

Constitution et anomalies de la signalisation d'arrière portée par les trains

Document d'exploitation

Version 2 du 08-12-2017
Applicable à partir du 10-06-2018

SNCF RESEAU

(IG SE 1 E n°1)
RFN-IG-SE 01 E-00-n°001



Sommaire

Article 1. Préambule	5
1.1. Origine de la modification du document	5
1.2. Objet	5
1.3. Abréviations utilisées	5
1.4. Glossaire	5
CHAPITRE 1 : CONSTITUTION DE LA SIGNALISATION D'ARRIERE	6
Article 101. Principe	6
Article 102. Exceptions	6
CHAPITRE 2 : ANOMALIES	7
Article 201. Absence de signalisation d'arrière	7
Article 202. Extinction partielle.....	7
Article 203. Extinction totale	7
203.1. En block manuel	7
203.2. En block automatique	7
Article 204. Signalisation d'arrière intempestive dans le corps d'un train	8

Article 1. Préambule

Le présent document d'exploitation est élaboré en application :

- de l'article 68 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,
- de l'article 10 du décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 modifié relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire.

1.1. Origine de la modification du document

Les modifications apportées par cette version 2 concernent :

- la prise en compte des organisations mises en place suite à la loi n°2014-872 du 04 août 2014 portant réforme ferroviaire,
- la mise en conformité avec les dispositions de l'arrêté du 19 mars 2012, modifié par l'arrêté du 25 août 2015, relatives à la visibilité des trains,
- l'utilisation du terme générique "service chargé de la gestion des circulations",
- la suppression de la référence au Règlement 001,
- l'actualisation du vocabulaire et des abréviations utilisées,
- la modification de l'architecture du document pour une meilleure lisibilité.

1.2. Objet

Le présent document d'exploitation précise les conditions d'équipement des trains en signalisation d'arrière et les conditions de circulation d'un train en cas d'absence ou de dysfonctionnement de sa signalisation d'arrière, d'extinction totale ou partielle ou de présence intempestive dans le corps d'un train.

Une consigne locale d'exploitation précise, si nécessaire, les procédures particulières, applicables par le service chargé de la gestion des circulations et les exploitants ferroviaires, permettant de vérifier que le train est complet.

Les dispositions relatives à la signalisation d'arrière concernant les trains de parcours limité sont définies dans le document d'exploitation RFN-IG-SE 08 B-00-n°003.

1.3. Abréviations utilisées

RFN	Réseau ferré national
RT	Renseignements techniques
SGC	Service chargé de la gestion des circulations

1.4. Glossaire

Service chargé de la gestion des circulations	Service assurant la mission de gestion opérationnelle des circulations sur le RFN.
---	--

Chapitre 1 :

Constitution de la signalisation d'arrière

La signalisation d'arrière d'un train a pour but de repérer son extrémité, son sens de marche et de donner l'assurance de sa complétude.

La fourniture des signaux amovibles, la mise en place ainsi que la vérification de la conformité de la signalisation d'arrière et son rétablissement en cas d'anomalie incombent aux exploitants ferroviaires.

Article 101. Principe

La signalisation d'arrière est constituée par deux signaux électriques fixes présentant des feux rouges, ou par deux signaux amovibles présentant des feux rouges la nuit ou lorsque la visibilité est inférieure à 100 mètres.

Cette signalisation est valable en toutes circonstances, sur toutes les lignes.

Article 102. Exceptions

Sur une ligne autre qu'à signalisation d'arrière allégée, indiquée aux R.T. ou dans les consignes de ligne, la signalisation d'arrière d'un train peut être constituée :

- soit d'une lanterne de queue, présentant un feu rouge, placée en principe, du côté gauche, lorsque le parcours :
 - est effectué de jour et la visibilité est supérieure à 100 mètres,
 - ne comporte pas un tunnel, désigné par le gestionnaire de l'infrastructure et indiqué aux R.T. ou dans les consignes de ligne, dans lequel la signalisation d'arrière des trains doit présenter obligatoirement deux feux rouges,
- soit d'une plaque de queue ou d'une lanterne non allumée lorsque le parcours :
 - est effectué de jour et la visibilité est supérieure à 100 mètres,
 - ne comporte pas un tunnel, désigné par le gestionnaire de l'infrastructure et indiqué aux R.T. ou dans les consignes de ligne, dans lequel la signalisation d'arrière des trains doit présenter au moins un feu rouge ou obligatoirement deux feux rouges.

Sur une ligne à signalisation d'arrière allégée, indiquée aux R.T. ou dans les consignes de ligne, la signalisation d'arrière d'un train peut être constituée :

- soit d'une lanterne de queue, présentant un feu rouge,
- soit d'une plaque de queue ou d'une lanterne non allumée lorsque le parcours :
 - est entièrement effectué de jour et la visibilité est supérieure à 100 mètres,
 - ne comporte pas un tunnel désigné par le gestionnaire de l'infrastructure, indiqué aux R.T. ou dans les consignes de ligne, dans lequel la signalisation d'arrière des trains doit présenter au moins un feu rouge.

Chapitre 2 : Anomalies

Tout exploitant ferroviaire qui constate une anomalie dans la signalisation d'arrière portée par un train, doit immédiatement aviser ou faire aviser le SGC.

Le SGC avise l'exploitant ferroviaire concerné.

Article 201. Absence de signalisation d'arrière

Conformément à la recommandation RC A-B 7a n°1 publiée par l'EPSF relative à la composition, à la remorque, au freinage, à la vitesse limite et à la masse des trains, les trains de voyageurs et de messageries ne peuvent pas acheminer, en queue, un véhicule ne comportant pas la conduite générale ou ne pouvant pas être relié à celle-ci suite à avarie. De ce fait, une absence de signalisation d'arrière, pour ces deux catégories de trains est à traiter comme une extinction totale.

Pour les autres catégories de trains, l'agent du SGC doit :

- prendre les mesures relatives à une rupture d'attelage conformément aux dispositions fixées par la documentation d'exploitation,
- prendre, ou faire prendre, les dispositions pour éviter tout risque de rattrapage du train démuné de signalisation d'arrière,
- arrêter ou faire arrêter ce train pour s'assurer qu'il est complet : dès que cette assurance est obtenue, lever les mesures relatives à la rupture d'attelage,
- obtenir, sous la responsabilité de l'exploitant ferroviaire, le rétablissement de la signalisation avant de lever les dispositions prises pour éviter le risque de rattrapage.

Article 202. Extinction partielle

La signalisation doit être rétablie, sous la responsabilité de l'exploitant ferroviaire, à la première gare d'arrêt normal du train ou, en cas d'impossibilité, dans une gare déterminée par le SGC d'entente avec l'exploitant ferroviaire concerné.

Article 203. Extinction totale

203.1. En block manuel

L'agent du SGC qui constate une extinction totale de la signalisation d'arrière, ou qui en est informé, doit faire arrêter le train au premier poste de cantonnement suivant afin de faire vérifier, par le conducteur, que le train est complet s'il n'a pu lui-même s'en rendre compte et d'obtenir, si le train est complet et sous la responsabilité de l'exploitant ferroviaire, le rétablissement de la signalisation.

203.2. En block automatique

L'agent du SGC qui constate une extinction totale de la signalisation d'arrière, ou qui en est informé, doit immédiatement :

- prendre les dispositions utiles pour arrêter et retenir le premier train qui suit le train dont la signalisation d'arrière est éteinte,

- faire arrêter le train dont la signalisation d'arrière est éteinte, à la première gare où cet arrêt lui paraît possible, pour obtenir :
 - l'assurance que le train est complet, s'il n'a pas encore obtenu cette information,
 - le rétablissement de la signalisation, sous la responsabilité de l'exploitant ferroviaire, si le train est complet.

De plus, pour éviter tout risque de rattrapage, l'agent du SGC :

- s'il peut obtenir l'assurance que le train suivant ne pénétrera pas dans un canton occupé par le train dont la signalisation d'arrière est éteinte, autorise la levée des mesures prises vis-à-vis du train qui suit le train dont la signalisation d'arrière est éteinte,
- dans le cas contraire, il autorise la remise en marche du train suivant après avoir avisé le conducteur, par écrit ou par dépêche, sous la forme :

"En cas de pénétration en canton occupé en amont de (gare choisie pour rétablir la signalisation d'arrière), le conducteur est susceptible de rencontrer un train dont la signalisation d'arrière est éteinte".

Article 204. Signalisation d'arrière intempestive dans le corps d'un train

Tout exploitant qui constate la présence intempestive d'une signalisation arrière dans le corps d'un train avise ou fait aviser immédiatement le SGC qui prend les mesures de sécurité pour arrêter le train et faire cesser l'anomalie :

- en block manuel, au premier poste de cantonnement rencontré,
- en block automatique, à la première gare d'arrêt normal du train.

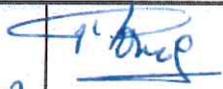
Le SGC avise l'exploitant ferroviaire concerné.

La signalisation intempestive est retirée sous la responsabilité de l'exploitant ferroviaire.

Fiche d'identification

Titre	Constitution et anomalies de la signalisation d'arrière portée par les trains
Nature du texte	Document d'exploitation
Élaborateur	Direction Sécurité, Sûreté et Risques - Département Politiques et Documentation de Sécurité Ferroviaire
Référence SNCF Réseau	RFN-IG-SE 01 E-00-n°001
Version en cours / date	Version 2 du 08-12-2017
Date d'application	Applicable à partir du 10-06-2018

Élaboration / Approbation

Rédacteur		Vérificateur		Approbateur	
Frédéric HORNBY		Pierre DABURON		Patrick JEANTET	
11.12.2017		11 12 2017		21.12.2017	

Textes abrogés

- RFN-IG-SE 01 E-00-n°001 "Constitution et anomalies de la signalisation d'arrière portée par les trains", version 01 du 06/10/2010

Textes de référence

- Néant

Textes interdépendants

- RFN-IG-SE 02 B-00-n°004 "Arrêt des trains en cas de risque grave ou imminent pour la sécurité"
- RFN-IG-SE 08 B-00-n°003 "Trains de parcours limité"
- RC A-B 7a n°1 "Règles générales relatives à la composition, à la remorque, au freinage, à la vitesse limite et à la masse des trains"

Distribution

SNCF Réseau	<i>Direction Sécurité – Sûreté et Risques</i>	- Département Politiques et Documentation de Sécurité Ferroviaire - Département Appui & Méthodes
	<i>Métier "Circulation"</i>	- Direction Exploitation et Sécurité
	<i>Métier "Maintenance & Travaux"</i>	- Direction Sécurité – Qualité - Sûreté - Direction de la Maintenance
	<i>Métier "Ingénierie & Projets"</i>	- Direction Projets Système Ingénierie - Service Autorisations de sécurité
	<i>Métier "Accès Réseau"</i>	- Service Support et Sécurité
	<i>Secrétariat Général</i>	- Direction Juridique
	<i>Direction générale Ile de France</i>	- Direction Sécurité
	<i>Directions territoriales</i>	- Pôle Clients et Services
<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 Direction des services de transport Bureau de la sécurité et de l'interopérabilité des transports guidés</i>	

Résumé

Le présent document d'exploitation traite des conditions d'équipement des trains en signalisation d'arrière et des exceptions à la règle générale. Il précise également les conditions de circulation d'un train en cas d'absence ou de dysfonctionnement de sa signalisation d'arrière, d'extinction totale ou partielle ou de présence intempestive dans le corps d'un train.