

Référentiels EPSF

Recommandation

Sécurité des circulations

Moyen acceptable de conformité

Information des conducteurs concernant les modifications d'infrastructure

RC A-B 1d n°1

Applicable sur : RFN

Edition du : 27 janvier 2014

Version 1

Applicable à partir du : 08 juin 2014

AVANT- PROPOS	3
PREAMBULE	3
OBJET	3
CHAPITRE 1 – PRINCIPES DE L'INFORMATION DES CONDUCTEURS	4
Article 101 – Généralités	4
Article 102 – Nature de l'information	4
Article 103 – Mise à disposition, maintien de l'information, prise de connaissance de l'information	5
Article 104 – Limite des prévisions	5
CHAPITRE 2 – DISPOSITIONS EXCEPTIONNELLES	7
Article 201 – Obligations du conducteur	7
Article 202 – Modifications inopinées de la signalisation autres que limitations inopinées de vitesse, signaux « Baissez panto » et « Coupez courant » mis en service à l'improviste	7
Article 203 – Modifications inopinées de la signalisation « Baissez panto » et « Coupez courant » mis en service à l'improviste	8
Fiche d'identification	9

Avant - Propos

Le présent texte a été élaboré en application de :

1. 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. 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. L'article 89 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.

Objet

Cette recommandation a pour objet de définir les dispositions relatives à l'information des conducteurs concernant les modifications de l'infrastructure sur les lignes du Réseau Ferré National (RFN), afin que les conducteurs puissent anticiper ces modifications.

Certaines de ces dispositions relatives aux informations des conducteurs concernant les modifications d'infrastructure et de signalisation sont en outre reprises dans le document d'exploitation RFN-NG-SE 01 D-00-n°003.

Les dispositions du présent document applicables aux entreprises ferroviaires le sont également aux autres exploitants ferroviaires concernés pour la circulation de leurs convois.

Chapitre 1 – Principes de l'information des conducteurs

Article 101 – Généralités

(Extrait de l'article 89 de l'arrêté du 19 mars 2012)

Lorsque la modification envisagée concerne la signalisation, celle-ci et les conditions de répétition des signaux sont annoncées par des avis spécifiques établis, suivant un cadre type, par le gestionnaire d'infrastructure délégué ou la personne titulaire de la convention d'exploitation mentionnée à l'article 23 du décret du 19 octobre 2006 susvisé et diffusés par le service chargé de la gestion des circulations.

Au terme de quatre semaines suivant la diffusion de l'avis mentionné à l'alinéa précédent, les entreprises ferroviaires ou les personnes titulaires de la convention d'exploitation mentionnée à l'article 23 du décret du 19 octobre 2006 susvisé précisent par consignes opérationnelles les conditions dans lesquelles ils poursuivent l'information de leurs conducteurs. Cet avis et les informations successives, au-delà de ce délai de quatre semaines, précisent notamment les voies concernées, la nature (modification temporaire ou définitive, signaux, taux de limitation de vitesse...) et la localisation de la signalisation (points kilométriques) concernée, les dates et heures de mise en service et hors service, ainsi que les particularités d'exploitation (chantiers de travaux, particularités de circulation des trains...).

La documentation d'exploitation précise le processus de diffusion de cet avis et précise les conditions d'annonce des modifications inopinées de la signalisation.

Précision : le décret du 19 octobre 2006 est le décret 2006-1279 modifié relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire.

Le principe d'organisation doit permettre à chaque conducteur de disposer en cabine de conduite des informations concernant les modifications d'infrastructure et de signalisation prévues sur les itinéraires qu'il est susceptible d'emprunter. Les informations sont fournies aux entreprises ferroviaires par le Service Gestionnaire des Trafics et des Circulations (SGTC), en s'appuyant sur une application dénommée FLASH 2 décrite dans le document d'exploitation RFN-NG-SE 01 D-00-n°003.

Article 102 – Nature de l'information

102.1 – Informations systématiques

Les conducteurs doivent disposer des informations concernant les modifications d'infrastructure et de signalisation prévues pour pouvoir anticiper et réagir de manière adaptée lorsque la signalisation modifiée peut être abordée à une vitesse supérieure à 40 km/h :

- modifications des limites de vitesse, quel que soit le type des signaux qui les prescrivent ;
- mise en service, suppression ou déplacement des signaux d'arrêt ;
- mise en service, suppression ou déplacement des repères d'arrêt ;
- mise en service, suppression ou déplacement des signaux d'annonce d'arrêt ;
- mise en service, suppression ou déplacement des signaux propres à la traction électrique ;
- modification de signaux indicateurs de direction ou donnant une indication de direction ;
- possibilité de circulation à contresens sur ITCS.

Ces modifications peuvent être définitives ou temporaires. Pour la présente recommandation, sont considérées comme définitives les modifications d'une durée prévisible égale ou supérieure à 3 mois.

102.2 – Autres informations

Pour l'information des conducteurs, le SGTC transmet au correspondant désigné de l'exploitant ferroviaire concerné les modifications autres que celles reprises à l'article 102.1 uniquement s'il l'estime nécessaire vis-à-vis de la sécurité des circulations et des personnes.

102.3 – Limite de l'information

L'entreprise ferroviaire n'a pas l'obligation d'informer ses conducteurs des modifications d'infrastructure et de signalisation qui ne les concernent pas, par exemple :

- modifications sur les lignes non empruntées par l'entreprise ferroviaire ;
- limitations temporaires de vitesse dont le taux est supérieur à la vitesse limite à laquelle ses conducteurs sont autorisés à circuler ou à la vitesse limite propre des engins qu'ils sont autorisés à conduire ;
- modifications relatives aux signaux propres à la traction électrique si le conducteur n'est pas autorisé à la conduite d'engins électriques.

Article 103 – Mise à disposition, maintien de l'information, prise de connaissance de l'information

103.1 – Mise à disposition, maintien de l'information

L'entreprise ferroviaire doit mettre à disposition de ses conducteurs les informations données par le SGTC en respectant les règles ci-après.

Chaque conducteur doit disposer en cabine de conduite des informations concernant les modifications d'infrastructure et de signalisation prévues sur les itinéraires qu'il est susceptible d'emprunter normalement, y compris les itinéraires de détournement lorsqu'ils font l'objet de fiches de détournement reprises aux Renseignements Techniques :

- jusqu'au rétablissement de la situation initiale pour les informations concernant les modifications temporaires de la signalisation ;
- pendant 4 semaines suivant la mise en service pour les informations concernant les modifications définitives de la signalisation ; au-delà et pendant 15 mois ces informations sont archivées et maintenues à disposition des conducteurs.

103.2 – Prise de connaissance de l'information

Les conducteurs doivent prendre connaissance des informations concernant les modifications prévues avant d'emprunter les itinéraires correspondants.

Le conducteur qui n'a pas circulé sur un itinéraire depuis plus de 4 semaines, doit obligatoirement consulter les informations archivées.

La prise de connaissance ne doit pas se faire pendant la conduite de la circulation.

Article 104 – Limite des prévisions

Compte tenu des sujétions des travaux, en particulier pour les chantiers de renouvellement de voie, les indications fournies constituent la meilleure prévision possible tant pour ce qui concerne la position que pour les dates et heures de mise en service ou de suppression des signaux.

104.1 – Changement des dates, heures et relèvement des taux de vitesse

Dans certains cas où le changement entraîne une prescription moins restrictive que prévue, cela peut être fait sans information préalable, le service chargé de la maintenance des installations devant néanmoins en aviser dès que possible le représentant du SGTC pour faire rectifier l'Avis-Signalisation correspondant.

Il en est ainsi pour :

- une limitation de vitesse qui peut :

- être supprimée avant la date ou l'heure prévue, dans ce cas le TIV de chantier à distance doit être maintenu mais annulé par une croix de St André, jusqu'à la date prévue pour la suppression de la limitation de vitesse ou jusqu'à une nouvelle date fixée par le service chargé de la maintenance des installations, le repère de proximité étant retiré le cas échéant ;
- ne commencer qu'après la date ou l'heure prévue, dans ce cas le TIV de chantier à distance, quand il est nécessaire, doit être implanté mais annulé par masque et croix de St André jusqu'à la mise en service effective des signaux de chantier.

- le taux de vitesse limite qui peut être relevé.

104.2 – Chantier comportant plusieurs phases

Compte tenu des différentes périodes déterminées d'un chantier et des incertitudes potentielles sur la programmation fine de ce dernier, les conducteurs doivent être informés conformément aux indications du SGTC que la transition entre deux phases de chantier successives est susceptible d'intervenir avec une incertitude de 48 heures.

104.3 – Situation équivalant à une modification inopinée

Si les circonstances imposent de réaliser une situation équivalant à une modification inopinée de signalisation, par exemple en cas de mise en service anticipée de la modification, d'abaissement du taux de limitation de vitesse, d'allongement notable du chantier ou de prolongation de sa durée, les dispositions concernant les modifications inopinées doivent être appliquées (voir chap. 2 ci-après).

Chapitre 2 – Dispositions exceptionnelles

Article 201 – Obligations du conducteur

Le conducteur doit demander les informations nécessaires lorsque :

- la durée de son service doit se prolonger au-delà de la période de validité des informations contenues dans le document Flash en sa possession ;
- il doit circuler sur un itinéraire pour lequel il n'a pas les informations relatives aux modifications éventuelles d'infrastructure.

Ces informations doivent être obligatoirement transmises à l'arrêt. Ce dernier doit se situer :

- au plus tard dès la fin de la période de validité des informations en sa possession sur l'itinéraire correspondant ;
- avant l'itinéraire dont il ne possède pas les informations.

La prise de connaissance des informations par le conducteur se fait obligatoirement à l'arrêt.

Le conducteur peut obtenir les informations nécessaires auprès de son entreprise ferroviaire :

Si ces informations doivent lui être transmises au cours de la circulation, il doit aviser le SGTC et convenir avec lui d'un lieu d'arrêt pour les recevoir et respectant les critères ci-dessus.

Le conducteur ne peut pas obtenir les informations nécessaires auprès de son entreprise ferroviaire :

- en cas de détournement, il doit aviser le SGTC qui lui indique le lieu d'arrêt le plus proche respectant les critères ci-dessus et où il peut obtenir ces informations du SGTC ;
- si ce n'est pas possible ou dans les autres cas, le SGTC lui transmet ces informations à l'arrêt par dépêche (ces informations peuvent ne concerner que le trajet lui permettant d'atteindre le premier point où il pourra recevoir des informations complémentaires).

Dans ces deux situations, en l'absence de liaison radio sol-train, le conducteur choisit de lui-même un point d'arrêt respectant les critères ci-dessus où il pourra rentrer en communication avec le SGTC.

Article 202 – Modifications inopinées de la signalisation autres que limitations inopinées de vitesse, signaux « Baissez panto » et « Coupez courant » mis en service à l'improviste

Si, exceptionnellement, la signalisation devait être modifiée sans que les règles fixées par le document d'exploitation RFN-NG-SE 01 D-00-n°003 pour l'information des conducteurs aient pu être respectées, le représentant désigné du SGTC devrait décider des mesures provisoires à prendre, notamment :

- arrêt systématique pour avis aux conducteurs ;
- emploi provisoire d'autres signaux existants.

Article 203 – Modifications inopinées de la signalisation « Baissez panto » et « Coupez courant » mis en service à l'improviste

Jusqu'au retrait du repère d'approche prévu par l'IN 1482, le représentant du gestionnaire d'infrastructure délégué fait arrêter avant la zone concernée les trains comportant des pantographes dont la commande n'est pas assurée par le conducteur de tête.

Lorsqu'un conducteur est avisé, lors d'un arrêt, de la mise en service à l'improviste d'un signal « Baissez panto » ou « Coupez courant », il renseigne ou fait renseigner les autres agents concernés de son train (conducteur de pousse, accompagnateur de wagon-pantographe, etc.).

Le régulateur sous-station tient à jour la situation des signaux « Baissez panto » et « Coupez courant » temporaires de sa zone d'action afin d'être en mesure de fournir, en cas de besoin (circulation à contre-sens par exemple), tous les renseignements nécessaires à l'information des conducteurs concernés.

Fiche d'identification

Référentiel	Sécurité des circulations
Titre	Information des conducteurs concernant les modifications d'infrastructure
Référence	Recommandation – RC A-B 1d n°1
Date d'édition	27 janvier 2014

Historique des versions		
Numéro de version	Date de version	Date d'application
1	27 janvier 2014	08 juin 2014

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

Résumé
Ce texte a pour objet de définir les principes d'information des conducteurs concernant les modifications d'infrastructure sur les lignes du Réseau Ferré National (RFN).

Textes abrogés	Textes interdépendants
/	RFF RFN-NG-SE 01 D-00-n°003

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

Rédacteurs		Vérificateur		Approbateur	
Nom	Date et signature	Nom	Date et signature	Nom	Date et signature
Francis ANDRE		Martial BARTEAU		Hubert BLANC	
Marc LAVENANT					

Division Règles et Référentiels
 Établissement Public de Sécurité Ferroviaire – Direction Référentiels
 60, rue de la vallée – CS 11758 - 80017 AMIENS Cedex 1