

Mesures à prendre par les exploitants ferroviaires vis-à-vis du risque de déshuntage

Document d'utilisation du réseau

Version 04 du 30-06-2020
Applicable à partir du 13-12-2020

SNCF
RÉSEAU

(CG SE 6 A n°4)
RFN-CG-SE 06 A-00-n°004



Retour sur [responsabilité](#) vers la référence OP00565

OP00565

COPIE non tenue à jour du 23/03/2022

Sommaire

Article 1. Préambule	1
1.1. Origine de la modification du document	1
1.2. Objet	1
1.3. Abréviations utilisées.....	1
1.4. Glossaire	2
CHAPITRE 1 : MESURES A PRENDRE VIS-A-VIS DES CIRCULATIONS	3
Article 101. Catégories des circulations susceptibles de provoquer des déshuntages.....	3
Article 102. Connaissance de la catégorie d'une circulation	3
102.1. Principe.....	3
102.2. Cas général	3
102.3. Cas particuliers.....	4
102.3.1. Manœuvre	4
102.3.2. Engin prototype pour essai	4
102.3.3. Remplacement inopiné d'un matériel roulant.....	4
Article 103. Avarie du dispositif d'aide au shuntage, sur une circulation de catégorie A, pouvant amener à considérer la circulation comme une circulation de catégorie B.....	4
Article 104. Avarie du dispositif d'aide au shuntage, sur une circulation de catégorie A, nécessitant de considérer la circulation comme une circulation de catégorie C	4
104.1. Avarie détectée avant départ de la gare origine	4
104.2. Avarie détectée en cours de route	5
104.2.1. Autorisation de remise en marche jusqu'au point de garage désigné ou jusqu'au centre de maintenance le plus proche.....	5
104.2.2. Demande de secours et acheminement jusqu'au point de garage désigné ou jusqu'au centre de maintenance le plus proche.....	6
104.3. Acheminement depuis un point de garage jusqu'au centre de maintenance le plus proche	6
Article 105. Mise hors service du dispositif d'aide au shuntage pour le secours d'une circulation de catégorie A	7
CHAPITRE 2 : MESURES DE PREVENTION.....	8
Article 201. Maintenance du matériel roulant.....	8
Article 202. Signalement des événements contribuant au risque de déshuntage	8
Article 203. Utilisation des dispositifs de sablage.....	9
CHAPITRE 3 : COMMISSION "SHUNTAGE"	10
Article 301. Organisation de la commission "Shuntage"	10
Article 302. Missions de la commission "Shuntage"	10
ANNEXE 1 LISTE DES MATERIELS ROULANTS DE CATEGORIES A, B ET C.....	11

COPIE non tenue à jour du 23/03/2022

Article 1. Préambule

Le présent document d'utilisation du réseau est élaboré en application :

- des prescriptions O et R de la fiche UIC 512 relative aux conditions à respecter en relation avec le fonctionnement des circuits de voie et des pédales,
- de la spécification d'admission du matériel SAM S004 relative à l'aptitude au shuntage des matériels roulants et des semelles.

1.1. Origine de la modification du document

Les modifications apportées par cette version 4 concernent :

- la prise en compte de la STI OPE du 16 mai 2019. Les dispositions reprises dans ce texte RFN CG SE 6 A n°4 n'étant pas mentionnées dans l'appendice I, il convient, à la demande de la DGITM (Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer), de le déclasser en « document d'utilisation du réseau »,
- la prise en compte du processus de demande d'acceptation de non-conformité dans le cas du remplacement inopiné d'un matériel roulant de catégorie A ou B,
- la formalisation des informations que doit transmettre le service chargé de la gestion des circulations au conducteur lors d'une avarie du dispositif d'aide au shuntage sur un engin de catégorie A.

1.2. Objet

Certains matériels roulants sont susceptibles de provoquer des déshuntages. Le présent document d'exploitation définit :

- la catégorisation de ces matériels,
- l'information du service chargé de la gestion des circulations lors de la mise en marche de telles circulations,
- les mesures à prendre lors d'une avarie du dispositif d'aide au shuntage sur un matériel roulant de catégorie A,
- les mesures de prévention concernant la maintenance du matériel roulant, le signalement des évènements contribuant au risque de déshuntage à effectuer par les exploitants ferroviaires au SGC et les conditions d'utilisation des dispositifs de sablage,
- les dispositions relatives à la commission shuntage.

1.3. Abréviations utilisées

AC	Agent-Circulation
AMEC	Autorisation de Mise en Exploitation Commerciale
AMM	Autorisation de Mise sur le Marché
BAL	Block Automatique Lumineux
BAPR	Block Automatique à Permissivité Restreinte
BIAS	Boucle Inductive d'Aide au Shuntage
BMCV	Block Manuel à Circuit de Voie
COGC	Centre Opérationnel de Gestion des Circulations
DAELZD	Dispositif d'Autorisation d'Engagement Longitudinal de la Zone Dangereuse
DATZD	Dispositif d'Autorisation de la Traversée de la Zone Dangereuse
EPSF	Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire
PN à SAL	Passage à Niveau à Signalisation Automatique et Lumineuse
RFN	Réseau Ferré National

1.4. Glossaire

Centre de maintenance le plus proche	Au sens du présent document, centre de maintenance le plus proche du lieu de garage ou de la gare origine, quels que soient les matériels roulants qui y sont entretenus et quel que soit l'exploitant gérant le centre.
Déshuntage	Non-occupation ou libération intempestive d'une zone de circuit de voie malgré la présence d'au moins un essieu dans la zone, due à un mauvais contact rail/roue.
Déshuntage prolongé	Déshuntage dont la durée est supérieure à deux secondes, temporisation nominale des circuits de voie.
Exploitant ferroviaire	Désigne indifféremment le gestionnaire de l'infrastructure, l'entreprise ferroviaire au sens du décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 modifié, autorisés chacun par l'EPSF à exercer une activité ferroviaire sur le réseau ferré national.
Service chargé de la gestion des circulations	Service, du gestionnaire d'infrastructure, assurant la gestion opérationnelle des circulations

Chapitre 1 :

Mesures à prendre vis-à-vis des circulations

Article 101. Catégories des circulations susceptibles de provoquer des déshuntages

Les circulations susceptibles de créer des irrégularités de fonctionnement des enclenchements électriques des circuits de voie sont classées en trois catégories appelées "catégorie A", "catégorie B" et "catégorie C" :

- catégorie A : certaines circulations légères vis-à-vis desquelles des déshuntages brefs et intermittents peuvent se produire,
- catégorie B : circulations comportant au moins un véhicule de grand empattement vis-à-vis desquelles il existe un risque de déshuntage temporaire au passage de ce véhicule sur un circuit de voie court,
- catégorie C : certaines circulations légères vis-à-vis desquelles des déshuntages prolongés peuvent se produire ; un matériel de cette catégorie ne peut donc pas être expédié de façon autonome sur une ligne équipée de circuits de voie. L'acheminement d'un tel matériel n'est autorisé que lorsque celui-ci est incorporé dans un train, encadré par des véhicules assurant le bon fonctionnement des circuits de voie, afin de se dispenser des dispositions du présent document, sauf dans le cas d'un engin prototype pour essai circulant selon les modalités définies à l'article 102.3.2. du présent document.

La liste des matériels roulants de catégories A, B et C figure à l'annexe 1 du présent document.

Article 102. Connaissance de la catégorie d'une circulation

102.1. Principe

Le service chargé de la gestion des circulations doit être informé de la catégorie A, B ou C d'une circulation dans les conditions prévues ci-après.

102.2. Cas général

Toutes les circulations font normalement l'objet d'une demande de sillon qui précise le cas échéant la catégorie de la circulation.

Cette information est portée à la connaissance du service chargé de la gestion des circulations qui la retransmet aux opérateurs intéressés dans les conditions fixées par sa documentation opérationnelle.

Lorsque la demande de sillon est effectuée à partir de J-1 17h00 les jours ouvrés, ou formulée auprès du guichet opérationnel du COGC pour une circulation les samedis, dimanches, lundis et jours de fêtes, le représentant de l'exploitant ferroviaire, responsable de la mise en marche de la circulation, communique au guichet opérationnel du COGC, par écrit ou par dépêche, la catégorie de la circulation sous la forme :

"M. ... (nom) ... représentant de ... (nom de l'exploitant ferroviaire...) à COGC de ..., train n°... est de catégorie ..."

102.3. Cas particuliers

102.3.1. Manœuvre

L'agent chargé de commander une manœuvre indique verbalement la catégorie de la circulation à l'agent du service chargé de la gestion des circulations.

102.3.2. Engin prototype pour essai

La catégorie à laquelle appartient un engin prototype devant faire l'objet d'essai est indiquée dans le dossier de demande de la circulation d'essai.

102.3.3. Remplacement inopiné d'un matériel roulant

Lors du remplacement inopiné d'un matériel roulant non classé catégorie A ou B par un matériel roulant de catégorie A ou B, le représentant de l'exploitant ferroviaire, responsable de la mise en marche de la circulation, communique au guichet opérationnel du COGC, lors du processus de demande d'acceptation de non-conformité, la catégorie de la circulation.

A défaut, cet avis est transmis, par écrit ou par dépêche, sous la forme :

"M. ... (nom) ... représentant de ... (nom de l'exploitant ferroviaire...) à COGC de ..., train n°... est de catégorie ... (A ou B)".

Article 103. Avarie du dispositif d'aide au shuntage, sur une circulation de catégorie A, pouvant amener à considérer la circulation comme une circulation de catégorie B

Lorsque, sur une circulation de catégorie A, une avarie du dispositif d'aide au shuntage est détectée avant le départ de la gare origine ou en cours de route, la circulation peut être considérée, si la documentation opérationnelle le prévoit, comme une circulation de catégorie B.

Le représentant de l'exploitant ferroviaire avise l'agent du service chargé de la gestion des circulations, par écrit ou par dépêche, du classement de la circulation en catégorie B sous la forme :

"M. ... (nom) ... représentant de ... (nom de l'exploitant ferroviaire) à ... (AC ou régulateur) de ..., suite à avarie du dispositif d'aide au shuntage, le train n°... est à considérer comme une circulation de catégorie B".

Article 104. Avarie du dispositif d'aide au shuntage, sur une circulation de catégorie A, nécessitant de considérer la circulation comme une circulation de catégorie C

104.1. Avarie détectée avant départ de la gare origine

Lorsque, sur une circulation de catégorie A munie d'un dispositif d'aide au shuntage, une avarie nécessitant de considérer la circulation comme une circulation de catégorie C est détectée avant son départ de la gare origine, la circulation devient une circulation de catégorie C.

Dans ce cas, cette circulation ne peut pas être expédiée en ligne de façon autonome, excepté jusqu'au centre de maintenance le plus proche.

Le conducteur avise le représentant de son entreprise ferroviaire et se conforme à ses instructions qui peuvent être :

- soit la remise en état du dispositif d'aide au shuntage avant départ de la gare origine,
- soit l'acheminement jusqu'au centre de maintenance le plus proche, dans les mêmes conditions que celles prévues au point 104.3 ci-après.

104.2. Avarie détectée en cours de route

Les mesures suivantes sont appliquées lorsque, sur une circulation de catégorie A munie d'un dispositif d'aide au shuntage, une avarie nécessitant de considérer la circulation comme une circulation de catégorie C est détectée en cours de route.

Le conducteur :

- après arrêt de la circulation, assure ou fait assurer sur les sections de ligne et dans les gares équipées d'un block par circuit de voie (BAL, BAPR et BMCV), la couverture comme s'il s'agissait d'un obstacle dans les conditions fixées par la documentation d'exploitation ; cette disposition n'est toutefois pas applicable pour les matériels dont le document technique précise que l'aptitude au shuntage, à l'arrêt, reste opérante malgré l'avarie,
- avise immédiatement l'agent du service chargé de la gestion des circulations, par dépêche, sous la forme : *"Conducteur du train n°... à ... (AC ou régulateur) de ..., suite à avarie du dispositif d'aide au shuntage ce train est à considérer comme une circulation de catégorie C"*,
- attend que les instructions du service chargé de la gestion des circulations lui parviennent et les dispositions des articles 104.2.1 ou 104.2.2 s'appliquent selon le cas.

104.2.1. Autorisation de remise en marche jusqu'au point de garage désigné ou jusqu'au centre de maintenance le plus proche.

L'agent du service chargé de la gestion des circulations prend les mesures prévues dans les consignes et instructions opérationnelles et avant d'autoriser la circulation à repartir, fournit au conducteur, par écrit ou par dépêche, l'ordre motivé de marcher avec prudence aux abords des installations situées sur le parcours à effectuer et indiquées au conducteur (PN gardés, PN à SAL, PN isolés pour piétons, TVP...).

Cet ordre, formalisé dans le document d'exploitation RFN-CG-SE 00 A-00-n°004, prescrit en outre :

- de ne franchir les PN désignés qu'après avoir constaté ou provoqué leur fermeture,
- de ne pas dépasser la vitesse de 30 km/h entre l'origine du quai et son extrémité,
- de faire usage du dispositif d'avertissement sonore, dans les établissements qu'il traverse, à l'approche du quai,
- de respecter d'éventuelles dispositions relatives à certains dispositifs (particularités concernant les DATZD, DAELZD, ...).

L'ordre du service chargé de la gestion des circulations précise par ailleurs les points facilement repérables encadrant le parcours.

L'acheminement de la circulation depuis son point de garage jusqu'au centre de maintenance le plus proche est réalisé dans les conditions de l'article 104.3.

104.2.2. Demande de secours et acheminement jusqu'au point de garage désigné ou jusqu'au centre de maintenance le plus proche.

L'agent du service chargé de la gestion des circulations invite le conducteur à établir une demande de secours dans les conditions fixées par la documentation d'exploitation.

L'acheminement du convoi est autorisé dans les mêmes conditions que celles prévues au point 104.2.1.

L'acheminement de la circulation depuis son point de garage jusqu'au centre de maintenance le plus proche est réalisé dans les conditions de l'article 104.3.

104.3. Acheminement depuis un point de garage jusqu'au centre de maintenance le plus proche

Lorsque l'exploitant ferroviaire ne peut pas assurer la remise en état du dispositif d'aide au shuntage au point de garage de la circulation, celle-ci peut, d'entente avec le service chargé de la gestion des circulations, être acheminée jusqu'au centre de maintenance le plus proche.

Dans ce cas, le représentant de l'exploitant ferroviaire avise l'agent du service chargé de la gestion des circulations, par dépêche, sous la forme :

"M. ... (nom) ... représentant de ... (nom de l'exploitant ferroviaire) à ... (AC ou régulateur) de ..., suite à avarie du dispositif d'aide au shuntage, le train n°... est à considérer comme une circulation de catégorie C sur tout le parcours depuis ... jusqu'au centre de maintenance de ..."

L'agent du service chargé de la gestion des circulations prend les mesures prévues dans les consignes et instructions opérationnelles et, avant de transmettre l'autorisation de mouvement, fournit au conducteur, par écrit ou par dépêche, l'ordre motivé de marcher avec prudence aux abords des installations situées sur le parcours à effectuer et indiquées au conducteur (PN gardés, PN à SAL, PN isolés pour piétons, TVP...).

Cet ordre, formalisé dans le document d'exploitation RFN-CG-SE 00 A-00-n°004, prescrit en outre :

- de ne franchir les PN désignés qu'après avoir constaté ou provoqué leur fermeture,
- de ne pas dépasser la vitesse de 30 km/h entre l'origine du quai et son extrémité,
- de faire usage du dispositif d'avertissement sonore, dans les établissements qu'il traverse, à l'approche du quai,
- de respecter d'éventuelles dispositions relatives à certains dispositifs (particularités concernant les DATZD, DAELZD, ...).

L'ordre du service chargé de la gestion des circulations précise par ailleurs les points facilement repérables encadrant le parcours.

Article 105. Mise hors service du dispositif d'aide au shuntage pour le secours d'une circulation de catégorie A

Lorsque le secours d'une circulation de catégorie A implique la mise hors service du dispositif d'aide au shuntage, il est nécessaire de considérer la circulation comme une circulation de catégorie C.

Cette restriction doit être portée à la connaissance du service chargé de la gestion des circulations par l'exploitant ferroviaire lors du recueil des caractéristiques techniques du matériel pouvant porter le secours, notamment la couplabilité, conformément aux dispositions fixées par la documentation d'exploitation.

Dans ce cas, l'acheminement du convoi est autorisé dans les mêmes conditions que celles prévues au point 104.2.1.

Chapitre 2 :

Mesures de prévention

Les mesures de prévention ci-après visent à réduire le risque technique de déshuntage.

Elles sont à mettre en œuvre par les exploitants ferroviaires et concernent la maintenance du matériel roulant, les signalements à effectuer au service chargé de la gestion des circulations et l'utilisation des dispositifs de sablage.

Article 201. Maintenance du matériel roulant

Les exploitants ferroviaires doivent intégrer dans leur programme de maintenance du matériel roulant les interventions utiles à la prévention du risque de déshuntage.

Ces interventions portent notamment sur :

- la vérification et le nettoyage des tables de roulement des matériels pour lesquels le retour d'expérience a mis en évidence la pollution des roues comme cause de déshuntage,
- l'examen du bon fonctionnement des graisseurs de boudin,
- l'examen de l'intégrité des équipements de la BIAS pour les engins équipés.

Article 202. Signalement des événements contribuant au risque de déshuntage

Les conducteurs doivent signaler précisément (voie, Km, ...), au service chargé de la gestion des circulations, toute pollution anormale de la voie dans les zones de gares :

- par radio sol/train,
- à défaut, lors d'un arrêt en gare ou par les signaux d'un poste.

La surveillance de la voie est réalisée dans la mesure où la conduite du train le permet et en fonction du champ de vision depuis la cabine de conduite.

Un conducteur effectue le signalement lorsqu'il constate notamment que le polissage de la surface du rail se trouve réduit ou masqué par des traces importantes de pollution qui peuvent, par conséquent, altérer le bon fonctionnement des circuits de voie.

Une pollution anormale de la voie peut être par exemple :

- un dépôt de sable,
- un amas de feuilles,
- une pellicule d'hydrocarbure (graisse, huile, ...),
- un encrassement par des végétaux oléagineux,
- une oxydation du champignon (rouille excessive),
- un dépôt noirâtre dans les rails à gorge sur les zones de PN,
- un amalgame par mélange d'oxyde de fer, de feuilles, de silice, de pluie,
- ...

Les exploitants ferroviaires doivent également signaler au service chargé de la gestion des circulations les événements tels que les pièces traînantes, les avaries aux graisseurs de rail, les fuites d'huile importantes au niveau des tables de roulement...

Article 203. Utilisation des dispositifs de sablage

Les dispositions relatives aux conditions d'utilisation des dispositifs de sablage, applicables par les exploitants ferroviaires, sont mentionnées dans les renseignements techniques et la documentation locale d'exploitation qui précisent les particularités suivantes :

- zones spécialement réservées à l'approvisionnement des sablières,
- zones spécialement réservées au test de sablage,
- zones interdites au sablage.

En complément, la documentation locale d'exploitation peut préciser les dispositions pour le nettoyage des voies concernées.

Chapitre 3 : Commission "Shuntage"

Article 301. Organisation de la commission "Shuntage"

SNCF Réseau organise, en principe en avril et en septembre de chaque année, une commission "Shuntage".

Cette commission réunit les services de SNCF Réseau concernés et, en cas de besoin, un ou des experts (experts en circuit de voie ou matériel roulant, représentants de constructeurs, chercheurs, etc...). Selon l'ordre du jour, SNCF Réseau peut convier l'EPSF et des exploitants ferroviaires à participer à tout ou partie de la commission.

Une commission "Shuntage" exceptionnelle peut également être organisée sur demande de l'EPSF ou de SNCF Réseau.

Article 302. Missions de la commission "Shuntage"

La commission "Shuntage" a pour missions principales :

- le partage des informations sur les incidents, sur les évolutions techniques du matériel roulant et sur la désignation des lignes à risques,
- l'appréciation, a priori, du niveau de risque de chaque ligne,
- l'examen, après chaque période automnale, du bilan présenté par SNCF Réseau,
- l'examen, la validation de la cohérence et la validation des actions - proposées ou menées par les différents acteurs du système - visant à réduire les risques de déshuntage,
- la décision des mesures à prendre sur chaque ligne désignée à risque de déshuntage,
- la validation du plan d'action "Prévention des déshuntages" proposé par SNCF Réseau pour l'année A+1,
- l'avis, le cas échéant, sur les évolutions de matériel roulant proposées par les exploitants ferroviaires et qui ont un impact sur le shuntage.

Annexe 1

Liste des matériels roulants de catégories A, B et C

1 – Matériel roulant ayant fait l'objet d'une AMEC, d'une AMM ou d'un agrément de circulation

L'AMEC, l'AMM ou l'agrément de circulation précise la catégorie à laquelle appartient ce matériel roulant.

2 - Matériel roulant n'ayant pas fait l'objet d'une AMEC, d'une AMM ou d'un agrément de circulation

Certains matériels roulants, n'ayant pas fait l'objet d'une AMEC, d'une AMM ou d'un agrément de circulation, sont classés dans les catégories suivantes :

2.1 - Catégorie A

- les autorails,
- les automoteurs à traction thermique, ou bi-mode thermique-électrique, non freinés par semelle sur table de roulement,
- les matériels, utilisés pour le transport de voyageurs, équipés d'essieux à écartement variable,
- certains matériels utilisés aux travaux sur l'infrastructure (à l'exception de ceux classés en catégorie B ou C),
- les locotracteurs circulant seuls ou remorquant ou poussant des véhicules.

2.2 - Catégorie B

Tous les matériels roulants, notamment ceux utilisés pour des travaux sur l'infrastructure ferroviaire, dont la distance entre deux essieux successifs est supérieure à 22,5 mètres, ainsi que les trains comportant de tels éléments.

2.3 - Catégorie C

Les matériels roulants exclusivement utilisés pour des travaux sur l'infrastructure ferroviaire, susceptibles de créer des irrégularités de fonctionnement des enclenchements électriques des circuits de voie et ne répondant pas (ou plus) aux critères permettant un classement en catégorie A ou B.

Fiche d'identification

Titre	Mesures à prendre par les exploitants ferroviaires vis-à-vis du risque de déshuntage
Nature du texte	Document d'utilisation du réseau
Élaborateur	Direction Générale de l'Exploitation Système (DGEX) - Direction de la Prescription d'Exploitation & Sécurité Système
Référence SNCF Réseau	RFN-CG-SE 06 A-00-n°004
Version en cours / date	Version 04 du 30-06-2020
Date d'application	Applicable à partir du 13-12-2020

Élaboration / Approbation

Rédacteur		Vérificateur		Approbateur	
Pascal JULIEN	12-06-2020	Marion SEGRETAIN	24-06-2020	Marc DOISNEAU	30-06-2020

Texte remplacé

- **RFN-CG-SE 06 A-00-n°004** "Mesures à prendre par les exploitants ferroviaires vis-à-vis des circulations susceptibles de ne pas assurer le bon fonctionnement des circuits de voie", version 03 du 07/12/2017

Textes de référence

- Néant

Textes interdépendants

- **RFN-IG-SE 02 B-00-n°004** "Arrêt des trains en cas de risque grave ou imminent pour la sécurité"
- **RFN-IG-TR 01 A-00-n°002** "Manuel du demandeur de capacité commerciale"
- **RFN-CG-TR 04 D-01-n°003** "Procédures d'organisation d'un secours entre matériels roulants"

Distribution

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

Résumé

Le présent document définit :

- les matériels roulants de catégorie A, B ou C,
- l'information du service chargé de la gestion des circulations lors de la mise en marche de telles circulations,
- les mesures à prendre lors d'une avarie du dispositif d'aide au shuntage sur un matériel roulant de catégorie A,
- les mesures de prévention concernant la maintenance du matériel roulant, les signalements à effectuer par les exploitants ferroviaires au SGC et les conditions d'utilisation des dispositifs de sablage,
- les dispositions relatives à la commission shuntage.