

Référentiel Infrastructure

Règlement S8B

Evolutions

Édition du 01-01-1974

Version 5

Applicable à partir du 10-12-2006

IN 1685 (R S8B)

Émetteur : Direction Déléguée Système d'exploitation et Sécurité IES



Sommaire

PREAMBULE	1
CHAPITRE 1 GÉNÉRALITÉS	2
Article 101. Objet.	2
Article 102. Organisation.	2
Article 103. Cantonnement.....	3
Article 104. Signaux portés par les évolutions.	3
CHAPITRE 2 CONDITIONS DE CIRCULATION	4
Article 201. Mise en mouvement d'une circulation.	4
Article 202. Place du conducteur.....	5
Article 203. Circulation sur les voies principales.....	5
Article 204. Circulation sur les voies de service.	5
CHAPITRE 3 ÉQUIPEMENT EN PERSONNEL	7
Article 301. Réservé.	7
Article 302. Equipement en personnel.	7
Article 303. Réservé.	7

Préambule

Cette nouvelle version est essentiellement motivée par la parution du nouveau Règlement S7A (IN 1604) qui inclus dans son chapitre 6 les nouvelles règles concernant les composition, freinage et vitesse limite des évolutions.

Ce rectificatif tient compte également de l'évolution du vocabulaire (ex : conducteur remplace mécanicien).

Chapitre 1 GÉNÉRALITÉS

Article 101. Objet.

Le présent Règlement fixe les règles particulières de circulation et d'équipement en personnel des **évolutions** *.

Les conditions locales d'application des dispositions ci-dessous sont, s'il y a lieu, précisées dans la consigne "Evolutions" (Consigne S8B) s'appliquant à la gare ou aux établissements intéressés, ou dans la consigne de desserte (Consigne S2A n°2) s'il s'agit d'un établissement P.L.

Disposition Complémentaire

Peuvent être soumises aux dispositions du présent Règlement :

- a) les circulations entre les chantiers d'une même gare, entre la gare et le dépôt ou le chantier de remisage, ... immédiatement voisins ;
- b) les circulations, empruntant le cas échéant des voies désignées entre plusieurs gares, dépôts, ateliers appartenant à un même ensemble ferroviaire défini au Livret de la marche des trains ;
- c) les circulations partant d'une gare pour desservir des établissements P.L. et, le cas échéant, la gare suivante sans dépasser celle-ci, avec retour éventuel à la gare origine.

Article 102. Organisation.

1. Avant que l'autorisation de départ soit donnée à une évolution, sa circulation doit être organisée par l'agent responsable de la zone dans laquelle se trouve cette évolution (agent-circulation ou, éventuellement, sur voies de service, chef de chantier, ...), d'entente avec :
 - le ou les agents-circulation intéressés, si l'évolution doit circuler sur voies principales ;
 - le ou les dirigeants de chantier, les aiguilleurs et, le cas échéant, le ou les agents-circulation intéressés, si l'évolution doit circuler sur voies de service.

Disposition Complémentaire

La Consigne S8B indique, le cas échéant, les agents entre lesquels une entente doit être réalisée avant la mise en mouvement d'une évolution, notamment lorsque l'agent qui en organise la circulation et celui qui l'expédie sont différents.

2. L'agent qui expédie l'évolution indique verbalement (de vive voix, par téléphone, ...) ou par radio au conducteur sa destination, sous une forme telle que : "évolution jusqu'à

* Vocabulaire

...". Cette commande précise, s'il y a lieu, l'itinéraire et certains points à atteindre avant d'exécuter la suite du mouvement (par exemple : numéro du carré violet à dégager avant d'effectuer un mouvement de sens inverse). Ces renseignements sont complétés, dans les cas et conditions prévus à la Consigne locale, par le bulletin de freinage (avec mention, le cas échéant, des particularités relatives à la composition de l'évolution : wagons chargés de certaines matières dangereuses, chargements exceptionnels, etc...).

Disposition Complémentaire

Lorsqu'une évolution circule entre les chantiers d'une même gare, entre la gare et le dépôt ou le chantier de remisage, ... immédiatement voisins, ou dans un ensemble ferroviaire, il peut être nécessaire de décomposer son trajet en plusieurs parcours partiels. Dans ce cas, seul le point de destination du premier parcours est indiqué au conducteur. Arrivé à ce point, il y reçoit les indications pour l'exécution du parcours suivant et ainsi de suite.

3. Certaines évolutions prévues par des documents de service, telles que la circulation des engins moteurs entre leur train et le dépôt et vice versa ou la circulation de certaines rames entre établissements voisins, sont considérées comme "**commandées à l'avance**". Dans ce cas, il n'est pas nécessaire de donner au conducteur les renseignements prévus au point 2 ci-dessus relatifs à sa destination et son itinéraire, sauf particularité inhabituelle.

Article 103. Cantonnement.

Une évolution qui doit parcourir au moins un canton de block manuel en entier est soumise aux règles du cantonnement, à moins que la Consigne S8B ne prévoise sa circulation "hors-cantonnement".

Article 104. Signaux portés par les évolutions.

Les signaux portés par les évolutions circulant sur les voies principales sont les mêmes que ceux portés par les trains. Toutefois, la signalisation d'arrière de nuit peut être donnée par un seul feu rouge.

Sur les voies de service, les évolutions portent la signalisation des manoeuvres.

Disposition Complémentaire

Lorsque, dans les zones de gare à plus de deux voies, le trajet d'une évolution comporte un ou plusieurs rebroussements, la signalisation d'arrière n'a pas à être modifiée en cours de route ; elle peut être placée dès le départ de façon à être présentée du côté convenable sur la partie la plus longue du parcours à effectuer.

Chapitre 2 CONDITIONS DE CIRCULATION

Article 201. Mise en mouvement d'une circulation.

1. Une évolution doit, pour se mettre en mouvement, recevoir une autorisation de départ dans les mêmes conditions qu'un train.

Toutefois :

- a) lorsque l'évolution doit circuler entre les chantiers d'une même gare, entre la gare et le dépôt ou le chantier de remisage, ... immédiatement voisins, l'autorisation de départ peut être donnée verbalement sous la forme "départ !";
- b) en double voie ou en voie banalisée, une évolution **commandée à l'avance** peut se mettre en mouvement lorsque la sortie de la voie sur laquelle elle se trouve est commandée par un signal d'arrêt ne s'adressant qu'à cette voie et si ce signal est ouvert ; il en est de même pour toute évolution dont le conducteur a reçu par avance les renseignements visés au point 2 de l'article 102 suivie de l'autorisation : "départ après ouverture du signal".

Disposition Complémentaire

Dans le cas b) ci-dessus :

- Lorsque l'évolution se trouve à l'extrémité d'un faisceau de voies convergentes dont la sortie est commandée par un signal carré de groupe et où il est fait usage de T.L.C., ou d'un T.I.P., le conducteur, préalablement commandé, se met en marche dans les conditions indiquées au Règlement S1A ;
- s'il s'agit d'un engin moteur ou groupe d'engins moteurs partant d'un dépôt, le conducteur doit, sauf dispositions contraires de la Consigne S8B, se faire reconnaître de l'aiguilleur qui commande le signal ;
- un terminus, essai de frein, ...) doivent être effectuées avant qu'elle soit mise en mouvement comme évolution, le conducteur doit être avisé de la fin de ces opérations par les agents intéressés de la gare ou du train ou se renseigner suivant les prescriptions du Livret de la marche des trains ou de la Consigne S8B.

2. Lorsqu'une **évolution** circulant "hors cantonnement" est **expédiée sur sémaphore de block manuel fermé**, l'autorisation de franchir ce signal est donnée au conducteur par écrit (toutefois, l'autorisation de franchir le sémaphore fermé peut être donnée verbalement, comme s'il s'agissait d'une manoeuvre, pour les évolutions circulant entre les chantiers d'une même gare - désignée au L.M.Tr. - entre cette gare et le dépôt ou le chantier de remisage, ... immédiatement voisins), le cas échéant en annotant en conséquence l'ordre ou l'avis écrit qu'il y aurait lieu de lui remettre pour un autre motif (par exemple l'avis écrit qu'il circule sous le régime spécial de l'Annexe 2 au Règlement S4A). L'agent qui expédie l'évolution doit avoir acquis auparavant **l'assurance que le canton est libre** ou, à défaut, donner au conducteur l'ordre écrit d'observer la **marche à vue** (vocabulaire) sur tout le parcours.

Article 202. Place du conducteur.

1. Le conducteur doit normalement se tenir dans la cabine de conduite, en tête de l'évolution, dans le sens de la marche.

L'observation de la signalisation et de la voie incombe au conducteur comme s'il s'agissait d'un train.

Elle lui incombe également lorsque l'évolution refoule un véhicule. Dans ce cas, si l'engin moteur comporte deux cabines de conduite, le conducteur prend place dans la cabine d'où il peut observer le plus facilement la signalisation et la voie. Toutefois, si les dispositions de la ou des cabines de conduite ne permettent pas cette observation ou si les circonstances locales le justifient, le conducteur est accompagné par un agent chargé de lui répéter les indications de la signalisation ou bien il est guidé comme une manoeuvre.

Disposition Complémentaire

Lorsque l'évolution est un engin moteur seul ou un engin moteur attelé à un véhicule et que le trajet de l'évolution comporte un ou plusieurs parcours de rebroussement de faible amplitude, le conducteur est autorisé, en dérogation au point 1 ci-dessus, à ne pas changer de cabine si, sur ce ou ces parcours, l'observation de la signalisation et de la voie reste possible.

Dans le cas contraire, le conducteur change de cabine à moins que, s'il y a avantage pour le service, il soit accompagné par un agent chargé de lui répéter les indications de la signalisation ou qu'il soit guidé, au point de rebroussement, comme une manoeuvre.

2. Si l'évolution refoule plus d'un véhicule, le conducteur est guidé comme s'il s'agissait d'une manoeuvre.

Article 203. Circulation sur les voies principales.

Sur les voies principales, le conducteur d'une évolution se comporte comme s'il conduisait un train. De plus, le conducteur observe la **marche en manoeuvre** (vocabulaire) à proximité de sa destination et aux points intermédiaires de rebroussement ; il respecte alors la signalisation concernant les manoeuvres et s'adressant à lui.

Article 204. Circulation sur les voies de service.

Le conducteur d'une évolution circulant sur les voies de service doit observer la **marche en manoeuvre**.

Lorsqu'une évolution circule sur **une voie de service appartenant à un groupe de voies convergentes** et dans le cas où la sortie de cette voie n'est pas commandée par un signal s'adressant à cette seule voie, le **conducteur abordant la sortie doit normalement s'arrêter avant d'engager les croisements** ; cette disposition s'applique même s'il aperçoit ouvert, au-delà de ces croisements, un signal de sortie s'adressant à tout ou partie des voies du groupe. Le conducteur ne peut se remettre en marche que s'il y est autorisé par un ordre de manoeuvre.

Toutefois, le conducteur est dispensé de s'arrêter aux croisements de sortie à la condition que l'autorisation lui en soit donnée :

- soit, pour certains faisceaux désignés à la Consigne S8B, par l'agent qui expédie l'évolution ; cette autorisation lui est donnée sous la forme : "sans arrêt aux croisements du poste ...",
- soit par ordre de manoeuvre au moment où le conducteur va aborder les croisements.

Dispositions Complémentaires

1. Le conducteur doit vérifier que l'ordre de manoeuvre l'autorisant à s'engager au-delà des croisements lui est bien destiné.

L'agent qui donne cet ordre doit de son côté agir en conséquence.

2. Si la sortie du faisceau des voies convergentes est équipée de T.L.C. ou d'un T.I.P., l'autorisation d'avancer qui peut être donnée par ces signaux (voir art. 201) est équivalente à l'ordre de manoeuvre dispensant de l'arrêt aux croisements.

Chapitre 3 ÉQUIPEMENT EN PERSONNEL

Article 301. Réservé.

Article 302. Equipement en personnel.

Lorsque le service de l'évolution le permet, celle-ci peut ne comporter que le seul conducteur dans les cas suivants :

- l'engin moteur est équipé de la V.A.,
- l'engin moteur n'est pas équipé de la V.A. et il s'agit :
 - d'une évolution circulant entre les chantiers d'une même gare, ou entre la gare et le dépôt ou le chantier de remisage, ... immédiatement voisins,
 - d'une évolution constituée par une ou plusieurs machines, par un autorail ou un élément automoteur, circulant dans un ensemble ferroviaire,
 - d'une évolution circulant sur les parcours, autres qu'à fortes pentes, d'une ligne à voie unique à signalisation simplifiée (y compris les troncs communs de faible longueur avec une autre ligne).

Dispositions Complémentaires

1. Une évolution circulant sous le régime du cantonnement sur une ligne à protection arrière doit comporter un agent d'accompagnement.

Article 303. Réservé.

Fiche d'identification

<i>Titre</i>	Evolutions
<i>Référentiel</i>	Référentiel Infrastructure
<i>Nature du texte</i>	Règlement S8B
<i>Niveau de confidentialité</i>	Ouvert
<i>Concerne la sécurité de l'exploitation ferroviaire</i>	Oui
<i>Émetteur</i>	Direction Déléguée Système d'exploitation et Sécurité IES
<i>Référence</i> <i>Ancienne référence textes de sécurité</i>	IN 1685 (R S8B)
<i>Date d'édition</i>	01-01-1974
<i>Version en cours / date</i>	Version 05 du 13-09-2006
<i>Date d'application</i>	Applicable à partir du 10-12-2006
<i>Mode de distribution initiale</i>	Standard

Approbation

<i>Rédacteur</i>		<i>Vérificateur</i>		<i>Approbateur</i>
Pautonnier Jean-Mary	04-05-2006	Pascal Durand	05-09-2006	Texte approuvé par décision ministérielle

Textes abrogés

- **Néant**

Textes de référence

- **Règlement Général de Sécurité : S1A, S8A**
- **L.M.Tr.**

Historique des éditions et des versions

<i>Édition</i>	<i>Version</i>	<i>Date de version</i>	<i>Date d'application</i>
01/01/1974	Version 01	01-01-1974	Dès réception
01/01/1974	Version 02	25-01-1977	Dès réception
01/01/1974	Version 03	11-04-1986	01-06-1986
01/01/1974	Version 04	01-03-1988	29-05-1988
01/01/1974	Version 05	13-09-2006	10-12-2006

Mise à disposition / distribution

Type de média : Papier / Intranet

Distribution

<i>Organismes de la direction de l'entreprise</i>	Prédéterminée
<i>Régions</i>	IN - IN51 - IN52 - INEX - INEXPC - INSYS - INVI - INVM - PMT - PMT1 - PMT2 - FR - IF - VO - TER - CARST
<i>Établissements</i>	EE - EEQS - EE1 - EE10 - EE74 - EE90 - EE99 - EE101 - EE102 - EE111 - EE112 - EEU - EEH - ET - ETQP - ET99 - MX - MXQS - MXU - MXH - AV - SV - SV10 - SV30 - SV31 - SV32 - SV34 - SV35 - SV36 - SV37 - SV99 - SLV101 - SV105 - SV106 - SV301 - SV304 - SV305 - SV306 - SV307 - SVU - SVH
<i>Organismes rattachés</i>	R27 - R30 - R31 - R33 - R34 - R35 - R36 - R37 - R38 - R42 - R43 - R48 - R50 - R52 - R53 - R57 - R60
<i>Collections individuelles</i>	OSB
<i>Régions concernées</i>	Toutes
<i>Diffusion Externe</i>	DGMT – RFF – EPSF – EF certifiées

Services chargés de la distribution

	<i>Nom de l'organisme</i>	<i>Coordonnées</i>
Distribution initiale	Service général	Répartition, tél. : 31 97 11 Routage, tél. : 31 97 07
Distribution complémentaire	EIMM de St-Pierre-des-Corps	Cellule approvisionnement Tél. : 42 10 97

Résumé

Fixer les règles particulières de circulation et d'équipement en personnel des évolutions.

Accompagnement du texte

Les consignes locales doivent intégrer les modifications.