

Trains de parcours limité

Document d'exploitation

Version 2 du 22-07-2019
Applicable à partir du 15-12-2019

SNCF
RÉSEAU

(IG SE 8 B n°3)
RFN-IG-SE 08 B-00-n°003



Sommaire

Article 1. Préambule	1
1.1. Origine de la modification du document	1
1.2. Objet	1
1.3. Abréviations utilisées	1
CHAPITRE 1 : GENERALITES	2
Article 101. Principes	2
Article 102. Organisation	2
Article 103. Cantonnement	3
Article 104. Signalisation portée par les évolutions	3
104.1. Sur les voies principales	3
104.2. Sur les voies de service	3
CHAPITRE 2 : CONDITIONS DE CIRCULATION	4
Article 201. Mise en mouvement d'une évolution	4
Article 202. Place du conducteur	4
Article 203. Circulation sur les voies principales	4
Article 204. Équipement en personnel	5
ANNEXE 1 LISTE DES ETABLISSEMENTS AU DEPART OU A DESTINATION DESQUELS LE PARCOURS D'UNE EVOLUTION EST LIMITE A 15 KILOMETRES	7

Article 1. Préambule

Le présent document est établi en application :

- de l'article 14 du décret n° 2019-525 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire,
- de l'article 55 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.

Le présent document d'exploitation s'applique sur les sections de ligne pour lesquelles SNCF Réseau a en charge la gestion opérationnelle des circulations.

1.1. Origine de la modification du document

Cette version 2 intègre les modalités de délivrance de l'autorisation de mouvement reprises dans le document d'exploitation RFN-CG-SE 02 C-00-n°009 "Autorisation de mouvement des trains.

À l'occasion de cette actualisation, il est procédé à la mise en conformité du vocabulaire utilisé avec la nouvelle organisation de SNCF Réseau.

Le glossaire est supprimé, les définitions qu'il contenait sont reprises dans le document technique DC A-B 0 n°2 publié par l'EPSF ou dans les documents repris en texte de référence.

1.2. Objet

Le présent document définit les trains de parcours limité et précise les dispositions particulières qui leurs sont applicables. Ces dispositions sont, s'il y a lieu, précisées dans les consignes locales d'exploitation.

1.3. Abréviations utilisées

AuM	Autorisation de Mouvement
CLE	Consigne Locale d'Exploitation
ExF	Exploitant Ferroviaire
PL	Pleine Ligne
RFN	Réseau Ferré National
VA	Veille Automatique

CHAPITRE 1 :

Généralités

Article 101. Principes

Sauf dispositions particulières prévues par le présent document, les trains de parcours limité sont soumis à la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité.

Les trains de parcours limité sont dénommés "évolutions" dans la documentation d'exploitation et les documents horaires.

Les trains ne transportant pas de voyageurs composés d'un engin moteur ou d'un groupe d'engins moteurs, remorquant ou non un ou plusieurs véhicules sur un parcours dont la distance n'excède pas 30 kilomètres et où les conducteurs disposent de téléphones de voie ou de liaisons radio permettant d'alerter le service chargé de la gestion des circulations en cas d'incident, peuvent être des évolutions.

Cette distance de 30 kilomètres :

- est réduite à :
 - 15 kilomètres dans le cas d'une évolution origine ou à destination d'un établissement mentionné en annexe 1 du présent document,
 - 5 kilomètres pour un train sans agent d'accompagnement dont l'engin moteur de remorque n'est pas équipé de la VA, sauf pour les trains constitués d'une ou plusieurs machines actuellement autorisées à circuler sans être équipées de VA,
- peut être supérieure à 30 kilomètres pour le(s) cas prévu(s) dans la CLE pour une desserte hors cantonnement (train partant d'une gare pour desservir un (ou des) établissement(s) PL jusqu'à la gare suivante et, le cas échéant, cette gare sans la dépasser).

En dehors des cas prévus dans la CLE, l'ExF est responsable du respect des conditions requises pour une évolution et, notamment, des distances limites. Par ailleurs, elle ne doit pas effectuer une succession d'évolutions qui l'amènerait à cumuler des parcours limités qui dépasseraient ces distances.

Article 102. Organisation

La circulation d'une évolution est organisée préalablement à son expédition entre les différents opérateurs du service chargé de la gestion des circulations et/ou de l'ExF concernée par son parcours.

L'agent qui expédie l'évolution indique verbalement (de vive voix, par téléphone, ...), ou par radio au conducteur sa destination, sous une forme telle que : "évolution jusqu'à ...". Cette commande précise, s'il y a lieu, l'itinéraire et certains points à atteindre avant d'exécuter la suite du mouvement (par exemple : numéro du carré violet à dégager avant d'effectuer un mouvement de sens inverse). Les renseignements relatifs au code de composition et à la composition des trains sont complétés dans les cas et conditions prévus dans les consignes ou instructions opérationnelles de l'ExF.

Certaines évolutions sont désignées comme "commandées à l'avance" dans les documents horaires. Dans ce cas, il n'est pas nécessaire de donner au conducteur les renseignements prévus ci-dessus relatifs à sa destination et son itinéraire, sauf particularité inhabituelle.

Lorsqu'une évolution se fait en direction d'une voie ou d'une partie de voie non électrifiée, ou dont la caténaire n'est alimentée qu'en cas de besoin, le conducteur doit être renseigné sur le point que le pantographe ne doit pas dépasser.

En voie unique, lorsque l'évolution circule "hors cantonnement", le conducteur est avisé verbalement par l'agent de desserte, s'il prend place dans la cabine de conduite, ou par écrit par l'agent circulation.

Article 103. Cantonnement

Une évolution qui doit parcourir au moins un canton de block manuel en entier est soumise aux règles du cantonnement, à moins que la CLE ne prévoise sa circulation "hors-cantonnement".

Article 104. Signalisation portée par les évolutions

104.1. Sur les voies principales

Les évolutions ont la même signalisation que celle portée par les trains. Toutefois, la signalisation d'arrière de nuit peut être donnée par un seul feu rouge.

Lorsque, dans les zones de gare à plus de deux voies, le trajet d'une évolution comporte un ou plusieurs rebroussements, la signalisation d'arrière n'a pas à être modifiée en cours de route. Elle peut être placée dès le départ de façon à être présentée du côté convenable sur la partie la plus longue du parcours à effectuer.

104.2. Sur les voies de service

Les évolutions portent la même signalisation que les manœuvres.

CHAPITRE 2 :

Conditions de circulation

Article 201. Mise en mouvement d'une évolution

Une évolution doit, pour se mettre en mouvement, recevoir une AuM dans les conditions définies dans le document d'exploitation RFN-CG-SE 02 C-00-n°009.

Article 202. Place du conducteur

Le conducteur doit normalement se tenir dans la cabine de conduite, en tête de l'évolution, dans le sens de la marche.

L'observation de la signalisation et de la voie incombe au conducteur comme s'il s'agissait d'un train.

Elle lui incombe également lorsque l'évolution refoule un véhicule. Dans ce cas, si l'engin moteur comporte deux cabines de conduite, le conducteur prend place dans la cabine d'où il peut observer le plus facilement la signalisation et la voie. Toutefois, si les dispositions de la ou des cabines de conduite ne permettent pas cette observation ou si les circonstances locales le justifient, le conducteur est soit :

- accompagné par un agent chargé de lui répéter les indications de la signalisation,
- guidé comme une manœuvre.

Lorsque l'évolution est un engin moteur seul ou un engin moteur attelé à un véhicule et que le trajet de l'évolution comporte un ou plusieurs parcours de rebroussement de faible amplitude, le conducteur est autorisé, en dérogation aux dispositions ci-dessus, à ne pas changer de cabine si l'observation de la signalisation et de la voie reste possible.

Dans le cas contraire, le conducteur change de cabine à moins que, s'il y a avantage pour le service, il soit accompagné par un agent chargé de lui répéter les indications de la signalisation ou qu'il soit guidé, au point de rebroussement, comme une manœuvre.

Si l'évolution refoule plus d'un véhicule, le conducteur est guidé comme s'il s'agissait d'une manœuvre.

Article 203. Circulation sur les voies principales

Sur les voies principales, le conducteur d'une évolution se conforme aux prescriptions prévues dans les consignes ou instructions opérationnelles de l'ExF. De plus, le conducteur d'une évolution observe la marche en manœuvre à proximité de sa destination et aux points intermédiaires de rebroussement ; il respecte alors la signalisation concernant les manœuvres et s'adressant à lui.

Article 204. Équipement en personnel

L'évolution peut ne comporter que le seul conducteur dans les cas suivants :

- l'engin moteur est équipé de la VA,
- l'engin moteur n'est pas équipé de la VA et il s'agit :
 - soit d'une évolution ayant un parcours maximum de 5 kilomètres,
 - soit d'une évolution constituée par une ou plusieurs machines, par un autorail ou un élément automoteur en étant origine ou à destination d'une gare mentionnée à l'annexe 1 du présent document,
 - soit d'une évolution circulant sur les parcours, autres qu'à fortes pentes, d'une section de ligne à voie unique à signalisation simplifiée (y compris les troncs communs avec une autre section de ligne).

Annexe 1

Liste des établissements au départ ou à destination desquels le parcours d'une évolution est limité à 15 kilomètres

- L'ensemble des établissements de la zone dense Île de France (périmètre identique à l'annexe du document d'exploitation RFN-IG-SE 2 B-00-n°004)
- Bordeaux St Jean,
- Dijon-Ville,
- Perrigny-Gevrey-Triage,
- Rennes,
- Saint Pierre des Corps,
- Woippy,
- Hagondange,
- Strasbourg-ville,
- Metz-Sablon,
- Metz-Ville,
- Nancy-Ville,
- Thionville,
- Toulouse-Matabiau,
- Lille Flandres,
- Lille St Sauveur,
- Marseille Saint Charles,
- Nantes,
- Lyon-Perrache,
- Lyon-St-Clair,
- Lyon Part-Dieu,
- Lyon Guillotière,
- Vénissieux,
- Sibelin.

Fiche d'identification

Titre	Trains de parcours limité
Nature du texte	Document d'exploitation
Élaborateur	Direction Générale de l'Exploitation Système (DGEX) - Direction de la Prescription d'Exploitation & Sécurité Système
Référence SNCF RÉSEAU	RFN-IG-SE 08 B-00-n°003
Version en cours / date	Version 2 du 22-07-2019
Date d'application	Applicable à partir du 15-12-2019

Élaboration / Approbation

Rédacteur		Vérificateur		Approbateur	
Marion SEGRETAIN 17-07-19		Marc DOISNEAU 18-07-19		Patrick JEANTET 22/07/2019	

Texte remplacé

- RFN-IG-SE-08-B-00-n°003, Trains de parcours limité, version 1 du 13-05-2015.

Textes de référence

- **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"

Textes interdépendants

- RFN-CG-SE 02 C-00-n°009, Autorisation de mouvement des trains.

Distribution

<i>SNCF Réseau</i>	<i>Direction Générale de l'Exploitation Système</i>	- <i>Direction Prescriptions d'Exploitation & Sécurité Système</i>
	<i>Direction Générale Industrielle & Ingénierie</i>	- <i>Direction Qualité Sécurité</i>
	<i>Direction Générale Opérations & Production</i>	- <i>Direction Sécurité</i> - <i>Pôles Sécurité des Zones de Production</i>
	<i>Direction Générale Ile-de-France</i>	- <i>Direction Sécurité Sûreté</i>
	<i>Direction Générale Clients & Services</i>	- <i>Direction de l'Attribution des Capacités</i> o <i>Directeur de la Sécurité</i>
		- <i>Directions territoriales</i>
	<i>Direction de la Sécurité – Sûreté & Risques</i>	- <i>Pôle Pilotage Intégration</i>
	<i>Direction Juridique et de la Conformité</i>	- <i>Pôle Prescription et Textes Réglementaires</i>
<i>Direction Générale de la Stratégie, de la Programmation, et de la MOA</i>	- <i>Direction de la Maîtrise d'Ouvrage</i>	
<i>Entreprises Ferroviaires</i>	<i>Entreprises Ferroviaires titulaires d'un certificat de sécurité délivré par l'EPSF</i>	
<i>Gestionnaires d'Infrastructure</i>	<i>Gestionnaires d'Infrastructure autres que SNCF Réseau, titulaires d'un agrément de sécurité délivré par l'EPSF</i>	
<i>Centres de formation</i>	<i>Centres agréés par l'EPSF</i>	
<i>EPSF</i>	<i>Direction des Référentiels</i>	
<i>Autres</i>	<i>Ministère chargé des transports</i> <i>Direction des services de transport</i> <i>Bureau de la sécurité et de l'interopérabilité des transports guidés</i>	

Résumé

Ce texte définit les dispositions particulières applicables aux trains de parcours limité dénommés "évolutions" circulant sur le réseau ferré national.