

Capacité d'infrastructure des lignes à voie unique

Document de principe

Version 2 du 04-05-2010

Applicable à partir du 01-06-2010

RFF	(IG TR 1 B 1 n°2) RFN-IG-TR 01 B-01-n°002
-----	--

Sommaire

Article 1. Préambule	4
1.1. Origine de la création du document	4
1.2. Glossaire	4
1.3. Abréviations utilisées.....	4
Article 2. Objet	4
Article 3. Voie unique à signalisation ordinaire avec cantonnement téléphonique	6
3.1. Principes généraux	6
3.2. Attribution de capacité.....	6
3.2.1. Capacité de principe (n).....	6
3.2.2. Capacité conditionnelle étendue (N)	6
3.2.3. Mesures exceptionnelles.....	7
Article 4. Voie unique à signalisation simplifiée.....	8
4.1. Principes généraux	8
4.2. Attribution de capacité.....	8
4.2.1. Capacité de principe (n).....	8
4.2.2. Capacité conditionnelle étendue (N)	8
4.2.3. Mesures exceptionnelles.....	9
Article 5. Voie unique à trafic restreint	10
5.1. Principes généraux	10
5.2. Attribution de capacité.....	10
5.2.1. Capacité de principe	10
5.2.2. Circulation en navette.....	10
5.2.3. Autres cas	10
Article 6. Voies uniques gérées par consigne S4C	11
Article 7. Traitement des demandes de sillons pour les voies uniques à signalisation ordinaire avec cantonnement téléphonique ou à signalisation simplifiée.....	12
7.1. Examen des conditions d'extension de capacité.....	12
7.2. Le nombre de sillons demandés est inférieur ou égal aux capacités de principe définies aux § 3.2.1. ou 4.2.1. (n).....	12
7.3. Le nombre de sillons demandés est supérieur aux capacités définies aux § 3.2.1. ou 4.2.1. (n) mais est inférieur ou égal aux capacités définies aux § 3.2.2. ou 4.2.2. (N)	13
7.4. Le nombre de sillons demandés est supérieur aux capacités définies aux § 3.2.2. ou 4.2.2. (N).....	13
7.5. Etude de criticité selon la méthode « équivalence croisements »	13
7.5.1. Etude de criticité favorable sans réserve	13
7.5.2. Etude de criticité favorable avec réserves	13
7.5.3. Etude de criticité défavorable	13
Article 8. Traitement des demandes de sillons pour les voies uniques à trafic restreint.....	14
8.1. Le nombre de sillons demandés s'inscrit dans la capacité définie au § 5.2.1	14
8.2. Le nombre de sillons demandés est supérieur à la capacité définie au § 5.2.1	14
8.3. Etude spécifique aux conditions d'exploitation de la ligne	14
8.3.1. Etude favorable sans réserve	14
8.3.2. Etude favorable avec réserves	14
8.3.3. Etude défavorable.....	15
Article 9. Modification des installations de sécurité.....	16
ANNEXE 1 MODELE DE GRILLE POUR LA VERIFICATION DES CONDITIONS D'EXTENSION DE CAPACITE	17
ANNEXE 2 SCHEMA SYNOPTIQUE DU TRAITEMENT DES CAPACITES SUR VUSO, VUSS19	
ANNEXE 3 SCHEMA SYNOPTIQUE DU TRAITEMENT DES CAPACITES SUR VUTR.....	21

Article 1. Préambule

1.1. Origine de la création du document

Un audit sur l'exploitation des lignes à voie unique réalisé par l'EPSF a conduit à l'élaboration d'un document de principe d'attribution de capacité (version 1 du 27 mars 2009) qui précise les conditions de tracé des sillons par rapport au nombre de trains journaliers dimensionnants.

La présente version tient compte des enseignements tirés du retour d'expérience réalisé à la suite de l'attribution des capacités en voie unique pour le service annuel 2010.

1.2. Glossaire

Sillon concerne, dans le présent document, les sillons des trains réguliers, des trains facultatifs, des évolutions, des trains spéciaux, les sillons de dernière minute...

1.3. Abréviations utilisées

DCF	Direction de la circulation ferroviaire
EIC	Etablissement infrastructure circulation
EVEN	Etablissement équipement entretien
RFF	Réseau Ferré de France
RFN	Réseau ferré national
VUSO	Voie unique à signalisation ordinaire
VUSS	Voie unique à signalisation simplifiée
VUTR	Voie unique à trafic restreint

Article 2. Objet

l'IN 507 (EF 5 B 12) « principes de signalisation au sol – Fascicule 0 – Principes généraux sur les lignes classiques du Réseau Ferré National » est un document destiné à la conception des installations de signalisation, et qui définit les critères, en nombre de trains par jour, de chaque régime d'exploitation sur les lignes à voie unique :

- voie banalisée ;
- voie unique avec block manuel par appareils ;
- voie unique à signalisation ordinaire avec cantonnement téléphonique ;
- voie unique à signalisation simplifiée ;
- voie unique à trafic restreint.

L'attribution de capacité pour les deux premiers régimes d'exploitation ne présente pas de difficulté particulière compte tenu des installations de sécurité qui les équipent.

Le présent document de principe définit les conditions d'attribution de capacité, compte tenu de l'expérience acquise depuis 1979, afin d'optimiser l'utilisation de l'infrastructure sur les lignes à voie unique suivantes :

- voie unique à signalisation ordinaire avec cantonnement téléphonique (VUSO) ;
- voie unique à signalisation simplifiée (VUSS) ;
- voie unique à trafic restreint (VUTR) ;
- voie unique gérées par consigne S4C.

Les critères d'application détaillés ci-après (nombre de sillons, fiabilité des installations, régularité...) devront être évalués à l'occasion de chaque changement de service par la DCF pour les lignes VUSO et VUSS.

Pour les VUTR, un examen devra être mené pour chaque demande de capacité supérieure aux normes définies dans le présent document.

Le nombre de sillons de toute nature ne devra pas être dépassé en conception. En opérationnel, la limite de capacité devra également prendre en compte les circulations en marche indéterminée. Toutefois, un dépassement exceptionnel d'un ou deux sillons par an pourra être néanmoins autorisé.

Article 3. Voie unique à signalisation ordinaire¹ avec cantonnement téléphonique

3.1. Principes généraux

Sur les lignes à signalisation ordinaire avec cantonnement téléphonique, la sécurité des circulations de sens contraire est assurée par le respect :

- soit du règlement S4A (IN 1527) et de sa 2^{ème} annexe ;
- soit de consignes locales S4C (consigne d'établissement de la DCF).

L'espacement des trains de même sens est assuré par le cantonnement téléphonique en application du règlement RS5A (IN 1532).

Le tracé des sillons doit être effectué de manière à permettre la réalisation des opérations de sécurité liées à ces circulations.

3.2. Attribution de capacité

Lors de la conception de chaque service horaire, le nombre de sillons sur une ligne à voie unique à signalisation ordinaire avec cantonnement téléphonique doit respecter les capacités de principe (n) du § 3.2.1.

Si la demande de sillons excède cette capacité, l'horairiste examine si celle-ci peut s'inscrire dans le cadre du § 3.2.2. portant sur une capacité « conditionnelle » étendue (N).

3.2.1. Capacité de principe (n)

L'horairiste peut, sans restriction et en application du § 3.1., tracer des sillons journaliers (2 sens confondus) jusqu'à :

- **21 sillons s'il n'y a aucun sillon de trains de voyageurs ;**
- ou**
- **19 sillons dont 11 sillons de trains de voyageurs omnibus² ;**
- ou**
- **17 sillons dont 9 sillons de trains de voyageurs s'il y a des sillons de trains de voyageurs autres qu'omnibus.**

3.2.2. Capacité conditionnelle étendue (N)

Sur les lignes où la demande de sillons dépasse les capacités reprises au § 3.2.1. (n), et compte tenu de l'expérience acquise depuis 1979 et de la mise en place des systèmes CAPI/DAAT et GSM/GFU, l'horairiste est autorisé à porter le nombre de tracé de sillons journaliers (2 sens confondus) à :

- **22 sillons lorsqu'il n'y a aucun sillon de trains de voyageurs,**
- ou**
- **20 sillons dont 16 sillons de trains de voyageurs au plus pour une exploitation mixte voyageurs/fret.**

sous réserve du respect des 4 conditions ci-dessous :

a) - le CAPI/DAAT (boucle de rattrapage opérationnelle) présente une fiabilité et une disponibilité suffisantes :

¹ Par signalisation ordinaire, il faut comprendre les lignes équipées de gares types comportant nécessairement un signal de sortie.

² Sillons de trains de voyageurs omnibus : sillons de trains avec arrêt dans toutes les gares.

- l'occurrence de la défaillance doit être occasionnelle : 1 défaut par mois en moyenne sur l'année ;
 - la gravité des défaillances doit être mineure : le délai moyen de remise en état, calculé sur une année civile, doit être inférieur à 12 heures ;
- b) - le GSM/GFU³ présente une fiabilité et une disponibilité suffisantes :
- l'occurrence de la défaillance doit être occasionnelle : 1 défaut par mois en moyenne sur l'année ;
 - la gravité des défaillances doit être mineure : le délai moyen de remise en état, calculé sur une année civile, doit être inférieur à 24 heures ;
- c) - une régularité (avec retard inférieur ou égal à 5 minutes à l'arrivée) supérieure à 90% sur le service en cours pour les deux sens est observée sur les lignes empruntées par des trains de voyageurs ;
- d) - la prise en compte de ralentissements durables liés à l'état de la voie lors de l'établissement du graphique.
- Lors de l'élaboration dans l'année A du service annuel de l'année A+1 :
- les conditions a), b) et c) doivent être vérifiées sur l'année A-1 ;
 - la condition d) doit l'être sur les prévisions de l'année A+1.

3.2.3. Mesures exceptionnelles

Si une ou plusieurs des conditions énumérées aux conditions a) à d) ci-dessus venaient à ne plus être durablement respectées au cours du service, la DCF prendrait les mesures conservatoires de restriction de capacité reprises dans l'IG TR 4 C 1 n°1 « règles d'exploitation de la gestion opérationnelle des circulations » pour respecter les capacités définies au § 3.2.1. (n). Elle en informe RFF.

³ Cette fiabilité n'est pas exigée si la ligne est électrifiée et empruntée exclusivement par des trains à marche tracée en traction électrique du fait de la possibilité de coupure d'urgence. Sur ces lignes, la circulation de trains assurés en AGC thermique ou en AGC bi-mode circulant en mode thermique est interdite.

Article 4. Voie unique à signalisation simplifiée

4.1. Principes généraux

Les lignes à signalisation simplifiée sont exploitées selon les modalités du règlement S4A avec application des dispositions particulières fixées par la 1^{ère} annexe à ce règlement.

L'espacement des trains de même sens est assuré par le cantonnement téléphonique en application du règlement RS5A (IN 1532).

L'arrêt général est imposé dans toutes les gares. Il ne peut y avoir que des dessertes omnibus (exception faite de l'application de la DC 1 de l'article 2 de la 1^{ère} annexe du règlement S4A, concernant les gares de transition dotées d'une signalisation appropriée).

Le tracé des sillons doit être effectué de manière à permettre la réalisation des opérations de sécurité liées à ces circulations.

4.2. Attribution de capacité

Lors de la conception de chaque service horaire, le nombre de sillons sur une ligne à voie unique à signalisation simplifiée doit respecter les capacités de principe (n) précisées au § 4.2.1.

Si la demande de sillons excède cette capacité, l'horairiste examine si celle-ci peut s'inscrire dans le cadre du § 4.2.2. portant sur une capacité « conditionnelle » étendue (N).

4.2.1. Capacité de principe (n)

L'horairiste peut, sans restriction et en application du § 4.1., tracer des sillons journaliers (2 sens confondus) jusqu'à :

- **14 sillons dont 9 sillons de trains de voyageurs omnibus⁴.**

4.2.2. Capacité conditionnelle étendue (N)

Sur les lignes où la demande de sillons dépasse les capacités reprises aux § 4.2.1. (n), et compte tenu de l'expérience acquise depuis 1979 et de la mise en place des systèmes CAPI/DAAT et GSM/GFU, l'horairiste est autorisé à porter le nombre de tracé de sillons journaliers (2 sens confondus) à :

- **18 sillons dont 12 sillons de trains de voyageurs au plus pour une exploitation mixte voyageurs/fret,**
- ou**
- **14 sillons si la ligne est exclusivement réservée au service voyageurs.**

sous réserve du respect des 4 conditions ci-dessous :

a) - le CAPI/DAAT (boucle de rattrapage opérationnelle) présente une fiabilité et une disponibilité suffisantes :

- l'occurrence de la défaillance doit être occasionnelle : 1 défaut par mois en moyenne sur l'année ;
- la gravité des défaillances doit être mineure : le délai moyen de remise en état, calculé sur une année civile, doit être inférieur à 12 heures ;

b) - le GSM/GFU⁵ présente une fiabilité et une disponibilité suffisantes :

- l'occurrence de la défaillance doit être occasionnelle : 1 défaut par mois en moyenne sur l'année ;

⁴ Sillons de trains omnibus : sillons de trains avec arrêt dans toutes les gares.

⁵ Cette fiabilité n'est pas exigée si la ligne est électrifiée et empruntée exclusivement par des trains à marche tracée en traction électrique du fait de la possibilité de coupure d'urgence. Sur ces lignes, la circulation de trains assurés en AGC thermique ou en AGC bi-mode circulant en mode thermique est interdite.

- la gravité des défaillances doit être mineure : le délai moyen de remise en état, calculé sur une année civile, doit être inférieur à 24 heures ;

c) - une régularité (avec retard inférieur ou égal à 5 minutes à l'arrivée) supérieure à 90% sur le service en cours pour les deux sens est observée sur les lignes empruntées par des trains de voyageurs ;

d) - la prise en compte de ralentissements durables liés à l'état de la voie lors de l'établissement du graphique.

Lors de l'élaboration dans l'année A du service annuel de l'année A+1 :

- les conditions a), b) et c) doivent être vérifiées sur l'année A-1 ;
- la condition d) doit l'être sur les prévisions de l'année A+1.

4.2.3. Mesures exceptionnelles

Si une ou plusieurs des conditions énumérées aux conditions a) à d) ci-dessus venaient à ne plus être durablement respectées au cours du service, la DCF prendrait les mesures conservatoires de restriction de capacité reprises dans l'IG TR 4 C 1 n°1 « règles d'exploitation de la gestion opérationnelle des circulations » pour respecter les capacités définies au § 4.2.1 (n). Elle en informe RFF.

Article 5. Voie unique à trafic restreint

5.1. Principes généraux

Les lignes à voie unique à trafic restreint sont exploitées selon les modalités particulières fixées par le règlement S4B (IN 1528).

Ces lignes sont réservées au trafic fret.

Elles sont exploitées sous couvert d'une consigne de ligne S4B, d'un programme de circulation et placées sous la responsabilité d'un chef de ligne.

Les consignes de lignes sont établies par les entités de la DCF.

5.2. Attribution de capacité

5.2.1. Capacité de principe

L'horairiste peut, sans restriction et en application du § 5.1., tracer **4 sillons** journaliers (2 sens confondus).

Les croisements sont en principe limités à un croisement par jour.

Dans les cas ci-après, le nombre de sillons journaliers peut être augmenté.

5.2.2. Circulation en navette

Lorsqu'il n'y a qu'un seul train à la fois sur la ligne (circulation en navette), **le nombre de sillons journaliers n'est pas limité** sous couvert de mesures particulières prévues à la consigne de ligne et de l'utilisation d'une seule sacoche navette ou d'une clé maîtresse.

5.2.3. Autres cas

Dans les cas suivants :

- circulation en navette sans mesures particulières prévues à la consigne de ligne et sans sacoche navette ou sans clé maîtresse,
- ligne accessible par les deux extrémités avec une zone tampon non accessible,
- circulation simultanée de plusieurs trains sur la ligne avec un découpage de la ligne en sections,

l'augmentation possible du nombre de sillons journaliers sera traitée selon les modalités reprises au point 8.2.

Article 6. Voies uniques gérées par consigne S4C

Pour chaque changement de service, en cas d'augmentation de capacité sur les lignes à voie unique gérées par consigne S4C, la Direction des sillons de RFF en avise le service Sécurité et Exploitation de RFF afin de faire procéder à une étude de criticité particulière.

Article 7. Traitement des demandes de sillons pour les voies uniques à signalisation ordinaire avec cantonnement téléphonique ou à signalisation simplifiée

Les demandes de sillons sont adressées à la Direction des sillons de RFF.

Un schéma synoptique de traitement des demandes de capacités figure en annexe 2.

7.1. Examen des conditions d'extension de capacité

Début janvier de l'année A, le service Sécurité et Exploitation de RFF demande à la DCF :

- de vérifier sur l'année A-1 le respect ou non des conditions a), b), c) et d) reprises aux § 3.2.2. et 4.2.2 ;
- d'évaluer le nombre d'évolutions et d'interceptions sur la semaine la plus chargée de l'année A-1 pour chaque VUSO et VUSS du RFN.

La DCF transmet cette demande :

- aux EVEN pour les conditions a), b) et d) ;
- aux EIC pour la condition c) et les nombres d'évolutions et d'interceptions hebdomadaires.

Une information qualitative pourra être fournie afin d'apprécier la situation de la ligne et du caractère exceptionnel ou récurrent des incidents ou dérangements (CAPI/DAAT – GSM/GFU – Régularité). Les éclairages utiles pourront être apportés en cas de situations hors normes permettant de juger de son acceptabilité ou non (par exemple : affaissement de voie ayant généré des retards sur plusieurs semaines avec un impact direct sur la régularité).

Après assemblage des réponses relatives aux conditions a), b), c) et d), aux nombres d'évolutions et d'interceptions, la DCF transmet pour le 31 mars de l'année A une situation ligne par ligne des critères respectés ou non au service Sécurité et Exploitation de RFF (modèle en annexe 1).

Le service Sécurité et Exploitation de RFF communique, début avril, le résultat de l'examen des critères d'attribution des capacités à la Direction des sillons de RFF.

La Direction de la Production des Sillons de DCF communique à la Direction des sillons de RFF la liste des lignes qui dépassent le nombre de sillons inscrit aux § 3.2.1. et 4.2.1. (n) entre mi-avril et fin mai.

7.2. Le nombre de sillons demandés est inférieur ou égal aux capacités de principe définies aux § 3.2.1. ou 4.2.1. (n)

La demande de sillons peut être traitée dans les conditions habituelles par la Direction des sillons de RFF.

7.3. Le nombre de sillons demandés est supérieur aux capacités définies aux § 3.2.1. ou 4.2.1. (n) mais est inférieur ou égal aux capacités définies aux § 3.2.2. ou 4.2.2. (N)

Si toutes les conditions a), b), c) et d) reprises aux § 3.2.2. ou 4.2.2. sont remplies, la demande de sillons est traitée.

Si l'une des 4 conditions n'est pas remplie, les dispositions du § 7.5 sont mises en œuvre.

7.4. Le nombre de sillons demandés est supérieur aux capacités définies aux § 3.2.2. ou 4.2.2. (N)

Dans ce cas, les dispositions du § 7.5 sont mises en œuvre.

7.5. Etude de criticité selon la méthode « équivalence croisements »

Dans les cas visés aux § 7.3 et 7.4 où la demande de sillons est supérieure aux valeurs admissibles :

- la Direction des sillons de RFF présente, dès que possible avant le 1^{er} juin, au service Sécurité et Exploitation de RFF une demande d'autorisation d'augmentation des capacités avec le projet de graphique concerné ;
- le service Sécurité et Exploitation de RFF, après avoir fourni les résultats des conditions reprises aux § 3.2.2. ou 4.2.2. et les nombres d'évolutions et d'interceptions hebdomadaires, fait procéder à l'instruction d'une étude de criticité selon la méthode « équivalence croisements », permettant d'autoriser ou de refuser l'augmentation des capacités demandées.

7.5.1. Etude de criticité favorable sans réserve

A la réception de l'étude de criticité favorable sans réserve, le service Sécurité et Exploitation de RFF indique à la Direction des sillons de RFF et à la DCF la capacité autorisée sur la ligne concernée.

7.5.2. Etude de criticité favorable avec réserves

A la réception de l'étude de criticité favorable avec réserves, le service Sécurité et Exploitation de RFF indique à la DCF et/ou à la Direction des sillons de RFF les mesures propres à la levée des réserves.

A la réception des suites données par la DCF aux mesures qui lui incombent éventuellement, le service Sécurité et Exploitation de RFF pourra notifier à la Direction des sillons de RFF la capacité autorisée en précisant les réserves éventuelles qui la concernent. Cette notification de capacité sera également transmise à la DCF pour information.

7.5.3. Etude de criticité défavorable

A la réception de l'étude de criticité défavorable, le service Sécurité et Exploitation de RFF notifie à la Direction des sillons de RFF et informe la DCF que la capacité autorisée ne doit pas dépasser les valeurs reprises dans les § 3.2.1. ou 4.2.1. (n).

Article 8. Traitement des demandes de sillons pour les voies uniques à trafic restreint

Les demandes de sillons sont adressées à la Direction des sillons de RFF.

Un schéma synoptique de traitement des capacités figure en annexe 3.

8.1. Le nombre de sillons demandés s'inscrit dans la capacité définie au § 5.2.1

La demande de sillons peut être traitée dans les conditions habituelles par la Direction des sillons de RFF.

8.2. Le nombre de sillons demandés est supérieur à la capacité définie au § 5.2.1

- La Direction des sillons de RFF présente, dès que possible avant le 1er juin, une demande d'autorisation d'augmentation des capacités avec le projet de graphique concerné au service Sécurité et Exploitation de RFF.
- Le service Sécurité et Exploitation de RFF, en cas de circulations en navette, fait vérifier par la DCF que la consigne de ligne prévoit bien les mesures particulières à ce type de circulations avec l'utilisation d'une sacoche navette ou d'une clé maîtresse.
- Le service Sécurité et Exploitation de RFF fait procéder à l'instruction d'une étude spécifique permettant d'autoriser ou de refuser l'augmentation des capacités demandées par rapport au niveau admis au § 5.2.1. dans les cas suivants :
 - circulation en navette sans mesures particulières prévues à la consigne de ligne et sans sacoche navette ou sans clé maîtresse,
 - ligne accessible par les deux extrémités avec une zone tampon non accessible,
 - circulation simultanée de plusieurs trains sur la ligne avec un découpage de la ligne en sections.

8.3. Etude spécifique aux conditions d'exploitation de la ligne

L'étude spécifique se base sur le graphique de circulation, l'équipement de la ligne en installations de sécurité, les conditions d'accessibilité à la ligne, les possibilités de découpage de la ligne en sections, la consigne de ligne...

Cette étude précise les mesures à mettre en œuvre et les modifications ou précisions à apporter à la consigne de ligne pour appliquer l'un des 3 cas repris aux points 5.2.3.

8.3.1. Etude favorable sans réserve

A la réception de l'étude favorable sans réserve, le service Sécurité et Exploitation de RFF indique à la Direction des sillons de RFF et à la DCF la capacité autorisée sur la ligne concernée.

8.3.2. Etude favorable avec réserves

A la réception de l'étude favorable avec réserves, le service Sécurité et Exploitation de RFF indique à la DCF et/ou à la Direction des sillons de RFF les mesures propres à la levée des réserves.

A la réception des suites données par la DCF aux mesures qui lui incombent éventuellement, le service Sécurité et Exploitation de RFF pourra notifier à la Direction des sillons de RFF la capacité autorisée en précisant les réserves éventuelles qui la concernent. Cette notification de capacité sera également transmise à la DCF pour information.

8.3.3. Etude défavorable

A la réception de l'étude défavorable, le service Sécurité et Exploitation de RFF notifie à la Direction des sillons de RFF et informe la DCF que la capacité autorisée ne doit pas dépasser la valeur reprise au § 5.2.1.

Article 9. Modification des installations de sécurité

Si les nécessités du trafic font apparaître un besoin récurrent d'augmentation de la capacité offerte par rapport aux capacités fixées dans le présent document, une adaptation des installations de sécurité de la ligne sera à rechercher pour garantir un niveau de sécurité acceptable selon les normes indiquées dans l'IN 507.

Annexe 1

modèle de grille pour la vérification des conditions d'extension de capacité

Vérification des conditions d'extension de capacité

(IG TR 1 B 1 n°2 – article 7.1)

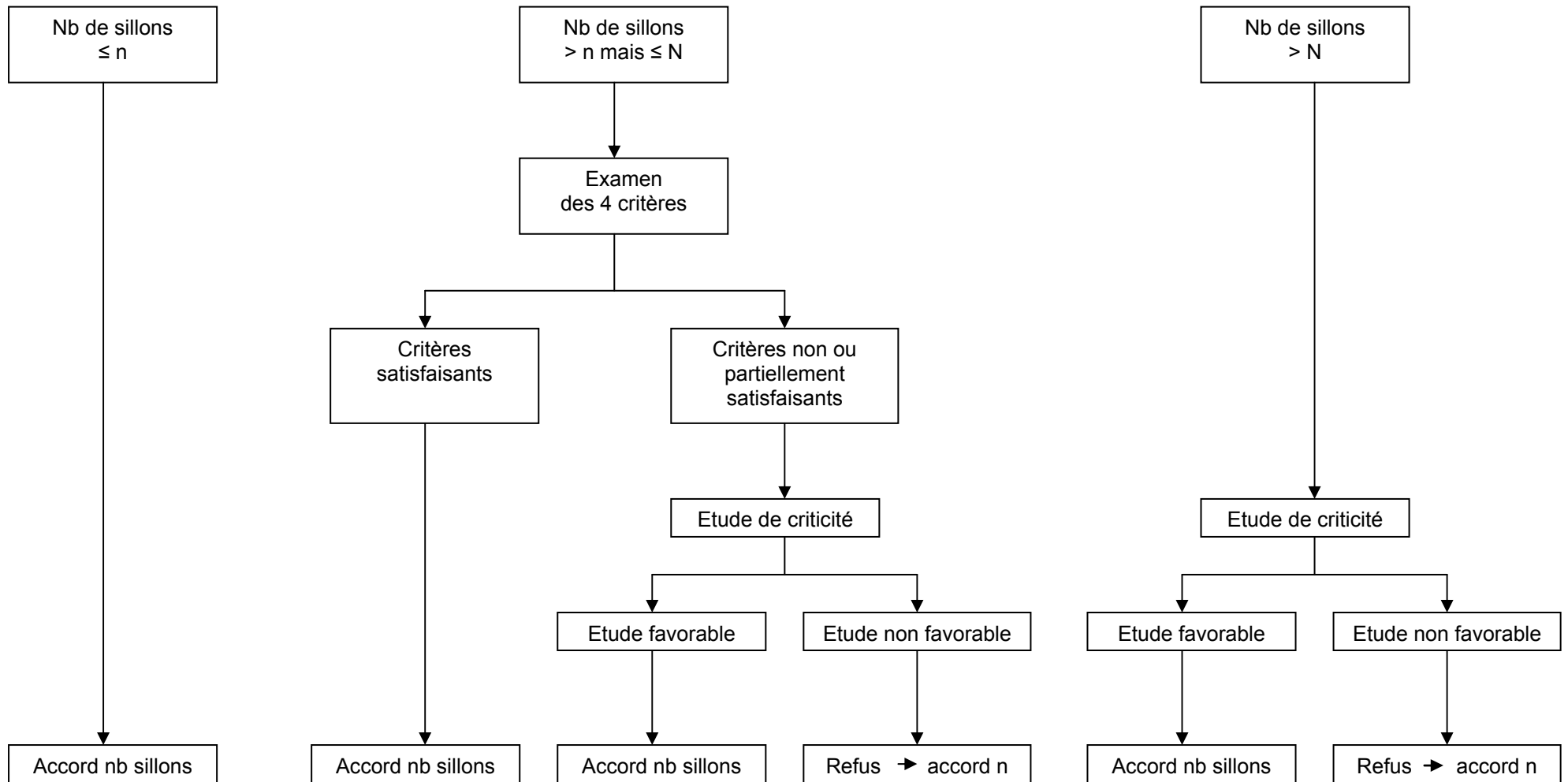
ANNEE					
Ligne de :					
<input type="checkbox"/> Voie unique à signalisation ordinaire <input type="checkbox"/> Voie unique à signalisation simplifiée					
 	Occurrence de défaillance (en moyenne, par mois)	Délai de remise en état (en moyenne)	Critère respecté (Oui / Non)	Nombre (par semaine)	Observations
CAPI / DAAT				 	
GSM / GFU				 	
Régularité constatée (lignes Voyageurs)				 	
Prise en compte des ralentissements durables liés à l'état de la voie	 	 		 	
Interceptions de voie	 	 	 	1	
Evolutions	 	 	 	2	

¹ Nombre d'interceptions accordées sur l'ensemble de la section de ligne correspondant à la semaine la plus chargée hors opérations exceptionnelles type RVB

² Nombre d'évolutions sur la section de ligne correspondant à la semaine la plus chargée de l'année

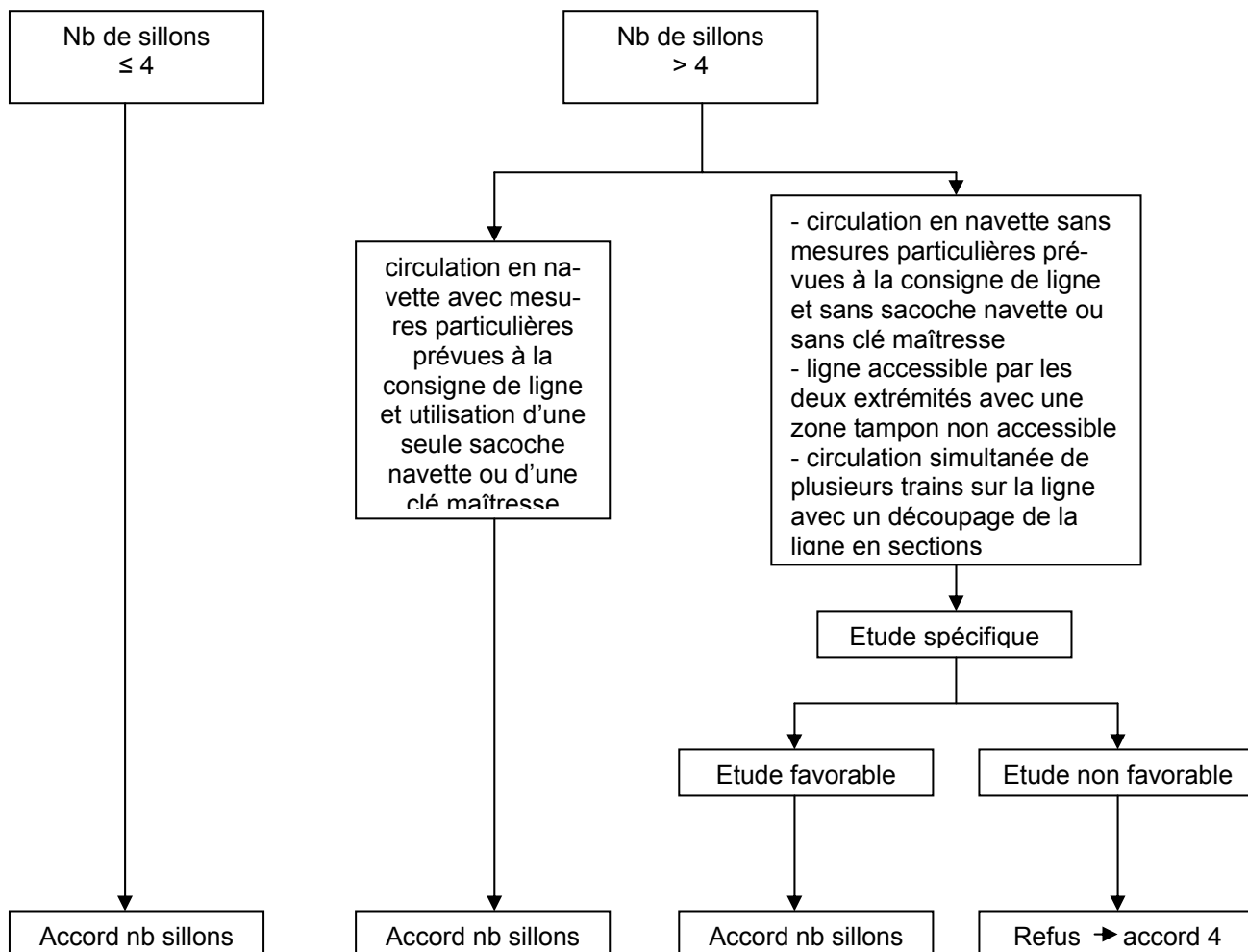
Annexe 2

Schéma synoptique du traitement des capacités sur VUSO, VUSS



Annexe 3

Schéma synoptique du traitement des capacités sur VUTR



Fiche d'identification

<i>Titre</i>	capacité d'infrastructure des lignes à voie unique
<i>Nature du texte</i>	document de principe
<i>Elaborateur</i>	RFF - Pôle Infrastructure et Exploitation – Service Sécurité et Exploitation – Unité Documentation d'Exploitation
<i>Référence</i>	RFN-IG-TR 01 B-01-n°002
<i>Version en cours / date</i>	Version 2 du 04-05-2010
<i>Date d'application</i>	Applicable à partir du 01-06-2010

Élaboration - Approbation - RFF

<i>Rédacteur</i>		<i>Vérificateur</i>		<i>Approbateur</i>	
Michel DESERT	28/04/2010 	Bernard CHARVET	 28/04/2010	Patrick TRANNOY	 4 mai 2010

Textes remplacés

- Néant

Textes abrogés

- IG TR 1 B 1 n°2 version 1 du 27 mars 2009

Textes de référence

- IN 507 (EF 5 B 12) édition du 4 juillet 2008

Textes Interdépendants

- **Principes de signalisation au sol – Fascicule 0 – Principes généraux sur les lignes classiques du Réseau Ferré National**, IN 507 (EF 5 B 12)
- **Règlement des lignes à voie unique à trafic restreint**, IN 1528 (R S4B)
- **Règlement régime général d'exploitation des lignes à voie unique**, IN 1527 (R S4A)

Distribution

<i>RFF</i>	Directeur du service Sécurité et Exploitation Unité Documentation d'Exploitation Pôle clients et services – Direction des sillons Directions Régionales de RFF : SCR
<i>GID - SNCF</i>	Direction de la Circulation Ferroviaire - Direction Opérations de Sécurité – Division Documentation d'exploitation Direction de la Circulation Ferroviaire - Direction Exploitation - Département Sécurité Direction de la Circulation Ferroviaire - Direction Production des sillons Direction de l'Ingénierie - Pôle Système d'exploitation Direction déléguée IRH – Pôle Gestion des textes réglementaire (IRH-GT)
<i>EPSF</i>	Direction Référentiel et Affaires Européennes
<i>autres</i>	

Résumé

Le présent document traite des conditions d'attribution de capacité d'infrastructure sur les lignes à voie unique à signalisation ordinaire avec cantonnement téléphonique, à signalisation simplifiée et à trafic restreint.

