

PRESCRIPTIONS GENERALES SNCF RESEAU

FRANCHISSEMENT DES PASSAGES A NIVEAU ET DES OUVRAGES D'ART DU RESEAU FERRE NATIONAL (RFN)

VERSION DU 18/04/2017

1. CONTEXTE

Conformément à l'arrêté du 4 mai 2006 modifié par l'arrêté du 28 février 2017 relatif aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque, l'exploitant ferroviaire doit communiquer au service instructeur des prescriptions générales ou particulières relatives à tout passage à niveau à franchir.

Vous trouverez dans ce document les prescriptions générales de SNCF Réseau concernant les passages à niveau et ouvrages d'art de son réseau.

2. LES PASSAGES A NIVEAU

Conformément à l'article 12 de l'arrêté relatif aux transports exceptionnels, le franchissement d'une voie ferrée par un passage à niveau, dont la durée de franchissement est toujours limitée, peut être également soumis à des contraintes en hauteur et largeur utiles et avoir un profil routier présentant des difficultés de franchissement pour les véhicules à faible garde au sol.

Toutes demandes de prestation auprès de SNCF Réseau doivent être soumises au minimum 21 jours ouvrés avant le passage du transporteur. Les prestations d'agent SNCF sont soumises à facturation.

La demande doit comporter à minima :

- la référence des DDT(M) à savoir le numéro de demande ;
- la date de la demande ;

- la durée de validité de la demande ;
- la catégorie du convoi et ses caractéristiques (poids, longueur, largeur et hauteur) ;
- le numéro du PN, le type et numéro de voirie et la commune.

Le transporteur doit préparer son parcours et s'assurer que son convoi respecte les 4 conditions ci-après. Lorsque ces conditions ne peuvent pas être remplies, il appartient au transporteur de trouver un autre parcours.

Les contacts locaux SNCF Réseau sont précisés dans les prescriptions particulières SNCF Réseau :

Conformément à l'article 12 de l'arrêté du 6 mai 2004, modifié en 2017, des prescriptions particulières doivent être réalisées précisant les particularités (exemple : limitation de hauteur, de largeur, etc...) des passages à niveau et des ouvrages d'art concernés par l'un des réseaux 72, 94 ou 120 tonnes sur chaque région par les DT et DG Ile de France.

LA DUREE MAXIMALE DE FRANCHISSEMENT

Les caractéristiques du convoi (longueur, vitesse de circulation,..) doivent lui permettre de franchir les passages à niveau dans un délai maxima de 7 secondes. Cela signifie que le convoi doit le franchir à une vitesse calculée de la façon suivante :

$$\frac{((\text{Longueur de traversée du passage à niveau en mètre} + \text{Longueur du convoi en mètre}) / 7) * 3600}{1000}$$

Si le convoi n'est pas en capacité de franchir le passage à niveau à cette vitesse, ce dernier doit emprunter un autre parcours.

LA HAUTEUR MAXIMALE DE FRANCHISSEMENT

Pour les lignes ferroviaires électrifiées, des portiques de limitation de hauteur G 3 sont installés de part et d'autre de la voie ferrée et une signalisation avancée et de position (panneau B 12) indique la limitation de hauteur applicable.

Le transporteur ne peut franchir un passage à niveau que s'il a l'accord écrit de l'exploitant ferroviaire précisant les conditions de franchissement du passage à niveau quand la hauteur du convoi est supérieure :

- à celle indiquée sur les panneaux B 12 si le passage à niveau est équipé de portiques G 3 ;
- à 4,80 m quand il n'existe pas de portiques G 3.

Les mesures de sécurité assurées par SNCF Réseau sont soumises à facturation et à certaines conditions (jour/nuit et heure) précisées dans les conditions particulières locales.

LES CONDITIONS DE GARDE AU SOL

Le transporteur doit s'assurer qu'en ce qui concerne la garde au sol le convoi, notamment s'il

s'agit d'un véhicule surbaissé, respecte les conditions minimales de profil inférieur, à savoir la possibilité de franchir :

- un arrondi en creux ou en saillie de 50 m de rayon reliant une pente et une rampe de 6 % ;
- un dos d'âne constitué par deux plans symétriques, faisant une dénivellation de 0,15 m sur un développement total de 6 m.

Lorsque le convoi répond à ces conditions, seuls les passages à niveau signalés comme présentant des difficultés de franchissement doivent faire l'objet d'un examen particulier par le transporteur et tous dans le cas contraire.

LA LARGEUR MAXIMALE DE FRANCHISSEMENT

Lorsque la largeur du convoi excède les limites générales du code de la route, notamment en cas de circulation d'engins de travaux publics, le transporteur doit s'assurer que la largeur libre de la voie de circulation à emprunter au droit du passage à niveau est suffisante pour qu'il puisse franchir la voie ferrée sans entraîner l'immobilisation du convoi ou de la circulation routière, ni porter atteinte à l'intégrité des installations routières et ferroviaires.

3. LES OUVRAGES D'ART

LES PONTS-ROUTES

Un pont-route appartient au gestionnaire de la voirie portée. Par défaut, la maintenance d'un pont-route est assurée par son propriétaire. Néanmoins, certains ponts-routes construits lors de la création d'une voie ferrée font l'objet d'une convention qui confie leur entretien à SNCF Réseau. Le présent paragraphe ne traite que de ces ouvrages. La gestion des autres ponts-routes, c'est-à-dire pour lesquels il n'existe pas de convention, est intégralement de la responsabilité de leur propriétaire.

Par souci de simplicité, la plupart des transporteurs sollicitent directement les PRI de SNCF Réseau afin d'obtenir un accord, suite à une étude de capacité portante, autorisant un convoi exceptionnel de circuler sur un pont-route. En théorie, ces transporteurs devraient adresser leur demande au gestionnaire de la voirie portée, qui solliciterait ensuite l'avis du Pôle Régional Infrastructure (PRI) de SNCF Réseau.

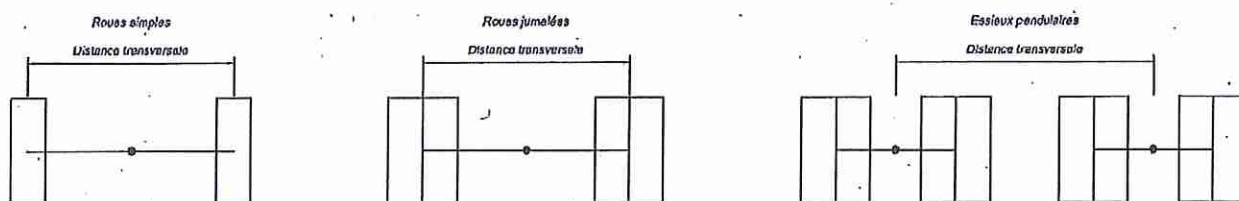
Le décret n°2017-16 du 06/01/2017 crée un régime de déclaration préalable pour certains transports exceptionnels. En particulier, les convois exceptionnels dont la masse à l'essieu n'excède pas 12 tonnes et dont les essieux sont espacés d'au moins 1,36 m pourront circuler

pendant plusieurs années sans que les transporteurs n'aient à demander une autorisation systématique sur des itinéraires définis par arrêtés préfectoraux.

Ces arrêtés comprendront les prescriptions générales et particulières.

Les prescriptions générales sont données par chaque gestionnaire routier, pour les ouvrages considérés comme aptes à supporter les convois exceptionnels dont la masse à l'essieu n'excède pas 12 tonnes et dont les essieux sont espacés d'au moins 1,36 m. Pour les ponts-routes objet du présent paragraphe, c'est-à-dire ceux qui à la fois surplombent le RFN et bénéficient d'une convention confiant leur entretien à SNCF Réseau, nous demandons aux gestionnaires routiers de donner les prescriptions générales suivantes :

- « **La circulation sur les ponts est autorisée au pas, seul sur chaque ouvrage et au centre de la chaussée** ».
- « **La distance transversale schématisée ci-dessous doit être comprise entre 1,80 m et 3,30 m. En dehors de cette fourchette, une autorisation spécifique doit impérativement être sollicitée** ».



Les prescriptions particulières sont propres à chaque ouvrage et précisent notamment quels ponts-routes sont éligibles ou non à la démarche de simplification :

- Si un ouvrage est éligible, les convois déclarés et autorisés peuvent circuler dans les conditions permises par la nouvelle réglementation.
- ✕ Dans le cas contraire, le transporteur devra solliciter auprès du propriétaire de l'ouvrage une demande d'autorisation spécifique à chaque convoi, comme il le faisait jusqu'à présent.

LES PONTS-RAILS

Un pont-rail appartient au gestionnaire de la voie ferrée portée. Pour le RFN, la maintenance des ponts-rails est assurée par SNCF Réseau.

La prescription générale est : « **il appartient au transporteur d'effectuer une reconnaissance du parcours afin de s'assurer que le gabarit (largeur et hauteur libre) disponible sous les ponts-rails est compatible avec les dimensions du convoi exceptionnel** ».