

Dispositions à appliquer pour les trains à l'usage du gestionnaire d'infrastructure

Règle d'exploitation particulière

Version 01 du 10-04-2014
Applicable à partir du 08-06-2014

RFF

(IG SE 9 B n°16)
RFN-IG-SE 09 B-00-n°016



Sommaire

Article 1. Préambule	1
1.1. Origine de la création du document.....	1
1.2. Objet	1
1.3. Abréviations utilisées	1
1.4. Glossaire	2
CHAPITRE 1 : GENERALITES.....	3
Article 101. Trains à l'usage du GI.....	3
101.1. Train-travaux	3
101.2. Train d'utilisation spéciale.....	3
101.3. Train de service	3
CHAPITRE 2 : DISPOSITIONS SPECIFIQUES A CHAQUE CATEGORIE DE TRAIN	4
Article 201. Train-travaux	4
Article 202. Train d'utilisation spéciale.....	4
Article 203. Train de service	4
CHAPITRE 3 : MESURES PREALABLES A LA CIRCULATION DES TRAINS D'UTILISATION SPECIALE	5
Article 301. Analyse préalable des conditions techniques.....	5
301.1. Matériel	5
301.2. Infrastructure	5
301.3. Sécurité des personnes et du personnel.....	6
Article 302. Organisation de la circulation.....	6
CHAPITRE 4 : ATTESTATION DE MISE EN ORDRE DE ROUTE.....	7
Article 401. Principe	7
Article 402. Particularités propres à chaque catégorie de train à l'usage du GI	7
402.1. Train-travaux	7
402.2. Train de service	8
402.3. Train d'utilisation spéciale.....	8

Article 1. Préambule

La présente règle d'exploitation particulière est prise dans le cadre de l'article 10 du décret n°2006-1279 modifié relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire et en application 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 applicables sur le réseau ferré national.

1.1. Origine de la création du document

La présente règle d'exploitation particulière a pour but de définir les différentes catégories de trains à l'usage du gestionnaire d'infrastructure et du gestionnaire d'infrastructure délégué et les dispositions qui leur sont applicables.

Elle prend également en compte la recommandation n°1 du BEA-TT dans le cadre du rapport relatif au déraillement d'un train de travaux survenu le 24 juillet 2006 à Culoz, par la généralisation de l'attestation de mise en ordre de route.

1.2. Objet

Cette règle d'exploitation particulière définit :

- les différentes catégories de trains à l'usage du gestionnaire d'infrastructure et du gestionnaire d'infrastructure délégué,
- les conditions nécessaires et les principes applicables pour la circulation de chacune de ces catégories de convois,
- l'attestation de mise en ordre de route et ses modalités d'utilisation.

La présente règle d'exploitation particulière ne traite pas des circulations ferroviaires :

- sur les lignes fermées pour travaux sous le régime du SE 9 A n°3,
- sur les lignes non inscrites au DRR.

1.3. Abréviations utilisées

AMEC	autorisation de mise en exploitation commerciale
AMOR	attestation de mise en ordre de route
DAAT	dispositif d'arrêt automatique des trains
EF	entreprise ferroviaire
GI	gestionnaire d'infrastructure
GID	gestionnaire d'infrastructure délégué
GSM-R	global system for mobile communications–railways (système de communication téléphonique pour mobile dédié aux chemins de fer)
KVB	contrôle de vitesse par balise
PAM	personne ayant autorité sur le machiniste
RFF	réseau ferré de France
RFN	réseau ferré national
SGTC	service gestionnaire des trafics et des circulations
TVM	transmission voie machine

1.4. Glossaire

convoi	engin moteur ou groupe d'engins moteurs attelés ou non à un ou plusieurs véhicules remorqués.
GID chargé de l'entretien	service de la SNCF assurant, pour le compte et selon les objectifs et principes de gestion définis par RFF, le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité du RFN conformément au 2 ^{ème} alinéa de l'art. L. 2111-9 du code des transports.
service gestionnaire des trafics et des circulations	service de la SNCF assurant, pour le compte et selon les objectifs et principe de gestion définis par RFF, la gestion du trafic et des circulations sur le RFN, conformément à l'art. L. 2123-5 du code des transports ; la SNCF peut, lorsqu'elle l'estime nécessaire, passer convention pour charger un autre exploitant qu'elle-même d'exploiter une ligne ou une section de ligne du RFN.
matériel roulant spécifique	matériel réservé exclusivement aux travaux sur l'infrastructure ou spécialisé pour certaines opérations liées à l'infrastructure et dont la circulation nécessite une mise en position particulière de certains organes.
train à l'usage du GI	convoi à l'usage du GI et du GID, circulant pour les besoins de la gestion de l'infrastructure.

Chapitre 1 : Généralités

Pour leurs besoins, le GI et le GID acheminent des matériels ou des matériaux pour :

- effectuer l'entretien du réseau ferré national (travaux d'entretien, surveillance,...),
- effectuer les travaux d'investissement (y compris pour les tiers),
- assurer la continuité du réseau ferré national (train de secours et de relevage, train chasse-neige, ...).

Ces acheminements sont réalisés sous couvert de l'agrément du GI ou du GID par des convois dénommés trains à l'usage du GI.

Article 101. Trains à l'usage du GI

Les trains à l'usage du GI sont répertoriés en fonction de leur mode d'utilisation :

- train-travaux,
- train d'utilisation spéciale,
- train de service.

Ce mode d'utilisation est déterminé par l'usage qui est fait du matériel et non par sa nature. Un même matériel peut ainsi relever de l'un ou l'autre de ces modes d'utilisation.

101.1. Train-travaux

La définition d'un train-travaux est reprise dans la règle d'exploitation particulière RFN-IG-SE 09 A 00-n°001 "Préparation et réalisation des opérations de maintenance et des travaux incompatibles avec la circulation des trains sur le réseau ferré national".

101.2. Train d'utilisation spéciale

Un train d'utilisation spéciale est un convoi constitué pour :

- réaliser des interventions compatibles avec la circulation des trains (exemple : train de désherbage des voies, de lavage des rails, d'essai et de mesure de l'infrastructure...),
- ou assurer le dégagement du réseau et en assurer sa continuité (train chasse-neige, de secours et de relevage ...).

101.3. Train de service

Un train autre qu'un train-travaux ou qu'un train d'utilisation spéciale, et assurant des acheminements de matériels et/ou de matériaux, est dénommé train de service.

Chapitre 2 :

Dispositions spécifiques à chaque catégorie de train

Les matériels constituant les différentes catégories de trains à l'usage du GI ou du GID peuvent faire l'objet de dispositions d'agrément qui leur sont propres.

Article 201. Train-travaux

Les dispositions concernant les trains-travaux sont définies dans les règles d'exploitation particulières suivantes :

- RFN-IG-SE 09 A-00-n°001 "Préparation et réalisation des opérations de maintenance et des travaux incompatibles avec la circulation des trains sur le réseau ferré national",
- RFN-CG-SE 09 A-00-n°002 "Procédé d'assurance-chantier",
- RFN-IG-SE 09 B-00-n°001 "Trains-travaux, engins-chantiers : composition, utilisation, acheminement",
- RFN-CG-SE 09 B-00-n°017 "Dispositions particulières pour la conduite d'un train-travaux".

Une attestation de mise en ordre de route (AMOR) est le cas échéant établie conformément aux dispositions du chapitre 4 du présent document.

Article 202. Train d'utilisation spéciale

La circulation d'un train d'utilisation spéciale nécessite la mise en œuvre d'un processus garantissant que la circulation de ce train est réalisée avec un niveau de sécurité équivalent à celui garanti par l'application des exigences prévues par la réglementation technique de sécurité et de la documentation d'exploitation applicables pour les trains circulant dans le cadre du droit d'accès. Ce processus est décrit au chapitre 3.

Un "train d'utilisation spéciale" respecte l'ensemble de la réglementation technique de sécurité et de la documentation d'exploitation applicable pour les trains circulant dans le cadre du droit d'accès au réseau. Leur conduite peut être assurée en application de la règle d'exploitation particulière RFN-CG-SE 09 B-00-n°018 "Conduite d'un train à l'usage du GI autre qu'un train-travaux".

Une attestation de mise en ordre de route (AMOR) est le cas échéant établie conformément aux dispositions du chapitre 4 du présent document.

Article 203. Train de service

Un train de service respecte l'ensemble de la réglementation technique de sécurité et de la documentation d'exploitation applicable pour les trains circulant dans le cadre du droit d'accès au réseau. Leur conduite peut être assurée en application de la règle d'exploitation particulière RFN-CG-SE 09 B-00-n°018 "Conduite d'un train à l'usage du GI autre qu'un train-travaux".

Une attestation de mise en ordre de route (AMOR) est le cas échéant établie conformément aux dispositions du chapitre 4 du présent document.

Chapitre 3 :

Mesures préalables à la circulation des trains d'utilisation spéciale

Article 301. Analyse préalable des conditions techniques

Les conditions techniques examinées dans le processus portent sur le matériel roulant, l'infrastructure, la circulation, l'environnement et leurs interfaces respectives.

Ces examens sont de la responsabilité du GI et du GID (GID entretien et SGTC) qui s'appuient sur les avis techniques donnés par les services compétents de SNCF INFRA, du service de l'ingénierie du matériel roulant et du SGTC.

Ces avis techniques sont formalisés par écrits.

301.1. Matériel

L'examen des conditions techniques porte sur les points suivants :

- la vérification que les véhicules ferroviaires sont détenteurs d'un agrément de circulation et d'un agrément de travail ou d'une AMEC,
- les performances de freinage et d'immobilisation des véhicules ferroviaires en situation normale et dégradée,
- l'inscription dans les courbes et plus généralement le comportement des véhicules ferroviaires dans les dévers,
- le gabarit des véhicules ferroviaires ainsi que l'absence de risque d'engagement de ces derniers par les équipements rapportés (capteurs divers par exemple),
- le fonctionnement et la vitesse limite autorisée des véhicules ferroviaires en situation normale et dégradée,
- les vitesses particulières imposées par les phases de travail,
- la compatibilité entre les engins moteurs et les matériels remorqués (vérification de la compatibilité des différents véhicules ferroviaires constituant le train, en particulier vis-à-vis du freinage),
- l'aptitude du train à circuler sur le RFN exploité en fonction de ses caractéristiques liées à la composition, au freinage et à la vitesse limite des matériels utilisés.

301.2. Infrastructure

L'examen des conditions techniques porte sur :

- le comportement du convoi vis-à-vis des installations fixes qui pourraient être perturbées ou détériorées au passage du train d'utilisation spéciale tel que les détecteurs de boîte chaude, les circuits de voie, etc.,
- l'aptitude du train à emprunter certaines lignes particulières du RFN en exploitation (vérification de l'aptitude à circuler sur les lignes à forte pente par exemple),

- l'aptitude du train à circuler en intervention, sans restriction pour les circulations commerciales sur le RFN exploité, le cas échéant sous certaines conditions définies par le GID chargé de l'entretien.

301.3. Sécurité des personnes et du personnel

L'étude sur la sécurité des personnes et du personnel porte sur les règles à respecter pour la sécurité des personnes et du personnel pouvant être soumis aux risques liés à l'exécution des interventions en circulation.

Article 302. Organisation de la circulation

En fonction des éléments déterminés après étude des conditions techniques, un document d'organisation est établi par le demandeur du GI/GID pour décrire :

- le personnel nécessaire à la circulation du train,
- l'enchaînement des prestations à réaliser et le rôle des différentes entités concernées.

En tant que de besoin, le SGTC est associé à l'organisation de la circulation.

Les consignes opérationnelles propres à chaque entité et nécessaires à la circulation sont établies par le SGTC et le GID chargé de l'entretien pour leurs agents respectifs. En tant que de besoin, il est établi des consignes opérationnelles communes.

Chapitre 4 :

Attestation de mise en ordre de route

Article 401. Principe

L'acheminement de certains matériels roulants spécifiques (matériels de travaux détenteurs d'un agrément de circulation délivré par le GI en cours de validité), qu'ils soient remorqués ou autonomes, n'est autorisé qu'après l'application de mesures techniques particulières (immobilisation par verrouillage des organes susceptibles de sortir du gabarit...).

Le détenteur de ce matériel ou son représentant donne l'assurance de la mise en œuvre de ces mesures techniques par :

- l'établissement et la signature par lui-même d'une attestation de mise en ordre de route,
- la remise à l'agent formation ou au conducteur (l'un ou l'autre selon que le matériel est remorqué ou non) de cette attestation.

L'AMOR reprend a minima les informations suivantes :

- l'immatriculation du ou des matériels roulants spécifiques,
- l'assurance que les opérations suivantes ont été effectuées :
 - organes mobiles verrouillés,
 - visite extérieure,
 - organes de frein en position de circulation et notamment les mesures prises, si nécessaire, vis-à-vis du frein d'immobilisation,
 - essais de frein du matériel et essais des équipements de sécurité, pour les matériels roulants spécifiques assurant la remorque du convoi,
 - mise en véhicule, pour les matériels roulants spécifiques incorporés dans un convoi,
- la date et la signature du détenteur ou de son représentant.

L'AMOR est datée et signée par son destinataire :

- le conducteur ou la PAM pour le matériel roulant spécifique assurant la remorque,
- l'agent formation pour le matériel roulant spécifique incorporé dans un convoi ferroviaire.

Article 402. Particularités propres à chaque catégorie de train à l'usage du GI

402.1. Train-travaux

Sur le parcours entre la base arrière et la zone de chantier et vice versa, l'utilisation de l'AMOR est obligatoire pour les matériels concernés mais le dispositif de doublage du verrouillage, prévu pour prévenir toute défaillance des verrous d'immobilisation des organes mobiles susceptibles d'engager le gabarit, peut ne pas être mis en œuvre.

402.2. Train de service

Pour les trains de service, l'utilisation de l'AMOR est obligatoire pour les matériels concernés.

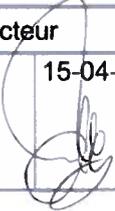
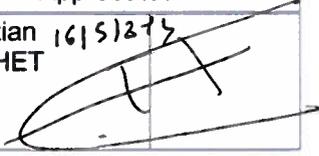
402.3. Train d'utilisation spéciale

Pour les trains d'utilisation spéciale les étapes sur lesquelles l'AMOR est nécessaire sont déterminées lors de l'étude des conditions techniques du matériel et de l'organisation des circulations.

Fiche d'identification

Titre	Dispositions à appliquer pour les trains à l'usage du gestionnaire d'infrastructure
Nature du texte	Règle d'exploitation particulière
Elaborateur	Direction de la sécurité du réseau - Service Documentation de sécurité
Référence RFF	RFN-IG-SE 09 B-00-n°016
Version en cours / date	Version 01 du 10-04-2014
Date d'application	Applicable à partir du 08-06-2014

Élaboration / Approbation

Rédacteur	Vérificateur	Approbateur
Christian ROESSLER 15-04-2014 	Bernard CHARVET 	Christian COCHET 16/05/2014 

Textes abrogés

- **IN 2376** (CG S 7 A 00 n°13) (RFN-CG-SE 07 A-00-n°013) "Dispositions particulières applicables aux trains d'essais circulant sur les lignes à signalisation au sol", version 3 du 20/01/2003
- **IN 1681** (CG S 7 L 00 n°1) (RFN-CG-SE 07 A-00-n°002) "Dispositions particulières applicables aux trains autorisés à emprunter les lignes à signalisation de cabine", version 3 du 24/06/2008

Textes de référence

- néant

Textes interdépendants

- **RFN-IG-SE 09 A-00-n°001** "Préparation et réalisation des opérations de maintenance et des travaux incompatibles avec la circulation des trains sur le réseau ferré national"
- **RFN-CG-SE 09 A-00-n°002** "Procédé d'assurance-chantier"
- **RFN-IG-SE 09 B-00-n°001** "Trains-travaux, engins-chantiers : composition, utilisation, acheminement"
- **RFN-CG-SE 09 B-00-n°017** "Dispositions particulières pour la conduite d'un train-travaux"
- **RFN-CG-SE 09 B-00-n°018** "Conduite d'un train à l'usage du GI autre qu'un train-travaux"
- **IN 1418** "Matériels d'entreprise de travaux – Agrément de circulation sur les lignes exploitées par la SNCF – Maintenance – Contrôle"

Distribution

<i>RFF</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Direction de la sécurité du réseau - Service Documentation de sécurité – Direction de la sécurité du réseau - Service Autorisations de sécurité – Direction de la sécurité du réseau - Service Exploitation et équipements de sécurité – Direction de la qualité du réseau et de la maîtrise d'ouvrage – Direction commerciale – Direction de la programmation des capacités – Direction de la production des sillons – Direction juridique - Unité infrastructures, accès au réseau et régulation
	<ul style="list-style-type: none"> – Directions régionales – Prestataires de gestion d'infrastructure
<i>Service gestionnaire des trafics et des circulations</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Direction de la Circulation Ferroviaire – Entreprises titulaires d'une attestation de sécurité et exerçant des activités relatives à la gestion de l'infrastructure
<i>GID chargé de l'entretien</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Direction de la Production Industrielle – Direction de la Maintenance du Réseau – Direction Projets Système Ingénierie – Entreprises titulaires d'une attestation de sécurité et exerçant des activités relatives à l'entretien de l'infrastructure
<i>Entreprises ferroviaires</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Entreprises ferroviaires titulaires d'un certificat de sécurité délivré par l'EPSF
<i>Centres de formation</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Centres agréés par l'EPSF
<i>Détenteurs de matériel</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Détenteurs de matériels dédiés aux travaux de voies – Constructeurs de matériels en essai
<i>EPSF</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Département Référentiels
<i>Autres</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Ministère chargé des transports - Direction des services de transport – Bureau de la sécurité et de l'interopérabilité des transports guidés – Agence ferroviaire européenne

Résumé

La présente règle d'exploitation particulière définit chaque catégorie de train à l'usage d'un gestionnaire d'infrastructure ou du gestionnaire d'infrastructure délégué et les dispositions qui leur sont applicables pour leur circulation sur le réseau ferré national. Elle définit les conditions techniques et l'organisation nécessaires à la circulation des trains d'utilisation spéciale. Elle détermine les conditions d'application de l'attestation de mise en ordre de route.