

Référentiels EPSF

Recommandation

Sécurité des circulations

Moyen acceptable de conformité

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

RC A-B 1e n°1

Applicable sur : RFN

Edition du : 11 février 2014

Version 1 du 11 février 2014

Applicable à partir du : 08 juin 2014

Avant-propos.....	3
Préambule.....	3
Objet	3
Chapitre unique – Signalisation d’avant	4
Article 101 - But de la signalisation d’avant	4
Article 102 - Constitution de la signalisation d’avant	4
Article 103 - Mise en œuvre de la signalisation d’avant	4
Article 104 - Extinction accidentelle de la signalisation d’avant.....	4
Article 105 – Signalisation d’avant intempestive dans le corps d’un train.....	4
Fiche d’identification	5

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 49 point j) et 68 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.

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 le réseau ferré national.

Objet

Le présent texte a pour objectif de définir la constitution et les anomalies de la signalisation d'avant portée par les trains.

Chapitre unique – Signalisation d'avant

Article 101 - But de la signalisation d'avant

La signalisation d'avant a pour but de repérer l'extrémité avant des trains et le sens de leur marche.

Article 102 - Constitution de la signalisation d'avant

Normalement, les trains portent à l'avant trois feux blancs disposés en triangle isocèle. Toutefois, certains matériels ayant été autorisés antérieurement avec seulement deux feux blancs à l'avant, certains trains peuvent ne comporter que deux feux blancs disposés sur une ligne horizontale.

Article 103 - Allumage de la signalisation d'avant

L'allumage de la signalisation d'avant incombe au conducteur.

Lorsque les signaux fonctionnent sous plusieurs régimes d'éclairage, il doit être utilisé :

- normalement le régime « projecteur »,
- le régime « fanal » le jour et la nuit chaque fois qu'il y a risque d'éblouissement (traversée de gares, franchissement de chantiers de travaux, croisement de trains, manœuvres, ...),
- le régime « projecteur réduit », s'il existe, uniquement la nuit lorsque la voie longe une chaussée routière.

Article 104 - Extinction accidentelle de la signalisation d'avant

L'agent qui constate qu'un train circule sans avoir au moins un feu blanc à l'avant doit aviser (ou faire aviser par le SGTC) le conducteur par radio ou, à défaut de liaison radio :

- la nuit, en faisant arrêter ce train au premier poste,
- le jour, par l'intermédiaire de la première gare d'arrêt normal.

Le conducteur qui constate, ou est averti, que son train circule sans feu blanc à l'avant doit, après arrêt le cas échéant, rallumer au moins un feu blanc.

Lorsqu'il ne peut rallumer au moins un feu blanc, le conducteur peut circuler, sur un parcours aussi réduit que possible :

- la nuit et dans des conditions de faible luminosité (tunnel, brouillard, ...), avec au moins le feu blanc d'une lanterne de bord répondant aux exigences de la SAM S 007,
- le jour, sans aucun feu à l'avant.

En pareil cas, le conducteur doit faire usage du dispositif d'avertissement sonore (sifflet) toutes les fois qu'il le juge nécessaire.

Article 105 – Signalisation d'avant intempestive dans le corps d'un train

L'agent qui constate la présence intempestive d'une signalisation d'avant dans le corps d'un train doit aviser ou faire aviser par le SGTC le conducteur à la première gare d'arrêt normal du train.

À cette gare d'arrêt, la signalisation d'avant intempestive dans le corps du train doit être supprimée par l'entreprise ferroviaire.

Fiche d'identification

Référentiel	Sécurité - Sécurité des circulations
Titre	Constitution et anomalies de la signalisation d'avant portée par les trains
Référence	Recommandation - RC A-B 1e n°1
Date d'édition	11 février 2014

Historique des versions		
Numéro de version	Date de version	Date d'application
1	11 février 2014	08 juin 2014

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

Résumé
Ce document reprend les dispositions que l'EPSF recommande de prescrire quant à la constitution et aux anomalies de la signalisation d'avant portée par les trains.

Textes abrogés	Textes interdépendants
	SAM S 007

Entreprises concernées	GI – GID - EF
Lignes ou réseaux concernés	LGV – Lignes conventionnelles

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