

**Circulation, sur une section de ligne relevant
du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019, de
véhicules circulant principalement sur des
infrastructures ferroviaires légères relevant
du décret n° 2017-440 du 30 mars 2017**

Règle d'exploitation particulière

**Version 1 du 19-04-2020
Applicable à partir du 14-06-2020**

**SNCF
RÉSEAU**

**(IG TR 1 A n°24)
RFN-IG-TR 01 A-00-n°024**



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 : DISPOSITIONS GENERALES	3
Article 101. Accès de l'exploitant STPG aux lignes relevant du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019.....	3
Article 102. Règles de sécurité applicables sur les lignes relevant du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019	4
CHAPITRE 2 : AUTORISATION DE CIRCULATION	5
Article 201. Dossier technique de demande d'autorisation de circulation.....	5
Article 202. Exigences concernant l'aptitude du personnel	6
202.1. Dispositions générales	6
202.2. Suivi à mettre en place.....	6
CHAPITRE 3 : AGREMENT DU MATERIEL ROULANT	7
Article 301. Démarche préalable.....	7
301.1. Vérification de la conformité du matériel roulant	7
301.2. Vérification de la compatibilité du matériel roulant avec l'itinéraire.....	7
Article 302. Dossier technique de demande d'agrément du matériel roulant.....	8
Article 303. Exigences concernant le matériel roulant.....	8
303.1. Caractéristiques techniques	8
303.2. Agrès et documents	9
303.2.1. Agrès	9
303.2.2. Documents	9
303.3. Maintenance du matériel roulant	9
CHAPITRE 4 : INSTRUCTION DE LA DEMANDE D'AUTORISATION DE CIRCULATION OU D'AGREMENT DU MATERIEL ROULANT	10
Article 401. Étude du dossier technique.....	10
Article 402. Réunion d'information	10
Article 403. Analyse de risques	10
Article 404. Itinéraires autorisés.....	11
404.1. Détermination d'un itinéraire autorisé	11
404.2. Mesures de confinement	11
404.3. Circulation sur l'itinéraire autorisé	11
404.3.1. Conditions d'accès.....	11
404.3.2. Vitesse limite	11
404.3.3. Mode de circulation.....	11
Article 405. Règle d'exploitation particulière locale	12
Article 406. Accord de l'autorisation de circulation ou de l'agrément du matériel roulant - Validité	12
CHAPITRE 5 : DOCUMENTATION.....	13
Article 501. Principe.....	13
CHAPITRE 6 : SUIVI DE LA SECURITE	14
Article 601. Contrôle de la sécurité	14
Article 602. Revue annuelle	14
ANNEXE 1 DOSSIER TECHNIQUE DE DEMANDE D'AUTORISATION DE CIRCULATION.....	15

ANNEXE 2 EXIGENCES CONCERNANT L'APTITUDE DU PERSONNEL.....	17
ANNEXE 3 AVIS DE CONFORMITE.....	21
ANNEXE 4 DOSSIER TECHNIQUE DE DEMANDE D'AGREMENT DU MATERIEL ROULANT.....	23
ANNEXE 5 ENGAGEMENT DE CIRCULER SOUS CERTIFICAT DE SECURITE D'UNE ENTREPRISE FERROVIAIRE	25
ANNEXE 6 CARACTERISTIQUES TECHNIQUES EXIGEEES POUR LE MATERIEL ROULANT.....	27
ANNEXE 7 MODELE D'AUTORISATION DE CIRCULATION.....	37
ANNEXE 8 MODELE D'AGREMENT DU MATERIEL ROULANT	39

Article 1. Préambule

1.1. Origine de la création du document

Dans le cadre de la transposition du volet technique du 4ème paquet ferroviaire, le décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 modifié est remplacé par le décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire.

Celui-ci exclut de son champ d'application, entre autres, les véhicules principalement utilisés sur les infrastructures ferroviaires légères qui entrent dans le champ d'application du décret 2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports guidés et stipule que la circulation de ces véhicules sur des infrastructures ferroviaires lourdes fait l'objet d'une règle d'exploitation particulière que constitue le présent document.

1.2. Objet

Cette règle d'exploitation particulière nationale traite de la circulation des véhicules principalement utilisés sur des lignes équipées d'infrastructures ferroviaires légères, mais équipés de certains composants ferroviaires lourds nécessaires pour permettre le transit sur une section de ligne équipée d'infrastructures ferroviaires lourdes.

Elle prescrit aux exploitants utilisant habituellement ce type de véhicules sur des lignes relevant du décret n° 2017-440 du 30 mars 2017 sous couvert d'une autorisation délivrée par le préfet, les conditions dans lesquelles ces véhicules peuvent, à des fins de connectivité uniquement, transiter sur une section de ligne confinée et limitée relevant du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 dont SNCF Réseau est le gestionnaire d'infrastructure.

Ces exploitants sont dénommés « exploitants STPG » dans la suite du document.

Dans le présent document, sur le périmètre géographique géré par la direction générale Île de France de SNCF Réseau, cette direction et son directeur général réalisent les missions définies respectivement pour la direction de la zone de production de SNCF Réseau et de son directeur.

1.3. Abréviations utilisées

AMEC	Autorisation de Mise en Exploitation Commerciale
AMM	Autorisation de Mise sur le Marché
DRR	Document de Référence du Réseau ferré national
DZP	Direction de la Zone de Production
EF	Entreprise Ferroviaire
EIC	Établissement Infra Circulation
REP	Règle d'Exploitation Particulière
RST	Radio Sol-Train
SGC	Service chargé de de la Gestion des Circulations
STPG	Système de Transport Public Guidé

1.4. Glossaire

Exploitant STPG	pour l'application du présent document, toute entité exerçant une activité de transport sur une infrastructure ferroviaire légère relevant du décret n° 2017-440 du 30 mars 2017 avec des véhicules légers équipés de certains composants ferroviaires lourds nécessaires pour circuler sur une infrastructure ferroviaire lourde relevant du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019.
Autorisation de circulation	pour l'application du présent document, autorisation délivrée par SNCF Réseau permettant à un exploitant STPG de circuler sur des voies relevant du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019.
Agrément du matériel roulant	pour l'application du présent document, agrément délivré par SNCF Réseau à un exploitant STPG et identifiant le type de matériel autorisé à circuler sur les voies relevant du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019.
Application ARTIC	application informatique permettant de délivrer aux entreprises ferroviaires les avis de restriction temporaire d'infrastructure pour les conducteurs.
Document de Référence du Réseau ferré national	document de référence précisant l'ensemble des modalités pratiques, techniques, administratives et tarifaires liées à l'usage du réseau ferré français.

CHAPITRE 1 :

Dispositions générales

Article 101. Accès de l'exploitant STPG aux lignes relevant du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019

L'accès aux lignes relevant du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 dont SNCF Réseau est le gestionnaire d'infrastructure, par un exploitant STPG, est autorisé pour des besoins de connectivité nécessaires à son activité. Toutefois, aucune activité commerciale (transport de voyageurs...) n'est autorisée dans ce cadre.

Cet accès est admis sous réserve que l'exploitant STPG dispose soit :

- d'un certificat de sécurité d'entreprise ferroviaire pour le service envisagé, le matériel roulant concerné étant autorisé (AMEC ou AMM) ; dans ce cas, les dispositions reprises à la présente REP ne sont pas applicables,
- d'un certificat de sécurité d'entreprise ferroviaire pour le service envisagé et d'un « agrément du matériel roulant » délivré par SNCF Réseau selon les dispositions reprises à la présente REP,
- d'une « autorisation de circulation » délivrée par SNCF Réseau selon les dispositions reprises à la présente REP, le matériel roulant concerné étant autorisé (AMEC ou AMM),
- d'une « autorisation de circulation » et d'un « agrément du matériel roulant » délivrés par SNCF Réseau selon les dispositions reprises à la présente REP.

Dans tous les cas, il incombe à l'exploitant STPG de s'assurer que le matériel roulant concerné est compatible avec l'infrastructure empruntée à l'aide du registre de l'infrastructure ou de toute autre information fournie par SNCF Réseau.

SNCF Réseau et l'exploitant STPG définissent les conditions commerciales et juridiques liées à l'utilisation du réseau, à reprendre dans la convention signée entre les deux parties. SNCF Réseau et l'exploitant STPG signent, notamment, le « contrat d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national » prévu au DRR.

Article 102. Règles de sécurité applicables sur les lignes relevant du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019

Sur les lignes relevant du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 dont SNCF Réseau est le gestionnaire d'infrastructure, les règles de sécurité à respecter par les exploitants ferroviaires, dans les documents ci-après, sont applicables par l'exploitant STPG :

- la réglementation technique de sécurité publiée par le ministère chargé des transports, les exigences prévues dans cette réglementation technique étant considérées comme satisfaites dès que sont respectées, pour ce qui les concerne, les dispositions prévues par les documents techniques, les règles de l'art ou les recommandations définies par l'EPSF comme ayant valeur de moyen acceptable de conformité,
- la documentation d'exploitation (conditions techniques d'admission des circulations et les consignes locales d'exploitation), publiée par SNCF Réseau,
- les règles d'exploitation particulières de portée nationale ou locale, publiées par SNCF réseau,
- les autres documents publiés par SNCF Réseau (documents d'utilisation du réseau, documents de principe, schémas descriptifs de l'infrastructure...).

CHAPITRE 2 :

Autorisation de circulation

Article 201. Dossier technique de demande d'autorisation de circulation

Pour demander l'autorisation de circulation, l'exploitant STPG constitue un dossier technique qu'il transmet à la DZP concernée de SNCF réseau au moins 6 mois avant la date prévue pour la première circulation.

Le modèle du document à compléter figure en annexe 1.

Le dossier technique de demande d'autorisation de circulation se compose des éléments suivants :

- un courrier attestant de l'engagement de l'exploitant STPG à :
 - respecter les exigences reprises à l'article 202 du présent document concernant l'aptitude de son personnel et le cas échéant, de celui de ses sous-traitants,
 - respecter les règles de sécurité applicables sur les sections de lignes empruntées,
 - signaler toute évolution intervenant après l'accord de l'autorisation de circulation et ne permettant pas de respecter un critère imposé pour l'obtention de cette autorisation,
- les coordonnées informatiques et postales du « correspondant documentation » de l'exploitant STPG,
- en cas de recours à la sous-traitance pour la conduite, l'accompagnement des trains ou l'utilisation d'installations de sécurité simples :
 - la copie du contrat type utilisé,
 - les modalités de suivi de l'application des règles de sécurité du sous-traitant par l'exploitant STPG,
- si le matériel circule sous agrément délivré par SNCF Réseau, le dossier technique de demande d'agrément du matériel roulant selon les modalités reprises au chapitre 3 du présent document,
- si le matériel circule sous AMEC ou AMM :
 - une copie de l'AMEC ou de l'AMM,
 - les éléments certifiant que la compatibilité du matériel roulant avec l'itinéraire a été vérifiée,
 - un courrier attestant l'engagement de l'exploitant STPG à :
 - entretenir le matériel roulant dans son état nominal permettant l'emprunt des itinéraires demandés pour l'autorisation de circulation,
 - signaler dans les plus brefs délais toute anomalie affectant son matériel roulant et pouvant amener des restrictions de circulation.

La demande d'autorisation de circulation est étudiée selon le processus indiqué au chapitre 4 du présent document.

Article 202. Exigences concernant l'aptitude du personnel

202.1. Dispositions générales

Dans le cadre de l'application de la présente REP, les missions de sécurité nécessaires à la circulation du matériel roulant autorisé sur les lignes relevant du décret n° 2019-525 sont :

- la conduite des trains,
- l'accompagnement des trains, lorsque la documentation de sécurité prévoit la mise en place d'un tel agent,
- l'utilisation d'installations de sécurité simples, lorsque celle-ci est prévue dans la REP locale définie à l'article 405 du présent document.

Les exigences relatives à l'aptitude du personnel de l'exploitant STPG, ou de ses sous-traitants, assurant ces missions de sécurité, sont reprises à l'annexe 2 et à l'article 202.2 du présent document.

202.2. Suivi à mettre en place

Lorsque le personnel répond aux exigences reprises à l'annexe 2 du présent document, l'exploitant STPG met en place le processus suivant :

- l'aptitude professionnelle de ce personnel est constatée par l'exploitant STPG en réalisant un examen des connaissances théoriques et des capacités à les mettre en œuvre au travers d'une période d'adaptation au poste de travail,
- le personnel habilité reçoit une carte d'habilitation¹ nominative avec photo, valable pour une durée maximale de 3 ans, reprenant la mission exercée et la date de fin de validité,
- des contrôles périodiques sont effectués, lors de la réalisation des missions de sécurité, afin d'attester la maîtrise des procédures,
- le maintien et l'actualisation des compétences professionnelles sont assurés dans le cadre de la formation continue délivrée par l'exploitant STPG réalisée notamment :
 - en cas de modification des conditions locales d'exploitation (modification d'installations...),
 - avant la reprise des fonctions exercées, si l'agent n'a pas pratiqué dans les 12 derniers mois,
 - lorsque l'exploitation du suivi individuel du personnel ou du retour d'expérience en montre la nécessité,
- un registre nominatif du personnel concerné reprenant les lieux et les dates de formation, initiale et continue, des contrôles périodiques, ainsi que la date d'habilitation, est tenu à jour et consultable par SNCF Réseau,
- les mesures nécessaires sont mises en œuvre pour s'assurer que l'attention, la concentration et le comportement du personnel ne sont pas altérés (fatigue, consommation d'alcool ou substances illicites, prise médicamenteuse...) pendant l'exercice de ses fonctions.

¹ L'exploitant STPG suspend ou retire l'habilitation, dès lors qu'une condition nécessaire à sa délivrance n'est plus respectée.

CHAPITRE 3 :

Agrément du matériel roulant

Article 301. Démarche préalable

301.1. Vérification de la conformité du matériel roulant

Il appartient à l'exploitant STPG d'engager les démarches nécessaires pour vérifier la conformité de ses véhicules aux caractéristiques techniques exigées à la présente REP.

Pour cela il peut s'adresser à une entité compétente :

- organisme d'évaluation de l'analyse des risques accrédité pour le domaine du matériel,
- entreprise de construction ou de maintenance de matériel roulant, reconnue compétente dans le domaine ferroviaire pour le type de matériel roulant considéré (la liste de ces entreprises est disponible auprès de SNCF Réseau).

Cette entité compétente, après vérification de la conformité du matériel roulant à la présente REP, délivre un avis de conformité du matériel roulant qui est joint au dossier technique de demande d'agrément du matériel roulant.

Le modèle du document à compléter figure en annexe 3.

Nota : l'entité établissant l'avis de conformité du matériel doit être différente du constructeur du matériel.

301.2. Vérification de la compatibilité du matériel roulant avec l'itinéraire

L'exploitant STPG s'assure de la compatibilité du matériel roulant avec l'itinéraire devant être emprunté à l'aide du registre de l'infrastructure ou de toute autre information fournie par SNCF Réseau. Cette vérification porte notamment sur les points suivants :

- compatibilité avec la traction électrique,
- compatibilité vis-à-vis de l'armement de la voie,
- compatibilité des performances d'accélération avec les délais d'annonce,
- compatibilité vis-à-vis du gabarit,
- compatibilité avec la signalisation,
- comptabilité vis-à-vis des ponts rails.

Cette vérification peut être réalisée dans le cadre de la sous-traitance, celle-ci demeurant sous contrôle et responsabilité de l'exploitant STPG.

L'exploitant STPG ou l'entité ayant procédé à la vérification établit une attestation de compatibilité du matériel roulant avec l'infrastructure qui est jointe au dossier technique de demande d'agrément du matériel roulant.

Article 302. Dossier technique de demande d'agrément du matériel roulant

Pour demander l'agrément du matériel roulant, l'exploitant STPG transmet à la DZP concernée de SNCF Réseau un dossier technique de demande d'agrément du matériel roulant au moins 6 mois avant la date prévue pour la première circulation.

Le modèle du document à compléter figure en annexe 4.

Le dossier technique de demande d'agrément du matériel roulant se compose des éléments suivants :

- l'avis de conformité du matériel roulant à la présente REP,
- les éléments certifiant que la compatibilité du matériel roulant avec l'itinéraire a été vérifiée,
- un dossier reprenant les caractéristiques techniques du matériel roulant indiquant, notamment :
 - les modalités de secours du matériel concerné,
 - son aptitude vis-à-vis du fonctionnement des circuits de voie,
 - sa résistance passive aux chocs,
- si l'exploitant STPG circule sous couvert d'un certificat de sécurité d'EF, la copie du certificat de sécurité au nom de l'exploitant STPG, ou l'engagement de l'exploitant STPG, de circuler sous le certificat de sécurité d'une entreprise ferroviaire et cosigné par celle-ci, repris en Annexe 5,
- si l'exploitant STPG circule sous couvert de l'autorisation de circulation délivrée par SNCF réseau :
 - le dossier technique de demande d'autorisation de circulation selon les modalités reprises au chapitre 2 du présent document,
 - le schéma prévisionnel de maintenance du matériel,
 - un courrier attestant de l'engagement de l'exploitant STPG à :
 - entretenir le matériel roulant dans son état nominal afin de respecter les exigences reprises à l'article 303 du présent document,
 - signaler dans les plus brefs délais toute anomalie affectant son matériel roulant et pouvant amener des restrictions de circulation,
 - signaler toute évolution intervenant après l'accord de l'agrément du matériel roulant et ne permettant pas de respecter un critère imposé pour son obtention,

La demande d'agrément du matériel roulant est étudiée selon le processus indiqué au chapitre 4 du présent document.

Article 303. Exigences concernant le matériel roulant

303.1. Caractéristiques techniques

Le matériel doit être conforme aux exigences essentielles reprises à l'arrêté du 19 mars 2012 modifié.

En particulier, le matériel doit satisfaire aux caractéristiques techniques définies dans l'Annexe 6 du présent document.

Toute particularité doit être identifiée par l'exploitant STPG et spécialement repérée dans le dossier technique de demande d'agrément du matériel roulant.

303.2. Agrès et documents

303.2.1. Agrès

Les cabines de conduite doivent être équipées des agrès conformément à la réglementation applicable sur l'itinéraire emprunté.

303.2.2. Documents

Les documents ci-après doivent être à bord du matériel roulant et pouvoir être présentés à tout représentant de SNCF Réseau ou de l'EPSF :

- un livret de maintenance,
- une copie de l'autorisation de circulation et/ou de l'agrément du matériel roulant.

303.3. Maintenance du matériel roulant

L'exploitant STPG maintient en permanence son matériel roulant dans un état de fonctionnement nominal selon le schéma de maintenance prévu dans son système de gestion de la sécurité.

Il incombe à l'exploitant STPG de s'assurer, par des opérations de maintenance préventive et des vérifications régulières, que les dispositifs et équipements repris en annexe 6 sont en bon état et fonctionnent avant de pénétrer sur les sections de lignes relevant du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019.

CHAPITRE 4 :

Instruction de la demande d'autorisation de circulation ou d'agrément du matériel roulant

Article 401. Étude du dossier technique

La DZP fait connaître dans un délai d'un mois suivant la réception de la demande d'autorisation de circulation et/ou d'agrément du matériel roulant, si le ou les dossier(s) technique(s) comporte(nt) ou non l'ensemble des pièces et documents requis. À défaut, le dossier est réputé complet.

L'étude du dossier technique permet à la DZP de déterminer si l'exploitant STPG respecte les critères imposés par SNCF Réseau pour obtenir l'autorisation de circulation et/ou l'agrément du matériel roulant.

Article 402. Réunion d'information

La DZP organise une réunion d'information réunissant l'exploitant STPG, la direction territoriale et le représentant local du SGC. L'objectif de cette réunion est de préciser notamment, avec l'exploitant STPG :

- les besoins qui ont motivé la demande,
- les conditions de circulation en application des prescriptions de la présente règle d'exploitation particulière,
- les dispositions commerciales (contrat d'accès au réseau, redevances prévues au DRR) et juridiques à reprendre dans la convention signée entre la direction territoriale et l'exploitant STPG,
- les formations nécessaires à son personnel,
- la documentation nationale et locale nécessaire compte-tenu des particularités locales.

Article 403. Analyse de risques

La DZP réalise une analyse de risques vis-à-vis de la circulation envisagée, en partenariat avec l'établissement local du SGC et l'exploitant STPG. Si nécessaire, une visite de reconnaissance des installations est organisée par la DZP.

Cette analyse a pour but notamment :

- de déterminer les itinéraires autorisés en prenant en compte les caractéristiques exigées à l'article 404,
- d'identifier les risques inhérents à l'utilisation de l'infrastructure,
- de déterminer les conditions de circulation et d'exploitation en situation normale et dégradée.

La DZP s'assure que les procédures en place ou à mettre en place permettent à l'exploitant STPG d'opérer en sécurité.

À l'issue de cette analyse, la DZP statue sur l'accord ou le refus de la demande d'autorisation de circulation et/ou d'agrément du matériel roulant.

Article 404. Itinéraires autorisés

404.1. Détermination d'un itinéraire autorisé

L'itinéraire autorisé par la DZP, mentionné sur l'autorisation de circulation et l'agrément du matériel roulant, est un itinéraire conforme aux dispositions stipulées sur l'attestation de compatibilité avec l'infrastructure transmise par l'exploitant STPG et qui présente les caractéristiques suivantes :

- les limites géographiques de cet itinéraire sont matérialisées par un repérage physique (aiguille, garage franc, pancarte, signal...),
- sa longueur ne dépasse pas 10 km.
Exceptionnellement, pour les itinéraires d'une longueur supérieure à 10 km, une étude de risques spécifique est mise en place par SNCF Réseau.

Il est nécessaire, chaque fois que possible, de prévoir plusieurs itinéraires, notamment lorsque l'itinéraire habituellement utilisé ne peut pas être emprunté (travaux, incident...).

404.2. Mesures de confinement

Les mesures de confinement consistent à :

- désigner les seuls itinéraires autorisés en situation normale et dégradée, conformément à l'article 404.1 ci-dessus,
- prendre vis-à-vis de la circulation autorisée, le cas échéant, des dispositions complémentaires liées aux caractéristiques du matériel, notamment :
 - interdiction de croisement ou dépassement,
 - interdiction de circulations sécantes à l'itinéraire emprunté,
 - interdiction de pénétration en canton occupé de la circulation suivante.

404.3. Circulation sur l'itinéraire autorisé

404.3.1. Conditions d'accès

Pour accéder à l'itinéraire autorisé, l'exploitant STPG demande à l'agent du SGC l'autorisation d'accéder à cette section de ligne.

Cette autorisation peut être donnée sous forme :

- physique (signal, transmetteur, clé...),
- procédurale.

L'autorisation d'accès est donnée si le dégagement de l'itinéraire à l'autre extrémité est possible.

404.3.2. Vitesse limite

La circulation doit respecter la vitesse limite maximale autorisée sur l'itinéraire concerné, sans dépasser la vitesse de 70 Km/h.

404.3.3. Mode de circulation

La conduite de la circulation engagée sur l'itinéraire autorisé s'effectue depuis le poste de conduite situé en tête du train dans le sens du mouvement, permettant au conducteur d'observer la signalisation.

Les mouvements de manœuvre ne sont pas autorisés en situation normale.

Ils peuvent être admis en situation dégradée (secours, obstacle...) selon les scénarii envisagés lors de l'analyse de risques.

Article 405. Règle d'exploitation particulière locale

L'établissement local du SGC reçoit de la DZP les éléments permettant la rédaction de la REP locale. Cette REP précise les dispositions et modalités qui permettent de respecter les exigences du présent document et reprend toutes les informations utiles à la circulation du matériel concerné, notamment :

- le matériel roulant autorisé à circuler (série type, composition...),
- les modalités pratiques de demande et d'accord de sillons,
- les itinéraires désignés sur l'autorisation de circulation ou l'agrément du matériel roulant,
- les limites géographiques des itinéraires autorisés,
- les conditions et modalités d'accès et de dégagement des itinéraires autorisés,
- les mesures de confinement des itinéraires autorisés,
- le cas échéant, les installations de sécurité simples manœuvrables par le personnel de l'exploitant STPG,
- les conditions de circulation sur les itinéraires autorisés (vitesse de circulation...),
- la catégorie des circulations vis-à-vis du fonctionnement de circuits de voie et les procédures associées,
- les dispositions applicables en mode dégradé (secours du matériel, manœuvre...),
- les moyens d'appel des correspondants de l'exploitant STPG,
- la prise en charge des incidents, enquêtes et mesures conservatoires,
- la documentation de sécurité de portée nationale et locale applicable, y compris celle concernant la sécurité du personnel,
- toute prescription issue de l'analyse de risques, notamment les particularités locales,
- les conditions de suivi de la sécurité.

Article 406. Accord de l'autorisation de circulation ou de l'agrément du matériel roulant - Validité

L'accord de l'autorisation de circulation ou de l'agrément du matériel roulant est notifié à l'exploitant STPG par la DZP par courrier recommandé au plus tard un mois avant la date prévue pour la première circulation. Le défaut de réponse à cette date vaut décision de rejet.

Cet accord identifie, notamment, le type de matériel autorisé à circuler (série de matériel disposant des mêmes caractéristiques techniques), la composition admise (longueur...), les itinéraires autorisés conformément aux dispositions stipulées à l'article 404 du présent document.

Les modèles de documents à compléter figurent en annexe 7 et en annexe 8.

L'autorisation de circulation et l'agrément du matériel roulant sont délivrés pour une durée maximale de 5 ans.

Il appartient à l'exploitant STPG d'effectuer une nouvelle demande d'autorisation de circulation et/ou d'agrément du matériel, conformément aux dispositions reprises aux chapitres 2 et 3 du présent document :

- lorsqu'une évolution est prévue au cours de la période de validité,
- au moins six mois avant la date de fin de validité.

Si l'exploitant STPG renonce à circuler sur la ou les sections de ligne désignées sur l'autorisation de circulation ou l'agrément du matériel roulant, il en informe la DZP.

La liste des exploitants STPG disposant d'une autorisation de circulation et/ou d'un agrément du matériel roulant est établie par la direction générale Clients et Services de SNCF Réseau.

CHAPITRE 5 : Documentation

Article 501. Principe

L'exploitant STPG doit disposer de l'ensemble des documents en vigueur applicables sur la section de ligne relevant du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 sur laquelle il est autorisé à circuler.

La liste des documents nationaux et locaux est déterminée, en fonction de l'activité de l'exploitant STPG et des particularités locales, par l'établissement local du SGC.

La mise à disposition de la documentation nécessaire doit être effectuée dans un délai suffisant pour permettre à l'exploitant STPG de la décliner dans ses documents opérationnels pour application.

La fourniture de la documentation à l'exploitant STPG et la gestion de la documentation s'effectuent comme indiqué dans le document RFN-IG-AG 07 A-05-n°001 « *Gestion et distribution des documents de sécurité et présentation des sites desservis* ».

Chaque conducteur doit disposer en cabine de conduite des informations concernant les modifications d'infrastructure et de signalisation prévues sur les itinéraires qu'il est susceptible de parcourir. Ces informations sont fournies en s'appuyant sur l'application informatique dénommée ARTIC pour laquelle l'exploitant STPG reçoit un accès conformément aux dispositions reprises au document RFN-NG-SE 01 D-00-n°003 « *Information des conducteurs sur les modifications d'infrastructure* ».

CHAPITRE 6 :

Suivi de la sécurité

Article 601. Contrôle de la sécurité

La DZP met en place un dispositif de suivi et de contrôle adapté, et peut également réaliser ou faire réaliser des audits portant sur le respect des règles de sécurité par l'exploitant STPG. Ces contrôles donnent lieu à l'élaboration d'un compte-rendu adressé à l'exploitant STPG.

À tout moment, notamment lors d'un constat notifié par l'EPSF ou d'un signalement d'un manquement grave ou répétitif par le SGC, la DZP peut, suspendre, retirer ou restreindre l'autorisation de circulation et/ou l'agrément du matériel roulant.

Elle avise l'exploitant STPG des dispositions prises, dans les plus brefs délais, par tout moyen en permettant la traçabilité.

Ces dispositions sont levées lorsque l'exploitant STPG informe la DZP, par tout moyen en permettant la traçabilité, des mesures palliatives correspondantes qu'il a déterminées et mises en œuvre.

Article 602. Revue annuelle

La DZP organise une revue annuelle avec l'exploitant STPG et l'établissement local du SGC. Elle établit l'ordre du jour et rédige le compte rendu qui est validé par les parties.

La revue annuelle permet de vérifier :

- la documentation,
- la conformité du matériel roulant vis-à-vis de la règle d'exploitation particulière.

De plus, peuvent être évoqués les sujets suivants :

- information sur les évolutions réglementaires,
- difficultés rencontrées par l'une ou l'autre des parties,
- événements significatifs survenus depuis la dernière revue,
-

À l'initiative d'une des parties et sans attendre la revue annuelle, une réunion est tenue chaque fois que les circonstances l'imposent (travaux importants ayant des répercussions sur l'activité de l'exploitant STPG, incidents répétés, événements graves...).

Annexe 1

Dossier technique de demande d'autorisation de circulation

DOSSIER TECHNIQUE DE DEMANDE D'AUTORISATION DE CIRCULATION

Entreprise :	
Adresse :	
.....	
Téléphone :	
Adresse Internet :	
Exploitant STPG de la ligne :	
Représentant légal :	
Matériel roulant concerné :	
Désignation :	
Type :	
Composition :	
Parcours demandé :	
Ligne	Parcours
.....	De
.....	À
Date de début d'activité souhaitée :	
Pièces jointes :	
<input type="checkbox"/> courrier d'engagement de l'exploitant STPG sur le respect des exigences liées à l'aptitude du personnel, le respect des règles de sécurité et le signalement des évolutions (voir article 201 du document <i>RFN-IG-TR 01 A-00-n°024</i>)	
<input type="checkbox"/> coordonnées du « correspondant documentation »	
En cas de sous-traitance :	
<input type="checkbox"/> copie du contrat type utilisé	
<input type="checkbox"/> modalités de suivi de l'application des règles de sécurité par le sous-traitant	
Le cas échéant :	
<input type="checkbox"/> dossier technique de demande d'agrément du matériel roulant	
ou	
<input type="checkbox"/> copie de l'AMM ou de l'AMEC du matériel roulant	
<input type="checkbox"/> éléments certifiant que la compatibilité avec l'itinéraire a été vérifiée	
<input type="checkbox"/> courrier d'engagement de l'exploitant STPG relatif au matériel roulant (voir article 201 du document <i>RFN-IG-TR 01 A-00-n°024</i>)	

Annexe 2

Exigences concernant l'aptitude du personnel

1 Personnel affecté à la conduite des trains

Le personnel de l'exploitant STPG, ou de ses sous-traitants, affecté à la conduite des trains doit répondre aux exigences de l'arrêté du 6 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de train, reprises ci-après :

- l'aptitude physique et psychologique du personnel est prononcée selon les critères fixés aux articles 1 à 7, 10 à 16 et annexes 1 et 2 de l'arrêté du 6 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de train,
- ce personnel est titulaire d'un diplôme attestant d'un niveau de formation équivalent au niveau V de la nomenclature interministérielle des niveaux de formation ou de tout diplôme reconnu équivalent dans l'Union européenne selon les dispositions reprises à l'article 9 de l'arrêté du 6 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de train,
- ce personnel lit, écrit, comprend et communique oralement et par écrit, en français, conformément aux exigences spécifiées par le niveau B1 du cadre européen commun de référence pour les langues, selon les dispositions reprises à l'article 26 de l'arrêté du 6 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de train.

De plus, ce personnel reçoit une formation initiale délivrée par l'exploitant STPG en rapport avec les missions à réaliser et portant notamment sur les items suivants :

- la réalisation des différentes opérations liées à l'utilisation du matériel roulant autorisé à circuler (conduite, essais de fonctionnement des dispositifs de sécurité, gestion des pannes...),
- les procédures d'accès et de dégagement des itinéraires autorisés,
- la connaissance des itinéraires autorisés (signalisation, vitesse limite, points de changement de vitesse...), le parcours étant reconnu lors d'un accompagnement en cabine avec un agent déjà habilité,
- les modalités d'information du conducteur sur les modifications d'infrastructure,
- la connaissance des interlocuteurs du SGC (agent circulation, régulateur...),
- la gestion des situations dégradées (reconnaissance à un signal d'arrêt fermé, détresse, secours...),
- les procédures en cas d'accident, d'incident, ou de situation présentant un risque grave ou imminent,
- l'utilisation des outils de communication et la connaissance des procédures de communication utilisées (dépêches, utilisation des outils tels que la RST...),
- les risques particuliers afférents à l'évolution dans un environnement ferroviaire (notamment le risque de heurt par une circulation, les risques liés aux installations de traction électrique...),
- la connaissance de l'environnement et des installations (passage à niveau, caténaire, protection des voies...),
- les règles de sécurité applicables sur l'itinéraire emprunté,
- les règles de sécurité reprises dans la documentation locale.

2 Personnel affecté à l'accompagnement des trains

Le personnel de l'exploitant STPG, ou de ses sous-traitants, affecté à l'accompagnement des trains a pour mission d'assurer la sécurité du train. Ce personnel doit répondre aux exigences de l'arrêté du 07 mai 2015 relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains, reprises ci-après :

- l'aptitude physique et psychologique du personnel est prononcée selon les dispositions du chapitre 4 et annexes 5, 6 et 7 de l'arrêté du 07 mai 2015 relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains,
- la maîtrise de la langue française, de ce personnel, permet la mise en œuvre des procédures de sécurité écrites et orales ainsi que les échanges d'information, notamment en situation perturbée et en cas d'urgence (le niveau exigé correspond au niveau de maîtrise B1 donné selon l'échelle globale du cadre européen commun de référence pour les langues).

De plus, ce personnel reçoit une formation initiale délivrée par l'exploitant STPG en rapport avec les missions à réaliser et portant notamment sur les items suivants :

- les éléments constitutifs des dispositifs d'urgence du matériel utilisé et leur utilisation,
- les moyens d'immobilisation du matériel utilisé,
- la connaissance des itinéraires autorisés,
- la connaissance de l'environnement et des installations (passages à niveau, caténaire...),
- les procédures en cas d'accident, d'incident, ou de situation présentant un risque grave ou imminent,
- les mesures de sécurité nécessaires afin de rétablir la situation normale,
- la connaissance des interlocuteurs du SGC (agent circulation, régulateur...),
- les moyens à sa disposition pour renseigner un agent du SGC,
- l'utilisation des outils de communication et la connaissance des procédures de communication utilisées,
- l'identification et le signalement au conducteur des anomalies pouvant affecter la sécurité des circulations,
- les risques particuliers afférents à l'évolution dans un environnement ferroviaire (notamment le risque de heurt par une circulation, les risques liés aux installations de traction électrique...).

3 Personnel autorisé à l'utilisation des installations de sécurité simples

Le personnel de l'exploitant STPG, ou de ses sous-traitants, habilité à l'utilisation des installations de sécurité simples doit répondre aux exigences de l'arrêté du 07 mai 2015 relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains, reprises ci-après :

- l'aptitude physique et psychologique du personnel est prononcée selon les dispositions du chapitre 4 et annexes 5, 6 et 7 de l'arrêté du 07 mai 2015 relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains,
- la maîtrise de la langue française, de ce personnel, permet la mise en œuvre des procédures de sécurité écrites et orales ainsi que les échanges d'information, notamment en situation perturbée et en cas d'urgence (le niveau exigé correspond au niveau de maîtrise B1 donné selon l'échelle globale du cadre européen commun de référence pour les langues).

De plus, ce personnel reçoit une formation initiale délivrée par l'exploitant STPG en rapport avec les missions à réaliser et portant notamment sur les items suivants :

- la manœuvre des installations de sécurité simples,
- l'utilisation des installations de sécurité simples en mode nominal dans les conditions prévues par les consignes et instructions opérationnelles,
- la détection d'une situation dégradée des installations simples et l'avis à donner au SGC dans les conditions prévues par les consignes et instructions opérationnelles, afin de faire rétablir la situation normale,
- les dispositifs restreignant ou interdisant la manœuvre des installations de sécurité simples,
- les procédures à appliquer en cas d'accident, d'incident, ou de situation présentant un risque grave ou imminent,
- la connaissance des interlocuteurs du SGC (agent circulation, régulateur...),
- les moyens à disposition pour renseigner un agent en charge du SGC,
- l'utilisation des outils de communication et la connaissance des procédures de communications utilisées,
- les consignes locales d'exploitation, notamment pour la manœuvre des installations concernées,
- les risques particuliers afférents à l'évolution dans un environnement ferroviaire (risque de heurt par une circulation, risques liés aux installations de traction électrique...).

Annexe 3

Avis de conformité

AVIS DE CONFORMITÉ DU MATÉRIEL ROULANT

Désignation de l'exploitant STPG
Désignation du type de matériel

Désignation de l'organisme d'évaluation de l'analyse des risques ou de l'entité compétente
--	----------------------------------

L'organisme d'évaluation de l'analyse des risques ou l'entité compétente désigné ci-dessus atteste de la conformité du matériel roulant à la règle d'exploitation particulière RFN-IG-TR 01 A-00-n°024,

Date :

Nom, Prénom

Signature :

Annexe 4

Dossier technique de demande d'agrément du matériel roulant

DOSSIER TECHNIQUE DE DEMANDE D'AGRÈMENT DU MATÉRIEL ROULANT

Entreprise :	
Adresse :	
.....	
Téléphone :	
Adresse Internet :	
Exploitant STPG de la ligne	
Représentant légal :	
Matériel roulant concerné :	
Désignation :	
Type :	
Composition :	
Parcours demandé :	
Ligne	Parcours
.....	De
	À
Date de début d'activité souhaitée :	
Pièces jointes :	
<input type="checkbox"/> avis de conformité du matériel roulant	
<input type="checkbox"/> éléments certifiant que la compatibilité du matériel roulant avec l'itinéraire a été vérifiée	
<input type="checkbox"/> dossier des caractéristiques techniques du matériel roulant	
Le cas échéant :	
<input type="checkbox"/> copie du certificat de sécurité de l'exploitant STPG ou à défaut l'engagement de circuler sous certificat de sécurité d'une autre EF (voir article 302 du document RFN-IG-TR 01 A-00-n°024)	
ou	
<input type="checkbox"/> dossier technique de demande d'autorisation de circulation	
<input type="checkbox"/> schéma prévisionnel de maintenance	
<input type="checkbox"/> courrier d'engagement de l'exploitant STPG relatif au matériel roulant (voir article 302 du document RFN-IG-TR 01 A-00-n°024)	

Annexe 5

Engagement de circuler sous certificat de sécurité d'une entreprise ferroviaire

ENGAGEMENT DE CIRCULER SOUS CERTIFICAT DE SÉCURITÉ D'UNE ENTREPRISE FERROVIAIRE

Mme/M : en qualité de :	
de l'entreprise :	
Adresse :	
Téléphone :	
Adresse Internet :	
S'engage à circuler avec le matériel roulant :	
Désignation :	
Type :	
Composition :	
sous agrément du matériel roulant délivré par SNCF Réseau	
Sur :	
La ligne	Parcours
.....	De
	À
Sous couvert du certificat de sécurité de l'entreprise :	
Adresse :	
Téléphone :	
Adresse Internet :	
N° du certificat de sécurité ¹ :	
Pour l'exploitant STPG	Signature
Fait, le :	
Nom, Prénom :	
Pour l'entreprise ferroviaire	Signature
Fait, le :	
Nom, Prénom :	

¹ Joindre la copie du certificat de sécurité au présent engagement

Annexe 6

Caractéristiques techniques exigées pour le matériel roulant

1 Organes de roulement

1.1 Conception

Profil de roulement des jantes-bandages

Les caractéristiques géométriques, le profil et les défauts de tables de roulement admis en service doivent être conformes aux normes NF EN 13715 et NF EN 15313.

Essieux montés

Les essieux doivent satisfaire aux normes :

- NF EN 13260, NF EN 13261, NF EN 13103-1, NF EN 13979-1 et la fiche UIC 510-5 pour les essieux montés et les essieux axes,
- NF EN 13262 et NF F01-141 pour les roues.

Roulements

Les roulements doivent satisfaire aux normes NF EN 12080 et NF EN 12082.

1.2 Charge des essieux

Les charges maximales admises doivent être déterminées en fonction de la fiche UIC 700 pour les lignes de classes C4 ou D4. Le classement des voies principales figure sur la carte correspondante reprise en annexe du document de référence du RFN, publié par SNCF Réseau, et dans la documentation d'exploitation propre à la ligne considérée. Le classement des voies de service est repris dans la consigne locale du site concerné.

1.3 Diamètre des roues et charge admissible correspondante

Le diamètre des roues est normalement compris entre 1050 mm à l'état neuf et 840 mm à l'état usé.

Le diamètre des roues limite la valeur maximale admissible de la charge par essieu. Les limites normales à ne pas dépasser doivent être conformes à la norme NF F01-132. Elles s'entendent pour des modalités d'utilisation telles que, sur voie plane et horizontale, le rapport entre les charges des deux roues d'un même essieu n'excède pas 1,25.

2 Freinage

Un équipement de frein pneumatique est dit :

- continu : lorsque sa mise en action, à partir d'un point quelconque, provoque le serrage de tous les véhicules équipés,
- automatique : lorsqu'il devient effectif sur la totalité du matériel immédiatement après toute fuite dans la ligne de freinage, par exemple sur la conduite générale (rupture d'attelage, éclatement de l'accouplement de frein, ...),
- modérable au serrage ou modérable au desserrage : lorsque le conducteur a la possibilité, respectivement, d'augmenter ou de diminuer l'effort de freinage par paliers successifs,
- direct : lorsque l'air nécessaire au freinage est envoyé directement, à travers un dispositif de commande, aux cylindres de frein,
- auxiliaire : lorsque le système de freinage équipant certains engins moteurs est destiné à assister le frein automatique dans le cas d'un freinage de service normal.

Les différentes commandes de frein sont :

- commande normale : commande de freinage utilisée en situation normale lors de la conduite pour le ralentissement ou l'arrêt du matériel considéré (par opposition aux commandes d'urgence),
- commande d'urgence : commande du frein continu automatique accessible en cas d'urgence à tout personnel à bord, vidangeant directement la conduite générale pour provoquer l'arrêt complet et rapide du matériel,
- commande de secours : dispositif qu'on peut substituer à la commande normale en cas de défaillance de celle-ci et permettant d'assurer les fonctions de serrage gradué, desserrage gradué, neutre. Elle n'est pas utilisée pour la conduite normale du matériel.

Les matériels autorisés à emprunter les sections de lignes relevant du décret n° 2019-525 doivent être équipés à minima des dispositifs de commande de frein suivants :

- une commande normale,
- une commande de secours,
- une commande d'urgence,
- une commande mécanique de secours permettant l'immobilisation.

Les performances de freinage doivent être conformes à la SAM F 005.

Les équipements de frein à air comprimé UIC doivent être conformes à la fiche UIC 540 et les organes de commande à la SAM F 301.

Les freins d'immobilisation doivent respecter les prescriptions de la SAM F 007.

Les matériels équipés de freins magnétiques doivent être conformes aux recommandations de la SAM 102.

3 Dispositifs de sécurité et automatismes embarqués

3.1 Indicateur de vitesse

Les matériels doivent être équipés d'un indicateur de vitesse dans chaque poste de conduite.

3.2 Veille automatique

Le matériel doit être équipé d'un dispositif de veille automatique, conforme aux prescriptions de la SAM S 301, permettant de commander l'arrêt de la circulation en cas de défaillance du conducteur.

À défaut, le matériel ne peut circuler qu'avec la présence d'un agent d'accompagnement en cabine de conduite. Cette situation doit être spécialement repérée dans l'avis de conformité remis par l'exploitant STPG.

3.3 Radio Sol-Train

Sur les sections de lignes équipées de la radio sol-train, le matériel doit être équipé d'une radio sol-train (radio de cabine fixe ou poste portatif) compatible avec les infrastructures au sol correspondantes.

3.4 Enregistreur d'évènements

Les postes de conduite doivent être équipés d'un dispositif d'enregistrement des évènements de conduite relatifs à la sécurité permettant de réaliser :

- une investigation dans le cas de survenue d'un accident pour en comprendre la cause,
- au besoin, un retour d'expérience pour maintenir la sécurité des circulations.

4 Signalisation lumineuse et avertisseur sonore

4.1 Signalisation

Les éléments moteurs doivent être munis de leurs propres signaux lumineux fixes avec des ampoules blanches et écrans rouges conformes à la norme NF F14-402. L'intensité de chaque fanal est comprise entre 300 et 700 candelas. La disposition de cette signalisation doit être conforme aux recommandations des fiches UIC 532 et UIC 534.

En outre, le matériel doit être équipé de porte-drapeaux conformes aux prescriptions de la norme NF F14-003 et disposés comme indiqué par la norme NF F14-401.

4.2 Signal d'alerte lumineux

Les cabines de conduite doivent être munies d'un dispositif de signal d'alerte lumineux. Ce dispositif doit permettre le clignotement simultané d'un ou deux des signaux blancs, du côté avant par rapport au sens de circulation, en régime « projecteur », à raison de 120 cycles par minute $\pm 10\%$. Le temps d'allumage moyen, dans chaque cycle, doit être égal au tiers de la durée totale du cycle.

À défaut de dispositif automatique, le conducteur doit pouvoir émettre le signal d'alerte lumineux manuellement.

4.3 Avertisseur sonore

Tout matériel doit être équipé d'un avertisseur sonore conforme à la fiche UIC 644.

5 Caractéristiques liées au fonctionnement des installations de sécurité

Le matériel roulant doit assurer le fonctionnement des installations fixes équipant la section de ligne empruntée et notamment pour les éléments repris aux articles suivants.

5.1 Fonctionnement des circuits de voie

L'aptitude au shuntage du matériel roulant est indiquée par l'exploitant STPG dans le dossier reprenant les caractéristiques techniques du matériel roulant. Cette information permet de déterminer la catégorie de circulation qui sera reportée sur l'autorisation de circulation.

Les circulations de catégorie C sont interdites car elles n'assurent pas le fonctionnement des circuits de voie.

5.2 Fonctionnement des pétards

Les essieux d'extrémité doivent supporter une charge minimale de 1,25 t par roue pour assurer le fonctionnement des pétards.

5.3 Fonctionnement des détecteurs électroniques de roues

Les détecteurs électroniques de roues, utilisés dans les installations de pédales électroniques ou de compteurs d'essieux, fonctionnent grâce à des capteurs sensibles aux boudins des roues des véhicules ferroviaires. En conséquence, sur les sections de lignes équipées des infrastructures au sol correspondantes, les matériels ne doivent pas comporter de pièces métalliques autres que les boudins des roues dans la zone de sensibilité des détecteurs électroniques de roues telle que définie dans la SAM S 005.

6 Gabarit de circulation

Le matériel des exploitants STPG doit s'inscrire dans un gabarit conforme à la fiche UIC 205-1 (gabarit de construction). La vérification des points critiques indiqués au dossier de demande d'agrément du matériel roulant peut être faite sur le terrain selon la méthode simplifiée indiquée à la présente annexe si le matériel respecte les conditions précisées au point ci-après.

6.1 Conditions d'utilisation de la méthode de vérification simplifiée

Lorsqu'une vérification du dimensionnement de parties du matériel s'avère nécessaire sur le terrain, les dispositions simplifiées indiquées au point 6.2 peuvent être appliquées sous réserve que le matériel remplisse les conditions suivantes :

- un seul étage de suspension,
- un coefficient de souplesse inférieur à 0,2¹,
- jeux aux lisseurs inférieurs ou égaux à 5 mm (Jeu D + jeu G < 10 mm).

Si l'une des conditions n'est pas satisfaite, la conformité du matériel est à vérifier à l'aide du document donnant les éléments de calcul de gabarit.

6.2 Contrôle simplifié du contour de construction

Ce gabarit résulte :

- du contour de référence reproduit à la planche 1 de la présente annexe,
- des règles associées ci-après tenant compte des conditions d'inscription en courbe et en alignement et valables sur l'ensemble des lignes du RFN.

Les déplacements verticaux à prendre en considération pour déterminer la hauteur minimale au-dessus du plan de roulement des organes situés dans les parties basses du gabarit (jusqu'à 430 mm au-dessus du plan de roulement) sont :

- d'une part, ceux résultant des usures,
- d'autre part, le déplacement vertical maximal résultant de la charge à l'état statique.

Compte tenu de ces déplacements verticaux, les demi-largeurs de la section considérée du véhicule doivent être au plus égales aux demi-largeurs du contour de référence figurant à la planche 1 réduites des quantités (distances horizontales minimales) indiquées aux tableaux des planches 2 et 3 de la présente annexe, valables pour les parties hautes du véhicule (à partir de 430 mm au-dessus du plan de roulement).

Pour les parties basses, les quantités indiquées par les tableaux doivent être augmentées de 50 mm.

Pour les dimensions qui ne sont pas données dans les tableaux, les valeurs supérieures les plus rapprochées sont utilisées.

¹ le cas échéant, une vérification de ce coefficient de souplesse peut être effectuée suivant l'une des méthodes définies à l'annexe C4 de la fiche UIC 505-5.

7 Autres caractéristiques

Les équipements électriques du matériel roulant doivent être compatibles avec les installations des infrastructures empruntées. Ils ne perturbent pas le fonctionnement des systèmes de signalisation et de télécommunications ni celui des autres matériels roulants empruntant la ligne.

En termes de captage et d'interaction entre le pantographe et la ligne aérienne, le matériel roulant satisfait aux exigences reprises dans la SAM E 903.

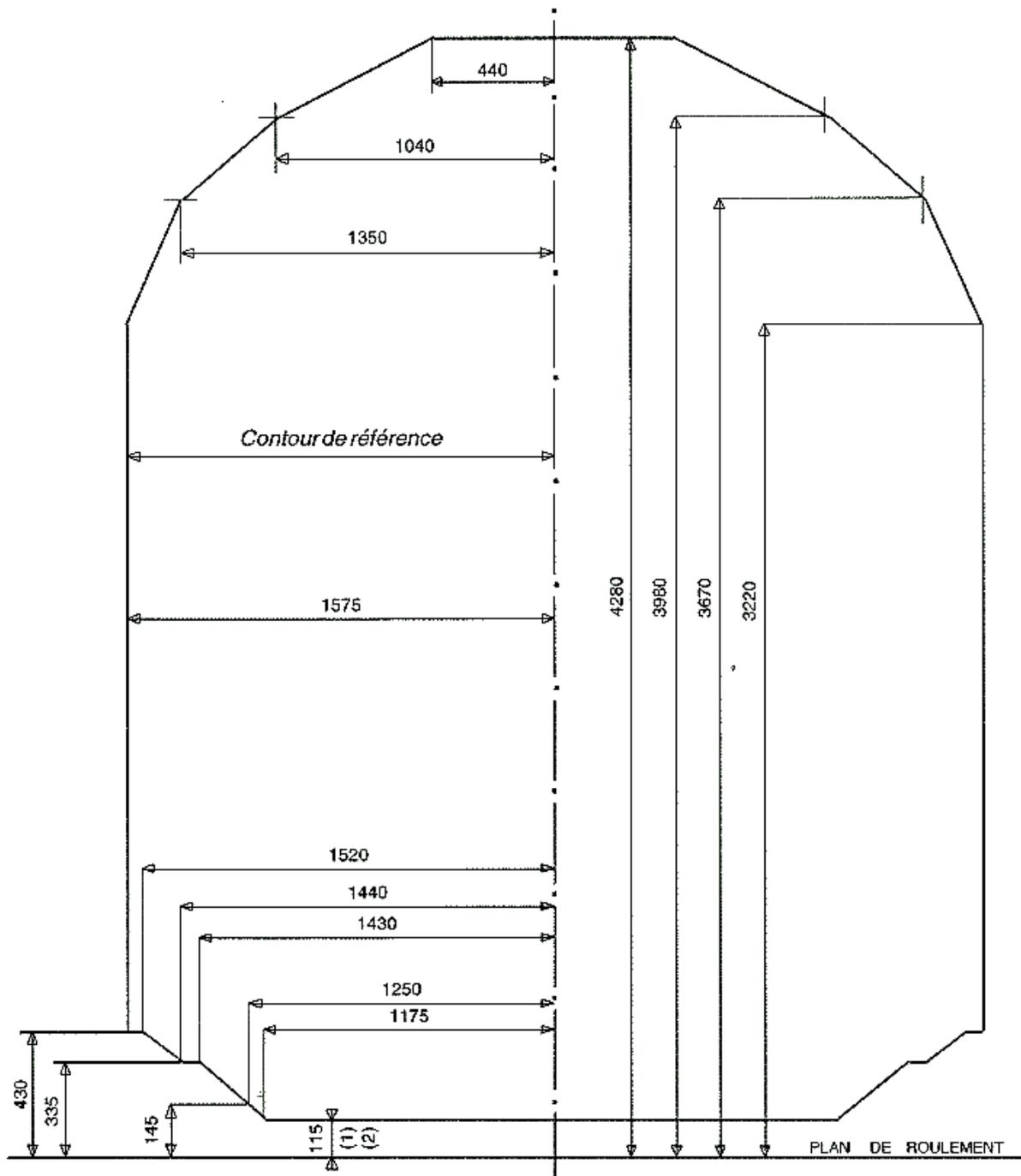
La compatibilité électromagnétique doit répondre aux exigences des SAM S 003 et S 006.

8 Marquage du matériel

Le matériel dispose d'un marquage permettant son identification.

Planche 1

Dimensions en millimètres



- (1) Cette valeur peut être diminuée de 15 mm pour les parties non suspendues ; pour les parties suspendues, cette valeur ne doit en aucun cas être réduite de plus de 15 mm sous l'effet de la charge et des déplacements dynamiques verticaux.
- (2) Le présent gabarit des parties basses est applicable à des matériels ne passant ni sur les bosses de triages, ni sur les freins de voie en position de serrage (voir le point « Prescriptions particulières » ci-dessous).

Ces matériels doivent cependant pouvoir passer sur les raccordements des déclivités, convexes ou concaves de rayon $R > 500\text{m}$ sans qu'aucun organe autre que les roues ne descende au-dessous du plan de roulement. Cette condition est toujours remplie avec les véhicules courants dont la distance entre pivots est inférieure à 20 m

Planche 2

Distances horizontales minimales en cm , à réserver de chaque côté entre le gabarit et les parties du véhicule situées entre les essieux extrêmes ou les pivots (1) parties hautes (2).

Distance en m, entre les essieux extrêmes ou entre les pivots	Distance, en m, de la section considéré																					
	à l'essieu extrême le plus voisin (véhicules à essieux)										au pivot le plus voisin (véhicules à bogies)											
	0,5	1	1,5	2	2,5	3	3,5	4	4,5	5	5,5	6	6,5	7	8	9	10	11	12	13	14	15
2,5	0	0	0																			
3	0	0	0																			
3,5	0	0	0	0																		
4	0	0	0	0																		
4,5	0	0	0	0	0																	
5	0	0	0	0	0																	
5,5	0	0	0	0	0	0																
6	0	0	0	0	0	0																
6,5	0	0	0	0	0	0	0															
7	0	0	0	0	0	0	0	0														
7,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0													
8	0	0	0	0	0	1	1	1														
9	0	0	0	0	1	1	1	2	2													
10	0	0	0	1	1	2	2	2	2	3												
11	0	0	1	1	2	2	3	3	3	4	4											
12	0	0	1	2	2	3	3	4	4	5	5	5										
13	0	0	1	2	3	3	4	5	5	6	6	6	6									
14	0	0	1	2	3	4	5	6	6	7	7	7	7	8								
15	0	0	1	3	4	5	6	6	7	8	8	8	9	9	9							
16	0	1	2	3	4	5	6	7	9	9	9	10	10	10	10							
17	0	1	2	4	5	6	7	8	9	10	10	11	11	12	12	13						
18	0	1	2	4	5	7	8	9	10	11	12	12	13	13	14	15						
19	0	1	3	4	6	7	8	10	11	12	12	13	14	15	17	17	18					
20	0	1	3	5	6	8	9	11	12	13	14	16	17	17	19	20	20					
22	0	2	4	6	7	9	11	12	14	16	17	19	21	22	24	26	27	27				
24	0	2	4	6	8	10	12	13	16	19	21	23	25	27	30	32	34	35	35			
26	0	3	5	7	9	11	13	16	19	22	24	27	30	32	35	38	40	42	43	43		
28	0	3	5	8	10	13	16	19	22	26	28	31	34	36	41	44	47	50	51	52	52	
30	0	3	6	9	11	14	18	22	25	29	32	37	38	40	46	50	53	56	59	61	62	62

Observations (1) pour les véhicules à bogies, les distances horizontales minimales sont à augmenter pour un écartement des essieux des boggies { supérieur à 4 m et jusqu'à 6m : de 1 cm
supérieur à 6 m : de 2 cm

(2) Les distance horizontales minimales sont à augmenter de 5 cm pour les parties basses

Planche 3

Distances horizontales minimales en cm , à réserver de chaque côté entre le gabarit et les parties du véhicule situées au-delà des essieux extrêmes ou les pivots (1) parties hautes (2).

Distance en m, entre les essieux extrêmes ou entre les pivots	Distance, en m, de la section considéré														
	à l'essieu extrême le plus voisin (véhicules à essieux) au pivot le plus voisin (véhicules à bogies)														
	0,5	1	1,5	1,75	2	2,25	2,5	3	3,5	4	4,5	5	5,5	6	6,5
2,5	0	1	3	4	5										
3	0	1	3	4	5										
3,5	0	1	2	3	4	5	6	8							
4	0	0	2	3	4	5	6	8							
4,5	0	0	2	3	3	4	5	7							
5	0	0	2	2	3	4	5	7							
5,5	0	0	1	2	3	4	5	7							
6	0	0	1	2	3	4	5	7							
6,5	0	0	1	2	3	4	5	7	9						
7	0	0	1	2	3	4	5	7	9						
7,5	0	0	1	2	3	4	5	7	9	11					
8	0	0	1	2	3	4	5	7	9	11					
9	0	0	1	2	3	4	5	7	9	11	14				
10	0	0	2	3	3	4	5	7	9	12	14	17			
11	0	0	2	3	4	5	5	8	10	12	14	17	19		
12	0	0	2	3	4	5	6	8	10	13	15	17	20	23	
13	0	0	2	3	4	5	6	8	11	13	16	18	21	24	27
14	0	0	2	3	4	6	7	9	11	14	16	19	22	25	29
15	0	1	3	4	5	6	7	9	12	14	17	20	23	26	31
16	0	1	3	4	5	6	7	10	12	15	18	21	24	28	33
17	0	1	3	4	5	7	8	10	13	16	18	21	25	30	35
18	0	1	3	5	6	7	8	11	13	16	19	22	26	32	37
19	0	1	4	5	6	7	9	11	14	17	20	23	28	33	39
20	0	1	4	5	6	8	9	12	15	18	21	24	30	35	41
22	0	2	4	6	7	9	10	13	16	19	22	28	33	39	45
24	0	2	5	7	8	10	11	14	17	21	25	31	37	43	49
26	0	2	5	7	9	10	12	15	19	22	28	34	40	47	53
28	0	3	6	8	9	11	13	16	20	25	31	37	44	50	57
30	0	3	7	8	10	12	14	17	21	27	34	40	47	54	61

Observations:

(1) (Pour les véhicules à bogies, les distances horizontales minimales doivent être diminuées

* pour un écartement des essieux des bogies supérieur à 4m et jusqu'à 6m ; de 1 cm

* pour un écartement des essieux des bogies supérieur 6m : de 2 cm

(2) Les distances horizontales minimales sont à augmenter de 5 cm pour les parties basses

(3) Les véhicules pour lesquels les distances horizontales minimales à réserver entrent dans la zone grisée font l'objet de dispositions particulières

Annexe 7

Modèle d'autorisation de circulation



AUTORISATION DE CIRCULATION

Je soussigné-e, Directeur-ric e de la Zone de Production¹ ou Directeur-ric e général-e Ile-de-France de SNCF Réseau¹

Adresse de la direction :

Téléphone : Adresse Internet :

Délivre, au vu de l'ensemble des pièces du dossier technique, l'autorisation de circulation

à²

exploitant STPG de la ligne

pour le matériel roulant :

du type : Identification :

composition : longueur :

détenant

une AMM ou AMEC n° :

un agrément du matériel roulant délivré par SNCF Réseau

sur la section de ligne :

Voies	Itinéraire
.....
.....
Restrictions éventuelles ³

Cette autorisation est **valable**⁴,
 à compter du : et jusqu'au :

Fait à le

Signature

¹ Rayer la mention inutile
² Nom et adresse de l'exploitant STPG
³ Restrictions liées à l'infrastructure
⁴ Maximum 5 ans

Annexe 8

Modèle d'agrément du matériel roulant



AGRÈMENT DU MATÉRIEL ROULANT

Je soussigné·e, Directeur·rice de la Zone de Production¹ ou Directeur·rice général·e Ile-de-France de SNCF Réseau¹

Adresse de la direction :

Téléphone : Adresse Internet :

Délivre, au vu de l'ensemble des pièces du dossier technique, l'agrément du matériel roulant

à²

exploitant STPG de la ligne
pour le matériel roulant :

du type : Identification :

composition : longueur :

sous couvert

d'une autorisation de circulation délivrée par SNCF Réseau

du certificat de sécurité n° :

de l'entreprise :

sur la section de ligne :

Voies	Itinéraire
.....
.....
Restrictions éventuelles ³

Cette autorisation est **valable**⁴,

à compter du : et jusqu'au :

Fait à le

Signature

¹ Rayer la mention inutile

² Nom et adresse de l'exploitant STPG

³ Restrictions liées à l'infrastructure

⁴ Maximum 5 ans

Fiche d'identification

Titre	Circulation, sur une section de ligne relevant du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019, de véhicules circulant principalement sur des infrastructures ferroviaires légères relevant du décret n° 2017-440 du 30 mars 2017
Nature du texte	Règle d'exploitation particulière
Élaborateur	Direction Générale de l'Exploitation Système (DGEX) - Direction de la Prescription d'Exploitation & Sécurité Système
Référence SNCF RÉSEAU	RFN-IG-TR 01 A-00-n°024
Version en cours / date	Version 1 du 19-04-2020
Date d'application	Applicable à partir du 14-06-2020

Élaboration / Approbation

Rédacteur		Vérificateur		Approbateur	
Marion SEGRETAIN	30-03-2020	Marc DOISNEAU	14-04-2020	Luc LALLEMAND	19-04-2020

Textes abrogés

- Néant

Textes de référence

- **Décret 2019-525 du 27 mai 2019** « relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaires »
- **Décret 2017-440 du 30 mars 2017** « relatif à la sécurité des transports publics guidés »
- **Arrêté du 6 août 2010** « relatif à la certification des conducteurs de train »
- **Arrêté du 07 mai 2015** « relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains »

Textes interdépendants

- Néant

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> ○ <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

Cette règle d'exploitation particulière nationale définit les conditions permettant d'autoriser la circulation de véhicules principalement utilisés sur les infrastructures ferroviaires légères relevant du décret n° 2017-440 du 30 mars 2017, sur des lignes relevant du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 dont SNCF Réseau est le gestionnaire d'infrastructure.