

Référentiels EPSF

Recommandation

Sécurité des circulations

Moyen acceptable de conformité

Processus « Départ des trains »

RC A-B 2c n° 2

Applicable sur RFN

Version n° 2

Édition du 12 juillet 2018

Applicable à partir du 15 décembre 2019

Sommaire

Avant-propos	3
Préambule	3
Objet	3
Périmètre	3
Définitions	4
Abréviations	4
Référentiel	5
Chapitre 1 – Processus du départ des trains.....	6
Article 101 – Principes généraux.....	6
Article 102 – Surveillance au défilé	6
Article 103 – Arrêt d’un train lors de sa mise en mouvement.....	6
Chapitre 2 – « Prêt pour l’expédition » (PPE).....	8
Article 201 – Principe du « Prêt pour l’expédition »	8
Article 202 – Préparation du train.....	8
Article 203 – Équipement en personnel.....	9
Chapitre 3 – « Service du train » (ST).....	10
Article 301 – Principe	10
Article 302 – Opérations de manutention	10
Article 303 – Assistance à une personne à mobilité réduite (PMR)	10
Article 304 – Fermeture des portes	10
Article 305 – Assurance que le service du train est terminé	11
Chapitre 4 – « Autorisation de mouvement (AuM) »	12
Article 401 – Principes de l’autorisation de mouvement	12
Article 402 – Autorisation de mouvement à l’établissement « origine »	12
Article 403– Autorisation de mouvement après un arrêt prévu	12

En cliquant sur l’une des lignes du sommaire, vous accédez directement au chapitre ou à l’article concerné

Avant-propos

Le présent texte a été élaboré en application :

1. de l'article 2d du décret n° 2006-369 du 28 mars 2006 *relatif aux missions et statuts de l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF)* : « l'EPSF a pour mission d'élaborer et de publier les documents techniques, règles de l'art et recommandations relatifs à la sécurité ferroviaire » ;
2. de l'article 4 de l'arrêté du 19 mars 2012 *fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicable sur 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 et les recommandations publiées à cet effet par l'EPSF sur son site internet. » ;
3. des articles 74, 87 et 96 de l'arrêté du 19 mars 2012 ;
4. du point 4.2.3.3 et de l'appendice B de la décision 2012/757/UE de la Commission du 14 novembre 2012 *concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire de l'Union européenne.*

Ce texte a valeur de moyen acceptable de conformité. Conformément à l'article 4.I de l'arrêté du 19 mars 2012, 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

Cette nouvelle version est motivée par les évolutions suivantes :

- séparation des missions entre le gestionnaire d'infrastructure et les exploitants ferroviaires (ExF) ;
- clarification des responsabilités des différents acteurs ;
- mise en conformité avec le vocabulaire utilisé dans la décision européenne ;
- définition des principes de l'autorisation de mouvement à intégrer dans la documentation d'exploitation.

Aussi, le départ d'un train est un processus qui s'inscrit dans un cadre réglementaire européen et national dont les différentes opérations à réaliser sont décrites dans les chapitres suivants.

Objet

Le présent texte a pour objet de définir les dispositions relatives au processus du départ des trains.

Périmètre

Le processus « Départ des trains » de cette recommandation ne s'applique pas sur voie principale (VP) lorsqu'un train, passant dans un établissement normalement sans arrêt prévu, est arrêté par les signaux d'un

poste ou s'y arrête accidentellement. Les dispositions applicables sont reprises dans la documentation d'exploitation correspondante. Cependant, pour un train reçu sur voie de service (VS), le conducteur doit avant de se remettre en marche, dans tous les cas, recevoir une autorisation de mouvement conformément aux dispositions indiquées dans le document d'exploitation RFN-CG-SE 02 C-00-n° 009 « Autorisation de mouvement des trains ».

Définitions

Autorisation de mouvement	L'autorisation de mouvement (AuM) indique au conducteur que son train est accepté dans le cadre de la gestion des circulations depuis l'établissement origine ou le point d'arrêt prévu jusqu'au point d'arrêt prévu suivant. L'AuM est de la responsabilité du service chargé de la gestion des circulations (SGC).
Arrêts prévus	Les arrêts prévus sont les arrêts normaux et prescrits tels que définis dans la recommandation RC A-B 2c n° 1 « Circulation des trains ».
Exploitant ferroviaire	Dans le présent document, le terme « exploitant ferroviaire » vise : - les entreprises ferroviaires qui assurent la conduite de trains ; - les gestionnaires d'infrastructure qui assurent la conduite de convois.
Signal de sortie	S'applique au signal qui, lorsqu'il est fermé, interdit normalement aux circulations de s'engager sur une autre voie, soit au-delà de la gare ou du poste. Les carrés des voies à quai, les sémaphores de block manuel sont des exemples de signaux de sortie lorsqu'ils se trouvent commandés par un agent du SGC depuis un poste ouvert au service de la circulation.
Membre du personnel	Désigne une personne employée directement par l'ExF ou une personne d'un sous-traitant employée par l'ExF.

Abréviations

A	AuM	Autorisation de mouvement
C	CLE	Consigne locale d'exploitation
	CUU	Contrat uniforme d'utilisation des wagons
D	DRR	Document de référence du réseau
E	ETCS	European train control system
	ExF	Exploitant ferroviaire
G	GI	Gestionnaire d'infrastructure
K	KVB	Contrôle de vitesse par balises

M	MD	Marchandises dangereuse
	PL	Pleine ligne
P	PMR	Personne à mobilité réduite
	PPE	Prêt pour l'expédition
	RT	Renseignement technique
R	RT	Renseignement technique
S	SGC	Service chargé de la gestion des circulations
	SGS	Système de gestion de la sécurité
	ST	Service du train
	STI	Spécification technique d'interopérabilité
V	VP	Voie principale
	VS	Voie de service
	VUT	Voie unique temporaire

Référentiel

Réglementaire	
Type	Titre
	Décision 2012/757/UE de la Commission du 14 novembre 2012 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire de l'Union européenne
	Décret n° 2006-369 du 28 mars 2006 relatif aux missions et statuts de l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF)
	Arrêté du 19 mars 2012 fixant les objectifs et méthodes des indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicable sur le RFN

Dans ce tableau, cliquez sur le symbole dans la colonne de gauche pour accéder au texte.

Chapitre 1 – Processus du départ des trains

Article 101 – Principes généraux

Aucun train ne doit partir d'un établissement où il a son origine ou un arrêt prévu sans que le conducteur y soit autorisé dans les conditions prévues à la présente recommandation.

Si rien ne s'y oppose par ailleurs, le conducteur doit avoir l'assurance avant de se mettre en marche que :

- son train est « prêt pour l'expédition » (PPE) dans les conditions définies au chapitre 2 de la présente recommandation ;
- le « service du train » (ST) est terminé dans les conditions définies au chapitre 3 de la présente recommandation ;
- les conditions relatives à la circulation du train sont remplies. Cette assurance est obtenue par l'autorisation de mouvement (AuM) dans les conditions définies au chapitre 4 de la présente recommandation ;
- il est l'heure de départ.

Les opérations relatives au PPE et au ST sont de la responsabilité de l'exploitant ferroviaire.

La transmission, au conducteur, de l'autorisation de mouvement est de la responsabilité du gestionnaire d'infrastructure.

La délivrance au conducteur d'ordre(s) ou d'autorisation(s) (circulation en avance, ...) émanant du service chargé de la gestion des circulations (SGC) est réalisée selon les modalités définies dans la documentation d'exploitation de celui-ci.

La délivrance au conducteur d'ordre(s) ou d'autorisation(s) émanant de l'exploitant ferroviaire (ExF) est réalisée selon les modalités définies dans les consignes ou instructions opérationnelles de celui-ci.

L'ExF précise dans ses consignes et instructions opérationnelles les modalités d'application locales du processus « départ des trains ».

Article 102 – Surveillance au défilé

Tout membre du personnel d'un exploitant ferroviaire, ayant participé aux opérations préalables à la mise en mouvement d'un train (PPE, ST, AuM) assiste chaque fois que possible, au défilé du train dans le but de déceler les anomalies éventuelles.

Article 103 – Arrêt d'un train lors de sa mise en mouvement

Tout membre du personnel d'un exploitant ferroviaire constatant la nécessité de faire arrêter un train lors de sa mise en mouvement, prend ou fait prendre les mesures pour provoquer son arrêt.

Pour cela, il peut notamment présenter un signal d'arrêt (voir annexe VII de l'arrêté du 19 mars 2012) en l'appuyant, le cas échéant par des coups saccadés de sifflet de poche ou bien utiliser les autres moyens dont il dispose.

Le conducteur doit s'arrêter d'urgence dès qu'il voit ou entend ces signaux. Tout autre membre du personnel d'un exploitant ferroviaire les percevant doit, de son côté, chercher à provoquer l'arrêt du train.

Un membre du personnel d'un exploitant ferroviaire peut, par ailleurs, provoquer l'arrêt du train en déclenchant un signal d'alarme ou en ouvrant un robinet d'urgence qu'il ne referme qu'après avoir communiqué avec le conducteur.

Chapitre 2 – « Prêt pour l'expédition » (PPE)

Article 201 – Principe du « Prêt pour l'expédition »

Le conducteur obtient l'assurance que son train est prêt pour l'expédition lorsque :

- la préparation du train est terminée (voir article 202) ;
- l'équipement en personnel du train est conforme (voir article 203).

Disposition complémentaire

1. Le document de référence du réseau (DRR) publié par SNCF Réseau définit les relations entre l'ExF et le SGC pour l'accès au réseau.
2. Il est rappelé que la spécification technique d'interopérabilité (STI) « Exploitation et gestion du trafic » prévoit que l'ExF doit informer le gestionnaire d'infrastructure de toute anomalie affectant le train ou son exploitation lorsque celle-ci risque d'avoir des répercussions sur la marche du train, avant le départ et pendant le parcours du train, notamment lorsqu'un train n'occupera pas le sillon qui lui a été attribué ou qu'il a été annulé.
3. Afin de respecter le départ du train à l'heure prévue, une consigne locale d'exploitation (CLE) peut prescrire un avis de l'exploitant ferroviaire au service chargé de la gestion des circulations indiquant que les opérations relatives à la préparation du train sont terminées.

Article 202 – Préparation du train

Avant le départ d'un train de l'établissement origine ou d'un établissement où la composition a été modifiée, l'ExF s'assure de la remise au conducteur des documents nécessaires à la circulation du train (bulletin de freinage, liste des wagons transportant des marchandises dangereuses (MD), ...) et de la conformité des opérations ci-après :

- la **préparation relative à la composition du train** est conforme à la recommandation [RC A-B 7a n° 1](#) « Règles générales relatives à la composition, à la remorque, au freinage, à la vitesse limite et à la masse des trains » ;
- le **chargement des véhicules** est conforme à la recommandation [RC A-B 7d n° 3](#) « Prescriptions de chargement des véhicules » ;
- la **reconnaissance de l'aptitude au transport** est conforme à la recommandation [RC A-B 7d n° 5](#) ;
- les prescriptions relatives à la **visite technique d'échange** sont décrites dans le CUU ou dans le système de gestion de la sécurité (SGS) de l'ExF ;
- les opérations relatives à l'**essai de frein** et à la **vérification des attelages** sont conformes à la recommandation [RC A-B 7c n° 1](#) « Réalisation des attelages/déattelages - Interventions sur les organes de frein et contrôle du fonctionnement du frein continu » ;
- les dispositions relatives à la **signalisation d'arrière** du train sont conformes au document d'exploitation [RFN-IG-SE 01 E-00-n° 001](#) « Constitution et anomalies de la signalisation d'arrière portée par les trains » ;
- les dispositions relatives à la **signalisation d'avant** du train sont conformes à la recommandation [RC A-B 1e n° 1](#) « Constitution et anomalies de la signalisation d'avant portée par les trains » ;
- la mise en service et le fonctionnement des **dispositifs de sécurité et automatismes embarqués** ainsi que le paramétrage bord du mode technique d'exploitation sont conformes, pour le KVB, au document technique [DC A-B 1c n° 1](#) « Détermination des paramètres « bord » du KVB » et, pour l'ETCS, au document d'exploitation [RFN-IG-SE 02 C-00-n° 002](#) « Principes et règles d'exploitation du système ETCS ».

Article 203 – Équipement en personnel

Sur tout le parcours, un train est équipé en personnel conformément au document d'exploitation [RFN-CG-SE 07 B-00-n° 001](#) « Équipement des trains en personnel - Dysfonctionnement des dispositifs de sécurité ou automatismes embarqués ».

Dans les établissements où un agent d'accompagnement prend place à bord pour exercer la tâche essentielle de sécurité G « Assurer la sécurité d'un train, ou d'un convoi du gestionnaire d'infrastructure », cet agent informe le conducteur de sa présence selon l'organisation définie dans ses consignes et instructions opérationnelles par l'ExF.

L'information de la présence de l'agent d'accompagnement permet au conducteur d'obtenir l'assurance que son train est correctement équipé en personnel.

Chapitre 3 – « Service du train » (ST)

Article 301 – Principe

Le service du train comporte les opérations telles que :

- la montée et la descente des voyageurs, ou la vérification de l'absence de voyageurs dans le train avant la mise en mouvement d'une rame voyageurs vide à la suite d'un service commercial, conformément à la recommandation [RU A-B n° 1](#) « Prévention du risque de chute des voyageurs lors de la montée dans un train ou de la descente depuis un train » ;
- la fermeture des portes ;
- la manutention y compris l'avitaillement en produits de restauration, ...

Si plusieurs membres du personnel d'un ExF participent au service du train, la consigne ou instruction opérationnelle prévoit les ententes à réaliser entre ces membres.

Le membre du personnel d'un ExF, en charge de déterminer que le service du train est terminé, doit avoir une vision sur la totalité de la rame. À défaut, ce membre du personnel dispose soit d'un équipement technique, soit est informé par un ou plusieurs autres membres qui doivent se voir simultanément ou disposer de moyens de communication.

Article 302 – Opérations de manutention

Lorsque des opérations de manutention ont lieu dans le train, l'exploitant ferroviaire décrit dans ses consignes et instructions opérationnelles :

- l'organisation mise en place afin que le membre du personnel de l'ExF, chargé de s'assurer que le service du train est terminé, soit avisé des opérations de manutention au plus tard dès l'arrêt du train (prise en compte de particularités telles qu'une voie encadrée de deux quais, ...)
- les conditions dans lesquelles ce membre du personnel obtient l'assurance que les opérations de manutention sont terminées.

Article 303 – Assistance à une personne à mobilité réduite (PMR)

L'ExF décrit dans ses consignes et instructions opérationnelles l'organisation mise en place pour :

- prendre en charge une personne à mobilité réduite demandant une assistance ;
- aviser, au plus tard dès l'arrêt du train, le membre du personnel de l'ExF chargé de s'assurer que le service du train est terminé, qu'une PMR doit être prise en charge ;
- définir les conditions dans lesquelles ce membre du personnel obtient l'assurance que l'opération d'assistance à la personne à mobilité réduite est terminée.

Article 304 – Fermeture des portes

L'ExF décrit dans ses consignes et instructions opérationnelles les conditions dans lesquelles il s'assure de la fermeture des portes.

Article 305 – Assurance que le service du train est terminé

Le conducteur obtient l'assurance que le service du train est terminé :

- de lui-même au moyen de l'équipement à agent seul ;
- par l'agent d'accompagnement de vive voix ou par un autre moyen déterminé par l'exploitant ferroviaire ;
- par un membre du personnel au sol de l'exploitant ferroviaire, le cas échéant via l'agent d'accompagnement, de vive voix ou par un autre moyen déterminé par l'ExF.

Si un train ne part pas immédiatement après un service terminé ou si le train venait à s'arrêter après s'être mis en marche, l'exploitant ferroviaire, en fonction du type de matériel utilisé, précise les mesures à appliquer par son personnel.

Chapitre 4 – « Autorisation de mouvement (AuM) »

Les différentes formes que peuvent prendre l'autorisation de mouvement ainsi que leurs modalités de transmission sont reprises dans le document d'exploitation RFN-CG-SE 02 C-00-n° 009.

Article 401 – Principes de l'autorisation de mouvement

Le conducteur doit recevoir une AuM avant la mise en marche de son train :

- à l'établissement origine ;
- après un arrêt prévu ;
- dans certains cas prévus dans la documentation d'exploitation appropriée (circulations sur VUT, à contre-voie, ...).

Lorsqu'un train part d'une voie dont la sortie est commandée par **un signal de sortie**, la cabine de conduite de l'engin moteur doit, en principe, se trouver en amont de ce signal afin que le conducteur puisse en observer les indications.

Lorsque le conducteur n'a reçu aucune AuM à l'heure prévue, et ne dispose d'aucune information sur le motif, il en informe le SGC.

Des modalités d'application peuvent être reprises à la CLE, conformément aux dispositions de la documentation d'exploitation RFN-CG-SE 02 C-00-n° 009.

Sur les lignes à signalisation de cabine, les modalités de transmission de l'AuM sont reprises dans le document d'exploitation RFN-CG-SE 02 C-00-n° 009.

Article 402 – Autorisation de mouvement à l'établissement « origine »

Lorsque le signal de sortie est propre à la voie et visible depuis le poste de conduite, son ouverture constitue l'AuM.

Lorsque le signal de sortie propre à la voie n'est pas visible du poste de conduite, l'ExF obtient l'AuM auprès du SGC ; une étude de sécurité locale validée par SNCF-Réseau, peut prévoir des dispositions différentes de ce principe.

Lorsque le signal de sortie est commun à plusieurs voies, le SGC transmet l'AuM au conducteur ; il en est de même en l'absence de signal de sortie.

Article 403– Autorisation de mouvement après un arrêt prévu

Arrêt prévu dans une gare ouverte au service de la circulation sur VP :

- lorsque le signal de sortie est propre à la voie et visible depuis le poste de conduite, son ouverture constitue l'AuM ;
- lorsque le signal de sortie propre à la voie n'est pas visible ou est absent, l'AuM fait l'objet de dispositions particulières figurant dans le document d'exploitation RFN-CG-SE 02 C-00-n° 009 ;
- lorsque le signal de sortie est commun à plusieurs voies, le SGC transmet l'AuM au conducteur.

Arrêt prévu dans une gare fermée au service de la circulation ou dans un établissement PL, sur VP, l'AuM est obtenue de manière préétablie par une mention figurant sur le document horaire.

Arrêt prévu dans un établissement sur VS, le SGC transmet l'AuM au conducteur.

FICHE D'IDENTIFICATION

Référentiel	Sécurité des circulations
Référence	RC A-B 2c n° 2
Titre	Processus « Départ des trains »
Type	Recommandation

Résumé

Le présent texte a pour objet de définir les dispositions relatives au processus du départ des trains.

Historique des versions

Numéro de version	Date de version	Date d'application	Objet de la modification
1	01/09/2015	05/06/2016	Création du document
2	12/07/2018	15/12/2019	Refonte de la procédure

Textes abrogés	Textes interdépendants
RC A-B 2c n° 2 – V1	Arrêté du 19 mars 2012 - annexe VII ; RFN-CG-SE 01 A-00-n° 011/012/013 ; RC A-B 2d n° 1; RC A-B 2c n° 1; RC A-B 7a n° 1; RC A-B 7c n° 1; RC A-B 1e n° 1; RU A-B n° 1; RFN-CG-SE 01 B-00-n° 001 ; RFN-CG-SE 02 C-00-n° 009 ; RFN-IG-SE 01 E-00-n° 001 ; RFN-CG-SE 07 B-00-n° 001 ; RFN-IG-TR 04 D 02-n° 003

Entreprises concernées	Exploitants ferroviaires
Lignes ou réseaux concernés	Lignes classiques – 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 documents de l'EPSF » et en indiquant la référence de ce texte dans le message.