

Principes d'exploitation des lignes à voie unique à trafic restreint

Document de principe

Version 01 du 16-10-2015
Applicable à partir du 11-12-2016

SNCF Réseau	(IG SE 4 B n°3) RFN-IG-SE 04 B-00-n°003
-----------------------	--



Sommaire

Article 1. Préambule.....	1
1.1. Origine de la création du document.....	1
1.2. Objet.....	1
1.3. Abréviations utilisées.....	2
1.4. Glossaire.....	2
CHAPITRE 1 : DISPOSITIONS GENERALES	3
Article 101. Lignes concernées.....	3
Article 102. Circulations voyageurs.....	3
Article 103. Consigne de ligne.....	3
Article 104. Gestion des circulations.....	3
Article 105. Signalisation.....	4
Article 106. Appareils de voie.....	4
Article 107. Limitations de vitesse.....	4
Article 108. Passages à niveau.....	4
108.1. P.N. gardés.....	4
108.2. P.N. non gardés.....	5
108.3. P.N. à S.A.L.....	5
108.4. P.N. à S.A.L « F.C. ».....	5
CHAPITRE 2 : CIRCULATION DES TRAINS	6
Article 201. Principes d'exploitation.....	6
201.1. Engagement de la VUTR.....	6
201.2. Dégagement de la VUTR.....	6
201.3. Croisements.....	6
201.4. Exploitation par circulations en « navette – VUTR ».....	6
201.5. Assurance du dégagement de la VUTR.....	7
Article 202. Dispositions concernant les croisements.....	7
Article 203. VUTR comprenant plusieurs sections.....	8
203.1. Découpage de la VUTR en sections.....	8
203.2. Exploitation des sections.....	8
Article 204. Circulation en avance.....	8
CHAPITRE 3 : ORDRE NORMAL DE SUCCESSION DES TRAINS - MISE EN MARCHÉ ET SUPPRESSION DES TRAINS	9
Article 301. Connaissance de la circulation.....	9
Article 302. Programme de circulation et ses annexes.....	9
CHAPITRE 4 : MANŒUVRES – INCIDENTS.....	10
Article 401. Manœuvres.....	10
Article 402. Limitations inopinées de vitesse.....	10
ANNEXE 1 CONFIGURATIONS-TYPES DE LIMITES DE SECTIONS	13

Article 1. Préambule

Le présent document est élaboré 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 création de ce document de principe est motivée par la mise en conformité des textes anciennement annexés à l'arrêté du 23 juin 2003 avec 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.

1.2. Objet

Le présent document définit les principes d'exploitation des lignes à voie unique à trafic restreint qui sont à décliner dans les consignes locales d'exploitation (consignes de ligne).

Par rapport à l'IN 1528, ce document de principe prend en compte les évolutions suivantes :

- la notion de chef de train disparaît, ses missions étant réparties entre le conducteur, l'agent d'accompagnement et l'agent de desserte,
- les dispositions concernant les travaux sont retirées, les prescriptions correspondantes applicables sur l'ensemble du RFN étant reprises dans les règles d'exploitation particulières,
- les dispositions concernant les secours sont retirées, les prescriptions applicables sur l'ensemble du RFN étant reprises dans la documentation d'exploitation ou dans les documents de principe correspondants,
- la présence d'un agent d'accompagnement est en principe requise :
 - en cas de croisement,
 - pour le franchissement des P.N. gardés par les agents des trains,
- la circulation en avance peut être prévue par la consigne de ligne, sous certaines conditions,
- les modalités de desserte des embranchements particuliers sont clarifiées.

En outre, les dispositions relatives aux P.N. ont évolué compte tenu :

- du nombre peu important de P.N. gardés par un « agent sédentaire » sur ces lignes,
- des P.N. à S.A.L. ou à S.A.L. FC,
- de la possibilité de faire garder les P.N. par les agents des trains.

1.3. Abréviations utilisées

DRR	document de référence du réseau
EF	entreprise ferroviaire
F.C.	franchissement conditionnel
ITE	installation terminale embranchée
Km	kilomètre
PL	pleine ligne
P.N.	passage à niveau
P.N. à S.A.L.	passage à niveau à signalisation automatique lumineuse et sonore
VUTR	voie unique à trafic restreint

1.4. Glossaire

Chef de Ligne	Désigne, sur les voies uniques à trafic restreint, le responsable de la gestion des circulations habilité aux tâches essentielles de sécurité A « <i>manœuvrer les signaux et les autres installations de gestion des circulations</i> » et B « <i>assurer le service de la circulation ferroviaire</i> » prévues à l'annexe de l'arrêté du 7 mai 2015.
Exploitant ferroviaire	Désigne indifféremment le gestionnaire de l'infrastructure, l'entreprise ferroviaire, autorisés par l'EPSF à exercer une activité ferroviaire sur le réseau ferré national.
GI chargé de l'entretien	Service assurant la surveillance, le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité du RFN.
Service chargé de la gestion des circulations	Service assurant la mission de gestion opérationnelle des circulations sur le RFN.
Voie de circulation	Désigne la voie principale de la VUTR. Dans les établissements comportant une voie de dédoublement, il s'agit de la voie affectée normalement à la circulation des trains, en dehors des opérations de croisement ou de dépassement.

Chapitre 1 :

Dispositions générales

Article 101. Lignes concernées

Certaines lignes ou parties de ligne à une seule voie, dont l'infrastructure est réservée au trafic marchandises, sont exploitées selon un régime particulier faisant l'objet du présent document.

Ces lignes ou parties de ligne sont désignées « lignes à voie unique à trafic restreint » (VUTR).

Elles sont soumises aux mêmes prescriptions que les autres lignes du RFN, sauf dispositions particulières précisées dans le présent document et déclinées dans les consignes de ligne.

Article 102. Circulations voyageurs

Les lignes à voie unique à trafic restreint ne sont pas accessibles aux trains transportant des voyageurs. Des circulations touristiques avec voyageurs peuvent cependant être autorisées, à titre occasionnel.

Ce principe n'exclut pas la mise à disposition de tout ou partie de l'infrastructure pour une exploitation touristique régulière, suivant les prescriptions propres à ce type d'exploitation.

Article 103. Consigne de ligne

Une consigne locale d'exploitation, appelée « consigne de ligne », définit pour chaque ligne à voie unique à trafic restreint les dispositions relevant de la documentation d'exploitation.

La consigne de ligne précise pour chaque VUTR :

- les établissements,
- les liaisons téléphoniques,
- les dispositions du présent document relatives à la circulation des trains et aux opérations de desserte.

Elle mentionne les documents et agrès dont doivent être munis les agents des trains, ainsi que les conditions de leur remise.

Une consigne de ligne peut être commune à plusieurs VUTR qui sont placées sous l'autorité du même chef de ligne et qui ont leur origine à une extrémité ou en un point intermédiaire de l'une d'elles.

Article 104. Gestion des circulations

Chaque VUTR dépend d'un opérateur désigné "chef de ligne".

Le chef de ligne est responsable de la gestion des circulations et des missions mises à sa charge dans le présent document.

Le chef de ligne prend attachement de l'ordre réel des circulations sur la ligne, des ordres et avis qu'il donne aux conducteurs et aux autres opérateurs intervenant sur la ligne (agents du GI chargé de l'entretien, agents des EF, etc...), ainsi que des communications de sécurité échangées avec ces agents.

Les établissements situés sur la ligne ne comportent habituellement pas d'agents du service chargé de la gestion des circulations. Dans le cas contraire, la consigne de ligne précise leurs missions.

Article 105. Signalisation

Les VUTR ne comportent habituellement pas de signaux.

Certaines de ces lignes peuvent cependant comporter des signaux, ainsi que des repères spécifiques aux lignes exploitées sous le régime de la voie unique à signalisation simplifiée. Dans ce dernier cas, la consigne de ligne précise les dispositions particulières à appliquer par les conducteurs.

Article 106. Appareils de voie

Les aiguilles situées sur la voie de circulation sont cadenassées dans la position assurant la continuité de cette voie.

Les appareils de voie protégeant la voie principale sont cadenassés dans la position où ils assurent cette protection.

Ces aiguilles et appareils de voie peuvent être enclenchés par serrures.

Lorsque l'établissement comporte une voie de dédoublement, les aiguilles d'entrée sont disposées et immobilisées dans les conditions indiquées ci-dessus, pour donner, en dehors des cas de croisement, accès à une même voie.

Article 107. Limitations de vitesse

La vitesse limite de circulation de la ligne est indiquée dans la consigne de ligne ; elle ne dépasse pas 50 km/h. Une étude de sécurité est requise lorsqu'il est envisagé de fixer une vitesse limite supérieure.

En outre, aucune aiguille, qu'elle soit prise en pointe ou en talon, ne doit être franchie à une vitesse supérieure à 30 km/h (40 km/h pour certaines aiguilles désignées dans la consigne de ligne, après accord écrit du GI chargé de l'entretien).

La limitation de vitesse à observer sur les aiguilles, lorsqu'elle est inférieure à cette valeur, ainsi que les autres limitations permanentes de vitesse, sont indiquées dans la consigne de ligne ; elles ne sont habituellement pas rappelées par des signaux sur le terrain. Leur emplacement peut toutefois être rappelé par un ou plusieurs repères.

Article 108. Passages à niveau

La liste et l'emplacement des P.N. sont indiqués dans la consigne de ligne, qui précise leur mode de commande et leurs conditions de franchissement.

108.1. P.N. gardés

Les gardes des P.N. gardés reçoivent le programme de circulation et ses annexes (voir article 302). Le gardiennage de ces P.N. n'est généralement assuré que pour les trains réguliers.

En cas de retard d'un train, le gardiennage ne peut cesser qu'avec l'accord du chef de ligne, qui prend alors les mesures pour le franchissement des P.N. par le train en retard (manœuvre des barrières par les agents du train, utilisation de dispositifs de remplacement...).

La consigne de ligne ainsi que le programme de circulation et ses annexes précisent, en ce qui concerne les trains autres que réguliers, les conditions dans lesquelles les gardes des P.N. intéressés sont avisés de leur mise en marche.

Certains P.N. sont gardés par les agents des trains et nécessitent la présence d'un agent d'accompagnement lorsque les mesures à prendre pour le franchissement du P.N. ne peuvent être assurées par le conducteur. La consigne de ligne précise les conditions de franchissement de ces P.N.

108.2. P.N. non gardés

Les dispositions à observer à l'approche et au franchissement des P.N. non gardés sont précisées dans la consigne de ligne.

108.3. P.N. à S.A.L

La consigne de ligne indique les conditions d'emploi, lors des opérations de desserte, des installations agissant sur le fonctionnement des P.N. proches des établissements.

La consigne de ligne peut prévoir des modalités particulières pour la mise en œuvre des procédures de sécurité correspondant aux différents cas de dérangement.

108.4. P.N. à S.A.L « F.C. »

La consigne de ligne précise les dispositions particulières concernant les P.N. à S.A.L. « F.C. », notamment les conditions de fermeture et de franchissement de ces P.N., ainsi que les mesures à prendre en cas de défaillance des installations (utilisation d'une commande de secours ou de dispositifs de remplacement...).

Dans le cas de P.N. à commande radio, la consigne de ligne précise les conditions de mise à disposition des exploitants des dispositifs de commande à distance et leurs modalités d'utilisation.

Chapitre 2 :

Circulation des trains

Article 201. Principes d'exploitation

201.1. Engagement de la VUTR

Aucune circulation ne doit engager la voie de circulation de la VUTR, à la gare origine de la ligne ou dans un établissement intermédiaire, sans en avoir été autorisée par le chef de ligne. Cette autorisation est donnée directement au conducteur ou à un agent de l'entreprise ferroviaire, suivant les modalités prévues par la consigne de ligne.

Avant de délivrer cette autorisation, le chef de ligne s'assure que les conditions d'accès et de circulation sur la VUTR sont satisfaites. En particulier, il vérifie qu'aucune circulation ne se trouve déjà engagée sur la voie de circulation de la VUTR, sauf en cas de croisement ou de secours.

La consigne de ligne peut prévoir, sans nécessiter l'application de l'article 203, l'engagement d'une circulation à une extrémité alors qu'une circulation est engagée à l'autre extrémité, à condition que le parcours de chaque circulation soit clairement délimité et qu'il n'y ait pas de parcours commun. A cet effet, un point limite à ne pas dépasser, facilement identifiable ou repéré sur le terrain, est fixé pour les circulations engagées à chaque extrémité. Ce point est précisé par écrit ou par dépêche lors de l'engagement de la circulation.

201.2. Dégagement de la VUTR

Le chef de ligne est avisé du dégagement de la voie de circulation, en un point intermédiaire ou à son extrémité, suivant les modalités prévues par la consigne de ligne. Sauf lorsque le chef de ligne observe le dégagement de la VUTR de lui-même, l'avis est donné par dépêche.

En cas de garage ou de terminus du train dans un établissement intermédiaire, l'avis est donné par l'agent de desserte lorsque :

- le train a entièrement dégagé la voie de circulation,
- les appareils de voie qui assurent la continuité ou la protection de cette voie ont été remis dans la position assurant la continuité de la voie de circulation ou sa protection et sont immobilisés dans les conditions définies à la consigne de ligne.

201.3. Croisements

La consigne de ligne peut prévoir la réalisation de croisements dans des lieux définis. Les dispositions applicables aux croisements sont indiquées à l'article 202 et sont précisées dans la consigne de ligne.

201.4. Exploitation par circulations en « navette – VUTR »

Sur les VUTR « en impasse », la consigne de ligne peut prévoir que la circulation soit organisée en « navette - VUTR » à partir de la gare ou du point origine de la VUTR.

Dans ce mode d'exploitation, à chaque train engagé au départ de la gare origine de la VUTR doit succéder un train de retour à cette gare, ce dernier train ayant son origine dans l'établissement où le train de sens contraire a eu son terminus.

Le premier train engagé sur la VUTR est toujours un train partant de la gare origine de la VUTR, sauf si le dernier train de la journée précédente a eu son terminus dans un établissement de la VUTR. Dans ce cas, la VUTR est considérée occupée jusqu'à ce que le train revienne à la gare origine de la VUTR.

Le chef de ligne prend les mesures pour qu'aucune autre circulation ne pénètre sur la VUTR jusqu'à l'arrivée du train de retour à cette gare. Cette règle ne concerne pas les engins de secours.

La consigne de ligne peut dispenser le train de retour de l'autorisation prévue au § 201.1.

Pour ce mode d'exploitation, la consigne de ligne peut aussi autoriser un train engagé sur la VUTR à réaliser des mouvements successifs entre les différents établissements de la VUTR.

Les dispositions des articles 202 et 203 ne sont pas applicables sur ces lignes.

201.5. Assurance du dégagement de la VUTR

Lorsqu'un train dégage la VUTR à son extrémité ou en un point intermédiaire, ou franchit la limite aval d'une section de cette ligne, la partie de voie concernée ne peut être considérée comme libre par le chef de ligne que lorsqu'il a obtenu l'assurance que le train l'a dégagée complètement. La consigne de ligne précise l'opérateur qui a en charge de donner cette assurance.

Article 202. Dispositions concernant les croisements

Les dispositions ci-après sont indiquées dans les consignes de ligne des VUTR où des croisements sont prévus.

En cas de croisement prévu, les deux trains comportent un agent d'accompagnement.

Les agents d'accompagnement et les conducteurs disposent du programme de circulation, qui rappelle les prescriptions de sécurité applicables pour les croisements, ou de l'annexe au programme contenant ces prescriptions. Les conducteurs doivent observer la marche à vue aux abords de l'établissement dans lequel a lieu le croisement et s'arrêter avant d'engager le croisement de sortie (ou un autre point repéré sur le terrain). Le point de croisement est rappelé par écrit ou par dépêche lors de l'autorisation d'engagement de la circulation.

Chaque train s'engage sur la voie désignée dans la consigne de ligne. A cet effet, chacun des trains doit s'arrêter avant l'aiguille d'entrée, l'agent d'accompagnement étant chargé de décadénasser et de disposer convenablement cette aiguille, avant de donner l'ordre au conducteur d'entrer dans l'établissement. Avant la remise en circulation de son train, l'agent d'accompagnement s'assure que l'aiguille de sortie est correctement disposée (ou peut être talonnée) avant d'autoriser le départ. Si nécessaire, le train s'arrête après cette aiguille et l'agent d'accompagnement remet les appareils de voie dans la position assurant la continuité et la protection de la voie de circulation.

Chaque train ne doit repartir qu'après l'arrivée du ou des trains croiseurs, et après vérification que le croisement de l'aiguille de sortie est bien dégagé et que le train croiseur porte la signalisation d'arrière prévue.

Des dispositions analogues doivent être prévues dans le cas où plusieurs trains se trouvent simultanément dans un même établissement.

Dans le cas exceptionnel de croisement non prévu au programme de circulation, le chef de ligne donne les instructions utiles aux agents concernés.

Article 203. VUTR comprenant plusieurs sections

203.1. Découpage de la VUTR en sections

Le découpage en sections permet la présence simultanée de plusieurs trains sur la VUTR, de même sens ou de sens contraire.

Les sections sont définies dans la consigne de ligne. L'origine d'une section est repérée par une pancarte identifiant la section (par exemple : « Origine section... »), généralement accompagnée par une pancarte « Arrêt ». Sa fin est matérialisée par la pancarte d'identification de la section suivante ou par l'extrémité de la VUTR matérialisée, si nécessaire, par une pancarte.

La création d'une limite de section impose un moyen de communication entre les agents de trains et le chef de ligne. A défaut, la ligne doit être exploitée selon les principes d'une VUTR sans sections.

L'annexe 1 donne des exemples de configurations-types.

203.2. Exploitation des sections

L'engagement de chaque section est subordonné à l'autorisation du chef de ligne, suivant les modalités prévues par la consigne de ligne.

Le chef de ligne ne peut autoriser qu'une seule circulation à la fois sur chaque section, sauf en cas de croisement ou de secours. Une circulation peut être engagée sur une section dès que la circulation précédente a atteint la limite aval de cette section, sans attendre le dégagement complet de la section par la première circulation. Dans ce cas, un « secteur de dégagement », sur lequel la marche à vue doit être observée, est créé en amont de la limite de section. L'obligation de marcher à vue est alors rappelée sur le terrain par une pancarte « MV » ou par la signalisation spécifique des gares des lignes à voie unique à signalisation simplifiée.

L'autorisation d'engagement peut être délivrée par le chef de ligne pour plusieurs sections successives. Dans ce cas, le conducteur doit néanmoins marquer l'arrêt avant d'engager la section suivante.

Afin de faciliter le suivi des circulations sur la VUTR, le chef de ligne peut tenir un graphique espace-temps.

Article 204. Circulation en avance

La consigne de ligne peut prévoir la circulation en avance, sous réserve que les croisements ne soient pas autorisés.

Un train ne peut circuler en avance que sur ordre du chef de ligne (remis ou transmis au conducteur) dans la limite fixée par l'ordre correspondant.

La consigne de ligne indique les mesures à prendre vis-à-vis des P.N. gardés par des agents sédentaires. Elle précise les assurances à obtenir vis-à-vis des autres circulations.

Avant d'autoriser la circulation en avance, le chef de ligne s'assure qu'il n'y a pas de travaux en cours ou prévus sur le parcours concerné.

Chapitre 3 :

Ordre normal de succession des trains - Mise en marche et suppression des trains

Article 301. Connaissance de la circulation

Le chef de ligne doit disposer en temps utile des informations nécessaires pour assurer le service de la circulation des trains sur la ligne, notamment celles relatives à l'ordre normal de succession des trains, défini par le programme de circulation et ses annexes (voir article 302).

Article 302. Programme de circulation et ses annexes

Le programme de circulation indique notamment :

- la nature des trains (réguliers ou facultatifs),
- leur horaire,
- les points d'arrêt pour croisement et aux limites de sections,
- les trains entre lesquels un croisement est prévu,
- les autres capacités d'infrastructure réservées.

Les trains non prévus au programme font l'objet d'annexes au programme de circulation.

Le programme de circulation et ses annexes, la mise en marche et la suppression des trains sont portés en temps utile à la connaissance des exploitants concernés suivant les dispositions prévues à la consigne de ligne.

Chapitre 4 :

Manœuvres – Incidents

Article 401. Manœuvres

En dehors de certains établissements indiqués dans la consigne de ligne, les manœuvres autres que celles effectuées par les trains sont interdites si elles engagent la voie de circulation.

Dans les établissements où de telles manœuvres sont autorisées, la consigne de ligne précise les conditions d'engagement et de dégagement de la voie de circulation par les manœuvres, ainsi que les limites de la zone de manœuvre. Si nécessaire, la consigne de ligne indique les mesures à prendre pour permettre à une manœuvre d'engager la voie de circulation au-delà des limites de la zone de manœuvre.

L'engagement de la voie de circulation est subordonné à une autorisation par dépêche du chef de ligne, qui s'assure que rien ne s'y oppose (absence de travaux, absence de circulation pour les établissements qui ne sont pas pourvus de signaux...). Le chef de ligne doit être avisé de la fin de la manœuvre et du dégagement de la voie de circulation.

Lorsqu'un point de desserte ou de garage se situe à proximité d'une limite de section, la consigne de ligne précise, s'il y a lieu, les prescriptions applicables pour le franchissement de cette limite par la manœuvre effectuée avec le train.

Article 402. Limitations inopinées de vitesse

Lorsqu'il y a lieu de limiter temporairement la vitesse des trains sur une partie de voie, le GI chargé de l'entretien fait connaître au chef de ligne le taux et l'emplacement de la limitation temporaire de vitesse.

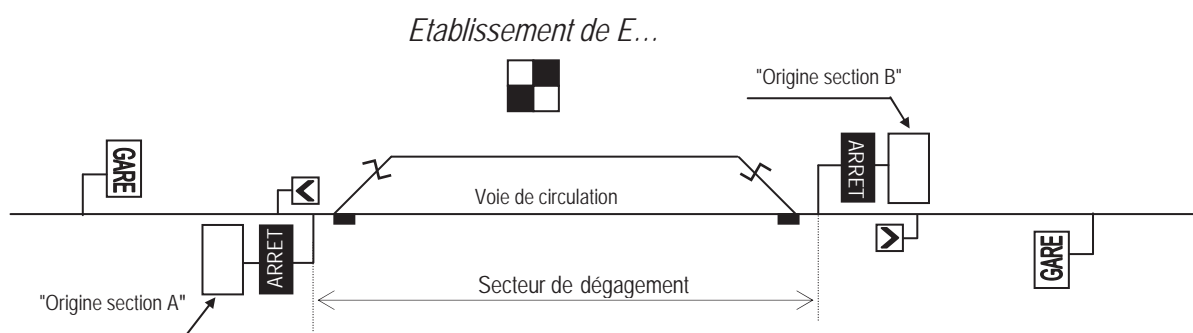
Le chef de ligne donne alors aux conducteurs des trains intéressés un ordre de limitation de vitesse, dans les conditions prévues par la documentation d'exploitation.

Cette limitation temporaire de vitesse n'est habituellement pas rappelée par des signaux sur le terrain ; son emplacement peut, si nécessaire, être indiqué par des repères.

Annexe 1

Configurations-types de limites de sections

Exemple 1

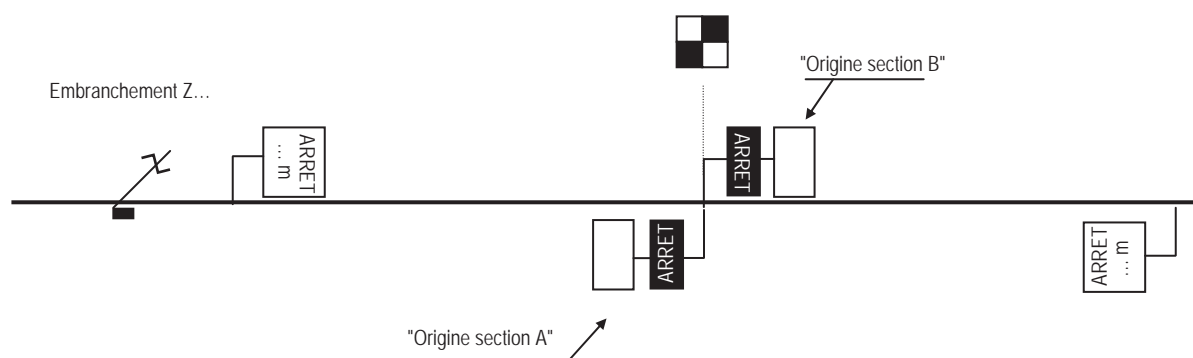


Dans cet exemple, les deux sections encadrent un établissement comportant la signalisation des gares de VUSS.

Les trains arrêtés entre les repères d'entrée (chevrons pointe en bas) sont protégés par l'obligation de marcher à vue depuis ces repères. Dès l'arrivée à E, l'agent d'accompagnement (ou le conducteur) informe le chef de ligne qu'il a dégagé la section amont (A ou B, selon le sens de circulation). Le chef de ligne peut autoriser un autre train à pénétrer dans cette section lorsqu'il a reçu cet avis.

Le train arrêté ne doit pas s'engager au-delà de la pancarte « ARRET » sans l'accord du chef de ligne.

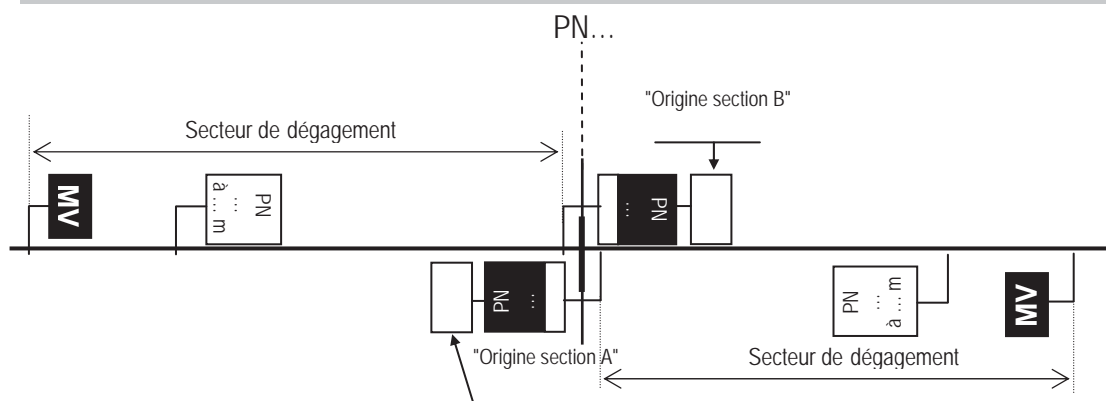
Exemple 2



Dans cet exemple, la limite entre les sections A et B a été fixée en un point ne comportant pas de signaux de protection. Des pancartes « ARRET » ont été implantées pour matérialiser cette limite et imposer l'arrêt à tous les trains.

Il n'a pas été jugé utile de créer un secteur de dégagement, l'engagement d'un deuxième train sur une section ne devant avoir lieu que lorsque le premier a entièrement franchi la pancarte « ARRET » ou a été garé (par exemple, sur l'embranchement Z, dans le cas de la section A).

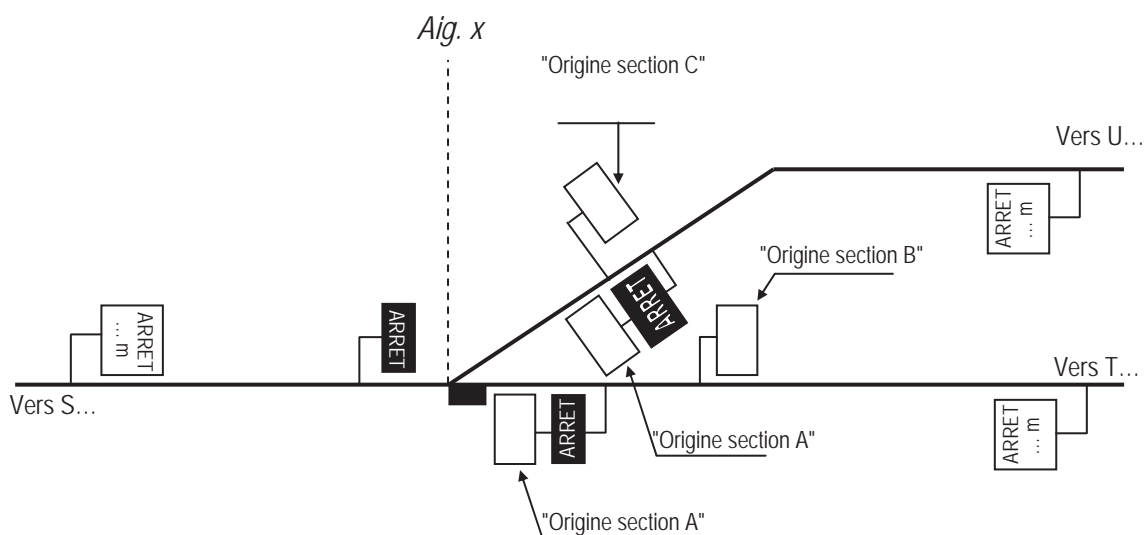
Exemple 3



Dans cet exemple, le P.N. constitue la limite de section. Un train peut être engagé dans la section amont dès que le train précédent est arrivé au P.N. et se trouve sur le secteur de dégagement. L'obligation de marcher à vue sur le secteur de dégagement est rappelée par des pancartes « MV ».

Après réception de l'autorisation d'engager la section aval, l'agent d'accompagnement (ou le conducteur) du train arrêté en amont du P.N. applique les dispositions prévues par la consigne de ligne pour le franchissement de ce P.N.

Exemple 4



Dans cet exemple, l'aiguille x est située entre les sections A, B et C. Les sections B et C ne sont pas suivies d'autres sections.




En provenance de A, il est nécessaire d'attendre le dégagement complet du train de la section A vers la section B ou C avant d'autoriser l'engagement d'un autre train sur la section A. Il n'a pas été jugé nécessaire de créer un secteur de dégagement en amont des sections B et C.

En provenance de S, l'engagement d'un train sur la section A n'est autorisé que lorsque le train précédent a entièrement franchi la pancarte arrêt donnant accès aux branches B ou C. Si nécessaire, un secteur de dégagement peut-être créé dans les mêmes conditions que dans l'exemple ci-dessus.

Fiche d'identification

Titre	Principes d'exploitation des lignes à voie unique à trafic restreint
Nature du texte	Document de principe
Elaborateur	Direction Sécurité/Sûreté/Risques (DSSR) - Département Documentation de sécurité
Référence SNCF Réseau	RFN-IG-SE 04 B-00-n°003
Version en cours / date	Version 01 du 16-10-2015
Date d'application	Applicable à partir du 11-12-2016

Élaboration / Approbation

Rédacteur		Vérificateur		Approbateur	
Daniel VIDAL	 23/10/15	Bernard CHARVET		Claude SOLARD	

Textes abrogés

néant

Textes de référence

néant

Textes interdépendants

néant

Distribution

SNCF Réseau	<i>Direction Sécurité / Sûreté / Risques</i>	- Département Documentation de sécurité - Département Politiques transverses de sécurité - Département Management de la sécurité - Département Veille sécurité
	<i>Métier "Circulation"</i>	- Direction "Exploitation et Sécurité"
	<i>Métier "Maintenance & Travaux"</i>	- Direction Sécurité Qualité Sûreté - Direction Maintenance
	<i>Métier "Ingénierie & Projets"</i>	- Direction Projets Système Ingénierie - Service Autorisations de sécurité
	<i>Direction Générale Ile de France</i>	- Direction Sécurité
	<i>Secrétariat Général</i>	- Direction Juridique
	<i>Directions territoriales</i>	- Pôles Clients et Services
		<i>Prestataires de gestion d'infrastructure</i>
<i>Centres de formation</i>	<i>Centres agréés par l'EPSF</i>	
<i>EPSF</i>	<i>Département Référentiels</i>	
<i>Autres</i>	<i>Ministère chargé des transports Direction des services de transport Bureau de la sécurité et de l'interopérabilité des transports guidés</i>	

Résumé

Le présent document de principe définit les principes d'exploitation des lignes à voie unique à trafic restreint.

