

Référentiels EPSF

Règles de l'Art

Sécurité des circulations

Moyen acceptable de conformité

Vitesse sécuritaire d'approche (VISA)

AC A 1a n°1

Applicable sur : RFN

Edition du : 05 mars 2015

Version 1

Applicable à partir du : 07 juin 2015

Avant propos.....	3
Préambule.....	3
Objet	3
Abréviations	3
Chapitre unique	4
Article 101 - Principe	5
Article 102 – Comportement attendu du conducteur pour appliquer la VISA	6

Avant propos

Le présent texte a été élaboré en application :

1. de 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. de l'article 4 de l'arrêté du 19 mars 2012 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicable 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 publiées à cet effet par l'EPSF sur son site internet.* ».
3. des articles 34 et 91 de l'arrêté du 19 mars 2012 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, 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 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicable sur réseau ferré national notamment l'article 124.

Objet

En complément des prescriptions de l'article 301 de l'annexe 7 signalisation au sol de l'arrêté du 19 mars 2012 susvisé, la présente règle de l'art a pour objet de décrire un comportement sécuritaire du conducteur dès la perception d'un avertissement fermé jusqu'au signal annoncé, ou jusqu'à la reprise de marche en cas de réouverture constatée, que ces signaux soient équipés ou non d'un dispositif de contrôle de vitesse.

Abréviations

KV	Contrôle de vitesse.
RFN	Réseau ferré national.
VISA	Vitesse sécuritaire d'approche.

Chapitre unique

La sécurité des circulations reposant sur l'obéissance aux signaux, le conducteur doit obéissance passive et immédiate aux signaux le concernant. Dans ce cadre, la rencontre d'un avertissement fermé commande au conducteur d'être en mesure d'obéir au signal annoncé. D'autre part, certains équipements de contrôle de vitesse peuvent nécessiter un comportement adapté dans la conduite lorsque la circulation a rencontré un avertissement fermé.

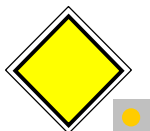
(Article 301 de l'annexe 7 de l'arrêté du 19 mars 2012)

L'avertissement présente :



En signalisation lumineuse : un feu jaune.

En signalisation lumineuse un avertissement peut annoncer un panneau éteint.



En signalisation mécanique : une cocarde jaune en forme de losange, associée, pour observation de nuit, à un feu jaune.

Règle générale :

L'avertissement commande au conducteur d'être en mesure de s'arrêter avant un carré ou un sémaphore ou d'être en mesure d'observer un feu rouge clignotant.

Si le signal annoncé est effacé, le conducteur peut reprendre sa marche normale.

L'avertissement peut également annoncer un heurtoir.

En block manuel, dans le cas d'un sémaphore implanté à faible distance en aval d'un carré mécanique, ces deux signaux peuvent être annoncés par le même avertissement.

Règle particulière (ne s'applique pas aux gares de jonction voie unique/double voie) :

En voie unique ou en voie banalisée à une seule voie, lorsqu'il précède une gare, l'avertissement peut être utilisé pour annoncer un signal d'arrêt à main ou un guidon d'arrêt présenté au voisinage du point habituel d'arrêt des trains en gare. Il peut également être utilisé pour annoncer, s'il y a lieu, un TIV de rappel 30 (ou 40) implanté au droit de l'aiguille d'entrée de la gare.

Un tel avertissement commande de plus au conducteur, après s'être conformé, le cas échéant, à l'indication donnée par le TIV de rappel 30 (ou 40) implanté au droit de l'aiguille d'entrée, de s'arrêter obligatoirement en gare.

S'il existe un signal de cantonnement (sémaphore ou carré) commandant la sortie de la gare, et si ce signal est ouvert, le conducteur peut ensuite reprendre sa marche normale, si rien ne s'y oppose.

S'il n'en est pas ainsi, le conducteur ne peut se remettre en marche qu'après avoir reçu directement l'autorisation de départ délivrée sous la forme manuelle ou par écrit par le responsable du service de la circulation.

Prescription complémentaire :

En voie unique, en l'absence d'agent chargé de la gestion des circulations (gare temporaire fermée au service par exemple) dans un poste ne comportant pas un signal de cantonnement, le conducteur peut recevoir, par écrit ou par dépêche, du responsable du service de la circulation de l'une des gares encadrantes, l'ordre de se remettre en marche dans les conditions précisées par cet ordre.

Article 101 - Principe

Pour obéir au signal annoncé par un avertissement le conducteur doit adapter son comportement et la vitesse de la circulation à l'approche du signal annoncé.

Il applique ainsi une vitesse sécuritaire d'approche appelée VISA qui lui permet, si nécessaire, d'ajuster la dernière phase de son freinage à la vue du signal annoncé.

La VISA comporte normalement plusieurs phases. Celles-ci sont décrites à l'article 102 du présent document.

Le principe de la VISA nécessite que l'exploitant ferroviaire définisse une zone d'approche. La longueur de cette zone dépend de caractéristiques propres à l'exploitation, en particulier des performances (sa détermination est liée aux critères de performances de freinage des matériels et de la spécialisation des conducteurs à un type d'exploitation, par exemple, une valeur de 200 mètres convient à presque toutes les situations de composition de MA 100 et de déclivités courantes)...

Afin d'harmoniser le comportement du conducteur avec la situation la plus courante imposée par les contrôles de vitesse à transmission ponctuelle d'information, le conducteur doit appliquer une vitesse maximale de 30 km/h au franchissement du signal annoncé quand ce signal est rouvert.

Le respect de la vitesse de 30 Km/h au franchissement du signal annoncé ne présentant plus l'indication d'arrêt ne s'applique pas :

- lorsque le contrôle de vitesse traite en temps réel la réouverture ;
- lorsque le contrôle de vitesse impose une vitesse de libération plus restrictive. Dans ce dernier cas, c'est cette vitesse qu'il convient de respecter au franchissement du signal rouvert.

Article 102 – Comportement attendu du conducteur pour appliquer la VISA

L'application par le conducteur du principe énoncé ci-dessus nécessite :

- d'anticiper son freinage de façon qu'il soit établi au franchissement de l'avertissement lorsque sa vitesse est proche de la vitesse maximale autorisée et sauf cas particulier dûment identifié par la connaissance de ligne (cantons de grande longueur, profil en rampe importante, vitesse de ligne faible...). En cas de visibilité tardive ne permettant pas l'établissement du freinage avant l'avertissement, le conducteur effectue un freinage maximum de service au franchissement de ce dernier ;
- d'abaisser la vitesse du train pour aborder la zone d'approche à la vitesse requise de 30 km/h au maximum ;
- de ne pas dépasser cette vitesse dans la zone d'approche en cherchant à identifier avec certitude le point d'arrêt à respecter ou à partir duquel les dispositions du signal annoncé s'appliquent (cas du feu rouge clignotant, de la règle particulière en voie unique reprise à l'article 301 de l'annexe VII de l'arrêté du 19 mars 2012,...) ;
- d'effectuer, si nécessaire, l'action de freinage finale afin de respecter les indications du signal annoncé.

La VISA comporte quatre phases :

Phase 1 : un changement de comportement avant l'avertissement permettant une mémorisation mnémotechnique de celui-ci et matérialisant la vigilance dans l'observation de la signalisation. Ce changement de comportement impose une décélération seulement si le train aborde l'avertissement « en vitesse ». Un signal est dit « abordé en vitesse » lorsqu'à son approche, la vitesse du train est proche de la vitesse maximale autorisée.

Phase 2 : après le franchissement de l'avertissement, l'obtention d'une vitesse réduite en début de zone d'approche impose la recherche active de la position du signal annoncé et la maîtrise de sa vitesse. En outre elle permet de prendre en compte les conditions d'adhérence.

Phase 3 : l'approche du signal impose au conducteur de :

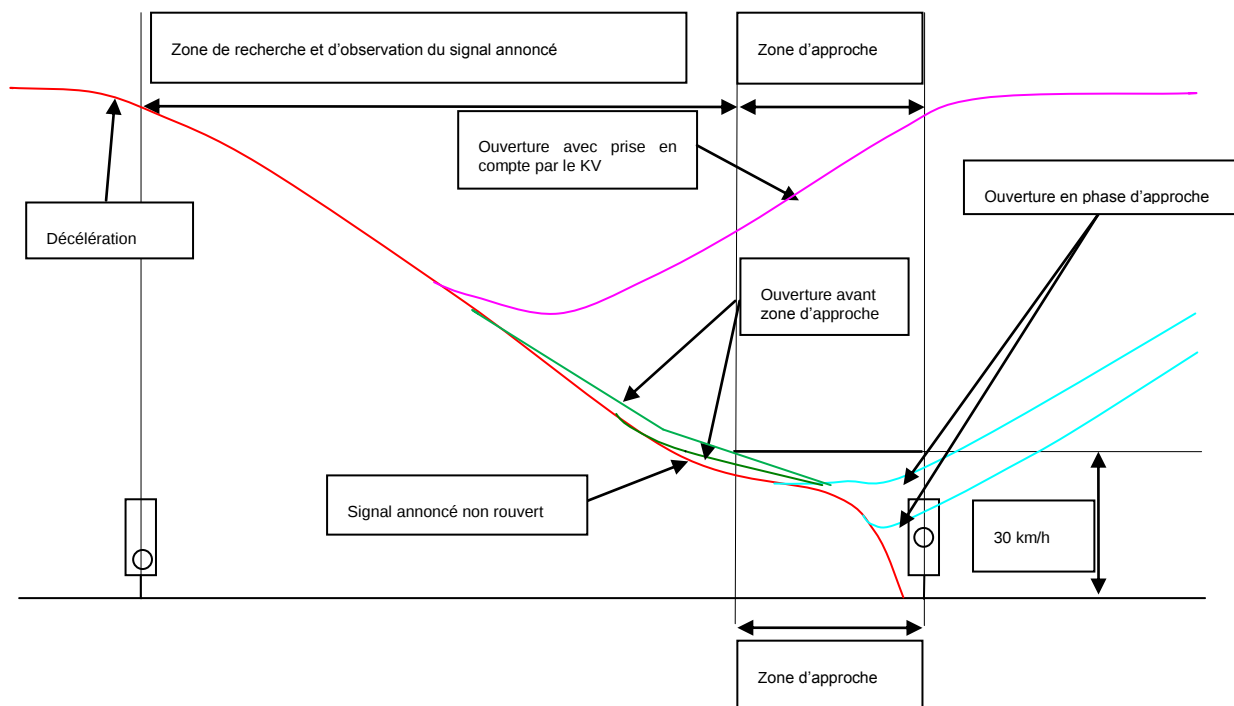
- ne pas détourner son attention de l'observation directe de la signalisation ;
- s'assurer que la signalisation observée concerne bien son train, notamment si un signal vient à s'ouvrir ou est déjà rouvert ;
- ne pas se laisser distraire par un élément externe ou une personne présente dans la cabine de conduite ;
- bien prendre en compte les performances de freinage du train, les caractéristiques de la voie et les conditions d'adhérence ainsi que la visibilité pour effectuer la dernière phase d'un freinage d'arrêt.

Si le conducteur n'est pas en mesure de situer le signal annoncé et par conséquent le début de la zone d'approche correspondante, en cas d'absence de mirliton notamment, il doit prendre en compte tous les éléments (visibilité,...) pour maîtriser l'arrêt du train avant le signal annoncé.

Phase 4 : le signal annoncé étant toujours fermé, le conducteur respecte l'indication présentée.

Particularité d'application de la VISA en voie unique : en voie unique, l'avertissement peut annoncer, outre un carré ou un sémaphore, un signal d'arrêt à main ou un guidon d'arrêt présenté au voisinage du point habituel d'arrêt des trains en gare. Compte tenu de cette particularité, la zone d'approche commence en amont de ce point.

Particularité d'application après un arrêt normal ou prescrit : lorsque la circulation a un arrêt normal ou prescrit entre l'avertissement fermé et le signal d'arrêt annoncé, le conducteur doit effectuer une reprise de marche en recherchant l'application de la phase 3 de la VISA.



Fiche d'identification

Référentiel	Sécurité - Sécurité des circulations
Titre	Vitesse sécuritaire d'approche (VISA)
Référence	Règle de l'art – AC A 1a n°1
Date d'édition	05 mars 2015

Historique des versions		
Numéro de version	Date de version	Date d'application
1	05 mars 2015	07 juin 2015

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

Résumé
La présente règle de l'art a pour objet de fixer le comportement du conducteur lors de la rencontre d'un avertissement fermé et est applicable en complément de l'article 301 de l'annexe 7 de l'arrêté du 19 mars 2012.

Textes abrogés	Textes interdépendants
Néant	Annexe 7 de l'arrêté du 19 mars 2012

Entreprises concernées	GI, GID et EF
Lignes ou réseaux concernés	Lignes conventionnelles

Division Règles et Référentiels
Établissement Public de Sécurité Ferroviaire – Direction Référentiels
60 rue de la Vallée – CS 11758 – 80000 AMIENS Cedex 1