



Référentiels EPSF

Recommandation

Sécurité des circulations

Moyen acceptable de conformité

Circulation des trains

RC A-B 2c n°1

Applicable sur : RFN

Version n°1 du 20 novembre 2015

Applicable à partir du 5 juin 2016

Avant propos.....	4
Préambule.....	4
Objet	4
Chapitre 1 – Ordonnancement des circulations.....	5
Article 101 – Programme de circulation.....	5
Article 102 – Garage – Intervernion – Changement de croisement.....	5
Article 103 – Respect de l’horaire.....	6
Article 104 – Circulation en avance	6
Article 105 – Déviation d’un train	6
Chapitre 2 – Arrêt des trains.....	8
Article 201 – Principe	8
Article 202 – Différents types d’arrêts.....	8
Article 203 – Suppression d’un arrêt régulier.....	10
Chapitre 3 – Réception des trains sur voie principale.....	12
Article 301 – Choix de la voie de réception.....	12
Article 302 – Point d’arrêt des trains reçus sur voie principale.....	12
Article 303 – Gares et voies d’arrêt général.....	13
Chapitre 4 – Circulation et réception des trains sur voies de service.....	14
Article 401 – Choix de la voie de réception.....	14
Article 402 – Circulation d’un train sur voie de service.....	14
Article 403 – Point d’arrêt des trains reçus par entrée directe.....	15
Article 404 – Réception d’un train par refoulement.....	16
Chapitre 5 – Réception sur voie (principale ou de service) occupée.....	17
Article 501 – Principe	17
Article 502 – Dispositions d’application.....	17
Chapitre 6 – Surveillance des trains en marche (STEM) – Visite d’un train ou de la voie par un conducteur sur voie principale.....	18
Article 601 – Surveillance des trains en marche	18
Article 602 – Visite d’un train ou de la voie par un conducteur sur voie principale	19

Chapitre 7 – Pousse	20
Article 701 – Pousse de véhicules	20
Article 702 – Pousse d'un train	20

Avant-propos

Le présent texte a été élaboré en application de :

1. l'article 2d du décret 2006-369 du 28 mars 2006 modifié relatif aux missions et statuts de l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) : « *l'EPSF a pour mission de publier tout document technique, règle de l'art et recommandation, élaboré ou non par l'établissement public, de nature à faciliter le respect, par les personnes concernées, des exigences réglementaires relatives à la sécurité et à l'interopérabilité ferroviaires.* ».
2. l'article 4 de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicable sur le réseau ferré national qui précise que « *Sans préjudice du respect de la documentation d'exploitation, les exigences prévues par le présent arrêté sont présumées satisfaites dès lors que sont respectées les dispositions prévues par les documents techniques, les règles de l'art ou les recommandations définis par l'EPSF comme ayant valeur de moyen acceptable de conformité.* ».
3. les articles 74, 86, 89 et 96 de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicable sur le réseau ferré national.

Ce texte constitue un moyen acceptable de conformité. Conformément à l'article 4.I de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié, la prise en compte de ses dispositions permet de présumer le respect des exigences réglementaires applicables. Toutefois, ceci ne fait pas obstacle à la mise en œuvre par les entités concernées de solutions différentes de celles proposées par le présent texte comme prévu à l'article 4. III de l'arrêté susmentionné.

Préambule

La présente édition est motivée par la publication de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national notamment l'article 124.

Objet

Le présent texte a pour objectif de définir les dispositions relatives à la circulation des trains.

Il est destiné à fixer les dispositions concernant, notamment :

- l'ordonnancement des circulations ;
- les différents types d'arrêts des trains ;
- la réception des trains ;
- la surveillance des trains en marche.

Les dispositions de ce texte concernant les entreprises ferroviaires s'appliquent également aux gestionnaires d'infrastructure autorisés à faire circuler des convois.

Chapitre 1 – Ordonnancement des circulations

Article 101 – Programme de circulation

101.1 - Principe

(Article 74 de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié)

Chaque circulation a une désignation spécifique permettant son suivi et sa gestion, ainsi que, le cas échéant, son identification sans ambiguïté par les personnels et les voyageurs concernés. A cet effet, SNCF Réseau organise le mouvement des trains selon un programme de circulation permettant de déterminer à l'avance l'identification par un numéro des trains amenés à circuler, les horaires qu'ils doivent respecter et les lignes ou sections de lignes à emprunter. Il définit également le processus d'attribution d'un numéro aux trains dont la circulation n'a pu, en raison de leur immédiateté, être intégrée dans le programme de circulation.

101.2 – Dispositions d'application

Le numéro d'un train est normalement conservé en cas de désheurement ou de détournement. Si les circonstances exigent un changement de numéro d'un train, par exemple en cas de désheurement excessif, l'entreprise ferroviaire en est informée par le service chargé de la gestion des circulations.

L'horaire de chaque train à marche tracée est indiqué dans un document horaire ou un avis écrit remis aux entreprises ferroviaires. Toutefois certaines lignes, faisant l'objet de régimes d'exploitation spécifiques, ne comportent pas de programme de circulation préétabli.

En cas de besoin, un train à marche indéterminée peut avoir un horaire approximatif qui est indiqué à l'entreprise ferroviaire par un document horaire, une dépêche ou un avis écrit.

Article 102 – Garage – Interversiion – Changement de croisement

Le service chargé de la gestion des circulations peut modifier l'ordre théorique de circulation des trains :

- en garant ou en retenant un train ;
- par interversion de deux trains : en expédiant un train A devant normalement être garé pour un train B si le train A, par suite du retard du train B ou par suite de l'avance qu'il est lui-même autorisé à prendre, peut poursuivre sa marche jusqu'à un autre point de garage ;
- par changement du point de croisement en voie unique : l'ordre théorique de circulation des trains peut être modifié lorsque le retard ou l'avance d'un train nécessite de déplacer le point de croisement de deux ou plusieurs trains de sens contraire.

Les conditions de modification de l'ordre théorique de circulation des trains sont indiquées dans une consigne ou instruction opérationnelle du service chargé de la gestion des circulations.

En dehors du cas où ils sont reçus sur les voies à quai dédoublant les voies principales dans les gares, les trains peuvent être garés soit :

- sur des voies équipées à cet effet qui sont accessibles en pointe : évitements de circulation (dédouplements de la voie principale) ou garages de circulation (voies de service) ; ou des voies équipées qui sont accessibles par une manœuvre de refoulement : voies de garage (voir art. 404) ;
- sur des voies de service.

Les trains transportant des voyageurs ne doivent normalement être garés que sur des voies principales.

L'agent qui doit garer un train choisit la voie de réception en fonction notamment de la longueur du train à recevoir.

Article 103 – Respect de l'horaire

Les dispositions relatives au respect de l'horaire sont reprises dans le document d'exploitation RFN-CG-SE 02 C-00-n°013.

Article 104 – Circulation en avance

Les dispositions relatives à la circulation en avance sont reprises dans le document d'exploitation RFN-CG-SE 02 C-00-n°013.

Article 105 – Déviation d'un train

105.1 - Principe

(Extrait de l'article 89 de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié)

I. - L'emprunt d'un itinéraire non prévu, autre qu'un itinéraire équivalent publié, dans la documentation d'exploitation, par SNCF Réseau, est soumis à l'accord préalable des exploitants ferroviaires concernés.

II. - Le représentant de SNCF Réseau avise tout conducteur, avant le départ ou en cours de circulation, de la modification du service du train ou de son itinéraire lorsque celui-ci est différent d'un itinéraire équivalent publié. Le représentant de SNCF Réseau précise, le cas échéant, au conducteur que le nouvel itinéraire emprunte une voie de service.

105.2 - Dispositions d'application

Lorsqu'un train doit être dévié de son itinéraire normal et dirigé :

- dans une direction géographique différente de celle qui résulte de cet itinéraire, en cas de détournement ;
- dans une direction réservée généralement à des circulations d'une autre nature que la sienne ou vers une voie ne comportant pas les installations nécessaires au service du train (train transportant des voyageurs dirigé vers une voie de service ou vers une voie ne comportant pas de quai, ...)

l'agent du service chargé de la gestion des circulations concerné doit arrêter le train au signal protégeant l'aiguille de la bifurcation, ou tout au moins avant que le train n'engage cette aiguille ; il avise ensuite verbalement le conducteur de la modification de son itinéraire.

Disposition complémentaire :

L'agent concerné du service chargé de la gestion des circulations n'a pas à arrêter les trains :

- lorsqu'il a l'assurance que le conducteur a été avisé par une gare d'arrêt précédente ou par radio ;
- lorsque le train doit circuler sur une voie autre que celle normalement empruntée :
 - s'il s'agit d'une voie parallèle de même sens, sous réserve que le service du train puisse y être assuré,
 - si la déviation est faite par un itinéraire désigné aux renseignements techniques comme "itinéraire équivalent" et si aucun établissement à desservir ne se trouve sur l'itinéraire que le train aurait dû emprunter.

Chapitre 2 – Arrêt des trains

Article 201 – Principe

(Extrait de l'article 96 de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié)

Sans préjudice des arrêts imposés par la signalisation ou ordonnés par l'agent concerné de SNCF Réseau, le conducteur respecte les arrêts prévus à la marche de son train ainsi que ceux demandés, après accord de l'agent concerné de SNCF Réseau, par l'exploitant ferroviaire dont il relève.

Article 202 – Différents types d'arrêts

On distingue :

- les arrêts normaux, auxquels sont assimilés les arrêts prescrits ;
- les arrêts par les signaux d'un poste ;
- les arrêts accidentels.

Les tableaux, ci-après, reprennent la description des différents types d'arrêts des trains. Ils précisent également les conditions de mise en mouvement des trains en regard de chaque type d'arrêt.

Types d'arrêts		Description	Conditions de mise en mouvement	
<p>1 Arrêts Normaux</p> <p>Ce sont des arrêts prévus par les documents horaires.</p> <p>Ils peuvent être réguliers ou facultatifs</p>	Arrêts réguliers	<p>Ils doivent toujours être respectés, sauf en cas d'application des dispositions de l'article 203. Ceux imposés pour les seuls besoins du service (arrêt pour croisement en voie unique, arrêt dans une gare d'arrêt général, arrêt pour échange de machines, arrêt pour le personnel ...) sont dits "arrêt de service" et repérés par la lettre S placée à gauche ou au-dessous des heures de stationnement du train.</p>	<p>Elles sont définies dans la recommandation RC A-B 2c n°2.</p>	
	<p>Arrêts facultatifs</p> <p>Ils ne sont respectés que si les besoins de la circulation ou le service du train le nécessitent</p>	Arrêts [C]	<p>Sur les lignes à double voie ou à voie banalisée, régulées et à circulation en avance (voir art. 104), certains arrêts sont prévus pour les seuls besoins de la circulation (dépassement, croisement en voie banalisée, ...). Ils sont dits "arrêt-circulation" ou "arrêt [C]" et repérés par le signe [C] placé à gauche ou au-dessous des heures de stationnement du train.</p> <p>Respect de l'arrêt [C]</p> <p>Lorsqu'un arrêt [C] est prévu dans l'horaire d'un train, le service chargé de la gestion des circulations doit normalement prendre les mesures utiles pour arrêter et retenir ce train.</p> <p>Un arrêt [C] n'est observé par le conducteur que si cet arrêt lui est confirmé par la fermeture des signaux utiles ou bien s'il lui est imposé en application de l'article 403 ou d'autres dispositions.</p>	<p>Lorsqu'un conducteur a observé un arrêt [C] sur voie principale, il peut se remettre en marche de lui-même, si rien ne s'y oppose, après l'ouverture du signal qui le retenait ; exceptionnellement, si une opération a été effectuée sur le train (telle que visite, essai de frein, etc.), le conducteur doit recevoir une autorisation de départ.</p> <p>Lorsque l'arrêt [C] est observé sur voie de service, le conducteur doit dans tous les cas recevoir une autorisation de départ.</p>
		Arrêts X	<p>Certains arrêts concernant les automoteurs sont repérés par la lettre X placée à gauche ou au-dessous des heures de stationnement du train.</p> <p>Respect de l'arrêt X</p> <p>Les arrêts facultatifs repérés par la lettre X s'observent :</p> <ul style="list-style-type: none"> - sur un signe de l'agent de l'établissement ou des voyageurs se trouvant sur le quai, s'il y a des voyageurs à prendre, - sur l'ordre donné au conducteur par l'agent d'accompagnement chargé du service du train (verbalement à l'arrêt précédent ou au moyen d'un coup bref du dispositif de corresponsance émis en temps utile), s'il y a des voyageurs à laisser descendre. <p>En cas de remplacement du train automoteur par un train composé de matériel du parc ordinaire, les arrêts facultatifs deviennent réguliers. Il en est de même en cas d'absence de l'agent d'accompagnement ou si ce dernier ne pouvait communiquer avec le conducteur, celui-ci devant alors en être avisé.</p>	<p>Le conducteur qui a observé un arrêt facultatif repéré par la lettre X repart dans les mêmes conditions que s'il s'agissait d'un arrêt régulier.</p>
		Arrêts [S]	<p>Sur les lignes à double voie ou à voie banalisée, les arrêts facultatifs prévus pour les seuls besoins du service de l'entreprise ferroviaire, en cas de relais de personnel de conduite par exemple, sont dits "arrêt de service" et repérés par le signe [S] placé à gauche ou au-dessous des heures de stationnement du train.</p> <p>Respect de l'arrêt [S]</p> <p>Les arrêts facultatifs de service sont respectés par le conducteur, s'il est avisé de leurs nécessités, même si les signaux sont ouverts, ou si l'arrêt lui est imposé en application de l'article 403.</p>	<p>Après un arrêt [S] sur voie principale, le conducteur part de lui-même, si rien n s'y oppose, lorsque l'opération qui a motivé l'arrêt est exécutée.</p> <p>Après un arrêt [S] sur voie de service, le conducteur doit recevoir une autorisation de départ.</p>

Types d'arrêts	Description	Conditions de mise en mouvement
<p>2 Arrêts prescrits</p>	<p>Assimilés aux arrêts normaux, ils sont ordonnés par le service chargé de la gestion des circulations ou par l'entreprise ferroviaire du train concerné. Ils peuvent l'être à la demande du service maintenance du G.I. Si l'arrêt prescrit est ordonné par l'entreprise ferroviaire du train concerné, cette dernière doit obtenir préalablement l'accord du service chargé de la gestion des circulations.</p> <p>L'ordre d'arrêt correspondant est donné au conducteur par écrit, par téléphone ou par radio ; s'il y a lieu, l'agent d'accompagnement et les agents de l'établissement desservi sont également avisés de cet arrêt.</p> <p>Cet ordre d'arrêt peut également être transmis de vive voix au conducteur s'il est donné par un agent du service maintenance du G.I. ayant pris place sur l'engin moteur.</p>	<p>Elles sont définies dans la recommandation RC A-B 2c n°2.</p>
<p>3 Arrêts par les signaux d'un poste</p>	<p>Les dispositions relatives à ces arrêts sont indiquées dans les documents RFN-IG-SE 01 A-00-n°011 à n°013 et RFN-IG-SE 01 B-00-n°007.</p>	<p>Elles sont définies dans les documents RFN-IG-SE 01 A-00-n°011 à n°013 et RFN-IG-SE 01 B-00-n°007.</p>
<p>4 Arrêts accidentels</p>	<p>Les arrêts autres que ceux repris aux points 1, 2 et 3 de ces tableaux sont dits "accidentels", par exemple arrêt à la suite d'un incident pour donner une information aux agents intéressés, arrêt en pleine voie par un signal d'arrêt à main.</p>	<p>Elles sont définies dans les documents RFN-IG-SE 01 A-00-n°011 à n°013,</p>

Article 203 – Suppression d'un arrêt régulier

Sur demande d'une entreprise ferroviaire ou par nécessité impérative du service chargé de la gestion des circulations, le conducteur d'un train peut, sur ligne régulée avec l'accord du régulateur, être autorisé à passer sans arrêt dans un établissement, autre que gare d'arrêt général (voir article 303), où il a un arrêt régulier, s'il n'a pas de service à y effectuer et si rien ne s'y oppose par ailleurs.

Lorsque la suppression de l'arrêt est consécutive à une demande de l'entreprise ferroviaire, après accord du service chargé de la gestion des circulations, l'entreprise ferroviaire avise si possible le conducteur.

Lorsque la suppression est consécutive à une nécessité impérative du service chargé de la gestion des circulations, ce dernier avise l'entreprise ferroviaire concernée.

En outre, dans une gare de voie unique, l'agent chargé de donner l'autorisation de départ doit présenter au conducteur le signal à main de départ lorsque le train se présente en gare ; le conducteur accuse réception par un coup de sifflet bref ; si ce signal ne lui est pas présenté, il doit être en mesure de s'arrêter avant d'engager le croisement de l'aiguille de sortie.

Dans une gare, dans le cas où le conducteur n'a pu être informé à l'avance, l'agent chargé de donner l'autorisation de départ peut néanmoins supprimer l'arrêt du train dans sa gare en présentant au conducteur le signal à main de départ lorsque le train se présente en gare ; le conducteur accuse réception par un coup de sifflet bref.

Lorsqu'un train est autorisé à passer sans arrêt dans un établissement P.L. et que le conducteur en est avisé, le passage sans arrêt a lieu sans formalités. Dans le cas où le conducteur n'a pu être informé à l'avance, l'autorisation de passer sans arrêt peut lui être donnée verbalement par l'agent d'accompagnement.

Dispositions complémentaires :

1. Pour les trains de voyageurs, il faut limiter strictement la suppression d'arrêts réguliers, tout particulièrement après le départ du train de son établissement d'origine. En cas de besoin impératif de supprimer un arrêt régulier après le départ du train de son établissement origine, l'entreprise ferroviaire doit préciser dans une consigne ou instruction opérationnelle, notamment :

- les conditions d'information des voyageurs ;
- les conditions d'information des agents des trains ;
- les conditions dans lesquelles le train concerné poursuit le cas échéant sa marche en accord avec le service chargé de la gestion des circulations.

2. Certaines gares "d'arrêt général" (voir article 303) peuvent être franchies sans arrêt par des trains désignés, dans des conditions précisées dans la documentation d'exploitation.

Chapitre 3 – Réception des trains sur voie principale

Article 301 – Choix de la voie de réception

Lorsqu'une gare dispose de plusieurs voies principales pour recevoir les trains, la voie de réception habituelle de chaque train, ayant ou non un arrêt, est en principe désignée par un programme de réception. Sauf cas d'application du chapitre 5, la voie de réception doit être libre. Les modifications inopinées à ce programme sont décidées dans les conditions définies par une consigne ou instruction opérationnelle du service chargé de la gestion des circulations.

A défaut d'un programme de réception ou en cas de modification de celui-ci, l'agent du service chargé de la gestion des circulations avise, ou fait aviser, en temps utile, un représentant de l'entreprise ferroviaire concernée qui :

- retransmet cet avis aux agents intéressés, y compris les employés de certaines entreprises prestataires : restauration à bord des trains, ... ;
- s'assure pour un train transportant des voyageurs que les dispositions de la RU A-B n°1 « Prévention du risque de chute de voyageurs lors de la montée dans un train ou de la descente depuis un train » sont bien respectées ;
- avise ou fait aviser le public pour un train transportant des voyageurs.

Article 302 – Point d'arrêt des trains reçus sur voie principale

302.1 - Principe

(Extrait de l'article 96 de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié)

Dans un établissement, le conducteur doit s'arrêter au point d'arrêt ou, à défaut de repérage, de façon à assurer au mieux le service de son train, notamment sans engager le gabarit des autres voies.

302.2 – Dispositions d'application

302.2.1 - Dans un établissement où un arrêt est prévu, le conducteur d'un train reçu sur voie principale doit, sauf indication particulière prévue aux renseignements techniques, s'arrêter au point où, compte tenu de sa connaissance des lieux, de la composition de son train, des manœuvres habituelles, le service du train peut être assuré dans les meilleures conditions.

En voie unique, le conducteur doit s'arrêter avant d'engager le croisement de l'aiguille de sortie ou, s'il existe, avant le chevron pointe en haut.

Le point d'arrêt se situe habituellement :

- à l'extrémité du quai pour les trains de plus d'une dizaine de véhicules, la machine pouvant se trouver au-delà du quai ;
- entre cette extrémité et le milieu du quai ou le bâtiment voyageurs, pour les autres trains.

Il est, si cela est nécessaire, repéré :

- par un support d'information, par exemple une pancarte, placé en principe sur le quai, portant des indications, telles que le nombre de véhicules, échelonnées le long du quai ;
- par un signal d'arrêt à main, selon les dispositions prévues aux renseignements techniques pour les besoins du service de certains trains, en cas de mise en tête par exemple ;
- par un point facilement identifiable indiqué dans la documentation d'exploitation.

302.2.2 - Lorsqu'un train doit être, exceptionnellement, arrêté à plus de 50 mètres en amont de son point d'arrêt habituel, le conducteur doit en être prévenu par le service chargé de la gestion des circulations :

- soit lors d'un arrêt régulier précédent ;
- soit après l'arrêt du train au signal d'entrée de la gare ;
- soit, si la liaison existe, en temps utile à l'aide de la radio.

L'avis au conducteur n'est pas nécessaire lorsque celui-ci observe la marche à vue lors de son entrée en gare (présentation du sémaphore en B.A.L., ...).

S'il y a lieu, le point où le conducteur doit s'arrêter est repéré par un signal d'arrêt à main.

302.2.3 - Lorsqu'un train doit être exceptionnellement arrêté en aval de son point d'arrêt habituel, après accord du service chargé de la gestion des circulations, les ordres de manœuvre sont donnés au conducteur en temps utile avant l'arrêt.

Article 303 – Gares et voies d'arrêt général

Les renseignements techniques peuvent prévoir que les trains reçus dans certaines gares d'arrêt général, ou dans des gares autres sur certaines voies désignées d'arrêt général, doivent observer la marche à vue depuis l'origine du quai ou depuis un point désigné et repéré par une pancarte M.V., jusqu'à l'extrémité de la voie correspondante ou un point également désigné.

Le conducteur doit s'arrêter avant le signal de sortie de cette voie, même s'il est ouvert (sauf en cas d'application de la D.C. 2 de l'article 203), que le train reçu sur une telle voie ait ou non un arrêt normal.

Chapitre 4 – Circulation et réception des trains sur voies de service

Article 401 – Choix de la voie de réception

Les conditions de réception des trains sur voies de service sont définies dans la consigne locale d'exploitation qui précise le rôle de chacun des agents participant à la réception des trains ainsi que les renseignements à fournir par les chefs de manœuvres en cas d'abandon de véhicules sur une voie.

Le responsable réception identifié dans la consigne locale d'exploitation :

- désigne la voie de réception de chaque train et l'indique aux agents intéressés (aiguilleurs, coordonnateurs de manœuvres, ...)
- prend ou fait prendre les mesures nécessaires pour qu'en temps utile :
 - la voie de réception soit libre et le demeure (en cas de réception sur voie occupée, voir chapitre 5 ci-après),
 - l'itinéraire d'accès à cette voie soit convenablement tracé.

Dispositions complémentaires :

1. La voie de réception de chaque train peut être fixée par un programme. Les modifications à ce programme sont décidées par l'agent responsable de la réception qui en avise les agents intéressés.
2. Lorsqu'une aiguille d'un faisceau donne accès d'une part à une voie libre, d'autre part à une voie occupée, elle doit être disposée pour la voie libre. Si l'aiguille donne accès à deux voies occupées, la mise en position de protection des aiguilles doit être réalisée en amont.

Article 402 – Circulation d'un train sur voie de service

Le conducteur d'un train circulant sur voie de service y observe la marche en manœuvre sauf dispositions plus restrictives indiquées par la signalisation.

Dans le cas exceptionnel où un train transportant des voyageurs doit circuler sur une voie de service, le service chargé de la gestion des circulations doit en aviser ou en faire aviser le conducteur, vérifier ou faire vérifier tout spécialement pour ce train l'itinéraire à parcourir et faire arrêter les manœuvres susceptibles d'engager la voie empruntée si la protection de celle-ci ne peut être assurée par la mise en position convenable d'appareils de voie.

Une consigne ou instruction opérationnelle du service chargé de la gestion des circulations définit les conditions de mise en œuvre des dispositions ci-dessus.

Article 403 – Point d'arrêt des trains reçus par entrée directe

403.1 - Principe

(Extrait de l'article 96 de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié)

Dans un établissement, le conducteur doit s'arrêter au point d'arrêt ou, à défaut de repérage, de façon à assurer au mieux le service de son train, notamment sans engager le gabarit des autres voies.

En cas de réception sur voie de service, en l'absence d'ordre de manœuvre, le conducteur doit s'arrêter sur la voie concernée dans les conditions ci-avant. Le conducteur d'un train reçu sur une voie de service doit y observer la marche en manœuvre.

403.2 – Dispositions d'application

403.2.1 - Le conducteur d'un train reçu sur une voie de service doit en l'absence d'ordre de manœuvre qu'il pourrait recevoir, s'arrêter selon le cas :

a) soit au signal placé à l'extrémité de la voie intéressée lorsqu'il ne s'adresse qu'à cette seule voie (signal de sortie même ouvert ou pancarte "Arrêt") ;

b) soit à l'extrémité de la voie, de manière à ne pas engager le premier croisement du groupe d'aiguilles de sortie, dans le cas d'un groupe de voies convergentes dont la sortie est commandée par un signal s'adressant à tout ou partie des voies du groupe ou qui ne comporte pas de signal de sortie.

Le point que le conducteur ne doit pas dépasser peut être repéré par un chevron pointe en haut (remplacé dans certains cas par le voyant à damier rouge et blanc d'un tableau lumineux de correspondance - T.L.C.) ou par une traverse peinte en blanc.

Toutefois, sur certaines voies de service utilisées pour la circulation des trains et désignées aux renseignements techniques comme "voies de circulation", le conducteur n'a pas à s'arrêter lorsque les indications du signal qui l'intéresse (signal propre à la voie sur laquelle il se trouve, T.L.C. ou tableau lumineux indicateur de provenance - T.I.P.) l'autorisent à poursuivre son mouvement.

403.2.2 - L'arrêt d'un train en amont du point d'arrêt indiqué ci-dessus peut être prescrit au conducteur soit à l'aide de pancartes à inscriptions, en fonction de la composition du train, soit à l'aide d'ordres de manœuvre donnés en temps utile.

403.2.3 - Lorsque la queue du train risque, après l'arrêt, d'engager les aiguilles d'accès à la voie intéressée, le service chargé de la gestion des circulations ou l'entreprise ferroviaire donne, en temps utile, par signaux de manœuvre faits au voisinage du point d'arrêt habituel ou par radio, l'ordre au conducteur de dépasser ce point. Le conducteur s'avance alors, sans marquer l'arrêt, en obéissant aux ordres de manœuvre.

Disposition complémentaire :

Si les croisements des aiguilles d'entrée ou de sortie du faisceau restent exceptionnellement engagés par des véhicules d'un train, ils doivent être protégés par les signaux du poste ou à l'aide de signaux d'arrêt à main.

Article 404 – Réception d'un train par refoulement

En double voie, lorsqu'un train est reçu par refoulement, le conducteur, s'il en est avisé par son document horaire, son livret de lignes ou par le service chargé de la gestion des circulations, avance en marche en manœuvre, sans marquer l'arrêt, au-delà du point d'arrêt habituel des trains jusqu'à un point repéré, le cas échéant, par une pancarte (pancarte LGR, ...).

Lorsque l'établissement est équipé de signaux permettant de commander le refoulement, par exemple de signaux lumineux de manœuvre (S.L.M.), le conducteur se conforme aux ordres donnés par ces signaux.

Chapitre 5 – Réception sur voie (principale ou de service) occupée

Article 501 – Principe

(Extrait de l'article 96 de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié)

Le conducteur est informé en cas de réception du train dans un établissement sur une voie occupée. La documentation d'exploitation précise les moyens utilisés par SNCF Réseau pour donner cette information.

Article 502 – Dispositions d'application

La réception d'un train sur une voie occupée n'est admise que si le train a un arrêt normal dans l'établissement et si les nécessités du service le justifient (mise en tête d'un engin moteur, accouplement d'autorails, d'éléments automoteurs, ...).

Sur voie principale, les véhicules en stationnement sur la voie de réception doivent être repérés, par l'entreprise ferroviaire concernée, la nuit dans les zones non éclairées, ou le jour en cas de mauvaise visibilité. Ils sont repérés par un feu rouge ou par la signalisation d'arrière de nuit. Sinon, le conducteur reçu sur cette voie doit être guidé par des ordres de manœuvre.

Lorsque la signalisation d'entrée permet de recevoir, sans avis préalable au conducteur, une circulation sur voie occupée (présentation de l'indication sémaphore de B.A.L., du feu rouge clignotant ou d'une bande jaune), aucun mouvement ne peut être effectué sur la voie correspondante en direction du signal de protection sans que l'aiguilleur en soit avisé au préalable par l'agent qui commande ce mouvement. Toutefois cette disposition ne s'applique pas sur une voie banalisée lorsque le signal de sortie est ouvert. Ce principe doit figurer dans les consignes et instructions opérationnelles.

Dans le cas exceptionnel où il est nécessaire de recevoir sur voie occupée, et en l'absence de la signalisation convenable, un train n'ayant pas d'arrêt normal, ce train doit être arrêté au signal commandant l'accès à l'itinéraire correspondant. Le conducteur doit être avisé verbalement puis guidé par ordres de manœuvre, effectués par l'entreprise ferroviaire concernée, depuis l'origine du quai ou de la voie jusqu'au point où l'arrêt doit être obtenu.

Chapitre 6 – Surveillance des trains en marche (STEM) – Visite d'un train ou de la voie par un conducteur sur voie principale

Article 601 – Surveillance des trains en marche

601.1 - Principe

(Extrait de l'article 86 de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié)

Outre leurs moyens propres, les exploitants ferroviaires peuvent utiliser les dispositifs spécifiques de surveillance des circulations mis à leur disposition par le gestionnaire de l'infrastructure, notamment ceux de détections de certaines anomalies, telles que des boîtes chaudes, des freins serrés ou des engagements du gabarit, et d'arrêt des circulations en cas de danger.

Chaque exploitant ferroviaire formalise par consigne opérationnelle ses procédures relatives à la surveillance de ses trains en marche en fonction des dispositifs spécifiques mis à leur disposition par le gestionnaire de l'infrastructure ainsi qu'aux mesures à prendre en cas de détection d'anomalie.

Disposition complémentaire

Toutes les fois qu'ils n'en sont pas empêchés par l'exécution normale de leur service et en ont la possibilité, les agents du service chargé de la gestion des circulations qui concourent à la circulation des trains, les agents du G.I. travaillant sur les voies, les gardes de P.N. gardés lorsque la consigne ou instruction opérationnelle du P.N. le prévoit, etc., doivent observer les trains en marche afin d'être en mesure de déceler les éventuelles déficiences dangereuses pour la sécurité des usagers, de la circulation ou susceptibles de provoquer des avaries aux installations. Une consigne ou instruction opérationnelle de SNCF Réseau décrit le dispositif de surveillance des trains en marche.

Ces déficiences sont notamment :

- le chauffage des boîtes d'essieux, qui est fréquemment caractérisé par un crissement aigu, un dégagement de fumée ou une odeur de brûlé, le cas échéant par des flammes, le métal pouvant être porté au rouge ;
- les freins anormalement serrés ;
- les avaries d'organes de roulement : aux plaques de garde, aux ressorts ou aux bandages ;
- les déplacements de chargement, toute autre cause d'engagement du gabarit, par exemple une porte ouverte vers l'extérieur, et les causes d'avarie aux caténaires, par exemple une bache flottante ;
- les pièces traînantes ;
- l'incendie ;
- les pertes de marchandises, par exemple une perte de liquide ou de gaz ;
- l'extinction ou l'absence des signaux portés par les trains ;
- les wagons instables ;
- la (les) porte(s) ouverte(s) d'un train transportant des voyageurs.

601.2 – Dispositifs de reflexion

Des dispositifs (détecteurs de boîtes chaudes, de freins serrés, d'engagement du gabarit, ...) renseignent les agents de certains postes sur l'existence présumée dans un train de certaines anomalies. Les conditions d'emploi de ces dispositifs font l'objet de consignes ou instructions opérationnelles.

Article 602 – Visite d'un train ou de la voie par un conducteur sur voie principale

602 .1 – Sur lignes conventionnelles

Sur voie principale, en double voie, dans le cas d'un incident nécessitant la visite du train, de la voie ou des caténaires, le conducteur doit, en plus de son outillage, se munir des agrès réglementaires de couverture de façon à pouvoir s'en servir immédiatement, si nécessaire. Toutefois si le conducteur obtient l'assurance du service chargé de la gestion des circulations que la circulation est interrompue sur la ou les voies contiguës, il est dispensé de se munir de ses agrès réglementaires de couverture.

Les mêmes dispositions sont applicables, sur voie principale, en voie unique ou voie banalisée si la voie est contiguë à une autre voie.

Dispositions complémentaires :

1. Sur les lignes où il peut être fait usage de la barre de court-circuit, le conducteur n'est pas tenu d'emporter celle-ci.
2. Si le train comporte un agent d'accompagnement, celui-ci doit aider à la protection de l'obstacle, s'il n'a pas déjà pris l'initiative de cette protection, dès qu'il s'aperçoit que le conducteur allume une torche. Il peut utiliser à cet effet une torche ou une barre de court-circuit prise sur l'engin moteur. Il place alors cette dernière sur la voie principale qu'il sait ou qu'il présume obstruée.

602 .2 – Sur lignes à grande vitesse

Sur voie principale, dans le cas d'un incident nécessitant la visite du train, de la voie ou des caténaires, le conducteur doit, en plus de son outillage, se munir d'une torche à flamme rouge de façon à pouvoir s'en servir immédiatement, si nécessaire. Toutefois si le conducteur obtient l'assurance du service chargé de la gestion des circulations que la circulation est interrompue sur la ou les voies contiguës, il est dispensé de se munir d'une torche à flamme rouge.

Dispositions complémentaires :

1. Si le train comporte un agent d'accompagnement, celui-ci, dès qu'il s'aperçoit que le conducteur allume une torche, doit aider à la protection de l'obstacle (s'il n'a pas déjà pris l'initiative de cette protection). Il peut utiliser à cet effet une torche ou un commutateur de protection installé des deux côtés le long des lignes à grande vitesse.
2. Il est rappelé qu'en cas de présence d'un obstacle ou d'un danger, le conducteur peut faire usage des commutateurs de protection installés des deux côtés le long des lignes à grande vitesse.

Chapitre 7 – Pousse

Article 701 – Pousse de véhicules

Le mouvement est exécuté comme une manœuvre de refoulement et guidé par un agent placé en tête de la rame lorsque le conducteur d'un train :

- doit pousser des véhicules, par exemples en cas de pousse d'un train ne disposant plus de la commande du frein à air en tête ou de pousse d'une partie de train ou d'une dérive ;
- assure la conduite de son train depuis une cabine autre que celle de tête, par exemples en cas d'avarie de la cabine de tête ou de retour d'un train à la gare en arrière.

Ces dispositions ne sont pas applicables en cas de refoulement du train sur ordre (voir la recommandation RC A-B 2b n°1).

Avant d'accoster les véhicules à pousser, le conducteur prend, si ce n'est déjà fait, les mesures nécessaires à leur immobilisation. Il ne supprime ces mesures qu'après avoir attelé ces véhicules et les avoir reliés à la conduite générale de son train.

Dispositions complémentaires :

1. Le conducteur qui pousse des véhicules doit, la nuit ainsi que le jour s'il existe des tunnels sur son parcours, placer ou faire placer un feu blanc sur la face avant du premier véhicule de la rame poussée.
 2. L'agent qui guide le mouvement doit, le cas échéant, en régler la vitesse afin d'observer les mesures particulières qui peuvent être imposées par ailleurs (marche à vue, ...).
 3. Si le conducteur ne perçoit plus les signaux faits par l'agent placé en tête, il est autorisé à pousser les véhicules sans dépasser la vitesse d'un homme au pas à la condition que l'agent de tête dispose d'un robinet d'urgence pour arrêter le mouvement en cas de besoin.
 4. La présence d'un agent en tête n'est pas imposée dans les cas suivants :
 - refoulement du train hors d'un tunnel désigné comme à mauvaise aération (voir RFN-CG-SE 02 C-00-n°012) ;
 - utilisation suite à anomalie, de la cabine de conduite arrière d'une machine ou de la cabine avant d'un engin moteur situé immédiatement derrière la locomotive de tête.
- Dans ces cas, la vitesse du mouvement ne doit pas dépasser 30 km/h.

Article 702 – Pousse d'un train

702.1 - Généralités

Les parcours sur lesquels les trains peuvent en cas de besoin comporter en queue un ou plusieurs engins moteur de renfort sont normalement indiqués aux renseignements techniques qui précisent s'il s'agit de pousse attelée ou non attelée.

Les mesures particulières éventuelles à appliquer en cas de pousse, par les conducteurs, qui se conforment par ailleurs aux prescriptions correspondantes de leur livret de procédure, figurent aux renseignements techniques ou leur sont prescrites par écrit. Les dispositions à observer en cas d'incident au cours de la pousse non attelée sont reprises au point 2 ci-après.

702.2 – Incidents au cours de la pousse non attelée

a) Lorsqu'au cours de la pousse d'un train le conducteur d'un engin moteur de pousse non attelé a perdu accidentellement le contact avec le train, il ne doit pas chercher à le rattraper. Il doit suivre le train en marche à vue, à une distance suffisante, en observant la signalisation et, sur certaines sections de ligne, en se conformant aux dispositions particulières à l'égard des P.N. mentionnées aux renseignements techniques.

Avant d'atteindre le point limite du parcours de pousse prévue, s'il constate que le train est arrêté, il ne peut reprendre le contact que lorsque le conducteur de tête a demandé à être poussé.

b) Sur les lignes équipées en block manuel, lorsque la pousse d'un train est effectuée sur un ou plusieurs cantons parcourus en entier par un engin moteur non attelé, le conducteur de l'engin moteur de pousse doit, en cas d'arrêt accidentel en pleine voie et si le train poussé a poursuivi sa marche, assurer ou faire assurer immédiatement la couverture de son engin moteur, dans les conditions réglementaires, comme s'il s'agissait d'un obstacle.

Fiche d'identification

Référentiel	Sécurité – Sécurité des circulations
Titre	Circulation des trains
Référence	Recommandation A-B 2c n°1

Historique des versions		
Numéro de version	Date de version	Date d'application
1	20 novembre 2015	05 juin 2016

Ce texte est consultable sur le site Internet de l'EPSF

Résumé
Ce texte a pour objectif de définir les dispositions relatives à la circulation des trains.

Textes abrogés	Textes interdépendants
Néant	RFN-IG-SE 01 A-00-n°011 à n°013; RFN-IG-SE 01 B-00-n°007. RC A-B 2b n°1; RC A-B 2c n°2 ; RU A-B n°1 RFN-CG-SE 02 C-00-n°001; RFN-IG-SE 02 B-00-n°004; RFN-CG-SE 02 C-00-n°012 ; RFN-CG-SE 02 C-00-n°013

Entreprises concernées	GI - EF
Lignes ou réseaux concernés	Lignes conventionnelles – Lignes à grande vitesse

Pour toute question ou remarque relative à ce texte, veuillez utiliser le formulaire de contact du site Internet de l'EPSF en cliquant sur le logo ci-dessous :



en sélectionnant le sujet « Les document de l'EPSF » et en indiquant la référence de ce texte dans le message.

Division Règles et Référentiels
Établissement public de sécurité ferroviaire – Direction des Référentiels
60, rue de la Vallée – CS 11758 - 80017 AMIENS Cedex