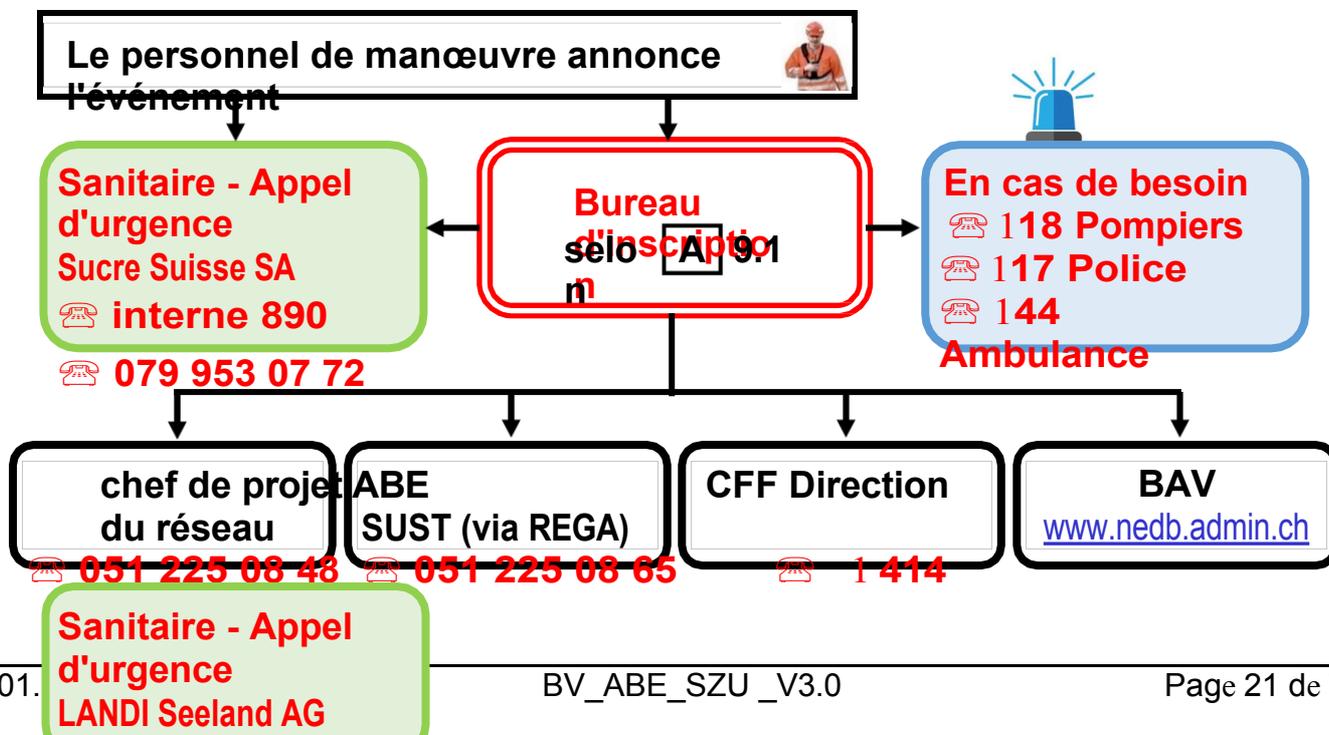
Bureau d'inscription : Silo Aarberg ☎ **058 434 36 45**

9.2 Signaler les accidents et les dangers

En cas d'accidents (R 300.9, chiffre 13.3) ou de dommages à des parties de l'installation qui entravent ou empêchent le fonctionnement sûr, il convient de procéder selon le plan de notification suivant :



- Gardez **vos** **calme** !
- **Attention à l'autoprotection** !
- **Qui** annonce ?
- **Où** cela s'est-il passé ?
- **Que** s'est-il passé ?
- **Quand** cela s'est-il passé ?
- **De quoi** a-t-on besoin ? p.ex. organisations de gyrophares



Dans la SF **LANDI Seeland AG**, le service sanitaire est convoqué en cas de besoin par le service d'annonce.

9.3 Modifier les événements

Le traitement ultérieur de toutes les annonces d'événements est effectué par l'exploitant de la LNG concerné, **Sucre Suisse SA** ou **LANDI Seeland SA**.

Ordonnance sur les enquêtes de sécurité sur les incidents de transport (OESA) (RS 742.161)

Tous les événements à déclarer doivent être notifiés comme suit :

- Les événements selon l'art.15 OACP doivent être **immédiatement** annoncés **par téléphone** à la SUST via le poste d'annonce de la REGA.



1 414

- L'Office fédéral des transports doit être informé par écrit, **dans un délai de 30 jours**, de tous les événements à signaler.
(point 9.4 Liste des événements à signaler) <https://www.nedb.admin.ch>
- Tous les événements survenant dans l'exploitation ferroviaire (avec ou sans dommages) doivent être signalés après les premières mesures d'urgence.

CFF Infrastructure - Ligne de réseau

051 225 08 65
netzleitung@sbb.ch

9.4 Liste des événements à déclarer

<https://www.sust.admin.ch/de/themen/ereignis-bahnen-und-schiffe-melden>

9.5 Documents

Le personnel de manœuvre dispose de plans d'urgence internes à l'entreprise à appliquer en cas d'accidents, d'incendies, etc.

9.6 Pannes sur Véhicules

Dérangements sur les véhicules : service d'annonces selon chiffre **9.1**

9.7 Pannes sur l'infrastructure

Perturbations de l'infrastructure : service d'annonce selon le chiffre **Procédure en cas de perturbations aux installations de passages à niveau** En cas de perturbations aux **installations BUe**

A 9.1

- La lampe de contrôle reste éteinte ;
- Le signal du tramway reste sombre ou indique l'arrêt

il faut procéder selon l'OST.

(R 300.9, chiffre 7.1)

Le passage doit être surveillé localement par du personnel de manœuvre.



Tous les dysfonctionnements des **BUe** doivent être signalés conformément au ch. **9.7** doivent être signalés.

→ Convocation du cocontractant par le bureau de communication.

Procédure en cas de dysfonctionnement des aiguillages

Toutes les pannes et tous les dommages aux aiguillages dans la **gare d'Aarberg** doivent être signalés selon la procédure suivante chiffre **A** 9.7.

Les aiguillages coupés ou endommagés doivent être sécurisés. Ils ne peuvent être remis en service qu'après **contrôle et autorisation** par le service technique compétent.

Le service technique compétent est

- pour les aiguillages dans le **canton d'Aarberg**, le personnel certifié d'une entreprise privée de construction de voies ferrées
 - pour les aiguillages qui sont en gare d'Aarberg, il faut suivre les directives du service de la circulation. **9.4**
- chef de service. (R 300.9, point 4.6.3 ; I-30111, point 2.4.1)

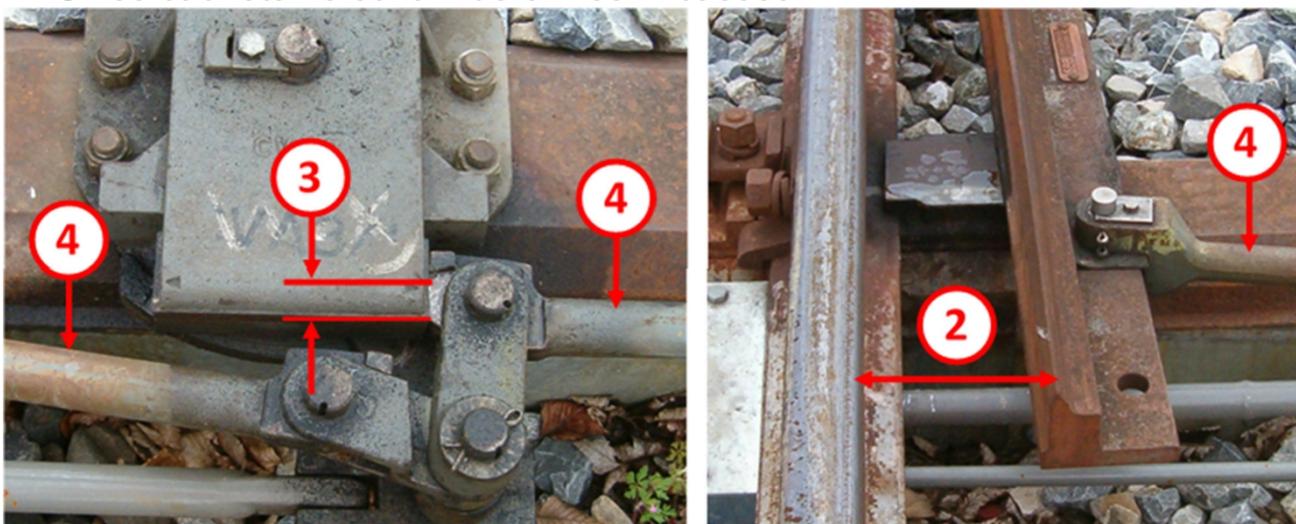
→ En cas d'urgence, le contrôle **provisoire** est effectué par le personnel roulant. Le contrôle par le service technique compétent doit être demandé immédiatement. (R 300.9, chiffre 4.6.3)

→ Convocation du cocontractant par le bureau de communication.

Contrôle d'un aiguillage avec fermeture en pointe de type Jüdel*Complément à l'OST R 300.9, chiffre 4.6.3*

Il convient de vérifier localement, dans les deux positions de fin de course, si

- les lames d'aiguillage ne sont ni déformées ni cassées
- la languette attenante se ferme parfaitement
- ② la pointe de la langue se trouve à au moins 130 mm de distance
- ③ le poinçon de la languette adjacente pénètre d'au moins 25 mm dans le corps de la fermeture
- ④ les cachets ne sont ni déformés ni cassés

**Contrôle d'un aiguillage avec fermeture à cliquet***Complément à l'OST R 300.9, chiffre 4.6.3*

Il convient de vérifier localement, dans les deux positions de fin de course, si

- les lames d'aiguillage ne sont ni déformées ni cassées
- ① la languette attenante se ferme parfaitement
- ② la pointe de la langue soit distante d'au moins 130 mm



Contrôle d'un aiguillage avec fermeture de pointe de type Spherolock NG

Complément à R 300.9, chiffre 4.6.3

Il convient de vérifier localement, dans les deux positions de fin de course, si

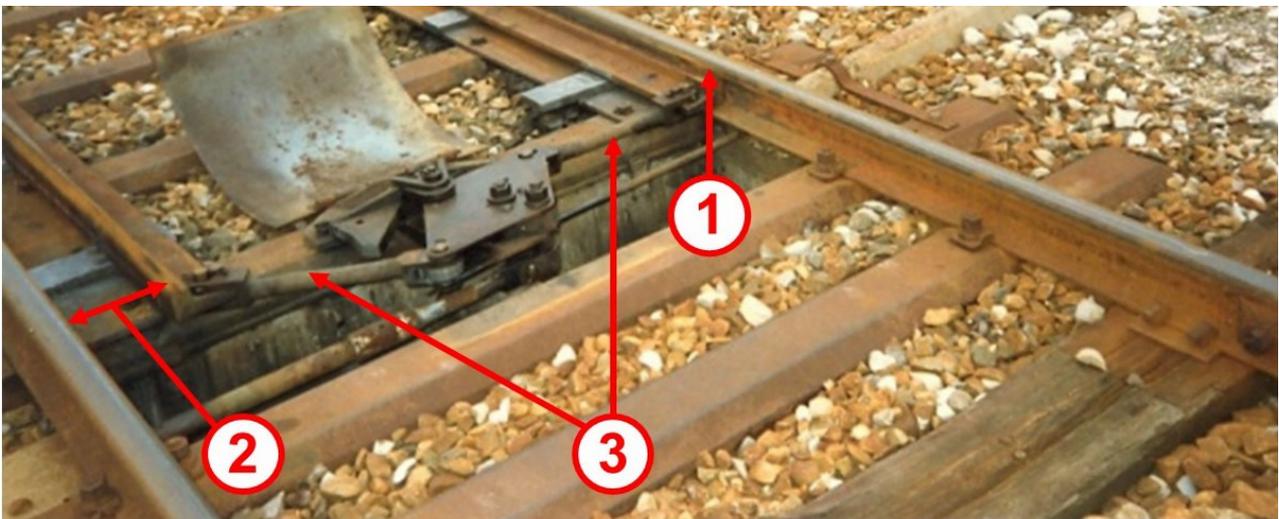
- les lames d'aiguillage ne sont ni déformées ni cassées
- ① la languette attenante se ferme parfaitement
- ② la pointe de la langue soit distante d'au moins **160 mm**
- lorsque l'aiguillage est à gauche, la différence **X2 moins X1** doit être supérieur à **20 mm**
- lorsque l'aiguillage est à droite, la différence **X1 moins X2** doit être supérieur à **20 mm**

**Contrôle d'un aiguillage avec fermeture de pointe type Bruchsal**

Complément à R 300.9, chiffre 4.6.3

Il convient de vérifier localement, dans les deux positions de fin de course, si

- les lames d'aiguillage ne sont ni déformées ni cassées
- ① la languette attenante se ferme parfaitement
- ② la pointe de la langue se trouve à au moins **130 mm** de distance
- ③ les poinçons ne sont ni déformés ni cassés



**Partie B Dispositions d'exécution supplémentaires
pour le personnel de Sucre Suisse SA et LANDI Seeland SA**

Les dispositions d'exécution de la partie **B** des prescriptions suisses de circulation des trains s'appliquent au personnel de manœuvre des

- **Sucre Suisse SA**
- **LANDI Seeland AG**

Table des matières Partie B

1	Généralités	26
1.1	Champ d'application	26
1.2	Réglementation en vigueur	26
1.5	Exercice d'activités de conduite	26
3	Ordres et transmission	27
3.9	Communication de manœuvre	27
4	Mouvements de manœuvre	28
4.1	Préparation et conclusion	28
4.2	Version	29
4.3	Dispositions relatives aux codes mouvements	29
8	Sécurité au travail	31
8.1	Prévention des risques	31
8.2	Équipements de protection individuelle (EPI)	31
8.3	Dangers du courant électrique / ligne de contact	32
9	Dérangements	33
9.1	Accidents impliquant des marchandises dangereuses	33
9.2	Dangers et accidents	33
12	Travaux sur les voies ferrées	34
12.1	Travaux d'entretien et de construction	34
Annexe B1	Caractéristiques techniques des engins de traction	35
Annexe B2	Accidents impliquant des marchandises dangereuses (mesures d'urgence)	37
Annexe B3	Extrait des prescriptions pour l'exploitation des tramways	39

1 Généralités

1.1 Champ d'application

B sont

Les règles Partie

Dispositions d'exécution des prescriptions suisses de circulation des trains. Elles s'appliquent à tous les mouvements de manœuvre effectués par le personnel (y compris le personnel loué) des **exploitants d'AnG**.

- **Sucre Suisse SA** ou
- **LANDI Seeland AG**.

Le personnel contrôlé de **Sucre Suisse SA** qui remplit les conditions de l'OCVM et qui est en possession des autorisations nécessaires est autorisé à effectuer des mouvements de manœuvre dans les domaines suivants :

(VTE SR 742.141.21)

- Dans l'**AnG Sucre Suisse SA** sans voie 24
- Dans l'**AnG LANDI Seeland AG** jusqu'à KL2
- Les trajets au-delà des points de raccordement vers la gare ABE sont interdits. (Plan de voie **I**)
partie)

Le personnel contrôlé de **LANDI Seeland AG** qui remplit les conditions de l'OCVM et qui est en possession des autorisations nécessaires est autorisé à effectuer des mouvements de manœuvre dans les domaines suivants :

(VTE SR 742.141.21)

- Dans l'**AnG LANDI Seeland AG** jusqu'à KL2

1.2 Réglementation en vigueur

Les prescriptions suivantes s'appliquent au personnel de l'**Exploitant AnG Sucre Suisse SA** ou de **LANDI Seeland SA** lors de l'exécution de mouvements de manœuvre :

- Prescriptions suisses de circulation des trains PCT (R 300.1-.15)
- Les présentes prescriptions d'exploitation (BV_ABE_SZU_V3.0)

1.5 Exercice d'activités de conduite

Diminution de la capacité de performance Complément à l'OCVM R 300.1, chiffre 5.1

Le contrôle de l'aptitude au service du personnel incombe à la voie de raccordement.

l'opérateur pour lequel la personne à contrôler travaille.

- Sucre Suisse SA, représentée par le responsable de la sécurité
- LANDI Seeland AG, représentée par le responsable de la sécurité

3 Ordres et transmission

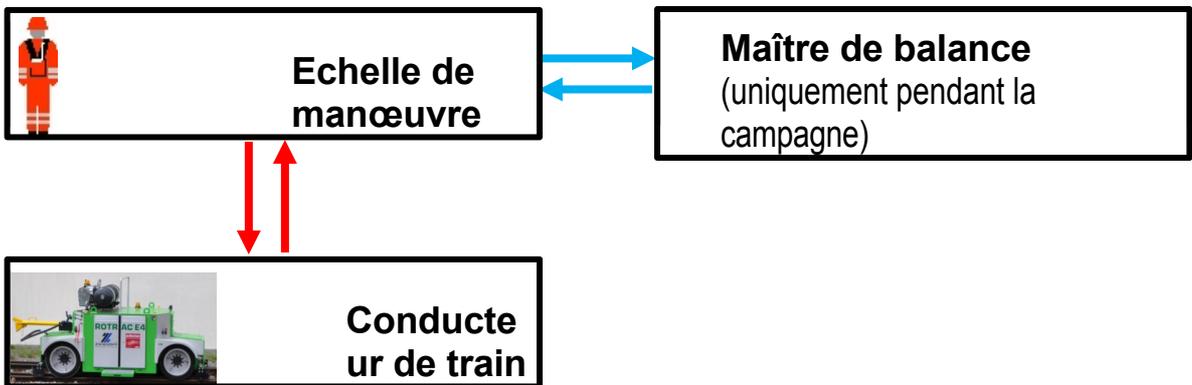
3.9 Communication de manœuvre

Réseau radio de manœuvre Sucre Suisse SA

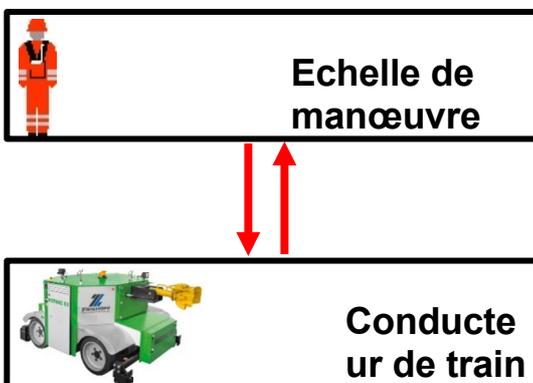
Précision concernant R 300.3, chiffre 9.3

L'utilisation de la radio de manœuvre est régie par :

- PCT R 300.3 Ordres et transmissions
- Réglementations au **chiffre 3.9 Communication de manœuvre**
- En cas de radiotélécommande, les fonctions de chef de manœuvre et de mécanicien peuvent être exercées par la même personne.
- Schéma du réseau radio de **Sucre Suisse SA**



- Schéma du réseau radio **LANDI Seeland AG**



Légende :

Téléphone mobile, surveillance de la connexion par la voix de contrôle

Téléphone portable

4 Mouvements de manœuvre

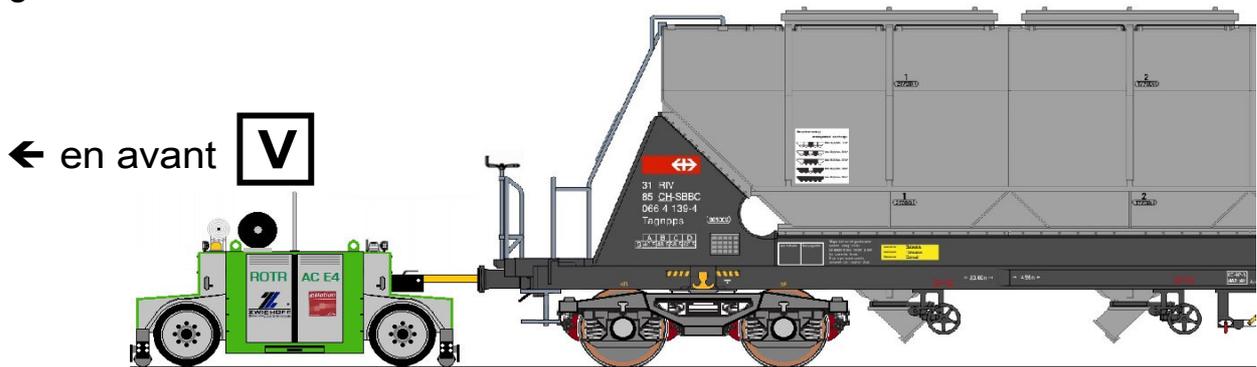
4.1 Préparation et conclusion

Détermination de la direction

vers l'avant Complément à

R 300.4, chiffre 1.6.2

Contrairement au **Ann. 4.1**, le sens de marche en avant du véhicule bidirectionnel est **Le Rotrac E4 / E2** est toujours fixé du côté du véhicule bidirectionnel. Le véhicule bidirectionnel **Rotrac E4 / E2** ne doit **pas** être inséré entre les wagons.



Attelage et dételage de véhicules

Complément à R 300.4, chiffre 1.7.4

Pour l'attelage, l'agent de manœuvre ne doit se placer entre les véhicules que lorsque ceux-ci sont à l'arrêt et que les tampons ou les attelages se touchent mutuellement.

La règle d'exception concernant l'arrêt de sécurité selon R 300.4, chiffre 1.7.4 ne doit pas être appliquée par le personnel de **Sucre Suisse SA** ou de **LANDI Seeland SA**.



Application du frein à air

Précision concernant l'OST R 300.4, chiffre 1.8.1

Si, exceptionnellement, des manœuvres sont effectuées sans utiliser le frein à air, il faut tenir compte des points suivants

- Vitesse maximale **10 km/h**
- La charge tractable non freinée ne doit pas être transférée contre et dans des inclinaisons de 0 - 15 ‰ ne doit pas dépasser 5 fois le poids de l'engin moteur.

Essai de freinage de manœuvre

Précision concernant l'OST R 300.4, chiffre 1.8.2

Un essai de freinage doit être effectué sur le dernier wagon équipé de freins à air si la charge remorquée est supérieure à 5 fois le poids du véhicule moteur.

Le quintuple du poids de l'engin moteur s'élève, pour le véhicule bidirectionnel, à

Lors de l'utilisation du véhicule bidirectionnel **Rotrac E4**, un essai de freinage doit **toujours être effectué** sur le dernier chariot freiné par air-

4.2 Version

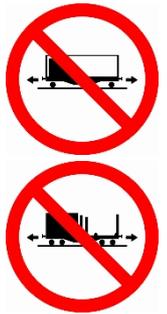
Exigence de la voie

Complément à R 300.4, chiffre 2.2.1

Wagons à parois coulissantes ou à toit ouvrant Les wagons chargés ou vides munis d'un signal d'indication correspondant ne doivent **pas** être **déplacés** lorsqu'ils sont ouverts.

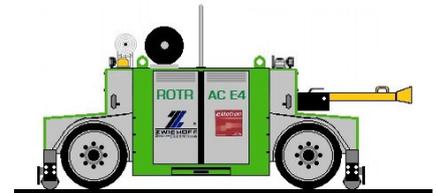
(types Hbis, Hbillns, Tbis, Tamns, Shimmns ou similaires)

➔ Le véhicule ne peut être déplacé que si les ouvertures sont correctement **fermées et verrouillées**.



4.3 Dispositions relatives aux modes de déplacement Utilisation de véhicules

bidirectionnels Rotrac E4 / E2



- Les véhicules ne peuvent être conduits que par des conducteurs de véhicules moteurs formés et certifiés, qui remplissent les exigences suivantes :
 - Exigences minimales selon l'OCVM art. 10a (VTE SR 742.141.21)
 - Instruction sur l'utilisation du véhicule (connaissance du véhicule)
 - Instruction sur l'utilisation de la radiotélécommande)
- Les véhicules ne peuvent être utilisés dans l'**AnG LANDI Seeland AG** que dans les domaines suivants :
 - Voies 222 - 211 - 24, délimitées par le feu de contrôle KL2.
- Les véhicules ne peuvent être utilisés dans l'**AnG Sucre Suisse SA** que dans les domaines suivants :
 - Voie 127 "Loseverlad Bahn" (chargement en vrac) délimitée par les signaux de sécurité des aiguillages 132 et 143.
 - Voies 129 - 139 "Chargement de sucre" délimitée par les signaux de sécurité des aiguillages 134 et 155.
- Exceptionnellement, les mouvements de manœuvre avec le véhicule bidirectionnel peuvent quitter cette zone
 - Pour cela, il faut exiger l'accord du maître de la balance pour chaque trajet, avec quittance à l'appui
 - Lorsque le mouvement de manœuvre est à nouveau entièrement derrière les signaux de sécurité mentionnés ci-dessus ou que le véhicule bidirectionnel est sorti, le chef de manœuvre doit signaler au chef de bascule que les aiguillages sont libres.
 - En cas d'absence du maître de balance (hors campagne), la *"Réglementation hors campagne"*, chiffre **A 3.9** à respecter

- Précautions spéciales :
 - Pour toutes les installations à câble (voies 105, 107, 108, 109), le marchepied côté câble ne peut être utilisé qu'au niveau 1 (relevé et brièvement sorti).
 - Sur la voie 127 (chargement en vrac), seul le marchepied côté Frenisberg peut être utilisé. Sur le côté opposé, il doit être **complètement rentré**.
 - Avec les **Rotrac E4** en service routier, les couvercles de puits et les caniveaux ne doivent pas être franchis avec le degré de charge moyen.



Mouvements de manœuvre avec télécommande radio

Les véhicules bidirectionnels **Rotrac E4**, **Rotrac E2** et **EUROTRACT E2000** sont équipés d'une télécommande radio.

- Lors de mouvements de manœuvre avec télécommande radio, le chef de manœuvre est responsable de l'observation de la voie et le mouvement de manœuvre est considéré comme **guidé directement** lorsque le chef de manœuvre utilise la télécommande radio.
- Lors de chaque mise en service de la radiotélécommande, les dispositifs suivants doivent être contrôlés au moyen de l'appareil de télécommande :
 - arrêt de sécurité au moyen d'un interrupteur d'inclinaison
 - Interdiction de circuler
 - Application et relâchement des freins
 - Sifflet de locomotive
- Lorsque la radiocommande est activée, le conducteur doit toujours porter sur lui le dispositif de télécommande.
- Le conducteur ne peut accoupler les véhicules que si les freins de l'engin moteur sont serrés et que le blocage de la marche de la radiotélécommande est activé.
- Lorsque le conducteur se trouve dans la cabine de conduite, il doit utiliser le pupitre de commande, s'il existe.
- L'utilisation d'appareils de communication ou de saisie de données supplémentaires n'est autorisée qu'à l'arrêt. (par ex. téléphone portable, radio, etc.)
- Le séjour sur les véhicules n'est autorisé que sur les plates-formes et les marchepieds prévus pour le service de manœuvre.
- Les mouvements de manœuvre ne peuvent être effectués sur les marchepieds que si l'opérateur de la radiotélécommande peut se tenir debout en toute sécurité et s'accrocher d'un bras à la poignée de maintien.



-
- La montée et la descente ne sont autorisées que lorsque les véhicules sont à l'arrêt.
 - **Le travail en solo avec la radiotélécommande n'est autorisé que si d'autres personnes se trouvent à portée de vue et d'appel.**
(assistance en cas d'accident) (Suva 44094_F)

8 Sécurité au travail

8.1 Prévention des risques

L'accès à la voie ferrée en dehors de l'enceinte de l'usine n'est autorisé qu'en cas de nécessité de service.

8.2 Équipements de protection individuelle (EPI)

Pour le personnel de **Sucre Suisse SA** et de **LANDI Seeland SA** les prescriptions suivantes s'appliquent lorsque l'on se trouve dans la zone des voies ferrées :

- **Port obligatoire de l'équipement de signalisation**



Vêtements de signalisation orange ou jaune conformes à la norme EN ISO 20471, classe 3. (haut et bas)

Exigence minimale pour un court séjour dans zone des voies : classe 2 (gilet de sécurité orange)



- **Port obligatoire du casque de protection**



Lors de travaux de manœuvre, le port d'un casque de protection orange selon EN 397 est obligatoire. (sauf dans la cabine de conduite couverte)

Les casques de protection blancs sont prévus pour les gardiens de sécurité et ne sont donc pas autorisés dans la zone des voies.

- **Port obligatoire de chaussures de sécurité**



Pour les travaux de manœuvre, il faut porter des chaussures de sécurité hautes avec protection contre la pénétration selon EN ISO 20345, classe S3.

- **Port obligatoire de gants de protection**



Lors de l'attelage, du dételage et de la pose de sabots d'arrêt, il faut porter des gants de protection contre les risques mécaniques selon EN 388.



- **Port obligatoire de lunettes de protection**



Le port de lunettes de protection est recommandé lors des manœuvres. Il convient de respecter les zones où le port de protections oculaires est généralement obligatoire.

8.3 Dangers du courant électrique / ligne de contact



Les dispositifs de commutation et les perches de mise à la terre ne doivent être manipulés que par du personnel ferroviaire spécialement formé.

Danger de mort

!

Danger de mort !

Pericolo di morte !

Les **dispositions de sécurité de CFF Cargo** doivent être respectées.

→ Directive pour le transbordement sûr de marchandises.

<https://www.sbbcargo.com/de/kundencenter/dokumente/sicherheitbestimmungen.html> Δ

proximité d'une caténaire, il est interdit de véhicules que jusqu'à une hauteur de 1,3 m au-dessus du niveau du rail.

Les lignes de contact doivent toujours être considérées comme **étant sous haute tension**. Tout contact avec les fils, leurs fixations ou les des pièces de fixation, des haubans ou des Les isolateurs ainsi que le simple fait de s'approcher de telles pièces avec le corps c avec des objets **représentent un danger d mort**.

Lors de la manutention de marchandises dans la zone de danger de la ligne de contact, le chargeur, le déchargeur ou le transbordeur doit s'assurer que la ligne de contact située au-dessus est **mise hors tension et à la terre**.



9 Dérangements

9.1 Accidents impliquant des marchandises dangereuses

En cas d'accident impliquant des marchandises dangereuses, il convient de respecter les instructions de l'**annexe B2 Accidents impliquant des marchandises dangereuses (mesures d'urgence)**.

L'événement doit être annoncé

A 9.2

immédiatement conformément au chiffre

Le personnel de manœuvre doit lire la fiche d'information

"Accidents impliquant des marchandises dangereuses (mesures d'urgence)"

de porter sur soi.

(R 300.9, chiffre 14.5) de : CFF 952-70-05, édition actuelle fr : CFF 952-70-050, version actuelle it : FFS 952-70-051, edizione attuale

Fiche d'information selon l'annexe B2

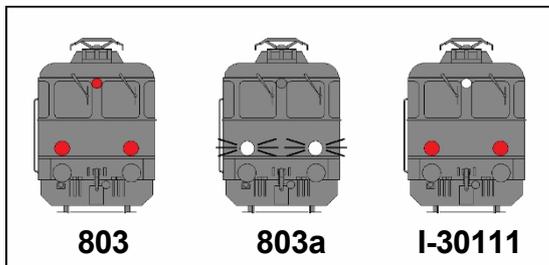


9.2 Dangers et accidents

Réduire le danger

Complément à R 300.9, chiffre 13.4

Lorsqu'un danger est constaté pour des trains ou d'autres mouvements de manœuvre, le mécanicien de locomotive doit immédiatement enclencher le signal d'avertissement.



Terme | *Signal d'avertissement*
Signification Arrêt pour les trajets en train et
Mouvements de manœuvre
sur des voies parallèles

(R 300.2, point 8.1.2 ; R I-30111, **2.8**, point 1)

Après l'activation du signal d'avertissement, le mécanicien de locomotive informe le chef de la bascule de la raison de la signalisation et convient de la marche à suivre.

12 Travaux sur les voies

12.1 Travaux d'entretien et de construction

Avant d'effectuer des travaux d'entretien ou de construction dans la zone de la voie, la voie concernée doit être fermée. (R 300.12, chiffre 3.2.4)

Le lieu de travail doit être couvert par la pose de cales et la mise en place de signaux d'arrêt. (R 300.2, chiffre 2.2.1, figure



203)

Annexe B1 Caractéristiques techniques des engins de traction



Véhicule bidirectionnel N° de l'appareil	EUROTRACT E2000 1955								
Immatriculation sur route	Pas d'immatriculation sur la voie publique								
Poids de service	20 t								
v_{max} comme véhicule ferroviaire section	Dans la	A	Réglé au point 4.3						
v_{max} comme véhicule routier propre	25 km/h uniquement pour le transport pour compte								
Équipement de freinage	frein direct hydraulique [ⓓ]			20 t					
	frein indirect du wagon								
	Frein de stationnement Accumulateur à ressort								
Télécommande radio									
Nombre de sabots d'arrêt	-								
Attelage avant	Embrayage de frein à crochet UIC (HLL)								
Attelage arrière	Embrayage de frein à crochet UIC (HLL)								
Tableau de	Pente [%o]	0	3	5	7.5	10	15	20	25
	Charge remorquée [t]	1250	1250	1000	800	660	500	400	330
Charge remorquée freinée à l'air en descente 1250 t									
Documents associés									



Véhicules bidirectionnels		Rotrac E4		Rotrac E2					
N° de l'appareil.		14007 / 14008							
Immatriculation sur route		Pas d'immatriculation sur la voie publique							
Poids de service		7.3 t		3.8 t					
V _{max} comme véhicule ferroviaire		5 km/h 5 km/h							
V _{max} comme véhicule routier		5 km/h uniquement pour le transport pour compte propre							
Équipement de freinage		électrique		électrique					
remplissage des wagons		Frein de wagon		Système de					
ressort		Frein de stationnement		Accumulateur à					
Télécommande radio		oui		oui					
Nombre de sabots d'arrêt		-		-					
Accouplement		Accouplement à mâchoires		Accouplement à mâchoire					
Embrayage de frein		HLL		HLL					
Tableau de	Inclinaison [%oo]	0	2.5	5	7.5	10	15	20	25
	Charge remorquée [t]	500	500	202	150	97	62	50	38
Charges remorquées sans frein de wagon pour la montée et la descente identiques Charge remorquée freinée par air en descente									
Tableau de	Inclinaison [%oo]	0	2.5	5	7.5	10	15	20	25
	Charge remorquée [t]	250	250	103	76	50	32	25	19
Charges remorquées sans frein de wagon pour les montées et les descentes identiques Le système de remplissage des wagons a les fonctions "desserrage" et "frein d'urgence".									
Documents associés									
		<ul style="list-style-type: none"> • Mode d'emploi Rotrac E4 • Manuel d'entretien Rotrac E4 • Mode d'emploi Rotrac E2 • Manuel d'entretien Rotrac E2 							

Annexe B2 Accidents impliquant des marchandises dangereuses (mesures d'urgence)

Respecter l'autoprotection lors de toute mesure !

En cas d'accident impliquant des marchandises dangereuses (déraillement, fuite sur le wagon-citerne, sur le colis, sur la citerne à carburant, etc.), il convient de procéder selon les instructions suivantes :

1. Autoprotection

- Attention aux mouvements de manœuvre ou aux trains qui s'approchent. Des véhicules ferroviaires à l'arrêt pourraient se mettre soudainement en mouvement.
- Ne pas monter sur les chariots.
- Attention aux dangers du courant électrique (p. ex. parties de la caténaire qui pendent).
- Ne pas toucher les substances, ne pas inhaler les gaz et les vapeurs. Les substances gazeuses sont souvent invisibles.
- Rester à distance et garder le vent dans le dos
- Tenir les sources d'inflammation à l'écart (arrêter le moteur, ne pas fumer, ne pas provoquer d'étincelles). N'utiliser le téléphone portable qu'à une distance de sécurité.

2. Reconnaître l'événement (à noter éventuellement pour le message)

- Où, quoi, marquages, adresses, débits (s'écoule, goutte), personnes blessées

3. Envoyer immédiatement une déclaration d'accident

→ Part **e A**, point **9.2 Notification des accidents et des**

dangers Exemple de notification :

- Qui fait le rapport : Huber, chef de manœuvre manœuvre d'usine
- Où cela s'est-il passé ? Sur la voie 3, près de la rampe
- Ce qui s'est passé : 1 wagon-citerne déraille
Numéro de wagon 33 85 785 8036-1 Le liquide s'écoule
- Comme indiqué : plaquette rouge avec une flamme et le chiffre 3, Placard blanc avec poisson et arbre, panneau orange 33 / 1203
- Personnes blessées : 1 personne est à terre



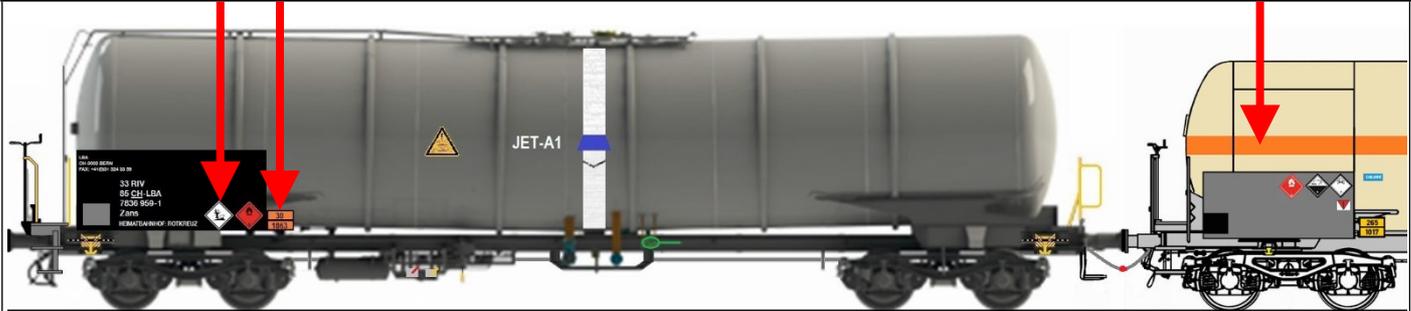
4. Sécuriser le lieu de l'accident et dégager les blessés

- Barrer le lieu de l'accident ou monter la garde
- Avertir les personnes

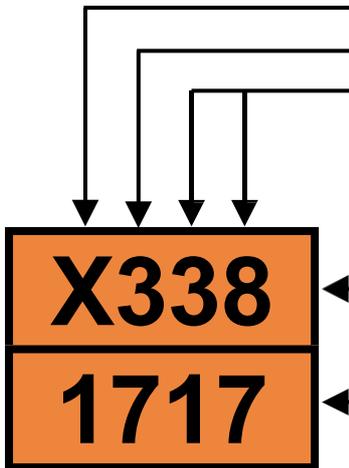
- aider les blessés (changer les vêtements souillés, laver abondamment les parties du corps concernées, etc.)
- Instruire les forces d'intervention

Marquage sur les wagons-citernes, les conteneurs-citernes ainsi que sur les wagons et conteneurs pour marchandises en vrac

<p>Placard (grand papier)</p>	<p>Tableau orange (taille 40 x 30 cm)</p>	<p>Les wagons-citernes pour gaz liquéfiés ont en plus une bande orange</p>
--	--	--



X : Substance réagissant dangereusement avec l'eau
Premier chiffre : danger principal
Deuxième et éventuellement troisième chiffre : dangers supplémentaires



← **Numéro d'identification du danger**

← **Numéro UN** (identification de la substance)

Numéro d'identification du danger

Le numéro d'identification du danger (numéro de danger) est composé de deux ou trois chiffres.

- 2 Fuite de gaz sous l'effet de la pression ou d'une réaction chimique
- 3 Inflammabilité des substances liquides (vapeurs) et des gaz ou substance liquide auto-échauffante
- 4 Inflammabilité des matières solides ou matière solide auto-échauffante
- 5 Effet oxydant (favorise l'incendie)
- 6 Toxicité ou risque de contagion
- 7 Radioactivité
- 8 Effet corrosif
- 9 Risque de réaction spontanée et violente
- 0 Aucun danger supplémentaire (ex. 30)
- X** La substance réagit dangereusement avec l'eau. L'eau ne doit être utilisée qu'avec l'accord d'experts.

Le **doublément** d'un chiffre indique l'**augmentation du danger**. Exemple : 33
→ matière liquide très inflammable (point d'éclair inférieur à 23° C).

Annexe B3 Extrait des prescriptions pour l'exploitation des tramways**R 300.1 Généralités**
(tramways)

(Extrait pour l'exploitation de tramways)

3 Termes**3.2 Explication des termes****Zone de tramways**

les voies situées dans le domaine routier et désignées par des signaux et/ou dans le tableau des voies. Utilisation commune de la surface de circulation du chemin de fer et de la route

Système de régulation du trafic

l'installation de régulation du trafic ferroviaire et routier. Le trafic ferroviaire est régulé par des signaux routiers, le trafic routier par des signaux lumineux.

R 300.2 Signaux
(tramways)

(Extrait pour l'exploitation de tramways)

2.8 Signaux pour l'exploitation de tramways**2.8.1 Zone de tramways**

Les zones de tramways sont signalées sur la ligne et dans les gares par des sigles de zone de tramways.



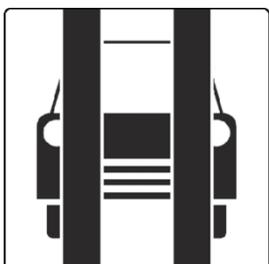
Terme
tramway

Signification A partir de ce signal, les prescriptions relatives à la circulation dans les zones de tramways s'appliquent

Relation avec d'autres signaux

Signal de départ pour le domaine du

Il peut être précédé d'un signal préliminaire et suivi d'un signal final.



Terme

Signification Les prescriptions relatives à la circulation dans les zones de tramways s'appliquent jusqu'à ce que le dernier véhicule ait dépassé ce signal.

Relation avec d'autres signaux

Signal de fin de ligne de tramway

Il peut être précédé d'un signal initial

2.8.2 Signaux de tramways

Les signaux de tramway se trouvent à proximité immédiate de l'installation de régulation du trafic.

Voir chiffre **A** 2.8

R 300.4 Mouvements de manœuvre

(Extrait pour l'exploitation de

tramways)

2 Version**2.7 Exploitation de tramways et passages à niveau sans signalisation côté route****2.7.1 Mouvements de manœuvre dans le domaine du tramway**

Dans le domaine des tramways, il faut circuler à vue, la vitesse maximale autorisée étant fixée par le gestionnaire de l'infrastructure en fonction des véhicules et des conditions locales. Dans le domaine des tramways, les prescriptions de la législation sur la circulation routière sont en outre applicables.

Le trafic routier doit être régulé par des collaborateurs si nécessaire.

2.7.2 Passages à niveau sans signalisation routière

Le gestionnaire de l'infrastructure désigne dans les prescriptions d'exploitation les passages à niveau où le trafic routier doit être régulé par des collaborateurs.

2.7.3 Régulation du trafic par les employés

Le trafic routier est régulé par des collaborateurs munis d'un drapeau rouge ou d'un feu rouge.

R 300.9 Dérangements

(Extrait pour l'exploitation de

tramways)

7 Dispositions complémentaires en cas de perturbations aux passages à niveau surveillés et aux installations de régulation du trafic**7.2 Pannes des installations de régulation du trafic****7.2.1 Principe**

En cas de perturbation du système de régulation du trafic, le signal routier correspondant affiche le terme "**Hors service**" ou reste sur "**Arrêt**".

Si le signal du tramway reste à l'arrêt alors que l'installation est perturbée, il faut si possible annoncer manuellement la course ou mettre l'installation hors service.

7.2.2 Circulation sur le système de régulation du trafic en panne ou hors service

Si le signal de tramway indique le terme "**hors service**", le mécanicien de locomotive circule dans la zone de l'installation de régulation du trafic selon les prescriptions pour la zone de tramway.

Si le signal du tramway reste sur "**arrêt**", le conducteur de la locomotive doit franchir la zone de l'installation de régulation du trafic comme s'il s'agissait d'un passage à niveau perturbé et non surveillé.

tramways)

Abréviations : LCR = Loi sur la circulation routière
OSR = Ordonnance sur la
signalisation routière OCR =
Ordonnance sur les règles de la
circulation routière

- **Règles pour les tramways** (LCR, art. 48) Les règles de circulation de la LCR s'appliquent également aux véhicules ferroviaires sur les routes, dans la mesure où cela est possible compte tenu des particularités de ces véhicules, de leur exploitation et des installations ferroviaires.
- **Tramways** (OSR, art 10.4)
Côté route, la "zone de tramway" est définie par des feux routiers ou par le signal "tramway" ci-contre. Le signal "Tramway" (1.18) avertit de la présence de véhicules ferroviaires sur les routes, notamment aux croisements avec des véhicules ferroviaires.
- **Véhicules prioritaires lors de l'exploitation de tramways** (OCR, art. 16)



Tous les usagers de la route (y compris les chemins de fer) doivent céder la priorité aux véhicules des pompiers, des services sanitaires et de la police, qui s'annoncent par des feux bleus et des avertisseurs à deux sons alternés, même lorsque la circulation est réglée par des signaux lumineux.

- **Accident** (LCR, art 51)
 - Si un accident impliquant un véhicule à moteur ou un vélo se produit, toutes les personnes concernées doivent s'arrêter immédiatement. Ils doivent, dans la mesure du possible, veiller à la sécurité de la circulation.
 - Si des personnes sont blessées, toutes les personnes impliquées doivent leur porter secours, les personnes non impliquées dans la mesure où cela peut raisonnablement être exigé d'elles. Les personnes impliquées, en premier lieu les conducteurs, doivent informer la police. Toutes les personnes impliquées, notamment les passagers, doivent collaborer à la constatation des faits. Sans l'accord de la police, ils ne peuvent quitter le lieu de l'accident que dans la mesure où ils ont besoin d'aide ou pour demander de l'aide ou appeler la police.
 - Si seuls des dommages matériels ont été causés, l'auteur du dommage doit immédiatement en informer la personne lésée et indiquer son nom et son adresse. Si cela n'est pas possible, il doit immédiatement avertir la police.
 - En cas d'accident dans le secteur des tramways ou sur les passages à niveau, le personnel de manœuvre doit, selon la loi, être informé de la situation.

→ Partie **A** Chiffre 9 perturbations.

- **Constatation des faits** (OCR, art 56)
La situation sur le lieu de l'accident ne peut être modifiée jusqu'à l'arrivée de la police que pour protéger les blessés ou assurer la circulation.
L'emplacement initial doit être préalablement tracé sur la route.

Partie I Description de l'infrastructure

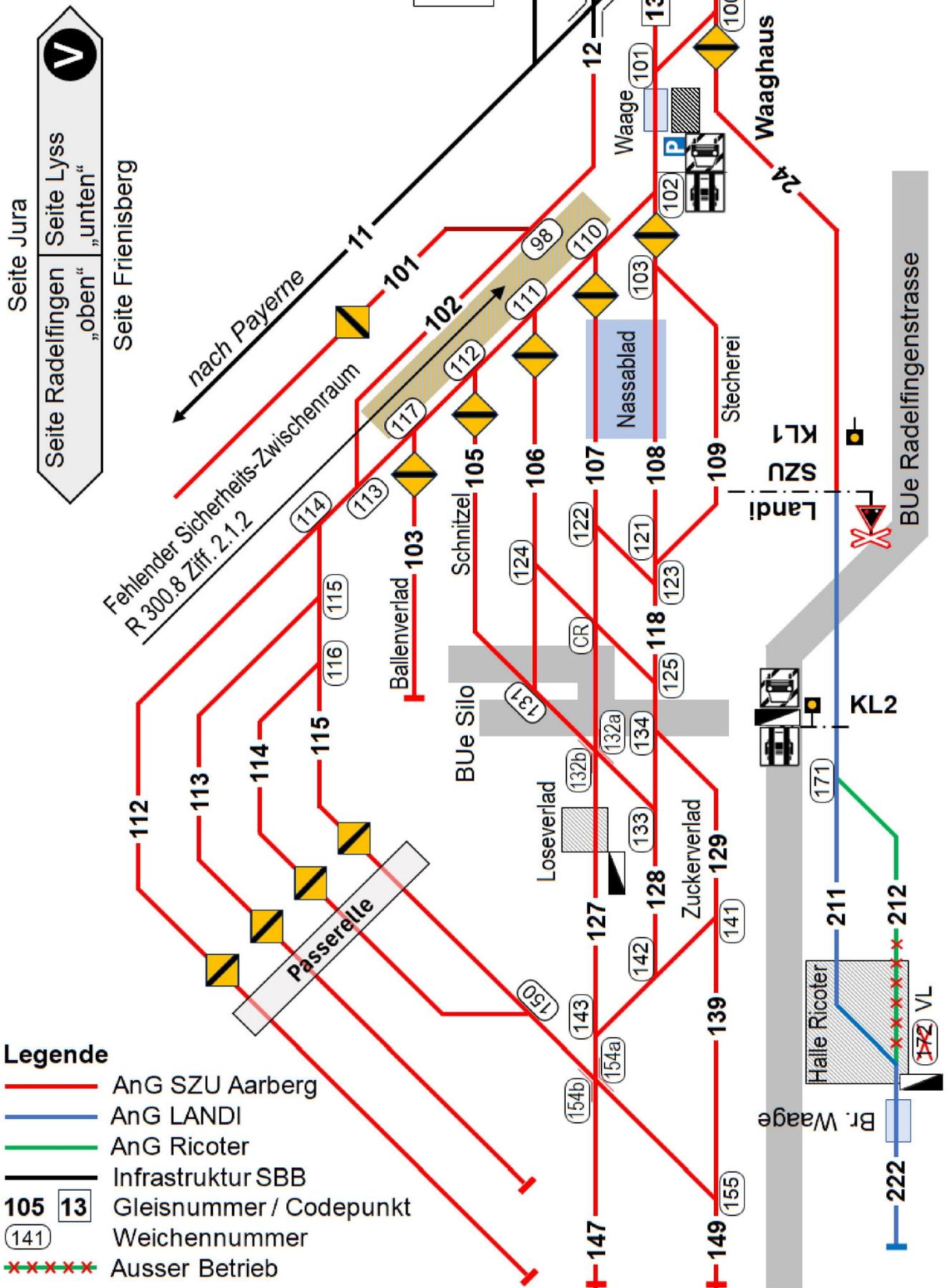
La partie **I** décrit l'infrastructure dans **l'AnG Aarberg**

Table des matières Partie I

1	Infrastructure	43
1.1	Plan de voie schématique	43
1.2	Voie ferrée	44
1.3	Géométrie de la voie (pentes et rayons).....	45
1.4	Aiguillage.....	45
1.5	Passages à niveau	46
1.6	Ligne de contact.....	48
1.7	Portes à claire-voie	48
1.8	Installations à câbles	48

1 Infrastructure

1.1 Plan de voie schématique



1.2 Voies ferrées

L'AnG **Sucre Suisse SA** se compose des voies suivantes :

Voie	Objectif	Remarques
12	Raccordement	
13	Raccordement	Pont-bascule
24	Circulation, pendant la campagne Voie de garage	jusqu'à KL1 Sucre Suisse SA
101	Voie de garage	
102	Circulation	
103	Chargement des balles	
105	Chargement des copeaux	En dehors de la campagne, la voie reste fermée. Respecter la réglementation du point A 2.3
106	Circulation	
107-108	Déchargement humide	Installations à câbles
109	Piquage	Installation à câble
112-115	Voie de garage	
118	Circulation	
127	Chargement en vrac	Voie couverte, interdiction de circuler pour les motrices à moteur thermique
128	Circulation	
129	Stock de sucre	Rampe
139	Voie de garage	
147, 149	Voies de garage	

L'AnG **LANDI Seeland AG** se compose des voies suivantes :

Voie	Objectif	Remarques
24	Voie principale	à partir de KL1 LANDI Seeland AG
211	Voie principale	
222	Voie de chargement	Pont-bascule

L'AnG **Ricoter** se compose des voies suivantes :

Voie	Objectif	Remarques
212	Voie de garage	

- La voie 212 n'est praticable que du côté de Lyss.
L'aiguillage 172 est fixé en position gauche et ne peut pas être utilisé.
- En dehors de la campagne, la voie 212 reste **fermée**.
L'aiguillage 171 se trouve en position initiale (à droite) et est **protégés contre tout déplacement**.
- Pendant la campagne, la voie 212 est partiellement utilisable afin de permettre le croisement de wagons pour **LANDI Seeland AG**.
Après la manœuvre, la dérivation doit être remise en position initiale.

1.3 Géométrie de la voie (pentes et rayons)

Pentes

- La voie 105 a une inclinaison de **7,5 ‰** du côté de Lyss.
- Toutes les autres voies sont inclinées de 5 ‰ au maximum dans les zones où des véhicules sont stationnés.
- Les voies de circulation qui ne servent pas au stationnement des wagons ont des écartements allant jusqu'à 15 ‰.

Rayons

- La voie 103 est côté Lyss avec un rayon **R = 115 m** et Côté Radelfingen courbé avec un rayon **R = 100 m**.
- La voie 24 est courbé avec un rayon de 105 m.
- La voie 212 (RICOTER) est Côté Lyss courbé avec un rayon **R = 100 m**.

1.4 Aiguillage

AnG Sucre suisse SA

Tous les aiguillages

- sont équipés de leviers de réglage
Exception : l'aiguillage 133 est équipé d'un dispositif de réglage sous le sol.
- sont desservis localement par du personnel de manœuvre
- sont équipés de signaux d'aiguillage éclairés électriquement
Exception : l'aiguillage 133 n'a pas de signal d'aiguillage

AnG Ricoter Traitement de la terre SA

L'aiguillage 171

- est équipé d'un dispositif de positionnement sous le sol
- est desservi localement par du personnel de manœuvre
- n'a pas de signal d'aiguillage



Aiguillage 171 en position initiale à dro

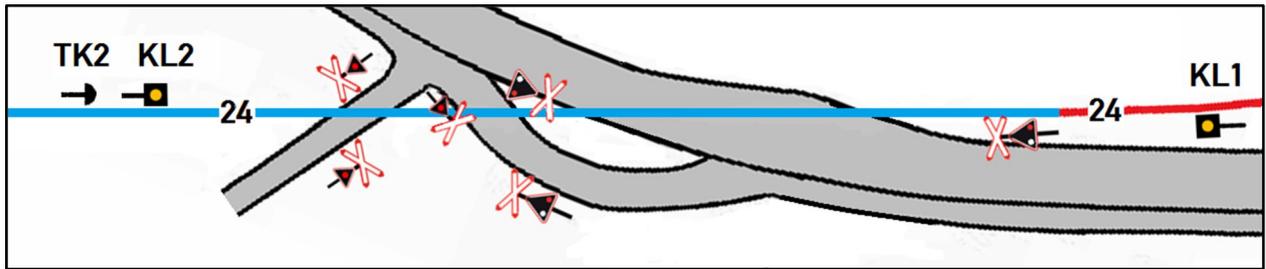
L'aiguillage 171

- est équipé d'un dispositif de positionnement sous le sol
- n'a pas de signal d'aiguillage
- est hors service et fixé en position à gauche

AnG LANDI Seeland AG

Aucun aiguillage disponible.

1.5 Passages à niveau

• **BUe Radelfingenstrasse / Voie 24 (AnG LANDI)**

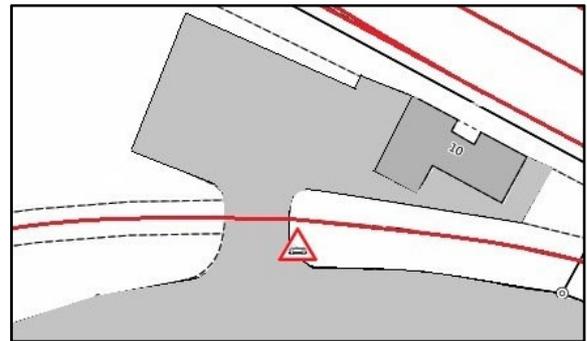
équipement :

- 2 feux de contrôle KL1 et KL2 côté piste (R 300.2, chiffre 2.2.2)
- 3 clignotants interchangeables (SSV 3.20)
- 2 signaux sonores
- 3 clignotants simples (SSV 3.21)

La desserte de l'installation **BUe Radelfingenstrasse** se fait selon la Description au point **A 4.2**

• **BUe Waaghaus / Voie 24**

BUe est exploité selon les prescriptions pour le domaine des tramways.

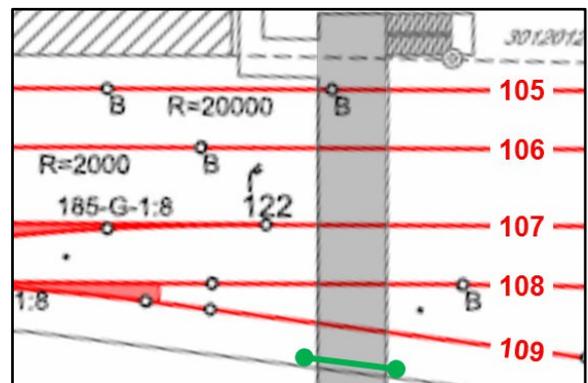


équipement :

- Non signalé côté piste
 - Signal tramway côté rue (SSV, image 1.18)
- **BUe Chargement des copeaux / Voies 105 - 109**

BUe est exploité selon les prescriptions pour le domaine des tramways.

Pendant la campagne, le Porte fermée et passage fermé à la circulation routière

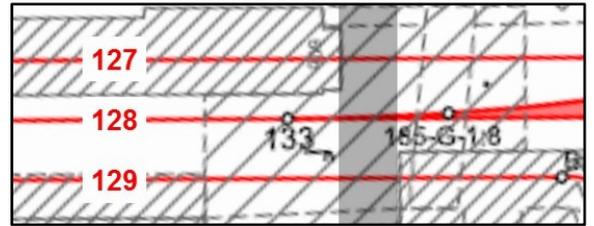


équipement :

- Non signalé côté piste
- Signal tramway côté rue
- Portail coulissant (rue) (SSV, image 1.18)

- **BUE ACMB Chargement en vrac / Voies 127 - 129**

BUE est exploité selon les prescriptions pour le domaine des tramways.



équipement :

- 2 Panneaux de sifflet
- Signal tramway côté rue

(R 300.2, chiffre 2.2.4)
(SSV, image 1.18)

- **BUE Silo / Voies 105 - 107 et aiguillage 134**

BUE est exploité selon les prescriptions pour le domaine des tramways.



équipement :

- 2 signaux de tramway, valables des deux côtés respectivement pour toutes les voies (règle 300.2, paragraphe 2.8.2)
- Points de comptage des axes pour la commande
- Système de régulation du trafic avec 2 feux de signalisation S1, S2
- Surveillance de l'espace autour des voies

L'utilisation de l'installation **BUE Silo** se fait selon la description au paragraphe A 4.2

1.6 Ligne de contact

Les voies 12, 13, 14, 102 et la liaison entre les aiguillages 102 et 114 sont équipées d'une ligne de contact.

Les voies 101, 112, 113, 114 et 115 sont partiellement équipées d'une ligne de contact. L'extrémité respective de la ligne de contact est signalée par des signaux d'abaissement selon le PCT R 300.2, chiffre 7.1.2.



Les dispositifs de commutation et de mise à la terre ne doivent être utilisés que par du personnel instruit et contrôlé.

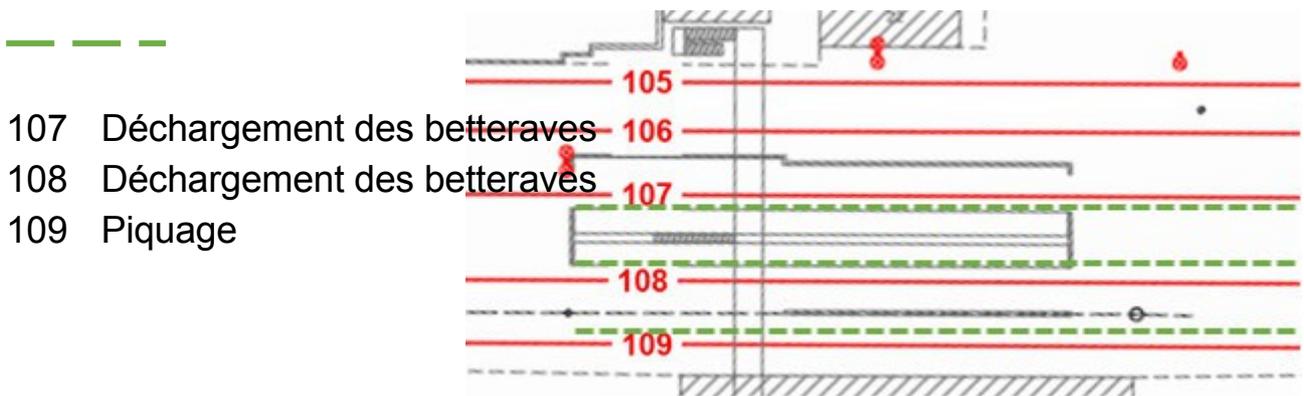
1.7 Portes de service

Les voies 102, 105, 106, 107, 108, 109 sont équipées de portes à glissières côté gare ABE.

La commande est en **A** 4.1 réglementé
chiffre

1.8 Installations à câbles

Des installations de traction par câble sont présentes dans les voies suivantes :



L'installation de traction à câble de la voie 105 est hors service. (démantèlement prévu)

La commande des installations à câbles est de **A** au ch. **4.2** est réglé