

Principes d'utilisation des voies de service

Document de principe

Version 02 du 04-06-2014
Applicable à partir du 15-12-2014

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



Sommaire

Article 1. Préambule	1
1.1. Origine de la modification du document	1
1.2. Objectif du document.....	1
1.3. Structure du document	1
1.4. Glossaire	2
1.5. Abréviations utilisées	3
Article 2. Objet.....	3
Article 3. Disposition particulière.....	4
CHAPITRE 1 : INSTALLATIONS DES VOIES DE SERVICE	5
Article 101. Classification des sites	5
Article 102. Utilisation des voies de service	5
Article 103. Désignation des installations simples manœuvrées par les EF.....	5
Article 104. Description de l'infrastructure	5
104.1. Principes	5
104.2. Eléments à fournir aux EF	6
104.2.1. Infrastructures de voies de service.....	6
104.2.2. Modalités d'utilisation des installations manœuvrées par les EF	6
CHAPITRE 2 : ORGANISATION DE LA CONCOMITANCE D'EXPLOITATION FERROVIAIRE	7
Article 201. Principes.....	7
201.1. Découpage en « blocs » des capacités d'infrastructure de voies de service	7
201.1.1. Cas général	7
201.1.2. Cas particuliers.....	7
201.1.3. Exemples de découpage en blocs	8
201.2. Allocation des capacités d'infrastructure sur voies de service	9
Cas des sites ne comportant qu'un seul bloc.....	9
201.3. Programme théorique de travail	9
201.4. Mise en place de l'organisation par blocs.....	10
201.4.1. Analyse préalable des risques	10
201.4.2. Présentation de l'organisation	10
201.4.3. Suivi de l'organisation	10
Article 202. Organisation en opérationnel de la concomitance d'exploitation.....	10
202.1. Généralité	10
202.2. Missions du coordinateur de site	10
202.3. Désignation par l'EF d'un coordinateur de manœuvres	11
202.4. Coordination des mouvements hors blocs	11
Article 203. Suivi opérationnel des blocs	11
203.1. Tableau de suivi des blocs	11
203.2. Retard, aléas de production	11
Article 204. Exploitation d'un bloc	12
204.1. Demande et accord de bloc.....	12
204.1.1. Principes de fonctionnement du bloc	13
204.1.2. Bloc alloué en permanence à une EF pour la durée du service annuel.....	13
204.2. Engagement du bloc par une manœuvre	14
204.3. Réception d'un train ou d'une évolution sur le bloc	15
204.3.1. Principe général	15
204.3.2. Réception sur une voie libre du bloc	16
204.3.3. Réception sur une voie occupée du bloc	17
204.3.4. Bloc alloué en permanence à une EF pour la durée du service annuel.....	19
204.4. Utilisation d'un bloc, accordé à une EF, par une autre EF	19
204.5. Départ d'un train, d'une évolution, ou dégageant du bloc par une manœuvre	20
204.6. Restitution du bloc	21
204.6.1. Particularités.....	21

Article 205. Travaux impactant l'utilisation des voies de service	22
205.1. Travaux programmés	22
205.2. Travaux non programmés	22
205.3. Travaux inopinés et urgents	22
Article 206. Prise en attachement des échanges d'informations	22
Article 207. Arbitrage	23
Article 208. Prise de mesures par les EF sur ordre du service gestionnaire des trafics et des circulations.....	23
Article 209. Cas exceptionnel de mise à disposition.....	23
CHAPITRE 3 : PROTECTION DU PERSONNEL DES EF SUR LES VOIES DE SERVICE	24
Article 301. Interventions sur le matériel roulant	24
Article 302. Intervention d'un opérateur d'une EF sur certaines installations situées hors bloc.....	24
Article 303. Déneigement des appareils de voie	24
CHAPITRE 4 : MANŒUVRE DES INSTALLATIONS DE SECURITE SIMPLES	25
Article 401. Principes	25
Article 402. Dispositifs permettant la manœuvre des installations de sécurité simples	25
Article 403. Dérangement d'une installation de sécurité simple.....	25
403.1. Principes	25
403.2. Dérangement s'opposant à l'utilisation du bloc.....	26
403.3. Dérangement ne s'opposant pas à l'utilisation du bloc.....	26
ANNEXE 1 EXEMPLE DE TABLEAU DE SUIVI DES BLOCS.....	27

Article 1. Préambule

L'ouverture du réseau ferré national à toute entreprise ferroviaire entraîne des demandes multiples d'utilisation des voies de service d'un même site.

RFF a en charge la définition des principes directeurs d'élaboration des consignes locales d'exploitation.

A ce titre, le présent document, établi et approuvé par RFF, définit les principes d'utilisation des voies de service devant être déclinés dans les consignes locales d'exploitation.

1.1. Origine de la modification du document

Le présent document de principe est modifié pour tenir compte :

- de la généralisation des consignes locales d'exploitation établies par établissement, et non plus par thème,
- de la parution de l'arrêté du 20 décembre 2013 modifiant l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres,
- de la modification des conditions de déneigement des appareils de voie situés sur un bloc par les entreprises ferroviaires.

1.2. Objectif du document

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

- d'intégrer la séparation des responsabilités entre le gestionnaire d'infrastructure, le service gestionnaire des trafics et des circulations et les opérateurs ferroviaires,
- d'organiser la concomitance d'exploitation,
- de formaliser les échanges entre ces différents opérateurs.

1.3. Structure du document

Ce document est composé de quatre chapitres :

- « Installations des voies de service »,
- « Organisation de la concomitance d'exploitation ferroviaire »,
- « Protection du personnel sur voies de service »
- « Manœuvre des installations de sécurité simples ».

1.4. 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 une entreprise ferroviaire (EF) dite "titulaire" pour effectuer ses opérations ; il constitue un domaine spatial sur voies de service à l'intérieur duquel l'entreprise 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'EF titulaire du bloc et chargé de la gestion des manœuvres de plusieurs équipes d'une même entreprise ferroviaire ou de plusieurs entreprises 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 gestionnaire des trafics et 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	Regroupe, au sens du règlement de sécurité de l'exploitation du RFN : <ul style="list-style-type: none"> ➤ les entreprises ferroviaires, ➤ les gestionnaires d'infrastructure, ➤ le gestionnaire d'infrastructure délégué.
Gestion opérationnelle	Gestion en temps réel d'un site ou d'une activité.
Graphique d'occupation des voies	Graphique prévisionnel, établi par Réseau ferré de France, définissant les capacités de voies de service allouées en gare au service gestionnaire du trafic et des circulations pour ses besoins.
Opérateur ferroviaire	Au sens du présent document, recouvre : <ul style="list-style-type: none"> ➤ les EF, ➤ le GID en charge de l'entretien et du fonctionnement des installations techniques et de sécurité du RFN, ➤ les réseaux raccordés au RFN visés au titre III du décret n° 2006-1279 modifié intervenant sur les voies du RFN, ➤ les embranchés détenteurs d'une autorisation d'accéder au RFN conformément à la règle d'exploitation particulière RFN IG TR 1 A n°5, ➤ les exploitants touristiques opérant sur les lignes du RFN inscrites au DRR et objet de la règle d'exploitation particulière RFN IG TR 1 C5 n°4, ➤ les personnes titulaires d'une convention prévue à l'article 4.1 du cahier des charges de la SNCF ou les personnes à qui RFF a confié, par convention, les missions de gestion du trafic et des circulations, de fonctionnement et d'entretien des installations techniques.
Période de travail	Temps attribué à une entreprise ferroviaire pour effectuer les tâches qui la concernent.
Programme théorique de travail	Programme suivi par le coordinateur de site, reprenant l'affectation théorique des blocs aux entreprises ferroviaires.

Représentant opérationnel de l'EF	Au sens du présent document, représentant de l'EF sur un site pouvant être joint à tout moment.
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'EF 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'une évolution 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.

1.5. Abréviations utilisées

AC	Agent circulation
Agent E	Agent sécurité électrique
CLE	Consigne locale d'exploitation
CLO	Consigne locale opérationnelle
DRR	Document de référence du réseau
EF	Entreprise ferroviaire
GI	Gestionnaire d'infrastructure
GID	Gestionnaire d'infrastructure délégué
GOV	Graphique d'occupation des voies
ITE	Installation terminale embranchée
MD	Marchandises dangereuses
P.L.	Pleine ligne
P.N.	Passage à niveau
RFF	Réseau ferré de France
RFN	Réseau ferré national
SGTC	Service gestionnaire des trafics et des circulations

Article 2. Objet

Le présent document définit des principes généraux d'utilisation des voies de service, permettant au service gestionnaire des trafics et 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 entreprises ferroviaires.

Article 3. Disposition particulière

Les opérateurs ferroviaires définis à l'article 1.4 ci-dessus sont soumis aux principes définis dans le présent document et aux prescriptions reprises au chapitre 2 pour les EF.

Chapitre 1 :

Installations des voies de service

Article 101. Classification des sites

Les sites desservis peuvent être classés en :

- établissements de pleine ligne,
- gares.

Article 102. Utilisation des voies de service

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

- voies utilisées pour les besoins du service gestionnaire des trafics et des circulations et ne devant pas, en principe, servir pour la manœuvre et le stationnement ; la manœuvre de l'ensemble des installations permettant la desserte de ces voies est assurée par le personnel du service gestionnaire des trafics et des circulations,
- voies de travail affectées aux EF par blocs,
- voies de stationnement affectées aux EF par blocs.

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

Article 103. Désignation des installations simples manœuvrées par les EF

Les installations, visées à l'annexe III de l'arrêté relatif aux conditions d'aptitude physique et professionnelle du personnel habilité à l'exercice des fonctions de sécurité sur le RFN, et dont la manœuvre est à la charge des EF, sont désignées pour chaque site dans une consigne locale d'exploitation visée à l'article 104.1 du présent document.

Il s'agit :

- d'installations de sécurité simples conformes à l'article 76 de l'arrêté du 19 mars 2012 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur les réseau ferré national,
- des appareils de voie situés sur voie de service commandés à pied d'œuvre ou à distance, non enclenchés et n'intervenant pas dans la protection des voies principales,
- des appareils d'interruption électrique permettant la desserte des voies dont la caténaire est normalement hors tension.

Article 104. Description de l'infrastructure

104.1. 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 V.U.T.R et les voies uniques dites à autre régime d'exploitation, dans les consignes locales d'exploitation relatives à l'exploitation de ces lignes.

L'expression " CLE" utilisée dans le présent document recouvre ces trois types de consignes.

104.2. Eléments à fournir aux EF

104.2.1. 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, tiroirs et voies de liaison de chaque chantier, les éléments ci-après :

- la longueur utile,
- l'équipement en caténaire et état électrique normal,
- la déclivité, 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.),
- les équipements spéciaux (quai, dispositif de protection, gabarit, etc.),
- 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 particularités éventuelles.

104.2.2. Modalités d'utilisation des installations manœuvrées par les EF

Les modalités d'utilisation, en mode de fonctionnement nominal, des installations simples manœuvrées par les EF et visées à l'article 103 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 EF intervenant sur les voies de service d'un même site, afin d'éviter les risques correspondants (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 système ferroviaire, 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 communiqués par le GI au SGTC qui définit et propose le nombre de blocs au GI dans le cadre de la conception ou de l'adaptation du service annuel.

Selon la typologie du site, le découpage en blocs doit être effectué de façon à obtenir, dans toute la mesure du possible, des blocs laissant une autonomie de manœuvre aux EF qui en sont titulaires. Néanmoins, afin de limiter les interfaces et les risques ferroviaires correspondants, il convient également de ne pas créer un nombre de blocs excessif par rapport aux besoins d'exploitation.

Un faisceau de voies de service peut donc faire l'objet d'un seul bloc ou bien être découpé en plusieurs blocs selon les besoins et sous réserve de faisabilité.

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

Le nombre de blocs sur un site donné n'est pas figé dans le temps. Il 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

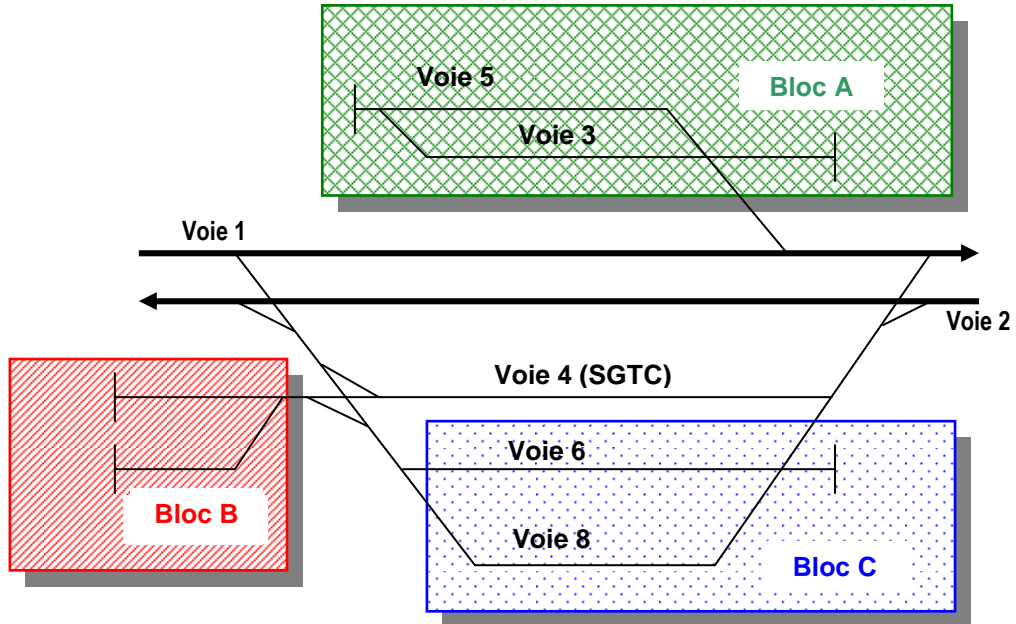
Certaines voies de service ne font pas l'objet d'une allocation de capacité par bloc, et donc d'un découpage en blocs. Les principes définis dans le présent document n'y sont donc pas applicables. Il en est ainsi, par exemple, des voies de service :

- utilisées pour les besoins du SGTC, durant les périodes réservées à ce besoin,
- de certains chantiers désignés par le GI dans le DRR, et dans lesquels des contraintes d'exploitation particulières s'opposent à la mise en œuvre des principes du présent document (faisceaux de voies de service utilisés simultanément par plusieurs EF pour leurs besoins de courte durée, chantiers de certaines gares frontalières...). Lorsqu'une organisation particulière nécessitant des moyens supplémentaires du GI

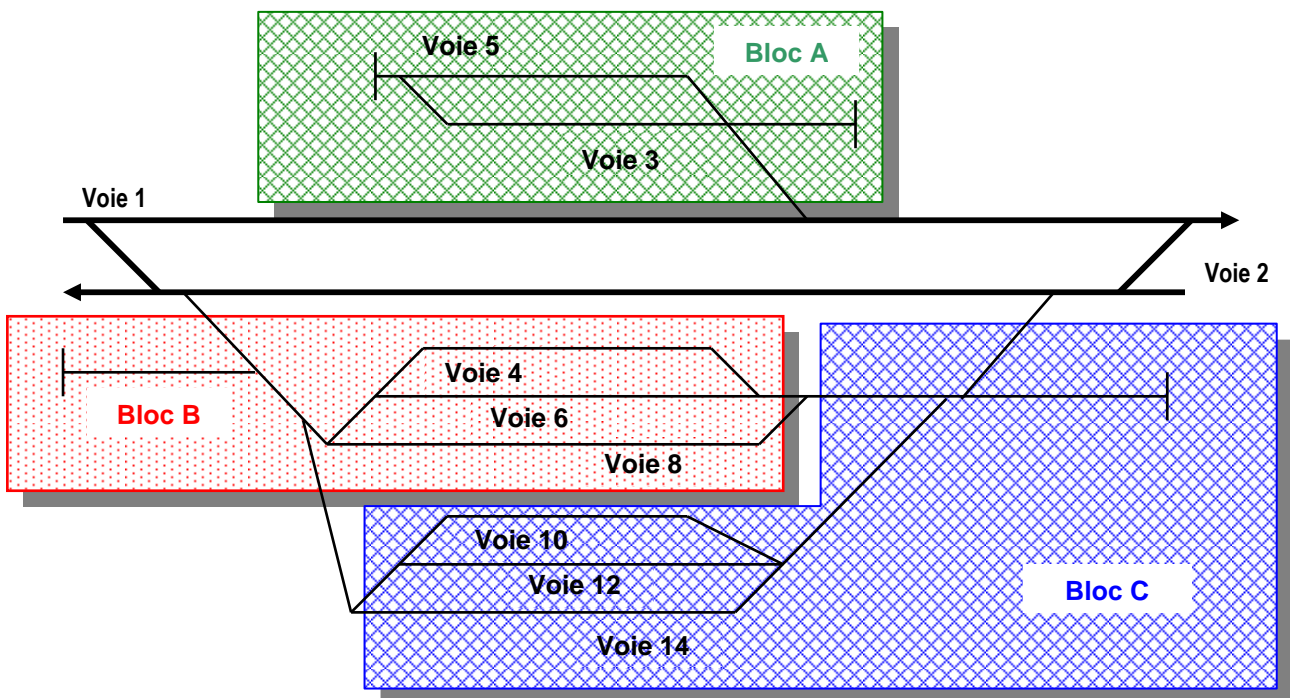
est mise en place dans la période d'ouverture de ces chantiers, les prestations correspondantes offertes aux EF leur sont facturées au titre des « prestations complémentaires ».

201.1.3. Exemples de découpage en blocs

Exemple 1



Exemple 2



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

Un document publié par RFF définit le processus d'allocation des capacités d'infrastructure en gare sur voies de service.

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 SGTC, 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 EF (voies affectées pour leur propre besoin et pour un temps déterminé pour effectuer des manœuvres...),
- les services du GI et du GID (travaux sur les voies, stationnement et manœuvres de mobiles pour des travaux spécifiques...).

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

- soit par une séparation temporelle des EF : chaque EF se voit attribuer par le GI un intervalle de temps au cours duquel elle 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 P.L.,
- soit par une séparation spatio-temporelle des EF : chaque EF se voit attribuer par le GI un bloc distinct qu'elle 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 RFF mentionne systématiquement une réserve selon laquelle l'EF à qui est accordé le bloc doit obligatoirement donner son accord aux demandes d'utilisation du bloc par les autres EF.

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

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

En cas d'incompatibilité entre les besoins des EF utilisatrices du site ou entre les besoins du SGTC et ceux d'une ou plusieurs EF, RFF rend les arbitrages nécessaires.

201.3. Programme théorique de travail

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

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

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

Le SGTC en informe les EF au plus tard le jour J-1 avant 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 EF.

En cas d'écart répétitif au programme théorique de travail, le représentant du SGTC organise une réunion avec les EF afin d'étudier l'adaptation éventuelle de ce programme. En cas de désaccord, RFF est alerté pour arbitrage.

201.4. Mise en place de l'organisation par blocs

201.4.1. Analyse préalable des risques

Les principes généraux définis au présent chapitre peuvent, en principe, être mis en œuvre pour organiser la concomitance d'exploitation dans les sites concernés. Ils sont néanmoins traités comme un changement significatif au sens du règlement CE n° 352/2009 du 24 avril 2009 concernant l'adoption d'une méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques. Par conséquent, le SGTC 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 SGTC effectue une présentation :

- de l'organisation et des procédures envisagées aux représentants des EF,
- des installations qu'ils auront à manœuvrer aux opérateurs des EF.

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 SGTC et des EF 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 SGTC et des EF, avec la participation si nécessaire des représentants locaux du GI et du GID 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 en opérationnel de la concomitance d'exploitation

202.1. Généralité

L'organisation, en opérationnel, de la concomitance d'exploitation sur les voies de service est exercée par un coordinateur de site (SGTC).

202.2. Missions du coordinateur de site

Le 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 EF,
- de la coordination des mouvements de mobiles effectués hors bloc, lorsque cette mission n'est pas assurée par un ou des aiguilleurs conformément au point 202.4 ci-après.

Pour cela, il doit avoir connaissance :

- du programme théorique de travail, comprenant les capacités allouées pour travaux programmés,
- de tous les aléas et défaillances rencontrés par les EF,

- des coordonnées du représentant opérationnel de chaque EF en activité sur le site, représentant qui doit pouvoir être joint à tout moment.

202.3. Désignation par l'EF d'un coordinateur de manœuvres

L'EF titulaire d'un bloc désigne un responsable « coordinateur de manœuvres » habilité à la fonction de chef de la 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 (ou les) aiguilleur(s) est (sont) alors chargé(s), dès l'accord du bloc, de la coordination des mouvements hors bloc 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'une EF, pour des opérations d'entretien ou des travaux.

203.2. Retard, 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.

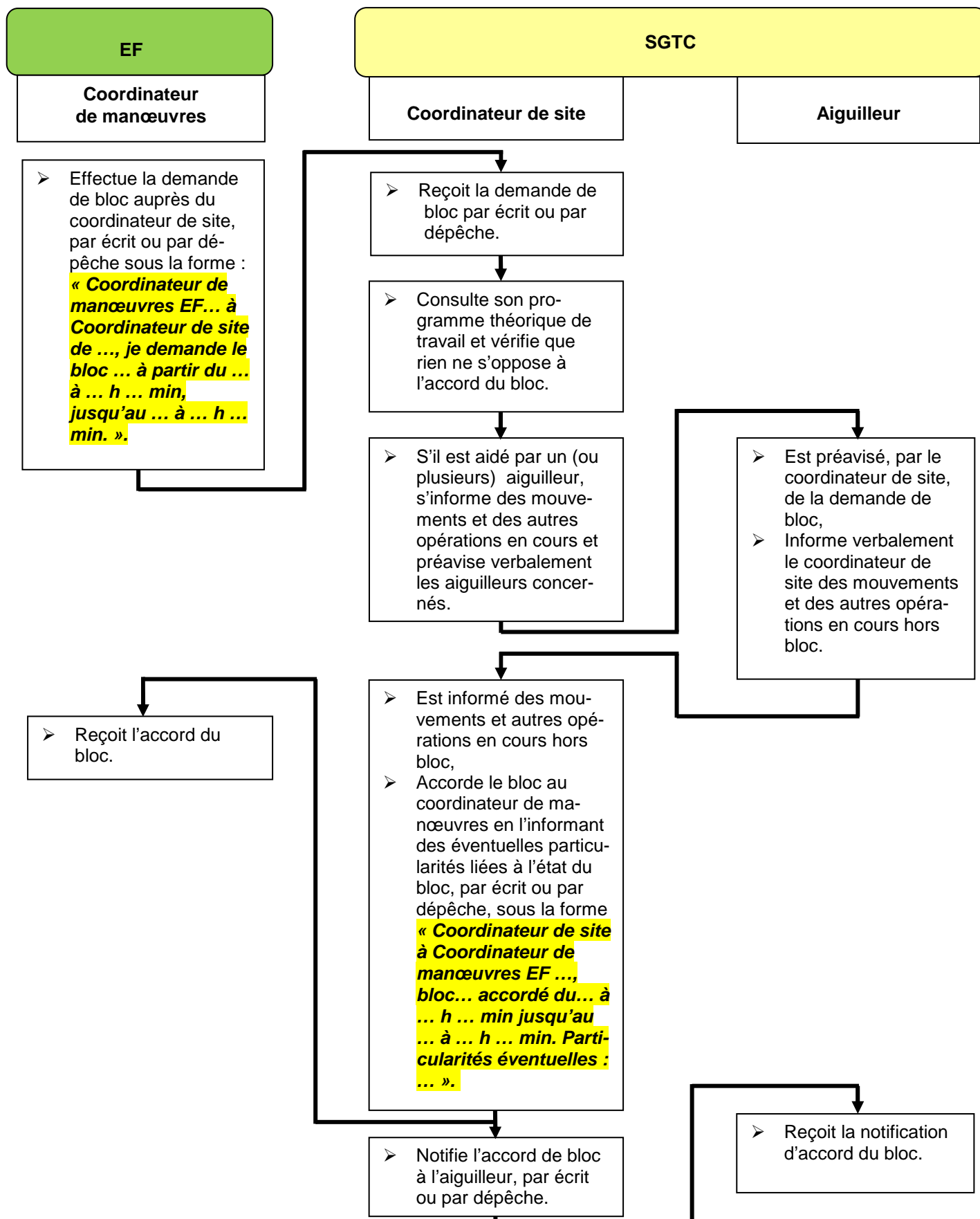
Si l'évènement entraîne des conséquences sur la circulation des trains en ligne, le coordinateur de site avise immédiatement le représentant du SGTC concerné.

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

- adaptation du programme théorique de travail si l'évènement ne gêne pas la production des autres EF, ou dans le cas contraire, en accord avec les EF concernées,
- réception du train d'une EF sur une voie utilisée pour les besoins du SGTC lorsque le site en est pourvu,
- réception du train d'une EF sur la voie d'un bloc accordé à une autre EF conformément aux dispositions reprises dans l'article 204.4 du présent document,
- rétention du train en amont en concertation avec l'EF concernée et le SGTC,
- 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 SGTC d'une voie permettant la réception du train.

Article 204. Exploitation d'un bloc

204.1. Demande et accord de bloc



204.1.1. Principes de fonctionnement du bloc

Dès que le bloc est accordé à l'EF, le SGTC interdit l'accès au bloc à tout mouvement non autorisé par le coordinateur de manœuvres titulaire du bloc.

Dès qu'elle est titulaire du bloc, l'EF organise l'activité au sein du bloc sous sa responsabilité durant toute la période d'attribution du bloc.

Les points suivants sont précisés dans la CLE :

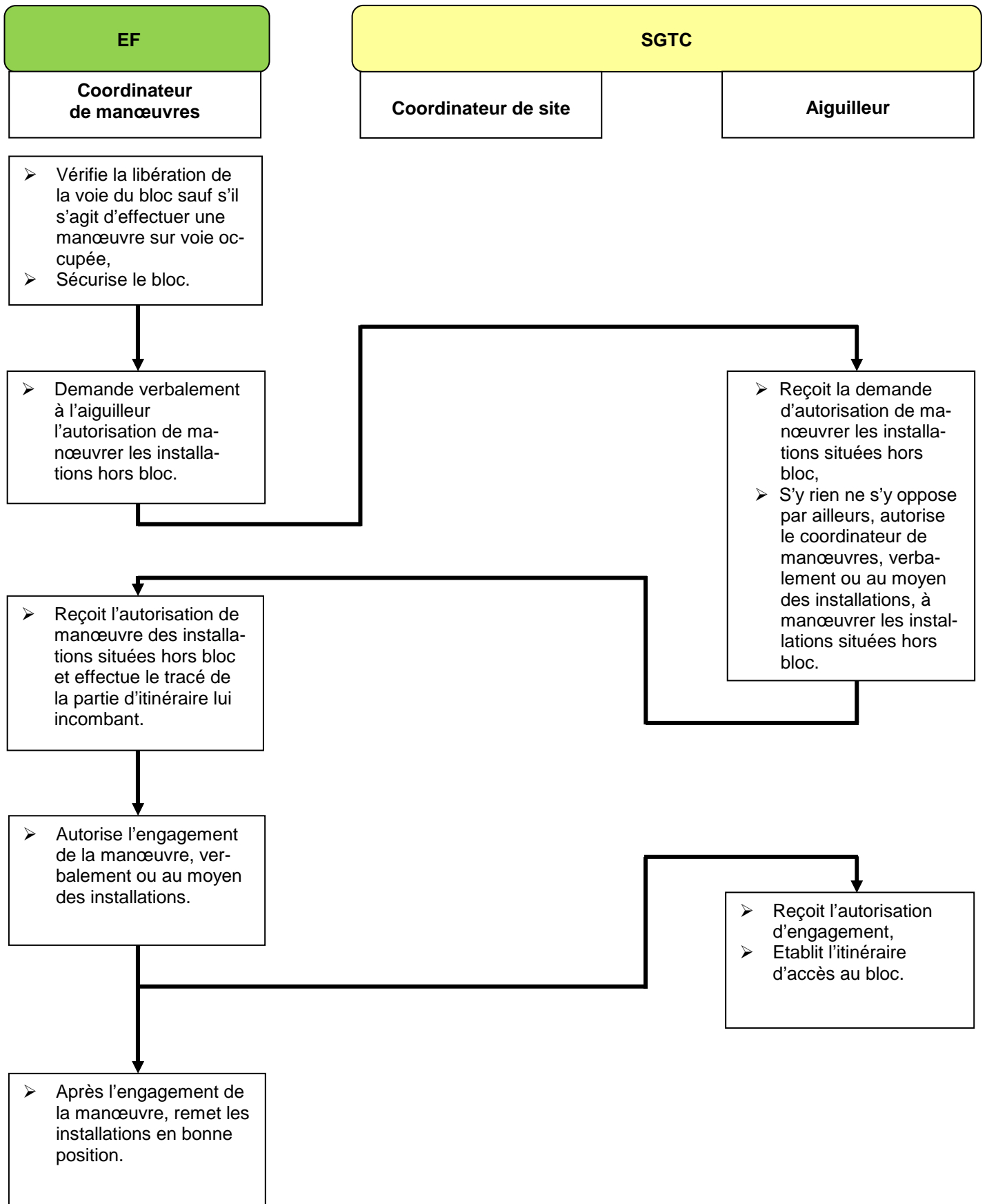
- l'identification, la localisation géographique et les moyens de contact du coordinateur de site,
- les procédures d'accord et de restitution des blocs,
- les procédures d'engagement et de dégagement des blocs,
- le cas échéant, les mesures complémentaires prévues pour pallier le risque de dégagement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

La procédure d'accord de bloc n'est pas applicable pour un bloc alloué en permanence à une EF 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



204.3. Réception d'un train ou d'une évolution sur le bloc

204.3.1. Principe général

Lorsque le site où est reçu le train (ou l'évolution) comporte une ou plusieurs voies réservées aux besoins du SGTC, le train (ou l'évolution) est reçu(e) si possible sur l'une de ces voies. Le train (ou l'évolution) est ensuite engagé(e) sur le bloc accordé à l'EF dans les conditions prévues à l'article 204.2 du présent document.

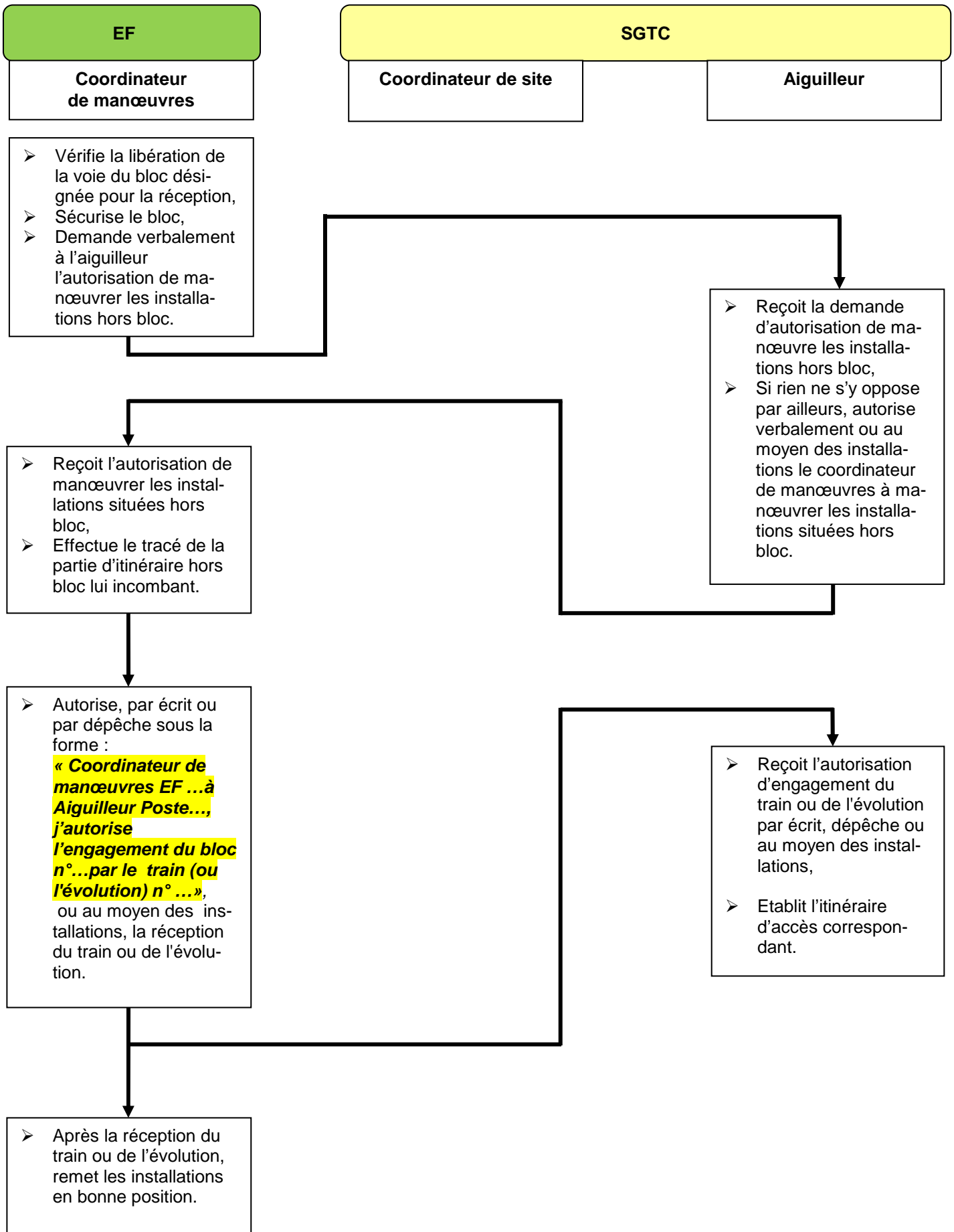
Le train (ou l'évolution) peut être directement reçu(e) sur une voie du bloc, accordé à l'EF dans les conditions prévues à l'article 204.1 du présent document, dans les cas suivants :

- lorsque le site ne dispose pas de voies réservées aux besoins du SGTC,
- lorsque les voies réservées aux besoins du SGTC sont toutes occupées,
- lorsque, compte tenu de certaines particularités locales, cette disposition est précisée dans la CLE,
- à la demande de l'EF.

La réception des trains sur voies de service s'effectue selon les principes définis dans l'IN 1514 « *Circulation des trains* » précisés dans une consigne locale d'exploitation. Cette consigne désigne comme responsable réception :

- le coordinateur de manœuvres de l'EF pour les voies d'un bloc,
- un opérateur du SGTC pour les voies utilisées pour les besoins de ce service.

204.3.2. Réception sur une voie libre du bloc



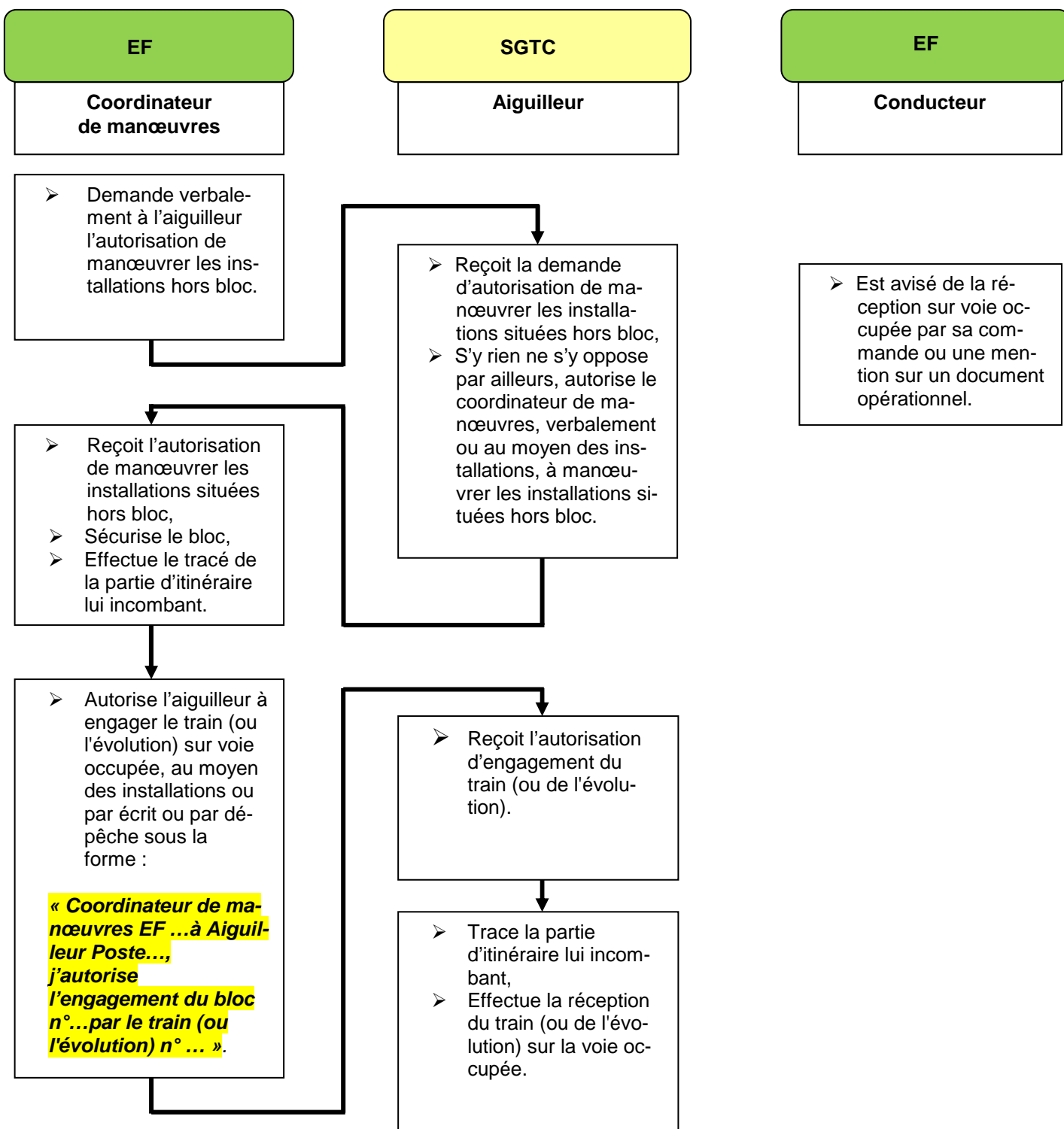
204.3.3. Réception sur une voie occupée du bloc

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

Le conducteur d'un train (ou de l'évolution) devant être reçu(e) sur une voie occupée d'un bloc accordé, doit être préalablement avisé de cette réception sur voie occupée.

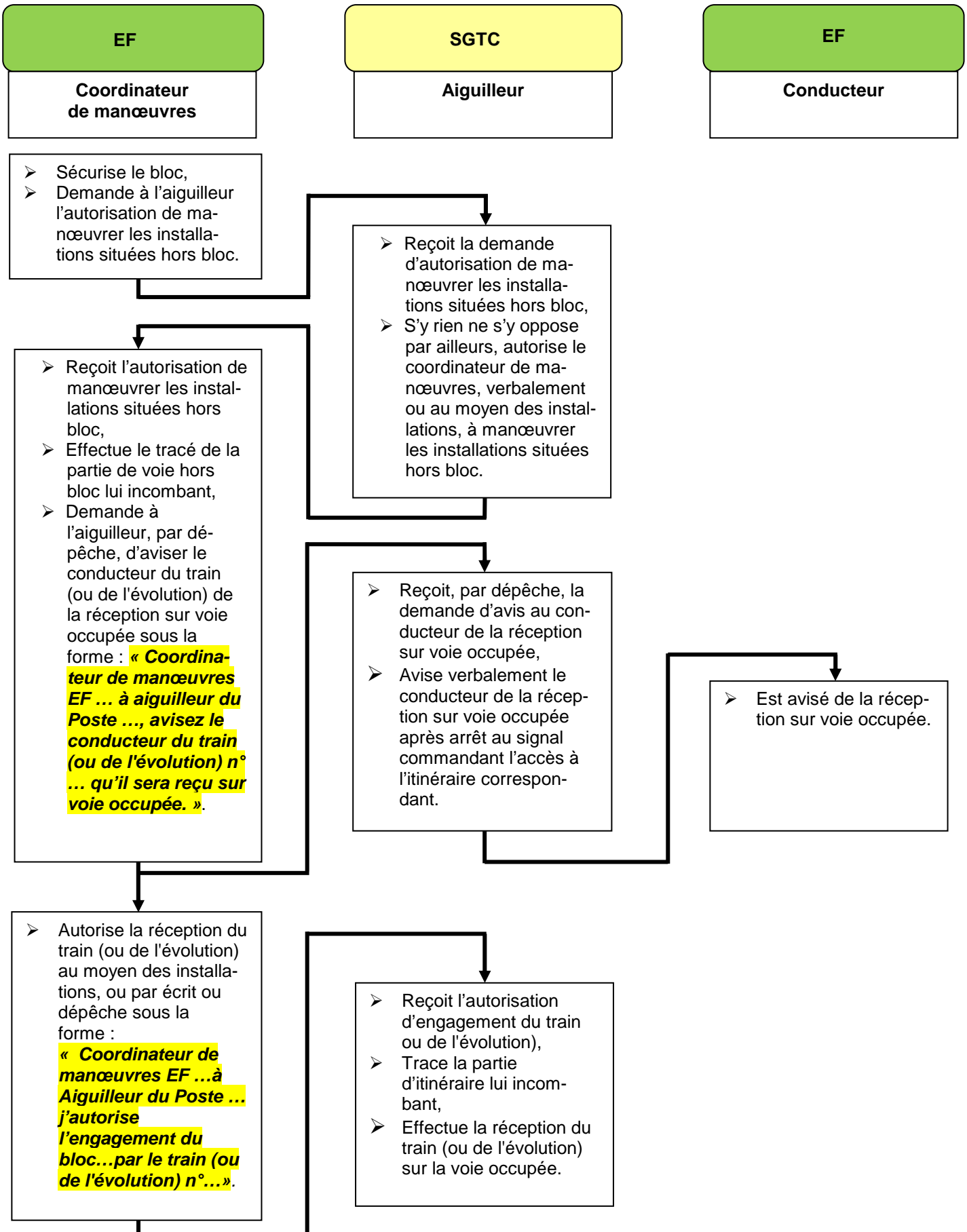
1^{er} cas –

Le conducteur du train (ou de l'évolution) est avisé de la réception sur voie occupée par sa commande ou une mention sur un document opérationnel.



2^{ème} cas –

Le conducteur du train (ou de l'évolution) n'est pas avisé de la réception sur voie occupée



Après la réception du train ou de l'évolution, le coordinateur de manœuvres remet les installations en bonne position.

204.3.4. Bloc alloué en permanence à une EF pour la durée du service annuel

Pour un bloc alloué en permanence à une EF pour la durée du service annuel, les procédures définies aux articles 204.2, 204.3.2 et 204.3.3 ci-dessus sont intégralement applicables, sauf dans le cas d'un bloc :

- pour lequel le SGTC 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 SGTC applique seul les dispositions réglementaires correspondantes. Afin de permettre au SGTC de déterminer la procédure à appliquer sur ce type de bloc, le coordinateur de manœuvres de l'EF titulaire du bloc avise, par dépêche, le coordinateur de site de sa prise et fin de service.

204.4. Utilisation d'un bloc, accordé à une EF, par une autre EF

Lorsqu'une EF veut utiliser un bloc déjà accordé, le coordinateur de site invite celle-ci à se rapprocher de l'EF titulaire.

Si elle donne son accord, l'EF 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'EF titulaire du bloc par l'EF dont le train doit être reçu.

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

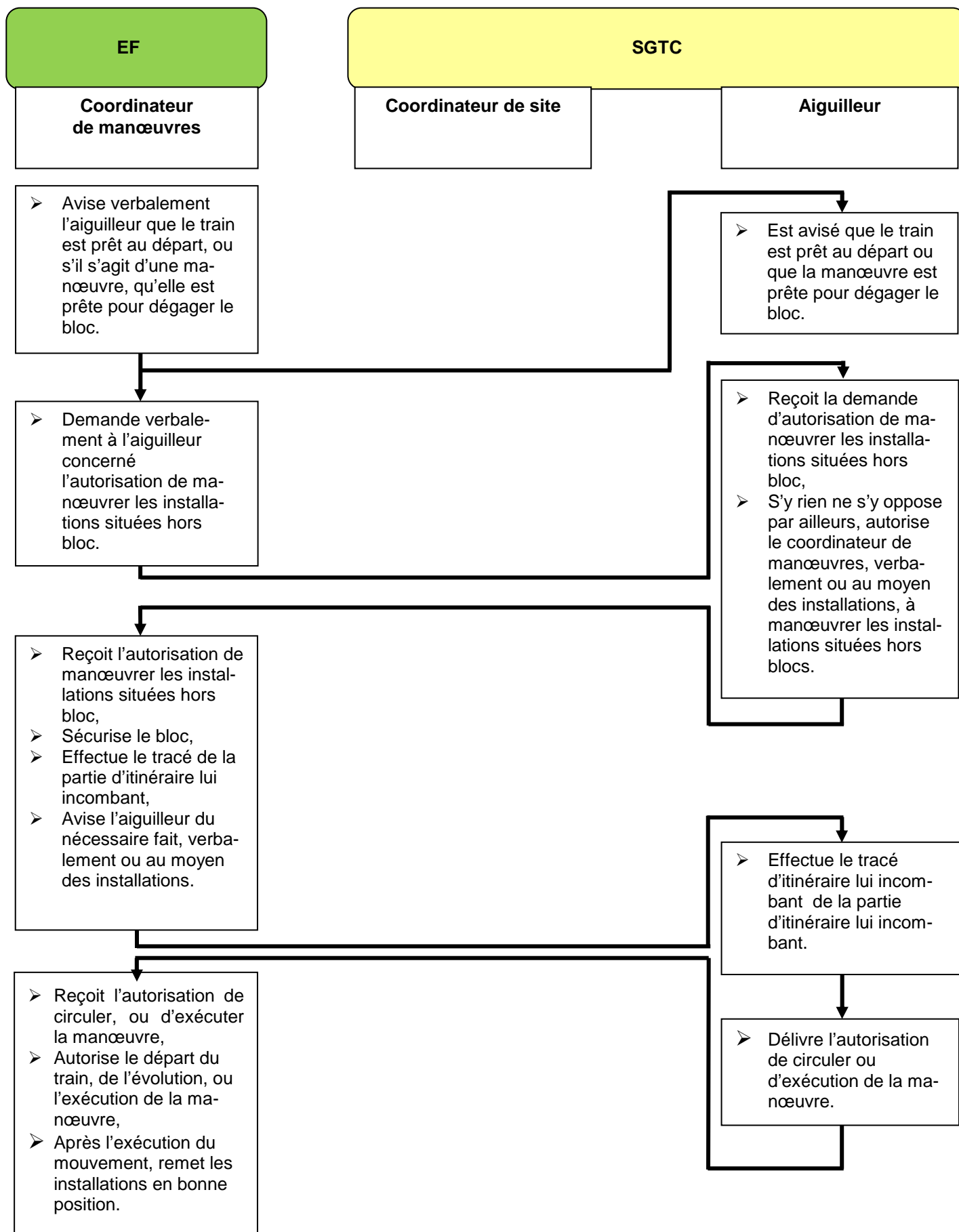
- gère tous les mouvements à l'intérieur du bloc,
- reste, durant toute la durée d'attribution du bloc, l'interlocuteur unique et désigné du coordinateur de site pour tous les mouvements des EF devant pénétrer sur le bloc ou en sortir.

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

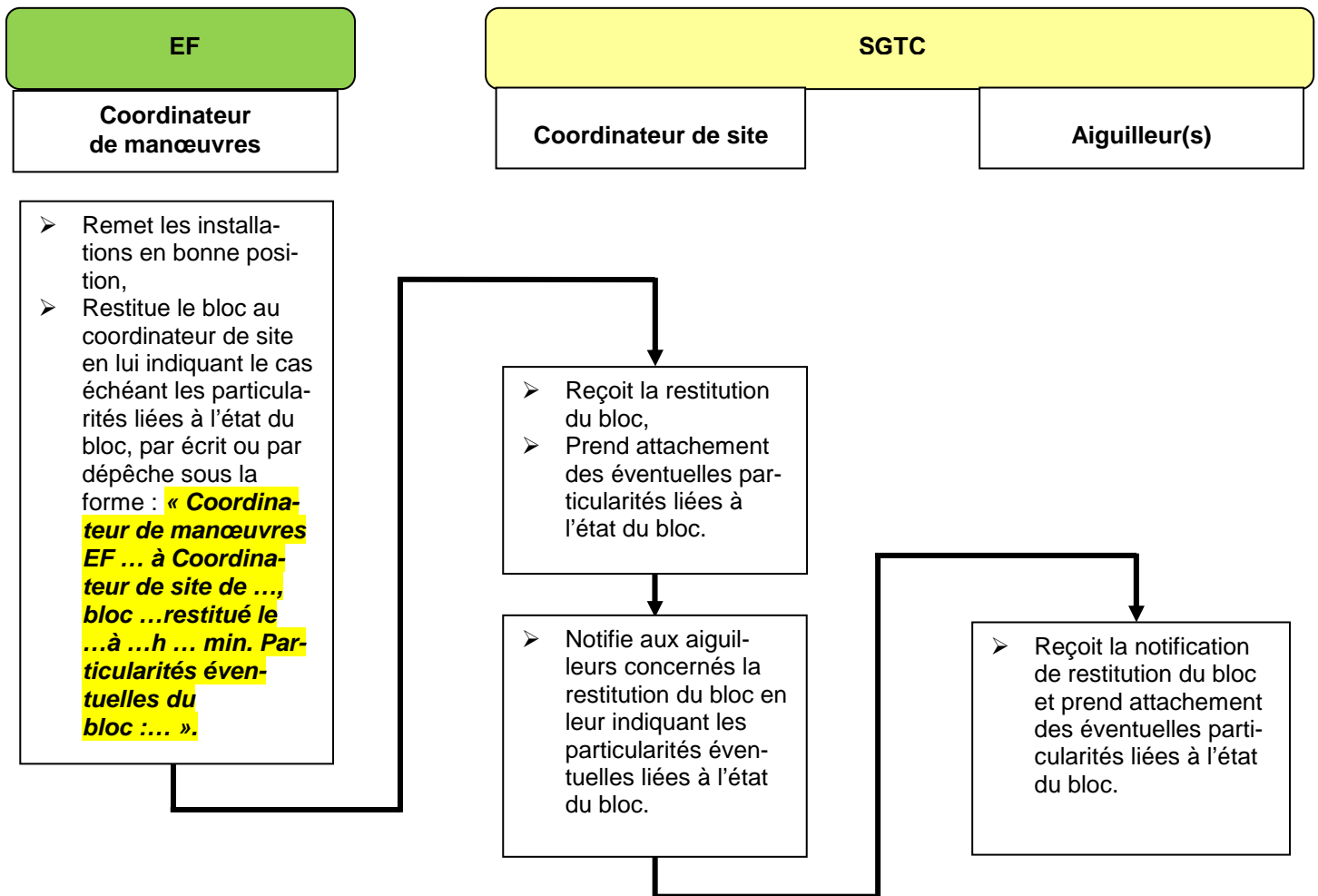
Les manœuvres entre des blocs accordés et communicants directement entre eux, ou entre un bloc et une voie ne faisant pas partie du RFN, s'effectuent sans accord du coordinateur de site, qu'il s'agisse de manœuvres :

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

204.5. Départ d'un train, d'une évolution, ou dégagement du bloc par une manœuvre



204.6. Restitution du bloc



204.6.1. Particularités

La procédure de restitution d'un bloc n'est pas appliquée dans le cas d'un bloc alloué en permanence à une EF 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 une EF, 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'EF indique au coordinateur de site, toute particularité éventuelle liée à l'état de ce dernier :

- 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 contigüe...),
- 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, ou ceux du GID chargés du fonctionnement et de l'entretien des installations techniques et de sécurité du RFN, d'effectuer une demande d'allocation de capacité à RFF. 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. Ils sont alors effectués dans les capacités résiduelles ou après modification du programme théorique de travail. L'accord des EF éventuellement concernées 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 EF 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 EF, 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 tel qu'il est défini dans la CLE,
- l'identification de l'EF utilisatrice,
- les heures de demande, d'accord et de restitution du bloc,
- l'autorisation d'engagement du bloc précisant :
 - le numéro du train ou de l'évolution ou, s'il s'agit d'une manœuvre, les éléments permettant au personnel du SGTC de l'identifier avec précision,
 - l'heure,
- la demande de dégagement du bloc précisant :
 - le numéro du train ou de l'évolution, ou s'il s'agit d'une manœuvre, les éléments permettant au personnel du SGTC de l'identifier avec précision,
 - l'heure,
- la mise à disposition d'un bloc suite à une demande du SGTC (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 qu'elles 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 EF mettent à disposition de leurs opérateurs des documents permettant la prise en attachement des éléments repris ci-dessus.

Article 207. Arbitrage

Les arbitrages utiles permettant d'assurer la continuité du service sont effectués en opérationnel par le coordinateur du site, en liaison avec les EF concernées.

En cas de problème récurrent, le SGTC informe RFF qui prend les mesures utiles.

Article 208. Prise de mesures par les EF sur ordre du service gestionnaire des trafics et 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 rapide pour être efficace. Dans ces cas exceptionnels, le SGTC peut demander aux EF 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 SGTC.

Le représentant du SGTC, dépêché sur place, vérifie les mesures prises et les reprend à sa charge à son arrivée.

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 SGTC d'une ou plusieurs voies d'un bloc accordé à une EF.

La procédure suivante est à appliquer :

- le coordinateur de site demande, au coordinateur de manœuvres de l'EF, de restituer le bloc,
- le coordinateur de manœuvres de l'EF :
 - 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'EF, par dépêche et pour chaque train, l'itinéraire qui doit être tracé,
- le coordinateur de manœuvres de l'EF trace l'itinéraire et autorise l'accès :
 - soit au moyen des installations,
 - soit par dépêche.

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

Chapitre 3 : Protection du personnel des EF sur les voies de service

Article 301. Interventions sur le matériel roulant

Lorsque le personnel d'une EF 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*" restent pleinement applicables préalablement à toute intervention et selon les modalités prévues dans la CLE.

Article 302. Intervention d'un opérateur d'une EF sur certaines installations situées hors bloc

Lorsqu'un opérateur d'une EF 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 SGTC d'assurer sa protection.

Dans le cas d'une intervention effectuée sur demande du SGTC, le SGTC 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'EF pour les besoins de son activité, sous réserve que ces appareils de voie soient situés sur le bloc accordé à l'EF.

Les règles de sécurité à appliquer par les agents chargés de cette opération sont définies dans le règlement RH 0159 "*RÈGLEMENT SUR LA SECURITE DU PERSONNEL VIS-A-VIS DES RISQUES FERROVIAIRES – REGLES DE SECURITE A APPLIQUER PAR LES AGENTS CHARGES 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 EF manœuvrent les installations de sécurité simples selon les modalités indiquées dans la CLE.

L'utilisation des installations de sécurité simples par une EF 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 EF effectuant la desserte, par le SGTC. À cet effet, ces dispositifs sont placés dans un endroit connu par les EF 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

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

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

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'EF 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.

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 SGTC prend les mesures utiles pour en interdire l'accès ou en obtenir le dégagement, puis il en avise les EF concernées.

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 SGTC informe du dérangement l'EF qui demande ce bloc 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	
Bloc A																									
Bloc B																									
Bloc C																									
BLOC A (voies 3 et 5)							BLOC B (voies 4 et 6)							BLOC C (Tiroir voie 4 et voie 10)											
Demande de bloc : Coordinateur Manœuvres EF ... 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 : ...							Demande de bloc : Coordinateur Manœuvres EF ... 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 :							Demande de bloc : Coordinateur Manœuvres EF ... 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 :											
Accord du bloc : Coordinateur de site de ... à Coordinateur Manœuvres EF ..., 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 : ...							Accord du bloc : Coordinateur de site de ... à Coordinateur Manœuvres EF ..., 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 : ...							Accord du bloc : Coordinateur de site de ... à Coordinateur Manœuvres EF ..., 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 : ...											
Réception d'une circulation sur voie libre du bloc A accordé : Coordinateur Manœuvres EF ...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 : ...							Réception d'une circulation sur voie libre du bloc B accordé : Coordinateur Manœuvres EF ...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 : ...							Réception d'une circulation sur voie libre du bloc C accordé : Coordinateur Manœuvres EF ...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 : ...											
Restitution du bloc A : Coordinateur Manœuvres EF ...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 : ...							Restitution du bloc B : Coordinateur Manœuvres EF ...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 : ...							Restitution du bloc C : Coordinateur Manœuvres EF ...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 : ...											
Numéros affectés aux dépêches																									
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						
Autres dépêches et prise en attachement des échanges																									
N°	Reçu de		N° reçu	heure	Texte de la dépêche ou de l'avis										Expédié à		N° donné		Heure						

Fiche d'identification

Titre	Principes d'utilisation des voies de service
Nature du texte	Document de principe
Elaborateur	RFF - DSR - DS
Référence RFF	RFN-IG-TR 01 A-00-n°004
Version en cours / date	Version 02 du 04-06-2014
Date d'application	Applicable à partir du 15-12-2014

Élaboration (RFF)

Rédacteur		Vérificateur	
 Pascal JULIEN	04-06-2014	 Christian ROESSLER	18-09-2014

Approbation (RFF)

Vérificateur	Approbateur
Bernard CHARVET 	

Textes abrogés

- RFN-IG-TR 01 A-00-n°004 "Principes d'utilisation des voies de service" version 1

Textes de référence

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

Textes interdépendants

- RFN-IG-TR 01 A-00-n°005 "Circulations et manœuvres provenant des voies d'embranchement raccordées au RFN"
- RFN-NG-TR 04 C-01-n°001 "Règles d'exploitation de la gestion opérationnelle des circulations",
- IN 1514 "Circulation des trains"

Distribution

<i>RFF</i>	Direction de la sécurité du réseau - Service Documentation de sécurité – Direction de la sécurité du réseau - Service Autorisations de sécurité – Direction de la sécurité du réseau - Service Exploitation et équipements de sécurité – Direction commerciale – Direction de la programmation des capacités Direction de la maîtrise d'ouvrage et de la qualité du réseau – Direction de la production des sillons – Direction juridique - Unité infrastructures, accès au réseau et régulation Directions régionales – Prestataires de gestion d'infrastructure –
<i>GID</i>	– Direction de la Circulation Ferroviaire - D-Département Documentation d'exploitation – Direction de la Circulation Ferroviaire - Département Sécurité – Direction de la Circulation Ferroviaire – Direction Production des sillons – Direction de la Production Industrielle - Département Sécurité et Qualité – Direction de la Production Industrielle - Département Engins et Outillage – Direction des Contrats et Services aux Clients - Pôle Ingénierie de Maintenance Entreprises titulaires d'une attestation de sécurité et exerçant des activités relatives à la gestion et l'entretien de l'infrastructure
<i>Centres de formation</i>	Centres agréés en France
<i>EPSF</i>	– Département Référentiels
<i>Autres</i>	– Ministère chargé des transports - Direction des services de transport – Sous-direction de la sécurité des transports ferroviaires et collectifs et de la régulation ferroviaire - Bureau de la sécurité et de l'interopérabilité des transports guidés

Nota :

Afin d'être porté à la connaissance des opérateurs ferroviaires tels que définis à l'article 1.4, ce document de principe est annexé au DRR. Toute modification significative de ce document fait l'objet d'une consultation préalable des entreprises ferroviaires.

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.

