

Conditions d'exploitation des détecteurs de boîtes chaudes

Document d'exploitation

Version 02 du 08-11-2018
Applicable à partir du 09-06-2019

SNCF
RÉSEAU

CG SE 2 C n° 4
RFN-CG-SE 02 C-00-n° 004



Sommaire

Article 1. Préambule	1
1.1. Origine de la modification	1
1.2. Objet	1
1.3. Résumé des modifications	1
1.4. Abréviations utilisées	1
1.5. Glossaire	1
CHAPITRE 1 : GÉNÉRALITÉS	3
Article 101. Principes	3
Article 102. Rôle des DBC	3
Article 103. Définitions	3
CHAPITRE 2 : LIGNES CONVENTIONNELLES	4
Article 201. Mesures liées à une alarme	4
201.1. Alarme simple "boite" ou alarme simple "frein"	4
201.2. Alarme danger "boite" ou alarme danger "frein"	4
Article 202. Mesures liées à un non fonctionnement de DBC	5
202.1. Mise hors service	5
202.2. Remise en service	6
202.3. Modalités d'avis aux exploitants ferroviaires de la mise hors service ou remise en service	6
CHAPITRE 3 : LIGNES À GRANDE VITESSE	7
Article 301. Mesures liées à une alarme	7
301.1. Alarme simple "boite"	7
301.2. Alarme danger "boite"	7
Article 302. Particularités concernant les circulations dont la vitesse est inférieure ou égale à 170 km/h de par leur composition	8
302.1. Alarme simple "boite"	8
302.2. Alarme danger "boite"	9
Article 303. Mesures liées à un non fonctionnement de DBC	10
303.1. Mise hors service	10
303.2. Remise en service	10
303.3. Modalités d'avis aux exploitants ferroviaires de la mise hors service ou remise en service	10
ANNEXE 1 MODÈLES D'AVIS AUX EXPLOITANTS FERROVIAIRES	13
ANNEXE 2 LIMITATIONS DE VITESSE IMPOSÉES LORS DE LA MISE HORS SERVICE DE DBC SUR LGV	17

Article 1. Préambule

Le présent document d'exploitation est établi dans le cadre de l'article 10 du décret n° 2006-1279 modifié relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire et de l'article 86 de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national.

1.1. Origine de la modification

La réédition du présent document est justifiée par :

- la mise à jour des règles nationales effectuée dans le cadre de la transposition du quatrième paquet ferroviaire dans la réglementation française,
- l'intégration des éléments de la recommandation de l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) RC A-B 2c n° 3 relevant de la documentation d'exploitation.

1.2. Objet

Le présent document d'exploitation définit les conditions d'exploitation des détecteurs de boîtes chaudes mis à la disposition des exploitants ferroviaires par le gestionnaire d'infrastructure.

1.3. Résumé des modifications

Les principales modifications apportées à ce texte, par rapport à la version précédente, sont de préciser les mesures à prendre par le gestionnaire d'infrastructure et les exploitants ferroviaires dans le cadre de la mise hors service d'un ou plusieurs DBC.

1.4. Abréviations utilisées

COGC	Centre opérationnel de gestion des circulations
DBC	Détecteur de boîtes chaudes
DFS	Détecteur de freins serrés
GI	Gestionnaire d'infrastructure
RFN	Réseau ferré national
RST	Radio sol-train
SGC	Service gestionnaire des circulations

1.5. Glossaire

agent de surveillance	Agent du service gestionnaire des circulations chargé de la surveillance du dispositif d'alarme et d'enregistrement. En cas d'alarme, il prend ou fait prendre les mesures utiles.
alarme danger	Détection de l'élévation de température d'une boîte d'essieu (ou de freins serrés) considérée comme critique, le risque de rupture de fusée pouvant être imminent.
alarme simple	Détection de l'élévation de température d'une boîte d'essieu (ou de freins serrés), le risque de rupture d'essieu n'étant pas imminent.
GI chargé de l'entretien	Service du gestionnaire d'infrastructure assurant la surveillance, le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité du RFN.
Ligne conventionnelle	Sont dites conventionnelles, les lignes sur lesquelles la vitesse de circulation des trains est inférieure ou égale à 220 km/h.

Ligne à grande vitesse	Sont dites à grande vitesse, les lignes sur lesquelles la vitesse de circulation des trains est supérieure à 220 km/h.
Service gestionnaire des circulations	Service du gestionnaire d'infrastructure assurant la mission de gestion opérationnelle des circulations.

CHAPITRE 1 : Généralités

Article 101. Principes

Chaque exploitant ferroviaire est responsable de l'intégrité des trains qu'elle met en circulation sur le RFN.

Un certain nombre de DBC concourt à la sécurité des circulations. Le GI informe les exploitants ferroviaires concernés par la mise hors service d'un ou de plusieurs DBC en application des dispositions reprises dans le présent document.

Le SGC doit, après toute détection par un DBC d'un niveau de température considéré comme pouvant entraîner des risques d'avaries aux organes de roulement des véhicules, aviser l'exploitant ferroviaire intéressé afin qu'il prenne les mesures adéquates.

Article 102. Rôle des DBC

Afin de prévenir les risques de déraillement par rupture d'essieu, un DBC avec ou sans détecteur de freins serrés (DFS) permet de :

- détecter ponctuellement les boîtes d'essieux (et éventuellement les jantes des roues dans le cas de DFS) dont la température est anormalement élevée ;
- transmettre à un poste (dit poste de surveillance) situé dans un poste d'aiguillage, les éléments permettant d'apprécier le degré de gravité de l'anomalie détectée et de repérer la boîte ou l'essieu signalé de manière à prendre les mesures correspondantes décrites dans le présent document ;
- agir automatiquement, ou par une action de l'agent de surveillance, sur la signalisation présentée aux conducteurs des trains afin d'obtenir l'arrêt du train faisant l'objet du signalement et, le cas échéant, l'arrêt ou le ralentissement des trains circulant sur les voies contiguës.

Article 103. Définitions

Afin d'éviter tout risque de confusion de la part des intervenants, il est entendu que par principe :

- le "côté de l'essieu alarmé", droit ou gauche, est entendu par rapport au sens de la marche de la circulation alarmée,
- le "rang de l'essieu alarmé" s'entend en comptant tous les essieux à partir de la tête du train, en prenant en compte les essieux de la ou des machines de remorque ou en véhicule.

CHAPITRE 2 :

Lignes conventionnelles

Article 201. Mesures liées à une alarme

201.1. Alarme simple "boite" ou alarme simple "frein"

L'agent de surveillance prend les dispositions pour garer le train à l'endroit prévu par la consigne opérationnelle et, si possible, en informer le conducteur par RST sous la forme "Train n° ..., alarme simple DBC".

Lorsque le train est garé, l'agent de surveillance invite le conducteur à appliquer ses procédures de diagnostic en lui donnant les indications utiles (côté et rang de l'essieu alarmé). À défaut de ces indications, le conducteur vérifie l'ensemble des jantes de roues et des boîtes d'essieux de son train.

Le conducteur :

- procède à la visite de son train après avoir obtenu l'assurance que sa protection, s'il la juge nécessaire, est réalisée ; ou établit le diagnostic par le système de surveillance embarqué conformément aux dispositions reprises lors de l'autorisation du matériel roulant,
- informe l'agent de surveillance de ses constatations et de leurs conséquences (véhicules à différer, véhicules isolés, restrictions de circulation, conditions de remise en marche...).

Les informations recueillies peuvent conduire au retrait par l'exploitant ferroviaire de la rame (ou du véhicule).

De plus, que l'alarme soit confirmée ou non, les informations non enregistrées par le système de DBC doivent être collectées par l'agent de surveillance auprès du conducteur. Celles-ci concernent :

- le numéro du train,
- le numéro du véhicule ou de l'engin-moteur concerné.

201.2. Alarme danger "boite" ou alarme danger "frein"

L'agent de surveillance obtient l'arrêt du train alarmé au moyen d'un signal d'arrêt dont la fermeture permet d'assurer une séquence normale d'arrêt du train et, si possible, en informe le conducteur par la RST sous la forme " train n° ..., alarme danger DBC".

Nota : dans certains cas particuliers d'absence de signal d'arrêt, en application de la consigne opérationnelle, l'agent de surveillance transmet l'avis en phonie par la RST, sous la forme "Train n° ..., alarme danger DBC".

L'agent de surveillance provoque ou fait provoquer l'arrêt des trains sur la ou les voies contiguës. La circulation sur ces voies ne peut être reprise normalement ou avec restriction que sur indication du conducteur du train alarmé et cessation de sa protection si celle-ci a été accordée.

Le conducteur recevant l'avis par la RST provoque l'arrêt immédiat de son train sans utilisation du freinage d'urgence. Cet arrêt ne doit toutefois pas être réalisé en un lieu sensible (tunnel, viaduc...).

Lorsque le train est arrêté, l'agent de surveillance invite le conducteur à appliquer ses procédures de diagnostic en lui donnant les indications utiles (côté et rang de l'essieu alarmé).

À défaut de ces indications, le conducteur vérifie l'ensemble des jantes de roues et des boîtes d'essieux de son train.

Le conducteur :

- procède à la visite de son train après avoir obtenu l'assurance que sa protection, s'il la juge nécessaire, est réalisée ; ou établit le diagnostic par le système de surveillance embarqué conformément aux dispositions reprises lors de l'autorisation du matériel roulant,
- informe l'agent de surveillance de ses constatations et de leurs conséquences (véhicules à différer, véhicules isolés, restrictions de circulation, conditions de remise en marche, l'engagement éventuel de la ou des voies voisines ...).

Après avoir effectué les vérifications utiles, le conducteur juge s'il peut conduire le véhicule incriminé, au besoin au pas, jusqu'à la voie de garage la plus proche possible de son point d'arrêt.

Les conditions de reprise de la circulation et de remise en marche des trains, avec ou sans restriction, dépendent de la gravité et de la nature de la ou des anomalies constatées et des renseignements fournis par le conducteur.

Les informations recueillies peuvent conduire au retrait par l'exploitant ferroviaire de la rame (ou du véhicule).

De plus, que l'alarme soit confirmée ou non, les informations non enregistrées par le système de DBC doivent être collectées par l'agent de surveillance auprès du conducteur. Celles-ci concernent :

- le numéro du train,
- le numéro du véhicule ou de l'engin-moteur concerné.

Article 202. Mesures liées à un non fonctionnement de DBC

202.1. Mise hors service

Dans le cas de mise hors service d'un DBC, l'agent de surveillance fait aviser les exploitants ferroviaires par le COGC et prend les mesures éventuellement définies dans sa consigne opérationnelle. L'avis aux exploitants ferroviaires n'est pas nécessaire si la mise hors service du DBC intervient en l'absence de circulation d'un train susceptible de franchir le DBC hors service.

Dans les cas de dérangements, le GI chargé de l'entretien est avisé sans délai. Si possible, le COGC communique aux exploitants ferroviaires le délai prévisionnel de remise en état indiqué par le GI chargé de l'entretien.

Le GI chargé de l'entretien doit remettre en service la fonction " détection de boîte chaude " lorsqu'il en a la possibilité. Les exploitants ferroviaires sont alors avisés dès que possible, par l'intermédiaire du COGC, de la remise en service du DBC pour la seule fonction "détection de boîte chaude".

Si la mise hors service d'un ou de plusieurs DBC entraîne la possibilité pour un train de voyageurs de circuler à une vitesse supérieure à 160 km/h sans passer devant les capteurs d'un DBC en service sur une distance dépassant cent-trente kilomètres, l'exploitant ferroviaire concerné remet ou fait remettre, si nécessaire, au conducteur de ce train un ordre de limitation de vitesse à 160 km/h sur le parcours compris entre le dernier DBC en service et le dernier DBC hors service. Ce parcours doit être repéré par des points remarquables l'encadrant.

Sur les lignes conventionnelles parcourues à une vitesse-limite supérieure à 160 km/h, lorsque la mise hors service d'un DBC dépasse vingt-quatre heures, le GI chargé de l'entretien agit sur la signalisation existante sur le terrain afin d'obtenir la limitation de vitesse des trains. En tel cas, l'exploitant ferroviaire concerné avisé de la mise hors service de longue durée n'a plus à prendre les mesures prévues à l'alinéa précédent.

Pour les mises hors service de longue durée prévues de DBC implantés sur de telles lignes, le GI chargé de l'entretien agit sur la signalisation existante sur le terrain dès la mise hors service.

202.2. Remise en service

Lors de la remise en service du DBC dans toutes ses fonctionnalités, l'agent de surveillance avise le COGC et celui-ci en avise dès que possible les exploitants ferroviaires.

202.3. Modalités d'avis aux exploitants ferroviaires de la mise hors service ou remise en service

Le COGC avise les correspondants opérationnels des exploitants ferroviaires de la mise hors service ou remise en service des DBC en précisant le lieu, le numéro de voie, le kilomètre, le sens et l'heure, de préférence par courriel ou, à défaut, par télécopie (modèles en annexe 1).

L'avis de la mise hors service d'un DBC nécessite un accusé de réception par courriel ou par retour de la télécopie par les destinataires au COGC expéditeur.

À défaut d'accusé de réception, le COGC contacte par téléphone le correspondant opérationnel de l'exploitant ferroviaire en lui indiquant les renseignements ci-dessus.

Dans le cas d'avis téléphonique, il est pris en attachement en sus du numéro de téléphone, le nom de l'interlocuteur contacté.

Dans le cadre de la planification des travaux, le gestionnaire de l'infrastructure, planificateur d'une intervention qui implique une dépose temporaire ou une longue période de mise hors service d'un système DBC, préavise les exploitants ferroviaires.

Le préavis diffusé dans le cadre de l'alinéa précédent mentionne :

- la durée d'indisponibilité prévisionnelle du DBC,
- les dates réelles d'indisponibilité,
- les mesures prises, le cas échéant par le GI, pour accompagner cette indisponibilité.

La confirmation effective de l'indisponibilité de longue durée est réalisée auprès des exploitants ferroviaires par le COGC au même titre que pour une maintenance préventive ou corrective.

CHAPITRE 3 :

Lignes à grande vitesse

Article 301. Mesures liées à une alarme

301.1. Alarme simple "boite"

L'agent de surveillance :

- informe immédiatement le conducteur par RST sous la forme : "Train n°..., alarme simple DBC"⁽¹⁾. En cas d'impossibilité de joindre le conducteur après deux tentatives, l'agent de surveillance limite, par usage d'un commutateur ou d'un dialogue, à 170 km/h (160 km/h sur certaines LGV) la vitesse du train concerné,
- prend les dispositions pour garer (ou faire garer) le train.

Lorsque le train est garé, l'agent de surveillance invite le conducteur à appliquer ses procédures de diagnostic en lui donnant les indications utiles (côté et rang de l'essieu alarmé). À défaut de ces indications, le conducteur vérifie l'ensemble des jantes de roues et des boîtes d'essieux de son train.

Le conducteur :

- procède à la visite de son train après avoir obtenu l'assurance que sa protection, s'il la juge nécessaire, est réalisée ; ou établit le diagnostic par le système de surveillance embarqué conformément aux dispositions indiquées dans les consignes et instructions opérationnelles issues de l'autorisation du matériel roulant,
- informe l'agent de surveillance de ses constatations et de leurs conséquences (véhicules à différer, véhicules isolés, restrictions de circulation, conditions de remise en marche...).

Les informations recueillies peuvent conduire au retrait par l'exploitant ferroviaire de la rame (ou du véhicule).

Le conducteur détermine les conditions de sa remise en marche. Si cette dernière se fait à vitesse limitée (inférieure à 160 km/h) et permet la circulation sur la ou les voies voisines, l'agent de surveillance applique ou fait appliquer vis-à-vis des trains empruntant la ou les voies voisines, les dispositions utiles pour limiter leur circulation à une vitesse au plus égale à 80 km/h par présentation d'une signalisation convenable, par écrit ou par dépêche.

De plus, que l'alarme soit confirmée ou non, les informations non enregistrées par le système de DBC doivent être collectées par l'agent de surveillance auprès du conducteur. Celles-ci concernent :

- le numéro du train,
- le numéro du véhicule ou de l'engin moteur concerné.

301.2. Alarme danger "boite"

En cas de détection d'une boîte chaude sur un train, le système provoque :

- la présentation au conducteur du train concerné d'une signalisation d'arrêt,

⁽¹⁾ Le conducteur ayant reçu l'information délivrée par RST, limite sa vitesse immédiatement pour ne pas dépasser 170 km/h (160 km/h sur certaines LGV). Une consigne opérationnelle de l'exploitant ferroviaire précise la vitesse limite à respecter jusqu'au point de garage, cette vitesse devant être inférieure ou égale à 170 km/h (160 km/h sur certaines LGV).

- le ralentissement des trains de la ou des voies voisines par la présentation de l'indication de vitesse d'exécution à 80 km/h au droit de la zone d'arrêt prévu du train détecté.

En complément de la prise en charge par les automatismes du système, l'agent de surveillance diffuse immédiatement l'avis par la RST sous la forme "Train n°..., alarme danger DBC" sans attendre de réponse du conducteur.

Le conducteur recevant l'avis par la RST provoque l'arrêt immédiat de son train sans utilisation du freinage d'urgence. Cet arrêt ne doit toutefois pas être réalisé en un lieu sensible (tunnel, viaduc...).

Lorsque le train est arrêté, l'agent de surveillance invite le conducteur à appliquer ses procédures de diagnostic en lui donnant les indications utiles (côté et rang de l'essieu alarmé). À défaut de ces indications, le conducteur vérifie l'ensemble des jantes de roues et des boîtes d'essieux de son train.

Le conducteur :

- procède à la visite de son train après avoir obtenu l'assurance que sa protection, s'il la juge nécessaire, est réalisée ; ou établit le diagnostic par le système de surveillance embarqué conformément aux dispositions indiquées dans les consignes et instructions opérationnelles issues de l'autorisation du matériel roulant,
- informe l'agent de surveillance de ses constatations et de leurs conséquences (véhicules à différer, véhicules isolés, restrictions de circulation, conditions de remise en marche, l'engorgement éventuel de la ou les voies voisines ...).

Les informations recueillies peuvent conduire au retrait par l'exploitant ferroviaire de la rame (ou du véhicule).

Le conducteur détermine les conditions de sa remise en marche. Si cette dernière se fait à vitesse limitée (inférieure à 160 km/h) et permet la circulation sur la ou les voies voisines, l'agent de surveillance applique ou fait appliquer vis-à-vis des trains empruntant la ou les voies voisines, les dispositions utiles pour limiter leur circulation à une vitesse au plus égale à 80 km/h par présentation d'une signalisation convenable, par écrit ou par dépêche.

Dans le cas où une alarme danger est précédée par une alarme simple, l'agent de surveillance communique, sur demande du conducteur, le kilomètre du DBC ayant déclenché l'alarme simple.

De plus, que l'alarme soit confirmée ou non, les informations non enregistrées par le système de DBC doivent être collectées par l'agent de surveillance auprès du conducteur. Celles-ci concernent :

- le numéro du train,
- le numéro du véhicule ou de l'engin moteur concerné.

La désactivation des automatismes agissant sur la signalisation, associés au système DBC, est réalisée par le conducteur au repère d'arrêt indiqué par l'agent de surveillance.

Article 302. Particularités concernant les circulations dont la vitesse est inférieure ou égale à 170 km/h de par leur composition

302.1. Alarme simple "boite"

L'agent de surveillance :

- informe immédiatement le conducteur par RST sous la forme : "Train n°..., alarme simple DBC",
- prend les mesures pour arrêter le train, sans attendre l'évitement prévu, en présentant la signalisation d'arrêt au repère le plus proche sans provoquer un freinage d'urgence.

Lorsque le train est arrêté, l'agent de surveillance invite le conducteur à appliquer ses procédures de diagnostic en lui donnant les indications utiles (côté et rang de l'essieu alarmé).

À défaut de ces indications, le conducteur vérifie l'ensemble des jantes de roues et des boîtes d'essieux de son train.

Le conducteur :

- procède à la visite de son train après avoir obtenu l'assurance que sa protection, s'il la juge nécessaire, est réalisée ; ou établit le diagnostic par le système de surveillance embarqué conformément aux dispositions indiquées dans les consignes et instructions opérationnelles issues de l'autorisation du matériel roulant,
- informe l'agent de surveillance de ses constatations et de leurs conséquences (véhicules à différer, véhicules isolés, restrictions de circulation, conditions de remise en marche...).

Les informations recueillies peuvent conduire au retrait par l'exploitant ferroviaire de la rame (ou du véhicule).

Le conducteur détermine les conditions de sa remise en marche. Si cette dernière se fait à vitesse limitée et permet la circulation sur la ou les voies voisines, l'agent de surveillance applique ou fait appliquer vis-à-vis des trains empruntant la ou les voies voisines, les dispositions utiles pour limiter leur circulation à une vitesse au plus égale à 80 km/h par présentation d'une signalisation convenable, par écrit ou par dépêche.

De plus, que l'alarme soit confirmée ou non, les informations non enregistrées par le système de DBC doivent être collectées par l'agent de surveillance auprès du conducteur. Celles-ci concernent :

- le numéro du train,
- le numéro du véhicule ou de l'engin moteur concerné.

302.2. Alarme danger "boîte"

L'agent de surveillance :

- diffuse immédiatement l'avis par la RST sous la forme "Train n°..., alarme danger DBC",
- prend les mesures pour arrêter le train, sans attendre la présentation automatique de la signalisation, en présentant la signalisation d'arrêt au repère le plus proche sans provoquer un freinage d'urgence.

Le conducteur recevant l'avis par la RST provoque l'arrêt immédiat de son train sans utilisation du freinage d'urgence. Cet arrêt ne doit toutefois pas être réalisé en un lieu sensible (tunnel, viaduc...).

Lorsque le train alarmé n'est pas arrêté au repère d'arrêt DBC prévu, l'agent de surveillance limite ou fait limiter la vitesse des trains, circulant sur la ou les voisines, à 80 km/h au droit du train arrêté par la présentation d'une signalisation convenable, par écrit ou par dépêche.

Lorsque le train est arrêté, l'agent de surveillance invite le conducteur à appliquer ses procédures de diagnostic en lui donnant les indications utiles (côté et rang de l'essieu alarmé). À défaut de ces indications, le conducteur vérifie l'ensemble des jantes de roues et des boîtes d'essieux de son train.

Le conducteur :

- procède à la visite de son train après avoir obtenu l'assurance que sa protection, s'il la juge nécessaire, est réalisée ; ou établit le diagnostic par le système de surveillance embarqué conformément aux dispositions indiquées dans les consignes et instructions opérationnelles issues de l'autorisation du matériel roulant,
- informe l'agent de surveillance de ses constatations et de leurs conséquences (véhicules à différer, véhicules isolés, restrictions de circulation, conditions de remise en marche, l'engagement éventuel de la ou des voies voisines ...).

Les informations recueillies peuvent conduire au retrait par l'exploitant ferroviaire de la rame (ou du véhicule).

Le conducteur détermine les conditions de sa remise en marche. Si cette dernière se fait à vitesse limitée et permet la circulation sur la ou les voies voisines, l'agent de surveillance applique ou fait appliquer vis-à-vis des trains empruntant la ou les voies voisines, les

dispositions utiles pour limiter leur circulation à une vitesse au plus égale à 80 km/h par présentation d'une signalisation convenable, par écrit ou par dépêche.

De plus, que l'alarme soit confirmée ou non, les informations non enregistrées par le système de DBC doivent être collectées par l'agent de surveillance auprès du conducteur. Celles-ci concernent :

- le numéro du train,
- le numéro du véhicule ou de l'engin moteur concerné.

La désactivation des automatismes agissant sur la signalisation mis en œuvre par le système DBC est réalisée au repère d'arrêt prévu par le conducteur sur ordre de l'agent de surveillance.

Article 303. Mesures liées à un non fonctionnement de DBC

303.1. Mise hors service

Dans le cas de mise hors service d'un DBC pour la maintenance préventive ou corrective, l'agent de surveillance avise le COGC, lequel avise les exploitants ferroviaires (voir article 303.3 ci-dessous). L'avis aux exploitants ferroviaires n'est pas nécessaire si la mise hors service du DBC intervient en absence de circulation d'un train susceptible de franchir le DBC hors service.

Dans les cas de dérangements, le GI chargé de l'entretien est avisé, sans délai. Si possible le COGC communique aux exploitants ferroviaires le délai prévisionnel de remise en état indiqué par le GI chargé de l'entretien.

Lors de la mise hors service de deux (ou plus) DBC consécutifs, l'agent du SGC limite la vitesse des circulations.

À titre d'information, les limitations de vitesse sont reprises dans l'annexe 2.

303.2. Remise en service

Lors de la remise en service du DBC, l'agent de surveillance avise le COGC et celui-ci en informe dès que possible les exploitants ferroviaires.

303.3. Modalités d'avis aux exploitants ferroviaires de la mise hors service ou remise en service

Le COGC avise dès que possible les correspondants opérationnels des exploitants ferroviaires de la mise hors service ou remise en service des DBC en précisant le lieu, le numéro de voie, le kilomètre, le sens et l'heure, de préférence par courriel ou, à défaut, par télécopie (modèles en annexe 1).

L'avis de la mise hors service d'un DBC nécessite un accusé de réception par courriel ou par retour de la télécopie par les destinataires au COGC expéditeur.

À défaut d'accusé de réception, le COGC contacte par téléphone le correspondant opérationnel de l'exploitant ferroviaire en lui indiquant les renseignements ci-dessus.

Dans le cas d'avis téléphonique, il est pris en attachement en sus du numéro de téléphone, le nom de l'interlocuteur contacté.

Dans le cadre de la planification des travaux, le gestionnaire de l'infrastructure, planificateur d'une intervention qui implique une dépose temporaire ou une longue période de mise hors service d'un système DBC, préavise les exploitants ferroviaires.

Le préavis diffusé dans le cadre de l'alinéa précédent mentionne :

- la durée d'indisponibilité prévisionnelle du DBC,
- les dates réelles d'indisponibilité,

- les mesures prises, le cas échéant par le GI, pour accompagner cette indisponibilité.

La confirmation effective de l'indisponibilité de longue durée est réalisée auprès des exploitants ferroviaires au même titre que pour une maintenance préventive ou corrective par le SGC.

Annexe 1

Modèles d'avis aux exploitants ferroviaires

1 Mise hors service d'un DBC

Signalement des DBC " HORS SERVICE "

Exploitants Ferroviaires	FAX	Adresse de messagerie
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Centre Opérationnel de Gestion des Circulations de	Destinataires	
Téléphone : Télécopie : Courriel :@.....	Voir liste ci-dessous	
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Le DBC de, implanté voie n°..... au Km....., situé à.....entre..... et....., sens....., est **hors service** à partir du .../.../.. à.....h.....min jusqu'à nouvel avis.
 Prévisions de rétablissement : .../.../.. à ...h...min.
 (Motif :))

Le .../.../.. à ..h ..min

Le Coordonnateur du COGC de ...

Merci de bien vouloir ACCUSER RECEPTION par retour de la présente télécopie ou courriel au n° : (téléphone interne) ou au (téléphone externe) ou@..... (Rayer les noms des expéditeurs non concernés) :
Expéditeurs : ... (nom de l'exploitant ferroviaire)

2 Remise en service d'un DBC

Centre Opérationnel de Gestion des Circulations de	Destinataires
Téléphone : Télécopie : Courriel :@.....	Voir liste ci-dessous

Exploitants Ferroviaires	FAX	Adresse de messagerie
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Signalement des DBC " REMIS EN SERVICE "

Le DBC de, implanté voie n°..... au Km....., situé à.....entre..... et....., sens....., est **remis en service** (cocher la case correspondante) à partir du .../.../... à.....h.....min.

- Remise en service complète du DBC
- Remise en service du DBC pour la seule fonction "détection de boîte chaude"

Le/.../... à ..h ..min

Le Coordonnateur du COGC de ...

Annexe 2

Limitations de vitesse imposées lors de la mise hors service de DBC sur LGV

Avant propos

Dans le texte de la présente annexe, les abréviations suivantes sont utilisées :

- ES : en service,
- HS : hors service,
- VL : vitesse limite.

Limitations de vitesse sur ligne à grande vitesse lors de la mise hors service d'un ou plusieurs DBC

Limitation de vitesse



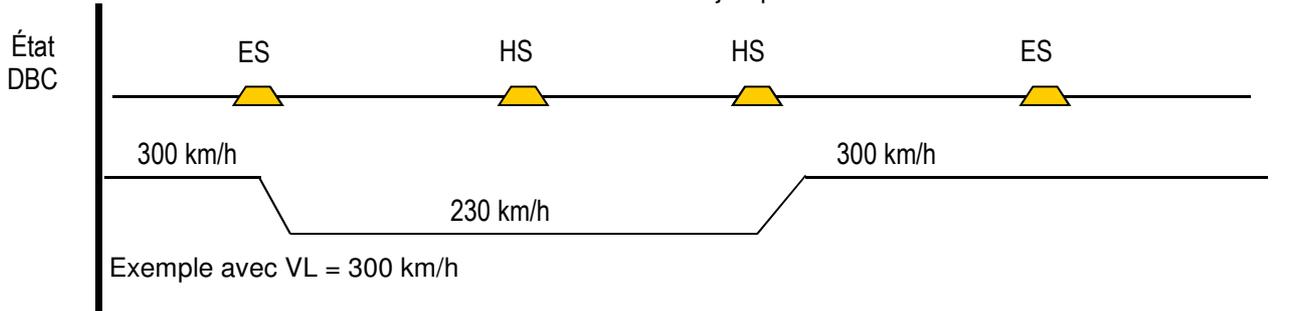
État DBC	Vitesse (en km/h)	État DBC										
ES	VL	ES										
ES	VL	HS	VL	ES								
ES	230	HS	230	HS	VL	ES	VL	ES	VL	ES	VL	ES
ES	170	HS	170	HS	170	HS	VL	ES	VL	ES	VL	ES
ES	170	HS	170	HS	170	HS	170	HS	VL	ES	VL	ES
ES	170	HS	VL	ES								

Ces vitesses sont des vitesses maximales.

S'il n'existe pas de dispositif permettant de limiter la vitesse des trains aux valeurs ci-dessus, l'agent du SGC limite la vitesse des circulations à une vitesse plus faible, par exemple 220 km/h ou 160 km/h au lieu de 230 km/h.

Localisation de la limitation de vitesse

La limitation de vitesse s'étend du dernier DBC ES jusqu'au dernier DBC HS :



Limitations de vitesse sur des parcours avec jonction ligne conventionnelle/ligne à grande vitesse lors de la mise hors service d'un ou plusieurs DBC

Limitation de vitesse

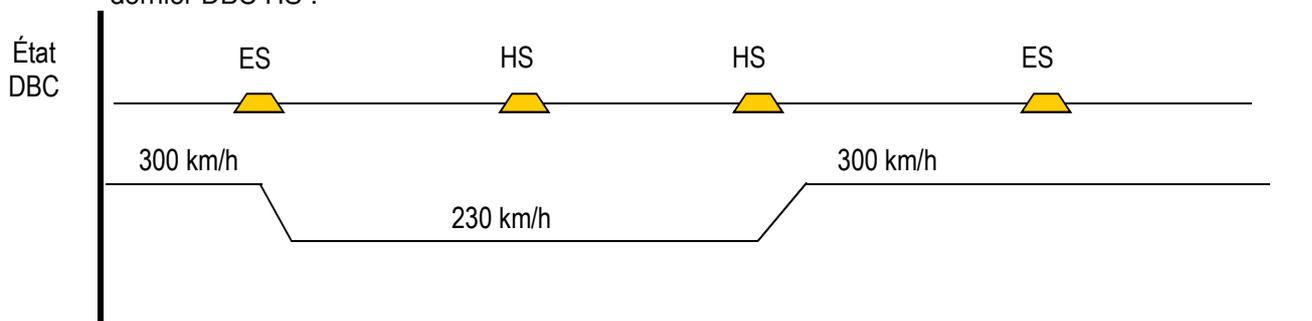
ligne conventionnelle		LGV								
DBC ES	VL	VL	ES	VL	ES	VL	ES	VL	ES	ES
	VL	230	HS	VL	ES	VL	ES	VL	ES	ES
	VL	230	HS	230	HS	VL	ES	VL	ES	ES
	VL	230	HS	170	HS	170	HS	VL	ES	ES
DBC HS	VL	230	ES	VL	ES	VL	ES	VL	ES	ES
	160 ⁽¹⁾	170	ES	VL	ES	VL	ES	VL	ES	ES
	160	170	HS	VL	ES	VL	ES	VL	ES	ES
	160	170	HS	170	HS	VL	ES	VL	ES	ES
	160	170	HS	170	HS	170	HS	VL	ES	ES

Sur LGV, s'il n'existe pas de dispositif permettant de limiter la vitesse des trains aux valeurs ci-dessus, l'agent du SGC limite la vitesse des circulations à une vitesse plus faible, par exemple 220 km/h ou 160 km/h au lieu de 230 km/h.

Sur les lignes conventionnelles qui donnent accès aux LGV, à défaut de la présence d'un dispositif permettant d'imposer la limitation de vitesse par la signalisation, l'agent circulation arrête les circulations pour leur remettre les ordres de limitation de vitesse correspondants

Localisation de la limitation de vitesse

La limitation de vitesse, pour la part LGV s'étend entre l'origine de la ligne à grande vitesse jusqu'au dernier DBC HS :

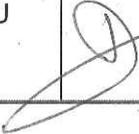


(1) Dans le cas où une limitation de vitesse à 160 km/h sur ligne conventionnelle à vitesse > 160 km/h est imposée.

Fiche d'identification

Titre	Conditions d'exploitation des détecteurs de boîtes chaudes
Nature du texte	Document d'exploitation
Elaborateur	Direction Générale Exploitation Système (DGEX) - Département Documentation Ferroviaire
Référence SNCF RÉSEAU	RFN-CG-SE 02 C-00-n°004
Version en cours / date	Version 02 du 08-11-2018
Date d'application	Applicable à partir du 09-06-2019

Élaboration / Approbation

Rédacteur		Vérificateur		Approbateur	
Marion SEGRETAIN		Marc DOISNEAU		Patrick JEANTET Président - 8 NOV. 2018	

Textes abrogés

- RFN-CG-SE-02-C-00-n°004 "conditions d'exploitation des détecteurs de boîtes chaudes" (version 1 du 23/09/2013)

Textes de référence

- néant

Textes interdépendants

- néant

Distribution

SNCF Réseau	<i>Direction Générale de l'Exploitation Système</i>	- <i>Direction Prescriptions d'Exploitation & Sécurité Système</i>
	<i>Direction Générale Opération & Production</i>	- <i>Direction Sécurité</i>
	<i>Direction Générale Industrielle & Ingénierie</i>	- <i>Direction Qualité Sécurité</i>
	<i>Direction Générale Clients & Services</i>	- <i>Direction de l'attribution des capacités</i> ○ <i>Directeur de la sécurité</i> - <i>Directions territoriales</i>
	<i>Direction Juridique et de la Conformité</i>	- <i>Pôle Prescription et Textes Réglementaires</i>
	<i>Direction générale Ile-de-France</i>	- <i>Direction Sécurité Sûreté</i>
	<i>Direction Générale de la Stratégie, de la programmation et de la MOA</i>	- <i>Direction de la Maîtrise d'ouvrage</i>
<i>Entreprises ferroviaires</i>	<i>Entreprises ferroviaires titulaires d'un certificat de sécurité délivré par l'EPSF</i>	
<i>Autres GI du RFN</i>	<i>Titulaires de convention (prestataires) avec ou sans agrément de sécurité délivré par l'EPSF</i>	
	<i>Titulaires de contrat de partenariat ou de concession de travaux avec un agrément de sécurité délivré par l'EPSF</i>	
	<i>Titulaires de convention de délégation de service public avec agrément de sécurité délivré par l'EPSF</i>	
<i>Centres de formation</i>	<i>Centres agréés par l'EPSF</i>	
<i>EPSF</i>	<i>Direction des Référentiels</i>	
<i>Autres</i>	<i>Ministère chargé des transports</i> <i>Direction des services de transport</i> <i>Bureau de la sécurité et de l'interopérabilité des transports guidés</i>	

Résumé

Le présent document d'exploitation définit les conditions d'exploitation des détecteurs de boîtes chaudes mis à la disposition des exploitants ferroviaires par le gestionnaire d'infrastructure.