

***BULLETIN OFFICIEL DES ARMÉES***



**Édition Chronologique n° 50 du 7 décembre 2017**

**PARTIE PERMANENTE  
État-Major des Armées (EMA)**

**Texte 5**

**INSTRUCTION N° 2600/DEF/EMA/PERF/BPSO**  
relative aux installations terminales embranchées des établissements de l'État défense.

*Du 30 mars 2017*

ÉTAT-MAJOR DES ARMÉES : sous-chefferie « performance » ; bureau « politique de soutien aux opérations »..

**INSTRUCTION N° 2600/DEF/EMA/PERF/BPSO relative aux installations terminales embranchées des établissements de l'État défense.**

*Du 30 mars 2017*

NOR D E F E 1 7 5 2 2 4 2 J

---

*Références :*

Code du travail.

Loi n° 2014-872 du 4 août 2014 (n.i. BO ; JO n° 179 du 5 août 2014, p. 12930, texte n° 3) modifiée.

Décret n° 92-352 du 1er avril 1992 (BOC, 1996, p. 2821 ; BOEM 123.2.2.2, 125.2.3) modifié.

Décret n° 97-444 du 5 mai 1997 (n.i. BO ; JO n° 106 du 7 mai 1997, p. 6897) modifié.

Instruction n° 300611/DEF/DFP/PER/5 du 16 mars 1998 (BOC, p. 1502 ; BOEM 125.1, 404.3.2.2).

Instruction n° 750/EMA/SC-SOUT du 9 juillet 2014 (n.i. BO).

Directive n° 8616/DEF/EMA/PERF/BPSO du 15 décembre 2015 (n.i. BO).

*Texte abrogé :*

Instruction n° 2600/DEF/EMAT/CCF du 21 décembre 2001 (BOC, 2002, p. 1183 ; BOEM 123.2.2.4, 404.2.3).

*Classement dans l'édition méthodique :* BOEM 123.2.2.4

*Référence de publication :* BOC n° 50 du 7 décembre 2017, texte 5.

---

**SOMMAIRE**

Préambule.

**1. OPÉRATIONS SUR UNE INSTALLATION TERMINALE EMBRANCHÉE.**

**1.1. Définitions.**

1.1.1. Installation terminale embranchée.

1.1.2. Première et deuxième parties d'une installation terminale embranchée.

**1.2. Création d'une installation terminale embranchée.**

**1.3. Modifications d'une installation terminale embranchée.**

1.3.1. Sur la première partie.

1.3.2. Sur la deuxième partie.

**1.4. Réception des travaux et mise en service.**

1.5. Fermeture d'une installation terminale embranchée.

1.5.1. À la demande du ministère de la défense.

1.5.2. À la demande de société nationale des chemins de fer Réseau.

## 2. EXPLOITATION D'UNE INSTALLATION TERMINALE EMBRANCHÉE.

2.1. Documents contractuels.

2.1.1. La convention de raccordement.

2.1.2. La convention de desserte.

2.1.3. Le plan de prévention.

2.1.4. Les visites de sécurité.

2.2. Occupation des terrains du domaine public ferroviaire.

2.3. Redevance annuelle de raccordement.

2.4. Entretien et maintenance.

2.5. Règlement des dépenses d'entretien et de maintenance.

## 3. DISPOSITIONS DIVERSES.

3.1. Situations particulières.

3.1.1. Pluralité des exploitants.

3.1.2. Sous-embranchement.

3.1.3. Co-embranchement.

3.1.4. Mise à disposition d'installations à un tiers.

3.2. Dispositions relatives aux marchandises dangereuses.

3.3. Dispositions pour la sûreté du site et des matériels sensibles.

3.4. Installation terminale embranchée équipée ou non de locotracteurs.

3.4.1. Installation terminale embranchée équipée de locotracteurs.

3.4.2. Installation terminale embranchée non équipée de locotracteur.

## 4. ABROGATION - PUBLICATION.

### **Préambule.**

Les dispositions relatives aux embranchements des établissements militaires étaient définies jusqu'à présent dans l'instruction n° 2600/DEF/EMAT/CCF du 21 décembre 2001.

En 2014, la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 <sup>(A)</sup> portant réforme ferroviaire a considérablement modifié la structure de la société nationale des chemins de fer (SNCF) et l'organisation ferroviaire française.

Cette loi met fin à la séparation entre réseau ferré de France (RFF) et la SNCF, en créant le groupe ferroviaire unique SNCF.

Ainsi en 2015, deux établissements publics à caractère industriel et commercial (EPIC) ont vu le jour :

- SNCF Réseau en charge de l'infrastructure, de la maintenance et de la circulation,
- SNCF Mobilité en charge des transports, des gares et d'autres activités de service.

La mise à jour de cette instruction était nécessaire, afin de prendre en compte ces nouvelles modifications, ainsi que celles internes au ministère de la défense (MINDEF).

Cette instruction définit les dispositions générales concernant l'étude, la construction, la modification, l'exploitation, l'entretien et la suppression des installations terminales embranchées (ITE) des établissements du ministère de la défense (MINDEF).

## 1. OPÉRATIONS SUR UNE INSTALLATION TERMINALE EMBRANCHÉE.

### 1.1. Définitions.

#### *1.1.1. Installation terminale embranchée.*

Une installation terminale embranchée (ITE) est un ensemble de voies, de quais, de bâtiments et d'installations privées directement reliées au réseau ferré national (RFN). Les ITE peuvent être de différents types : soit une installation unique, soit co-embranchée avec une autre ITE, soit sous-embranchée à une autre ITE.

Le raccordement est la voie par laquelle les trains circulant sur le RFN accèdent à l'ITE.

L'exploitant d'une ITE du MINDEF est désigné par l'autorité militaire locale.

#### *1.1.2. Première et deuxième parties d'une installation terminale embranchée.*

Une ITE se compose de deux parties.

La première partie englobe les infrastructures ferroviaires nécessaires au raccordement du site privé au RFN. Elle est située sur le domaine public et SNCF Réseau est le propriétaire des installations. Elles comprennent également les caténaires nécessaires à la traction électrique, jusqu'à l'emplacement de livraison et d'enlèvement des wagons. SNCF Réseau est responsable de la maintenance et du bon fonctionnement de cette partie.

La deuxième partie comprend les installations ferroviaires privées sur du foncier privé ou public. L'embranché, c'est-à-dire de l'exploitant militaire, est responsable de la maintenance et du bon fonctionnement de cette partie. Celui-ci a une liberté d'action, sous réserve qu'il remplisse les obligations de la convention de raccordement.

Dans certains cas, des installations de deuxième partie peuvent se situer sur des terrains du domaine public ferroviaire. Les armées doivent alors s'acquitter du paiement d'une redevance annuelle d'occupation à SNCF Réseau ; son montant est fixé dans la convention de raccordement de l'ITE (cf. point 2.2.1).

La limite entre ces deux parties est arrêtée par SNCF Réseau, en accord avec l'autorité militaire. Elle est matérialisée sur un plan annexé à la convention de raccordement de l'ITE.

## **1.2. Création d'une installation terminale embranchée.**

Les études de construction puis de raccordement d'une ITE sont conduites par la commission centrale fer (CCF) en liaison avec les forces armées et les formations rattachées (FAFR). La conduite de projet implique le service d'infrastructure de la défense (SID) dès la phase d'initialisation. La CCF est responsable de l'expression du besoin (technique et opérationnel) ainsi que du financement de l'ensemble du projet dans le cadre des adaptations capacitaires. Le SID est en charge de l'étude de faisabilité et du suivi de l'exécution des travaux.

L'équipe projet est constituée de la CCF, du SID, de l'autorité militaire locale et du futur exploitant. En matière d'expertises travaux, la CCF peut mettre à disposition du SID, l'unité spécialisée travaux voie ferrée de l'armée de terre. La CCF peut également demander un appui aux services compétents de SNCF Réseau, afin d'appréhender des contraintes techniques particulières.

Les installations de première partie sont étudiées, construites et financées par SNCF Réseau.

La construction des installations de deuxième partie est financée par le MINDEF. Les travaux peuvent être exécutés par la main d'œuvre militaire ou par une entreprise civile, selon la procédure des marchés publics.

## **1.3. Modifications d'une installation terminale embranchée.**

La modification des installations ferroviaires peut émaner soit du MINDEF, soit de SNCF Réseau. Tout projet de modification doit recevoir la validation de la CCF.

### ***1.3.1. Sur la première partie.***

SNCF Réseau conserve le pouvoir de décision quant au tracé et à la consistance à donner aux installations.

Lorsque SNCF Réseau est seul à l'origine de la demande de modification, il se charge de l'exécution des travaux et de leur financement.

Dans un cas contraire, une convention de travaux et de financement est rédigée entre le MINDEF et SNCF Réseau. Cette convention est proposée par SNCF Réseau au SID, qui la signera pour le MINDEF. En cas de difficultés, la CCF peut demander un arbitrage auprès du ministère des transports.

### ***1.3.2. Sur la deuxième partie.***

Lorsque les travaux n'intéressent que les installations ferroviaires de seconde partie, le MINDEF est l'unique responsable des travaux et du financement. Pour ces travaux, la CCF peut mettre à disposition du SID la main d'œuvre militaire.

Dans le cas de travaux sur la première partie, qui entraînent des modifications sur la deuxième partie, SNCF Réseau se charge de l'exécution et du financement des travaux. Une convention sera signée entre le SID et SNCF Réseau.

## **1.4. Réception des travaux et mise en service.**

Les contrats et conventions passés pour la réalisation des travaux doivent préciser les conditions de réception par le SID. Ils doivent prévoir notamment la remise des documents de récolement et d'un plan correspondant aux ouvrages exécutés.

Le SID procède ensuite à la remise de l'ITE à l'exploitant. Celui-ci doit faire réaliser une visite de conformité (cf. point 2.1.4.), afin de s'assurer que les installations ferroviaires sont conformes aux exigences techniques et aux critères de sécurité.

La mise en service de l'ITE nécessite la signature préalable de trois documents.

- une convention de raccordement au RFN signée par l'autorité militaire, SNCF Réseau et la CCF (cf. point 2.1.1.).
- une convention de desserte signée par l'exploitant et l'entreprise ferroviaire réalisant la traction (cf. point 2.1.2.), afin de définir les modalités de circulation sur l'ITE.
- un plan de prévention relatif à la desserte et aux opérations de chargement/déchargement sur cette ITE rédigé par l'exploitant.

À la réception de ces documents, la CCF validera définitivement la circulation ferroviaire et la mise en service de cette ITE.

### **1.5. Fermeture d'une installation terminale embranchée.**

#### ***1.5.1. À la demande du ministère de la défense.***

La demande de résiliation doit être adressée à la CCF par l'exploitant via le commandant de la base de défense (COMBdD). Après étude, la CCF informe puis notifie à SNCF Réseau, sa décision de fermeture au moins trois mois avant l'échéance, par lettre recommandée avec accusé de réception.

Si l'ITE est supprimée moins de cinq ans après son établissement ou sa modification, le MINDEF doit régler à SNCF Réseau le montant des redevances annuelles, au prorata du nombre d'années restant à courir jusqu'à l'expiration de la période quinquennale.

Au-delà de cette période, la redevance annuelle reste due en totalité à SNCF Réseau.

SNCF Réseau procède à la dépose de la première partie de l'ITE. Les frais correspondants sont remboursés par le MINDEF, si cette dépose intervient dans les dix premières années suivant la mise en service de l'ITE. Au-delà de ce seuil, la dépose est à la charge de SNCF Réseau.

Si des installations de deuxième partie sont sur le domaine public ferroviaire, l'embranché dispose d'un délai d'un mois à compter de la date de notification pour déposer les installations. Dans le cas où l'embranché n'effectue pas les travaux lui incombant, SNCF Réseau peut faire procéder à leur exécution aux frais du MINDEF.

Le démantèlement des installations de 2<sup>e</sup> partie sur le domaine militaire est réalisé par le SID après validation de la CCF. La CCF peut mettre à disposition du SID la main d'œuvre militaire pour réaliser la dépose des installations. Le financement de ces opérations est défini par la CCF.

#### ***1.5.2. À la demande de société nationale des chemins de fer Réseau.***

Lorsque SNCF Réseau envisage la fermeture d'une ligne ou d'une section de ligne impactant une ITE MINDEF, il informe de son projet le ministre des transports. Celui-ci s'assure que la fermeture demandée ne présente pas d'inconvénient au regard des impératifs de défense.

À la demande du ministre des transports, SNCF Réseau est tenu de conserver, maintenir ou remettre en état les lignes, installations et équipements jugés nécessaires aux besoins de la défense du pays. La fermeture d'une telle section de ligne nécessite la consultation des ministres ayant des attributions en matière de défense, et l'avis du ministre chargé du budget.

Après consultation des ministères et validation par la CCF, SNCF Réseau procède à la dépose de la première partie de l'ITE. Les frais sont à sa charge.

Le démantèlement des installations de 2<sup>e</sup> partie sur le domaine militaire est réalisé par le SID après validation de la CCF. La CCF peut mettre à disposition du SID la main d'œuvre militaire pour réaliser la dépose des installations. Le financement de ces opérations est défini par la CCF.

## 2. EXPLOITATION D'UNE INSTALLATION TERMINALE EMBRANCHÉE.

### 2.1. Documents contractuels.

#### 2.1.1. *La convention de raccordement.*

La convention de raccordement d'ITE est conclue entre l'autorité militaire locale, la CCF et le directeur territorial de SNCF Réseau.

Elle précise les obligations respectives des contractants dans le cadre du raccordement de l'ITE au RFN.

Elle fixe le montant annuel de la redevance de raccordement et le cas échéant le montant annuel de la redevance d'occupation des terrains situés sur le domaine public ferroviaire. Dans ce cas un plan détaillé est annexé à la convention en précisant les limites de terrain, entre le domaine public et le foncier MINDEF.

Les projets de convention de raccordement ou d'avenant sont élaborés par les directions territoriales de SNCF Réseau en liaison avec la CCF.

Les modifications apportées à la consistance des installations, le changement d'affectation ou d'utilisation de l'ITE font l'objet d'un avenant.

Si SNCF Réseau ou le MINDEF le jugent utile, une nouvelle convention de raccordement peut être rédigée.

Les conventions de raccordement et les plans associées sont établis en trois originaux conservés par les signataires (le directeur territorial de SNCF Réseau, l'autorité militaire locale et la CCF). Une copie de la convention et de son plan signée des trois parties est également adressée à l'EMZD concerné.

#### 2.1.2. *La convention de desserte.*

La convention de desserte d'ITE est conclue entre l'exploitant et l'entreprise ferroviaire réalisant la traction.

Elle fixe les conditions générales d'exécution des dessertes, les dispositions techniques, les obligations et les responsabilités respectives pour les manœuvres sur l'ITE. Elle s'appuie sur le décret n° 92-352 du 1<sup>er</sup> avril 1992 modifié.

Un plan détaillé des installations est obligatoirement annexé à la convention de desserte précisant notamment, la limite entre la première et la deuxième partie, les installations mises à disposition, les lieux d'enlèvement des wagons et la numérotation des voies. Ce plan est numéroté et daté.

En cas de sous-embranchement ou de co-embranchement, chaque embranché disposera de sa propre convention de desserte.

Les modifications apportées aux installations, le changement d'affectation ou d'utilisation de l'ITE font l'objet d'une nouvelle convention de desserte.

Les conventions de desserte d'ITE sont établies en deux originaux conservés par les signataires (le directeur de l'entreprise ferroviaire et l'exploitant). Une copie de la convention signée des deux parties est également adressée à l'EMZD concerné et à la CCF par l'autorité militaire locale. Un modèle type est fourni par la CCF, le modèle local par l'entreprise ferroviaire.

#### 2.1.3. *Le plan de prévention.*

Lorsque les conditions prévues par la réglementation relative à l'établissement de plans de prévention au ministère de la défense sont réunies, un plan de prévention est rédigé par le chargé de prévention de l'exploitant, en coordination avec l'ensemble des intervenants, pour les opérations de desserte, de chargement/déchargement et de transit. Il a pour but de clarifier les responsabilités et les mesures de sécurité

générale à mettre en œuvre.

Le plan ne peut être efficace sans une évaluation des risques actualisée et systématique. Il est établi par écrit et arrêté avant toute opération de desserte ou pour une durée n'excédant pas une année.

Le spécialiste embarquement par voie ferrée (SEVF) désigné pour un embarquement ou un débarquement doit être en possession de ce document et le respecter.

Un exemplaire de ce plan est adressé à l'EMZD concerné.

#### ***2.1.4. Les visites de sécurité.***

Les visites de sécurité consistent en un état des lieux de l'ITE, permettant de certifier la praticabilité des installations. Elles sont obligatoires et se décomposent ainsi :

- les visites de surveillance à réaliser deux fois par an par l'exploitant. Il peut s'appuyer sur les compétences techniques de l'EMZD concerné ou de la CCF. Si nécessaire, un compte rendu est adressé à l'EMZD ;
- la visite simplifiée annuelle des installations de la première partie de l'ITE à réaliser par l'exploitant. Elle doit être réalisée en prenant toutes les mesures de sécurité à l'approche des voies principales à grande circulation. Elle permet de prévenir SNCF Réseau d'une éventuelle indisponibilité de sa partie ;
- la visite de conformité annuelle réalisée par une entreprise civile agréée. Elle est déclenchée par l'exploitant auprès du SID, qui est chargé de la mise en œuvre. Une copie du compte rendu de visite est adressée à l'EMZD concerné. L'entreprise doit détenir les renseignements relatifs aux installations du site et à son utilisation, afin de déterminer notamment l'aptitude des voies à supporter les charges définies dans la convention de desserte.

Le financement des visites de conformité est imputé par le SID sur le BOP Emploi en coordination avec la CCF, conformément aux protocoles d'exécution des dépenses entre le CSOA et le SID.

Les EMZD doivent réaliser une fois par an une visite générale de l'ITE de leur zone de responsabilité, afin d'assurer une veille sur la disponibilité opérationnelle permanente de ces ITE, ainsi qu'une mission de conseils auprès des exploitants.

## **2.2. Occupation des terrains du domaine public ferroviaire.**

Si des installations de la deuxième partie de l'ITE comportent l'occupation partielle de terrains du domaine public ferroviaire, les limites de ces terrains sont exactement définies sur le plan annexé à la convention de raccordement.

Ces terrains sont mis à la disposition du MINDEF dans les conditions suivantes :

- si les terrains servent uniquement d'assiette aux voies ferrées, le montant de la redevance d'occupation est arrêté après négociation entre SNCF Réseau et la CCF. Il figure dans la convention de raccordement ;
- si les terrains occupés vont au-delà de l'assiette de voie, les conditions d'occupation font l'objet d'une convention particulière signée entre SNCF Réseau et le SID.

## **2.3. Redevance annuelle de raccordement.**

Pour chaque convention de raccordement, le MINDEF verse à SNCF Réseau une redevance annuelle de raccordement. Le montant est calculé en fonction :



- de l'investissement fait par SNCF Réseau pour la 1<sup>re</sup> partie ;
- des caractéristiques techniques du raccordement au RFN ;
- de l'implantation de l'ITE (sur voies principales ou voies secondaires).

La redevance annuelle de raccordement est révisée chaque année, à la date anniversaire de la convention, en fonction de l'évolution de l'indice national du bâtiment (symbole BT 01). Elle peut être révisée en cas de modifications des caractéristiques techniques de l'ITE.

Le paiement doit intervenir dans les trente (30) jours suivant la date de réception de la facture par le MINDEF ou la date de constatation du service fait si celui-ci est postérieur à la date de réception de la facture. Le défaut de paiement dans le délai de trente (30) jours, fait courir de plein droit et sans autre formalité, des intérêts moratoires au bénéfice du titulaire.

La procédure de règlement est de la responsabilité de la CCF. Les dépenses sont engagées par la CCF sur le budget opérationnel de programme (BOP) Emploi.

#### **2.4. Entretien et maintenance.**

Concernant les installations de première partie de l'ITE, SNCF Réseau est responsable des travaux d'entretien et du renouvellement partiel ou total de toutes les installations. Il en supporte le financement.

L'entretien des installations de deuxième partie est à la charge du MINDEF. Les actes de maintenance à réaliser sont issus du rapport de la visite de conformité annuelle, qui détermine si les voies sont circulables ou si des travaux sont à réaliser. Ces travaux peuvent être catégorisés comme urgent (U0), à faire (U1) ou à prévoir (U2).

Les U0 doivent être traitées immédiatement pour garantir la circulation permanente sur l'ITE. Une U0 interdit la circulation ferroviaire sur la portion concernée. Cependant l'entreprise réalisant la visite peut autoriser la circulation sous certaines conditions.

Les U1 doivent être traitées dans les 6 mois et les U2 dans les 18 mois qui suivent la date de réalisation de la visite annuelle.

Le SID s'appuie sur ses propres marchés pour réaliser les travaux et maintenir la disponibilité opérationnelle des installations ferroviaires. Les travaux sont réalisés par une entreprise différente de celle qui a réalisé la visite de conformité. Enfin, après les travaux, une contre visite est réalisée par l'entreprise qui a effectué la visite de conformité, afin de prononcer la disponibilité technique de l'ITE.

#### **2.5. Règlement des dépenses d'entretien et de maintenance.**

Les procédures financières sont décrites dans une note sous timbre de l'état-major des armées. Elles concernent les engagements financiers pour les redevances annuelles de raccordement, les visites de sécurité, les adaptations capacitaires et les opérations de maintenance courantes.

Lorsque deux entités militaires se partagent un même embranchement, c'est l'embranché principal désigné par l'autorité militaire locale, qui est identifié sur la convention de raccordement et qui déclenche les visites de sécurité annuelle de l'ensemble de l'embranchement.

L'entretien, ainsi que les éventuelles réparations sont de la responsabilité de chaque embranché en liaison avec le SID.

Dans le cas d'un co-embranchement avec une société civile, la redevance de raccordement est divisée par deux et payable séparément par chaque partie. Chaque embranché détient une convention de raccordement. La visite de conformité annuelle et l'entretien restant à la charge de chacun.

Dans le cas d'un sous-embranchement avec une société civile, la redevance de raccordement est à la charge de l'embranché principal, sauf si un accord particulier a été mentionné dans la convention de sous-embranchement. La visite de conformité et les travaux sont à la charge de chaque exploitant.

### 3. DISPOSITIONS DIVERSES.

#### 3.1. Situations particulières.

##### 3.1.1. *Pluralité des exploitants.*

Lorsqu'un embranchement ferroviaire doit desservir plusieurs organismes du MINDEF ou un établissement commun à plusieurs services, l'autorité militaire locale désigne un de ces organismes comme embranché principal. Les opérations d'entretien sont traitées avec le SID et la convention de desserte avec l'entreprise ferroviaire.

Les autres organismes doivent passer par son intermédiaire pour toutes les questions concernant l'exploitation de l'embranchement ferroviaire.

##### 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 du MINDEF peut donner accès à un sous-embranchement civil et inversement.

L'embranché principal doit obtenir l'autorisation de SNCF Réseau, pour accepter un sous-embranchement et conclure une convention avec le sous-embranché. Cette convention de sous-embranchement doit fixer :

- les modalités de remboursement des dépenses que l'embranché principal doit régler à SNCF Réseau, pour le compte du sous-embranché ;
- la participation du sous-embranché aux frais d'entretien et le cas échéant, d'installations de la deuxième partie de l'ITE exploitée en commun.

##### 3.1.3. *Co-embranchement.*

Il s'agit des propriétaires d'installations ferroviaires reliées aux voies principales du RFN par des installations communes de première partie d'ITE. Ils sont désignés comme co-embranchés.

Une convention de raccordement d'ITE est conclue entre SNCF Réseau et chaque co-embranché. Lorsqu'un nouvel embranchement est raccordé à 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.

**Nota.** Dans le cas où le MINDEF est sous-embranché ou co-embranché, l'embranché principal ne peut pas prononcer la fermeture de l'ITE, sans en avoir au préalable informé le MINDEF et avoir obtenu son accord écrit.

##### 3.1.4. *Mise à disposition d'installations à un tiers.*

Le MINDEF peut mettre une ITE à disposition d'une entreprise privée. Une convention d'occupation est signée entre l'exploitant, SNCF Réseau et le locataire. Elle précise que le locataire s'engage à satisfaire aux obligations du propriétaire et à prendre en charge la redevance d'embranchement, l'entretien des installations de l'ITE, les visites de sécurité et les conditions de libération à la demande des autorités militaires (parfois sur très court préavis).

Un exemplaire signé des trois parties est à adresser à l'EMZD concerné. Une convention de mise à disposition de terrain est également signée avec le SID. Cette mise à disposition n'exonère pas le MINDEF de signer une convention de raccordement avec la SNCF.

Après autorisation de la CCF, une entreprise ferroviaire peut stationner des matériels ferroviaires roulants sur les voies de la deuxième partie de l'ITE. Cette autorisation sera précaire et révocable, car la priorité d'exploitation revient toujours au MINDEF, notamment pour des transports ferroviaires urgents pour les besoins de défense. L'entreprise reste responsable de ses matériels et assurera les réparations de l'infrastructure en cas d'incident. Cette occupation fera l'objet d'une convention d'occupation temporaire arrêtant les modalités de participation financières à la maintenance des installations occupées.

### **3.2. Dispositions relatives aux marchandises dangereuses.**

Les exploitants militaires, qui reçoivent, expédient et acceptent le stationnement de marchandises dangereuses dans leur ITE doivent prendre en compte la gravité des risques et les conséquences que ce stationnement peut engendrer à l'État.

Il leur appartient de prendre toutes les mesures utiles en respectant à la fois l'arrêté relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres, dit « arrêté TMD », notamment son annexe contenant le règlement pour le transport par chemin de fer des marchandises dangereuses (RID), et la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement.

Les installations de la deuxième partie appartenant exceptionnellement à SNCF Réseau ne pourront être utilisées aux fins de stockage ou de dépôt, qu'avec l'accord de celui-ci. Toutes les justifications démontrant l'impossibilité absolue de procéder autrement devront être fournies par le MINDEF.

L'exploitant ou la CCF peut créer ou modifier des installations de transvasement ou de transbordement, afin de procéder au chargement ou au déchargement direct de marchandises dangereuses. Il doit respecter la réglementation liée à cette activité et notamment celle des installations classées pour la protection de l'environnement.

Dans tous les cas, SNCF Réseau doit être avisé afin de déterminer les dispositifs de protection à réaliser sur la seconde partie de l'ITE. Ces dispositifs devront être pris préalablement à toute mise en service des installations, afin 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. Dispositions pour la sûreté du site et des matériels sensibles.**

Chaque exploitant est responsable de la sûreté des passagers et du fret qui est en transit sur son ITE. Il doit disposer d'un règlement de sûreté spécifique à son site, incluant la protection des installations et les mesures de sûreté lors des opérations de chargement/déchargement de matériels sensibles. Si plusieurs ruptures de charge sont opérées dans un même site, c'est le principe de continuité de la sûreté qui doit être appliqué.

Lorsqu'un train ou un groupe de wagons chargés de matériels sensibles est confié à une entreprise ferroviaire, la responsabilité de la sûreté est confiée à ce transporteur uniquement lorsque le train quitte les installations militaires. Il s'agit des installations de 2<sup>e</sup> partie, que ce soit dans l'enceinte militaire ou sur le domaine public. De même pour une livraison de matériels sensibles, dès que le train pénètre sur les installations de 2<sup>e</sup> partie, l'exploitant est responsable de sa sûreté.

Les procédures d'accès dans les enceintes militaires pour le personnel extérieur au ministère de la défense, notamment les opérateurs des entreprises ferroviaires, sont de la responsabilité de l'exploitant. Ces procédures doivent également être reprises dans la convention de desserte.

### **3.4. Installation terminale embranchée équipée ou non de locotracteurs.**

#### ***3.4.1. Installation terminale embranchée équipée de locotracteurs.***

Chaque exploitant disposant d'un locotracteur, doit disposer de personnel formé à la manœuvre et à la conduite de véhicules ferroviaires. Ces formations permettent de disposer d'accrocheurs, de chefs de manœuvre et de conducteurs d'engins nécessaires aux opérations ferroviaires sur l'embranchement. Les modalités d'organisation de ces formations figurent dans la directive n° 8616/DEF/EMA/PERF/BPSO du 15 décembre 2015 <sup>(1)</sup>.

L'exploitant doit entretenir les matériels ferroviaires affectés. Concernant les locotracteurs, la maintenance de 1<sup>er</sup> niveau est à la charge de l'exploitant. Ces matériels sont soutenus par la structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels terrestre (SIMMT). En fonction des types de locotracteurs, les marchés de maintenance passés par la SIMMT ne décrivent pas les mêmes modalités.

#### ***3.4.2. Installation terminale embranchée non équipée de locotracteur.***

Chaque exploitant doit disposer de personnel formé à la manœuvre de véhicules ferroviaires. Des formations permettent de disposer d'accrocheurs et de chefs de manœuvre nécessaires aux opérations ferroviaires sur l'embranchement. Les modalités d'organisation de ces formations figurent dans la directive n° 8616/DEF/EMA/PERF/BPSO du 15 décembre 2015 <sup>(1)</sup>.

### **4. ABROGATION - PUBLICATION.**

L'instruction n° 2600/DEF/EMAT/CCF du 21 décembre 2001 relative aux installations terminales embranchées voies ferrées des établissements de l'État défense est abrogée.

La présente instruction sera publiée au *Bulletin officiel des armées*.

Pour le ministre de la défense et par délégation :

*Le général de brigade aérienne,  
officier général politique interarmées de l'état-major des armées,*

Marc GUIRARD.

---

(A) n.i. BO ; JO n° 179 du 5 août 2014, p. 12930, texte n° 3.

(1) n.i. BO.