



Référentiels EPSF

Recommandation

**Sécurité des circulations**

Moyen acceptable de conformité

## **Dispositions générales relatives aux manœuvres**

**RC A-B 8a n°1**

Applicable sur : RFN

Version 2 du 03 septembre 2015.

Applicable à partir du 13 décembre 2015.

Cette version 2 est consécutive à l'intégration dans la présente édition, des dispositions relatives à la protection des manœuvres sur voies principales, antérieurement contenues dans le chapitre 2 de l'IN 1511.

Les principales modifications apportées par rapport à la version 1 de la RC A-B 8a n°1 « Dispositions générales relatives aux manœuvres », ont consisté à :

- adapter le texte aux dispositions de l'arrêté du 25 août 2015 modifiant 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 réseau ferré national,
- introduire un chapitre 4 « Manœuvres sur voies principales ». Les précédents chapitres 4, 5, 6 et 7 ont en conséquence été renumérotés respectivement 5, 6, 7 et 8,
- tenir compte des changements d'organisation du secteur ferroviaire, et notamment de la création de «SNCF Réseau ». Les termes : RFF (réseau ferré de France), SGTC (service chargé de la gestion du trafic et des circulations) et gestionnaire d'infrastructure délégué chargé de la maintenance ont donc été remplacés respectivement par : SNCF Réseau, service de SNCF Réseau en charge de la gestion des circulations, et gestionnaire d'infrastructure chargé de l'entretien,
- ajouter une disposition complémentaire à l'article 601 (701 dans la nouvelle version) relatif aux manœuvres commandées par radio pour traiter des cas exceptionnels de dispense de la fonctionnalité « tops sonores de refoulement ».

Avant-propos.....	5
Préambule.....	5
Objet .....	5
<b>Chapitre 1 - Dispositions générales.....</b>	<b>6</b>
Article 101 - Les Consignes Locales « Manœuvres » .....	6
Article 102 - Découpage des chantiers de voies de service .....	7
Article 103 - Chef de la manœuvre .....	7
Article 104 - Conduite de l'engin moteur .....	7
Article 105 - Signaux portés par les manœuvres .....	8
Article 106 - Freinage des manœuvres.....	8
Article 107 - Immobilisation des véhicules et des rames.....	9
Article 108 - Sabot d'enrayage .....	10
Article 109 - Cale anti-dérive .....	10
<b>Chapitre 2 - Ordres de manœuvre .....</b>	<b>11</b>
Article 201 - Forme des ordres de manœuvre .....	11
Article 202 - Code des ordres de manœuvre .....	11
Article 203 - Exécution des signaux de manœuvre.....	14
<b>Chapitre 3 - Opérations préalables à la mise en mouvement .....</b>	<b>15</b>
Article 301 - Renseignements à fournir et vérifications préalables.....	15
Article 302 - Ententes et vérifications préalables concernant l'itinéraire de la manœuvre .....	16
Article 303 - Particularités concernant certains véhicules ferroviaires.....	17
Article 304 - Manœuvre d'une circulation électrique en direction d'une voie non électrifiée ou dont la caténaire n'est alimentée qu'en cas de besoin .....	18
<b>Chapitre 4 – Manœuvres sur voies principales.....</b>	<b>19</b>
Article 401 – Concertation préalable - Engagement des voies principales dans un établissement.....	19
Article 402 – Limites des manœuvres sur voies principales.....	19
Article 403 – Règles générales de protection des manœuvres sur les voies principales.....	20
Article 404 – Dispositions particulières de protection des manœuvres sur les voies principales des gares de lignes à voie unique à signalisation simplifiée .....	21
Article 405 – Dégagement des voies principales par les manœuvres .....	22

<b>Chapitre 5 - Dispositions à appliquer pendant les manœuvres.....</b>	<b>23</b>
Article 501 - Observation de la signalisation .....	23
Article 502 - Ordre de mise en mouvement .....	23
Article 503 - Exécution de la manœuvre.....	24
<b>Chapitre 6 - Dispositions à appliquer à la fin de la manœuvre.....</b>	<b>27</b>
Article 601 - Mesures à prendre à la fin de la manœuvre .....	27
<b>Chapitre 7 - Manœuvres commandées par radio .....</b>	<b>28</b>
Article 701 - Généralités .....	28
Article 702 - Mise en service et essais.....	28
Article 703 - Renseignements à fournir au conducteur .....	29
Article 704 - Ordre de mise en mouvement .....	29
Article 705 - Exécution de la manœuvre.....	30
Article 706 - Liaison radio faisant intervenir plus de deux agents.....	31
Article 707 - Déangement de la radio .....	31
Article 708 - Signal d'appel d'urgence. ....	31
<b>Chapitre 8- Dispositions particulières à certaines catégories de manœuvres et aux circulations guidées comme des manœuvres .....</b>	<b>32</b>
Article 801 - Refoulements de rames voyageurs – Mises à quai.....	32
Article 802 - Manœuvres par gravité - Passage à la bosse.....	32
Article 803 - Plaques tournantes, chariots transbordeurs et ponts bascules .....	32
Article 804 - Voies en courbe de faible rayon .....	33
Article 805 - Dispositions applicables sur les lignes équipées de la seule signalisation de cabine.....	33
Article 806 - Circulations guidées comme des manœuvres .....	34
<b>Fiche d'identification.....</b>	<b>35</b>

## Avant-propos

---

Le présent texte a été élaboré en application de :

1. l'article 2d du décret 2006-369 du 28 mars 2006 relatif aux missions et statuts de l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) : « *l'EPSF a pour mission d'élaborer et de publier les documents techniques, règles de l'art et recommandations relatifs à la sécurité ferroviaire* ».
2. l'article 4 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 réseau ferré national qui précise que « *Sans préjudice du respect de la documentation d'exploitation, les exigences prévues par le présent arrêté sont présumées satisfaites dès lors que sont respectées les dispositions prévues par les documents techniques, les règles de l'art et les recommandations définis par l'EPSF comme ayant valeur de moyen acceptable de conformité* ».
3. de la section 4 du chapitre IV 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 applicable sur le réseau ferré national.

**Ce texte constitue un moyen acceptable de conformité.** Conformément à l'article 4.I de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié, la prise en compte de ses dispositions permet de présumer le respect des exigences réglementaires applicables. Toutefois, ceci ne fait pas obstacle à la mise en œuvre par les entités concernées de solutions différentes de celles proposées par le présent texte comme prévu à l'article 4. III de l'arrêté susmentionné.

## Préambule

---

La présente édition est motivée par la publication 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.

Les dispositions applicables aux entreprises ferroviaires dans la présente recommandation sont également à respecter par les autres exploitants ferroviaires, les embranchés et les exploitants de trains touristiques.

## Objet

---

Le présent texte a pour objectif de définir les dispositions générales relatives aux manœuvres.

## Chapitre 1 - Dispositions générales

### Article 101 - Les Consignes Locales « Manœuvres »

*(Article 107 de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié)*

*La documentation d'exploitation précise les dispositions spécifiques aux manœuvres dans chaque site où elles sont exécutées autrement que de manière exceptionnelle, notamment en ce qui concerne les manœuvres de rames occupées par des voyageurs, le long de quais voyageurs, par gravité après passage à la bosse, à bras ou à l'aide d'engins mécaniques, sur les lignes équipées de signalisation de cabine. Ces dispositions indiquent les paramètres techniques de l'infrastructure concernée, notamment les déclivités, permettant aux exploitants ferroviaires de déterminer les conditions d'immobilisation des véhicules en fin de manœuvre.*

*Ces dispositions sont portées à la connaissance de tous les exploitants ferroviaires susceptibles d'intervenir sur le site concerné lors de l'exécution de manœuvres et des autres opérations (arrivée et départ de trains...). Elles prennent en compte les risques générés, même de façon très occasionnelle, par la concomitance d'exploitation sur le site et précisent à cet effet les exigences relatives à l'organisation et aux équipements à utiliser par chaque exploitant ferroviaire.*

*Chaque exploitant formalise par consigne opérationnelle ses procédures relatives à la réalisation de manœuvres, et notamment les dispositions relatives aux véhicules soumis à des restrictions de manœuvre, à leur repérage et leur classement, et aux mesures particulières à prendre au cours de leur manœuvre. Ces dispositions prennent en compte les équipements à disposition de ses personnels et les installations du site, notamment des moyens de communication mentionnés à l'article 32 (utilisation de la radio...) du présent arrêté. En cas d'utilisation de la radio, l'agent habilité à la tâche essentielle pour la sécurité « Commander une manœuvre » indique au conducteur les prescriptions à observer (fréquence utilisée, conditions d'identification et de communication...) et s'assure au préalable du bon fonctionnement du dispositif par des essais.*

#### Précision :

Le « décret du 19 octobre 2006 susvisé » est le décret 2006-1279 modifié.

#### Dispositions complémentaires :

1. La documentation d'exploitation citée ci-dessus est constituée notamment de consignes locales d'exploitation.

Chaque exploitant ferroviaire effectuant des manœuvres et susceptible d'intervenir sur un site établi pour celui-ci ses consignes ou instructions opérationnelles compte tenu des éléments fournis par les consignes locales d'exploitation.

2. Les limites géographiques que l'exploitant ferroviaire ne doit pas dépasser pour les manœuvres sont précisées pour chaque site dans la consigne locale d'exploitation correspondante.

## Article 102 - Découpage des chantiers de voies de service

---

Afin d'organiser la concomitance d'exploitation sur les chantiers de voies de service, ces derniers sont en règle générale découpés en blocs en application du document de principe RFN-IG-TR 01 A-00-n°004 « Principes d'utilisation des voies de service », document annexé au document de référence du réseau ferré national de SNCF Réseau. Les principes d'utilisation des blocs sont repris dans ce document.

Selon le glossaire de ce document, un bloc est un « 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 organise l'activité sous sa responsabilité durant toute l'attribution du bloc.

## Article 103 - Chef de la manœuvre

---

*(Article 103 de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié)*

*Chaque manœuvre est commandée par un unique agent habilité à la tâche essentielle pour la sécurité « Commander une manœuvre » et désigné par l'exploitant ferroviaire responsable du train concerné.*

*Cet agent a autorité sur tous les agents participant à la manœuvre, y compris le conducteur. Il définit la place et le rôle de chacune des personnes participant à l'opération.*

*Préalablement au début de la manœuvre, l'agent habilité à la tâche essentielle pour la sécurité « Commander une manœuvre » peut désigner un agent pour guider le mouvement commandé. Le cas échéant, cet agent prend place sur la rame au côté du conducteur ou prend place sur la rame dans des conditions assurant sa sécurité et lui permettant de s'assurer que la partie de voie est libre.*

### Dispositions complémentaires :

- Lorsque le Chef de la manœuvre doit se faire remplacer au cours de la manœuvre, il en informe tous les intervenants et leur désigne l'agent chargé de le remplacer. Le changement ne doit s'effectuer qu'à l'arrêt et met fin au mouvement de manœuvre en cours. Le Chef de la manœuvre prenant doit organiser les mouvements suivants comme s'il commandait une nouvelle manœuvre.
- Le guidage ne doit pas être délégué au cours d'un mouvement de manœuvre.

## Article 104 - Conduite de l'engin moteur

---

Les engins moteurs utilisés pour effectuer les manœuvres sont normalement équipés du seul conducteur.

Dans certains sites les manœuvres peuvent être effectuées au moyen d'un engin moteur commandé depuis le sol ou depuis un véhicule offrant la visibilité requise, compte tenu des éléments que doit observer l'agent qui commande l'engin. Les conditions d'exécution de ces manœuvres sont précisées dans une consigne ou instruction opérationnelle. Lorsque l'opérateur qui commande l'engin moteur a pris place sur la rame ou la précède et se trouve en mesure d'observer la partie de voie à parcourir et la signalisation pendant tout le déplacement, celui-ci est à considérer comme un mouvement effectué avec le conducteur en tête.

## Article 105 - Signaux portés par les manœuvres

*(Extrait de l'article 106 de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié)*

*Au cours des manœuvres, les engins moteurs portent la nuit au moins un feu blanc à chaque extrémité et un feu blanc à l'avant en cas de refoulement sous les tunnels.*

### Dispositions complémentaires :

- Sous les tunnels, les manœuvres de refoulement portent un feu blanc à l'avant.
- Un feu blanc à l'avant doit être prévu de nuit par une consigne ou instruction opérationnelle lorsque la manœuvre doit refouler le long d'un quai occupé par le public.
- Un feu blanc à l'avant doit être prévu de jour comme de nuit par une consigne ou instruction opérationnelle, notamment lorsque les conditions d'environnement sont défavorables (éclairage faible, conditions atmosphériques défavorables, ...).
- Lorsque les signaux sont susceptibles de fonctionner sous plusieurs régimes, le régime « fanal » doit être utilisé.

## Article 106 - Freinage des manœuvres

*(Article 105.II de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié)*

*Les manœuvres empruntant les voies principales sont freinées au frein continu automatique. Le freinage à réaliser est au moins égal au freinage de dérive correspondant à la déclivité la plus importante de la partie de voie à parcourir, pour les deux sens et en tenant compte de la masse freinée de l'engin moteur. Les autres manœuvres peuvent être exécutées sans que le ou les véhicules manœuvrés soient reliés à la conduite générale du frein de l'engin moteur.*

### Dispositions complémentaires :

- Les manœuvres de rame de véhicules du parc voyageurs ordinaire ou spécialisé doivent être freinées toutes les fois que cela est possible tant sur voie principale que sur voie de service.
  - Pour circuler sur voie principale, la continuité de la conduite générale de la rame (ou de la partie intéressée de la rame) doit être vérifiée en provoquant une dépression franche dans la conduite générale par ouverture du robinet d'arrêt arrière du dernier véhicule sur lequel le frein continu est mis en service.
  - Les manœuvres ci-après sont freinées au frein continu mis en service sur tout ou partie des véhicules, ou à défaut réalisées à la vitesse d'un homme au pas :
    - manœuvre effectuée sur une voie dont la déclivité est supérieure ou égale à 10 mm/m,
    - manœuvre effectuée sur une voie accessible au public (cours marchandises, traversée des voies par le public, ...).
- De plus, et préalablement à leur mise en mouvement, les manœuvres définies ci-dessus font l'objet d'une vérification de la continuité de la conduite générale.
- Les déclivités des voies sont reprises dans la consigne locale d'exploitation.
  - Il appartient à l'exploitant ferroviaire réalisant la manœuvre de déterminer la proportion des véhicules à freiner en tenant compte des particularités locales (déclivités, ...).
  - Le conducteur, compte tenu des renseignements reçus, règle la vitesse pour être en mesure de s'arrêter, le cas échéant, au moyen du seul frein de l'engin moteur au point qui lui est indiqué par le Chef de la manœuvre.



## Article 107 - Immobilisation des véhicules et des rames

1. Le Chef de la manœuvre et les agents participants doivent prendre des mesures pour que les véhicules seuls, les rames ou les parties de train en stationnement au cours d'une manœuvre ou après une manœuvre, ne puissent être mis accidentellement en mouvement, par leur propre poids sur une pente, par l'action du vent, par un choc, etc.

À cet effet :

- au cours des manœuvres : les véhicules ou les rames manœuvrés laissés en stationnement sont immobilisés dans les conditions indiquées au point 2 ci-dessous.

Il ne peut être dérogé à cette règle que si ces véhicules ou ces rames font immédiatement l'objet d'une autre manœuvre et s'ils ne risquent pas d'être mis en mouvement par suite des conditions locales (sens de la déclivité, ...).

La partie du train séparée de l'engin moteur et non manœuvrée (queue de train en stationnement au cours de la desserte par exemple) est immobilisée en ouvrant un robinet d'arrêt de la conduite générale jusqu'à vidange complète de cette dernière et en plaçant une cale antidérive ou en serrant un frein à main sur un véhicule au moins ; toutefois, ces mesures sont complétées par celles prévues au point 2 ci-après lorsque celles-ci sont plus rigoureuses.

Lorsqu'un agent effectue un attelage ou un dételage, il doit prendre les mesures pour que les véhicules ne puissent partir en dérive lors de l'opération.

- à la fin des manœuvres : les véhicules ou les rames laissés en stationnement sont immobilisés dans les conditions précisées dans la consigne ou instruction opérationnelle, qui tient compte des prescriptions du point 2 ci-après. De plus, si le frein à air fonctionne, un robinet d'arrêt est ouvert jusqu'à vidange complète de la conduite générale et laissé ouvert en mettant l'accouplement sur son support d'accouplement.

Les véhicules à immobiliser sont si possible accrochés entre eux.

L'immobilisation des engins moteurs abandonnés est assurée par leur conducteur ; celle d'un engin moteur acheminé en véhicule, par le conducteur du train qui l'a acheminé, sur demande du Chef de la manœuvre.

Disposition complémentaire :

- En dehors des manœuvres, les véhicules et les rames laissés en stationnement sur les voies principales sans être attelés à l'engin moteur sont soumis aux mêmes dispositions.

2. Pour obtenir l'immobilisation des véhicules, indépendamment du frein à air, il est fait usage de cales anti-dérive ou de freins à main.

La proportion des essieux à caler ou à freiner est donnée dans le tableau ci-dessous. La consigne locale d'exploitation indique les déclivités des voies de service et leur sens, ainsi que les zones exposées aux vents violents.

Déclivités	Proportion minimale des essieux à immobiliser
ne dépassant pas 2 mm/m	0 essieu
supérieures à 2 mm/m sans dépasser 5 mm/m	1 essieu
supérieures à 5 mm/m sans dépasser 16 mm/m	1/10 des essieux
supérieures à 16 mm/m sans dépasser 25 mm/m	2/10 des essieux
supérieures à 25 mm/m	3/10 des essieux

La consigne ou instruction opérationnelle peut prévoir, en fonction des conditions locales (zones exposées aux vents violents, ...), une proportion des essieux à immobiliser plus importante que celle reprise dans le tableau ci-dessus.

## Article 108 - Sabot d'enrayage

Le sabot d'enrayage est destiné à ralentir et, si nécessaire, arrêter les véhicules abandonnés à la gravité. Il ne doit être utilisé que sur certaines voies de service (voies de chantiers de tri à la gravité, ...), dans les conditions fixées par la consigne locale exploitation.

*Photo d'un sabot d'enrayage*



## Article 109 - Cale anti-dérive

La cale anti-dérive est destinée à immobiliser les véhicules en stationnement. Elle ne doit pas être utilisée à la place d'un sabot d'enrayage pour arrêter un véhicule en mouvement. La cale anti-dérive doit être retirée avant la mise en mouvement du véhicule.

La cale anti-dérive est placée sur le rail entre les deux essieux ou les deux bogies d'un même véhicule, autant que possible chargé. La languette est engagée sous la roue de manière à empêcher le ou les véhicules de se mettre en mouvement dans le sens de la déclivité, le manche orientable tourné vers l'extérieur de la voie.

Lorsque plusieurs cales sont utilisées, elles doivent toutes être placées du même côté afin que leur retrait avant la remise en mouvement puisse être aisément vérifié.

*Photo d'une cale anti-dérive*



## Chapitre 2 - Ordres de manœuvre

---

### Article 201 - Forme des ordres de manœuvre

---

Les ordres de manœuvre sont donnés :

- soit par **radio** (ou dispositif équivalent) : en « phonie » ou par « tops » sonores (voir Chap. 6).
- soit par signaux optiques conventionnels de manœuvre (voir IN 1482 Chapitre 5) :
  - **installés à demeure** : signal lumineux de manœuvre type S.N.C.F. (S.L.M.), tableau lumineux de correspondance pour voies convergentes (T.L.C.), signaux de type régionaux, ...,
  - **à main**, appuyés si nécessaires de signaux acoustiques.
- soit de vive voix.

### Article 202 - Code des ordres de manœuvre

---

Les principaux ordres à donner au conducteur sont les suivants :

- **Tirez**
- **Refoulez**
- **Ralentissez**
- **Arrêtez**
- **Appuyez**

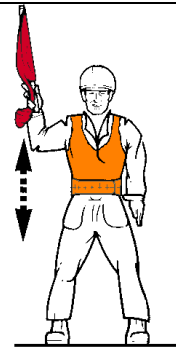
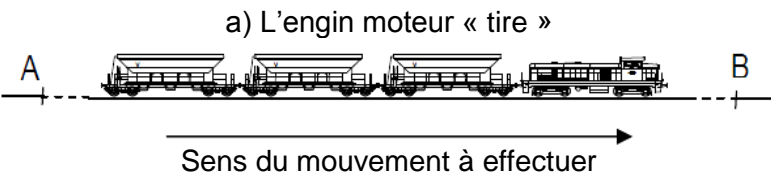
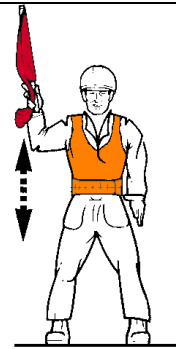
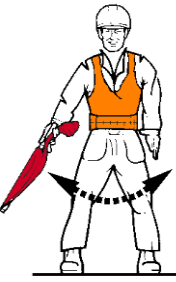
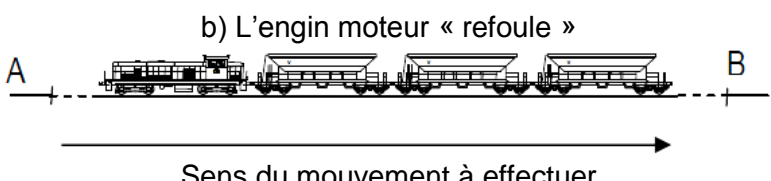
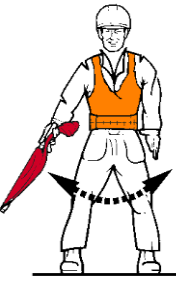
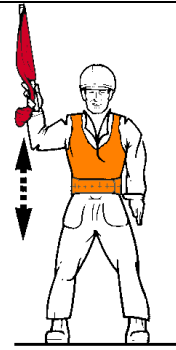
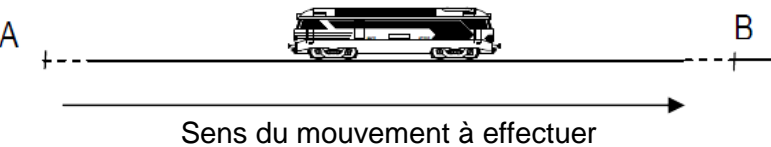
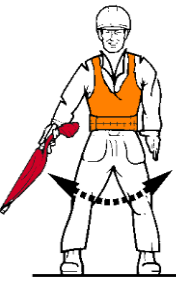
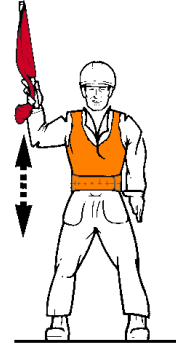
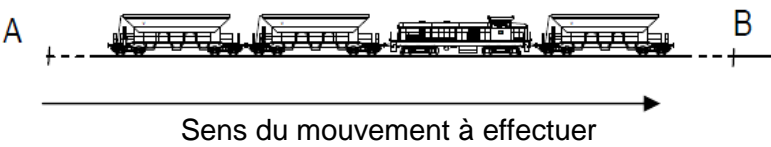
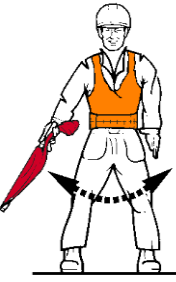
En ce qui concerne les ordres « **Tirez** » et « **Refoulez** », le sens du mouvement correspondant est déterminé comme suit :

- Lorsqu'il s'agit d'un **engin moteur attelé à un véhicule ou à l'extrémité d'une rame de véhicules**, l'engin moteur « **tire** » quand, dans le sens du mouvement, il **précède** le ou les véhicules ; il « **refoule** » quand il **suit** le ou les véhicules.
- Lorsqu'il s'agit d'un **engin moteur seul** ou d'un **engin moteur intercalé entre les véhicules**, « **Tirez** » commande au conducteur de **s'éloigner de l'agent qui fait le signal** ; « **Refoulez** » commande au conducteur de **s'en rapprocher**. L'agent qui fait les signaux les modifie en conséquence lorsque l'engin moteur passe devant lui.

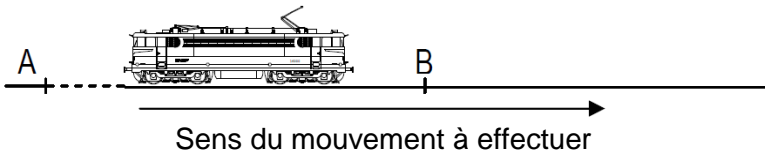
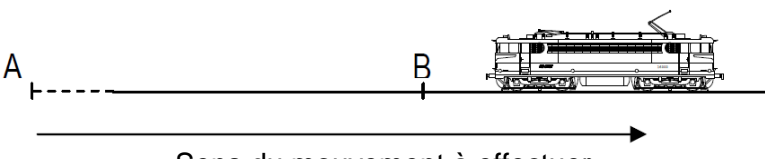
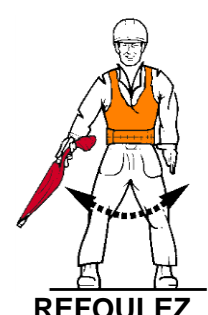
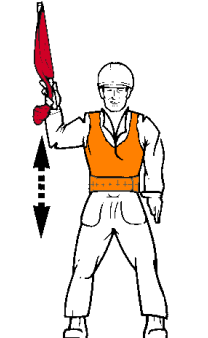

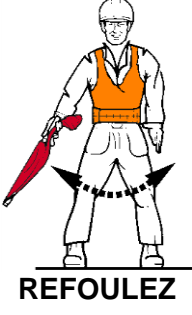
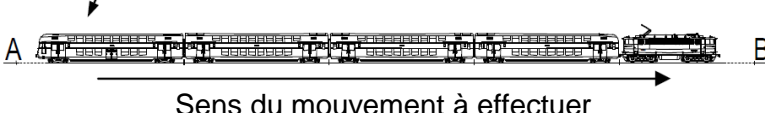
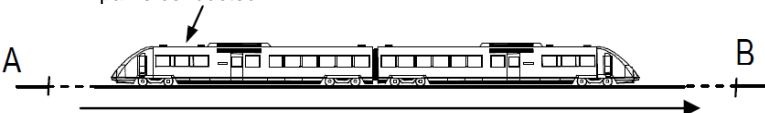
#### Dispositions complémentaires

Pour l'application du présent article :

- Lorsque l'engin moteur comporte deux cabines de conduite, les ordres de manœuvre sont donnés au conducteur sans tenir compte de la cabine qu'il occupe.
- Lorsque dans une rame (rame réversible, autorails, éléments automoteurs, groupe de machines en U.M. ou machine remorquant une ou plusieurs autres machines), le véhicule moteur ou non moteur situé à chaque extrémité comporte une cabine de conduite, le véhicule occupé par le conducteur représente l'engin moteur, les autres véhicules étant considérés comme remorqués.

<b>EMPLOI DES SIGNAUX A MAIN DE MANŒUVRE</b>		
Signal à effectuer par l'agent se trouvant au point A	<b>I - CAS GENERAL</b>	Signal à effectuer par l'agent se trouvant au point B
 <b>TIREZ</b>	<p>a) L'engin moteur « tire »</p>  Sens du mouvement à effectuer	 <b>TIREZ</b>
 <b>REFOULEZ</b>	<p>b) L'engin moteur « refoule »</p>  Sens du mouvement à effectuer	 <b>REFOULEZ</b>
 <b>TIREZ</b>	<p><b>II – ENGIN MOTEUR SEUL</b> (autorail, machine, ...)</p>  Sens du mouvement à effectuer	 <b>REFOULEZ</b>
 <b>TIREZ</b>	<p><b>III – ENGIN MOTEUR INTERCALE</b> (machine intercalée entre des véhicules, autorail intercalé entre des remorques, ...)</p>  Sens du mouvement à effectuer	 <b>REFOULEZ</b>

**EMPLOI DES SIGNAUX A MAIN DE MANŒUVRE (suite)**

Signal à effectuer par l'agent se trouvant au point A	<p align="center"><b>IV – ENGIN MOTEUR</b> (autorail, machine, ...)</p>	Signal à effectuer par l'agent se trouvant au point B
	 	 
	 	<p align="center"><b>V – RAME COMPORTANT UNE CABINE DE CONDUITE A CHAQUE EXTREMITE</b></p> <p align="center">a) Rame réversible</p> <p>Véhicule occupé par le conducteur</p>  <p align="center">b) Élément automoteur (ou autorail avec remorque, engins moteurs en UM, ...)</p> <p>Véhicule occupé par le conducteur</p> 

## Article 203 - Exécution des signaux de manœuvre.

*(Article 104.II de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié)*

*L'agent habilité à la tâche essentielle pour la sécurité « Commander une manœuvre » s'assure que les ordres et informations qu'il donne dans le respect de l'annexe 7 du présent arrêté peuvent être aisément perçus par le conducteur ou, le cas échéant, par l'agent placé à ses côtés qui les lui répète. Il se place en conséquence ou bien les fait répéter par un ou plusieurs agents placés en des points intermédiaires.*

### Précision :

La référence à l'annexe 7 dans le texte ci-dessus concerne l'annexe 7 de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié fixant les objectifs, les indicateurs, les méthodes de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national.

La description de ces signaux est également reprise à l'article 501 de l'IN 1482.

### Dispositions complémentaires :

1. Le Chef de la manœuvre doit se placer en conséquence ou bien faire répéter ces signaux par un ou plusieurs agents placés en des points intermédiaires. Les ordres de ralentissement et d'arrêt doivent être donnés suffisamment tôt (notamment lors d'un refoulement) pour en obtenir l'exécution au point convenable, en tenant compte du temps nécessaire à leur transmission éventuelle par des agents intermédiaires, de la composition de la rame, de son freinage éventuel, de la déclivité,...
2. L'arrêt d'une manœuvre doit pouvoir être commandé à tout moment par les agents qui y participent.
3. Lorsque, dans une rame comportant une cabine de conduite à chaque extrémité le conducteur est amené à changer de cabine (par exemple en cas de changement de sens de circulation), le Chef de la manœuvre doit tenir compte de la place effective du conducteur, qui doit manifester sa position sans ambiguïté.

Si une rame comporte un agent de conduite à chaque extrémité (jumelage d'autorails par exemple), le Chef de la manœuvre doit, d'entente avec les deux agents de conduite, donner les ordres de manœuvre au conducteur qui est en tête dans le sens du mouvement à exécuter.

## Chapitre 3 - Opérations préalables à la mise en mouvement

### Article 301 - Renseignements à fournir et vérifications préalables

*(Article 105.I de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié)*

*Avant de donner l'ordre de mise en mouvement au conducteur, l'agent habilité à la tâche essentielle pour la sécurité « Commander une manœuvre » doit renseigner précisément sur la manœuvre (mouvements successifs, missions et place des agents, véhicules concernés, particularités...) tous les agents intéressés et vérifier ou faire vérifier que :*

- a) L'état des véhicules concernés et de leurs chargements ne s'oppose pas à leur déplacement, notamment en tenant compte des étiquettes et inscriptions que le matériel peut porter ;*
- b) Les freins ont été desserrés et les cales enlevées ;*
- c) L'immobilisation des véhicules qui ne sont pas manœuvrés reste assurée ;*
- d) Le cas échéant, le freinage de la rame est suffisant ;*
- e) Les mesures pour assurer la sécurité des personnes (agents, prestataires, tiers...) se trouvant sur les véhicules ou à proximité des voies intéressées sont prises ;*
- f) Les parties de voies à parcourir sont et resteront libres et l'itinéraire est correctement tracé, le cas échéant en relation avec les agents chargés de la manœuvre des aiguilles concernées.*

#### Dispositions complémentaires :

1. Toute modification de l'un quelconque des éléments d'organisation initialement prévus doit être immédiatement portée à la connaissance des mêmes agents.
2. Les manœuvres peuvent être effectuées sur voie occupée, notamment pour raccorder des véhicules entre eux ; dans ce cas le Chef de la manœuvre renseigne tous les agents intéressés sur cette particularité.
3. Les dispositions concernant les renseignements à donner au conducteur ne s'appliquent pas intégralement aux manœuvres (telles que les débranchements de rames dans un triage) qui sont toujours exécutées dans les mêmes conditions.
4. Le Chef de la manœuvre doit indiquer au conducteur jusqu'où il doit tirer ou refouler, ainsi que les endroits où il devra observer des ordres particuliers (réduction de vitesse, ...), en recherchant des points faciles à déterminer, de manière à permettre au conducteur :
  - de suivre efficacement le déroulement de la manœuvre,
  - de juger de la distance dont il dispose pour s'arrêter compte tenu notamment de la composition de la rame et éventuellement de son freinage.
5. Si la manœuvre est exécutée à l'aide de l'engin moteur d'un train, les renseignements donnés au conducteur doivent tenir compte du fait que cet agent peut ne pas connaître les particularités locales.
6. Une manœuvre peut être décomposée en plusieurs phases. Dans ce cas, le Chef de la manœuvre donne aux agents concernés les renseignements utiles au début de chaque phase.
7. En cas de manœuvre en queue d'un train, le conducteur de celui-ci doit être prévenu.
8. En cas de manœuvre en tête d'un train comportant une machine de pousse, le conducteur de cette machine doit être avisé du début et de la fin de la manœuvre et ne doit pas pousser le train tant qu'il n'a pas été informé que cette manœuvre est terminée.

9. Pour les véhicules concernés, le Chef de la manœuvre indique le nombre de véhicules à manœuvrer, la masse approximative et, le cas échéant, le freinage de la rame et l'utilisation de l'appareil mobile de commande de frein automatique.
10. Lorsqu'une manœuvre de véhicules transporte des voyageurs, ces derniers doivent être informés de l'exécution de la manœuvre. Toutefois si la manœuvre est effectuée en pleine nuit, il peut être prévu dans la consigne ou instruction opérationnelle que l'avis de mise en mouvement n'est pas donné aux voyageurs.

## Article 302 - Ententes et vérifications préalables concernant l'itinéraire de la manœuvre

---

**Avant de donner l'ordre de mise en mouvement, le Chef de la manœuvre doit :**

**1° s'assurer que les parties de voie à parcourir sont libres et le resteront jusqu'à ce que la manœuvre soit terminée.**

**Il obtient ces assurances :**

- pour les parties de voie qui dépendent d'un poste et dont la libération est contrôlée de ce poste, par entente avec l'agent du service de SNCF Réseau en charge de la gestion des circulations ou l'opérateur IS simples de ce poste.
- pour les parties de voie ne dépendant pas d'un poste (ou qui dépendent d'un poste mais dont la libération n'est pas contrôlée de ce poste), en vérifiant que la voie est libre et en réalisant les ententes voulues pour qu'aucune circulation n'y soit plus engagée.

Dispositions complémentaires

- a) Le Chef de la manœuvre vérifie ou fait vérifier notamment les points suivants :
  - aucun véhicule ne stationne sur les parties de voie intéressées, les sabots, cales anti-dérive... qui ont pu être posés sur ce trajet, ont été retirés,
  - les croisements qui vont être abordés par la manœuvre sont dégagés (le point de « croisement bon » ou point limite du garage franc peut être repéré par un chevron pointe en haut, une traverse peinte en blanc, ...),
  - aucun signal d'arrêt destiné à assurer la protection d'installations, celle du personnel, etc., n'interdit l'exécution du mouvement,
- b) S'il s'agit de refouler une rame, le Chef de la manœuvre vérifie que la partie de voie libre est d'une longueur suffisante pour réaliser cette opération,
- c) Le Chef de la manœuvre doit, s'il y a lieu, réaliser une entente avec le ou les agents du service de SNCF Réseau en charge de la gestion des circulations ou l'opérateur IS simples du poste et avec les autres Chefs de manœuvre ou obtenir l'accord de l'agent, s'il en existe un, qui coordonne les manœuvres : c'est le cas notamment, s'il s'agit de fixer l'ordre des mouvements lorsque des manœuvres différentes sont exécutées sur une même voie ou si plusieurs circulations doivent emprunter les mêmes aiguilles (sorties de voies convergentes par exemple).

La consigne ou instruction opérationnelle précise, le cas échéant, les conditions dans lesquelles cette entente est réalisée et cet accord obtenu.

**2° prendre les mesures pour que l'itinéraire de la manœuvre soit tracé en temps utile :**



- lorsque les appareils de voie sont manœuvrés par un poste, par entente avec l'agent du service de SNCF Réseau en charge de la gestion des circulations ou l'opérateur IS simples de ce poste,

- lorsque les appareils de voie sont manœuvrés à pied d'œuvre, après entente avec l'agent du service de SNCF Réseau en charge de la gestion des circulations lorsqu'ils sont situés hors bloc, en vérifiant ou en faisant vérifier, en temps utile, que ces appareils de voie sont correctement disposés, et que les aiguilles collent dans la position convenable.

Dispositions complémentaires :

a) L'entente réalisée avec l'agent du service de SNCF Réseau en charge de la gestion des circulations ou l'opérateur IS simples du poste est confirmée :

- lorsque l'itinéraire que doit emprunter la manœuvre est commandé par un signal particulier à la voie, par l'ouverture de ce signal ou par la présentation d'un ordre de manœuvre s'il s'agit d'un signal de manœuvre installé à demeure ;

- en l'absence de ce signal, ou si le signal s'adresse à un groupe de voies convergentes, ainsi qu'en cas de manœuvre sur sémaphore fermé, par un moyen de liaison quelconque tel que radio, téléphone, signaux convenus.

b) La vérification du collage des aiguilles n'est pas imposée :

- s'il s'agit d'aiguilles dont la position n'est pas modifiée à l'occasion de l'exécution de la manœuvre, lorsque le collage a été vérifié lors d'une manœuvre précédente et que ces aiguilles n'ont pas été talonnées depuis ;

- s'il s'agit d'aiguilles dont la position est fixée par cadenas ou par serrure, dites aiguilles à position imposée (la vérification du collage incombe alors à l'agent qui fixe l'aiguille dans cette position) ;

- s'il s'agit d'aiguilles dont la position est immobilisée par une agrafe installée par le gestionnaire d'infrastructure chargé de l'entretien.

**3° s'assurer, le cas échéant, que les mesures de sécurité vis-à-vis du ou des passages à niveau susceptibles d'être engagés ou intéressés par la manœuvre sont prises ou le seront en temps utile (voir la Consigne locale d'exploitation du site concerné).**

## Article 303 - Particularités concernant certains véhicules ferroviaires

*(Extrait de l'article 106 de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié)*

*En fonction des caractéristiques techniques du matériel ou de la nature des marchandises transportées, certains véhicules ferroviaires sont soumis :*

*a) A des restrictions de manœuvre (manœuvre avec précautions ou précautions spéciales, passage sur la bosse accompagné par un engin moteur et tamponnement interdit, interdiction de passage sur la bosse de débranchement) ;*

*b) A des obligations de classement pour éviter les incidents liés à la manœuvre et répondre aux sujétions particulières de certaines marchandises dangereuses ou véhicules spécialisés.*

Dispositions complémentaires :

1. Pendant toutes les phases de la manœuvre, le Chef de la manœuvre doit tenir compte des particularités décrites ci-dessus et en informer si nécessaire les autres agents.

2. La manœuvre par gravité de certains types de véhicules (véhicules spécialisés, ...) ou de véhicules contenant certaines marchandises (marchandises dangereuses, ...) est interdite ou soumise à des précautions spéciales. Le Chef de manœuvre est informé par des indications sur les véhicules ou par un document défini par l'entreprise ferroviaire.

La manœuvre par gravité des engins moteurs est interdite.

3. Certains véhicules (matériel à voyageurs, certains transports exceptionnels, ...) ne peuvent pas emprunter la bosse de débranchement ou ne peuvent y passer que moyennant des précautions spéciales. Cette interdiction ou ces mesures particulières sont rappelées, le cas échéant, par des indications sur le véhicule.
4. Si cela est nécessaire, la consigne ou instruction opérationnelle précise les précautions spéciales à prendre pour la manœuvre par gravité ou le passage à la bosse de certains véhicules (wagons de grande longueur ou de forme spéciale, ...) et rappelle les dispositions de la recommandation RC A-B 8a n°2 applicables à certaines manœuvres (matériel voyageurs, ...).
5. La consigne ou instruction opérationnelle indique également les conditions de circulation des engins moteurs sur les bosses de triage.

### Article 304 - Manœuvre d'une circulation électrique en direction d'une voie non électrifiée ou dont la caténaire n'est alimentée qu'en cas de besoin

*(Extrait de l'article 106 de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié)*

*En cas de manœuvre d'une circulation électrique en direction d'une voie non électrifiée ou dont la caténaire n'est alimentée qu'en cas de besoin, le Chef de la manœuvre informe le conducteur sur le point que le pantographe ne doit pas dépasser et s'en assure le cas échéant par la pose d'un jalon d'arrêt.*

Disposition complémentaire :

Les dispositions correspondantes sont reprises dans l'IN 1709.

## Chapitre 4 – Manœuvres sur voies principales

---

### Article 401 – Concertation préalable - Engagement des voies principales dans un établissement

---

1. Les mouvements de manœuvre doivent faire l'objet d'une concertation préalable entre l'agent du service de SNCF Réseau en charge de la gestion des circulations et le Chef de la manœuvre, afin de convenir de leurs limites temporelles et géographiques.

Toutes modifications au thème de la manœuvre, tout dépassement de l'échéance convenue de dégagement des voies principales et tout dépassement des limites indiquées dans la consigne locale d'exploitation doivent être signalés et concertés avec l'agent du service de SNCF Réseau en charge de la gestion des circulations.

2. Dans une gare, aucune circulation ou aucun stationnement d'engins moteurs ou de véhicules remorqués sur les voies principales, aucune manœuvre susceptible d'engager ces voies par une aiguille ou une traversée, ..., ne peut avoir lieu sans l'autorisation préalable de l'agent du service de SNCF Réseau en charge de la gestion des circulations désigné à la consigne locale d'exploitation.

S'il s'agit d'engager une manœuvre, l'autorisation ci-dessus est donnée au Chef de la manœuvre, le cas échéant par l'intermédiaire d'un opérateur IS simples. Les voies intéressées doivent être protégées avant leur engagement et le rester jusqu'à leur libération.

Disposition complémentaire :

La consigne locale d'exploitation précise, le cas échéant, comment l'autorisation ci-dessus est donnée et comment sont réalisées les ententes entre les agents intéressés.

3. Dans un établissement Pleine Ligne, les conditions d'engagement des voies principales sont indiquées à la consigne locale d'exploitation.

### Article 402 – Limites des manœuvres sur voies principales

---

Les manœuvres sur voies principales ne doivent normalement pas dépasser les limites indiquées dans la consigne locale d'exploitation.

Dispositions complémentaires :

1. S'il est exceptionnellement nécessaire, pour les besoins de la manœuvre, d'engager la voie principale au-delà des limites indiquées à la consigne locale d'exploitation, le Chef de la manœuvre doit en référer à l'agent du service de SNCF Réseau en charge de la gestion des circulations concerné indiqué à la consigne locale d'exploitation.

En double voie :

- en amont, le mouvement est exécuté dans les conditions prévues par une consigne ou instruction opérationnelle du service de SNCF Réseau en charge de la gestion des circulations pour les mouvements à contre-voie,
- en aval, le mouvement doit être spécialement autorisé par l'agent du service de SNCF Réseau en charge de la gestion des circulations qui s'assure que rien ne s'y oppose.

En voie unique, l'agent circulation doit obtenir au préalable de l'agent circulation de la gare voisine, par un échange de dépêche, l'assurance qu'aucun train n'a été expédié et ne le sera plus jusqu'à l'achèvement de la manœuvre. En outre, des dispositions complémentaires peuvent être prévues par consignes ou instructions opérationnelles du service de SNCF Réseau en charge de la gestion des circulations.

Ensuite, l'agent du service de SNCF Réseau en charge de la gestion des circulations autorise par dépêche ou par un ordre écrit le Chef de la manœuvre à effectuer la manœuvre au-delà des limites indiquées à la consigne locale d'exploitation.

2. Les manœuvres à contre-voie sur voies principales, lorsque le mouvement de manœuvre envisagé n'est pas prévu à la consigne locale d'exploitation concernée, peuvent être exécutées dans les limites de manœuvre indiquées à la consigne locale d'exploitation. Le service de SNCF Réseau en charge de la gestion des circulations prend les mesures prévues par ses consignes ou instructions opérationnelles puis autorise le Chef de la manœuvre à effectuer la manœuvre.
3. En block automatique, si une manœuvre de faible amplitude (refoulement d'un train ayant dépassé son point d'arrêt habituel, ...) doit être exécutée sous la protection du seul sémaphore, un signal d'arrêt à main doit être placé, au préalable, en un point que le mouvement de refoulement n'atteindra pas.
4. Les dispositions à appliquer sur lignes à voie unique à signalisation simplifiée sont indiquées à l'article 404.

## Article 403 – Règles générales de protection des manœuvres sur les voies principales

---

1. Les manœuvres exécutées sur voies principales sont protégées dans les conditions définies à la RC A-B 2b n°1 « Protection des voies principales - Fermeture de voie ».

### Dispositions complémentaires :

- a) En voie unique, si le signal d'arrêt utilisé est un disque, l'emploi d'un signal d'arrêt à main n'est pas nécessaire quand la manœuvre peut dégager la voie principale 5 minutes au moins avant l'heure normale d'arrivée ou de passage du premier train attendu (10 minutes au moins avant l'heure probable d'arrivée ou de passage, en cas de retard ou d'avance de ce train).
  - b) Les dispositions particulières applicables sur les lignes à voie unique à signalisation simplifiée sont indiquées à l'article 404.
2. Lorsque la manœuvre est protégée par un agent autre que celui qui la commande, ces deux agents doivent s'entendre d'une manière précise sur les différents mouvements à exécuter, toute modification à ces mouvements devant être concertée entre eux.

Si, en particulier, la manœuvre nécessite l'emploi d'un dispositif tel qu'autorisation, transmetteur de clé, etc., ce dispositif ne doit être utilisé sur le terrain, ni repris par le poste, sans une entente réalisée soit :

- verbalement,
- à l'aide des contrôles que comporte ce dispositif.

En outre, si, à un moment quelconque, la voie principale devait rester occupée alors que son dégagement était convenu, le Chef de la manœuvre devrait, avant de restituer l'autorisation ou la clé du transmetteur, en aviser spécialement l'opérateur en charge de la manœuvre des installations depuis le poste assurant la protection.

Dispositions complémentaires :

- a) La consigne locale d'exploitation peut prévoir que l'avis spécial est donné systématiquement par le Chef de la manœuvre (par exemple dans le cas de parties de voie éloignées du poste) lorsqu'une autorisation, la clé d'un transmetteur, etc., doit être rendue alors que la voie principale est occupée.
- b) L'avis spécial prévu dans les cas ci-dessus n'est toutefois pas nécessaire lorsque la protection de la partie de voie occupée est réalisée automatiquement par ailleurs, notamment en block automatique.

## Article 404 – Dispositions particulières de protection des manœuvres sur les voies principales des gares de lignes à voie unique à signalisation simplifiée

---

1. Les manœuvres engageant une voie principale dans la partie de voie comprise **entre les repères d'entrée n'ont pas à être protégées**, leur protection étant assurée par la marche à vue que doit observer tout conducteur depuis le repère d'entrée.

Ces manœuvres doivent dégager la voie principale 5 minutes au moins avant l'heure d'arrivée d'une circulation attendue. Si, par cas de force majeure (incident, détresse, etc.), la voie principale ne pouvait être ainsi dégagée, le Chef de la manœuvre devrait immédiatement faire repérer l'obstacle du côté de la circulation attendue à l'aide d'un signal d'arrêt à main (ou protéger la manœuvre, si elle ne l'est déjà, au moyen du carré d'entrée, sémaphore d'entrée ou guidon d'arrêt fermé).

Si la circulation attendue est en retard de plus de 5 minutes, et à la condition que ce retard soit connu d'une manière suffisamment précise, le délai de 5 minutes avant l'heure normale d'arrivée de la circulation attendue est remplacé par celui de 10 minutes avant l'heure probable d'arrivée de cette circulation.

Disposition complémentaire :

Le repérage à l'aide d'un signal d'arrêt à main n'est pas nécessaire lorsque l'obstacle est constitué par une partie d'un convoi arrêtée portant la signalisation d'arrière du côté de la circulation attendue.

2. Les manœuvres engageant la voie principale **au-delà du repère d'entrée** d'une gare côté de la première circulation attendue **doivent dégager cette voie 15 minutes au moins avant l'heure normale d'arrivée de cette circulation**. Elles n'ont pas à être protégées. Si, par cas de force majeure (incident, détresse, etc.), la voie principale ne pouvait être ainsi dégagée, le Chef de la manœuvre devrait immédiatement en faire assurer la protection du côté de la circulation attendue, dans les conditions réglementaires concernant la protection des obstacles, reprises à la documentation d'exploitation.

Disposition complémentaire :

Certaines gares, qui ont à effectuer habituellement des manœuvres moins de 15 minutes avant l'heure normale d'arrivée des trains attendus comportent des signaux (disques,...) qui permettent d'assurer la protection au moyen de ces signaux. Dans ces gares, les prescriptions de la disposition complémentaire 1 de l'article 405, concernant le dégagement des voies principales par les manœuvres se substituent à celles indiquées ci-dessus.

## Article 405 – Dégagement des voies principales par les manœuvres

---

Pour assurer la régularité de la circulation, l'agent-circulation et le Chef de la manœuvre doivent, sauf en cas d'absolue nécessité, faire dégager les voies principales pour l'arrivée ou le passage des trains, suffisamment à temps pour que ceux-ci ne rencontrent pas de signaux fermés.

### Dispositions complémentaires :

1. Sur les lignes non régulées autres qu'à circulation en avance, les manœuvres protégées par un disque doivent dégager la voie principale 5 minutes au moins avant l'heure normale d'arrivée ou de passage du premier train attendu (10 minutes avant l'heure probable d'arrivée ou de passage, en cas de retard).
2. Les dispositions particulières applicables sur les lignes à voie unique à signalisation simplifiée sont indiquées à l'article 404.
3. Les prescriptions relatives au dégagement des voies principales par les manœuvres reprises à la disposition complémentaire 1 ne s'appliquent pas aux manœuvres effectuées sur la voie de réception d'un train ayant un arrêt normal, lorsque la partie de voie sur laquelle s'exécutent ces manœuvres se trouve en aval du point d'arrêt habituel du train, et est protégée par un signal d'arrêt

## Chapitre 5 - Dispositions à appliquer pendant les manœuvres

---

### Article 501 - Observation de la signalisation

---

*(Article 104.I de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié)*

*Tout agent habilité à la tâche essentielle pour la sécurité « Commander une manœuvre » doit connaître la signalisation qui peut lui être présentée sur l'itinéraire concerné.*

*Tout ordre prescrit par la signalisation ou par un agent mentionné aux articles 75 et 76 du présent arrêté doit être immédiatement respecté par l'agent habilité à la tâche essentielle pour la sécurité « Commander une manœuvre ».*

*Si, à titre exceptionnel, ce dernier ne respecte pas un ordre prescrit par la signalisation, il commande immédiatement l'arrêt du train, prend toutes les mesures permettant d'éviter une aggravation de la situation et en informe dès que possible l'agent mentionné aux articles 75 et 76 du présent arrêté.*

Disposition complémentaire :

L'observation de la signalisation incombe au Chef de la manœuvre et/ou au conducteur selon les modalités reprises à la présente recommandation.

### Article 502 - Ordre de mise en mouvement

---

- 1. Le conducteur ne doit pas se mettre en mouvement pour exécuter une manœuvre sans ordre du Chef de la manœuvre** (ou de l'agent désigné par lui à cet effet). L'ouverture d'un signal d'arrêt ne constitue pas en elle-même un ordre de mise en mouvement.

Disposition complémentaire :

Lorsqu'une manœuvre est arrêtée aux croisements de sortie d'un faisceau de voies convergentes commandées 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, peut exécuter le mouvement dans les conditions indiquées dans l'IN 1482.

- 2. Avant de donner l'ordre de mise en mouvement, le Chef de la manœuvre doit s'assurer que les agents nécessaires à la bonne exécution de la manœuvre sont à leur place et prêts à exécuter les ordres qui leur seront donnés. Il doit également s'assurer, le cas échéant, que l'indication donnée par le signal d'arrêt retenant la manœuvre ne s'oppose pas à celle-ci.**

Disposition complémentaire :

Un agent du service de SNCF Réseau en charge de la gestion des circulations ou un opérateur IS simples d'un poste peut, pour les manœuvres exécutées dans la zone de ce poste, exercer les missions dévolues par la présente recommandation au Chef de la manœuvre. Le conducteur se conforme alors aux signaux de manœuvre de cet opérateur.

## Article 503 - Exécution de la manœuvre.

*(Extrait de l'article 105.III de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié)*

*Le conducteur observe la marche en manœuvre. Lorsque le conducteur n'est pas en tête du mouvement ou refoule un véhicule, la vitesse doit être réglée en tenant compte du nombre de véhicules composant le train, du freinage à réaliser, éventuellement réduit au seul freinage de l'engin moteur, et du profil de la voie pour être en mesure de s'arrêter au point indiqué ou si nécessaire dans la partie de voie libre visible.*

*Pour refouler plus d'un véhicule, l'agent habilité à la tâche essentielle pour la sécurité « Commander une manœuvre » ou l'agent prévu à l'alinéa 3 de l'article 103, se tient, sauf impossibilité matérielle ou technique, en tête du mouvement (sur le premier véhicule ou en précédant celui-ci à pied).*

*L'agent habilité à la tâche essentielle pour la sécurité « Commander une manœuvre » organise la manœuvre de façon que le conducteur puisse obéir en temps utile aux ordres qui lui sont donnés, notamment ceux de ralentissement et d'arrêt.*

*L'agent habilité à la tâche essentielle pour la sécurité « Commander une manœuvre » surveille la bonne exécution des ordres donnés et doit pouvoir faire arrêter d'urgence le mouvement le cas échéant.*

*L'agent habilité à la tâche essentielle pour la sécurité « Commander une manœuvre » prescrit toute instruction utile afin qu'aucun matériel roulant ne participe pas à la manœuvre ne puisse en raison de celle-ci être mis accidentellement en mouvement.*

### Dispositions complémentaires :

1. Lorsqu'un ou plusieurs appareils de voie ont été disposés pour un mouvement et à partir du moment où le mouvement de manœuvre a été autorisé, tout agent participant à la manœuvre doit **attendre le dégagement complet** de chacun des appareils avant d'en modifier éventuellement la position. En particulier, **il ne doit pas modifier la position d'une aiguille pendant son franchissement.**

Si plusieurs aiguilles, verrous ou taquets sont manœuvrés par un même levier, il doit attendre le dégagement de l'ensemble de ces appareils avant de modifier la position du levier.

2. **Le conducteur doit être en tête du mouvement** toutes les fois que les conditions d'exécution de la manœuvre le permettent.
3. Au cours de l'exécution de la manœuvre, le conducteur observe **la marche en manœuvre** et règle sa vitesse compte tenu notamment du nombre de véhicules de la rame, des moyens de freinage dont il dispose et du profil de la voie.

S'il constate que le déroulement de la manœuvre ne correspond pas aux renseignements qui lui ont été donnés lors de la préparation, il n'obéit pas à l'ordre reçu et s'arrête, puis demande des renseignements complémentaires au Chef de la manœuvre.

Tout autre participant qui constate que le déroulement de la manœuvre ne correspond pas à ce qui a été prévu, doit commander l'arrêt du mouvement et se renseigner sur l'origine de la modification.

4. Si la manœuvre est arrêtée par un signal d'arrêt fermé, le Chef de la manœuvre se fait reconnaître, si cela est nécessaire, par l'agent du service de SNCF Réseau en charge de la gestion des circulations ou l'opérateur IS simples du poste. S'il y a lieu de franchir le signal d'arrêt fermé, l'autorisation correspondante est donnée au conducteur s'il est en tête de la manœuvre, au Chef de la manœuvre dans le cas contraire.



5. Si la manœuvre est arrêtée dans une gare par une pancarte "limite de manœuvres" (pancarte LM : voir IN 1482), le Chef de la manœuvre ne peut en ordonner le franchissement qu'avec l'autorisation de l'agent circulation, sauf indication contraire à la Consigne locale d'Exploitation.

6. **Lorsque le conducteur est en tête** [l'engin moteur (ou la cabine de conduite) dans lequel a pris place le conducteur est en tête du mouvement ou refoule un véhicule] :

- En dehors des mesures prescrites au point 7 ci-dessous, le conducteur d'une manœuvre, qui circule sur une voie de service appartenant à un groupe de voies convergentes et dans le cas où cette voie n'est pas commandée par un signal s'adressant à elle seule, doit normalement s'arrêter lorsqu'il aborde la sortie avant d'engager les croisements.

Cette disposition s'applique même s'il aperçoit ouvert, au-delà de ces croisements, le signal s'adressant à tout ou partie des voies du groupe. Le conducteur ne peut se remettre en mouvement que s'il y est autorisé par un ordre de manœuvre.

Toutefois le conducteur est dispensé de s'arrêter aux croisements de sortie s'il a reçu ou reçoit l'ordre de s'avancer au-delà.

- Le conducteur doit, dans les parties des établissements accessibles au public ou normalement affectées à des opérations sur le matériel roulant (manutention, nettoyage, avitaillement...), circuler en surveillant la voie. Être en mesure, le cas échéant, d'attirer l'attention des personnes et s'arrêter dès que possible s'il constate que des personnes ou des véhicules routiers engagent la voie sur laquelle il circule.

7. Lorsque le conducteur refoule un véhicule et si les dispositions de la ou des cabines de conduite ne permettent pas l'observation de la signalisation, cette observation incombe au seul Chef de la manœuvre (voir par ailleurs art. 203), ou à l'agent désigné par lui, qui prend place, le cas échéant, sur l'engin moteur.

Les mêmes dispositions sont appliquées si, pour les besoins du service, le conducteur d'un engin moteur bi-cabine se tient dans la cabine arrière dans le sens du mouvement.

8. Si la sortie du faisceau de 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. 502) est équivalente à l'ordre de manœuvre dispensant de l'arrêt aux croisements.

9. **Lorsque le conducteur n'est pas en tête** (refoulement de plus d'un véhicule) :

- l'observation de la signalisation incombe non au conducteur mais au Chef de la manœuvre (voir toutefois point 10 ci-après). Cet agent doit régler la vitesse de la manœuvre en donnant en temps utile au conducteur les ordres de ralentissement et d'arrêt de façon à éviter l'accostage brutal de véhicules, le dépassement du point limite fixé, un choc contre un heurtoir... A cet effet, le Chef de la manœuvre doit se placer de façon à être en mesure d'observer lui-même ces prescriptions ou être en liaison avec un agent placé, le cas échéant, en tête de la rame et chargé de l'application de ces dispositions ;

- le Chef de la manœuvre (ou un agent désigné par lui) doit précéder la rame ou se tenir sur le premier véhicule lorsqu'une rame refoulée longe un quai occupé par le public, ou se déplace dans les parties des établissements accessibles au public ou normalement affectées à des opérations sur le matériel roulant (manutention, nettoyage, avitaillement...). Il est chargé d'aviser les personnes, et doit, en cas de besoin, commander l'arrêt de la manœuvre. La consigne ou instruction opérationnelle peut imposer un tel placement dans d'autres situations ou prescrire des mesures particulières;

- de son côté, le conducteur obéit aux ordres qui lui sont donnés. Il doit provoquer une chute de vitesse franche lorsqu'il reçoit l'ordre de ralentir (lors du premier ordre reçu, dans le cas d'ordres successifs). Il doit s'arrêter s'il ne perçoit plus les signaux qui lui sont faits ;

- les refoulements commandés par signaux à main ou par radio en phonie, ne doivent pas dépasser la vitesse de 15 km/h.

10. L'observation des signaux installés à demeure et destinés à commander certaines manœuvres (S.L.M. : voir IN 1482) ainsi que des signaux de débranchement décrits dans la documentation d'exploitation demeure une obligation pour le conducteur.
11. Dans une séquence de ralentissement ou d'arrêt, le premier ordre de ralentir doit se traduire par une chute de vitesse franche ; sinon le Chef de la manœuvre doit présumer une défaillance et commander immédiatement l'arrêt du mouvement, par tous les moyens dont il dispose.
12. Le placement du Chef de la manœuvre doit être guidé par le respect des dispositions indiquées ci-dessus, mais également par l'obligation qui lui est faite de veiller à la sécurité des autres agents participant à la manœuvre. Si les conditions d'exécution de la manœuvre imposent la présence d'un agent en tête du mouvement, cet agent doit être placé de façon telle qu'il puisse effectivement remplir sa mission, compte tenu des éléments qu'il est chargé d'observer, tout en assurant sa propre sécurité.
13. La sécurité des refoulements peut être renforcée par l'emploi d'un dispositif permettant à l'agent qui se tient sur le premier véhicule de provoquer l'arrêt au moyen du frein à air (appareil mobile de commande de frein automatique, robinet d'urgence, bouton-poussoir « URG » , ...<sup>1</sup>).

La consigne ou instruction opérationnelle fixe les cas d'emploi obligatoire du dispositif et ses conditions d'utilisation, déterminés à partir des critères définis :

- à l'article 801 de la présente recommandation,
- long refoulement prévu sur voie principale, c'est-à-dire répondant à l'un ou plusieurs des critères suivants :
  - mouvement sortant des limites de la zone d'action d'un poste,
  - mouvement entre deux zones éloignées d'un même poste,
- zones à forte déclivité (à partir de 20 mm/m) hors bosses de débranchement,
- toute situation sur voie de service comme sur voie principale, faisant apparaître des difficultés d'exécution ou des risques particuliers (complexité de la signalisation, présence de PN, zone accessible au public, ...) au vu d'une analyse préalable ou d'après les éléments du retour d'expérience, lorsque l'utilisation de l'appareil mobile de commande de frein automatique permet d'améliorer la sécurité.

Lorsque la mise en place de l'appareil mobile de commande de frein automatique présente des sujétions trop importantes, des mesures compensatoires adaptées (limitation de vitesse, arrêts obligatoires en des points intermédiaires du parcours, ...) peuvent remplacer cet appareil.

---

<sup>1</sup> À l'exclusion du signal d'alarme

## Chapitre 6 - Dispositions à appliquer à la fin de la manœuvre

### Article 601 - Mesures à prendre à la fin de la manœuvre

*(Extrait de l'article 105.III de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié)*

*A la fin de la manœuvre, l'agent habilité à la tâche essentielle pour la sécurité « Commander une manœuvre » prend, ou fait prendre, les mesures pour que :*

- a) Les véhicules soient correctement garés et immobilisés, sans engager les autres voies ;*
- b) Les installations (installations de gestion des circulations, installations de traction électrique...) utilisées pendant la manœuvre soient remises dans leur position normale ou imposée.*

#### Dispositions complémentaires :

1. A la fin de la manœuvre, le Chef de la manœuvre prend ou fait prendre les mesures pour que les véhicules :

- n'engagent pas les autres voies et stationnent en deçà des taquets, dérailleurs, etc. ;
- dégagent les croisements des voies contigües (compte tenu de la décompression des tampons après desserrage des freins à air) ;
- soient immobilisés.

Lorsque les croisements des voies restent exceptionnellement engagés par un véhicule ou une rame en stationnement, le Chef de la manœuvre avise ou fait aviser les agents intéressés (agent du service de SNCF Réseau en charge de la gestion des circulations ou opérateur IS simples du poste, agents de la manœuvre, ...) et fait protéger les croisements par les signaux du poste ou par signaux d'arrêt à main.

2. Le Chef de la manœuvre fait par ailleurs remettre en place les appareils (aiguilles, ...) ayant une position imposée et rétablir les dispositifs de sécurité (cadenas, serrures, taquets, ...) dont la position a été modifiée au cours de cette manœuvre. Il opère de même, le cas échéant, à l'égard des installations de traction électrique.

## Chapitre 7 - Manœuvres commandées par radio

---

### Article 701 - Généralités

---

Le Chef de la manœuvre et le conducteur peuvent, pour l'exécution des manœuvres, correspondre entre eux à l'aide de la radio.

Cette correspondance est établie sur une fréquence déterminée. Si l'engin moteur n'est pas équipé d'un appareil pouvant être réglé sur cette fréquence, le Chef de la manœuvre remet au conducteur un équipement portatif pour la durée de la manœuvre. Le matériel utilisé doit répondre à des exigences techniques définies dans la documentation d'exploitation.

Chaque entreprise ferroviaire doit décrire dans une consigne ou instruction opérationnelle le fonctionnement de son ou ses types de poste radio.

#### Dispositions complémentaires :

1. La consigne ou instruction opérationnelle prévoit les conditions locales d'utilisation des liaisons radio pour les manœuvres.
2. La fonctionnalité "tops sonores de refoulement", qui peut être utilisée sur l'ensemble du RFN, est obligatoire pour les cas de refoulements ci-après sauf en cas de situation exceptionnelle (secours, incident ...) :
  - refoulement de rame transportant des voyageurs,
  - refoulement effectué sur une distance supérieure à 750 m.
3. Sauf dispositions particulières du présent chapitre, les prescriptions des autres chapitres de la présente recommandation sont applicables aux manœuvres commandées par radio.

### Article 702 - Mise en service et essais

---

1. Lorsque le Chef de la manœuvre remet au conducteur un poste portatif, il lui indique ou lui fait indiquer le mode de fonctionnement du poste, notamment les conditions pour émettre et recevoir.
2. Au début de chaque période de manœuvre, que le poste placé sur l'engin moteur soit le poste de bord ou un poste fourni par le Chef de la manœuvre, cet agent précise au conducteur les termes par lesquels les deux agents s'identifieront lors des communications par radio.

Exemple :

« Chef de la manœuvre poste ... », « machine n°... », ou « conducteur du train n°... »

Les conditions de l'identification sont précisées, le cas échéant, dans la consigne ou instruction opérationnelle.

Puis le Chef de la manœuvre et le conducteur procèdent à courte distance à un essai de la liaison.

Exemple :

« Chef de la manœuvre ... à conducteur du train n°..., Essai de la liaison. Comment recevez-vous ? »

« Conducteur du Train n°... à Chef de la manœuvre ... Je reçois bien. Terminé. »

Si le poste de radio permet l'émission de « tops » sonores (voir point 2, art. 705), cette émission est essayée à cette occasion.

#### Dispositions complémentaires :

1. Lorsque la manœuvre consiste en un échange d'engins moteurs, il faut préciser, si nécessaire : « train (ou machine) n°... à l'arrivée » ou « train (ou machine) n°... au départ ».
2. Lorsqu'un engin moteur passe, au cours des manœuvres, de la zone d'action d'un émetteur à celle d'un autre émetteur, ou lorsque l'agent chargé de guider le refoulement change, les

agents en communication doivent s'identifier préalablement, à l'arrêt. Les mesures d'application sont précisées dans la consigne ou instruction opérationnelle.

3. L'identification réciproque peut consister à indiquer le nom de chacun des deux agents.

## Article 703 - Renseignements à fournir au conducteur

---

Les prescriptions de l'article 301 sont complétées par les dispositions suivantes :

Les renseignements qui sont fournis avant l'exécution d'une manœuvre doivent être donnés de telle façon que le conducteur ne puisse les considérer comme un ordre de manœuvre.

S'il n'est pas certain d'avoir compris, le conducteur fait répéter les renseignements reçus.

Le Chef de la manœuvre doit, de son côté, lorsqu'il y a lieu d'attirer l'attention du conducteur sur une particularité (modification aux dispositions préalablement prévues, ...), demander au conducteur de répéter les renseignements reçus.

Exemple :

Le Chef de la manœuvre : « *Chef de la manœuvre à conducteur du train n°..., Allons différer 4 voitures à conduire voie 12 occupée* ».

Éventuellement, le conducteur : « *Conducteur du train n°... à Chef de la manœuvre, Répétez* ».

## Article 704 - Ordre de mise en mouvement

---

L'ordre de mise en mouvement donné par le Chef de la manœuvre comporte :

- l'indication de l'émetteur de l'ordre,
- l'indication du destinataire de l'ordre,
- l'ordre de mouvement,
- éventuellement des indications de continuité de mouvement ou des précisions sur l'étendue du mouvement.

L'émission des « tops » sonores ne constitue jamais à elle seule un ordre de mise en mouvement et ne libère pas d'office le conducteur de l'observation de mesures qui ont pu lui être prescrites avant.

Disposition Complémentaire :

L'utilisation de la radio dispense le conducteur et le Chef de la manœuvre de se voir mutuellement en permanence, mais cela peut empêcher le conducteur d'interpréter les ordres du Chef de la manœuvre par rapport à la position qu'il occupe vis-à-vis de celui-ci. Les dispositions suivantes doivent donc être appliquées :

- lorsque l'engin moteur est attelé à une extrémité de la rame, l'ordre de mise en mouvement doit être donné à l'aide des expressions réglementaires « Tirez », « Refoulez », dans les conditions prévues par l'article 202 ;
- lorsqu'il s'agit d'une rame comportant une cabine de conduite à chaque extrémité, le Chef de la manœuvre doit s'assurer qu'aucune ambiguïté n'apparaît dans le sens des ordres qu'il donne, notamment en tenant compte de la position effective du conducteur sur la rame. Si nécessaire, il précise au conducteur le sens du déplacement ;
- lorsque l'engin moteur est seul ou intercalé entre des véhicules, l'ordre doit préciser le sens du déplacement par rapport à un point facile à déterminer.

Exemples :

«*Chef de la manœuvre à conducteur du train n°... Roulez (ou Allez) jusqu'à ...* »

Ou, si le point limite du mouvement ne constitue pas à lui seul une indication suffisante sur le sens du mouvement :

«*Chef de la manœuvre à conducteur du train n°... Roulez (ou Allez) vers ... jusqu'à ....* ».

## Article 705 - Exécution de la manœuvre

---

1. **Lorsque le conducteur est en tête** (l'engin moteur est en tête du mouvement ou refoule un véhicule sous réserve de maintenir une visibilité suffisante) ou s'il s'agit d'un engin moteur seul, le conducteur exécute de lui-même le mouvement commandé en appliquant les dispositions complémentaires 3 et 6 de l'article 503 concernant l'observation de la signalisation et de la voie.

Il continue le mouvement, si rien ne s'y oppose, selon le cas :

- jusqu'à ce qu'il reçoive l'ordre de s'arrêter,
- jusqu'au point extrême qui lui a été fixé (il avise alors le Chef de la manœuvre).

2. **Lorsque le conducteur n'est pas en tête** (refoulement de plus d'un véhicule), le Chef de la manœuvre doit appliquer les dispositions complémentaires 3 et 9 de l'article 503 et, en outre, donner au conducteur les indications lui confirmant qu'il peut continuer le mouvement, en le renseignant au cours de cette exécution, notamment aux abords du point à ne pas dépasser (croisements, ...).

Ces indications sont données :

- soit en « phonie » ; dans ce cas la vitesse du mouvement est limitée à 15 km/h,
- soit par une émission continue de « tops » sonores cadencés.

Ainsi renseigné, le conducteur poursuit le mouvement jusqu'à ce qu'il reçoive l'ordre de ralentir et de s'arrêter.

En cas d'arrêt de l'audition des tops, non suivi de la réception d'un ordre verbal, le conducteur doit s'arrêter immédiatement, attendre des instructions et, à défaut, en demander.

Après un ralentissement, la reprise de l'émission des tops doit être précédée d'un ordre autorisant la poursuite du mouvement.

**En phase finale d'un refoulement**, la phonie doit être utilisée pour commander le ralentissement puis la poursuite du mouvement jusqu'à l'arrêt, **sans reprise de l'émission des tops sonores**.

L'ordre de ralentir peut être complété, si cela est nécessaire, par l'annonce de la distance restant à parcourir avant l'arrêt.

Exemples :

« 20 mètres ..., 10 mètres ..., 5 mètres ..., 2 mètres ..., (ou encore 3 voitures ..., 2 voitures ..., 1 voiture ...), Arrêtez ».

Lorsqu'il s'agit d'obtenir un refoulement de faible amplitude, notamment pour mettre en contact des véhicules afin de les atteler ou de les dételer, l'ordre peut être donné, par exemple, sous la forme : « Accostez », « Appuyez ».

Les ordres ci-dessus sont donnés en phonie, immédiatement après l'arrêt de l'émission des tops sonores si cette émission était utilisée.

Disposition Complémentaire :

Lorsque le conducteur n'est pas en tête, les ordres donnés en phonie sont répétés avec une fréquence permettant au conducteur de détecter toute anomalie de transmission (un intervalle maximal de deux secondes est admis entre deux informations).

## Article 706 - Liaison radio faisant intervenir plus de deux agents

---

Lorsque le ou les agents (agents de manœuvre, agent du service de SNCF Réseau en charge de la gestion des circulations ou opérateur IS simples d'un poste, ...) participant à la manœuvre sont également munis d'un appareil radio, les dispositions suivantes doivent être appliquées :

- Le Chef de la manœuvre est seul autorisé à donner des renseignements et des ordres au conducteur, en dehors de l'ordre d'arrêt d'urgence que tout agent peut donner. Le conducteur ne doit tenir compte que des ententes réalisées avec le Chef de la manœuvre.
- Toutefois, le Chef de la manœuvre peut, pour une opération déterminée (arrêt d'une rame près d'un heurtoir, accostage de véhicules sur une rame, ...), désigner un agent qu'il charge d'émettre les signaux conventionnels ou de donner au conducteur les ordres en phonie. **Il en avise alors le conducteur.**

La consigne ou instruction opérationnelle précise les mesures locales d'application.

## Article 707 - Dérangement de la radio

---

En cas de dérangement présumé ou de fonctionnement defectueux de la liaison radio au cours d'une manœuvre, le conducteur doit s'arrêter et demander des instructions au Chef de la manœuvre.

De son côté, le Chef de la manœuvre, s'il constate que la circulation s'arrête sans motif apparent, place son appareil sur réception, s'il n'y est déjà. S'il ne reçoit aucune communication du conducteur, il doit, après avoir tenté de l'appeler par radio, se rendre auprès de lui ou lui envoyer un agent pour réaliser les ententes nécessaires.

### Disposition Complémentaire :

Lorsque le mouvement arrêté par suite du dérangement de la liaison radio est un refoulement, la manœuvre peut être achevée à l'aide de signaux de manœuvre.

A défaut d'agent(s) pour exécuter et répéter ces signaux et s'il dispose d'un moyen (appareil mobile de commande de frein automatique, robinet d'urgence, bouton-poussoir « URG » ...<sup>2</sup>) permettant d'arrêter la rame, le Chef de la manœuvre (ou l'agent désigné par lui), placé en tête du mouvement, peut reprendre le refoulement après entente avec le conducteur, sans dépasser la vitesse de 6 km/h. Le Chef de la manœuvre provoque l'arrêt à l'aide du frein à air en cas de nécessité.

## Article 708 - Signal d'appel d'urgence.

---

Certains postes de radio de manœuvre sont munis d'un dispositif dont la mise en action provoque, sur tous les postes en position de réception sur le canal radio concerné :

- l'émission d'un signal d'appel d'urgence (signal sonore modulé),
- l'arrêt de la réception des tops de refoulement.

Tout agent disposant d'un poste équipé du signal d'appel d'urgence doit actionner ce dispositif s'il constate qu'une manœuvre se déroule dans des conditions dangereuses. Il renseigne ensuite les autres agents intéressés sur le motif de l'arrêt et prend ou fait prendre les mesures que la situation peut nécessiter.

Dès la perception du signal d'appel d'urgence :

- le conducteur doit s'arrêter immédiatement et solliciter des instructions ;
- les autres agents participant à une manœuvre ou en mesure d'intervenir (opérateur en charge de la manœuvre des installations depuis un poste, ...) doivent commander l'arrêt de la manœuvre et rester à l'écoute, afin de déterminer le motif de ce déclenchement et les mesures d'urgence éventuelles à mettre en œuvre.

---

<sup>2</sup> À l'exclusion du signal d'alarme.

## Chapitre 8- Dispositions particulières à certaines catégories de manœuvres et aux circulations guidées comme des manœuvres

---

### Article 801 - Refoulements de rames voyageurs – Mises à quai

---

Lorsque la manœuvre est guidée par un agent placé sur le premier véhicule, ce dernier doit disposer d'un moyen de provoquer l'arrêt du mouvement en agissant sur le frein (appareil mobile de commande de frein automatique, robinet d'urgence, bouton-poussoir « URG », ...<sup>3</sup>) dans les cas suivants :

- refoulement d'une rame occupée par des voyageurs ou d'une rame devant accoster sur une rame occupée par des voyageurs,
- refoulement d'une rame de matériel à voyageurs, pour mise à quai ou longeant un quai occupé par le public.

En outre, un tel mouvement ne doit pas dépasser la vitesse de **15 km/h** le long du quai. Le point de ralentissement est situé au plus tard dès l'abord du quai.

Si le véhicule de tête ne permet pas à l'agent placé sur le premier véhicule de disposer d'un moyen de provoquer l'arrêt du mouvement, la consigne ou instruction opérationnelle indique les mesures à prendre.

### Article 802 - Manœuvres par gravité - Passage à la bosse

---

Les manœuvres par gravité, qui consistent à abandonner des véhicules sur une pente qu'ils descendent en se répartissant sur les diverses voies d'un faisceau, sont, en général, exécutées dans des chantiers spécialement aménagés.

Ces manœuvres ne constituent pas des refoulements. Les caractéristiques de l'infrastructure sont reprises dans la consigne locale d'exploitation. Ces manœuvres sont exécutées dans les conditions prévues par une consigne ou instruction opérationnelle.

L'opération désignée « appui de voie », qui consiste à mettre au contact les différents groupes de véhicules qui se trouvent sur une voie, où ils ont été dirigés lors des manœuvres par gravité, ne constitue pas non plus un refoulement. Elle est exécutée dans les conditions prévues par la consigne ou instruction opérationnelle.

### Article 803 - Plaques tournantes, chariots transbordeurs et ponts bascules

---

L'usage et l'accès :

- des plaques tournantes (ou secteurs),
- des chariots transbordeurs,
- des ponts bascules,

sont définis, s'il y a lieu, par la consigne locale d'exploitation.

Lorsque les appareils sont dotés de dispositifs d'immobilisation ou de calage, le Chef de la manœuvre, avant d'y engager des véhicules ou un engin moteur (si ce dernier y est admis), doit vérifier ou faire vérifier que ces dispositifs sont en position convenable.

---

<sup>3</sup> À l'exclusion du signal d'alarme.



## Article 804 - Voies en courbe de faible rayon

---

Les voies de service comportant des courbes de rayon inférieur à 150 mètres, sont désignées à la Consigne locale d'exploitation. Lorsque ces voies ne sont pas accessibles à certaines séries d'engins moteurs ou de véhicules, ces particularités sont reprises à la consigne ou instruction opérationnelle.

L'accès à ces voies est indiqué par une pancarte « rayon ... mètres » ou, à défaut, par des repères (traverses peintes, ...) dont le sens est précisé dans la consigne locale d'exploitation sus-indiquée.

### Disposition complémentaire :

Le Chef de la manœuvre doit s'assurer que la manœuvre peut, compte tenu de sa composition, accéder aux voies visées au présent article. La vitesse des manœuvres exécutées sur ces voies ne doit pas dépasser celle d'un homme au pas.

## Article 805 - Dispositions applicables sur les lignes équipées de la seule signalisation de cabine

---

1. Sur les lignes équipées de la seule signalisation de cabine, un mouvement quelconque ne peut être normalement exécuté que si l'agent placé en tête (conducteur ou agent chargé de guider le mouvement) dispose, à la fois :

- des informations de la signalisation de cabine,
- de la visibilité nécessaire au respect des prescriptions réglementaires à l'approche des différents repères et signaux rencontrés sur le parcours.

Cette exigence exclut de fait tous les mouvements de refoulement.

2. Toutefois, des mouvements de faible amplitude, ne franchissant pas de repère d'arrêt (Nf, ...), ni de jalon de manœuvre, peuvent être effectués en marche en manœuvre, sans observation des informations de la signalisation de cabine. Il peut s'agir par exemple d'autoriser le conducteur à reculer une rame de quelques mètres, lors du désaccouplement d'éléments automoteurs.

De même, la réglementation sur les travaux peut prévoir des dispositions particulières pour les trains du service de la Maintenance, sur les parties de voies interdites aux autres circulations.

La signalisation complémentaire au sol (repères et jalons de manœuvre), présente sur la zone de manœuvre, doit être observée comme si l'indication « rouge » était présentée par la signalisation de cabine. Le franchissement de ces repères et jalons de manœuvre s'effectue dans les conditions fixées par l'IN 3032.

L'agent qui donne les ordres de manœuvre ne doit pas engager la zone dangereuse définie par la réglementation sur la sécurité du personnel.

3. Exceptionnellement, en cas d'incident, un refoulement peut être effectué sans signalisation de cabine, sur un parcours aussi réduit que possible. Ce mouvement ne peut être exécuté qu'avec l'accord préalable de l'agent-circulation, qui doit délimiter la zone autorisée.

L'agent qui guide le mouvement doit opérer comme si l'indication « rouge » était présentée par la signalisation de cabine.

## Article 806 - Circulations guidées comme des manœuvres

---

Certaines circulations guidées comme des manœuvres peuvent avoir leur origine en dehors des limites géographiques précisées pour chaque site dans la consigne locale d'exploitation pour les manœuvres.

**Pour ces circulations, le conducteur doit être en tête toutes les fois que les conditions d'exécution d'un mouvement le permettent.** S'il ne peut se placer de telle sorte qu'il ait la visibilité nécessaire à la conduite d'une circulation (autre qu'une manœuvre), le mouvement doit être guidé comme une manœuvre de refoulement, par un agent placé en tête de la rame.

De telles situations se rencontrent notamment lors de l'acheminement de trains nécessaires à la maintenance de l'infrastructure, dans des parcours d'évolutions ou encore en cas d'incident survenant à un train en ligne.

**Un tel mouvement doit s'effectuer avec prudence, en respectant la marche en manœuvre** et les éventuelles dispositions imposées par l'article 801 pour les rames voyageurs.

Toutefois, il n'est pas soumis à la restriction de vitesse de 15 km/h prévue à la DC 9 de l'article 503. La fréquence des ordres donnés en phonie peut être adaptée à la situation.

L'observation de la signalisation et de la libération de la voie à parcourir incombe à l'agent placé en tête, chargé de régler la vitesse du mouvement en donnant les ordres de manœuvre au conducteur, dans les conditions de la présente recommandation ; cet agent doit également appliquer ou faire appliquer les règles concernant l'utilisation du sifflet et, le cas échéant, les signaux propres à la traction électrique.

Les circulations guidées comme des manœuvres doivent se conformer aux dispositions applicables à la catégorie, train ou évolution, à laquelle elles appartiennent, notamment celles qui sont prévues à la RC A-B 7a n°1.

En dehors des cas d'incident, l'agent placé en tête doit disposer d'un moyen de provoquer l'arrêt du mouvement (appareil mobile de commande de frein automatique, robinet d'urgence, bouton-poussoir « URG » ...<sup>4</sup>).

---

<sup>4</sup> À l'exclusion du signal d'alarme

## Fiche d'identification

<b>Référentiel</b>	Sécurité - Sécurité des circulations
<b>Titre</b>	Dispositions générales relatives aux manœuvres
<b>Référence</b>	Recommandation - RC A-B 8a n°1

Numéro de version	Date de version	Date d'application
1	13 janvier 2014	8 juin 2014
2	3 septembre 2015	13 décembre 2015

**Ce texte est consultable sur le site Internet de l'EPSF**

Résumé
Ce texte a pour objet de préciser les règles relatives à l'exécution des manœuvres.

Textes abrogés	Textes interdépendants
RC A-B 8a n°1 version 1	DC A-B 0 n°2, RC A-B 2b n°1, RC A-B 6a n°1, RC A-B 7a n°1, RC A-B 8a n°2, IN 1482, IN 1709, IN 3032

<b>Entreprises concernées</b>	Exploitants Ferroviaires
<b>Lignes ou réseaux concernés</b>	Lignes conventionnelles – Lignes à grande vitesse (LGV)

Rédacteurs	Vérificateur	Approbateur
Nom	Nom	Nom
P.E. MERCIER	J.M. DUMAS	H. BLANC
F. ANDRE		

Division Règles et Référentiels  
Établissement Public de Sécurité Ferroviaire – Directions techniques  
60, rue de la vallée – CS 11758 - 80017 AMIENS Cedex 1