

## Utilisation des voies de service

Document de principe

Version 03 du 23-10-2018  
Applicable à partir du 15-12-2019

**SNCF**  
**RÉSEAU**

(IG TR 1 A n°4)  
RFN-IG-TR 01 A-00-n°004



**COPIE non tenue à jour du 19/12/2019**

# Sommaire

Article 1. Préambule .....	1
1.1. Origine de la modification du document .....	1
1.2. Objectif du document .....	1
1.3. Glossaire .....	1
1.4. Abréviations utilisées.....	2
Article 2. Objet.....	3
<b>CHAPITRE 1 : AFFECTATION ET UTILISATION DES VOIES DE SERVICE .....</b>	<b>5</b>
Article 101. Généralités .....	5
Article 102. Convention d'utilisation temporaire (CUT).....	5
Article 103. Convention d'occupation temporaire (COT) .....	5
Article 104. Convention de mise à disposition (CMD) .....	6
Article 105. Désignation des installations manœuvrées par les ExF .....	6
Article 106. Description de l'infrastructure.....	6
106.1. Principes.....	6
106.2. Éléments à fournir aux ExF.....	6
106.2.1. Infrastructures de voies de service .....	6
106.2.2. Modalités d'utilisation des installations .....	7
<b>CHAPITRE 2 : ORGANISATION DE LA CONCOMITANCE D'EXPLOITATION FERROVIAIRE.....</b>	<b>8</b>
Article 201. Principes.....	8
201.1. Découpage en « blocs » des capacités d'infrastructure de voies de service .....	8
201.1.1. Cas général .....	8
201.1.2. Cas particuliers.....	8
201.1.3. Exemples de découpage en blocs.....	9
201.2. Allocation des capacités d'infrastructure sur voies de service.....	10
Cas des sites ne comportant qu'un seul bloc .....	10
201.3. Programme théorique de travail.....	11
201.4. Mise en place de l'organisation par blocs .....	11
201.4.1. Analyse préalable des risques.....	11
201.4.2. Présentation de l'organisation.....	11
201.4.3. Suivi de l'organisation.....	11
Article 202. Organisation opérationnelle de la concomitance d'exploitation .....	12
202.1. Généralités .....	12
202.2. Coordinateur de site .....	12
202.3. Coordinateur de manœuvres .....	12
202.4. Coordination des mouvements hors blocs .....	12
Article 203. Suivi opérationnel des blocs .....	12
203.1. Tableau de suivi des blocs .....	12
203.2. Retards, aléas de production .....	13
Article 204. Exploitation d'un bloc ou d'un groupement de blocs.....	13
204.1. Demande et accord de bloc .....	13
204.1.1. Principes de fonctionnement du bloc ou du groupement de blocs.....	14
204.1.2. Bloc alloué en permanence à un ExF pour la durée du service annuel.....	14
204.2. Engagement du bloc par une manœuvre.....	14
204.3. Réception d'un train sur le bloc .....	14
204.3.1. Principe général.....	14
204.3.2. Réception sur une voie libre du bloc.....	15
204.3.3. Réception sur une voie occupée du bloc.....	15
204.4. Bloc alloué en permanence à un ExF pour la durée du service annuel .....	16
204.5. Utilisation d'un bloc accordé à un ExF par un autre ExF .....	16
204.6. Départ d'un train ou dégagement du bloc par une manœuvre .....	17

204.7. Restitution du bloc ou du groupement de blocs .....	17
204.7.1. Cas général .....	17
204.7.2. Particularité d'un départ de train différé.....	18
204.7.3. Particularités autres.....	18
Article 205. Travaux impactant l'utilisation des voies de service.....	19
205.1. Travaux programmés .....	19
205.2. Travaux non programmés .....	19
205.3. Travaux inopinés et urgents .....	19
Article 206. Prise en attachement des échanges d'informations.....	19
Article 207. Arbitrage.....	20
Article 208. Prise de mesures par les ExF sur ordre du service chargé de la gestion des circulations.....	20
Article 209. Cas exceptionnel de mise à disposition .....	20
<b>CHAPITRE 3 : PROTECTION DU PERSONNEL DES EXF SUR LES VOIES DE SERVICE .....</b>	<b>21</b>
Article 301. Interventions sur le matériel roulant.....	21
Article 302. Intervention d'un opérateur d'un ExF sur certaines installations situées hors bloc .....	21
Article 303. Déneigement des appareils de voie.....	21
<b>CHAPITRE 4 : MANŒUVRE DES INSTALLATIONS DE SÉCURITÉ SIMPLES .....</b>	<b>22</b>
Article 401. Principes .....	22
Article 402. Dispositifs permettant la manœuvre des installations de sécurité simples .....	22
Article 403. Dérangement d'une installation de sécurité simple .....	22
403.1. Principes .....	22
403.2. Dérangement s'opposant à l'utilisation du bloc .....	23
403.3. Dérangement ne s'opposant pas à l'utilisation du bloc .....	23
<b>ANNEXE 1 EXEMPLE DE TABLEAU DE SUIVI DES BLOCS.....</b>	<b>24</b>

## Article 1. Préambule

SNCF Réseau a en charge la définition des principes directeurs d'élaboration de ses consignes locales d'exploitation. À ce titre, le présent document définit les principes d'utilisation des voies de service devant être déclinés dans ces consignes.

### 1.1. Origine de la modification du document

Le présent document de principe est modifié pour tenir compte de :

- la parution de l'arrêté du 7 mai 2015 relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite des trains,
- la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire,
- la simplification des procédures relatives à la gestion des blocs,
- la mise en place de conventions d'occupation ou d'utilisation des voies,
- l'évolution du processus "départ des trains".

### 1.2. Objectif du document

Le présent document de principe définit les règles à respecter afin :

- d'organiser la concomitance d'exploitation,
- de formaliser les échanges entre les différents exploitants.

### 1.3. Glossaire

Allocation résiduelle d'une capacité d'infrastructure	Au sens du présent document, allocation d'une capacité d'infrastructure, non prévue initialement au programme théorique de travail, effectuée par adaptation de ce programme soit en pré-opérationnel jusqu'à J-1 à 17h00, soit en opérationnel.
Bloc	Espace lieu utilisé par un exploitant ferroviaire (ExF) dit "titulaire" pour effectuer ses opérations ; il constitue un domaine spatial sur voies de service à l'intérieur duquel l'exploitant ferroviaire titulaire organise l'activité sous sa responsabilité durant toute la durée d'attribution du bloc.
Concomitance d'exploitation ferroviaire	Coexistence en un même lieu de plusieurs exploitants ferroviaires effectuant simultanément une activité pour leur propre compte ; la concomitance nécessite d'être organisée.
Coordinateur de manœuvres	Agent désigné par l'ExF titulaire du bloc et chargé de la gestion des manœuvres de plusieurs équipes d'un même exploitant ferroviaire ou de plusieurs exploitants ferroviaires au sein d'un bloc. Il est l'interlocuteur unique et désigné du coordinateur de site pour tout mouvement devant pénétrer sur ce bloc ou en sortir.
Coordinateur de site	Agent du service chargé de la gestion des circulations chargé d'organiser, en opérationnel, la concomitance d'exploitation sur les voies de service d'un site donné en application d'un programme théorique de travail, notamment en attribuant les blocs et en coordonnant les mouvements de mobiles hors bloc, cette dernière mission pouvant être assurée par un ou plusieurs aiguilleurs.
Exploitant ferroviaire	Regroupe, au sens du règlement de sécurité de l'exploitation du RFN : <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ les entreprises ferroviaires,</li> <li>➤ les gestionnaires d'infrastructure.</li> </ul>

Gestion opérationnelle	Gestion en temps réel d'un site ou d'une activité.
Graphique d'occupation des voies	Graphique prévisionnel, établi par le service gestionnaire des circulations, définissant les capacités de voies allouées en gare.
Période de travail	Temps attribué à un exploitant ferroviaire pour effectuer les tâches qui le concernent.
Programme théorique de travail	Programme suivi par le coordinateur de site, reprenant l'affectation théorique des blocs aux exploitants ferroviaires.
Représentant opérationnel de l'ExF	Au sens du présent document, représentant de l'ExF sur un site. Il doit pouvoir être joint à tout moment par le coordinateur de site.
Sécuriser un bloc	Prendre les mesures nécessaires pour permettre, en sécurité, l'engagement ou le dégagement d'un bloc accordé ; ces mesures sont prises par le coordinateur de manœuvres de l'ExF titulaire du bloc et concernent la sécurité des personnes, le matériel et les installations (arrêt des manœuvres en cours, avis aux agents de manœuvre, tracé d'itinéraire, mesures de protection, vérification des particularités de composition d'un train ou d'un mouvement de manœuvre dans le cas d'une réception sur bloc ...).
Suivi opérationnel des blocs	Suivi en temps réel par le coordinateur de site de l'accord, de la gestion et de la restitution des blocs ainsi que des mouvements de mobile hors bloc.
Tableau de suivi des blocs	Support ou outil permettant de gérer en temps réel l'allocation résiduelle de capacité, l'accord des blocs et la prise en attachement des échanges.

#### 1.4. Abréviations utilisées

AC	Agent circulation
CLE	Consigne locale d'exploitation
CLO	Consigne locale opérationnelle
CMD	Convention de mise à disposition
COT	Convention d'occupation temporaire
CUT	Convention d'utilisation temporaire
CTC	Chantier de transports combinés
DRR	Document de référence du réseau
ExF	Exploitant ferroviaire
GI	Gestionnaire d'infrastructure
GOV	Graphique d'occupation des voies
ITE	Installation terminale embranchée
MD	Marchandises dangereuses
PL	Pleine ligne
PN	Passage à niveau
RFN	Réseau ferré national
SGC	Service chargé de la gestion des circulations

## Article 2. Objet

---

Le présent document définit des principes généraux d'utilisation des voies de service, permettant au service chargé de la gestion des circulations d'organiser la concomitance d'exploitation entre les exploitants ferroviaires dans le cadre :

- d'un processus d'allocation de capacité sur les voies de service,
- de règles opérationnelles.

Il précise les conditions d'utilisation des installations de sécurité simples par les opérateurs des exploitants ferroviaires.

**COPIE non tenue à jour du 19/12/2019**



# CHAPITRE 1 :

## Affectation et utilisation des voies de service

### Article 101. Généralités

Le domaine public ferroviaire comprend des voies de service raccordées au réseau principal dans les gares, les établissements de pleine ligne ou sur certaines voies particulières de desserte (VUTR, voies mères d'embranchement...).

SNCF Réseau définit l'utilisation des voies de service, en principe, comme suit :

- voies utilisées pour les besoins du service chargé de la gestion des circulations et ne devant pas, normalement, servir pour les manœuvres et le stationnement ; la manœuvre de l'ensemble des installations permettant la desserte de ces voies est assurée par le personnel du SGC,
- voies de travail ou de stationnement affectées aux ExF par blocs,
- voies de travail ou de stationnement affectées aux ExF hors blocs,
- voies, hors capacités d'infrastructure, affectées au titulaire d'une convention d'utilisation temporaire (CUT),
- voies, hors capacités d'infrastructure, affectées au titulaire d'une convention d'occupation temporaire (COT),
- voies affectées au titulaire d'une convention de mise à disposition (CMD).

Un train peut être reçu sur l'une ou l'autre de ces voies.

Pour chaque site comportant des voies de service utilisables par les ExF, une consigne locale d'exploitation (CLE) décrit les installations et en précise les règles d'utilisation.

### Article 102. Convention d'utilisation temporaire (CUT)

Certaines voies de service, hors capacités d'infrastructure, peuvent être mises à disposition exclusive d'une personne par SNCF Réseau, sous couvert d'une CUT, pour un usage spécifique comme le stationnement de véhicules sur une longue durée (stockage de matériels roulants non utilisés...). Lorsque ces matériels ont été utilisés pour le transport de MD, ils doivent avoir été préalablement à leur stockage vidés et nettoyés.

La durée maximale d'une telle convention est fixée, en principe, à un an.

Les engagements ou dégagements du domaine géré sous couvert de la CUT ne peuvent être réalisés que par des mouvements sous la responsabilité d'un exploitant ferroviaire. Les modalités d'engagement et de dégagement du domaine correspondant sont définies dans la CLE.

### Article 103. Convention d'occupation temporaire (COT)

Certaines voies de service, hors capacités d'infrastructure, peuvent être mises à disposition exclusive d'une personne par SNCF Réseau, sous couvert d'une COT pour un usage spécifique, notamment du stationnement de véhicules de très longue durée (stockage de matériels roulants non utilisés) ou des opérations de maintenance sur des matériels roulants par exemple.

La durée minimale d'une telle convention est fixée à un an, sa durée maximale étant, en principe, fixée à cinq ans.

Les engagements ou dégagements du domaine géré sous couvert de la COT ne peuvent être réalisés que par des mouvements sous la responsabilité d'un exploitant ferroviaire. Les modalités d'engagement et de dégagement du domaine correspondant sont définies dans la CLE.

## Article 104. Convention de mise à disposition (CMD)

Certaines voies de service peuvent être mises à disposition exclusive d'une personne par SNCF Réseau, sous couvert d'une CMD pour y exercer une activité.

La durée maximale d'une telle convention est fixée, en principe, à cinq ans.

Les engagements ou dégagements du domaine géré sous couvert de la CMD ne peuvent être réalisés que par des mouvements sous la responsabilité d'un exploitant ferroviaire. Les modalités d'engagement et de dégagement du domaine correspondant sont définies dans la CLE.

## Article 105. Désignation des installations manœuvrées par les ExF

Les installations, dont la manœuvre est à la charge des ExF, sont désignées pour chaque site dans la consigne locale d'exploitation visée à l'article 101 du présent document.

Il s'agit :

- d'installations de sécurité simples pour lesquelles le personnel est habilité à la tâche de sécurité correspondante et visée à l'annexe II de l'arrêté du 7 mai 2015 relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite des trains, et conformes aux dispositions de l'article 76 de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national,
- d'installations autres (appareils de voie situés sur voies de service commandés à pied d'œuvre ou à distance, non enclenchés et n'intervenant pas dans la protection des voies principales, appareils d'interruption électrique permettant la desserte des voies et dont la caténaire est normalement hors tension, certains PN ...).

## Article 106. Description de l'infrastructure

### 106.1. Principes

Les infrastructures de voies de service, et les installations manœuvrées par les EF, sont décrites :

- pour une gare, dans sa consigne locale d'exploitation,
- pour un établissement de pleine ligne, dans la consigne locale d'exploitation traitant de sa desserte,
- pour les VUTR et les voies uniques dites à autre régime d'exploitation, dans les consignes locales relatives à l'exploitation de ces lignes.

Le terme "CLE" utilisée dans le présent document recouvre ces trois types de consignes.

### 106.2. Éléments à fournir aux ExF

#### 106.2.1. Infrastructures de voies de service

La description des infrastructures de voies de service de chaque site figure dans la CLE. Celle-ci reprend notamment, pour les voies, les tiroirs et voies de liaison de chaque chantier, les éléments ci-après :

- la longueur utile,
- l'équipement en caténaire et état électrique normal,
- le taux de déclivité moyenne, avec indication du sens de la pente,

- les critères liés à l'exploitation, notamment :
  - l'aptitude à supporter la charge D (22,5 tonnes par essieu),
  - l'aptitude aux transports exceptionnels,
- l'utilisation habituelle (gestion des circulations, travail, stationnement, etc.),
- les restrictions éventuelles (voie interdite à la réception de wagons transportant des MD, voie temporairement interdite, voie interdite à certains types de matériels roulants, vitesse limitée, etc.),
- le rayon de courbure des voies lorsque celui-ci est inférieur à 150 mètres,
- les équipements spéciaux (quai de chargement, dispositif de protection, gabarit, etc.),
- les spécificités de certains heurtoirs,
- les caractéristiques des bosses de débranchement,
- les particularités locales concernant l'aptitude des entrevoies au cheminement du personnel effectuant des manœuvres qui peuvent figurer dans des consignes locales d'exploitation autres que la CLE,
- les gabarits réduits,
- les emplacements des cales d'appui pour les sites où s'effectue le tri par gravité,
- les autres particularités éventuelles.

### *106.2.2. Modalités d'utilisation des installations*

Les modalités d'utilisation, en mode de fonctionnement nominal, des installations simples manœuvrées par les ExF et visées à l'article 105 du présent document sont définies dans la CLE avec, le cas échéant :

- la procédure à respecter avant et après leur utilisation,
- la position normale imposée des appareils.

# CHAPITRE 2 :

## Organisation de la concomitance d'exploitation ferroviaire

### Article 201. Principes

---

L'organisation de la concomitance d'exploitation ferroviaire consiste à coordonner la présence de plusieurs ExF intervenant sur les voies de service d'un même site, afin d'éviter les risques correspondants (collision, prise en écharpe ...).

#### 201.1. Découpage en « blocs » des capacités d'infrastructure de voies de service

---

##### *201.1.1. Cas général*

Dans un souci d'optimisation de la capacité qu'elles offrent à l'ensemble des utilisateurs du RFN, les voies de service ne sont pas, en principe, réservées à une utilisation exclusive et peuvent faire l'objet d'une allocation de capacité sous forme de blocs.

La détermination du nombre de blocs sur un site tient compte des besoins d'utilisation prévisibles. Ces besoins sont déterminés, en lien avec les exploitants et l'entité Clients & Services de SNCF Réseau, par le SGC qui définit et propose le nombre de blocs dans le cadre de la conception ou de l'adaptation du service annuel.

Un faisceau de voies de service fait l'objet, en principe, d'un découpage en blocs « à la voie » notamment lorsque le faisceau est utilisé à des fins de stationnement de matériels roulants. La consigne locale d'exploitation correspondante définit, en outre, les groupements de blocs susceptibles d'être utilisés.

Un groupement de blocs doit être défini de façon à obtenir, dans toute la mesure du possible, une autonomie de manœuvre à l'ExF qui en est titulaire. Néanmoins, afin de limiter les interfaces et les risques ferroviaires correspondants, il convient également de ne pas créer un nombre de groupements de blocs excessif par rapport aux besoins d'exploitation.

Dans certains cas, un faisceau de voies de service comportant un nombre de voies limité peut faire l'objet d'un seul bloc notamment lorsqu'il n'est utilisé que pour des opérations de manœuvre nécessitant d'évoluer dans l'ensemble de son périmètre.

Les blocs, mentionnés dans les CLE, sont définis par leurs limites géographiques (garage franc, signal ...).

Pour chaque site, le nombre de blocs est déterminé, en principe, au moins pour la durée d'un service annuel. Toutefois, il peut, si nécessaire et sous réserve de faisabilité, faire l'objet d'une modification en cours de service. Il peut en être ainsi, par exemple, lorsque le suivi de l'organisation mise en place (voir article 201.4.3 ci-après) fait apparaître des difficultés particulières.

##### *201.1.2. Cas particuliers*

Certaines voies de service ne font pas l'objet d'une allocation de capacité par bloc, et donc d'un découpage en blocs. Il s'agit alors de sites gérés en "dynamique". Les principes définis dans le présent document n'y étant pas applicables, les modalités de gestion de la concomitance d'exploitation sont repris dans la CLE.

Il en est notamment ainsi :

- des voies utilisées pour les besoins du SGC, durant les périodes réservées à ce besoin,

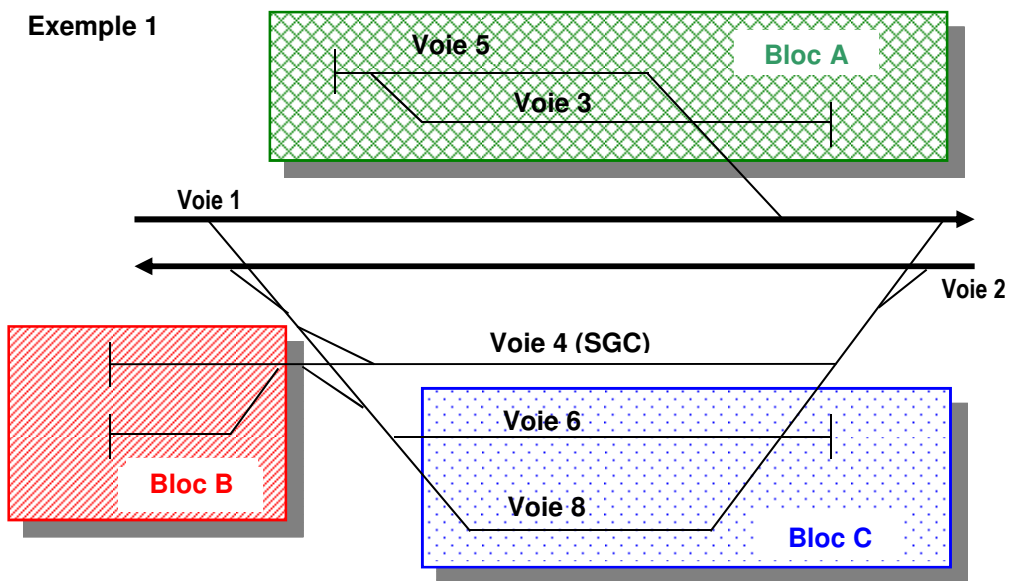
- des voies utilisées pour le tri à la gravité,
- des voies « support » des CTC qui sont gérées (hormis la commande des itinéraires lorsque cette commande est effectuée à pied d'œuvre) par le SGC pour le suivi de leur état d'occupation et la concomitance d'exploitation,
- des voies à particularité d'exploitation (escale train ...) désignées dans la CLE,
- de voies situées dans certains sites sur lesquels la gestion de la concomitance d'exploitation par blocs n'est pas jugée nécessaire (gares ne comportant qu'une voie de service pour chaque sens de circulation et sans trafic régulier par exemple).

Lorsqu'une organisation particulière nécessitant des moyens supplémentaires du GI est mise en place dans la période d'ouverture de ces chantiers, les prestations correspondantes offertes aux ExF leur sont alors facturées.

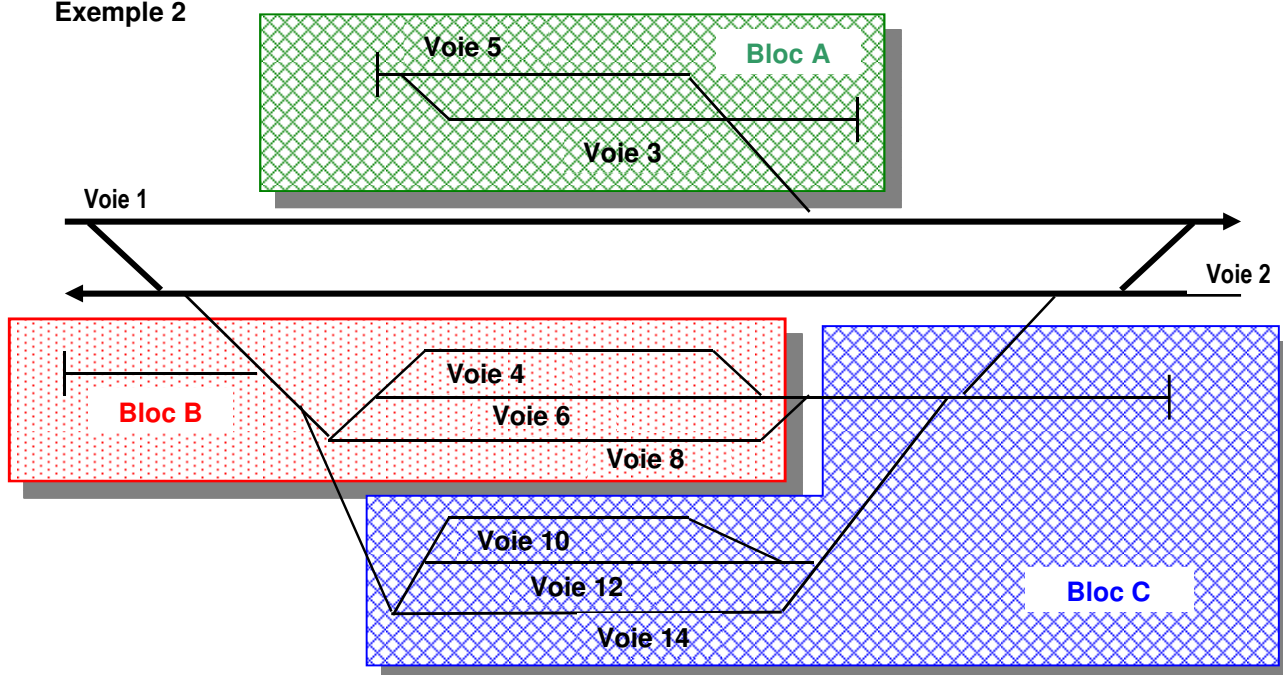
Les procédures relatives à la gestion de la concomitance d'exploitation sur ces voies sont définies dans la CLE.

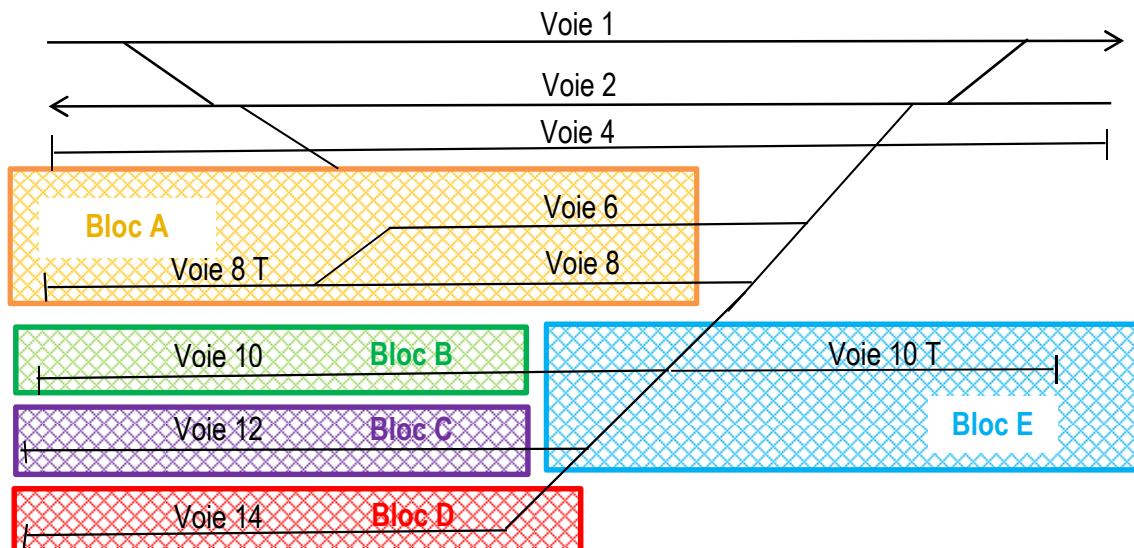
### 201.1.3. Exemples de découpage en blocs

Exemple 1



Exemple 2



**Exemple 3**

Nota : Dans cet exemple, la CLE peut prévoir que :

- la voie 4 est exploitée hors bloc,
- les voies 6, 8 et 8T constituent un bloc,
- les voies 10, 12 et 14 constituent chacune un bloc indépendant,
- le bloc E ne peut être attribué séparément,
- les blocs B, C, D et E peuvent être attribués au titre d'un groupement.

## 201.2. Allocation des capacités d'infrastructure sur voies de service

Le processus d'allocation des capacités d'infrastructure sur voies de service est décrit au DRR. Dans le cadre de ce processus, et dans le respect du calendrier annuel, le GI élabore un GOV prévisionnel sur les voies de service utilisées pour les besoins du SGC, et alloue en principe des blocs sur les voies de travail et de stationnement.

L'allocation des blocs tient compte des besoins exprimés auprès du GI par :

- les entreprises ferroviaires (voies affectées pour leur propre besoin et pour un temps déterminé pour effectuer des manœuvres ...),
- les services du GI (travaux sur les voies, stationnement et manœuvres de véhicules pour des travaux spécifiques ...).

L'organisation du travail est, si possible, mise en place de la façon suivante :

- soit par une séparation temporelle des ExF : chaque ExF se voit attribuer par le GI un intervalle de temps au cours duquel il utilise, sous sa responsabilité durant toute la période accordée, le (ou les) bloc(s) correspondant(s) à l'intégralité du site considéré ; cette solution est à privilégier dans le cas des établissements PL,
- soit par une séparation spatio-temporelle des ExF : chaque ExF se voit attribuer par le GI un bloc distinct qu'il utilise, sous sa responsabilité, durant toute la période accordée.

### *Cas des sites ne comportant qu'un seul bloc*

Dans les sites ne comportant qu'un seul bloc, l'allocation de capacité notifiée par SNCF Réseau mentionne systématiquement une réserve selon laquelle l'ExF à qui est accordé le bloc doit obligatoirement, en fonction de la capacité résiduelle, donner son accord aux demandes d'utilisation du bloc par les autres ExF.

Dans ces sites, deux procédures peuvent être appliquées pour l'engagement du bloc accordé par un mouvement n'appartenant pas à l'ExF titulaire du bloc :

- restitution du bloc par l'ExF titulaire afin de permettre une réattribution du dit bloc à l'ExF qui doit l'engager, cette procédure étant à privilégier,
- à défaut, engagement du mouvement par l'ExF titulaire du bloc dans les conditions prévues à l'article 204.3 du présent document.

En cas d'incompatibilité entre les besoins des ExF, l'entité Clients & Services de SNCF Réseau rend les arbitrages nécessaires.

### 201.3. Programme théorique de travail

---

L'allocation des blocs sur les voies de travail et de stationnement est déclinée pour le coordinateur de site en programme théorique de travail par le représentant local du SGC.

Ce programme théorique mentionne l'espace temporel durant lequel un bloc est attribué à un ExF. Cet espace-temps est défini par deux valeurs : horaire et calendaire.

Une adaptation journalière du programme est réalisable par le représentant du SGC, en tenant compte des informations éventuellement reçues des ExF.

Le SGC en informe les ExF au plus tard le jour J-1 à 17h00. Au-delà, toute modification du programme théorique de travail est assurée en opérationnel par le coordinateur de site.

Hormis le cas des travaux inopinés et urgents, l'adaptation du programme théorique de travail ne doit en aucun cas gêner la production des ExF.

En cas d'écart répétitif au programme théorique de travail, le représentant du SGC organise une réunion avec les ExF afin d'étudier l'adaptation éventuelle de ce programme. En cas de désaccord, l'entité Clients & Services de SNCF Réseau est alertée pour arbitrage.

### 201.4. Mise en place de l'organisation par blocs

---

#### *201.4.1. Analyse préalable des risques*

À chaque recours à une exploitation par blocs de façon nouvelle ou en remplacement d'une autre organisation, il y a lieu de traiter cette mise en œuvre comme un changement apporté au système ferroviaire au sens du règlement CE n° 402/2013 concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques.

Par conséquent, le SGC met en œuvre, préalablement à toute mise en place d'une organisation par blocs, le processus de gestion des risques prévu par ce règlement.

#### *201.4.2. Présentation de l'organisation*

Le représentant local du SGC effectue une présentation aux représentants des ExF :

- de l'organisation et des procédures envisagées,
- des installations que leurs opérateurs auront à manœuvrer.

#### *201.4.3. Suivi de l'organisation*

Lors de la mise en application effective de l'organisation de la concomitance d'exploitation sur un site, les représentants locaux du SGC et des ExF mettent en place un suivi de cette organisation dont le but est de s'assurer de la correcte application des procédures définies dans les consignes locales (CLE et CLO) et de recueillir les éventuelles difficultés rencontrées. Ce suivi, réalisé dans le cadre du management de la sécurité propre à chaque exploitant, fait l'objet d'un partage entre les représentants.

Les représentants locaux du SGC et des ExF, avec la participation si nécessaire des représentants locaux du GI en charge de l'entretien des installations, examinent lors d'une réunion annuelle, ou chaque fois que nécessaire, les éventuelles difficultés rencontrées dans l'application des procédures.

## Article 202. Organisation opérationnelle de la concomitance d'exploitation

---

### 202.1. Généralités

---

L'organisation opérationnelle de la concomitance d'exploitation sur les voies de service est exercée par un coordinateur de site relevant du SGC.

### 202.2. Coordinateur de site

---

Un coordinateur de site est responsable, en opérationnel :

- de l'organisation de la concomitance d'exploitation sur un site donné sur la base d'un programme théorique de travail,
- de l'allocation résiduelle des capacités d'infrastructure de voies de service, en opérationnel, à partir de J-1 à 17h00,
- de l'accord des blocs aux ExF,
- de la coordination des mouvements effectués hors bloc, lorsque cette mission n'est pas assurée par un ou des aiguilleurs conformément au point 202.4 ci-après.

Le coordinateur de site doit avoir connaissance :

- du programme théorique de travail, comprenant les capacités allouées pour travaux programmés,
- de tous les aléas et défaillances rencontrés par les ExF,
- des coordonnées du représentant opérationnel de chaque ExF en activité sur le site, représentant qui doit pouvoir être joint à tout moment.

### 202.3. Coordinateur de manœuvres

---

L'ExF titulaire d'un bloc désigne un coordinateur de manœuvres habilité à la tâche essentielle « réaliser et diriger une manœuvre ». Ce coordinateur de manœuvres devient, durant toute la durée d'attribution du bloc, l'interlocuteur unique et désigné du coordinateur de site et des aiguilleurs pour tout mouvement devant pénétrer sur le bloc ou en sortir. Il assure également la coordination des manœuvres au sein du bloc.

### 202.4. Coordination des mouvements hors blocs

---

La coordination des mouvements effectués « hors bloc » est en principe assurée par le coordinateur de site. Toutefois, lorsqu'un (des) aiguilleur(s) est (sont) présent(s) sur le site, le coordinateur de site lui (leur) notifie l'accord et la restitution des blocs. Le (les) aiguilleur(s) est (sont) alors chargé(s), dès l'accord du bloc, de la coordination des mouvements hors bloc le (les) concernant.

Cette particularité est précisée dans la CLE.

## Article 203. Suivi opérationnel des blocs

---

### 203.1. Tableau de suivi des blocs

---

En opérationnel, le coordinateur de site suit en temps réel l'accord et la restitution des blocs en tenant à jour un tableau de suivi des blocs (voir exemple en annexe 1 du présent document).

Ce tableau permet, au coordinateur de site, d'avoir une vue d'ensemble sur l'état d'utilisation des blocs et d'attribuer les capacités résiduelles pour les besoins spécifiques d'un ExF, pour des opérations d'entretien ou des travaux.



## 203.2. Retards, aléas de production

Tout évènement portant atteinte à la réalisation du programme théorique de travail (retard d'un train à l'arrivée, retard dans la restitution d'un bloc ...) est à porter le plus rapidement possible à la connaissance du coordinateur de site.

Si l'évènement entraîne des conséquences sur la circulation des trains en ligne, le coordinateur de site avise immédiatement le représentant du SGC concerné.

Selon la situation rencontrée, le coordinateur de site applique l'une des mesures suivantes classées par ordre de préférence :

- adaptation du programme théorique de travail si l'évènement ne gêne pas la production des autres ExF ou, le cas échéant, en accord avec les ExF concernés,
- réception du train d'un ExF sur une voie utilisée pour les besoins du SGC lorsque le site en est pourvu,
- réception du train d'un ExF sur la voie d'un bloc accordé à un autre ExF conformément aux dispositions reprises dans l'article 204.5 du présent document,
- rétention du train en amont en concertation avec l'ExF concerné et le SGC,
- à défaut d'une autre solution, restitution temporaire d'un bloc, dans les conditions prévues à l'article 209 du présent document, pour mise à disposition du SGC d'une voie permettant la réception du train.

## Article 204. Exploitation d'un bloc ou d'un groupement de blocs

### 204.1. Demande et accord de bloc

Toute exploitation d'un bloc, ou d'un groupement de blocs, nécessite son attribution opérationnelle qui s'effectue après une entente entre le coordinateur de manœuvres et le coordinateur de site. La CLE précise les formalités liées à cette entente.

Pour les blocs ou groupements de blocs permettant à l'ExF titulaire d'effectuer en toute autonomie des manœuvres engageant les garages francs des voies, l'entente prévue à l'alinéa précédent doit se faire par écrit ou par dépêche. Dans ce cas, le coordinateur de manœuvres effectue la demande de bloc auprès du coordinateur de site, par écrit ou par dépêche sous la forme :

**"Coordinateur de manœuvres ExF ... à coordinateur de site de ..., je demande le bloc ... (ou le groupement de blocs ...) à partir du ... à ... h ... min, jusqu'au ... à ... h... min."**

Le coordinateur de site qui reçoit la demande :

- consulte le programme théorique de travail,
- s'assure que la demande est conforme au programme théorique,
- vérifie que rien ne s'oppose à l'accord du bloc (ou du groupement de blocs),
- avise, le cas échéant, le ou les aiguilleurs concernés par la demande de bloc (ou de groupement de blocs),
- s'informe des mouvements et autres opérations en cours hors bloc,
- accorde le bloc (ou le groupement de blocs) au coordinateur de manœuvres, en l'informant des éventuelles particularités liées à l'état des blocs concernés.

L'accord de bloc est notifié par écrit ou par dépêche sous la forme :

**" Coordinateur de site à Coordinateur de manœuvres ExF ..., bloc (ou groupement de blocs) ... accordé du ... à ... h ... min jusqu'au ... à ... h ... min. Particularités éventuelles : ... "**

Après avoir accordé le bloc, le coordinateur de site notifie cet accord à l'aiguilleur.

Pour les blocs ou groupements de blocs ne permettant pas à l'ExF titulaire d'effectuer en toute autonomie des manœuvres engageant les garages francs des voies, la CLE peut prévoir que l'entente prévue au premier alinéa ci-dessus, soit verbale.

### 204.1.1. Principes de fonctionnement du bloc ou du groupement de blocs

Dès que le bloc ou le groupement de blocs est accordé à l'ExF, le SGC interdit son accès à tout mouvement non autorisé par le coordinateur de manœuvres titulaire du bloc ou du groupement de blocs.

Dès qu'il est titulaire du bloc ou du groupement de blocs, l'ExF y organise l'activité sous sa responsabilité durant toute la période d'attribution de celui-ci.

Les points suivants sont précisés dans la CLE :

- l'identification, la localisation géographique et les moyens de contact du coordinateur de site,
- les procédures d'accord et de restitution des blocs,
- les procédures d'engagement et de dégagement des blocs,
- le cas échéant, les mesures complémentaires prévues pour pallier le risque de dégagement intempestif d'un bloc par un mouvement, lorsqu'il y a risque d'engagement d'une voie réservée aux besoins du SGC, ou d'une voie située sur un bloc contigu pouvant être accordé à un autre ExF. L'accord du bloc par le coordinateur de site comporte alors les réserves nécessaires comme, par exemple :

*« Coordinateur de site de ... à Coordinateur de manœuvres ExF ..., bloc n°... accordé le ... à ... h ... min, jusqu'au ... à ... h ... min, sous réserve de la mise en place des mesures prévues pour le bloc n°... ».*

### 204.1.2. Bloc alloué en permanence à un ExF pour la durée du service annuel

La procédure d'accord de bloc n'est pas applicable pour un bloc alloué en permanence à un ExF pour la durée du service annuel.

L'accord du bloc est alors considéré comme réalisé de fait à l'ouverture du service, et le tableau de suivi des blocs est annoté en conséquence.

## 204.2. Engagement du bloc par une manœuvre

S'il y a lieu de faire engager un bloc par une manœuvre, le coordinateur de manœuvres :

- vérifie que la partie de voie du bloc à parcourir par la manœuvre est libre et sécurise le bloc en vue de l'exécution de ce mouvement,
- demande verbalement à l'aiguilleur l'autorisation de manœuvrer les installations hors bloc.

L'aiguilleur vérifie que rien ne s'oppose à la manœuvre des installations hors bloc et autorise le coordinateur de manœuvres, verbalement ou au moyen des installations, à manœuvrer les installations hors bloc.

Après avoir reçu l'autorisation de l'aiguilleur, le coordinateur de manœuvres :

- effectue le tracé de la partie d'itinéraire lui incombant,
- autorise l'engagement de la manœuvre verbalement ou au moyen des installations.

Lorsqu'il a reçu l'autorisation d'engager la manœuvre, l'aiguilleur établit l'itinéraire d'accès au bloc.

Après engagement de la manœuvre, l'aiguilleur et le coordinateur de manœuvres remettent, chacun pour ce qui le concerne, les installations dans la position convenable.

## 204.3. Réception d'un train sur le bloc

### 204.3.1. Principe général

Lorsque le site où est reçu le train comporte une ou plusieurs voies réservées aux besoins du SGC, le train est reçu si possible sur l'une de ces voies. Les véhicules sont ensuite engagés sur le bloc accordé à l'ExF dans les conditions prévues à l'article 204.2 ci-dessus.

Le train peut être reçu directement sur une voie d'un bloc accordé à un ExF dans les cas suivants :

- lorsque le site ne dispose pas de voies réservées aux besoins du SGC,
- lorsque les voies réservées aux besoins du SGC sont toutes occupées ou inexploitable,
- lorsque cette faculté est précisée dans la CLE.

La réception des trains sur voies de service s'effectue selon les principes définis dans la consigne locale d'exploitation. Cette consigne désigne comme responsable réception :

- un opérateur du SGC pour les voies utilisées pour les besoins de ce service,
- le coordinateur de manœuvres de l'ExF pour les voies d'un bloc ou d'un groupement de blocs,
- un agent désigné à la CLE pour les voies de travail et de stationnement gérées hors blocs.

### *204.3.2. Réception sur une voie libre du bloc*

Le coordinateur de manœuvres :

- vérifie la libération effective de la voie du bloc désignée pour la réception du train,
- manœuvre les installations du bloc pour permettre la réception du train sur la voie désignée,
- sécurise le bloc pour la réception du train,
- demande verbalement à l'aiguilleur l'autorisation de manœuvrer les installations hors bloc,
- après autorisation, donnée verbalement ou par les installations, manœuvre les installations hors bloc pour permettre la réception du train,
- autorise la réception du train au moyen des installations, par écrit ou par dépêche sous la forme :

" Coordinateur de manœuvres ExF ... à Aiguilleur Poste ..., j'autorise l'engagement du bloc n°... par le train n°...".

Après avoir reçu l'autorisation correspondante d'engager le bloc pour la réception du train, l'aiguilleur établit l'itinéraire d'accès correspondant.

Après réception du train, l'aiguilleur et le coordinateur de manœuvres remettent, chacun pour ce qui le concerne, les installations dans la position convenable.

### *204.3.3. Réception sur une voie occupée du bloc*

La réception d'un train sur une voie occupée du bloc n'est admise, en principe, que si le train a un arrêt normal dans l'établissement et si les nécessités du service le justifient (mise en tête par exemple).

Le conducteur d'un train devant être reçu sur une voie occupée d'un bloc accordé doit être préalablement avisé de cette réception sur voie occupée par sa commande ou par une mention sur un document opérationnel.

#### Réception sur voie occupée d'un train dont le conducteur a été préalablement avisé.

Le coordinateur de manœuvres :

- sécurise le bloc,
- demande verbalement à l'aiguilleur l'autorisation de manœuvrer les installations hors bloc,
- après avoir été autorisé par l'aiguilleur, effectue le tracé de la partie d'itinéraire lui incombant,
- autorise l'aiguilleur à engager le train sur voie occupée au moyen des installations, par écrit ou par dépêche sous la forme :

" Coordinateur de manœuvres ExF ... à Aiguilleur Poste ..., j'autorise l'engagement du bloc n°... par le train n°...".

L'aiguilleur établit alors l'itinéraire correspondant pour permettre la réception du train sur voie occupée.

Après réception du train, l'aiguilleur et le coordinateur de manœuvres remettent, chacun pour ce qui le concerne, les installations dans la position convenable.

#### Réception sur voie occupée d'un train dont le conducteur n'a pas été préalablement avisé.

Dans le cas où le conducteur du train n'est pas préalablement avisé de la réception sur voie occupée, le coordinateur de manœuvres, après avoir effectué le tracé sur la partie de voie hors bloc lui incombant et avant d'autoriser la réception, demande verbalement à l'aiguilleur d'aviser le conducteur du train de la réception sur voie occupée.

Puis l'aiguilleur :

- maintient fermé le signal origine de l'itinéraire correspondant,
- attend l'arrêt du train au signal,
- avise verbalement le conducteur de la réception sur voie occupée,
- donne l'assurance au coordinateur de manœuvres que le conducteur du train est avisé qu'il sera reçu sur voie occupée, par écrit ou par dépêche sous la forme :  
**" Aiguilleur du Poste ... à coordinateur de manœuvres ExF... Le conducteur du train n° ... est avisé qu'il sera reçu sur voie occupée."**
- si rien ne s'y oppose par ailleurs, autorise le coordinateur de manœuvres, verbalement ou au moyen des installations, à manœuvrer les installations hors bloc.

Le coordinateur de manœuvres :

- manœuvre les installations hors bloc pour permettre la réception du train,
- autorise la réception du train au moyen des installations ou bien par écrit ou dépêche sous la forme :  
**"Coordinateur de manœuvres ExF... à Aiguilleur du Poste ... J'autorise l'engagement du bloc ... par le train n° ..."**

Après la réception du train, le coordinateur de manœuvres et l'aiguilleur remettent, chacun pour ce qui le concerne, les installations en position convenable.

## 204.4. Bloc alloué en permanence à un ExF pour la durée du service annuel

Pour un bloc alloué en permanence à un ExF pour la durée du service annuel, les procédures définies aux articles 204.2 et 204.3 ci-dessus sont intégralement applicables, sauf dans le cas d'un bloc :

- pour lequel le SGC dispose de la commande de toutes les installations nécessaires à la réception des circulations (commande / contrôle des appareils de voie, contrôles de libération de la voie désignée pour la réception du train ...),
- et dont le coordinateur de manœuvres est absent.

Dans ce cas, le SGC applique seul les dispositions réglementaires correspondantes. Afin de lui permettre de déterminer la procédure à appliquer sur ce type de bloc, le coordinateur de manœuvres de l'ExF titulaire du bloc avise, par dépêche, le coordonnateur de site de sa prise et de sa fin de service.

## 204.5. Utilisation d'un bloc accordé à un ExF par un autre ExF

Lorsqu'un ExF souhaite utiliser un bloc déjà accordé, le coordinateur de site invite celui-ci à se rapprocher de l'ExF titulaire.

S'il donne son accord, l'ExF titulaire applique, selon le cas, l'une des procédures prévues à l'article 204.2 ou 204.3 du présent document. Les particularités de composition du train reçu sont portées à la connaissance de l'ExF titulaire du bloc par l'ExF dont le train doit être reçu.

Le coordinateur de manœuvres, désigné par l'ExF titulaire du bloc, conformément à l'article 202.3 du présent document :

- gère tous les mouvements à l'intérieur du bloc,
- reste, durant toute la durée d'attribution du bloc, l'interlocuteur unique et désigné du coordinateur de site pour tous les mouvements des ExF devant pénétrer sur le bloc ou en sortir.

Dans le cas où l'ExF titulaire cesse son activité avant l'autre ou les autres ExF intervenant simultanément sur le même bloc, il indique au coordinateur de site, par écrit ou par dépêche, l'ExF qui devient titulaire du bloc, après entente avec celui-ci. Le coordinateur de site en prend attachement sur le tableau de suivi des blocs.

Les mouvements de manœuvre entre des blocs accordés et communiquant directement entre eux, ou entre un bloc et une voie ne faisant pas partie du RFN, s'effectuent indépendamment du coordinateur de site, qu'il s'agisse de mouvements de manœuvre :

- du même ExF,
- ou d'ExF différents, sous réserve d'entente entre les deux coordinateurs de manœuvres des ExF ; le mouvement est alors pris en charge par celui des coordinateurs de manœuvres qui le reçoit.

## 204.6. Départ d'un train ou dégagement du bloc par une manœuvre

Lorsqu'un train est prêt au départ ou qu'une manœuvre est prête à dégager un bloc, le coordinateur de manœuvres :

- avise verbalement l'aiguilleur que le train est prêt pour l'expédition ou la manœuvre prête pour dégager le bloc,
- demande verbalement à l'aiguilleur concerné l'autorisation de manœuvrer les installations situées hors bloc,
- sécurise le bloc,
- effectue le tracé de la partie d'itinéraire lui incombant,
- avise l'aiguilleur du nécessaire fait, verbalement ou au moyen des installations.

Lorsqu'il est avisé qu'un train est prêt au départ ou qu'une manœuvre est prête pour dégager le bloc et qu'il reçoit du coordinateur de manœuvres la demande d'autorisation de manœuvre des installations hors bloc, l'aiguilleur s'assure que rien ne s'oppose à la manœuvre des installations et autorise celle-ci verbalement ou au moyen des installations.

Lorsqu'il est avisé, verbalement ou au moyen des installations, par le coordinateur de manœuvres que la partie d'itinéraire qui incombe à celui-ci et correspondant au départ du train ou au dégagement du bloc par la manœuvre est formée, l'aiguilleur :

- effectue le tracé d'itinéraire lui incombant,
- donne l'autorisation de mise en mouvement du train ou de la manœuvre.

Après le départ du train ou le dégagement de la manœuvre, le coordinateur de manœuvres et l'aiguilleur remettent, chacun pour ce qui le concerne, les installations en position convenable.

## 204.7. Restitution du bloc ou du groupement de blocs

### 204.7.1. Cas général

Le coordinateur de manœuvres :

- remet les installations en bonne position,
- restitue le bloc ou le groupement de blocs au coordinateur de site en lui indiquant le cas échéant les particularités liées à l'état du bloc ;  
si le bloc ou le groupement de blocs a été attribué par écrit ou par dépêche, il est restitué de la même façon par écrit ou par dépêche sous la forme :

**" Coordinateur de manœuvres ExF ... à Coordinateur de site de ..., bloc ...(ou groupement de blocs ...) restitué le ... à ... h ... min. Particularités éventuelles du bloc (ou du groupement de blocs) : ... ".**

Le coordinateur de site :

- prend attachement des éventuelles particularités liées à l'état du bloc ou du groupement de blocs,
- notifie aux aiguilleurs concernés la restitution du bloc ou du groupement de blocs en leur indiquant les particularités éventuelles liées à l'état du bloc ou du groupement de blocs.

L'aiguilleur qui reçoit la notification de restitution du bloc ou du groupement de blocs prend attachement des éventuelles particularités visées ci-dessus.

### 204.7.2. Particularité d'un départ de train différé

Pour certains blocs, le départ effectif d'un train peut avoir lieu après la restitution du bloc. Cette disposition n'est applicable que si :

- l'itinéraire correspondant est intégralement commandé par le SGC,
- la CLE en fait mention et précise la procédure à appliquer,
- le train est prêt pour l'expédition,
- le coordinateur de manœuvres a sécurisé le bloc pour permettre le départ du train et y a interdit tout autre mouvement,
- le coordinateur de manœuvres a restitué le bloc par écrit ou par dépêche en précisant la particularité du départ différé sous la forme :

"Coordinateur de manœuvres ExF ... à Coordinateur de site de ..., train n° ... en attente de départ voie ... Bloc ... restitué après départ effectif de ce train. Particularités éventuelles du bloc : ...".

Le coordinateur de site :

- avise verbalement l'agent-circulation concerné,
- prend attachement de la restitution différée (le bloc ne pourra être attribué à un autre ExF qu'après le départ effectif du train).

Si, à la suite d'un incident lié à la gestion de l'infrastructure (incident de circulation, retard, obstacle ...) ou au train lui-même (panne de l'engin-moteur, détresse ...), le départ ne peut avoir lieu, l'agent-circulation en avise le conducteur du train et le coordinateur de site. Le coordinateur de site en informe immédiatement le représentant opérationnel de l'ExF.

### 204.7.3. Particularités autres

La procédure de restitution d'un bloc n'est pas appliquée dans le cas d'un bloc alloué en permanence à un ExF pour la durée du service annuel, lorsque l'accord du bloc est considéré comme réalisé de fait à l'ouverture du service.

Lors de la restitution du bloc par un ExF, toutes les voies constituant un bloc, hormis les voies de stationnement, doivent être libres et leurs installations en position normale et en état nominal de fonctionnement.

Lors de la restitution du bloc, l'ExF indique au coordinateur de site, toute particularité éventuelle liée à l'état du bloc :

- état d'occupation des voies du bloc,
- dérangement d'une installation située sur le bloc,
- séjour temporaire de véhicules nécessitant des précautions particulières (wagons transportant des MD, transport exceptionnel ...),
- engagement de gabarit ou d'un garage franc (stationnement d'un transport exceptionnel engageant le gabarit d'une voie contiguë ...),
- autre particularité dont la CLE prescrit le signalement.

Ces informations sont prises en attachement sur le tableau de suivi des blocs.

## Article 205. Travaux impactant l'utilisation des voies de service

---

### 205.1. Travaux programmés

---

Les travaux sur les voies de service doivent être programmés. Il appartient aux services du GI chargés du fonctionnement et de l'entretien des installations techniques et de sécurité, d'effectuer une demande d'allocation de capacité. Cette allocation est intégrée dans le GOV ou le programme théorique de travail.

### 205.2. Travaux non programmés

---

La réalisation de certains travaux peut ne pas avoir été programmée lors de l'élaboration du GOV ou du programme théorique de travail. Ces travaux sont alors effectués dans les capacités résiduelles ou après modification du programme théorique de travail. L'accord des ExF éventuellement concernés est dans ce dernier cas nécessaire.

### 205.3. Travaux inopinés et urgents

---

En cas de nécessité d'exécution de travaux inopinés et urgents, le coordinateur de site :

- avise le plus rapidement possible les ExF dont le programme de travail est affecté par ces travaux,
- modifie en conséquence le programme théorique de travail.

## Article 206. Prise en attachement des échanges d'informations

---

Les échanges d'informations entre les ExF, le coordinateur de site et, le cas échéant, le (ou les) aiguilleur(s), sont pris en attachement par les opérateurs concernés. Afin d'uniformiser cette prise en attachement, un document spécifique est annexé à chaque CLE. Ce document comporte, par bloc, les rubriques suivantes :

- l'identification du bloc, ou du groupement de blocs, tel qu'il est défini dans la CLE,
- l'identification de l'ExF utilisateur,
- les heures de demande, d'accord et de restitution du bloc,
- l'autorisation d'engagement du bloc précisant :
  - le numéro du train ou, s'il s'agit d'une manœuvre, les éléments permettant au personnel du SGC de l'identifier avec précision,
  - l'heure,
- la demande de dégagement du bloc précisant :
  - le numéro du train ou, s'il s'agit d'une manœuvre, les éléments permettant au personnel du SGC de l'identifier avec précision,
  - l'heure,
- la mise à disposition d'un bloc à la suite d'une demande du SGC (cette information est prise en attachement par le coordinateur de site avec indication de l'heure et de la durée),
- la notification d'accord et de restitution de bloc lorsque les missions de coordinateur de site et d'aiguilleur ne sont pas assurées par la même personne et que ces personnes se trouvent dans des postes différents,
- les particularités liées à l'état du bloc.

Le (ou les) aiguilleur (s), s'il(s) se trouve(nt) dans un poste différent du coordinateur de site, dispose(nt) d'un document lui (leur) permettant de prendre en attachement les éléments repris ci-dessus.

Afin d'uniformiser les procédures sur les chantiers de voies de service du RFN, les ExF mettent à disposition de leurs opérateurs des documents permettant la prise en attachement des éléments repris ci-dessus.

## Article 207. Arbitrage

Les arbitrages nécessaires permettant d'assurer la continuité du service sont effectués en opérationnel par le coordinateur du site, en liaison avec les ExF concernés.

En cas de problème récurrent, le SGC informe l'entité Clients & Services de SNCF Réseau.

## Article 208. Prise de mesures par les ExF sur ordre du service chargé de la gestion des circulations

Dans les cas exceptionnels (accident de marchandises dangereuses, accident de personne, etc.), l'intervention des services de secours ou d'autres services extérieurs doit être rapidement facilitée. Dans ces cas exceptionnels, le SGC peut demander aux ExF de prendre certaines mesures, notamment la prise en charge de la sécurité de ces services en attendant l'arrivée sur place de son représentant.

Les ordres indiquant les mesures à prendre sont transmis par dépêche par le SGC.

Le représentant du SGC, dès qu'il est arrivé sur place, vérifie les mesures prises et les reprend à sa charge.

## Article 209. Cas exceptionnel de mise à disposition

Des opérations liées à la gestion opérationnelle des circulations (incident de circulation, etc.) peuvent nécessiter, à titre exceptionnel, la mise à disposition temporaire du SGC d'une ou plusieurs voies d'un bloc accordé à un ExF.

La procédure suivante est à appliquer :

- le coordinateur de site demande, au coordinateur de manœuvres de l'ExF, de restituer le bloc,
- le coordinateur de manœuvres de l'ExF :
  - libère une ou plusieurs voies du bloc selon la demande du coordinateur de site,
  - avise l'ensemble du personnel intervenant sur le bloc,
  - arrête immédiatement les manœuvres en cours en prenant les mesures de sécurité nécessaires (immobilisation des véhicules et rames en stationnement...),
  - restitue le bloc,
- l'aiguilleur indique au coordinateur de manœuvres de l'ExF, par dépêche et pour chaque train, l'itinéraire qui doit être tracé,
- le coordinateur de manœuvres de l'ExF trace l'itinéraire et autorise l'accès :
  - soit au moyen des installations,
  - soit par écrit ou dépêche.

A la fin de la mise à disposition du SGC, le bloc est à nouveau accordé à l'ExF sur demande de son coordinateur de manœuvres selon la procédure prévue à l'article 204.1 du présent document. Cette mise à disposition du SGC est prise en attachement, par le coordinateur de site, sur le tableau de suivi des blocs.



# CHAPITRE 3 :

## Protection du personnel des ExF sur les voies de service

### Article 301. Interventions sur le matériel roulant

---

Lorsque le personnel d'un ExF est amené à intervenir sur du matériel roulant, les dispositions reprises dans le règlement RH 028 " *Sécurité du personnel - Protection des agents pendant leur intervention sur le matériel roulant* " sont pleinement applicables préalablement à toute intervention et selon les modalités prévues dans la CLE.

### Article 302. Intervention d'un opérateur d'un ExF sur certaines installations situées hors bloc

---

Lorsqu'un opérateur d'un ExF est amené à intervenir sur certaines installations situées hors bloc, il doit au préalable s'assurer que son intervention peut s'effectuer en toute sécurité. A cet effet, il demande si nécessaire au SGC d'assurer sa protection.

Dans le cas d'une intervention effectuée sur demande du SGC, celui-ci doit, préalablement à sa demande, assurer si nécessaire la protection de l'opérateur.

### Article 303. Déneigement des appareils de voie

---

Les opérations de déneigement simple, à l'aide de pelles et de balais, des appareils de voie situés sur les voies de service peuvent être réalisées par un opérateur de l'ExF pour les besoins de son activité, sous réserve que ces appareils de voie soient situés sur le bloc accordé à l'ExF.

Les règles de sécurité à appliquer par les agents chargés de cette opération sont définies dans le règlement RH 0159 " *Règlement sur la sécurité du personnel vis-à-vis des risques ferroviaires – règles de sécurité à appliquer par les agents chargés du nettoyage et du graissage des appareils (aiguilles ...)* " et appliquées selon les modalités définies dans la CLE.

Lorsque l'opération n'est pas réalisable, notamment en présence de verglas, il convient de ne plus manœuvrer l'installation et d'aviser immédiatement le coordinateur de site.

# CHAPITRE 4 :

## Manœuvre des installations de sécurité simples

### Article 401. Principes

---

Les ExF manœuvrent les installations de sécurité simples selon les modalités indiquées dans la CLE.

L'utilisation des installations de sécurité simples par un ExF est limitée au mode de fonctionnement nominal de ces installations.

Il est interdit d'altérer en quoi que ce soit le fonctionnement des systèmes d'enclenchement, voire de s'en affranchir même momentanément.

### Article 402. Dispositifs permettant la manœuvre des installations de sécurité simples

---

Les dispositifs (clés sauf clés T1, etc.) nécessaires à l'accès ou à l'exploitation d'un bloc sont mis à disposition des ExF effectuant la desserte, par le SGC. À cet effet, ces dispositifs sont placés dans un endroit connu par les ExF et facilement accessible. La CLE précise le lieu et les modalités de retrait de ces dispositifs.

### Article 403. Dérangement d'une installation de sécurité simple

---

#### 403.1. Principes

---

Si l'ExF constate une anomalie dans le fonctionnement des installations, ou s'aperçoit de la possibilité d'une manœuvre irrégulière, il alerte sans délai l'AC ou l'aiguilleur intéressé (SGC).

Celui-ci s'assure que ce dysfonctionnement ne résulte pas d'une erreur lors de la manœuvre de l'installation et qu'il s'agit bien d'un dérangement. Pour effectuer cette analyse, il peut demander la participation de l'ExF afin d'effectuer :

- la vérification de la libération d'une partie de voie,
- l'observation de contrôles,
- la vérification de la position des installations (appareils de voie ...),
- toute autre action nécessaire à son analyse (manœuvre d'une installation ...).

Dès qu'il conclut au dérangement, l'AC ou l'aiguilleur prend les mesures réglementaires correspondantes, ou, en cas de manœuvre irrégulière de l'installation, celles permettant d'assurer la sécurité.

En cas de dérangement d'une installation de sécurité simple, sa manœuvre est assurée par le SGC.

Les signalements de dysfonctionnements et les mesures permettant l'utilisation d'un bloc sur lequel se trouve une installation en dérangement font l'objet d'un échange de dépêches.

### 403.2. Dérangement s'opposant à l'utilisation du bloc

---

Si le dérangement s'oppose à l'utilisation du bloc, le SGC prend les mesures utiles pour en interdire l'accès ou en obtenir le dégagement, puis il en avise les ExF concernés.

### 403.3. Dérangement ne s'opposant pas à l'utilisation du bloc

---

Si le dérangement ne s'oppose pas à l'utilisation du bloc, le SGC informe du dérangement l'ExF titulaire du bloc ou qui le demande, en lui précisant les restrictions d'utilisation du bloc et les éventuelles mesures à prendre.

Ces informations sont transmises par dépêche ou conformément aux dispositions arrêtées dans une consigne temporaire.

# Annexe 1

## Exemple de tableau de suivi des blocs


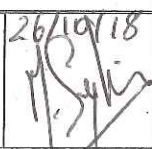

(heures) 0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
<b>Bloc A</b>																									
<b>Bloc B</b>																									
<b>Bloc C</b>																									
<b>BLOC A (voies 3 et 5)</b>							<b>BLOC B (voies 4 et 6)</b>							<b>BLOC C (Tiroir voie 4 et voie 10)</b>											
<b>Demande de bloc :</b> Coordinateur Manœuvres ExF ... à Coordinateur de site de ..., je demande le bloc A à partir du ... à ... h ...min, jusqu'au ... à ... h ... min. Coordonnées téléphoniques du demandeur : ... <input type="checkbox"/> Signature du demandeur <input type="checkbox"/> Reçu par dépêche n° ... à ... h ... min / n° donné : ...							<b>Demande de bloc :</b> Coordinateur Manœuvres ExF ... à Coordinateur de site de ..., je demande le bloc B à partir du ... à ... h ...min, jusqu'au ... à ...h ... min. Coordonnées téléphoniques du demandeur : ... <input type="checkbox"/> Signature du demandeur <input type="checkbox"/> Reçu par dépêche n° ... à ...h ... min / n° donné : ...							<b>Demande de bloc :</b> Coordinateur Manœuvres ExF ... à Coordinateur de site de ..., je demande le bloc C à partir du ... à ... h ...min, jusqu'au ... à ... h ... min. Coordonnées téléphoniques du demandeur : ... <input type="checkbox"/> Signature du demandeur <input type="checkbox"/> Reçu par dépêche n° ... à ... h ... min / n° donné : ...											
<b>Accord du bloc :</b> Coordinateur de site de ... à Coordinateur Manœuvres ExF ..., bloc A accordé du ... à... h...min, jusqu'au ...à ...h ...min. Particularités éventuelles : ... <input type="checkbox"/> Transmis par écrit <input type="checkbox"/> Transmis par dépêche n° ...à ... h ... min / n° reçu : ...							<b>Accord du bloc :</b> Coordinateur de site de ... à Coordinateur Manœuvres ExF ..., bloc B accordé du ... à... h...min, jusqu'au ...à ...h ...min. Particularités éventuelles : ... <input type="checkbox"/> Transmis par écrit <input type="checkbox"/> Transmis par dépêche n° ... à ... h ... min / n° reçu : ...							<b>Accord du bloc :</b> Coordinateur de site de ... à Coordinateur Manœuvres ExF ..., bloc C accordé du ... à... h...min, jusqu'au ...à ...h ...min. Particularités éventuelles : ... <input type="checkbox"/> Transmis par écrit <input type="checkbox"/> Transmis par dépêche n° ... à ... h ... min / n° reçu : ...											
<b>Réception d'une circulation sur voie libre du bloc accordé :</b> Coordinateur Manœuvres ExF ...à Coordinateur de site de ..., j'autorise l'engagement du bloc A par le train n° ... <input type="checkbox"/> Signature du demandeur <input type="checkbox"/> Reçu par dépêche n° ... à ... h ... min / n° donné : ...							<b>Réception d'une circulation sur voie libre du bloc accordé :</b> Coordinateur Manœuvres ExF ...à Coordinateur de site de ..., j'autorise l'engagement du bloc B par le train n° ... <input type="checkbox"/> Signature du demandeur <input type="checkbox"/> Reçu par dépêche n° ... à ... h ... min / n° donné : ...							<b>Réception d'une circulation sur voie libre du bloc accordé :</b> Coordinateur Manœuvres ExF ...à Coordinateur de site de ..., j'autorise l'engagement du bloc C par le train n° .... <input type="checkbox"/> Signature du demandeur <input type="checkbox"/> Reçu par dépêche n° ... à ... h ... min / n° donné : ...											
<b>Restitution du bloc :</b> Coordinateur Manœuvres ExF ...à Coordinateur de site de ..., bloc A restitué le ... à ...h ...min. Particularités éventuelles : ... <input type="checkbox"/> Signature du demandeur <input type="checkbox"/> Reçu par dépêche n° ... / n° donné : ...							<b>Restitution du bloc :</b> Coordinateur Manœuvres ExF ...à Coordinateur de site de ..., bloc B restitué le ... à ...h ...min. Particularités éventuelles : ... <input type="checkbox"/> Signature du demandeur <input type="checkbox"/> Reçu par dépêche n° ... / n° donné : ...							<b>Restitution du bloc :</b> Coordinateur Manœuvres ExF ...à Coordinateur de site de ..., bloc C restitué le ... à ...h ...min. Particularités éventuelles : ... <input type="checkbox"/> Signature du demandeur <input type="checkbox"/> Reçu par dépêche n° ... / n° donné : ...											
<b>Numéros affectés aux dépêches</b>																									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20						
21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40						
<b>Autres dépêches et prise en attachement des échanges</b>																									
N°		Reçu de		N° reçu		heure		Texte de la dépêche ou de l'avis							Expédié à			N° donné		Heure					

**COPIE non tenue à jour du 19/12/2019**

## Fiche d'identification

Titre	Utilisation des voies de service
Nature du texte	Document de principe
Elaborateur	Direction Générale de l'Exploitation Système Direction Prescription d'Exploitation & Sécurité Système
Référence SNCF RÉSEAU	RFN-IG-TR 01 A-00-n°004
Version en cours / date	Version 03 du 23-10-2018
Date d'application	Applicable à partir du 15-12-2019

## Élaboration / Approbation

Rédacteur		Vérificateur		Approbateur	
Pascal JULIEN	23-10-2018 	Marion SEGRETAIN	26/10/18 	Marc DOISNEAU	

## Textes abrogés

- RFN-IG-TR-01 A-00 n° 004 "*Principes d'utilisation des voies de service*" version 2

## Textes de référence

- **Arrêté du 19 mars 2012** modifié fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national.

## Textes interdépendants

- **RH 028** "*Sécurité du personnel - Protection des agents pendant leur intervention sur le matériel roulant*"
- **RH 0159** "*Règlement sur la sécurité du personnel vis-à-vis des risques ferroviaires – règles de sécurité à appliquer par les agents chargés du nettoyage et du graissage des appareils (aiguilles ...)*"

## Distribution

<i>SNCF Réseau</i>	<i>Direction Générale de l'Exploitation Système</i>	- <i>Direction Prescriptions d'Exploitation &amp; Sécurité Système</i>
	<i>Direction Générale Industrielle &amp; Ingénierie</i>	- <i>Direction Qualité Sécurité</i>
	<i>Direction Générale Opérations &amp; Production</i>	- <i>Direction Sécurité</i>
	<i>Direction Générale Ile-de-France</i>	- <i>Direction Sécurité Sûreté</i>
	<i>Direction Générale Clients &amp; Services</i>	- <i>Direction de l'Attribution des Capacités</i> ○ <i>Directeur de la Sécurité</i>
		- <i>Directions territoriales</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>Autres GI du RFN</i>	<i>Titulaires de convention (prestataires) avec ou sans agrément de sécurité délivré par l'EPSF</i>	
	<i>Titulaires de contrat de partenariat ou de concession de travaux avec un agrément de sécurité délivré par l'EPSF</i>	
	<i>Titulaires de convention de délégation de service public avec agrément de sécurité délivré 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

Le présent document définit les principes généraux d'utilisation des voies de service du RFN, pour permettre d'y organiser la concomitance d'exploitation ferroviaire et traite de l'utilisation des installations de sécurité simples par les entreprises ferroviaires.