

BULLETIN OFFICIEL DES ARMEES



Edition Chronologique

PARTIE PERMANENTE
Administration Centrale

INSTRUCTION N° 2600/DEF/EMAT/CCF

relative aux installations terminales embranchées voies ferrées des établissements de l'État défense.

Du 21 décembre 2001

ÉTAT-MAJOR DE L'ARMÉE DE TERRE : *bureau logistique.*

INSTRUCTION N° 2600/DEF/EMAT/CCF relative aux installations terminales embranchées voies ferrées des établissements de l'État défense.

Du 21 décembre 2001

NOR D E F T 0 1 5 3 1 7 9 J

Référence :

Décret 92-352 du 01 avril 1992 (BOC, 1996, p. 2821) modifié.

Pièce(s) Jointe(s) :

Sept annexes.

Texte abrogé :

Instruction 1932 /DEF/EMAT/SOUTIEN/TRT/VF du 21 août 1996 (BOC, p. 4086).

Classement dans l'édition méthodique : BOEM 123.2.2.4, 508-23.

Référence de publication : BOC, 2002, p. 1183.

SOMMAIRE

Préambule.

1. ÉTABLISSEMENT ET MODIFICATION DES INSTALLATIONS TERMINALES EMBRANCHÉES.

1.1. Objet.

1.2. Textes de références.

1.3. Définitions.

1.4. Établissement des projets et exécution des travaux.

1.5. Modifications à apporter aux voies ferrées des installations terminales embranchées.

1.6. Récolement et réception des travaux de voies ferrées de la deuxième partie. Mise en service.

2. EXPLOITATION ET ENTRETIEN, PASSATION DES CONVENTIONS ET AVENANTS.

2.1. Documents contractuels.

2.2. Élaboration des conventions de raccordements d'installations terminales embranchées et avenants.

2.3. Occupation des terrains du domaine public de réseau ferré de France ou de la société nationale des chemins de fer français.

2.4. Redevance annuelle de raccordement.

2.5. Dépenses d'entretien et d'exploitation.

2.6. Règlement des dépenses d'entretien et d'exploitation.

2.7. Modification ou suppression d'embranchement.

3. DISPOSITIONS DIVERSES.

3.1. Situations particulières dans l'utilisation des installations terminales embranchées.

3.2. Matières dangereuses.

3.3. Utilisation des installations terminales embranchées de l'État défense comme garages de matériels roulants d'entreprises ferroviaires.

3.4. Texte abrogé.

ANNEXE(S)

ANNEXE I. EXTRAITS DE LA LOI PORTANT CRÉATION DE RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE ET DU DÉCRET RELATIF AUX MISSIONS DE RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE.

ANNEXE II. EXTRAITS DU CAHIER DES CHARGES DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS.

ANNEXE III. EXTRAIT DU CODE DU TRAVAIL.

ANNEXE IV. CONVENTION TYPE DE RACCORDEMENT D'INSTALLATION TERMINALE EMBRANCHÉE AU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL.

ANNEXE V. MODÈLE DE DEMANDE À ÉTABLIR SUR PAPIER À EN-TÊTE DE L'EMBRANCHE POUR LA CRÉATION D'UN SOUS-EMBRANCHEMENT.

ANNEXE VI. CONVENTION TYPE DE SOUS-EMBRANCHEMENT.

ANNEXE VII. CONVENTION TYPE À ÉTABLIR EN CAS DE MISE À DISPOSITION À UN TIERS D'UNE INSTALLATION TERMINALE EMBRANCHÉE DE L'ÉTAT DÉFENSE.

Préambule.

Les dispositions relatives aux embranchements de voies ferrées des établissements militaires, jusqu'à maintenant régies par l' Instruction 1932 /DEF/EMAT/SOUTIEN/TRT/VF du 21 août 1996 (BOC, p. 4086) demandaient à être actualisées pour tenir compte de la création de réseau ferré de France (*RFF*) et de la modification du cahier des charges de la société nationale des chemins de fer français (*SNCF*).

Cette instruction a pour objet :

- de prendre en compte toutes les composantes des armées,
- d'introduire la notion d'installation terminale embranchée (*ITE*).

Par ailleurs, la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de réseau ferré de France (*RFF*) dispose que cet établissement public national à caractère industriel et commercial (*EPIC*) est propriétaire des infrastructures ferroviaires. Conformément à cette même loi, la gestion du trafic et des circulations sur le

réseau ferré national ainsi que le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité de ce réseau sont assurés par la *SNCF* pour le compte et selon les objectifs et principes de gestion définis par *RFF*.

En ce qui concerne les *ITE*, *RFF* a, de plus, confié à la *SNCF* un mandat de maîtrise d'ouvrage ainsi que la maîtrise d'oeuvre tant pour les études que pour la réalisation de leur raccordement de première partie au réseau ferré national.

1. ÉTABLISSEMENT ET MODIFICATION DES INSTALLATIONS TERMINALES EMBRANCHÉES.

1.1. **Objet.**

La présente instruction a pour but de préciser les dispositions concernant l'étude, la construction, la modification, l'exploitation, l'entretien et la suppression des installations terminales embranchées (*ITE*) des établissements de l'État défense.

1.2. **Textes de références.**

Les dispositions de la présente instruction s'appuient sur les textes suivants :

- loi n° 97-135 du 13 février 1997 (n.i. BO, JO du 15, p. 2592) portant création de réseau ferré de France (cf. annexe I) ;
- décret n° 97-444 du 5 mai 1997 (n.i. BO, JO du 7, p. 6897) relatif aux missions de réseau ferré de France (cf. annexe I) ;
- cahier des charges de la société nationale des chemins de fer français (*SNCF*) du 1er septembre 1983, modifié par le décret n° 99-11 du 7 janvier 1999 (BOC, p. 2531), notamment les articles premier, 20, 27.1, 62, 66 (cf. annexe II) ;
- décret 92-352 du 01 avril 1992 modifié (cité en référence) relatif aux mesures à prendre pour assurer la sécurité des travailleurs dans les établissements où il est fait usage de voies ferrées.
- décret n° 92-158 du 20 février 1992 (n.i. BO, JO du 22, p. 2779) complétant le code du travail (2e partie : décrets en Conseil d'État) et fixant les prescriptions particulières d'hygiène et de sécurité applicables aux travaux effectués dans un établissement par une entreprise extérieure (cf. annexe III) ;
- instruction générale CL/7/B/5 n° 1 du 21 août 1995 (n.i. BO), document interne de la *SNCF* sur les *ITE*.

1.3. **Définitions.**

1.3.1. ***Installation terminale embranchée et embranchement particulier.***

Une installation terminale embranchée (*ITE*) comprend, les voies raccordées au réseau principal de *RFF*, de la *SNCF* et/ou aux voies du service militaire des chemins de fer (*SMCF*), les équipements utilisés dans l'établissement desservi par cet embranchement pour l'exécution des transports ferroviaires et des opérations annexes à ces transports.

1.3.2. ***Première et deuxième parties d'une ITE.***

Une *ITE* se compose de deux parties.

La première partie comprend les installations nécessaires pour le raccordement des voies militaires aux voies du réseau ferré national. Elle peut comprendre, le cas échéant, les installations de traction électrique jusqu'à l'emplacement de livraison et d'enlèvement des wagons.

La deuxième partie est celle qui est située au-delà de la limite fixée ci-dessus et sur laquelle l'embranché a liberté d'action, sous réserve qu'il remplisse les obligations résultant de la convention de raccordement d'*ITE*.

La limite entre ces deux parties est fixée par *RFF* et la *SNCF*, en accord avec l'autorité militaire. Elle est matérialisée sur le plan annexé à la convention de raccordement d'*ITE*.

1.4. Établissement des projets et exécution des travaux.

Les études de raccordement d'*ITE* destinées à desservir les établissements de l'État défense ne sont entreprises que sur l'ordre du ministre.

L'état-major de l'armée concernée, ses directions ou services subordonnés font réaliser ces études par le service constructeur et le 5^e régiment du génie de travaux lourds (5^e *RGTL*). Celui-ci adresse, dès que possible, toutes les instructions utiles à l'état-major de l'armée de terre/commission centrale des chemins de fer (*EMAT/CCF*), pour diffusion aux services compétents de la *SNCF* qui définissent les contraintes techniques spécifiques à prendre en compte.

Des conférences sont réunies aux différents stades des études pour définir les besoins, avant-projet et projet définitif, à l'initiative de l'état-major de l'armée, des directions ou des services subordonnés concernés qui en assurent le secrétariat.

Ces conférences comprennent les représentants :

- de l'état-major de l'armée intéressée ;
- du service constructeur ;
- de l'exploitant et/ou de l'utilisateur ;
- de l'autorité militaire territoriale ;
- de la *SNCF* ;
- de la commission centrale des chemins de fer.

Les installations de première partie sont établies par la *SNCF* pour le compte et aux frais de *RFF*.

Les installations de deuxième partie sont réalisées aux frais des armées et par leurs soins. Ces travaux peuvent être exécutés par moyens militaires du 5^e *RGTL* ou par une entreprise.

1.5. Modifications à apporter aux voies ferrées des installations terminales embranchées.

La demande de modification des installations de voies peut émaner soit de *RFF* ou de la *SNCF*, soit de l'autorité militaire. Tout projet de modification doit recevoir l'accord de l'état-major de l'armée intéressée.

En première partie.

RFF conserve le pouvoir de décision quant au tracé et à la consistance à donner aux installations. Il se charge de l'exécution des travaux, les études étant soumises à la procédure visée au point 1.4. En cas de modification des installations, lorsque *RFF* et la *SNCF* sont seuls à l'origine de la demande, la réunion des conférences se fait à leur initiative et ils en assurent le secrétariat.

En deuxième partie.

Lorsque les travaux n'intéressent que les voies de seconde partie, la commission centrale des chemins de fer (*CCF*) peut demander la participation des représentants locaux de la *SNCF* aux travaux envisagés.

Les travaux sont financés et exécutés par les soins de l'autorité militaire.

1.6. Récolement et réception des travaux de voies ferrées de la deuxième partie. Mise en service.

Les contrats passés pour la réalisation des travaux doivent préciser dans quelles conditions est prononcée leur réception. Ils doivent également prévoir la remise au service constructeur et à l'exploitant et / ou l'utilisateur, des documents de récolement correspondant exactement aux ouvrages exécutés.

Dès réception par le service constructeur, celui-ci procède à la remise de l'embranchement à l'exploitant et/ou à l'utilisateur.

La mise en service de l'*ITE* ne peut être effectuée qu'après achèvement des travaux. La convention de raccordement d'*ITE* (annexe IV), le procès-verbal de visite de mise en service des installations ferroviaires de deuxième partie devront être également signés respectivement par l'autorité militaire, *RFF* et la *SNCF*.

2. EXPLOITATION ET ENTRETIEN, PASSATION DES CONVENTIONS ET AVENANTS.

2.1. Documents contractuels.

Les documents contractuels comprennent :

- la convention de raccordement d'*ITE* conclue entre l'autorité militaire, *RFF* et la *SNCF* (annexe IV) ;
- la consigne commune fixant les conditions d'exécution des dessertes régulières ou supplémentaires et indiquant les dispositions relatives aux manœuvres prévues dans la convention d'*ITE*. Pour la rédaction de cette consigne, il est notamment tenu compte des dispositions arrêtées au cours d'une réunion que doivent tenir la *SNCF* et l'embranché en vue de déterminer les mesures propres à éviter les accidents du travail. Un exemplaire du procès-verbal de cette réunion est annexé à la convention. La consigne commune peut, en entente avec la *SNCF* et l'autorité militaire, ne pas être établie pour certains embranchements de faible importance lorsque, par exemple, les opérations à exécuter sont simples et que, de ce fait, les dispositions prévues dans la convention de raccordement n'appellent pas de précisions complémentaires ;
- la consigne spéciale établie lorsque l'embranché est autorisé à circuler sur les voies de *RFF* par ses propres moyens de traction et en utilisant le personnel préalablement agréé.

2.2. Élaboration des conventions de raccordements d'installations terminales embranchées et avenants.

Le projet de convention ou d'avenant est élaboré par la direction régionale de la *SNCF* et le service militaire exploitant. Il est transmis à l'état-major de l'armée de terre (commission centrale des chemins de fer) qui formule son avis puis le transmet à l'autorité de tutelle, à l'exploitant et/ou à l'utilisateur intéressé. Ce dernier désigne l'autorité signataire de la convention.

Un plan détaillé des installations de l'*ITE* où sont indiquées les limites des terrains de *RFF* ou de la *SNCF*, d'une part, et de l'État défense, d'autre part, est obligatoirement annexé à la convention de raccordement. Ce plan indique également les limites des première et deuxième parties, les conditions précises d'exécution des dessertes ainsi que les voies de mise à disposition et d'enlèvement des wagons ; ce plan est numéroté et daté. Un modèle est joint à la convention type (annexe IV).

Les modifications apportées à la consistance des installations, le changement d'affectation ou d'utilisation de l'*ITE* font l'objet d'un avenant ou, si *RFF*, la *SNCF* ou l'État défense le jugent utile, d'une nouvelle convention de raccordement d'*ITE*.

C'est notamment le cas lorsqu'un établissement militaire change d'exploitant et/ou d'utilisateur ou lorsque la répartition des installations intérieures entre les utilisateurs est modifiée.

Les conventions de raccordement d'*ITE* sont établies en trois originaux conservés par les signataires. En cas de pluralité de services utilisateurs, il est établi autant de copies de la convention qu'il y a de services concernés. Une copie de chaque convention est également adressée à l'état-major de l'armée de terre (commission centrale des chemins de fer).

2.3. Occupation des terrains du domaine public de réseau ferré de France ou de la société nationale des chemins de fer français.

Si des installations de la deuxième partie de l'*ITE* comportent l'occupation partielle de terrains compris dans les dépendances du chemin de fer, les limites des terrains occupés sont exactement définies sur le plan annexé à la convention.

Ces terrains sont mis à la disposition de l'État défense dans les conditions suivantes :

- terrains servant uniquement d'assiette aux voies ferrées, jusqu'aux limites légales : le montant de la redevance d'occupation, arrêté après négociation, figure dans la convention de raccordement d'*ITE* ;
- autres terrains : les conditions d'occupation font l'objet d'une convention particulière.

2.4. Redevance annuelle de raccordement.

L'embranché verse à *RFF* une redevance annuelle de raccordement qui sera perçue par la *SNCF* et dont le montant est calculé en fonction :

- de l'investissement fait par *RFF* pour la 1re partie,
- des caractéristiques techniques du raccordement (1re partie) de l'établissement de l'État défense.

La redevance annuelle de raccordement sera révisée, chaque année, à la date anniversaire de la convention, en fonction de l'évolution de l'indice national du bâtiment (symbole *BT 01*).

Par ailleurs, la redevance peut être révisée en cas de modifications des caractéristiques techniques de l'*ITE*.

2.5. Dépenses d'entretien et d'exploitation.

2.5.1. Dépenses d'entretien.

2.5.1.1. Installations de première partie.

RFF assume les travaux d'entretien et de renouvellement partiel ou total de toutes les installations.

2.5.1.2. Installations de deuxième partie.

L'entretien des dites installations est à la charge de l'État défense et doit être fait avec soin.

Lorsqu'une convention de prestation le prévoit, la *SNCF* effectue une visite annuelle des installations de deuxième partie afin de vérifier que les installations ferroviaires n'ont pas été modifiées et que leur état permet d'assurer la sécurité de la circulation de ses agents et du matériel roulant.

En revanche, lorsque l'État défense le souhaitera, la *SNCF* pourra proposer, sous couvert d'un contrat de prestations logistiques, assistance et conseil pour la surveillance et l'entretien des voies contre rémunération.

2.5.2. Dépenses d'exploitation.

L'article 8 de la convention (voir annexe IV) traite des conditions générales d'exécution des dessertes des *ITE*. Les conditions particulières de desserte de chaque établissement sont indiquées dans la convention de

raccordement d'*ITE* et précisées sur le plan annexé à cette convention. Elles sont fixées par la *SNCF*, après accord de la *CCF*, en fonction de ses impératifs d'exploitation (sécurité, possibilités techniques de desserte, importance du trafic, acheminement à réaliser ...).

La *SNCF* tient compte, dans toute la mesure où ces impératifs sont respectés, des suggestions présentées par l'exploitant et/ou utilisateur pour la desserte de l'*ITE*.

2.6. Règlement des dépenses d'entretien et d'exploitation.

Les dépenses afférentes aux embranchements de l'État défense sont imputables sur les crédits relatifs au budget de fonctionnement ou de gestion de l'exploitant et/ou de l'utilisateur, d'après les factures produites par la *SNCF*, pièces justificatives à l'appui.

Elles sont payables suivant le règlement habituel des créances dues par les administrations publiques d'État.

Lorsque plusieurs services utilisent un même embranchement, les dépenses communes (frais de manœuvre, redevances de 1^{re} partie, frais de séjour ...) sont réparties entre eux par les co-embranchés ou co-exploitants aux termes d'accords à réaliser au moment de la prise de possession des installations. L'embranché principal paie la totalité des dépenses qui ne peuvent pas être directement imputées à chaque usager par la *SNCF* et se fait ensuite rembourser par chaque service intéressé, au prorata du nombre de wagons entrés et sortis (ou du tonnage).

2.7. Modification ou suppression d'embranchement.

2.7.1. Au cas où l'État défense demande la résiliation de la convention en vue de la suppression d'un de ses raccordements d'*ITE*, la *SNCF* et *RFF* doivent en être avisés au moins trois mois à l'avance par lettre recommandée avec avis de réception.

Toute demande de résiliation effectuée par l'exploitant et/ou l'utilisateur doit avoir reçu l'accord de l'état-major de l'armée concernée qui en informe la commission centrale des chemins de fer. Le service interarmées de liquidation des transports (*SILT*) est tenu informé de toute suppression d'*ITE* par la *CCF*.

2.7.2. *RFF* peut procéder à la dépose de la première partie de l'*ITE*. Les frais correspondants sont remboursés par l'État défense, sur présentation des factures établies par la *SNCF*, si cette dépose intervient dans les dix premières années suivant la mise en service de l'*ITE*.

L'enlèvement des matériaux et les travaux de remise en état de l'emplacement de la seconde partie de l'*ITE*, située sur le domaine public du chemin de fer, sont exécutés par l'embranché dans un délai d'un mois à compter de la date fixée pour la suppression. Dans le cas où l'embranché n'effectue pas les travaux lui incombant à l'expiration du délai susvisé, *RFF* peut faire procéder à l'exécution de ces travaux aux frais de l'État défense.

2.7.3. Au cas où l'*ITE* est supprimée sur la demande de l'État défense, moins de cinq ans après son établissement ou sa modification, l'État défense doit régler à *RFF* le montant des redevances annuelles, telles qu'elles sont définies au point 2.4, au prorata du nombre d'années restant à courir jusqu'à l'expiration de la période quinquennale.

Au-delà de cette période, en cas de suppression intervenant au cours d'une période annale, la redevance prévue reste due en totalité à *RFF*.

2.7.4. *RFF* ne pourra arrêter des mesures qui auraient pour effet de réduire ou supprimer l'exploitation normale de l'*ITE*, qu'après avoir recherché avec l'État défense toutes les solutions permettant de concilier les impératifs d'exploitation ferroviaire et les besoins de ce dernier.

2.7.5. En cas de suppression de la desserte et de résiliation de la convention, l'intérêt du maintien en état des installations dans le cadre des transports de défense peut justifier leur inscription à l'inventaire des

installations ressortissant aux articles 22 et 49 du décret n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de *RFF*, (reproduit en annexe I). La procédure correspondante est engagée par l'état-major de l'armée de terre, commission centrale des chemins de fer. Après inscription, la première partie de l'*ITE* est entretenue par *RFF* pour le compte du ministère de l'équipement, des transports et du logement, la deuxième partie, continuant à être entretenue par l'État défense.

Les charges imposées à *RFF* en application de l'article 10 du décret n° 97-444 du 5 mai 1997 font l'objet d'une compensation de l'État.

3. DISPOSITIONS DIVERSES.

3.1. Situations particulières dans l'utilisation des installations terminales embranchées.

3.1.1. Pluralité des services exploitants.

Lorsqu'un embranchement ferroviaire doit desservir plusieurs établissements militaires ou un établissement commun à plusieurs services, l'un de ces établissements, ou services désignés par le commandement, est seul considéré comme embranché et a qualité pour traiter avec la *SNCF* (sous réserve d'accord préalable avec les autres exploitants et/ou utilisateurs) des questions concernant les portions communes et les consignes communes d'exploitation. Les autres services doivent passer par son intermédiaire pour toutes les questions concernant l'exploitation de l'embranchement ferroviaire.

Le règlement des points de détail peut d'ailleurs, dans l'application quotidienne des conditions en vigueur, être traité directement par les services exploitants avec les représentants de la *SNCF*.

3.1.2. Sous-embranchement.

Le sous-embranché est un tiers propriétaire de voies reliées à la deuxième partie d'un embranchement dont le titulaire est alors appelé embranché principal.

Ainsi, un embranchement principal militaire peut donner accès à un sous-embranchement civil ou, inversement, un embranchement principal civil, relevant par exemple d'une collectivité locale, peut permettre d'accéder à un sous-embranchement militaire.

Quel que soit le cas considéré, l'embranché principal doit :

- obtenir l'autorisation de la *SNCF*, en avisant *RFF*. A cet effet, il leur adresse une demande pour la création du sous-embranchement (modèle en annexe V) ;
- conclure une convention avec le (ou les) sous-embranché(s) fixant notamment :
 - les modalités de remboursement des dépenses que l'embranché principal doit régler à la *SNCF* pour le compte du sous-embranché ;
 - la participation du sous-embranché aux frais d'entretien et, le cas échéant, d'établissement ou d'équipement du secteur de la deuxième partie de l'*ITE* exploitée en commun.

Par ailleurs, il appartient au sous-embranché d'établir une convention avec la *SNCF* suivant le modèle figurant en annexe VI.

3.1.3. Co-embranchement.

Sont co-embranchés des propriétaires de voies reliées aux voies principales de *RFF* par des installations de première partie d'*ITE* communes.

Une convention de raccordement d'*ITE* est conclue entre *RFF*, la *SNCF* et chacun des co-embranchés.

Lorsqu'un nouvel embranchement vient à être raccordé sur la première partie d'une *ITE* existante, la convention relative à l'embranchement initial est modifiée par un avenant précisant notamment le nouveau montant de la redevance annuelle de raccordement affecté à cet embranchement.

3.2. Matières dangereuses.

L'attention des chefs d'établissements militaires, qui sont amenés à recevoir ou à expédier des matières dangereuses et qui pourraient séjourner momentanément sur les voies de l'embranchement, doit être attirée de façon toute particulière sur la gravité des risques et conséquences que ce stationnement peut en faire résulter à l'État.

Il leur appartient de prendre, tant en ce qui concerne le chargement et la manutention de ces matières que leur stockage et leur dépôt, toutes mesures utiles en respectant à la fois le règlement pour le transport par chemin de fer des matières dangereuses (*RID*) et la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement.

Les terrains de la deuxième partie appartenant à *RFF* ou à la *SNCF* ne pourront être utilisés aux fins de stockage ou de dépôt qu'avec l'accord de *RFF* ou de la *SNCF*, après que toutes justifications auront été données à ces derniers de l'impossibilité absolue de procéder autrement.

Si l'embranché envisage de créer ou modifier des installations de transvasement ou de transbordement en vue de procéder au chargement ou au déchargement direct de produits dangereux, toxiques, inflammables ou explosifs, il doit respecter la réglementation liée à cette activité et notamment, s'il y a lieu, celle des installations classées pour la protection de l'environnement.

Dans tous les cas, il en avise la *SNCF* et *RFF* afin de déterminer, en accord avec eux, les dispositifs de protection à réaliser sur la seconde partie de l'*ITE* préalablement à toute mise en service de ces installations, dans le but d'assurer la sécurité de l'exploitation et, en particulier, celle relative aux risques d'étincelage dus à l'électricité statique et aux courants vagabonds.

3.3. Utilisation des installations terminales embranchées de l'État défense comme garages de matériels roulants d'entreprises ferroviaires.

Si, par suite des circonstances, une entreprise utilisant des matériels roulants ferroviaires est amenée à envisager l'utilisation d'*ITE* de l'État défense comme garages de ces matériels, l'autorisation d'utilisation pourra être donnée par l'administration centrale (état-major de l'armée de terre/commission centrale des chemins de fer). Elle sera précaire et révocable.

Le garage de ces matériels roulants ferroviaires donnera lieu au versement d'une redevance négociée entre les parties.

Le garage du matériel sera consenti aux risques et périls de l'entreprise ferroviaire, l'administration militaire déclinant toute responsabilité à l'égard des divers dommages qui peuvent survenir aux véhicules garés. En acceptant l'autorisation accordée, l'entreprise ferroviaire est supposée agréer ipso facto ces conditions.

3.4. Texte abrogé.

La présente instruction abroge l' instruction 1932 /DEF/EMAT/SOUTIEN/TRT/VF du 21 août 1996 sur les embranchements de voies ferrées des établissements militaires.

Pour le ministre de la défense et par délégation :

Par empêchement du sous-chef d'état-major opérations-logistique :

Le commissaire général, adjoint au sous-chef d'état-major opérations-logistique,

Marc BAUDET.

ANNEXE I.
**EXTRAITS DE LA LOI PORTANT CRÉATION DE RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE ET DU
DÉCRET RELATIF AUX MISSIONS DE RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE.**

1. Loi n° 97-135 du 13 juin 1997.

Art. Premier. Il est créé à la date du 1er janvier 1997 un établissement public national à caractère industriel et commercial dénommé : « réseau ferré de France ». Cet établissement a pour objet, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable, l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur de l'infrastructure du réseau ferré national. La consistance et les caractéristiques principales de ce réseau sont fixées par l'État, dans les conditions prévues à l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 (n.i. BO, JO du 31, p. 4004) d'orientation des transports intérieurs.

Réseau ferré de France met en œuvre, sous le contrôle de l'État, le schéma du réseau ferroviaire prévu au II de l'article 17 de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 (n.i. BO, JO du 5, p. 1973) d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

Compte tenu des impératifs de sécurité et de continuité du service public, la gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national ainsi que le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité de ce réseau sont assurés par la société nationale des chemins de fer français pour le compte et selon les objectifs et principes de gestion définis par réseau ferré de France. Il la rémunère à cet effet.

Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'exercice des missions de réseau ferré de France. Sur la base de ce décret, une convention entre réseau ferré de France et la société nationale des chemins de fer français fixe, notamment, les conditions d'exécution et de rémunération des missions mentionnées au précédent alinéa.

Le décret prévu à l'alinéa précédent détermine les modalités selon lesquelles réseau ferré de France exerce la maîtrise d'ouvrage des opérations d'investissement sur le réseau ferré national ou confie, par dérogation à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 (BOC, 1996, p. 1605) relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise privée, à la société nationale des chemins de fer français, après définition des programmes et enveloppes financières prévisionnelles, des mandats de maîtrise d'ouvrage pouvant porter sur des ensembles d'opérations.

2. Décret n° 97-144 du 5 mai 1997.

Art. 6. *RFF* exerce lui-même sa maîtrise d'ouvrage ou confie à la *SNCF*, en application de l'article premier de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 susvisée, des mandats de maîtrise d'ouvrage pouvant porter sur des ensembles d'opérations. Ces mandats portent soit sur un ensemble de travaux concernant une catégorie particulière d'ouvrage, soit sur une opération globale d'aménagement ou de développement du réseau. Ils précisent le programme des travaux et les enveloppes financières prévisionnelles, ainsi que les conditions de rémunération prévues.

Afin d'assurer la sécurité des personnes et des circulations, *RFF* confie à la *SNCF* une mission de maîtrise d'oeuvre pour les opérations sur le réseau en exploitation.

Art. 7. *RFF* définit les objectifs et principes de gestion relatifs au fonctionnement et à l'entretien des installations techniques et de sécurité sur le réseau ferré national, ainsi que ceux relatifs à la gestion du trafic et des circulations sur ce réseau : il adapte le réseau en prenant en compte les besoins des utilisateurs et favorise son interopérabilité. *RFF* prend en compte les besoins de la défense. Il assure la non-discrimination dans les droits d'accès et de transit sur le réseau.

Art. 9. Dans les cas fixés par décret ou lorsque le Gouvernement, saisi d'une demande au ministre chargé de la défense ou du ministre chargé des transports, estime que les circonstances l'exigent, *RFF* est tenu de mettre tout ou partie de ses installations à la disposition de l'État. Les charges supportées, en application du présent

article, font l'objet d'un concours de l'État arrêté par le ministre chargé des transports et le ministre chargé du budget, après consultation de *RFF*.

Art. 10. *RFF* est tenu, à la demande du ministre chargé des transports, après consultation des ministres ayant des attributions en matière de défense, et après avis du ministre chargé du budget, de conserver, maintenir ou remettre en état les lignes, installations et équipements jugés nécessaires aux besoins de la défense du pays. Les charges correspondantes supportées par *RFF*, en application du présent article, donnent lieu à une compensation de l'État, L'établissement public entendu.

Art. 22. Lorsque le trafic a cessé sur une ligne ou section de ligne du réseau, *RFF* peut, après consultation des régions concernées et de la *SNCF*, décider de fermer la ligne à tout trafic et procéder à la dépose de la voie sur cette ligne ou section de ligne. Au moins trois mois avant la date envisagée pour la fermeture de la ligne, il informe de son intention le ministre chargé des transports qui consulte les ministres ayant des attributions en matière de défense. *RFF* communique au ministre l'avis des régions concernées et de la *SNCF*. A défaut d'opposition du ministre chargé des transports dans un délai de deux mois à compter de la date à laquelle il a été informé du projet de fermeture, celui-ci est considéré comme approuvé.

Art. 24. *RFF* établit ou fait établir des voies mères d'embranchement destinées à desservir des embranchements particuliers. Les conditions techniques, juridiques et financières d'établissement et d'entretien de ces voies sont déterminées par convention entre *RFF*, les propriétaires des embranchements, la *SNCF* et, le cas échéant, tout autre tiers intéressé. Les voies mères d'embranchement font partie du réseau ferré national. Les conditions d'établissement et d'entretien des embranchements particuliers raccordés au réseau ferré national sont arrêtées entre *RFF*, la *SNCF* et les propriétaires des embranchements.

Art. 47. Pour l'exécution des missions qui lui incombent, *RFF* peut bénéficier de la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique, dans les conditions définies par le code de l'expropriation.

Conformément à ses missions, *RFF* procède aux acquisitions, échanges et prises en location dans les conditions prévues par le décret du 14 mars 1986 susvisé. Il procède à l'aliénation de ses biens et plus généralement à tous les actes de gestion de son patrimoine immobilier, sous réserve de l'observation des dispositions des articles 51 et 52. Il peut également accorder des autorisations d'occupation de son domaine public.

Art. 49. Lorsqu'une ligne ou section de ligne a été fermée à tout trafic en application de l'article 22 du présent décret, *RFF* peut proposer son retranchement du réseau au ministre chargé des transports, après avis des collectivités territoriales concernées et de la *SNCF* qui disposent d'un délai de trois mois pour faire part de leurs observations. La ligne ou section de ligne considérée peut alors être retranchée du réseau ferré national par décret pris sur le rapport du ministre chargé des transports, après consultation des ministres ayant des attributions en matière de défense. La décision de retranchement emporte autorisation de déclassement de la ligne ou section de ligne.

ANNEXE II.
**EXTRAITS DU CAHIER DES CHARGES DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER
FRANÇAIS.**

Référence : Décret n° 99-11 du 7 janvier 1999 (BOC, p. 2531) portant approbation de modifications du cahier des charges de la société nationale des chemins de fer français.

Art. 1. La société nationale des chemins de fer français est un élément essentiel du système de transport intérieur français. Ses activités doivent contribuer à la satisfaction des besoins des usagers dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité, concourir à l'unité et à la solidarité nationales et à la défense du pays. Elle prend à cet effet, en tenant compte des coûts correspondants, toute initiative visant à développer l'usage du rail pour le transport des personnes et des biens.

« Elle a pour missions :

- d'une part, d'exploiter les services ferroviaires sur le réseau ferré national, dans les meilleures conditions de sécurité, d'accessibilité, de célérité, de confort et de ponctualité, compte tenu des moyens disponibles,
- d'autre part, d'assurer, pour le compte de réseau ferré de France et selon les objectifs et principes de gestion définis par cet établissement public, la gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national, ainsi que le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité correspondantes. »

Ces missions sont assurées par la *SNCF* selon les principes du service public, notamment en matière de continuité et des conditions d'accès des usagers.

La *SNCF* peut en outre offrir, dans des conditions normales de coût et de compétitivité, les prestations complémentaires liées au transport, nécessaires à la satisfaction des besoins des usagers.

Art. 20. La *SNCF* participe au système des transports de marchandises et contribue à développer son efficacité en acheminant dans la limite de ses possibilités techniques les envois de messagerie, de lots ou de charges complètes qui lui sont remis par les usagers à destination du territoire national ou de pays étrangers. Ces services peuvent, dans des cas particuliers, être réalisés par des moyens de transport routiers.

« Elle met à la disposition de ses clients en tenant compte de leur rentabilité, des services diversifiés répondant à leurs besoins. Les wagons qu'elle met à leur disposition, ainsi que ceux appartenant à des tiers, sont acheminés par ses soins dans les meilleures conditions. Elle peut contribuer, dans des conditions arrêtées avec réseau ferré de France, à l'établissement d'embranchements particuliers. Elle peut participer financièrement à la réalisation de ces embranchements. Elle concourt à la réalisation dans les entreprises d'installations spécialisées pour le transport par voie ferrée ; elle met à la disposition de sa clientèle des emplacements sur le domaine ferroviaire ; elle met en place des bureaux pour la remise et la délivrance des colis dans les villes, elle équipe les gares des moyens de manutention appropriés et, plus généralement, institue tout service et développe tout équipement facilitant le recours au chemin de fer pour le transport des marchandises ».

La nécessité de ces prestations et les conditions, notamment financières, dans lesquelles la *SNCF* les fournit, sont appréciées par elle, dans le cadre de son autonomie de gestion, en fonction des besoins exprimés par les usagers, et des coûts correspondants.

Art. 27.1. « La *SNCF* dessert des voies mères d'embranchement auxquelles sont raccordées des embranchements particuliers ou des emplacements concédés ou loués à des tiers.

Les prix et conditions applicables au transport des marchandises sur les embranchements et les voies mères d'embranchement résultent des tarifs établis ou des contrats particuliers conclus conformément aux dispositions du présent titre.

Les conditions techniques, juridiques et financières d'établissement et d'entretien des voies mères d'embranchement sont déterminées par convention entre la *SNCF*, réseau ferré de France et les propriétaires des embranchements particuliers, et, le cas échéant, tout autre tiers intéressé.

Les conditions d'établissement et d'entretien des embranchements particuliers raccordés au réseau ferré national sont arrêtées entre la *SNCF*, réseau ferré de France et les propriétaires des embranchements. »

Art. 62. « Compte tenu, des impératifs de sécurité et de continuité du service public, la *SNCF* assure, pour le compte de réseau ferré de France et selon les objectifs et principes de gestion qu'il définit, la gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national, ainsi que le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité correspondantes.

Ces missions comportent en particulier :

- l'établissement du système d'organisation de l'ensemble des circulations ferroviaires sur le réseau, dit « graphique de circulation » ;
- la gestion opérationnelle de ces circulations et les mesures propres à assurer leur fluidité, leur régularité et leur acheminement en toute sécurité, ainsi que la mise en œuvre des dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale en cas de perturbation de la circulation ;
- la gestion des systèmes de régulation et de sécurité ;
- la surveillance, l'entretien régulier, les réparations, dépannages et mesures nécessaires au fonctionnement du réseau et à la sécurité de l'ensemble des plates-formes, ouvrages d'art, voies, quais, réseaux, installations et bâtiments techniques s'y rattachant. »

Art. 66. « Les mandats de maîtrise d'ouvrage mentionnés au cinquième alinéa de l'article 1er de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 précitée portent soit sur un ensemble de travaux concernant une catégorie particulière d'ouvrage, soit sur une opération globale d'aménagement ou de développement du réseau. Ces mandats précisent le programme des travaux et les enveloppes financières prévisionnelles, ainsi que les conditions de rémunération prévues.

Afin d'assurer la sécurité des personnes et des circulations, la *SNCF* se voit confier par réseau ferré de France une mission de maîtrise d'oeuvre pour les opérations sur le réseau en exploitation. »

ANNEXE III.
EXTRAIT DU CODE DU TRAVAIL.

Référence : décret n° 92-158 du 20 février 1992 complétant le code du travail (2e partie : décrets en Conseil d'État) et fixant les prescriptions particulières d'hygiène et de sécurité applicables aux travaux effectués dans un établissement par une entreprise extérieure (n.i. BO).

LE PREMIER MINISTRE,

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

Vu la directive communautés économiques européennes n° 89-391 du conseil des communautés européennes du 12 Juin 1989 (n.i. BO, JO du 29, p. 1) concernant la mise en œuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail ;

Vu le code du travail, et notamment ses articles L231-2 et L236-12 ;

Vu le décret 77-1321 du 29 novembre 1977 (BOC, 1978, p. 651), modifié par le décret n° 82-150 du 10 février 1982, fixant les prescriptions particulières d'hygiène et de sécurité applicables aux travaux effectués dans un établissement par une entreprise extérieure ;

Vu le décret n° 82-397 du 11 mai 1982 (n.i. BO ; JO du 13, p. 1363) relatif à l'organisation et au fonctionnement des services médicaux en agriculture ;

Vu l'avis du conseil supérieur de la prévention des risques professionnels (commission permanente) en date du 18 avril 1991 (n.i. BO ; n.i. JO) ;

Vu l'avis de la commission nationale d'hygiène et de sécurité en agriculture en date du 8 novembre 1990 (n.i. BO ; n.i. JO) ;

Le Conseil d'État (section sociale) entendu,

DÉCRÈTE :

Art. 15. Il est créé au titre III du livre 11 (2e partie : décrets en conseil d'État) du code du travail un chapitre VII ainsi rédigé :

CHAPITRE VII.

**PRESCRIPTIONS PARTICULIÈRES D'HYGIÈNE ET DE SÉCURITÉ APPLICABLES AUX
TRAVAUX EFFECTUÉS DANS UN ÉTABLISSEMENT PAR UNE ENTREPRISE EXTÉRIEURE.**

Section 1.

Dispositions générales

Art. R. 237-1. Lorsque une ou des entreprises, dites entreprises extérieures, font intervenir leur personnel aux fins d'exécuter une opération ou de participer à l'exécution d'une opération, quelle que soit sa nature, industrielle ou non, dans un établissement d'une entreprise, dite utilisatrice, ou dans ses dépendances ou chantiers, le chef de l'entreprise utilisatrice et le ou les chefs des entreprises extérieures sont tenus de se conformer aux dispositions du présent chapitre.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux chantiers de bâtiments clos et indépendants situés à l'intérieur du périmètre d'un établissement en activité.

Lorsque ces chantiers relèvent de l'article L 235-3, le chef d'établissement reçoit copie des plans d'hygiène et de sécurité et participe, sur sa demande aux travaux du collège interentreprises, s'il en existe un.

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas aux travaux relatifs à la construction et la réparation navales.

Les règles de coordination de la prévention fixées par les articles R. 237-4 (3e alinéa), R. 237-6, R. 237-8 et R. 237-22 sont adaptées respectivement par un arrêté du ministre chargé du travail et par un arrêté du ministre chargé de l'agriculture pour tenir compte des spécificités des opérations de chargement et de déchargement, sous réserve d'assurer les mêmes garanties.

On entend par opération, au sens du présent chapitre, une ou plusieurs prestations de services ou de travaux réalisées par une ou plusieurs entreprises afin de concourir à un même objectif.

Art.R. 237-2. Le chef de l'entreprise utilisatrice assure la coordination générale des mesures de prévention qu'il prend et de celles que prend l'ensemble des chefs des entreprises intervenant dans son établissement. Chaque chef d'entreprise est responsable de l'application des mesures de prévention nécessaires à la protection de son personnel.

Cette coordination générale a pour objet de prévenir les risques liés à l'interférence entre les activités, les installations et matériels des différentes entreprises présentes sur un même lieu de travail.

Au titre de cette coordination, le chef de l'entreprise utilisatrice est notamment tenu d'alerter le chef de l'entreprise extérieure concernée lorsqu'il est informé du danger grave concernant un des salariés de cette entreprise, même s'il estime que la cause du danger est exclusivement le fait de cette entreprise, afin que les mesures de prévention nécessaires puissent être prises par le ou les employeurs concernés.

Art. R. 237-3. Lorsque pour l'application des dispositions du présent chapitre, l'employeur entend déléguer ses attributions, il ne peut le faire qu'à un agent doté de l'autorité, de la compétence et des moyens nécessaires, qui sera, lorsque c'est possible, un des agents appelés à prendre part à l'exécution des opérations prévues dans l'établissement de l'entreprise utilisatrice.

Art. 237-4. Les chefs d'entreprises extérieures doivent faire connaître par écrit à l'entreprise utilisatrice la date de leur arrivée, la durée prévisible de leur intervention, le nombre prévisible de salariés affectés, le nom et la qualification de la personne chargée de diriger l'intervention. Ils sont également tenus de lui faire connaître les noms et références de leurs sous-traitants, le plus tôt possible et en tout état de cause avant le début des travaux dévolus à ceux-ci, ainsi que l'identification des travaux sous-traités.

Les chefs de l'entreprise utilisatrice et des entreprises extérieures tiennent ces informations à la disposition de l'inspection du travail, des agents du service de prévention de la caisse régionale d'assurance maladie ou des caisses de mutualité sociale agricole, des médecins du travail compétents, du comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail compétent et, le cas échéant, des agents de l'organisme professionnel de prévention du bâtiment et des travaux publics.

Les chefs des entreprises extérieures fournissent à l'inspecteur du travail, sur demande de celui-ci, l'état des heures réellement passées par les salariés qu'ils affectent à l'exécution de l'opération.

Section 2.

Mesures de préventions préalables à l'exécution d'une opération.

Art. R. 237-5. Préalablement à l'exécution d'une opération, le chef d'entreprise utilisatrice et le ou les chefs d'entreprises extérieures concourant à la réalisation de l'opération doivent se conformer aux prescriptions de la présente section.

Art. R. 237-6. Il est procédé, préalablement à l'exécution, à une inspection commune des lieux de travail, des installations qui s'y trouvent et des matériels éventuellement mis à disposition de la ou des entreprises extérieures.

Au cours de cette inspection, le chef de l'entreprise utilisatrice délimite le secteur de l'intervention des entreprises extérieures, matérialise les zones de ce secteur qui peuvent présenter des dangers pour leur personnel et indique les voies de circulation que pourront emprunter ce personnel ainsi que les véhicules et engins de toute nature appartenant aux entreprises extérieures. Sont également définies les voies d'accès du personnel de ces entreprises aux locaux et installations définis à l'article R. 237-16.

Il communique aux chefs des entreprises extérieures ses consignes de sécurité applicables à l'opération qui concerneront les salariés de leurs entreprises à l'occasion de leur travail ou de leurs déplacements.

Les employeurs doivent communiquer toutes informations nécessaires à la prévention, notamment la description des travaux à effectuer, des matériels utilisés et des modes opératoires dès lors qu'ils ont une incidence sur l'hygiène et la sécurité.

Art. R. 237-7. Au vu de ces informations et des éléments recueillis au cours de l'inspection, les chefs d'entreprises procèdent en commun à une analyse des risques pouvant résulter de l'interférence entre les activités, les installations et matériels. Lorsque ces risques existent, les employeurs arrêtent d'un commun accord, avant le début des travaux le plan de prévention définissant les mesures qui doivent être prises par chaque entreprise en vue de prévenir ces risques.

Les mesures prévues par le plan de prévention comportent au moins des dispositions dans les domaines suivants :

1. La définition des phases d'activités dangereuses et des moyens de prévention spécifiques correspondants.
2. L'adaptation des matériels, installations et dispositifs à la nature des opérations à effectuer ainsi que la définition de leurs conditions d'entretien.
3. Les instructions à donner aux salariés.
4. L'organisation mise en place pour assurer les premiers secours en cas d'urgence et la description du dispositif mis en place à cet effet par l'entreprise utilisatrice.
5. Les conditions de la participation des salariés d'une entreprise aux travaux réalisés par une autre en vue d'assurer la coordination nécessaire au maintien de la sécurité et, notamment de l'organisation du commandement.

La liste des postes occupés par les salariés susceptibles de relever de la surveillance médicale particulière prévue par l'article R. 241-50 ou par l'article 32 du décret n° 82-397 du 11 mai 1982 relatif à l'organisation et au fonctionnement des services médicaux du travail en agriculture, en raison des risques liés aux travaux effectués dans l'entreprise utilisatrice, doit être fournie par chaque entreprise concernée et figurer dans le plan de prévention.

Le plan de prévention fixe la répartition des charges d'entretien entre les entreprises dont les salariés utilisent les installations définies à l'article R. 237-16 et mises à disposition par l'entreprise utilisatrice.

Art. R. 237-8. Un plan de prévention établi par écrit et arrêté, avant le commencement des travaux, dès lors que l'opération à effectuer par la ou les entreprises extérieures y compris les entreprises sous-traitantes

auxquelles celles-ci peuvent faire appel représente un nombre total d'heures de travail prévisible égal au moins à quatre cents heures de travail sur une période égale à douze mois, que les travaux soient continus ou discontinus. Il en est de même dès l'instant où, en cours d'exécution des travaux il apparaît que le nombre d'heures de travail doit atteindre quatre cents heures.

Un plan de prévention est également arrêté et établi par écrit, avant le commencement des travaux, quelle que soit la durée prévisible de l'opération, lorsque les travaux à effectuer pour réaliser l'opération sont au nombre des travaux dangereux figurant sur une liste fixée, respectivement, par arrêté du ministre chargé du travail et par arrêté du ministre chargé de l'agriculture.

Art. R. 237-9. Dans les cas mentionnés à l'article R. 237-8 :

1. Le plan de prévention est tenu, pendant toute la durée des travaux, à la disposition de l'inspecteur du travail, des agents des services prévention de la caisse régionale d'assurance maladie ou de la caisse de mutualité sociale agricole et, le cas échéant, de l'organisme professionnel de prévention du bâtiment et des travaux publics.

2. Le chef de l'entreprise utilisatrice avise par écrit l'inspecteur du travail de l'ouverture des travaux.

Art. R. 237-10. Lorsque l'opération est exécutée de nuit ou dans un lieu isolé ou à un moment où l'activité de l'entreprise utilisatrice est interrompue, le chef d'entreprise extérieure concerné doit prendre les mesures nécessaires pour qu'aucun salarié ne travaille isolément en un point où il ne pourrait être secouru à bref délai en cas d'accident. S'il s'agit de travaux effectués dans un établissement agricole, ne sont visés par les dispositions de l'alinéa précédent que les travaux réalisés dans les locaux de l'exploitation, de l'entreprise ou de l'établissement ou à proximité de ceux-ci.

Art. R. 237-11. Le chef d'entreprise extérieure doit, avant les travaux et sur le lieu même de leur exécution faire connaître à l'ensemble des salariés qu'il affecte à ces travaux les dangers spécifiques auxquels ils sont exposés et les mesures prises pour les prévenir en application du présent chapitre. Il doit notamment préciser les zones dangereuses ainsi que les moyens adoptés pour les matérialiser ; il doit expliquer l'emploi des dispositifs collectifs de protection.

Il doit enfin montrer à ces salariés les voies à emprunter pour accéder au lieu d'intervention et le quitter, pour accéder aux locaux et installations mis à leur disposition ainsi que, s'il y a lieu, les issues de secours.

Le temps ainsi passé est assimilé à du temps de travail effectif des salariés intéressés.

Section 3.

Mesures de préventions pendant l'exécution des opérations.

Sous-section 1.

Sécurité des salariés.

Art. R. 237-12. Pendant l'exécution des opérations, chaque entreprise met en œuvre les mesures prévues à l'article R. 237-7. Le chef de l'entreprise utilisatrice s'assure auprès des chefs des entreprises extérieures que les mesures décidées sont exécutées et coordonne les mesures nouvelles qui doivent être prises, si nécessaire, lors du déroulement des travaux.

A cet effet, le chef d'entreprise utilisatrice organise, avec les chefs des entreprises extérieures qu'il estime utile d'inviter selon une périodicité qu'il définit, des inspections et réunions spécifiques aux fins d'assurer soit la

coordination générale dans l'enceinte de l'entreprise utilisatrice, soit la coordination des mesures de prévention pour une opération donnée, soit la coordination des mesures rendues nécessaires par les risques liés à l'interférence entre deux ou plusieurs opérations, en fonction des risques ou lorsque les circonstances l'exigent.

Les chefs de toutes les entreprises concernées par la ou les opérations en cause sont informés de la date à laquelle doivent avoir lieu les inspections et réunions mentionnées dans l'alinéa précédent.

Lorsqu'ils l'estiment nécessaire en fonction des risques, les chefs des entreprises extérieures qui ne sont pas conviés participent sur leur demande, aux réunions et inspections organisées par l'entreprise utilisatrice.

En l'absence de réunion ou d'inspections, les chefs d'entreprises extérieures peuvent, lorsqu'ils l'estiment nécessaire pour la sécurité de leur personnel, demander au chef de l'entreprise utilisatrice d'organiser de telles réunions ou inspections.

Les mesures prises à l'occasion de cette coordination font l'objet d'une mise à jour du plan de prévention concerné.

Art. R. 237-13. Lorsque l'ensemble des opérations des entreprises extérieures présentes dans l'établissement doit correspondre à l'emploi de salariés pour une durée totale supérieure à 90.000 heures pour les douze mois à venir, les inspections et réunions organisées par le chef de l'entreprise utilisatrice en application du deuxième alinéa de l'article R. 237-12 ont lieu au moins tous les trois mois, sans préjudice de la mise en œuvre des alinéas 4 et 5 du même article par les chefs des entreprises extérieures.

Art. R. 237-14. Si de nouveaux salariés sont affectés à l'exécution des travaux en cours d'opération, le chef de l'entreprise extérieure en informe le chef de l'entreprise utilisatrice ; il est tenu, à l'égard de ces salariés, aux obligations prévues à l'article R. 237-11.

Art. R. 237-15. Le chef de l'entreprise utilisatrice s'assure auprès des chefs des entreprises extérieures qu'ils ont bien donné aux salariés des instructions appropriées aux risques liés à la présence dans son établissement de plusieurs entreprises.

ANNEXE IV.
**CONVENTION TYPE DE RACCORDEMENT D'INSTALLATION TERMINALE EMBRANCHÉE
AU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL.**

Figure 1. Convention type de raccordement d'installation terminale embranchée au réseau ferré national.

Réseau ferré de France.

Société nationale des chemins de fer français
Région de
Gare de

**CONVENTION TYPE DE RACCORDEMENT D'INSTALLATION TERMINALE
EMBRANCHÉE AU RESEAU FERRE NATIONAL**
(convention d'installation terminale embranchée).

Entre :

Le ministère de la défense
représenté par le
l'Etat défense.

, agissant au nom et pour le compte de

Et :

La société nationale des chemins de fer français (SNCF), établissement public industriel et commercial, immatriculée au registre du commerce de Paris sous le n° B 552.049.447, dont le siège social est 34, rue du Commandant-Mouchotte, 75699 Paris Cedex 14, ci-après dénommée la SNCF, représentée par M.

Et :

Réseau ferré de France (RFF), établissement public national à caractère industriel et commercial (EPIC), créé par la loi du 13 février 1997, immatriculé au registre du commerce de Nanterre sous le n° B 412.280.737, dont le siège est à La Défense, tour Pascal A, 92045 Paris-La Défense, ci-après dénommé RFF, représenté par M. (directeur du développement).

Il a été préalablement exposé que :

La loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de RFF dispose que cet EPIC est gestionnaire du réseau ferré national. Conformément à cette même loi, la gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national ainsi que le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité de ce réseau sont assurés par la SNCF pour le compte et selon les objectifs et principes de gestion définis par RFF. En ce qui concerne les ITE, RFF a de plus, confié à la SNCF un mandat de maîtrise d'ouvrage ainsi que la maîtrise d'œuvre tant pour les études que pour la réalisation de leur raccordement au réseau ferré national.

La SNCF continue à assurer sa mission de transporteur ferroviaire et par conséquent, la desserte des ITE qu'elle contribue à promouvoir et à mettre en place conjointement avec ses clients.

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Chacun en ce qui le concerne, au regard de ses compétences propres :

désirant mettre l'établissement qu'elle possède sur le territoire de
la commune de en communication avec la voie ferrée, au moyen d'une installation
terminale embranchée (ITE), les signataires sont d'accord pour que l'établissement et l'exploitation
de ladite ITE, qui se compose de deux parties, aient lieu, à partir du ,
aux conditions précisées ci-après.

A) DISPOSITIONS CONCERNANT LA PREMIERE PARTIE DE L'INSTALLATION TERMINALE EMBRANCHEE.

Article premier.

Définition.

La première partie de l'ITE, propriété de RFF située sur son domaine public, ou sur un domaine public tiers, comprend toutes les installations nécessaires au raccordement de la voie particulière aux autres voies de RFF. La limite de ces installations est indiquée sur le plan n° _____ annexé à la présente convention.

Dans le cas où les installations d'électrification de deuxième partie appartiennent à RFF.

Le cas échéant, les installations de traction électrique, situées au-delà de cette limite, sont propriété de RFF et soumises de ce fait au même régime que celui applicable à la première partie de l'ITE.

Article 2.

Etablissement, modification et entretien.

RFF assure à ses frais :

- les travaux d'établissement, de modification et de renouvellement total ou partiel des installations constituant la première partie de l'ITE ;
- les travaux d'entretien desdites installations.

Article 3.

Redevance annuelle de raccordement.

L'embranché verse à RFF une redevance annuelle de raccordement qui sera perçue par la SNCF.

Le cas échéant.

Compte tenu de la contribution de l'embranché aux frais de construction des installations de première partie.

Le montant de la redevance annuelle de raccordement est fixé à _____ € (HT).

La redevance annuelle de raccordement est payable d'avance et en totalité au début de chaque année contractuelle et sera révisée chaque année à la date anniversaire de la présente convention en fonction de l'évolution de l'indice national du bâtiment (symbole BT 01).

B) DISPOSITIONS CONCERNANT LA SECONDE PARTIE DE L'INSTALLATION TERMINALE EMBRANCHEE.

Article 4.

Définition.

La seconde partie de l'ITE comprend les installations ferroviaires privées ou à usage privé, situées au-delà de la limite prévue à l'article premier ci-dessus.

Article 5.

Etablissement, entretien, modification.

I. Les travaux d'établissement, de modification ou d'aménagement complémentaire des installations constituant la seconde partie sont à la charge de l'embranché, après entente préalable avec la SNCF et RFF sur la consistance des installations, et ils doivent satisfaire aux exigences légales.

A la condition de respecter les normes ci-dessus, l'embranché est seul responsable du choix du matériel qui compose la seconde partie de l'ITE.

Les installations de la seconde partie de l'ITE sont entretenues par l'embranché de manière telle qu'elles permettent la libre circulation du matériel roulant ferroviaire.

Par ailleurs, il est formellement interdit d'utiliser les rails comme prise de terre.

II. Si l'embranché envisage de créer ou modifier des installations de transvasement ou de transbordement en vue de procéder au chargement ou au déchargement direct de produits dangereux, toxiques, inflammables ou explosifs, il doit respecter la réglementation liée à cette activité et notamment, s'il y a lieu, celle des installations classées ou déclarées pour la protection de l'environnement.

Dans tous les cas, il en avise la SNCF et RFF afin de déterminer, en accord avec eux, les dispositifs de protection à réaliser sur la seconde partie de l'ITE préalablement à toute mise en service de ces installations, dans le but d'assurer la sécurité de l'exploitation et, en particulier, celle relative aux risques d'étincelage dus à l'électricité statique et aux courants vagabonds.

III. L'embranché doit, le cas échéant, faire son affaire personnelle des autorisations ou déclarations relatives à l'établissement et à l'exploitation, en dehors du domaine public de RFF, de l'ITE et de ses installations annexes (traversées de voies publiques ou particulières ou du cours d'eau par des voies, canalisations, câbles transbordeurs, etc.).

IV. Lorsque la sécurité des circulations ferroviaires ou les dispositions tarifaires en vigueur exigent, en raison de la nature des marchandises par exemple, la vérification des wagons chargés (poids, répartition de la charge, gabarit), l'embranché doit réaliser les installations de contrôle correspondantes.

Article 6.

Occupation du domaine public de RFF ou de la SNCF

(en cas d'occupation par l'embranché de terrains situés sur le domaine public ferroviaire et servant d'assiette de voie nécessaire aux installations de seconde partie de l'ITE).

L'occupation des terrains ne concerne que l'assiette de voie nécessaire aux installations ferroviaires de seconde partie.	<p>RFF ou la SNCF autorisent l'embranché à occuper le terrain repéré sous teinte (mettre la couleur) sur le plan annexé à la présente convention pour y édifier les installations de seconde partie.</p> <p>Cette autorisation n'emporte pas l'octroi de droit réel.</p> <p>La superficie de terrain occupé est de m².</p> <p>La redevance annuelle d'occupation correspondante est de € (HT).</p> <p>Cette redevance sera modifiée à la même date et dans la même proportion que la redevance de raccordement de première partie.</p> <p>RFF ou la SNCF se réservent le droit de retirer à toute époque, et sans indemnité au profit de l'embranché au-delà des cinq premières années, l'autorisation d'occupation de ces terrains d'assiette (1), dans le cas où ce retrait s'imposerait pour permettre toute affectation d'intérêt général ou toute exécution de travaux rendus nécessaires par l'exploitation, la modification ou l'extension des installations ferroviaires de RFF ou de la SNCF.</p> <p>Dans ce cas, RFF devra aviser la SNCF qui en fera part à l'embranché au moins six mois à l'avance, par lettre recommandée avec avis de réception.</p>
---	--

(1) Sous réserve du respect des articles 22 et 49 du décret n° 97-444 du 5 mai 1997 (n.l. BO, JO du 7, p. 6897) relatif aux missions de RFF.

En cas de résiliation pendant les cinq premières années, l'indemnité (I) sera calculée selon la formule suivante :

$$I = M \cdot a/5.$$

M = représente la valeur du matériel de voies installé sur le domaine public attestée par le montant des factures lors de la pose.

a = représente en années entières, la différence entre 5 et le nombre d'années d'occupation.

L'occupant supporte seul les conséquences pécuniaires de toute nature qui pourraient être

causées du fait de ses installations et de ses activités :

— à RFF;

— à la SNCF;

— à lui-même, à ses propres biens et à ceux dont il est détenteur à un titre quelconque :

— à ses préposés;

— aux biens et à la personne des tiers.

En conséquence, l'occupant renonce à tout recours contre RFF, ou la SNCF, ses agents, ses éventuels assureurs et s'engage à les garantir contre toute action ou réclamation exercée à leur encontre et à les indemniser des préjudices subis par eux.

Autres cas.

Les conditions d'occupation des terrains situés sur le domaine public de RFF ou de la SNCF et mis à la disposition de l'embranché, font l'objet d'une convention particulière.

C) DISPOSITIONS CONCERNANT LA TARIFICATION « TRANSPORT ET LOGISTIQUE » ET LA DESSERTE DE L'INSTALLATION TERMINALE EMBRANCHEE.

Article 7.

Tarification « transport et logistique ».

Pour la tarification fret « transport et logistique », l'ITE est :

Selon le cas :

— située en gare de :

— reliée aux voies des quais de port de :

— reliée à la voie mère d'embranchement rattachée à la gare de :

Article 8.

Desserte ferroviaire.

Les dispositions des décrets n° 92-158 du 20 février 1992 et n° 92-352 du 1er avril 1992 sont applicables aux opérations de dessertes effectuées sur l'embranchement.

f. Les wagons sont livrés et enlevés à l'(aux) emplacement(s) prévu(s) sur le plan annexé à la présente convention.

Le cas échéant.

La desserte régulière fait l'objet d'un contrat de prestation de desserte.

Les jours et heures de desserte de l'ITE, déterminés d'entente entre l'embranché et la SNCF, sont :

Le cas échéant :

- confirmés, à l'embranché par lettre recommandée avec avis de réception;
- indiqués dans le contrat de desserte.

Pour des motifs commerciaux ou techniques, ces dessertes peuvent être modifiées d'entente entre l'embranché et la SNCF.

II. Les aiguilles et appareils de sécurité repérés sur le plan joint à la présente convention sont, en dehors des périodes de desserte, placés dans la position isolant l'ITE des autres voies de RFF et immobilisés dans cette position.

Ces installations demeurent sous la garde du représentant de la SNCF qui est seul chargé de leur utilisation.

III. Sur la seconde partie de l'ITE, la manœuvre de l'ensemble des autres installations et la mise en œuvre des mesures de protection des dessertes (vérification de l'absence d'obstacle) sont assurées par l'embranché dans les conditions précisées par la consigne commune.

Si exceptionnellement, en cas de carence de l'embranché ou de son personnel, les agents de la SNCF, afin d'assurer la desserte, se substituent aux préposés de l'embranché pour exécuter les opérations définies ci-dessus, ils seraient considérés d'office comme agissant en tant que préposés directs de l'embranché avec toutes conséquences de droit.

Dans les cas où la SNCF assure des prestations incombant normalement à l'embranché, il sera établi un contrat de prestation de desserte.

IV. Il appartient à l'embranché de prendre toutes les dispositions utiles pour :

- que les voies empruntées pour la desserte, ainsi que les abords, soient libres de tout obstacle pendant toute sa durée;
- recevoir en un seul lot l'ensemble des wagons livrés à chaque desserte.

V. Dès la livraison, il appartient à l'embranché de prendre toutes les mesures utiles pour assurer l'immobilisation des wagons.

VI. Les wagons restitués doivent être groupés et attelés par l'embranché en un seul lot à l'emplacement défini à l'article 8.I.

Le gabarit à la jonction des voies de desserte ne doit pas être engagé et les wagons doivent être immobilisés.

VII. Une réunion commune a été tenue le _____ pour procéder à l'inspection commune des lieux de travail en vue d'éviter les risques professionnels qui peuvent résulter de l'exercice simultané, en un même lieu, des activités des deux entreprises.

Le procès-verbal de cette réunion figure en annexe.

Les mesures de sécurité reprises au plan de prévention sont portées par les employeurs, chacun en ce qui le concerne, à la connaissance de leur personnel.

Lors d'une modification des installations, ou de toute modification susceptible d'entraîner des répercussions sur la sécurité du personnel ainsi que s'il apparaît un risque n'ayant pas fait l'objet de l'examen précédent, chacune des parties s'engage à aviser l'autre dans un délai suffisant pour que l'information et la formation du personnel intervenant puissent être réalisées de façon satisfaisante.

Le plan de prévention sera modifié en conséquence.

D) DISPOSITIONS GENERALES.

Article 9.

Responsabilité.

Chacune des parties répondra à l'égard de l'autre, dans les conditions du droit commun, des dommages résultant de l'inobservation de l'une quelconque des obligations mises à sa charge.

Toutefois, le montant de l'indemnité que RFF, ou la SNCF, pourrait être amené à verser, par sinistre, à l'Etat défense sera limité à _____ € pour les dommages matériels et à _____ € pour les troubles d'exploitation liés directement aux dits dommages; ces deux catégories de préjudices (matériel et trouble d'exploitation) sont indemnisées séparément par sinistre.

Chacun des montants sera révisé chaque année en fonction des variations de l'évolution de l'indice BT 01.

Au-delà, l'Etat défense, de même que ses assureurs, le cas échéant, s'engagent à renoncer à tout recours contre RFF ou la SNCF, leurs agents respectifs ou leurs assureurs éventuels.

La clause de renonciation visée ci-dessus devra être expressément reproduite dans les polices d'assurance, éventuellement souscrites, par l'Etat défense.

Article 10.

Cession ou transfert du bénéfice de la convention.

La cession ou transfert des droits et obligations est subordonné à l'autorisation préalable de RFF après consultation de la SNCF.

Article 11.

Durée de la convention.

Cas d'un nouvel embranché.

La présente convention est établie pour une durée de cinq ans à compter de la date d'achèvement des installations de première partie, date qui sera notifiée à l'embranché par lettre recommandée avec avis de réception.

A l'expiration de cette période quinquennale, et sauf si l'une ou l'autre des parties s'y oppose en prévenant son cocontractant par lettre recommandée avec avis de réception adressée trois mois au moins à l'avance, elle se poursuivra par tacite reconduction par périodes successives d'un an.

Cas de modification d'une convention en cours.

La présente convention est établie pour une durée de (1) années à compter du (date d'application de la convention).

A l'expiration de cette période, et sauf si l'une ou l'autre des parties s'y oppose en prévenant son cocontractant par lettre recommandée avec avis de réception adressée trois mois au moins à l'avance, elle se poursuivra par tacite reconduction par périodes successives d'un an.

Au cours de l'une quelconque de ces périodes annales, chacune des parties pourra mettre fin au contrat renouvelé moyennant le même préavis donné dans les mêmes conditions.

Article 12.

Résiliation de la convention.

1. En cas de manquement grave ou répété, par l'une quelconque des parties signataires, aux obligations mises à sa charge, la convention pourra être résiliée, après une mise en demeure par lettre recommandée avec avis de réception restée sans effet à l'issue du délai imparti à l'intéressé pour satisfaire à ses obligations.

2. Si l'embranché cède ou transfère le bénéfice de la convention dans les conditions non conformes aux dispositions de l'article 10, la convention sera résiliée dans les conditions du point 1 du présent article.

En pareil cas, la résiliation intervient à la date à laquelle le bénéficiaire de la cession ou du

(1) Une année si l'embranché exploite l'embranchement depuis au moins cinq ans ou, dans le cas contraire, cinq ans diminués du nombre d'années écoulées depuis le début de l'exploitation de l'embranchement par cet embranché.

transfert prend possession des installations raccordées aux voies de RFF.

III. Par ailleurs, la convention sera résiliée de plein droit :

Lorsque l'ITE est établie sur le domaine public de RFF.

Si l'occupation ne concerne que l'assiette de voie.

Si RFF fait usage de la faculté prévue à l'article 6.

Autres cas.

S'il est mis fin à la convention particulière définissant les conditions d'occupation du domaine public.

Article 13.

Dispositions applicables à l'expiration de la convention.

Lorsque la convention a pris fin, RFF ne peut faire procéder à la dépose des installations de la première partie de l'ITE que sous réserve du droit reconnu au ministère chargé des transports de s'y opposer dans les conditions fixées par les articles 22 et 49 du décret n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de RFF.

Si la convention prend fin du fait de l'embranché au cours des dix premières années suivant la mise en service de l'ITE, l'embranché rembourse les frais de dépose correspondants, sur présentation des factures établies par la SNCF.

En outre, si la convention prend fin du fait de l'embranché au cours des cinq premières années, l'embranché doit régler à RFF le montant des redevances annuelles, telles qu'elles sont définies à l'article 3 ci-avant, à courir jusqu'à l'expiration de la période quinquennale.

Il n'est pas fait application des deux dispositions précédentes si la résiliation n'est pas du fait de l'embranché.

Si les installations ferroviaires de la seconde partie empruntent des terrains d'assiette situés sur le domaine public de RFF ou de la SNCF, la dépose de ces installations et la remise en état de ces terrains doivent être effectués par l'embranché dans un délai d'un mois à compter de la date de cessation de la convention.

A défaut d'exécution de cette clause dans le délai ainsi prévu et après une mise en demeure par lettre recommandée avec avis de réception restée sans effet dans un délai de trente jours, les installations existantes sur l'emplacement deviendront, sans indemnité pour l'embranché, la propriété de RFF ou de la SNCF, à moins que RFF ou la SNCF ne préfère poursuivre la

remise en état du terrain et la dépose des installations aux frais de l'embranché.

Article 14.

Dispositions fiscales et financières.

Les factures sont majorées de la TVA au taux en vigueur.

En cas de non-mandatement, dans un délai de quarante-cinq jours à compter de la date de réception des factures adressées par la SNCF à l'embranché, des sommes dues par celui-ci, lesdites sommes seront, productives d'intérêts au taux d'intérêt légal majoré de deux points sans qu'il soit besoin pour la SNCF, de faire délivrer une sommation ou d'adresser une mise en demeure quelconque au débiteur.

Fait en 3 exemplaires originaux, à

, le

Le représentant de RFF,

*

Le représentant de la SNCF,

Le représentant de l'Etat défense,

ANNEXE V.
**MODÈLE DE DEMANDE À ÉTABLIR SUR PAPIER À EN-TÊTE DE L'EMBRANCHE POUR LA
CRÉATION D'UN SOUS-EMBRANCHEMENT.**

Figure 2. Modèle de demande à établir sur papier à en-tête de l'embranchement pour la création d'un sous-embranchement.

ANNEXE V.

MODELE DE DEMANDE A ETABLIR SUR PAPIER A EN-TETE DE L'EMBRANCHE POUR LA CREATION D'UN SOUS-EMBRANCHEMENT.

Monsieur le chef de la direction déléguée fret SNCF de

J'ai l'honneur de vous demander d'autoriser
à souder un sous-embanchement sur la seconde partie de l'ITE que j'exploite en gare
de et situé sur les voies (de débords, de service, de quais,
du port de ou relié à la voie-mère) de conformément à la
convention de raccordement d'installation terminale embranchée (ITE) du

Ce sous-embanchement destiné à desservir
sera réalisé suivant les dispositions d'un plan que vous communiquera le sous-
embranché

L'un ou l'autre :

J'accepte que les wagons destinés au sous-embanchement soient livrés et repris en même
temps et aux mêmes emplacements que les wagons qui me sont destinés sans tri préalable.

ou

Je désire que les wagons destinés au sous-embanchement fassent l'objet, aux frais de
sous-embanché, d'un tri préalable et soient livrés sur la voie et repris
sur la voie (de l'ITE ou du sous-embanchement).

Le sous-embanché règlera directement à la SNCF les frais de ses transports ferroviaires.

Je m'engage :

— à supporter les conséquences pécuniaires des accidents corporels et dommages matériels
qui surviendraient au cours de manœuvres de desserte effectuées pour le compte du sous-embanché
sur la voie de seconde partie m'appartenant, dans les conditions prévues par ma convention de
raccordement d'ITE;

— à supporter seul à l'égard de la SNCF les conséquences pécuniaires des dommages causés
au matériel pendant son séjour sur les voies de l'ITE ou du sous-embanchement lorsqu'il ne sera
pas possible de déterminer qui, de moi-même ou du sous-embanché, doit en assurer la réparation
par application des dispositions qui figurent dans les conventions de raccordement d'ITE et de
sous-embanchement.

Le cas échéant :

A payer à la SNCF les redevances de séjour et de non-utilisation ainsi que les redevances
pour stationnement sur les voies de RFF ou de la SNCF des wagons dont le sous-
embranché est expéditeur ou destinataire.

A insérer lorsque les wagons sont livrés ou restitués sur une voie du sous-embanchement :

A l'occasion des dessertes du sous-embanchement :

— je prendrai en charge les mesures de protection de celles-ci (vérification de l'absence
d'obstacle) ainsi que la manœuvre des aiguilles et appareils de sécurité situés entre la zone de
livraison ou enlèvement de mon embranchement et l'origine du sous-embanchement;

soit

— la SNCF fera son affaire personnelle des mesures de protection de celles-ci (vérification
de l'absence d'obstacle) ainsi que la manœuvre des aiguilles et appareils de sécurité situés entre
la zone de livraison ou enlèvement de mon embranchement et l'origine du sous-embanchement.

Veuillez agréer,

ANNEXE VI.
CONVENTION TYPE DE SOUS-EMBRANCHEMENT.

Figure 3. Convention type de sous-embranchement.

CONVENTION TYPE DE SOUS-EMBRANCHEMENT.

Société nationale des chemins de fer français.

Région de

Gare de

Convention

relative à l'établissement et à l'exploitation du sous-embranchement de
soudé sur l'installation terminale embranchée (ITE) de
en gare (ou à proximité de la gare) de

Entre :

Le ministère de la défense, représenté par le

d'une part,

et :

La société nationale des chemins de fer français (SNCF), établissement public industriel et commercial, immatriculée au registre du commerce de Paris sous le n° B 552.049.447, dont le siège est 34, rue du Commandant-Mouchotte 75699 Paris Cedex 14, ci-après dénommée la SNCF représentée par M. d'autre part.

Il a été convenu ce qui suit :

Par lettre du , le , propriétaire
d'une ITE établie à la gare de et dont l'exploitation
est régie par une convention du a demandé à la SNCF
d'autoriser à
soudier sur ladite ITE un sous-embranchement destiné à desservir .

La SNCF accepte de donner satisfaction à cette demande et les parties sont d'accord pour que l'établissement et l'exploitation du sous-embranchement aient lieu aux conditions indiquées ci-après.

Article premier.

Origine du sous-embranchement.

Le sous-embranchement qui sera établi conformément aux dispositions du plan n° annexé à la présente convention prendra naissance à mètres de l'origine de l'ITE principale de

Article 2.

Conditions de desserte.

Les wagons à destination ou en provenance du sous-embranchement seront livrés et enlevés en même temps que ceux de l'embranché principal de

Le cas échéant.

La SNCF effectue aux frais du sous-embranché le tri préalable des wagons qui lui sont destinés ainsi que leur mise à disposition et leur retrait sur les voies du sous-embranchement à l'emplacement prévu sur le plan annexé à la présente convention.

La desserte régulière fait l'objet d'un contrat de prestation de desserte.

Les jours et heures de desserte du sous-embranchement, déterminés d'entente entre le sous-embranché, l'embranché et la SNCF sont :

Selon le cas :

- confirmés au sous-embranché par lettre recommandée avec avis de réception;
- indiqués dans le contrat de desserte.

Pour des motifs commerciaux ou techniques, ces dessertes peuvent être modifiées d'entente entre l'embranché, le sous-embranché et la SNCF.

I. Dans le cas où le sous-embranché manœuvre ses installations.

Sur le sous-embranchement, la manœuvre des aiguilles et appareils de sécurité repérés sur le plan joint et la mise en œuvre des mesures de protection des dessertes (vérification de l'absence d'obstacle) sont assurées par le sous-embranché.

Si, exceptionnellement, en cas de carence du sous-embranché ou de son personnel, les agents de la SNCF, afin d'assurer la desserte, se substituaient aux préposés du sous-embranché pour exécuter les opérations définies ci-dessus, ils seraient considérés d'office comme agissant en tant que préposés directs du sous-embranché avec toutes conséquences de droit.

II. Dans le cas où la SNCF manœuvre certaines installations du sous-embranchement, la manœuvre des autres installations (et notamment le passage à niveau) étant assurée par le sous-embranché.

Sur le sous-embranchement, la manœuvre des aiguilles et appareils de sécurité repérés sur le plan joint et la mise en œuvre des mesures de protection des dessertes (vérification de l'absence d'obstacle) sont assurées par le sous-embranché, à l'exception de la manœuvre des installations repérées sur le plan ci-annexé, qui est effectuée par les agents de la SNCF dans les conditions définies par une consigne commune.

Si, exceptionnellement, en cas de carence du sous-embranché ou de son personnel, les agents de la SNCF, afin d'assurer la desserte, se substituaient aux préposés du sous-embranché pour exécuter les opérations définies ci-dessus, ils seraient considérés d'office comme agissant en tant que préposés directs du sous-embranché avec toutes conséquences de droit.

III. Dans le cas où la SNCF manœuvre les installations entre l'origine du sous-embranchement et l'emplacement de livraison-restitution, les voies empruntées par la desserte ne comportant pas de passage à niveau.

La manœuvre des aiguilles et appareils de sécurité situés sur le sous-embranchement et nécessaires à l'exécution du mouvement de desserte de la SNCF, est effectuée par cette dernière.

En contrepartie des prestations précisées ci-dessus (art. 2.II ou 2.III selon le cas), il sera établi un contrat de prestation de desserte.

Il appartient au sous-embranché de prendre toutes les dispositions utiles pour :

— que les voies empruntées pour la desserte, ainsi que les abords, soient libres de tout obstacle pendant toute la durée de la desserte;

— recevoir en un seul lot, l'ensemble des wagons livrés à chaque desserte.

Dès la livraison, il appartient au sous-embranché de prendre toutes les mesures utiles pour l'immobilisation des wagons. Les wagons restitués doivent être groupés et attelés par le sous-embranché en un seul lot à l'emplacement défini à l'article 2.

Le gabarit à la jonction des voies de desserte ne doit pas être engagé et les wagons doivent être immobilisés.

Une réunion commune a été tenue le _____ pour procéder à l'inspection commune des lieux de travail en vue d'éviter les risques professionnels qui peuvent résulter de l'exercice simultané, en un même lieu, des activités des deux entreprises co-contractantes.

Le procès-verbal de cette réunion figure en annexe.

Les mesures de sécurité, reprises au plan de prévention, sont portées par les employeurs, chacun en ce qui le concerne, à la connaissance de leur personnel.

Lors d'une modification des installations, ou de toute modification susceptible d'entraîner des répercussions sur la sécurité du personnel ainsi que s'il apparaît un risque n'ayant pas fait l'objet de l'examen précédent, chacune des parties s'engage à aviser l'autre dans un délai suffisant pour que l'information et la formation du personnel intervenant puissent être réalisées de façon satisfaisante.

Le plan de prévention est modifié en conséquence.

Article 3.

Tarification et redevances diverses.

Pour la tarification fret, le sous-embranché est :

Selon le cas :

— situé en gare de _____ (garage);

— relié aux voies des quais du port de ;
— relié à la voie-mère d'embranchements rattachée à la gare de (1).

Les redevances de séjour et celles pour non-utilisation du matériel ainsi que pour le stationnement des wagons sur les voies de RFF ou de la SNCF, seront payées par l'embranché ou le sous-embranché.

Les factures sont majorées de la TVA au taux en vigueur.

En cas de non-mandatement, dans un délai de quarante-cinq jours à compter de la date de réception des factures adressées par la SNCF à l'embranché ou au sous-embranché, des sommes dues par celui-ci, lesdites sommes seront productives d'intérêt au taux d'intérêt légal majoré de deux points sans qu'il soit besoin pour la SNCF de faire délivrer une sommation ou d'adresser une mise en demeure quelconque au débiteur.

Article 4.

Responsabilité.

Chacune des parties répondra à l'égard de l'autre, dans les conditions du droit commun, des dommages résultant de l'inobservation de l'une quelconque des obligations mises à sa charge.

Toutefois, le montant de l'indemnité que la SNCF pourrait être amené à verser, par sinistre, à l'Etat défense sera limité à € pour les dommages matériels et à € pour les troubles d'exploitation liés directement auxdits dommages; ces deux catégories de préjudices (matériel et trouble d'exploitation) sont indemnisées séparément par sinistre.

Chacun des montants sera révisé chaque année en fonction des variations de l'évolution de l'indice BT 01.

Au-delà, l'Etat défense, de même que ses assureurs, le cas échéant, s'engagent à renoncer à tout recours contre la SNCF, leurs agents respectifs ou leurs assureurs éventuels.

La clause de renonciation visée ci-dessus devra être expressément reproduite dans les polices d'assurance, éventuellement souscrites, par l'Etat défense.

(1) Embranchement figurant à l'IG CL 7 B 5 n° 1.

Article 5.

Cession ou transfert du bénéfice de la convention.

Le sous-embranché qui veut céder ou transférer les droits et obligations résultant de la présente convention doit en informer la SNCF trois mois avant que n'intervienne cette cession ou ce transfert.

Cet avis doit être notifié à la SNCF par lettre recommandée avec avis de réception et doit préciser les nom et qualité du cessionnaire ou du bénéficiaire du transfert.

La SNCF aura la faculté de s'opposer à la cession ou au transfert envisagé dans les cas où ceux-ci apparaîtraient contraires à son intérêt.

Si tel est le cas, elle doit en informer le sous-embranché par lettre recommandée avec avis de réception dans le mois suivant la date à laquelle elle aura été avisée du projet de cession ou de transfert.

La cession ou le transfert ne peut intervenir qu'au profit d'une personne physique ou morale ayant acquis la jouissance des installations. Il prend effet à la date de prise de possession ou d'entrée en jouissance.

Article 6.

Résiliation de la convention.

I. En cas d'inobservation grave par le sous-embranché ou par la SNCF des obligations mises à leur charge, l'une ou l'autre des parties pourra résilier la convention, après une mise en demeure par lettre recommandée avec avis de réception restée sans effet à l'issue du délai imparti à l'intéressé pour satisfaire à ses obligations.

II. Par ailleurs, la convention sera résiliée de plein droit par la SNCF :

— si le sous-embranché cède ou transfère le bénéfice de la convention dans des conditions non conformes aux dispositions de l'article 5; en pareil cas, la résiliation intervient à la date à laquelle le bénéficiaire de la cession ou du transfert prend possession des installations;

— s'il est mis fin à la convention de raccordement d'UE du n° passée entre l'embranché, RFF et la SNCF ainsi que dans le cas où l'embranché retirerait au sous-embranché l'autorisation d'utiliser ses voies.

Fait en double exemplaire à

Le représentant du sous-embranché,

, le

Le représentant de la SNCF,

ANNEXE VII.
**CONVENTION TYPE À ÉTABLIR EN CAS DE MISE À DISPOSITION À UN TIERS D'UNE
INSTALLATION TERMINALE EMBRANCHÉE DE L'ÉTAT DÉFENSE.**

*Figure 4. Convention type à établir en cas de mise à disposition à un tiers d'une installation terminale
embranchée à l'État défense.*

**CONVENTION TYPE A ETABLIR EN CAS DE MISE A DISPOSITION A UN TIERS
D'UNE INSTALLATION TERMINALE EMBRANCHEE DE L'ETAT DEFENSE.**

Société nationale des chemins de fer français.

Région de

Gare de

Convention

relative à l'établissement et à l'exploitation de l'ITE (unité militaire)
située en gare (ou à proximité de la gare de)

Entre :

Le ministère de la défense, représenté par le
agissant au nom et pour le compte de l'Etat défense;

La société _____ immatriculée au registre du commerce de
sous le n° (SIREN n° _____), dont le siège est à _____
représentée par M. _____ (fonction) d'une part,

Et :

La société nationale des chemins de fer français (SNCF), établissement public industriel et
commercial, immatriculée au registre du commerce de Paris sous le n° B 552.049.447, dont
le siège est 34, rue du Commandant-Mouchotte, 75699 Paris Cedex 14, ci-après dénommée la
SNCF représentée par M. _____ d'autre part.

Il a été convenu ce qui suit :

L'Etat défense ayant mis à disposition à (lieu) _____ par contrat du
son établissement, y compris l'ITE reliant ledit établissement aux voies de RFF ou de la SNCF
en gare de _____, RFF ou la SNCF reconnaît _____ (l'occupant)
comme exploitant de cette ITE aux conditions ci-après : _____ (l'occupant)
s'engage à satisfaire aux obligations mises à la charge de l'Etat défense par la convention
n° _____ du _____ réglant l'exploitation de l'ITE dont il déclare
avoir parfaite connaissance.

De son côté, l'Etat défense se porte garant du respect par _____ (l'occupant)
des clauses de la convention du _____ et notamment, du paiement par (l'occupant) des
redevances prévues par cette convention (1).

La présente convention deviendra caduque s'il est mis fin soit à la convention de raccordement d'ITE du , soit au contrat de mise à disposition intervenu entre l'embranché et l'occupant.

Par ailleurs, l'occupant doit quitter et remettre les lieux en l'état initial dans un délai de soixante-douze heures à la demande des autorités militaires sans qu'il soit besoin, pour l'Etat défense, de justifier cette reprise de possession.

Fait en triple exemplaires à

, le

Le représentant de l'Etat défense,

Le représentant de la SNCF,

Le tiers occupant,

(1) Si l'Etat défense continue à acquitter les redevances (notamment dans le cas où la mise à disposition n'est que partielle), ce texte sera remplacé par le texte suivant :

De son côté, l'Etat défense se porte garant du respect par (l'occupant) des clauses de la convention du . Il continuera à acquitter lui-même les redevances prévues à cette convention.