

Utilisation des Fiches de Détournement

Document d'exploitation

Version 02 du 07-03-2019
Applicable à partir du 09-06-2019

SNCF
RÉSEAU

(IG SE 2 D n°6)
RFN-IG-SE 02 D-00-n°006



Sommaire

Article 1. Préambule	1
1.1. Origine de la modification du document	1
1.2. Objet	1
1.3. Résumé des modifications	1
1.4. Abréviations utilisées	1
1.5. Glossaire	2
CHAPITRE 1 : DETOURNEMENT D'UN TRAIN.....	3
Article 101. Principe.....	3
Article 102. Détournement avec un pilote	3
Article 103. Détournement avec une fiche de détournement.....	3
103.1. Vitesses limites.....	4
103.2. Particularités.....	5
103.2.1. Itinéraire non repris comme parcourable à la fiche de détournement	5
103.2.2. Conducteur non en tête du train	5
CHAPITRE 2 : FICHE DE DETOURNEMENT	6
Article 201. Présentation de la fiche de détournement.....	6
Article 202. Informations reprises dans la fiche de détournement	7
202.1. Pages de présentation	7
202.1.1. Fiche de détournement remise au conducteur	7
202.1.2. Fiche de détournement reprise dans un RT	8
202.2. Pages comportant des schémas	8
202.2.1. Colonne "vitesses limites" de détournement.....	8
202.2.2. Colonne "Établissements KM"	8
202.2.3. Colonne "schéma de ligne"	8
202.2.4. Colonne "profil"	9
202.2.5. Colonne "mode de cantonnement" et "radio".....	9
Article 203. Remise de la fiche de détournement.....	10
Article 204. Incorporation des fiches de détournement aux renseignements techniques.....	10
ANNEXE 1 MODELE DE FICHE DE DETOURNEMENT REMISE AU CONDUCTEUR PAR LE SERVICE CHARGE DE LA GESTION DES CIRCULATIONS (PRESENTATION ET EXTRAIT).....	11
ANNEXE 2 MODELE DE FICHE DE DETOURNEMENT INCORPOREE DANS UN RENSEIGNEMENT TECHNIQUE (PRESENTATION ET EXTRAIT)	21
ANNEXE 3 LISTE DES SYMBOLES UTILISES DANS LES SCHEMAS.....	27

Article 1. Préambule

Le présent document d'exploitation est élaboré dans le cadre :

- de l'article 10 du décret n°2006- 1279 modifié relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire,
- des articles 17, 22 et 89 de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national.

1.1. Origine de la modification du document

Les prescriptions concernant l'usage du dispositif d'avertissement sonore des engins moteurs ont été retirées du présent document et intégrées dans un nouveau document d'exploitation.

Le réseau de lignes à grande vitesse s'étant fortement développé sur le réseau ferré national, il est désormais possible de mettre en place un détournement partiel ou total d'une ligne à grande vitesse par une autre ligne à grande vitesse.

La publication de certaines fiches de détournement dans les RT a nécessité l'évolution de leur format ainsi que la forme et le nombre des informations qui y sont portés.

1.2. Objet

Le présent document d'exploitation reprend les prescriptions applicables par les exploitants et plus particulièrement par le conducteur lors de l'emprunt d'un itinéraire de détournement.

1.3. Résumé des modifications

Le chapitre concernant l'usage du dispositif d'avertissement sonore des engins moteurs est retiré du présent document.

Le tableau des vitesses limites à respecter lors d'un détournement est complété des vitesses limites applicables sur ligne à grande vitesse.

Le format papier en A4 "portrait", des fiches de détournement, est accepté de manière à pouvoir les incorporer dans certains renseignements techniques.

Les distances permettant leur inclusion dans les renseignements techniques sont reprises dans le présent document d'exploitation.

Les fiches complémentaires de détournement sont renommées "fiches de détournement".

1.4. Abréviations utilisées

BAL	block automatique lumineux
BAPR	block automatique à permissivité restreinte
Bif	bifurcation
BM	block manuel
BV	bâtiment voyageurs
CLE	consigne locale d'exploitation
CT	cantonement téléphonique
DAAT	dispositif d'arrêt automatique des trains
EF	entreprise ferroviaire
ExF	exploitant ferroviaire
ETCS	european train control system
FD	fiche de détournement
GSM-GFU	global system for mobile – groupe fermé d'utilisateurs
GSM-R	global system for mobile communications - railways

IDF	Ile de France
IPCS	installations permanentes de contre-sens
KM	kilomètre
LGV	ligne à grande vitesse
PL	pleine ligne
RT	renseignements techniques
MA	marchandises
ME	messageries
TELEC	télécommandé
TVM	transmission voie-machine
VOY	voyageurs

1.5. Glossaire

service chargé de la gestion des circulations	service assurant la mission de gestion opérationnelle des circulations sur le RFN.
---	--

CHAPITRE 1 :

Détournement d'un train

Article 101. Principe

Conformément à l'article 6 du décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 modifié, le conducteur d'un train détourné peut, sous certaines conditions :

- soit être piloté par un conducteur habilité à l'itinéraire de détournement. Ce conducteur est appelé dans le reste du texte "pilote",
- soit disposer de fiches de détournement pour parcourir l'itinéraire de détournement. Ces fiches sont appelées dans le reste du texte "fiche de détournement" (FD).

Article 102. Détournement avec un pilote

Lorsque le train détourné est équipé d'un pilote, ce dernier doit être en mesure d'arrêter la circulation.

S'il ne connaît pas l'engin moteur, il doit se faire instruire par le conducteur du train détourné, avant départ, sur les manœuvres à effectuer pour arrêter la circulation et immobiliser l'engin moteur.

⋮

Le train ne doit pas dépasser la vitesse limite à laquelle le pilote est habilité pour la section de ligne considérée.

Article 103. Détournement avec une fiche de détournement

Le conducteur ne peut être engagé sur l'itinéraire de détournement qu'aux conditions suivantes :

- qu'il soit muni d'une FD en plus des documents concernant la marche de son train détourné,
- qu'il connaisse la procédure d'utilisation des FD et qu'il ait pris connaissance de la fiche de l'itinéraire concerné,
- qu'il soit renseigné sur les modifications temporaires de signalisation de l'itinéraire emprunté. Ces informations peuvent lui être fournies, selon les cas :
 - par son EF au lieu qu'elle lui aura désigné, lorsque la FD est incorporée aux RT,
 - par le service chargé de la gestion des circulations au lieu qu'il lui aura indiqué pour recevoir la FD.

De plus, conformément à l'article 6 du décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 modifié, le conducteur doit connaître le régime d'exploitation de l'itinéraire de détournement.

103.1. Vitesses limites

Le conducteur muni d'une FD ne doit pas dépasser, en fonction de la nature de sa circulation, les vitesses limites indiquées sur la fiche de détournement, à moins qu'une vitesse inférieure ne lui soit imposée par ailleurs (en cas de modifications temporaires de signalisation sur la section de ligne notamment).

Celles-ci ne doivent pas être supérieures aux vitesses reprises dans le tableau ci-après.

Classe des trains	Type de signalisation utilisée	Vitesse inscrite aux documents d'exploitation pour la catégorie prédéterminée* du train (code de composition ou code vitesse ou indice de composition)	Vitesse limite avec système de contrôle de vitesse en service sur le train	Vitesse limite sans système de contrôle de vitesse en service sur le train
Train de voyageurs ayant un code vitesse "E32C" ou "TGV"	TVM ETCS 2	Supérieure ou égale à 220 km/h	220 km/h	140 km/h
		Inférieure à 220 km/h et jusqu'à 160 km/h	160 km/h	
		Inférieure à 160 km/h et jusqu'à 140 km/h	140 km/h	
		Inférieure à 140 km/h	Vitesse limite du code vitesse "E32C" ou "TGV" sur la section de ligne	Vitesse limite du code vitesse "E32C" ou "TGV" sur la section de ligne
	Sol ETCS 1	Supérieure ou égale à 180 km/h	160 km/h	100 km/h
		Inférieure à 180 km/h et jusqu'à 150 km/h	140 km/h	
Inférieure à 150 km/h		120 km/h		
Autres trains de voyageurs	Tout type		Vitesse limite des V120*	Vitesse limite des V120* sans dépasser 100 km/h
Messageries	Tout type		Vitesse limite des ME 100*	Vitesse limite des ME100*
Marchandises	Tout type		Vitesse limite des MA 80	Vitesse limite des MA 80

* Si la catégorie prédéterminée n'existe pas sur la section de ligne, pour les trains composés de véhicules du parc ordinaire, prendre le code ou l'indice de composition immédiatement inférieur repris sur cet itinéraire ; pour les trains automoteurs ou composés de véhicules du parc spécialisé, appliquer les dispositions reprises dans les consignes ou instructions opérationnelles correspondantes dans le respect des dispositions de l'AMEC ou de l'autorisation d'exploitation en tenant lieu.

103.2. Particularités

103.2.1. Itinéraire non repris comme parcourable à la fiche de détournement

Lorsqu'une circulation détournée est dirigée vers un itinéraire non repris comme parcourable sur la FD, le conducteur en tête de la circulation doit se considérer comme dirigé vers une mauvaise direction.

Toutefois, le service chargé de la gestion des circulations peut lui confirmer d'emprunter cet itinéraire, le parcours à effectuer dans ces conditions ne pouvant pas dépasser 4 kilomètres.

Le conducteur ne doit pas dépasser la vitesse de 30 km/h sur cet itinéraire.

103.2.2. Conducteur non en tête du train

Lorsque le train détourné comporte un autre engin moteur de remorque non en tête, avec conducteur (double traction par exemple), il est nécessaire :

- que le conducteur de cet engin, s'il n'est pas piloté, possède une FD et qu'il en connaisse la procédure d'utilisation,
- qu'en cas de pousse, l'engin moteur soit attelé au train.

Dans le cas où le conducteur non en tête ne serait pas muni d'une FD, la vitesse de circulation du train détourné ne doit pas dépasser 50 km/h.

CHAPITRE 2 :

Fiche de détournement

Les sections de ligne donnant lieu à l'établissement d'une fiche de détournement font l'objet d'une liste répertoriée. Celle-ci est actualisée en fonction des besoins d'écoulement du trafic en cas d'incident, après examen des demandes exprimées par les ExF et SNCF Réseau.

Article 201. Présentation de la fiche de détournement

Il peut être établi :

- une fiche pour un itinéraire de détournement comprenant plusieurs sections de ligne successives,
- un document comprenant plusieurs fiches de détournement concernant des itinéraires débutant tout le long de l'itinéraire normal (ex : sorties de la LGV Sud-Est),
- une fiche pour les "E32C" ou "TGV" et une autre fiche pour les autres trains.

Il est établi une fiche par sens de circulation.

Le format et la présentation de la fiche remise au conducteur par le service chargé de la gestion des circulations, sont tels que :

- le format d'une page est A5 (ISO 210 x 148), chacune étant numérotée en ordre croissant à partir de 1 (1ère page après la couverture),
- le document ouvert (double page) présente un format A4 (ISO 210 x 297),
- la lecture du document posé devant l'utilisateur se fait en tournant les pages vers lui,
- les pages doubles de présentation se lisent de haut en bas,
- les pages comportant des schémas de ligne se lisent de bas en haut, ces schémas se suivant de manière continue,
- les schémas d'établissement important sont établis sur une double page consultable sans tourner de page. Si leur importance exige de les reproduire sur plusieurs pages doubles, la séparation entre deux de ces pages se fait au niveau du bâtiment voyageur ou entre les divers chantiers successifs,
- aucune couleur n'est employée.

Le format et la présentation de la fiche intégrée dans les RT, sont tels que :

- le format d'une page est A4 "portrait" (ISO 297 x 210 mm), chacune étant numérotée en ordre croissant à partir de 1 (1ère page après la couverture),
- le document ouvert (double page) présente un format A3 (ISO 420 x 297 mm),
- la lecture du document posé devant l'utilisateur se fait en tournant les pages de la droite vers la gauche,
- les pages de présentation se lisent de haut en bas,
- les pages comportant des schémas de ligne se lisent de bas en haut, ces schémas se suivant de manière continue,
- les schémas d'établissement important sont établis sur une page consultable sans tourner de page. Si leur importance exige de les reproduire sur plusieurs pages, la séparation entre deux de ces pages se fait au niveau du bâtiment voyageur ou entre les divers chantiers successifs,
- aucune couleur n'est employée.

Nota : certaines FD remises directement aux conducteurs par le service chargé de la gestion des circulations, peuvent être au format A4 exposé ci-dessus.

Article 202. Informations reprises dans la fiche de détournement

Un modèle de fiche de détournement est présenté en annexe 1 du présent document.

202.1. Pages de présentation

202.1.1. Fiche de détournement remise au conducteur

Elles comportent, dans l'ordre, les renseignements suivants :

- le nom de l'émetteur et son adresse, la date de la version,
- la dénomination de la fiche de détournement indiquant le sens de circulation, précédée si nécessaire d'une des deux mentions suivantes :
 - "fiche de détournement E32C ou TGV",
 - "fiche de détournement pour les trains autres que E32C ou TGV",
- la légende des symboles employés dans les schémas [symboles tirés de la bibliothèque (annexe 3)] avec la mention "ne sont portées sur les schémas que les indications utiles en détournement",
- un schéma général [origine, fin, point intermédiaire important (gare, bif)] de l'itinéraire de détournement et de l'itinéraire normal ou des itinéraires normaux, organisé comme suit :
 - le schéma apparaît sur une page ou une double page suivant son importance pour les FD au format A5, sur une page pour les FD au format A4,
 - l'origine de l'itinéraire de détournement est portée en bas de la page (ou double page) et la fin en haut de la page (ou double page),
 - le sens de circulation sur l'itinéraire de détournement est indiqué par des flèches insérées sur chaque partie entre les points origine, fin et intermédiaires,
 - le numéro de la page où débute certains itinéraires de détournement intermédiaires, quand la fiche en comporte, apparaît sur le schéma (itinéraire en Y, itinéraire débutant à une bif. intermédiaire ou à un établissement intermédiaire, ...),
- les particularités de l'exploitation de la ligne :
 - régime d'exploitation et de signalisation (double voie, voie unique, voie banalisée, ligne à signalisation simplifiée, ..., IPCS, ligne équipée de la préannonce, ligne équipée de la signalisation de cabine, ...),
 - traction électrique (en indiquant la tension),
 - section soumise à l'action d'un poste de régulation avec les numéros de téléphone d'appels extérieurs,
 - modes de cantonnement rencontrés sur l'itinéraire (BAL, BAPR, BM, TVM 300, TVM 430, ETCS 1, ETCS 2, CT), ou protection (à protection arrière) ou système d'arrêt des trains (DAAT)
 - caractéristiques de la ligne pour le freinage (freinage forfaitaire ou non, déclivités caractéristiques),
 - section de ligne non équipée pour le chauffage électrique des trains remorqués par locomotives diesel,
 - distance de couverture des obstacles,
- les prescriptions diverses figurant aux RT correspondants ne s'adressant qu'aux conducteurs, concernant les trains détournés et ne pouvant être reprises sur les autres pages.

202.1.2. Fiche de détournement reprise dans un RT

Certaines informations citées dans l'article 202.1.1, étant reprises par ailleurs dans le RT attachant à la FD, celles-ci n'apparaissent pas directement sur la fiche.

Un modèle de fiche de détournement, incorporée dans un RT, est présenté en annexe 2 du présent document.

202.2. Pages comportant des schémas

Ces pages se présentent sous forme de tableaux multi-colonnes et comprennent de gauche à droite les colonnes décrites ci-après.

En bas de chaque double page (format A5) ou de page (format A4), l'itinéraire est représenté par un trait horizontal, les points indiqués étant ceux repris au schéma général de la ligne (pages de présentation). Le positionnement sur l'itinéraire de détournement est représenté par un triangle noir pointe en bas.

Dans les fiches comportant des itinéraires de détournement dont l'origine est à une bifurcation ou une gare intermédiaire, la page où débute cet itinéraire comporte dans des cercles en haut à gauche et en haut à droite le numéro de la page.

Dans un but de facilitation de lecture, les schémas au niveau des grandes gares peuvent ne pas comporter les colonnes "Etablissements KM" et "profil". Si ces indications s'avèrent nécessaires, elles sont reprises de manière simplifiée dans un cadre au début ou juste avant la partie schématique de la gare (sauf km repris dans une colonne).

202.2.1. Colonne "vitesses limites" de détournement

Elle est composée au maximum de 3 colonnes reprenant tout ou partie des éléments suivants :

- E32C ou TGV,
- VOY,
- ME / MA en incluant obligatoirement les vitesses des MA 80.

Le numéro de la voie est indiqué quand les vitesses sont différentes d'une voie parcourable à l'autre.

Le numéro de la voie avec la vitesse de parcours est repris dans un cadre en dessous des autres vitesses pour les voies d'évitement, les voies en gare (voir annexe 1).

202.2.2. Colonne "Etablissements KM"

Elle reprend pour chaque établissement :

- son nom,
- la désignation éventuelle (PL, Gare Temporaire, Gare TELEC par ...),
- le symbole de "gare d'arrêt général" s'il y a lieu,
- la vitesse à respecter sur les aiguilles quand elle n'est pas signalisée sur le terrain ou que la signalisation ne permet pas de déterminer cette vitesse,
- les kilomètres, arrondis à l'unité.

202.2.3. Colonne "schéma de ligne"

Elle reprend :

- les voies principales et de circulation numérotées de l'itinéraire de détournement (le numéro est porté sur chaque page). Le sens normal de circulation ou le sens opposé sur voie banalisée est indiqué par une flèche par sens sur chaque page. Il est fait mention des installations permanentes de contre-sens (deux-flèches pour le sens normal, une flèche pour le contre-sens sur chaque page) lorsqu'elles existent. Les voies parcourables dans le sens de circulation pour le détournement sont limitées à 2 au maximum (il est toléré 4 voies au maximum pour la traversée des zones complexes sur une distance maximale d'1 kilomètre). Ces voies sont représentées en

trait gras noir en dehors des points d'origine et de fin de l'itinéraire, les autres en trait fin noir (voir légende de la fiche en annexe 1),

- le début des voies se branchant sur les voies citées ci-dessus, avec l'indication éventuelle de la direction (autre ligne, chantier, ...). Ces voies sont en trait fin noir,
- les quais des établissements le long des voies empruntées, les BV visibles depuis les voies empruntées en détournement (un trait horizontal en pointillé relie le nom de l'établissement au BV ou au quai correspondant quand le BV n'est pas représenté sur le schéma),
- la série de signaux précédant une bifurcation ou un changement de voie (signal protégeant ce point, signaux d'annonce, signaux de direction, repères sur ligne à grande vitesse, ...). Ils sont représentés uniquement avec :
 - les indications qu'ils doivent présenter pour suivre l'itinéraire de détournement (ligne à signalisation au sol),
 - la ou les indications qui doivent s'afficher en cabine à "voie libre" (ligne à signalisation de cabine),
- la série de signaux de changements de vitesse, concernant les trains détournés repris dans la fiche, avec les indications correspondantes,
- les signaux de traction électrique,
- les pancartes "gare à ..." s'il y a une desserte à assurer par les trains détournés. Sur les voies uniques à signalisation simplifiée sont représentées uniquement les pancartes "gare" et les pancartes "chevron pointe en bas",
- les ponts, viaducs, tunnels et ouvrages assimilés où des mesures particulières sont à prendre, éventuellement les ouvrages dans les établissements pour les caractériser,
- les constructions ferroviaires ou non, les éléments naturels (rivières, lacs, ...) visibles depuis les voies empruntées par les trains détournés, la nuit et/ou dans des conditions météorologiques défavorables (pluies, brouillard avec visibilité à 50 mètres), servant de repère avant un établissement à desservir, une bifurcation, un point de transition de vitesse limite, une rupture de profil importante compte tenu des catégories de trains détournés (E32C ou TGV, VOY, ME, MA),
- tous les KM représentés par des points placés, soit entre les voies (cas de plusieurs voies), soit à gauche de la voie (cas d'une seule voie),
- pour les fiches comportant des itinéraires de détournement en Y, sur la page précédant la Bif, dans des cadres à droite et à gauche de l'ensemble des voies la mention : "*Si continuation vers (gare, ...) voir indications page (numéro de la page)*".

202.2.4. Colonne "profil"

Les déclivités supérieures ou égales à 5 mm/m sont indiquées en utilisant les flèches montantes (rampes) ou descendantes (pentes). En dehors de ces déclivités, le signe "égal" est utilisé.

202.2.5. Colonne "mode de cantonnement" et "radio"

Le mode de cantonnement est indiqué sous la forme "BAL, BAPR, BM, TVM 300, TVM 430, ETCS 1, ETCS 2, CT, à protection arrière,...". Dans cette colonne, il est représenté :

- les postes de cantonnement par un trait horizontal,
- la radio par GSM-R ou GSM-GFU sur ligne non équipée radio sol-train,
- le canal radio par son numéro,
- les postes radio fixes de gare par un point.

Un trait vertical noir est placé entre chacune des indications ci-dessus.

Article 203. Remise de la fiche de détournement

La FD est normalement remise au conducteur par le service chargé de la gestion des circulations au conducteur :

- soit au point origine du train avant le départ,
- soit à un point en amont de l'itinéraire de détournement où s'arrête la plupart des trains,
- soit au plus tard, au point origine du parcours de détournement.

Les FD sont remises sous forme papier, mais peuvent être transmises de manière numérique après entente entre le GI concerné et l'ExF qui en émet le souhait, selon les modalités fixées par le dit GI.

Pour ce qui concerne les FD annexées aux RT des sections de ligne empruntées suivant l'itinéraire normal, le conducteur en dispose via le livret de ligne.

Les FD remises au conducteur en cours de route, doivent être rendues ou retournées au service chargé de la gestion des circulations après utilisation.

Article 204. Incorporation des fiches de détournement aux renseignements techniques

Les FD incorporées dans les RT, par le service chargé de la gestion des circulations, le sont dans le document D des RT de l'itinéraire normal.

Les FD doivent être intégrées dans les RT lorsqu'elles concernent les parcours allant d'une bifurcation sur LGV jusqu'à la 1ère gare hors LGV où peut être distribuée une FD. Ces parcours ne peuvent en aucun cas dépasser 300 km sur LGV augmenté d'un parcours d'au plus 30 km sur ligne hors LGV.

Les FD peuvent être incorporées à la demande des exploitants concernés, lorsqu'elles concernent :

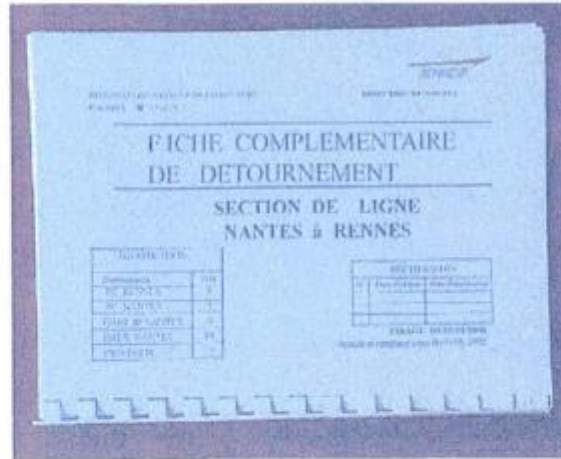
- les parcours inverses du paragraphe précédent (de la dernière gare hors LGV avant une bifurcation sur LGV), les limitations de parcours étant identiques. Il est cependant préférable qu'une fiche soit fournie par une gare,
- les parcours allant d'une bifurcation (ligne hors LGV) à une gare où peut être distribuée une fiche de détournement, à la condition que ce parcours ne dépasse en aucun cas 50 km et qu'il n'existe aucune gare ou poste à cette bifurcation où une fiche peut être distribuée,
- le parcours recouvrant un itinéraire équivalent. Ce parcours ne peut en aucun cas dépasser 50 km.

Nota : les distances de 30 et 50 km reprises ci-dessus, peuvent être portées à 80 km lorsque l'itinéraire de déviation ne présente aucune particularité ou difficulté et ne possède aucune bifurcation possible sur toute sa longueur.

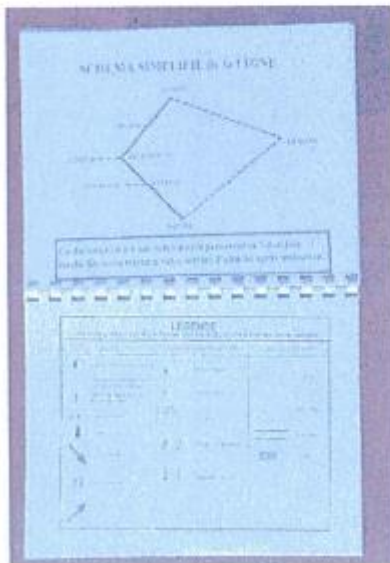
Annexe 1

Modèle de Fiche de Détournement
remise au conducteur par le service
chargé de la gestion des circulations
(présentation et extrait)

FICHE COMPLEMENTAIRE DE DETOURNEMENT (PRESENTATION)



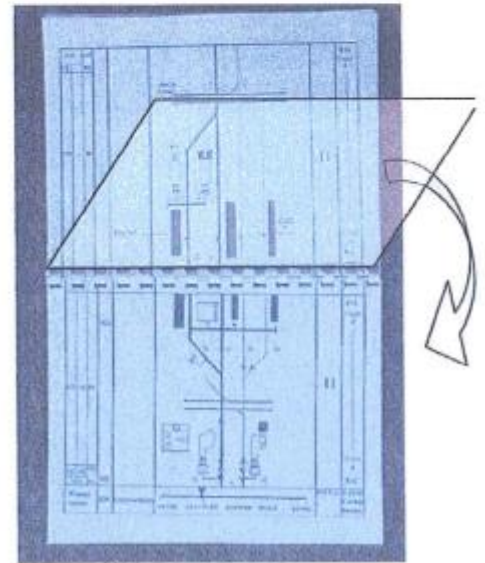
**Couverture
(fiche fermée)**



**Pages
de présentation
(fiche ouverte)**

**Pages comportant
des schémas
(fiche ouverte)**

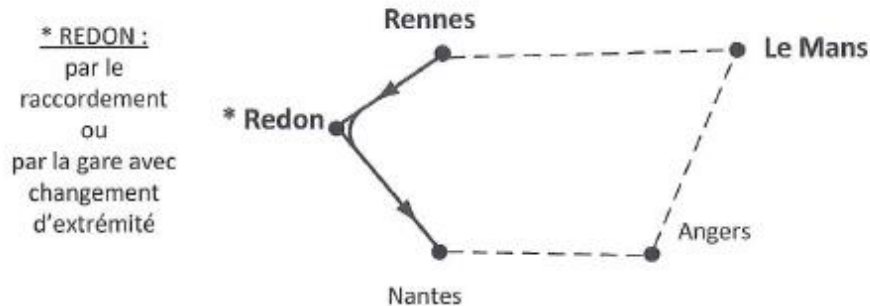
**le conducteur tourne
les pages suivant
le sens de la flèche
(correspond au sens
de déplacement
normal du train en détour-
nement)**






















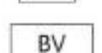

EXEMPLE PARTIEL DE FICHE DE DETOURNEMENT

EIC BRETAGNE Pôle Sécurité 36 94 33		Région BRETAGNE														
<hr/> <h2 style="margin: 0;">FICHE COMPLEMENTAIRE DE DETOURNEMENT</h2> <hr/>																
<h3 style="margin: 0;">SECTION DE LIGNE RENNES – NANTES</h3> <p style="margin: 0;">(par raccordement de Redon ou via Redon)</p>																
<table border="1" data-bbox="343 1117 678 1373"> <thead> <tr> <th colspan="2" style="text-align: center;">DISTRIBUTION</th> </tr> <tr> <th style="text-align: left;">Destinataires</th> <th style="text-align: left;">Nbr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gare de Rennes</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td></td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>COGC Nantes</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>COGC Rennes</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>CNO Paris</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table>			DISTRIBUTION		Destinataires	Nbr	Gare de Rennes	30		5	COGC Nantes	1	COGC Rennes	1	CNO Paris	1
DISTRIBUTION																
Destinataires	Nbr															
Gare de Rennes	30															
	5															
COGC Nantes	1															
COGC Rennes	1															
CNO Paris	1															
<p>FCD : EIC BZH DC 01300 Edition du 11/06/2015 Version 1 applicable à partir du 21 juin 2015</p>																

SCHÉMA SIMPLIFIÉ de la LIGNE



Ce document ne vous est pas remis à titre personnel et doit être rendu à votre service d'attache dès votre retour après utilisation. Celui-ci est ensuite renvoyé au bureau du chef d'escale de Rennes par l'intermédiaire de votre Etablissement.

LEGENDE		
Ne sont portées sur les schémas que les indications utiles au détournement		
LIGNES	SIGNALISATION/INDICATIONS	ENVIRONNEMENT
 Voie de circulation normalement empruntée en détournement  Voie ne pouvant pas être normalement empruntée en détournement  Voie pouvant être empruntée en détournement et pouvant être parcourue dans le sens opposé  Sens de circulation  Sens de circulation  Pente si > 5  Pente ou rampe si ≤ 5  Rampe si > 5	 Point kilométrique  Indicateur de direction  Ralent 30  Ralent 60  Rappel Ralent 30  Rappel Ralent 60	 Pont rail  Pont rivière  Pont route  Tunnel  Poste  Bâtiment Voyageur  Quai

**EN CAS D'ISOLEMENT OU D'ABSENCE DU
KVB SUR LE TRAIN :
« RESPECTER LES VITESSES LIMITEES DE LA
FICHE SANS DEPASSER 100KM/H »**

Caractéristiques générales de la ligne

Dispositions communes

- Double voie
- BA L, BA PR
- Traction électrique :
 - * 25000 volts de RENNES - Régulateurs/stations de RENNES
- Ligne régulée :
 - * de RENNES à REDON par Poste de régulation du COGC de RENNES (tel: 02.99.30.41.97 Coordonnateur Régional)
 - * de REDON à NANTES par Poste de régulation du COGC de NANTES (tel: 02.40.74.24.39 Coordonnateur Régional)
- Ligne équipée de liaisons radio avec les trains :
 - * GSMR de RENNES au km 495,170
 - * Radio Sol Train du km 495,170 à NANTES
- Ligne équipée d'Installations Permanentes de Contre Sens :
 - * de NANTES à SAVENAY
- Distance de couverture des obstacles : 1500 mètres

Conditions de circulation des engins moteurs

Les restrictions de circulation, quand elles existent, sont données par chaque EF à ses conducteurs.

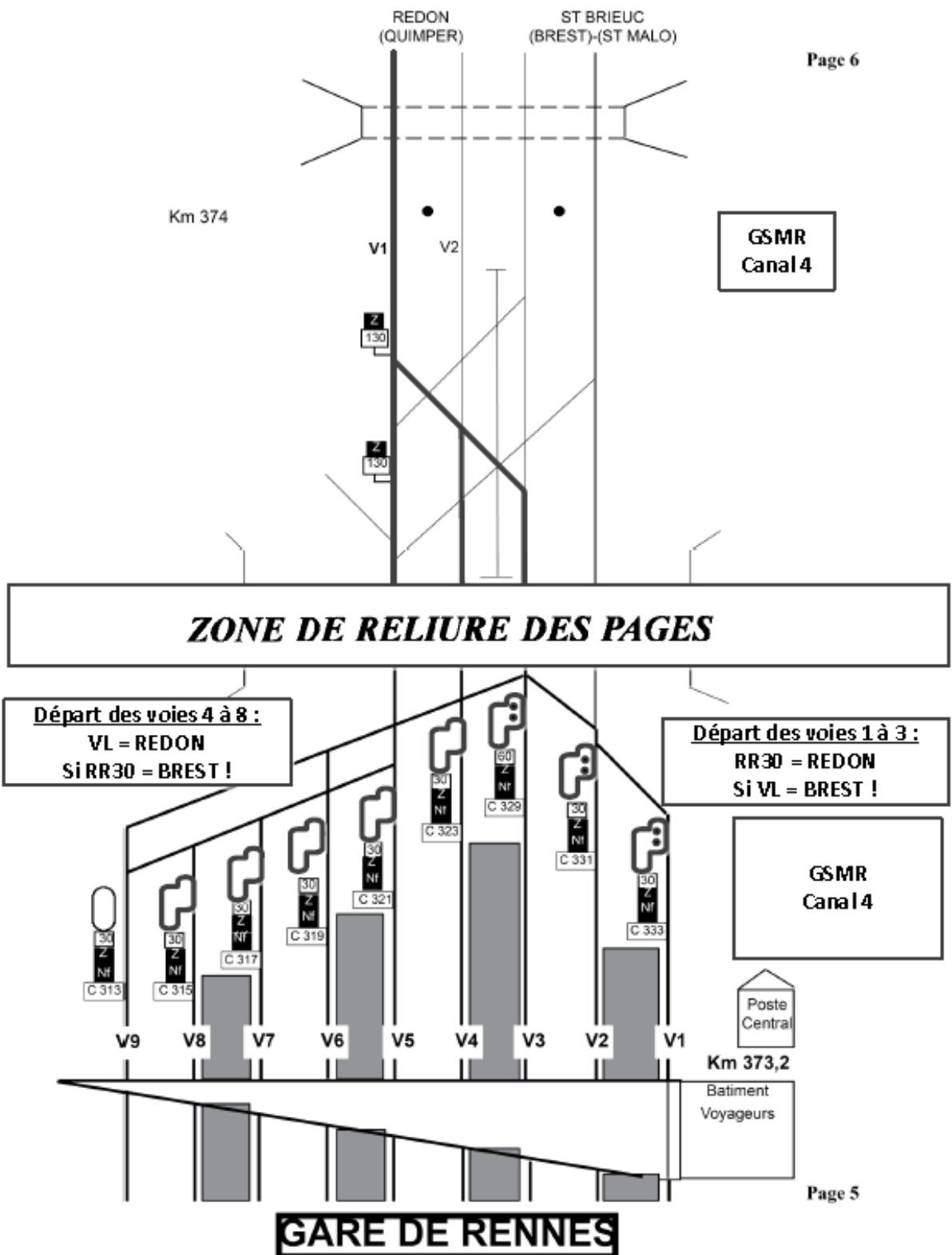
Charges maximales admissibles, limite de résistance des attelages

L'EF acceptant le détournement s'assure que les conditions de composition, de freinage et de charge au départ sont satisfaites.

Freinage

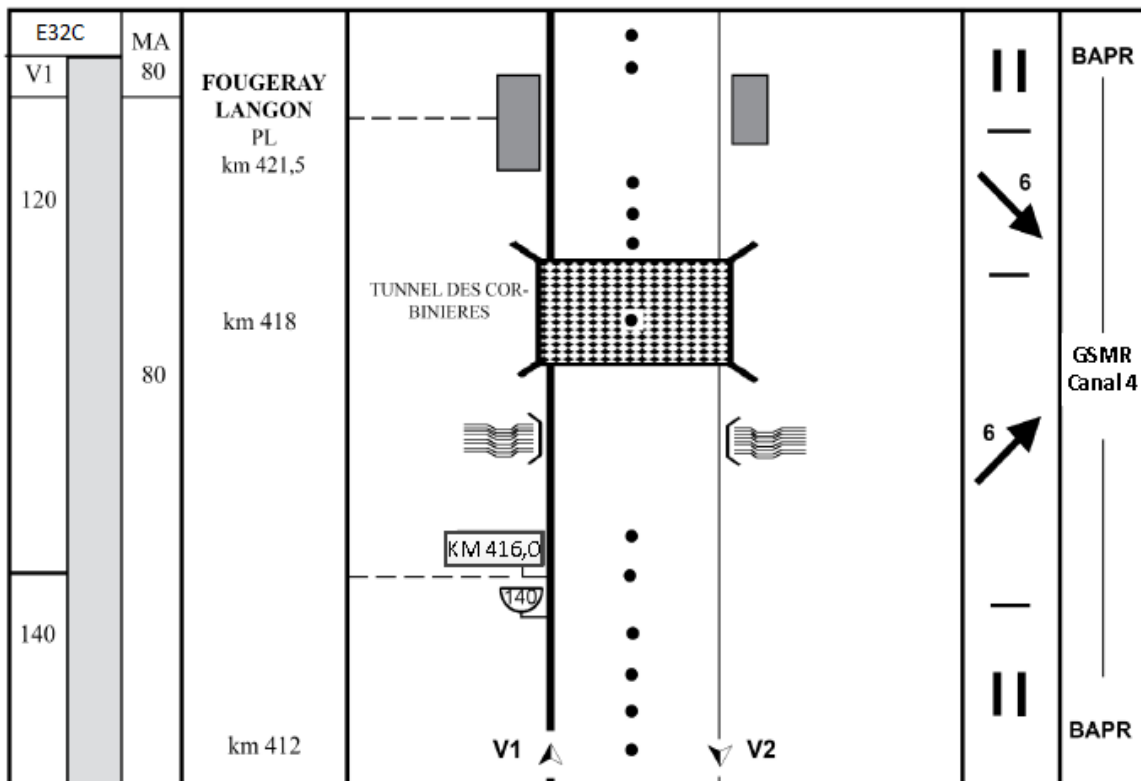
Ligne à freinage forfaitaire

Rampes caractéristiques: 8 mm/m; pentes caractéristiques: 7 mm/m

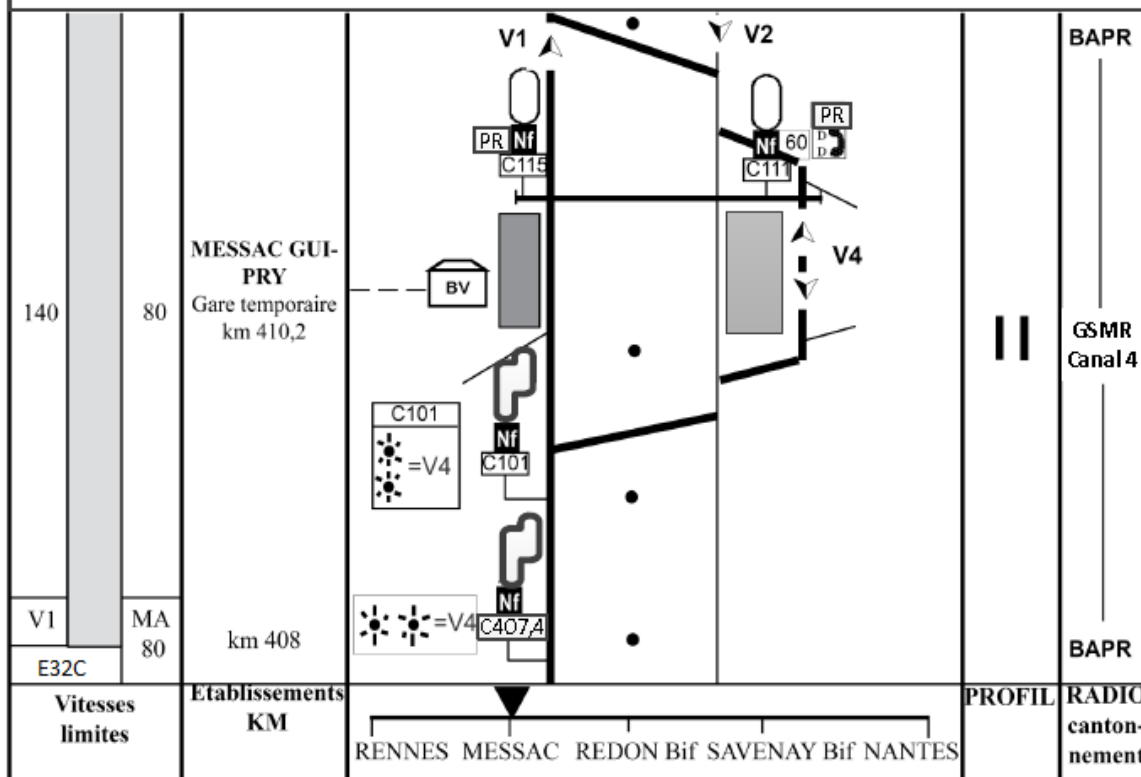


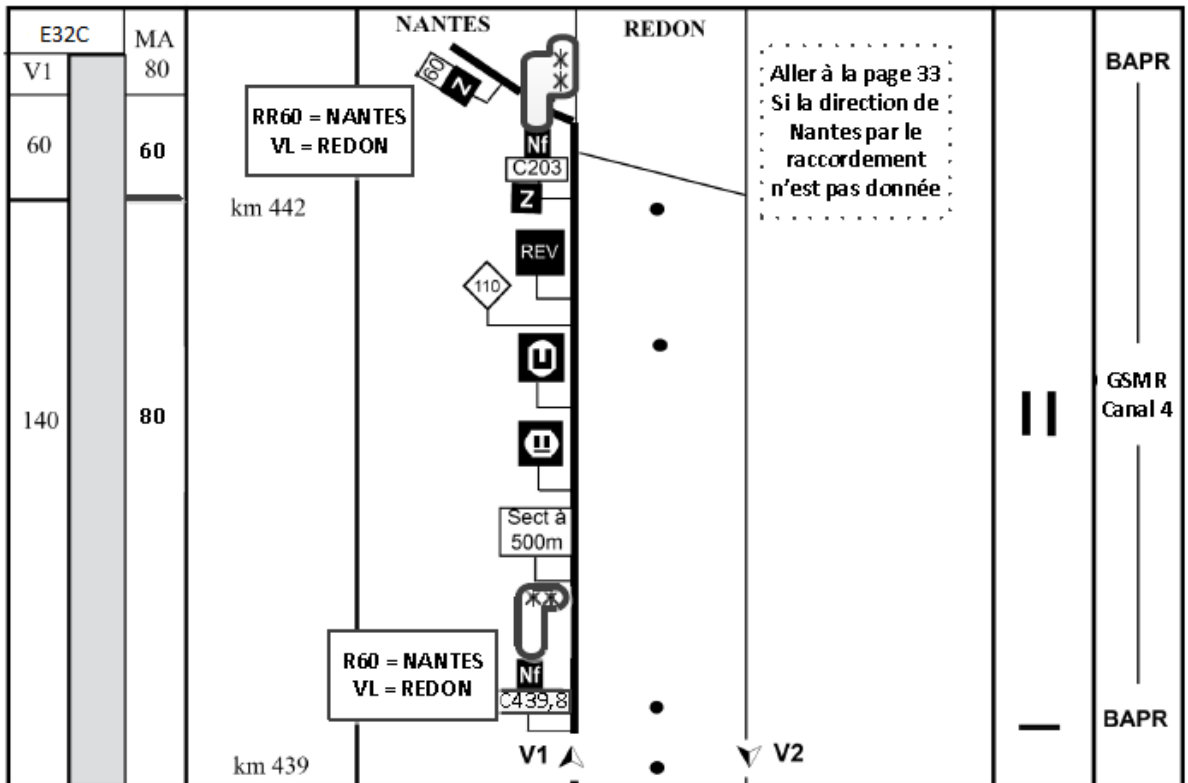
Page 6

Page 5

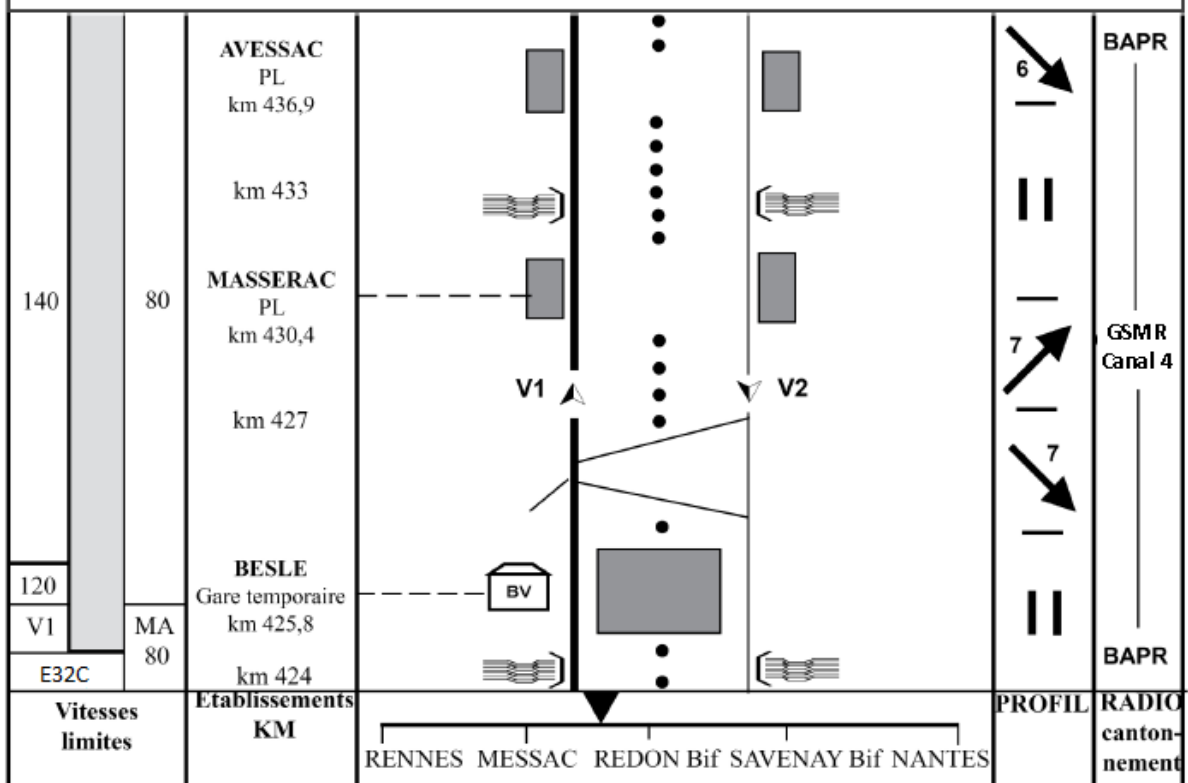


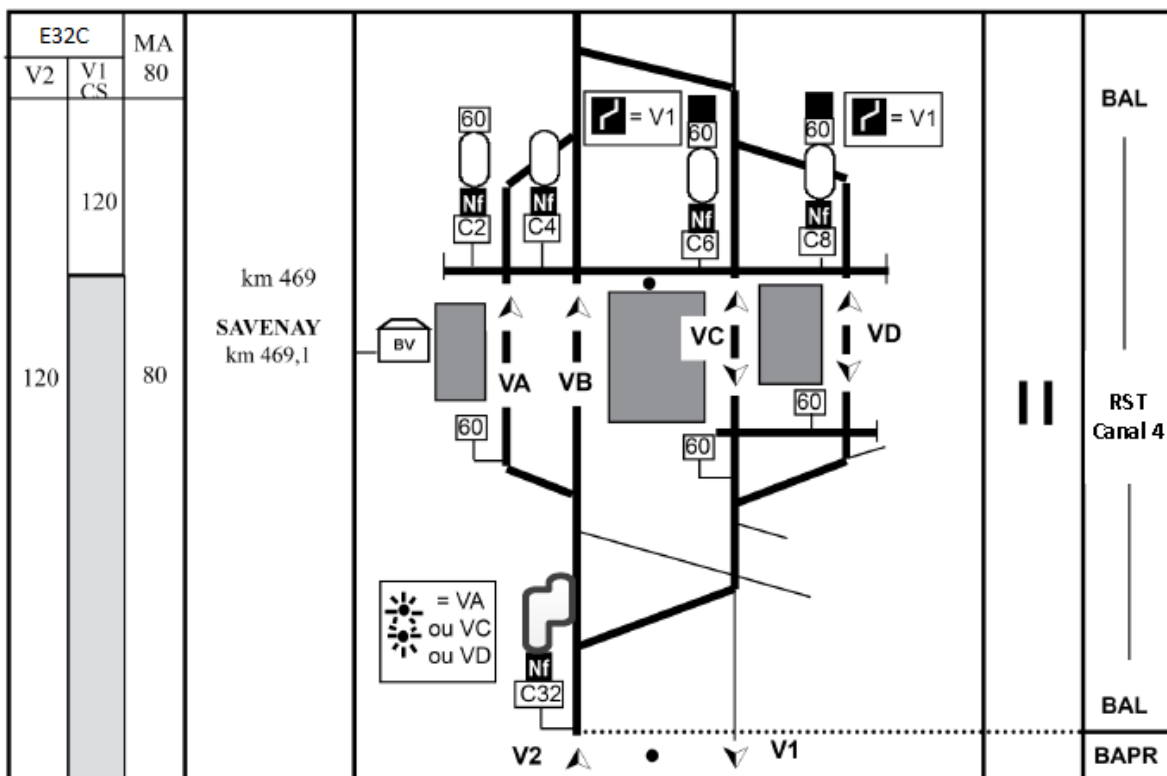
ZONE DE RELIURE DES PAGES



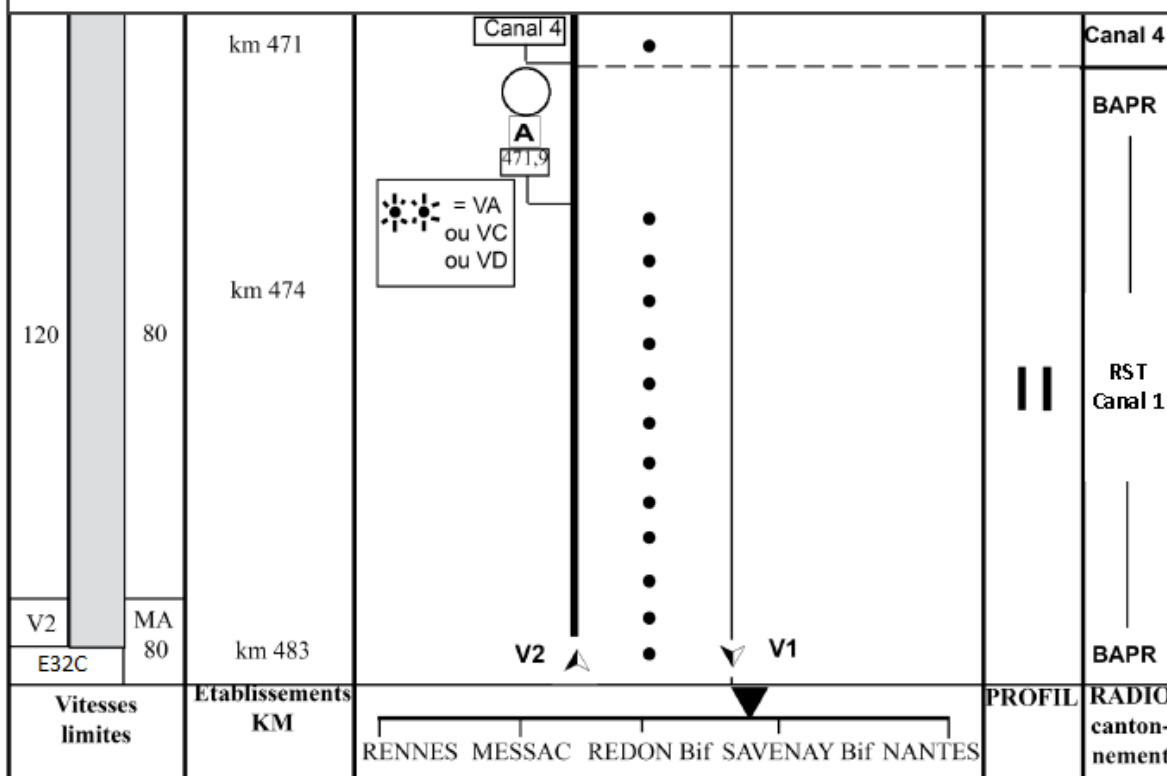


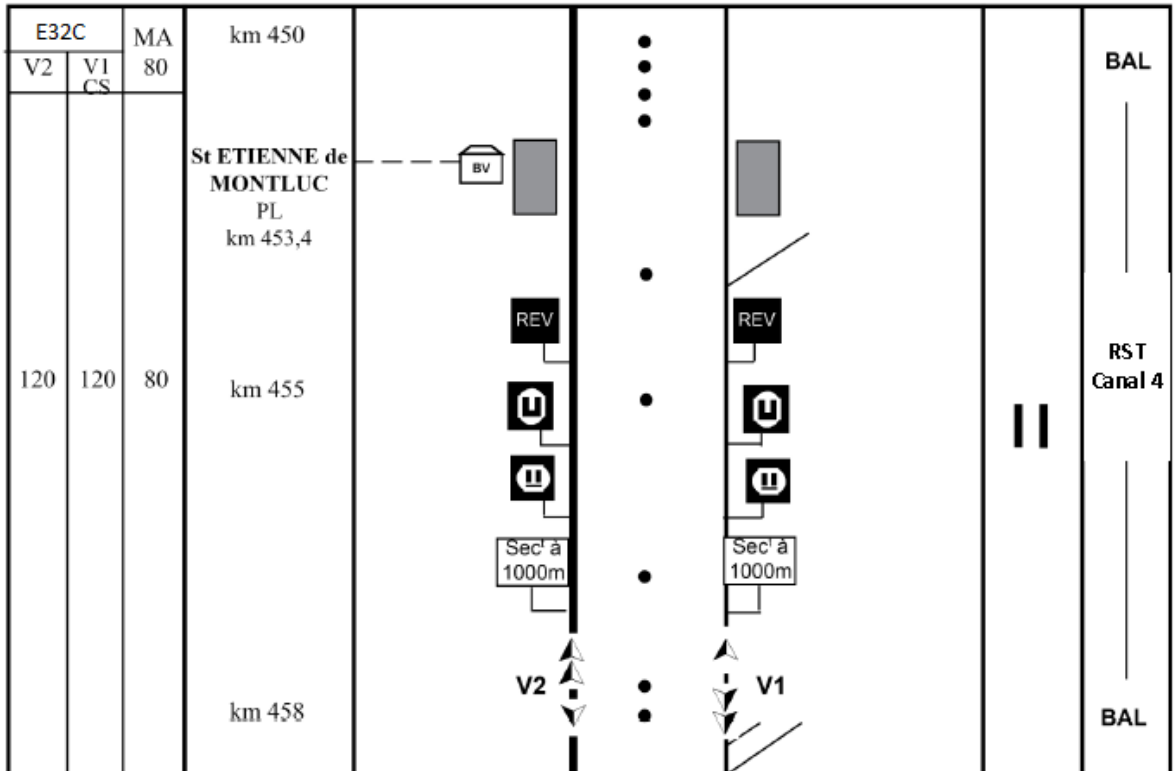
ZONE DE RELIURE DES PAGES



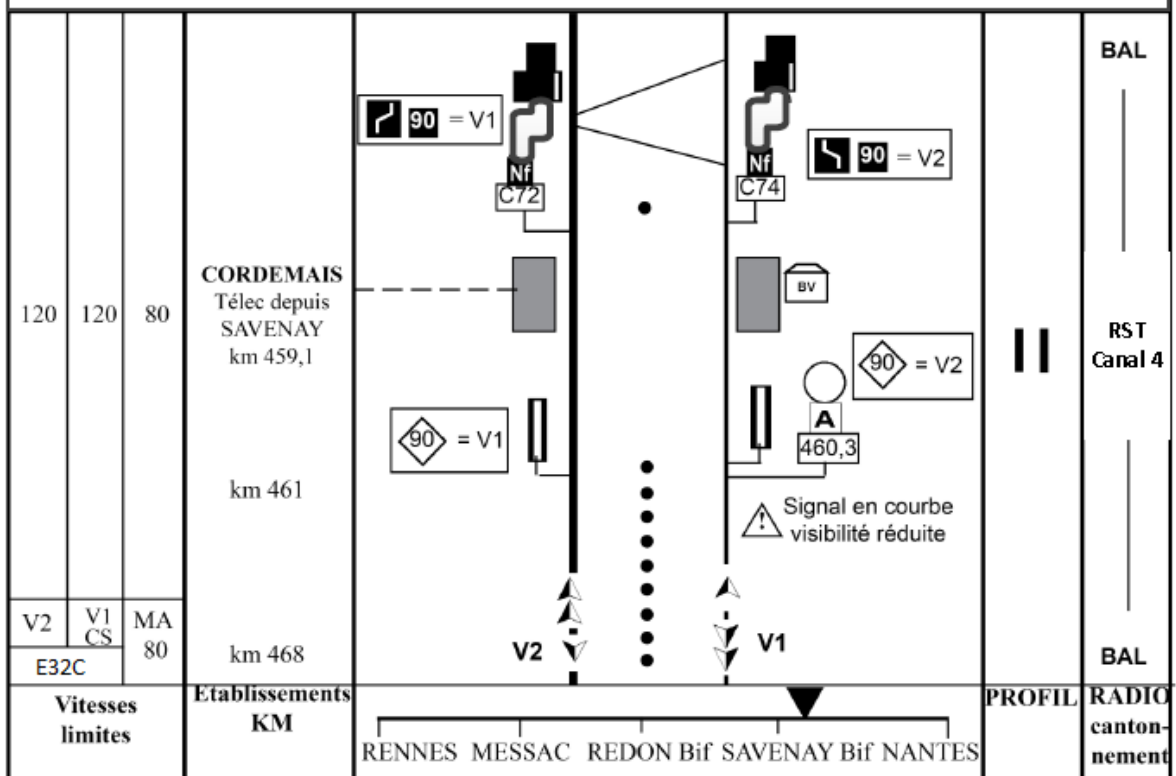


ZONE DE RELIURE DES PAGES

















ZONE DE RELIURE DES PAGES



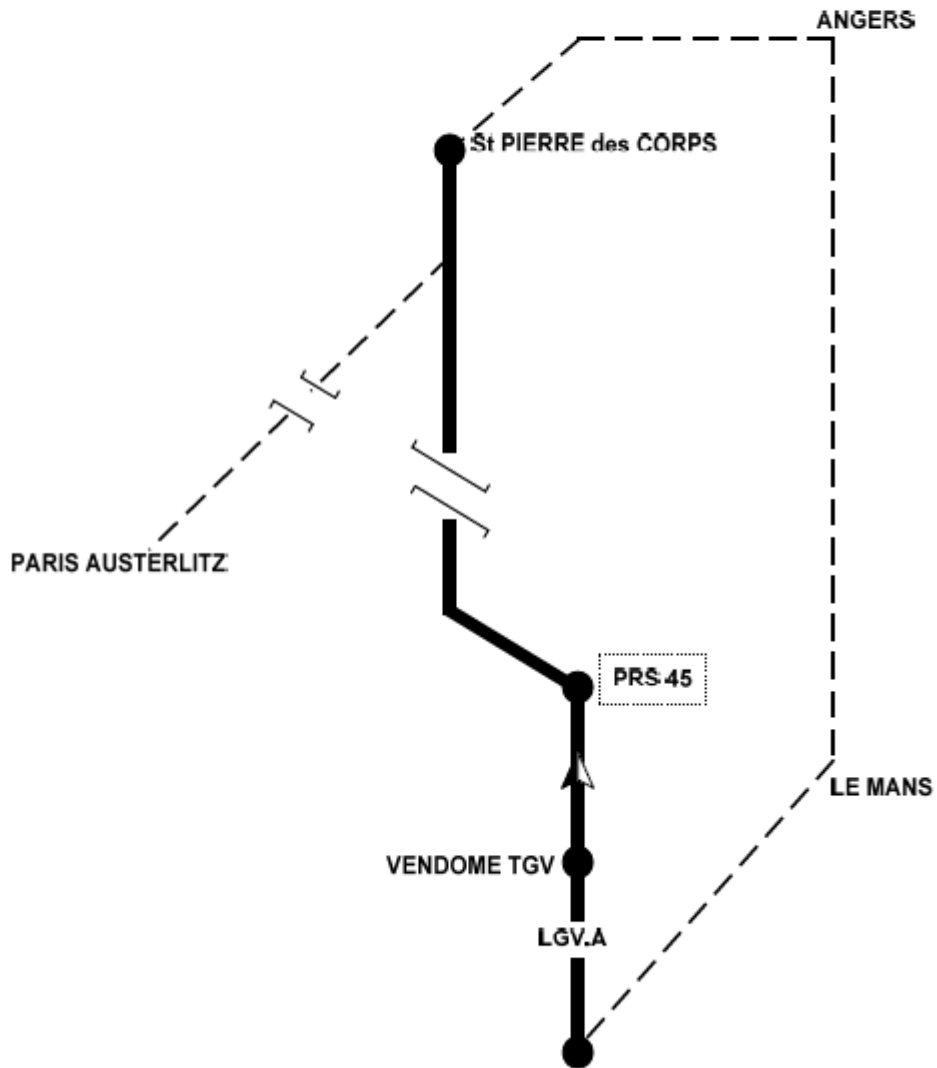
Annexe 2

Modèle de Fiche de Détournement
incorporée dans un renseignement
technique (présentation et extrait)

Article 2. Légende

	Signal lumineux		Repères LGV
	Signal avec ralentissement 30 ou 60 km/h		Pancartes TCV
	Signal avec rappel de ralentissement 30 ou 60 km/h		Info CAB Fixe
	Plaques d'identification		Exemple d'info CAB clignotante
	Exemple d'indicateur de direction	Les indications CAB figurant sur les fiches de détournement représentent les indications qui doivent s'afficher en cabine à « voie libre ».	
	Signaux d'entrée ou de sortie d'IPCS		Signaux de traction électrique
	Tableau P		Tracé des voies empruntées par le TGV détourné
	Exemple de TIV		Tracé des voies non empruntées situées dans l'environnement
	TIV lumineux ouvert		Point kilométrique
	Exemple de TIV lumineux fermé		Sens de circulation sur les voies de détournement
	Pancarte Z		Sens normal sur IPCS
	Pancarte R		Contre sens sur IPCS
	Pancarte Km		Pas de déclivité ou déclivité inférieure à 5
	Tableaux		Pente
			Rampe
			Bâtiment voyageurs

Fiche n°3 : Courtalain – PRS 45 St Pierre des Corps



CARACTERISTIQUES GENERALES D'EXPLOITATION

COURTALAIN – PRS 45

- Ligne équipée de la signalisation de cabine, voies TGV-1A et TGV-2A banalisées
- Traction électrique 25000volts de COURTALAIN au km216. Régulateur sous-stations de Paris PAR LGV.A
- Ligne régulée de COURTALAIN au PRS 45 par le PAR LGVA (tél : 01.43.21.38.95)
- TVM 300.

PRS 45 – St Pierre des Corps

- Double voie, voies « 1-R » et « 2 » banalisées
- Traction électrique 1500 volts du km 216 à St PIERRE des CORPS
- Ligne régulée du PRS 45 à St PIERRE des CORPS par le COGC Centre
- Distance de couverture des obstacles:
⇒ 2000 mètres du raccordement LGV à St Pierre des Corps
- BAL

CONDITIONS DE CIRCULATION

Les restrictions de circulation quand elles existent sont données par l'organisme organisant le détournement (poste de commandement, gare), directement ou par l'intermédiaire d'une gare ou d'un dépôt.

FREINAGE

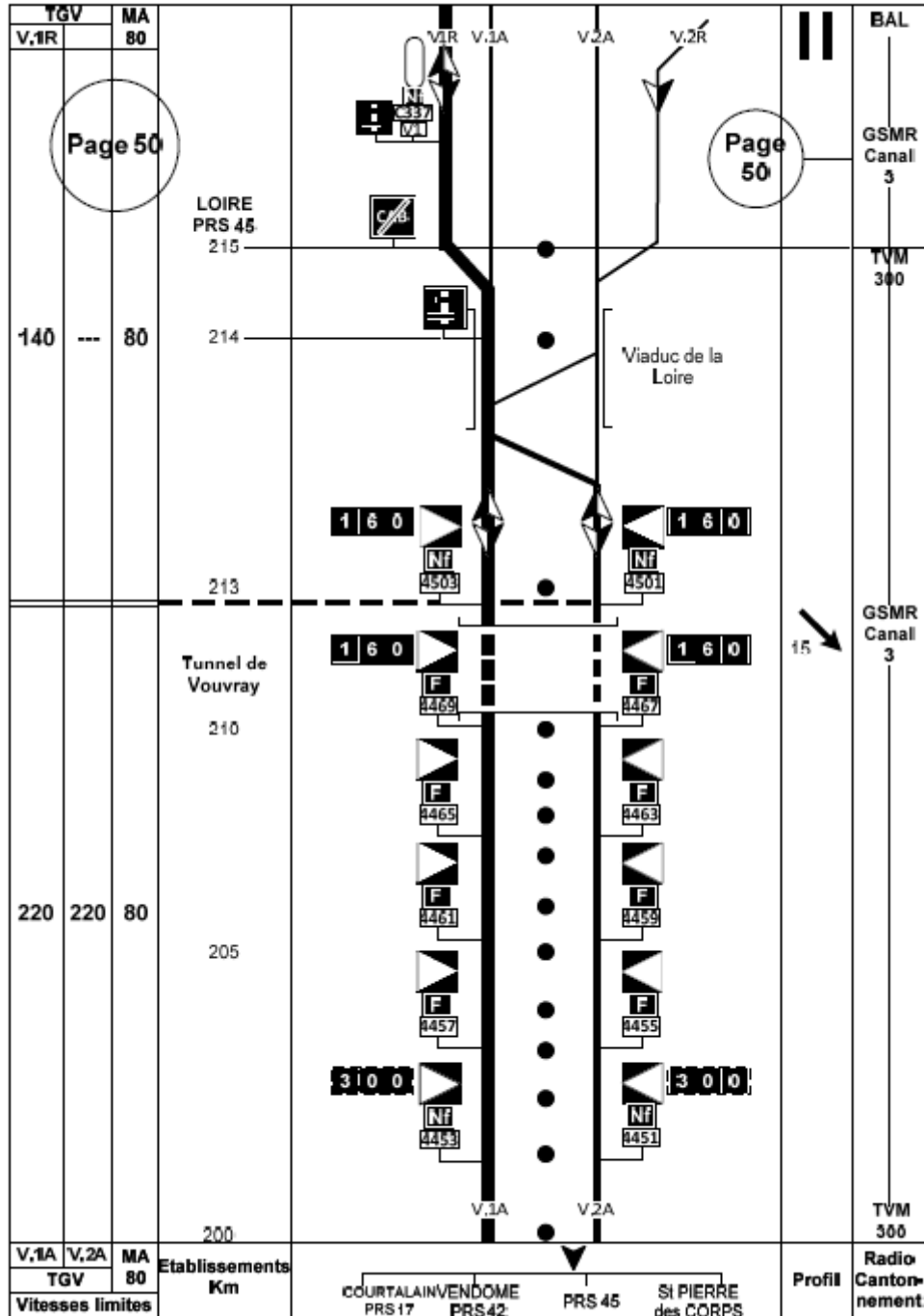
Ligne à freinage forfaitaire du PRS 45 à St PIERRE des CORPS.

Rampes caractéristiques : 20 mm/m

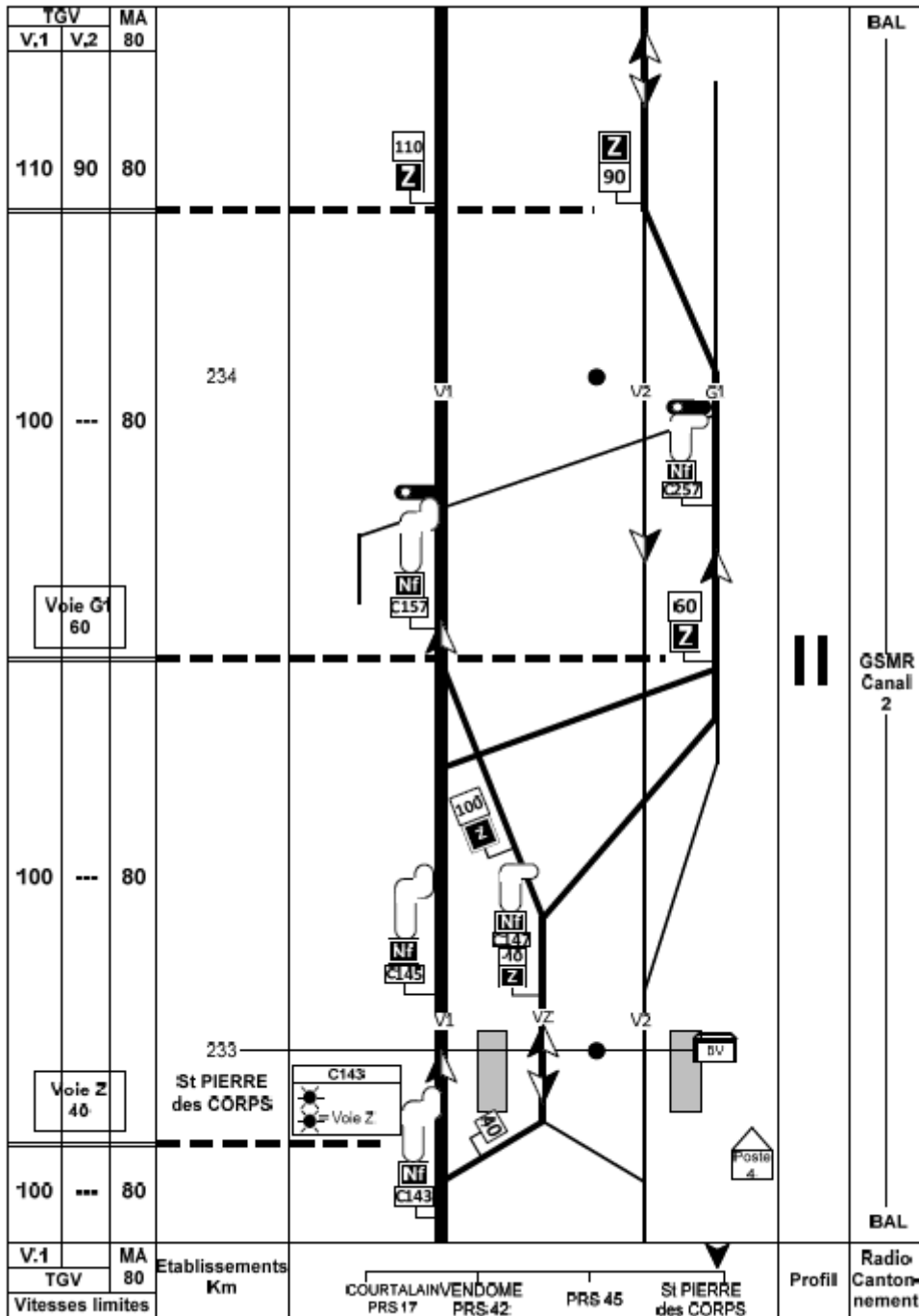
Pentes caractéristiques : 20 mm/m

**EN CAS D'ABSENCE OU D'ISOLEMENT DU KVB SUR LE TRAIN
(DU COVIT SUR LIGNE A SIGNALISATION DE CABINE)
« RESPECTER LES VITESSES LIMITEES INSCRITES SUR LA
FICHE SANS DEPASSER 100KM/H (140KM/H (COVIT)) »**

COURTALAIN – PRS 45 – St PIERRE des CORPS





















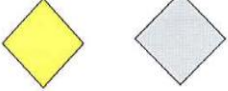
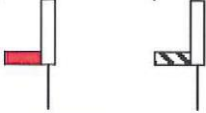







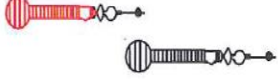



































COURTALAIN – PRS 45 – St PIERRE des CORPS



















































Annexe 3















Liste des symboles utilisés dans les schémas







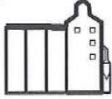

























 SIG1	 R30MEC	 SIG/A/D/ R 30 / R 60	 SIG/AG
 SIG2 / JAUNECLI	 RR30MEC	 PLAQUE/F	 SIG/AD
 SIG3/ Ral 30 / Ral 60	 VOIECOURTE	 PLAQUE/PR	 TLC
 SIG4 / RR 30 / RR 60	 ID	 PLAQUE/BM	 SLD
 SIG5	 FEU/DIR	 PLAQUE/NF	 SLM
 AVER/MEC	 GA/MEC	 FLECHE/D	 PLAQUE/D
 GA/LUM	 SEM/MEC	 FLECHE/G	 PLAQUE/A
 CARRE	 SEM/RAQ	 DFLECHE/G	 BM
 CARREVIO	 Sens circulation/contre sens sur IPCS	 DFLECHE/D	 PR
 DISQUE/ MEC	 Sens inverse au sens de circulation	 CANT/BM	 CANT/PR

 GARE	 PANC/MB-MN	 CHEVRON HTE	 SIG/ANNUL
 REPERE/G	 REPERE/D	 FEUFRANCH	 BANDEJAUNE
 TGV1	 TGV2	 TGV3	 MAN/D
 CAB1	 CAB2	 CAB3	 MAN/G
 FIN CATENAIRE	 FEU VIOLET	 G REPERE D ARRET ETCS	 ETCS 1 ETCS 2
			

 TAB/G	 STOP	 SECT	
 TAB/D	 ARRET	 COUPEZ/U1	
 TIDD/D	 PANC/S	 COUPEZ/U2	
 TIDD/G	 PANC/S/J	 REV	
 LM	 TABLEAU	 TECS	
 MV	 PN	 TSCS	
 IMPASSE	 PN/ARRET	 DD	
 SAS	 BP1	 BP1500	
 LGR	 BP2	 BP25000	
 HEURTOIR	 BP3	 GAB/REDUIT	

 TIV1	 TIV/POINTE	 TIV2	 TAB/P
 Z	 R	 TIV2TAUX	 TYPEB
 TYPEC	 PENTA1	 PENTA2	 PENTA3
 TB2TAUX	 CHEVRON	 TIV/LUM	 P/LUM
 KM	 TIV/POINTE EFFACE		

 B	 SEM/AL	 VOYANTG1	
 RA	 R30AL	 VOYANTG2	
 PN	 IDMEC		
 RP	 VUTP1		
 TIDN/H	 VUTP2		
 TIDN/B	 VUTP3		

			
PONT RAIL	POSTE	MACHINE A LAVER	GOLF
			
PONT RIVIERE	DBC DETECTEUR BOITE CHAUDE	SILO	HIPPODROME
			
PONT ROUTE	LIGNE HT1	USINE	
			
TUNNEL	LIGNE HT2	CENTRALE	
			
	PLAN D'EAU	CHATEAU D'EAU	
			
PENTE OU RAMPE < 5	TORCHE AUTO	CIMETIERE	
			
TRANSITION	SURVEILLANCE TRAIN	EGLISE	
			
RAMPE	PN SAL	AEROPORT	
			
PENTE	PN GARDE	STADE	
	 ou 		
QUAI	BV	CENTRE TELECOM	

Fiche d'identification

Titre	Utilisation des Fiches de détournement
Nature du texte	Document d'exploitation
Elaborateur	Direction Générale Exploitation Système (DGEX) - Direction de la Prescription d'Exploitation & Sécurité Système
Référence SNCF RÉSEAU	RFN-IG-SE 02 D-00-n°006
Version en cours / date	Version 02 du 07-03-2019
Date d'application	Applicable à partir du 09-06-2019

Élaboration / Approbation

Rédacteur	Vérificateur	Approbateur
Marion SEGRETAIN	Marc DOISNEAU	Patrick JEANTET

Textes abrogés

- **RFN-IG-SE 02 D-00-n°006** "Prescriptions concernant l'utilisation du dispositif d'avertissement sonore d'un engin moteur Détournement - Utilisation des Fiches Complémentaires" - Version 01 du 24-09-2015

Textes de référence

- **Décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006** "relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire"
- **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-NG-SE 01 D-00-n°003** "Information des conducteurs sur les modifications"

Distribution

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

Résumé

Le présent document d'exploitation reprend les prescriptions applicables par les conducteurs lorsqu'ils empruntent un itinéraire de détournement de leur itinéraire normal de circulation.

