

Référentiel Infrastructure

Règlement S2B

Protection des voies principales

Édition de 1977

Applicable à partir du 10-12-2006

IN 1511 (S2B)

Émetteur : SNCF



SNEF

T

RÈGLEMENT

S 2 B

COPIE

COPIE

COPIE

COPIE

COPIE

PROTECTION DES VOIES PRINCIPALES

COPIE

COPIE

COPIE

TIRAGE RECTIFIÉ

1977

SOMMAIRE

| | <u>Pages</u> |
|-----------------------|--------------|
| Art 1. Textes abrogés | 1 |
| Art 2. Objet | 1 |

CHAPITRE 1

MESURES A PRENDRE POUR ARRETER ET RETENIR LES TRAINS

| | |
|--|---|
| Art 101. Généralités | 2 |
| Art 102. Mesures à prendre pour arrêter et retenir les trains | 2 |
| Art 103. Dispositions particulières à prendre pour arrêter et retenir les trains en gare | 3 |
| Art 104. Manoeuvre effectuée par un train qui doit être retenu | 4 |

CHAPITRE 2

PROTECTION DES VOIES PRINCIPALES FERMETURE DE VOIE

§ 1 Généralités

| | |
|--|---|
| Art 201. Principes | 5 |
| Art 202. Fermeture de voie | 5 |
| Art 203. Engagement des voies principales dans une gare ou un établissement PL | 6 |

§ 2. Manoeuvres sur les voies principales

| | |
|---|----|
| Art 204. Règles de protection des manoeuvres sur les voies principales | 7 |
| Art 205. Limites des manoeuvres sur voies principales dans les gares | 8 |
| Art 206. Refoulement d'un train, sur ordre, en l'absence d'un agent sédentaire sur le terrain | 9 |
| Art 207. Dégagement des voies principales par les manoeuvres | 10 |

Pages

CHAPITRE 3

PROTECTION DES OBSTACLES INOPINES

| | |
|--|--------|
| § 1 Dispositions à prendre par les agents autres que les agents-circulation ou les aiguillleurs pour assurer la protection des obstacles inopinés | |
| Art 301. Arrêt des trains par les signaux d'un gare ou d'un poste | 11 |
| § 2 Dispositions à prendre par les agents autres que les agents-circulation ou les aiguillleurs pour assurer la protection des obstacles inopinés | |
| Art 302. Arrêt des trains | 12 |
| Art 303. Signal d'alerte lumineux | 14 |
| Art 304. Alerte par radio | 14 |
| Art 305. Torche flamme rouge | 15 |
| Art 305 bis Conduite à tenir par un agent qui aperçoit le signal d'alerte lumineux, entend le signal d'alerte radio, voit une torche allumée ou en aperçoit la lueur | 15 bis |
| Art 306. Couverture | 16 |
| Art 307 Règles particulières de couverture en block automatique | 19 |
| An. 305 Cessation de la couverture | 20 |

CHAPITRE 4

DANGER SUR LA VOIE

LIMITATIONS INOPINÉES DE VITESSE

| | |
|--|----|
| Art 401. Danger ou présomption de danger sur la voie | 21 |
| Art 402. Cas particulier des divagations de bestiaux | 22 |
| Art. 403 Limitations inopinées de vitesse | 24 |

CHAPITRE 5
LIGNES EQUIPEES DE SIGNALISATION DE CABINE
PROTECTION DES VOIES PRINCIPALES

Dispositions particulières applicables à la protection des obstacles et aux limitations inopinées de vitesse

§ 1. Protection des obstacles Inopinés

| | |
|--|----|
| Art 501 Moyens de protection | 27 |
| Art 502. Mesures à prendre par l'agent-circulation | 28 |
| Art 503. Mesures à prendre par les mécaniciens | 28 |
| Art 504. Conduite à tenir par les agents autres que l'agent-circulation ou les Mécaniciens | 29 |

§ 2. Limitations inopinées de vitesse

| | |
|--|----|
| Art 505 Limitations Inopinées de vitesse | 30 |
|--|----|

ANNEXE 1 : Planches photographiques

ANNEXE 2 : Délimitation géographique de la zone dense Ile de France

R È G L E M E N T

S 2 B

PROTECTION DES VOIES PRINCIPALES

Article 1. Textes abrogés.

Néant.

Article 2. Objet.

1. Le présent règlement est destiné à fixer les dispositions concernant :

- les mesures à prendre pour arrêter et retenir les trains,
- la protection des voies principales,
- la protection des obstacles inopinés,
- les limitations inopinées de vitesse.

CHAPITRE I

**MESURES A PRENDRE POUR ARRÊTER
ET RETENIR LES TRAINS***Article 101. Généralités.*

Les règlements prévoient, en différentes circonstances, que l'agent-circulation, l'aiguilleur ou le garde doit prendre les mesures utiles pour arrêter et retenir les trains.

Ces mesures font l'objet du présent chapitre.

Article 102. Mesures à prendre pour arrêter et retenir les trains.

1. **L'arrêt des trains** est commandé par la fermeture en temps utile du signal d'arrêt convenable (signal carré, sémaphore, guidon d'arrêt, disque...) suivant le motif pour lequel les trains doivent être arrêtés et le point où l'arrêt doit être obtenu.

Lorsque le signal utilisé pour arrêter les trains est un **disque** et que le point où l'arrêt doit être obtenu n'est pas indiqué par un signal carré, un sémaphore de B. M. ou un guidon d'arrêt, un signal d'arrêt à main doit être placé au point que les trains ne doivent pas dépasser.

La même mesure doit être prise :

- lorsque le signal utilisé est un **feu rouge clignotant** si le point d'arrêt n'est pas repéré par un guidon d'arrêt,

- lorsque le signal utilisé est un **sémaphore de B.A.** si le point où l'arrêt doit être obtenu se situe au-delà de ce signal et n'est pas repéré par un guidon d'arrêt.

PIE

COPIE

CO

D.C.

1. Lorsque, pour arrêter et retenir les trains, il est fait usage d'un **sémaphore de B.M.**, il convient en outre de prendre, s'il y a lieu, les mesures utiles pour interdire aux manœuvres de s'engager au-delà du point qu'elles ne doivent pas dépasser.
2. La signalisation d'arrière présentée du côté d'un train attendu, sur la face arrière du dernier véhicule d'une rame à l'arrêt, peut remplacer le signal d'arrêt à main prévu au point 1.

2. Lorsqu'un train est ainsi arrêté, il est **retenu**, s'il y a lieu, par le maintien à la fermeture du signal d'arrêt (signal carré, **sémaphore de B.M.** ou guidon d'arrêt) ou par le signal d'arrêt à main placé dans les conditions ci-dessus.

En **B.A.**, un train arrêté par un **sémaphore** est retenu par un signal d'arrêt à main placé au droit du **sémaphore**.

3. Lorsque les mesures utiles pour arrêter et retenir les trains ont été prises pour plusieurs motifs, il importe de s'assurer, avant de les lever, qu'aucun de ces motifs ne justifie plus leur maintien.

PIE

COPIE

CO

Article 103. Dispositions particulières à prendre pour arrêter et retenir les trains en gare

1. Lorsqu'il y a lieu d'arrêter et de retenir les trains **en gare** et lorsqu'en l'absence de signal de sortie le signal utilisé pour arrêter un train est un signal d'entrée (signal carré, guidon d'arrêt ou **sémaphore de B.M.**), l'agent-circulation peut, si cette mesure présente un avantage pour le service, faire ouvrir le signal d'entrée pour permettre au train d'atteindre le point où il doit être retenu.

Mais l'agent-circulation ne doit faire ouvrir ce signal qu'après avoir fait placer un signal d'arrêt à main au point où le train doit être retenu et, sauf si le signal d'entrée est un guidon d'arrêt, qu'après s'être assuré que le train est arrêté devant le signal d'entrée et avoir indiqué verbalement au mécanicien le point où il sera retenu.

D. C.

En voie unique et lorsqu'il s'agit d'arrêter et de retenir les trains en gare, les signaux utilisés peuvent être un avertissement annonçant un signal d'arrêt à main placé au voisinage du point d'arrêt habituel des trains

2. Lorsqu'il y a lieu d'arrêter et de retenir les trains en gare, et s'il s'agit d'une gare d'arrêt général, aucune disposition particulière n'est à prendre pour arrêter les trains, sauf s'il s'agit de trains qui, selon les indications du L. M. Tr., sont, exceptionnellement, autorisés à passer sans arrêt. Les trains arrêtés sont retenus par un signal carré, un guidon d'arrêt, un sémaphore de B. M. fermé ou un signal d'arrêt à main (voir art. 102).

D. C.

Les dispositions ci-dessus s'appliquent à certaines voies de gare désignées d'arrêt général au L. M. Tr.

Article 104. Manœuvre effectuée par un train qui doit être retenu.

Lorsqu'il y a lieu, pour effectuer une manœuvre à un train qui doit être retenu, d'ouvrir ou d'effacer momentanément un signal carré, un guidon d'arrêt ou un signal d'arrêt à main s'opposant au départ de ce train, l'agent-circulation, avant de faire ouvrir ou effacer le signal, prescrit au chef de la manœuvre (sauf si l'indication présentée est un feu blanc clignotant) d'attirer spécialement l'attention du mécanicien sur le fait que le signal va être ouvert ou effacé pour une manœuvre et non pour l'expédition du train.

Le signal doit être refermé ou remis en place dès que la manœuvre l'a franchi.

CHAPITRE 2

PROTECTION DES VOIES PRINCIPALES

FERMETURE DE VOIE

§ 1. Généralités

Article 201 Principes.

En tout point de voie principale et à tout moment, les dispositions doivent être prises comme si un train était attendu.

Les voies principales doivent être constamment libres, sinon être protégées :

- soit par des signaux d'arrêt, dans les conditions prévues au chapitre 1 du présent règlement,
- soit par des appareils de voie placés dans la position convenable

D C.

Les dispositions ci dessus ne s'appliquent pas :

- à l'ouverture des barrières des P N , sauf cas particuliers ;
- au franchissement des voies principales par des véhicules de service (chariots à bagages, chariots des PTT. ...) sur les passages aménagés.

Article 202. Fermeture de voie.

Lorsqu'un règlement ou une consigne prescrit à un agent-circulation ou à un aiguilleur de **fermer la voie** (par exemple pour assurer la protection de travaux, de personnel, ...), cet agent doit :

- prendre les mesures utiles pour protéger la voie ou la partie de voie concernée ; ces mesures sont précisées, lorsque cela est nécessaire, par une Consigne d'Etablissement S 6 A n°2 « Consigne de protection »,
- apposer un **dispositif d'attention** sur chacun des organes de commande intéressés (leviers, manettes, boutons d'itinéraires, clés S, etc.), placé dans la position où il assure la protection, selon des modalités précisées, le cas échéant, par la Consigne rose.

L'ensemble des mesures prises constitue une **fermeture de voie**.

PE

D C COPIE

CO

- 1 Lorsque pour fermer la voie un signal d'arrêt à main doit être mis en place, il est fait usage d'un jalon d'arrêt appuyé, sur voie principale, par un pétard.
- 2 Sur les lignes à voie unique équipées en block manuel de voie unique type S.N.C.F. (ou type Sud-Est), lorsque la fermeture de la voie entre deux gares A et B est obtenue à l'aide des sémaphores, chacune de ces gares doit en outre fermer son commutateur de blocage.
- 3 Lorsque la position d'un organe de commande intervient dans plusieurs protections, l'agent-circulation ou l'aiguilleur doit apposer sur cet organe un dispositif d'attention distinct pour chacune des protections intéressées et veiller, lors de la cessation d'une protection, au maintien des mesures prises pour les autres protections en cours. Toutefois, pour certains postes, la Consigne rose peut prévoir la pose d'un seul dispositif d'attention sur l'organe de commande, quel que soit le nombre de protections à assurer.

Article 203. Engagement des voies principales dans une gare ou un établissement P.L.

1. Dans une gare, aucune circulation ou aucun stationnement d'engins moteurs ou de véhicules sur les voies principales, aucune manœuvre susceptible d'engager ces voies par une aiguille ou une traversée, ..., ne peut avoir lieu sans l'autorisation de l'agent-circulation intéressé.

Sur ligne régulée, cet agent doit, sauf dispositions contraires de la Consigne Régionale TR 4 C 1 « Régulation », s'assurer auprès du Régulateur que rien ne s'y oppose.

S'il s'agit d'engager une manœuvre, l'autorisation ci-dessus est donnée au chef de la manœuvre, le cas échéant par l'intermédiaire de l'aiguilleur ; les voies intéressées doivent être protégées avant leur engagement et le rester jusqu'à leur libération.

PE

D C

CO

1. La Consigne d'Etablissement S 8 A « Manœuvres » précise, le cas échéant, comment l'autorisation ci-dessus est donnée et comment sont réalisées les ententes entre les agents intéressés.

R1

2. L'aiguilleur de certains postes désignés par la Consigne d'Établissement S 2 A n° 1 peut autoriser de lui-même l'engagement des voies principales par les manœuvres (sur ligne régulée après entente avec le Régulateur, sauf dispositions contraires de la Consigne TR 4 C 1).

2. Dans un établissement P.L., sauf dispositions contraires de la Consigne Régionale ou d'Établissement S 2 A n° 2 « Consigne de desserte », les manœuvres engageant les voies principales sont interdites à l'exception de celles effectuées par les trains et les évolutions qui s'y arrêtent. En double voie, les conditions dans lesquelles les manœuvres exécutées sur une voie principale lors d'une desserte peuvent engager une autre voie principale sont indiquées par la Consigne S 2 A n° 2.

§ 2. Manœuvres sur les voies principales

Article 204. Règles de protection des manœuvres sur les voies principales.

1. Les manœuvres exécutées sur les voies principales doivent être protégées dans les conditions fixées au § 1 ci-dessus.

D C.

En voie unique, si le signal d'arrêt utilisé est un disque, l'emploi d'un signal d'arrêt à main (voir art. 102) n'est pas nécessaire quand la manœuvre peut dégager la voie principale 5 minutes au moins avant l'heure normale d'arrivée ou de passage du premier train attendu (10 minutes au moins avant l'heure probable d'arrivée ou de passage, en cas de retard ou d'avance de ce train).

Des dispositions particulières de protection sont prévues dans les gares des lignes à voie unique à signalisation simplifiée.

2. Lorsque la manœuvre est protégée par un agent autre que celui qui la commande, ces deux agents doivent s'entendre d'une manière précise sur les différents mouvements à exécuter, toute modification à ces mouvements devant être concertée entre eux.

Si, en particulier, la manœuvre nécessite l'emploi d'un dispositif tel qu'autorisation, transmetteur de clé, etc., ce dispositif ne doit pas être utilisé sur le terrain, ni repris par le poste, sans une entente réalisée :

- soit verbalement,
- soit à l'aide des contrôles que comporte ce dispositif.

D'autre part, si, à un moment quelconque, la voie principale

devait rester occupée alors que son dégagement était convenu, le chef de la manœuvre devrait, avant de restituer l'autorisation ou la clé du transmetteur, en aviser spécialement l'aiguilleur chargé de la protection.

1. La Consigne S B A, ou la Consigne S 2 A n° 2, peut prévoir que l'avis spécial est donné systématiquement par le chef de la manœuvre, par exemple dans le cas de parties de voie éloignées du poste, lorsqu'une autorisation, la clé d'un transmetteur, etc, doit être rendue alors que la voie principale est occupée.
2. L'avis spécial prévu dans les cas ci-dessus n'est toutefois pas nécessaire lorsque la protection de la partie de voie occupée est réalisée automatiquement par ailleurs, notamment en B A.

Article 205. Limites des manœuvres sur voies principales dans les gares.

1. Les manœuvres sur voies principales ne doivent normalement pas dépasser les limites de la gare dans laquelle elles sont exécutées (voir Règlement SO).

1. S'il est exceptionnellement nécessaire, pour les besoins de la manœuvre, d'engager la voie principale au-delà des limites de la gare (1) :
 - en double voie,
 - en amont, le mouvement est exécuté dans les conditions prévues par le Règlement S 3 B pour les mouvements à contre-voie,
 - en aval, le mouvement doit être spécialement autorisé par l'agent-circulation qui s'assure que rien ne s'y oppose,
 - en voie unique, l'agent-circulation doit obtenir au préalable de l'agent-circulation de la gare voisine, par un échange de dépêches, l'assurance qu'aucun train n'a été expédié et ne le sera plus jusqu'à l'achèvement de la manœuvre. En outre, sur les lignes équipées en block manuel de voie unique type S. N. C. F. (ou type Sud-Est), l'agent-circulation de la gare B qui engage ainsi la voie principale côté A, par exemple, doit avant l'échange des dépêches prévues ci-dessus fermer, ou faire fermer, le commutateur de blocage côté A et interdire au garde de le rouvrir tant que la manœuvre ne sera pas terminée.
2. Les dispositions ci-dessus ne sont pas applicables sur les lignes à voie unique à signalisation simplifiée, qui font l'objet de règles particulières

205. (1) Sur les sections de ligne équipées d'I. C. S., ou en voie banalisée, le mouvement est exécuté dans les conditions prévues par la Consigne rose.

2 Les manœuvres à contre-voie sur voies principales peuvent être exécutées dans les limites d'une gare, moyennant l'application des prescriptions suivantes :

- si la manœuvre nécessite l'exécution d'un mouvement non prévu par la Consigne rose, l'aiguilleur doit au préalable obtenir l'autorisation de l'agent-circulation ;
- si la manœuvre est exécutée dans la zone d'un poste et protégée par les signaux de ce poste, l'aiguilleur, avant de permettre l'exécution de la manœuvre, doit s'assurer qu'aucun autre mouvement n'engagera la partie de voie à parcourir ;
- si la manœuvre est exécutée entre deux postes, l'aiguilleur doit au préalable obtenir de l'aiguilleur de l'autre poste, par un échange de dépêches, ou à l'aide de contrôles, l'assurance que la manœuvre sera protégée contre tout mouvement de sens contraire ou convergent tant qu'elle ne sera pas terminée et que la voie ne sera pas dégagée.

3. En B.A., si une manœuvre de refoulement de faible amplitude (refoulement d'un train ayant dépassé son point d'arrêt habituel, ...) doit être exécutée sous la protection du seul sémaphore, un signal d'arrêt à main doit être placé, au préalable, en un point que le mouvement de refoulement n'atteindra pas.

Si la manœuvre de refoulement doit engager la voie à contre-voie au-delà du sémaphore, le point limite du refoulement doit être préalablement repéré et protégé comme s'il s'agissait d'un obstacle, sauf si les dispositions du point 2 ci-dessus sont appliquées ou si le mouvement est exécuté dans les conditions prévues par le Règlement S 3 B pour les mouvements à contre-voie.

Article 206. Refoulement d'un train, sur ordre, en l'absence d'un agent sédentaire sur le terrain.

Dans certaines circonstances exceptionnelles, un agent-circulation peut avoir à faire refouler un train sur un faible parcours en l'absence d'un agent sédentaire sur le terrain pour diriger le mouvement (par suite d'une erreur de direction à une bifurcation télécommandée par exemple)

En pareil cas, le mécanicien peut refouler son train sans être guidé par signaux de manœuvre sous réserve que l'ordre lui en soit donné par dépêche. Pendant la durée du refoulement, il doit faire fréquemment usage du sifflet.

Avant de donner cet ordre, l'agent-circulation doit obtenir l'assurance que le mouvement pourra s'effectuer dans les conditions de sécurité voulues. Il doit en particulier acquérir la certitude que la partie de voie intéressée est libre et le restera et prendre les mesures que peut nécessiter l'existence de P N.

Article 207. Dégagement des voies principales par les manœuvres.

Pour assurer la régularité de la circulation, l'agent-circulation et le (ou les) chef de la manœuvre doivent, sauf en cas d'absolue nécessité, faire dégager les voies principales pour l'arrivée ou le passage des trains suffisamment à temps pour que ceux-ci ne rencontrent pas les signaux fermés.

D C.

1 Sur les lignes non régulées autres qu'à circulation en avance, les manœuvres protégées par un disque doivent dégager la voie principale 5 minutes au moins avant l'heure normale d'arrivée ou de passage d'un train attendu (10 minutes au moins avant son heure probable d'arrivée ou de passage en cas de retard)

2 Sur les lignes à voie unique à signalisation simplifiée, le règlement correspondant prévoit des délais spéciaux de dégagement des voies principales par les manœuvres.

3 Les prescriptions relatives au dégagement des voies principales par les manœuvres ne s'appliquent qu'aux manœuvres proprement dites, mais non, par exemple, au départ d'un train d'une voie de service ou à sa réception sur une telle voie. Elles ne s'appliquent pas non plus aux manœuvres effectuées sur la voie de réception d'un train ayant un arrêt normal, lorsque la partie de voie sur laquelle s'exécutent ces manœuvres se trouve en aval du point d'arrêt habituel du train et est protégée par un signal d'arrêt.

R1

CHAPITRE 3

PROTECTION DES OBSTACLES INOPINÉS

§ 1. Dispositions à prendre par les agents-circulation ou les aiguilleurs pour assurer la protection des obstacles inopinés**Article 301. Arrêt des trains par les signaux d'une gare ou d'un poste.**

1. L'agent-circulation ou l'aiguilleur qui constate la présence d'un obstacle sur la voie, ou qui en est informé, doit immédiatement prendre, s'il ne l'a déjà fait, les mesures utiles pour arrêter et retenir les trains se dirigeant vers l'obstacle et les faire prendre par tout poste susceptible d'expédier des trains en direction de cet obstacle.

Si, après avoir pris ces mesures, l'agent-circulation ou l'aiguilleur se rend compte de l'approche d'un train, et s'il n'a pas l'assurance que celui-ci a rencontré fermés le ou les signaux à distance correspondants, il doit alerter ou faire alerter le mécanicien (par radio, en allumant une torche ou en présentant un signal d'arrêt à main).

2. L'agent-circulation ou l'aiguilleur ne doit donner l'assurance que l'obstacle est protégé par les signaux de la gare ou du poste (voir art. 306 2) qu'à partir du moment où cet agent a :

- d'une part, appliqué les mesures prévues au point 1 ci-dessus,
- d'autre part, vérifié qu'il n'y a aucun train entre la gare (ou le poste) et l'obstacle, ou, s'il y en a un ou plusieurs, que le train le plus proche de l'obstacle sur la voie intéressée a été arrêté et est retenu

3. L'agent-circulation ou l'aiguilleur maintient les mesures prévues au point 1 jusqu'à ce qu'il ait :

- soit constaté la disparition de l'obstacle,
- soit reçu, par écrit ou par dépêche, avis de sa disparition ou d'autres instructions.

§ 2. Dispositions à prendre par les agents autres que les agents-circulation ou les aiguilleurs pour assurer la protection des obstacles inopinés

Article 302. Arrêt des trains.

Tout agent, tel que l'agent d'un train, un agent d'entretien de la voie ou des caténaires, un garde de P.N.,..., qui constate sur la voie la présence d'un obstacle non protégé ou d'un danger pour la circulation, ou bien qui en est informé, doit immédiatement prendre ou faire prendre les mesures nécessaires pour obtenir l'arrêt des trains avant qu'ils n'atteignent l'obstacle (1) (2).

A cet effet :

1° il doit prendre, en fonction des circonstances et des moyens dont il dispose, l'une ou plusieurs des mesures de première urgence ci-après :

— s'il s'agit d'un mécanicien :

- émission du signal d'alerte lumineux (voir art. 303),

302.(1) Les mesures à prendre par l'agent d'un train vis-à-vis d'un obstacle ou d'un danger sur la voie de circulation de son train figurent au Règlement S 2 C (chap. 5) et, en ce qui concerne les P.N. rencontrés ouverts, au Règlement S 10 B (chap. 5).

302.(2) Les mesures à prendre en cas de divagation de bestiaux figurent à l'article 402.

— quel que soit l'agent :

- **alerte par radio** donnée aux mécaniciens et agents sédentaires (voir art. 304),
- **allumage d'une torche à flamme rouge** (voir art. 305),
- sur les lignes électrifiées, **ordre de coupure d'urgence** de la tension afin de provoquer l'arrêt des trains électriques (voir Règlement S 11),
- **couverture** (voir art. 306),
- en B.A., **pose d'une barre de court-circuit, manœuvre d'un commutateur de blocage, d'un commutateur carré-tunnel ou d'un commutateur « Normal-Danger »** (voir art. 307) ;

2° dans tous les cas, il doit alerter par les moyens les plus rapides (radio, téléphone de pleine voie, de P.N.,...) la première gare ou le premier poste susceptible d'arrêter et de retenir, au moyen de ses signaux, les trains se dirigeant vers l'obstacle ou la zone dangereuse.

D C.

1. L'ordre dans lequel sont prises les mesures de première urgence est laissé à l'initiative de l'agent, sauf précision donnée par les règlements.

2. La protection doit être assurée dans chaque direction d'où peuvent arriver des trains. En particulier, l'obstacle doit être protégé vis-à-vis des deux sens de circulation en voie unique, sur voie banalisée, sur voie équipée d'I. C. S., sur une V. U. T. ou sur un tronçon commun temporaire.

Si un agent doit protéger seul un obstacle dans plusieurs directions, il choisit, en tenant compte des circonstances, la direction où la protection lui paraît la plus urgente. S'il dispose de torches à flamme rouge, il allume l'une d'elles avant de se rendre à la couverture et la laisse à proximité de l'obstacle en un point d'où elle peut être aperçue par les trains de chaque direction (ou par l'agent d'un P.N. ou d'un poste pouvant participer à la protection de l'obstacle).

3. En cas d'obstruction d'une ou de plusieurs voies sur un P.N. gardé ou à ses abords, les mesures de protection à prendre par le garde sont précisées par le Livret de service du P.N.

Article 303. Signal d'alerte lumineux.

Lorsqu'un mécanicien se rend compte d'un danger nécessitant l'arrêt immédiat des trains, ou bien s'il a des raisons de croire que le gabarit de la voie principale voisine risque d'être engagé par un véhicule de son propre train, il doit s'arrêter d'urgence pour protéger (ou faire protéger) cet obstacle. Mais en attendant d'avoir pu obtenir l'arrêt de son train, il doit, s'il en a la possibilité, émettre le signal d'alerte lumineux.

Ce signal est constitué, de jour comme de nuit, par le clignotement à cadence rapide d'un ou des deux feux avant du train.

D.C.

Si le dispositif de clignotement est automatique, il est maintenu en fonctionnement après l'arrêt du train aussi longtemps qu'il est nécessaire.

Article 304. Alerte par radio.

1. En cas de danger nécessitant l'arrêt immédiat des trains, tout mécanicien disposant de la liaison radio doit immédiatement déclencher le signal d'alerte radio et émettre en même temps le signal d'alerte lumineux prévu par l'article 303.

Dès l'arrêt du train, il arrête l'émission du signal d'alerte radio et renseigne le Régulateur, en phonie, sur le lieu et la nature du danger.

D.C.

Le signal d'alerte radio peut également être émis par tout agent disposant d'un poste portable.

2. Tout agent disposant de la liaison radio peut donner en phonie l'ordre d'arrêter les trains. Cet ordre doit être complété par l'indication du lieu et de la nature du danger. Toutefois, cette indication peut être différée lorsque l'agent a une tâche plus urgente à accomplir.

Article 305. Torche à flamme rouge

En cas de danger nécessitant l'arrêt immédiat d'un train, tout agent disposant d'une torche à flamme rouge **doit l'allumer immédiatement** de jour comme de nuit.

Dispositions Complémentaires

1. L'efficacité de la torche étant limitée par la durée de sa combustion (8 minutes environ), son emploi ne dispense pas de prendre d'autres mesures de protection d'urgence tant que l'agent qui l'utilise n'a pas acquis la certitude que la protection est assurée par les signaux d'une gare ou d'un poste (voir art. 301).
2. Des torches à flamme rouge peuvent être installées à demeure en des points convenables le long des voies ; leur mise à feu électrique est commandée :
 - soit manuellement depuis un poste, un P N. gardé, ... (surveillance des trains en marche, obstruction de la voie par un véhicule, ...),
 - soit automatiquement (détecteurs de chutes de rochers, ...).

Article 305 bis. Conduite à tenir par un agent qui aperçoit le signal d'alerte lumineux, entend le signal d'alerte radio, voit une torche allumée ou en aperçoit la lueur

A - En dehors de la zone dense Ile de France

1. S'il s'agit d'un **conducteur**, il doit :

- **s'arrêter d'urgence.**

S'il s'agit d'une alerte radio, il émet en même temps le signal d'alerte lumineux. Si le dispositif de clignotement est automatique, il est maintenu en fonctionnement après l'arrêt du train aussi longtemps qu'il est nécessaire.

S'il s'agit d'une torche, il laisse se poursuivre le freinage d'urgence même si la lueur de celle-ci vient à disparaître.

- **solliciter des instructions.**

S'il ne peut en obtenir (impossibilité d'établir la liaison radio ou absence d'une telle liaison par exemple), il vérifie rapidement que son train ne présente pas d'anomalie, puis, si rien ne s'y oppose, il repart en **marche prudente** jusqu'au premier téléphone de voie ou jusqu'à la première gare ou poste pour solliciter des instructions

Le conducteur doit présumer que son train est déraillé et appliquer les dispositions correspondantes de l'IN 1514 (règlement S 2 C) lorsqu'il voit une torche allumée, ou en aperçoit la lueur, alors qu'il franchit ou vient de franchir une zone de limitation permanente ou temporaire de vitesse, signalisée par T.I.V., d'un taux inférieur ou égal à 50 km/h.

2 S'il s'agit d'un **agent d'une gare, d'un poste ou d'un agent de maintenance de l'infrastructure**, il doit prendre ou faire prendre immédiatement les mesures utiles pour arrêter les trains se dirigeant vers la partie de voie intéressée, ou à défaut de renseignements quant au lieu et à la nature du danger, pour arrêter tous les trains.

B - En zone dense Ile de France (annexe 1).

Afin de ne pas inciter les voyageurs à descendre dans les voies, les dispositions suivantes sont à appliquer :

1. S'il s'agit d'un **conducteur**, il doit :

- **s'arrêter d'urgence.**

S'il s'agit d'une alerte radio, il émet en même temps le signal d'alerte lumineux. Si le dispositif de clignotement est automatique, il est maintenu en fonctionnement après l'arrêt du train aussi longtemps qu'il est nécessaire.

S'il s'agit d'une torche, il laisse se poursuivre le freinage d'urgence même si la lueur de celle-ci vient à disparaître.

Lorsque, du fait de circonstances telles que changement de canal radio ou sortie de la zone d'alerte radio, le conducteur ne perçoit plus l'alerte radio, il doit, à défaut d'un avis reçu du régulateur ou de l'agent circulation, s'arrêter au premier quai ou signal rencontré. Il sollicite alors des instructions auprès du régulateur ou de l'agent circulation afin de pouvoir éventuellement reprendre sa marche normale.

- **vérifier rapidement que son train ne comporte pas d'anomalie.**

Le conducteur doit présumer que son train est déraillé et appliquer les dispositions correspondantes de l'IN 1514 (règlement S 2 C) lorsqu'il voit une torche allumée, ou en aperçoit la lueur, alors qu'il franchit ou vient de franchir une zone de limitation permanente ou temporaire de vitesse, signalisée par T.I.V., d'un taux inférieur ou égal à 50 km/h.

- **repartir en marche à vue.**

S'il s'agit d'un **train transportant des voyageurs**, le conducteur doit rejoindre le premier quai.

S'il s'agit d'un **train ne transportant pas de voyageurs**, le conducteur doit s'arrêter au premier signal après dégagement du premier quai rencontré par son train.

- **solliciter des instructions.**

À l'annonce de la fin d'alerte radio par le régulateur, tous les trains à quai ou circulant en marche à vue reprennent leur marche normale en respectant la règle de l'arrêt accidentel.

2. S'il s'agit d'un agent d'une gare, d'un poste ou d'un agent de maintenance de l'infrastructure, il doit prendre ou faire prendre immédiatement les mesures utiles pour arrêter les trains se dirigeant vers la partie de voie intéressée, ou à défaut de renseignements quant au lieu et à la nature du danger, pour arrêter tous les trains.

Si un conducteur se fait reconnaître à un signal d'arrêt fermé, il demande au conducteur s'il a perçu l'alerte radio, le signal d'alerte lumineux ou la lueur d'une torche :

- Dans l'affirmative, il autorise, si rien ne s'y oppose, verbalement le conducteur à appliquer les dispositions ci-dessus.
- Dans le cas contraire, il indique, par dépêche, au conducteur d'appliquer les prescriptions ci-dessus.

Pour un train ne transportant pas de voyageurs, il prescrit éventuellement au conducteur d'atteindre un point, sans le dépasser, après avoir dégagé le quai.

L'agent de la gare ou du poste lève momentanément la protection et la **rétablit immédiatement** après le franchissement du signal par le train.

Il opère de même pour chacun des trains arrêtés devant un signal, sous réserve que des voies à quai soient libres.

Article 306. Couverture

1. La distance normale de couverture des obstacles est de 1500 mètres

Sur certaines sections de ligne, cette distance peut être soit augmentée, soit réduite.

Pour chaque section de ligne, la distance de couverture des obstacles est indiquée au LM, Tr,

Dispositions Complémentaires

La distance de couverture des obstacles est portée à la connaissance des agents de l'équipement par un Avis Réglementation Régional et à la connaissance des agents chargés du service des trains par Consigne S 2 A n°2 ou S 2 D n° 2

Sur certaines sections de ligne, cette distance peut être soit augmentée, soit réduite.

Pour chaque section de ligne, la distance de couverture des obstacles est indiquée au L.M.T.

D.C.

La distance de couverture des obstacles est portée à la connaissance des agents de l'Équipement par un Avis Réglementation Régional et à la connaissance des agents chargés du service des trains par Consigne S 2 A n° 2 ou S 2 D n° 2.

2. Tout agent (appelé dans ce qui suit « couvreur ») qui doit effectuer la couverture d'un obstacle se porte dans les plus brefs délais au devant du premier train attendu en présentant une torche allumée ou, à défaut, un signal d'arrêt à main qu'il se tient prêt, si possible, à appuyer par des pétards si un train survient.

Arrivé à la distance de couverture, il présente le signal d'arrêt à main appuyé si possible par 3 pétards répartis sur les deux rails à environ 30 mètres d'intervalle. Le pétard le plus rapproché du signal d'arrêt à main doit être placé à 30 mètres au moins en amont de ce signal.

Toutefois, le couvreur peut assurer la couverture par le seul moyen des pétards afin de :

- poursuivre sa marche au devant d'un train attendu, pour prévenir ou faire prévenir une gare, un poste, le Régulateur, s'il n'a pu le faire jusque là,
- revenir vers l'obstacle (pour le repérer par exemple) ; pendant ce parcours, il se tient prêt à présenter un signal d'arrêt à main à un train survenant,
- l'obstacle étant visible ou repéré par un signal d'arrêt à main, remplir une autre tâche essentielle :
 - couvrir l'obstacle dans une autre direction,
 - secourir des personnes blessées,
 - assurer le service d'un passage à niveau,
 - repartir, s'il est mécanicien ou agent d'accompagnement d'un train,
 - etc

D.C.

1. Il est rappelé qu'à défaut d'autres moyens, l'arrêt immédiat peut être commandé par les bras élevés de toute leur hauteur ou encore par le bras, un objet ou une lumière quelconque, vivement agité (Règlement S 1 A).

2. En se portant au devant du train attendu, le couvreur peut rencontrer :

- un commutateur permettant de mettre en action un détecteur d'obstruction de voie (détecteur de chutes de rochers, ...) appelé « commutateur P » : il manœuvre ce commutateur et poursuit la couverture (†) ;
- un téléphone, un poste ouvert au service, un P.N. gardé : sauf s'il perçoit l'approche d'un train, il avise son correspondant (Régulateur, agent-circulation, aiguilleur, garde de P.N. ...) de la présence de l'obstacle (sans toutefois s'attarder en cas de non-réponse) ; le couvreur poursuit la couverture, à moins que son interlocuteur ne lui donne l'assurance que la protection de l'obstacle est déjà effectuée (voir art. 301) ;
- une aiguille d'où des circulations pourraient être dirigées vers l'obstacle : le couvreur pose un pétard devant la pointe de l'aiguille (ou de la première aiguille dans le cas d'aiguilles successives proches l'une de l'autre) et poursuit la couverture ;
- un autre agent (un agent de l'Équipement par exemple) : le couvreur, s'il doit revenir à l'obstacle, lui demande de poursuivre à sa place la couverture, en lui en fournissant, si nécessaire, les moyens et en lui indiquant la distance restant à parcourir.

3. Lorsqu'il est conduit à s'écarter de la voie (par exemple pour téléphoner), le couvreur doit y poser des pétards, qu'il enlève ensuite lorsqu'il poursuit la couverture.

4. Il faut éviter, sauf en cas d'urgence, de poser des pétards :

- dans une zone de 100 mètres de part et d'autre d'un signal,
- dans un endroit fréquenté.

5. Si cela est nécessaire, l'agent d'une gare (ou d'un poste) ou le couvreur peut demander à un mécanicien de poser ou faire poser des pétards s'adressant aux trains de l'autre sens, ou encore de s'arrêter à la première gare ou au premier poste ou à un téléphone pour transmettre les avis utiles

806.(†) S'il quitte définitivement les lieux, il doit aviser l'une des gares (ou postes) encadrantes de l'utilisation du commutateur.

Article 307. Règles particulières de couverture en block automatique.

1. En B.A., les conditions dans lesquelles s'effectue la couverture peuvent être modifiées comme suit :

a) Lorsque le couvreur dispose d'une **barre de court-circuit**, il l'utilise — après avoir allumé, si possible, une torche à flamme rouge — pour provoquer la **mise à l'arrêt du signal d'entrée du canton** dans lequel elle est posée (cette barre doit être placée à 30 mètres au moins en aval de ce signal) puis il opère comme il est prévu à l'article 306.

Toutefois, et **sauf en B.A.P.R.**, lorsqu'il a l'assurance que la barre, posée en amont de l'obstacle du côté du train attendu, se trouve dans le même canton que cet obstacle, le couvreur peut ne se rendre qu'à **400 mètres** en amont du point où est placée la barre.

b) Lorsque, en se portant au devant du train attendu, le couvreur rencontre :

— un panneau équipé d'un **commutateur de blocage** ou, dans un tunnel, un **commutateur carré-tunnel** (1), il commande l'indication d'arrêt ; la couverture peut alors n'être effectuée qu'à **400 mètres** en amont du commutateur utilisé ;

— un P.N. équipé :

- de **commutateurs de blocage**, il place le (ou les) commutateur intéressé sur « Fermeture »,
- d'un **commutateur « Normal-Danger »** agissant sur les signaux, il place ce commutateur sur « Danger » ou ordonne au garde de le mettre dans cette position si le P.N. est gardé.

Lorsque le P.N. est en amont ou aux abords immédiats de l'obstacle du côté du train attendu et dans le même canton que l'obstacle, la couverture peut alors n'être effectuée qu'à **400 mètres** en amont du (ou des) commutateur utilisé.

2. Sur I.C.S., vis-à-vis des circulations à contre-sens, la couverture d'un obstacle doit être assurée dans les conditions de l'article 306. Sur certaines I.P.C.S., le couvreur peut, en se rendant ainsi à la distance normale de couverture, rencontrer un commutateur (commutateur de blocage, commutateur « Normal/Danger ») agissant sur un panneau de contre-sens. Il doit alors manœuvrer ce commutateur.

D.C.

1. Sur certaines sections de ligne parcourues par des trains dont la vitesse limite est supérieure à 160 km/h, l'indication d'arrêt peut également être commandée, sur certains panneaux, par un deuxième commutateur de blocage fixé sur un support isolé placé généralement au bord de la piste, du côté opposé au panneau concerné, au voisinage de ce dernier. Ce commutateur est repéré par une plaque portant un triangle rouge bordé de noir disposé sur fond blanc et par une plaque précisant le numéro du panneau sur lequel agit le commutateur et le numéro de la voie intéressée.

307. (1) placé dans une niche repérée par une bande verticale blanche.

2. Sont mentionnés au L.M.Tr :

— les sections de ligne sur lesquelles :

- les panneaux sont équipés d'un commutateur de blocage,
- les P.N gardés comportent généralement un commutateur Normal-Danger,
- les P.N. à S.A.L. comportant généralement des commutateurs de blocage ou un commutateur Normal-Danger utilisables par les agents des trains ;

— les tunnels comportant des commutateurs carré-tunnel

3. Lorsqu'un agent a utilisé, pour assurer la couverture d'un obstacle, une barre de court-circuit ou un commutateur (commutateur de blocage, commutateur carré-tunnel, commutateur Normal-Danger d'un P.N. à S.A.L.), il doit, s'il quitte définitivement les lieux, indiquer à l'une des gares (ou postes) encadrantes soit le point où la barre de court-circuit a été placée, soit le commutateur utilisé.

4. Dans les zones comportant des rails de sécurité (viaducs, ...), des lacunes ou des ouvertures repérées à la peinture blanche sont en principe pratiquées tous les 100 mètres pour permettre la pose d'une barre de court-circuit.

Article 308 Cessation de la couverture.

Les mesures qui ont été prises par le couvreur sont maintenues, s'il y a lieu, tant que l'agent-circulation de la gare ou l'aiguilleur du poste intéressé n'a pas donné l'assurance que la protection de l'obstacle est réalisée dans les conditions fixées à l'article 301.

D.C.

1. Dès que la protection est assurée par les signaux d'une gare ou d'un poste, la barre de court-circuit doit être retirée ou le commutateur (commutateur de blocage, commutateur carré-tunnel, commutateur Normal-Danger) remis en position normale :

- soit par l'agent qui a utilisé le dispositif,
- soit par un agent de la gare, du poste ou un agent de l'Équipement informé de l'utilisation du dispositif,
- soit par un agent envoyé sur place, sur l'ordre de l'un des agents ci-dessus.

Lorsqu'une barre de court-circuit doit être retirée ou lorsqu'un commutateur de blocage ou un commutateur Normal-Danger de P.N. à S.A.L. doit être remis en position normale par un agent des trains, autre que celui qui a utilisé ce dispositif, l'ordre lui en est donné par écrit ou par dépêche.

2. Lorsqu'un agent de l'Équipement constate qu'un sémaphore est maintenu fermé par une barre de court-circuit, par un commutateur de blocage ou par un commutateur Normal-Danger de P.N. à S.A.L., il doit s'assurer soit auprès des gares (ou postes) encadrantes, soit en effectuant ou en faisant effectuer une reconnaissance du canton intéressé, que rien ne s'oppose au retrait de la barre de court-circuit ou à la remise du commutateur en position normale. S'il obtient cette assurance, l'agent de l'Équipement peut retirer ou donner l'ordre de retirer la barre de court-circuit, ou remettre ou donner l'ordre de remettre le commutateur en position normale.

CHAPITRE 4

**DANGER SUR LA VOIE
LIMITATIONS INOPINÉES DE VITESSE**

Article 401. Danger ou présomption de danger sur la voie.

1. L'agent-circulation, l'aiguilleur ou le Régulateur qui est avisé de la présence probable ou effective d'un danger sur la voie ou qui, d'après les constatations faites, redoute l'existence d'un danger pour la circulation, doit immédiatement prendre ou faire prendre les mesures utiles pour arrêter les trains se dirigeant vers la partie de voie en cause comme s'il s'agissait d'un obstacle (voir art. 301)

Le ou les agents-circulation ou aiguilleurs intéressés ne doivent expédier les trains ainsi arrêtés, s'ils le jugent possible d'après les renseignements dont ils disposent, qu'après avoir donné au mécanicien, par écrit ou par dépêche, l'ordre motivé de marcher avec prudence sur la partie de voie intéressée ; cet ordre prescrit en outre au mécanicien du premier train ainsi expédié de faire part de ses constatations. S'il ne peut fournir ces renseignements par liaison radio, le mécanicien s'arrête au premier téléphone de voie, à la première gare ou au premier poste pour les communiquer.

Par ailleurs, le chef de brigade voie doit être alerté d'urgence.

D.C.

Le parcours sur lequel la marche prudente et, le cas échéant, certaines mesures de reconnaissance sont prescrites doit être aussi réduit que possible et être délimité par des points kilométriques. L'ordre donné aux mécaniciens doit par ailleurs préciser entre quels points facilement repérables se situe ce parcours (points les plus proches des extrémités : ouvrage d'art, bâtiment d'un établissement P.L., poste, gare, ...)

2 Des dispositifs de protection des voies (détecteurs de chutes de rochers, de chutes de véhicules routiers, ...) sont installés en certains points pour alerter les agents sédentaires ; une Consigne d'Etablissement S 2 B placée dans les postes intéressés décrit les appareils utilisés et précise, le cas échéant, les mesures à appliquer par l'aiguilleur en cas d'alarme

Si le dispositif provoque la fermeture automatique d'un signal de protection, une consigne, affichée près du téléphone de ce signal, informe le mécanicien de la conduite à tenir.

3. La circulation normale des trains peut être reprise :

- soit lorsqu'un agent de l'Équipement a donné, par écrit ou par dépêche, l'assurance que la partie de voie suspecte peut être parcourue sans danger (1),
- soit lorsqu'il résulte avec certitude des renseignements donnés par le mécanicien d'un train ayant circulé sur la partie de voie intéressée que tout danger est écarté,
- soit dans les conditions prévues par la Consigne d'Etablissement S 2 B lorsque le danger a été présumé à la suite d'une alarme déclenchée par un dispositif de protection des voies

Article 402. Cas particulier des divagations de bestiaux.

1. Lorsqu'un agent d'un train constate la présence de bestiaux sur la voie ou à ses abords, il doit en aviser un agent sédentaire (agent-circulation, aiguilleur, Régulateur) :

- soit par radio,
- soit après arrêt au premier téléphone de voie,
- soit, à défaut, après arrêt à la première gare ou au premier poste rencontré.

401.(1) En fonction des constatations effectuées, cet agent peut prescrire une limitation de vitesse (voir art 403)

Tout agent, autre qu'un agent d'un train, qui effectue la même constatation doit en informer soit l'agent-circulation d'une gare voisine ou l'aiguilleur d'un poste voisin, soit le Régulateur.

2. L'agent sédentaire ainsi avisé doit immédiatement prendre les mesures utiles pour arrêter ou faire arrêter les trains se dirigeant vers la zone où les bestiaux ont été aperçus.

Jusqu'à ce qu'ils aient acquis l'assurance que la circulation normale peut être reprise, les agents-circulation ou aiguilleurs intéressés donnent au mécanicien de ces trains, par écrit ou par dépêche, l'ordre motivé de marcher avec prudence sur la partie de voie s'étendant 1 000 mètres environ de part et d'autre du point où les bestiaux ont été aperçus pour la dernière fois et de faire connaître ses constatations :

- soit par radio, au besoin par l'intermédiaire du Régulateur,
- soit, à défaut, après arrêt au premier téléphone de voie, à la première gare ou au premier poste rencontré.

Par ailleurs, ces agents s'entendent pour aviser d'urgence le chef de brigade voie.

D.C.

Le parcours sur lequel la marche prudente est prescrite doit être délimité par des points kilométriques; l'ordre donné aux mécaniciens doit par ailleurs préciser entre quels points facilement repérables se situe ce parcours (points les plus proches des extrémités : ouvrage d'art, bâtiment d'un établissement P.L., poste, gare, ...).

3. L'assurance que la circulation normale des trains peut être reprise est donnée:

- soit par le mécanicien d'un train qui, ayant reçu l'ordre prévu au point 2 ci-dessus, indique qu'il n'a pas rencontré les bestiaux,
- soit par un agent ayant effectué la reconnaissance de la voie.

L'agent-circulation ou l'aiguilleur qui obtient ainsi cette assurance informe le ou les autres agents-circulation ou aiguilleurs intéressés.

Article 403. Limitations inopinées de vitesse.

1. Lorsqu'une cause telle que l'état de la voie ou de ses abords conduit à limiter inopinément la vitesse des trains, l'agent qui constate cette situation, ou qui en est informé, doit:

- prendre immédiatement les mesures utiles pour arrêter ou faire arrêter les trains en amont de la partie de voie intéressée dans les mêmes conditions que s'il s'agissait d'un obstacle (voir § 1 et 2 chapitre 3),
- alerter ou faire alerter d'urgence le chef de brigade voie.

2. Si l'agent ayant constaté la situation est un agent habilité de l'Équipement, ce dernier, en attendant l'intervention du chef de brigade voie, prescrit par écrit ou par dépêche à l'agent-circulation de la gare précédente ou à l'aiguilleur du poste précédent de donner au mécanicien des trains, jusqu'à nouvel avis, un ordre de limitation de vitesse (cet ordre est donné au mécanicien par écrit ou par dépêche). Il lui précise, à cet effet, le taux de cette limitation ainsi que l'origine et l'étendue de la partie de voie sur laquelle elle doit être observée.

Il peut alors, le cas échéant, supprimer la couverture:

- immédiatement, s'il obtient de l'agent-circulation ou de l'aiguilleur l'assurance qu'il n'y a aucun train entre la gare ou le poste et la partie de voie intéressée,
- aussitôt après passage sur cette partie de voie du premier train ayant reçu de la gare ou du poste un ordre de limitation de vitesse, dans le cas contraire.

Par ailleurs, il autorise les mécaniciens des trains arrêtés en pleine voie par les mesures de couverture à se remettre en marche, à vitesse limitée, et si rien ne s'y oppose, après les avoir renseignés verbalement sur le taux de cette limitation de vitesse ainsi que sur l'origine et l'étendue de la partie de voie sur laquelle elle doit être observée.

D.C.

1. La partie de voie sur laquelle les mécaniciens doivent observer la limitation de vitesse doit être limitée par des points kilométriques ; l'ordre donné aux mécaniciens doit par ailleurs préciser entre quels points facilement repérables se situe cette zone (points les plus proches des extrémités : ouvrages d'art, bâtiment d'un établissement P.L., poste, gare, ...).

Ces renseignements sont fournis à la gare ou au poste par l'agent de l'Équipement qui prescrit la remise de l'ordre de limitation de vitesse.

2. Le franchissement de la partie de voie à parcourir à vitesse limitée est éventuellement prescrit « au pas » ou encore l'ordre de circuler à vitesse limitée est remplacé par un ordre de marche prudente, ou par l'ordre de ne franchir la partie de voie intéressée qu'après l'avoir reconnue, ...

3. Lors de son intervention le chef de brigade voie doit :

- aviser le chef de district et prendre les dispositions utiles en vue de rétablir dès que possible la situation normale,
- prendre les mesures indiquées au point 2 ci-dessus :
 - si elles n'ont pas déjà été prises par l'agent ayant constaté la situation,
 - ou bien si les instructions données avant son arrivée ne lui paraissent pas adaptées.

D.C.

Pour aider à l'application des dispositions du point 2 relatives à la remise d'un ordre de limitation de vitesse aux mécaniciens, le chef de brigade voie met, en cas de besoin, un agent de l'Équipement à la disposition de la gare ou du poste.

4. En B.A., lorsque l'agent (agent d'entretien de la voie, agent du SES, ...) qui a constaté la situation dispose d'un commutateur de blocage pour arrêter les trains au panneau (2) précédant la partie de voie intéressée, il peut, en application des instructions de l'Équipement, autoriser le franchissement de cette partie de voie à vitesse limitée, en opérant de sa propre initiative comme suit :

403.(2) Il utilise un signal d'arrêt à main pour les retenir s'il y a lieu.

Jusqu'à ce que la situation normale puisse être rétablie, et sauf s'il reçoit un ordre contraire, il donne directement au mécanicien de chaque train, préalablement arrêté au panneau, les renseignements prévus au point 2, la gare ou le poste précédent n'ayant pas à intervenir. Il avise par ailleurs le chef de brigade voie ou le chef de district afin que les dispositions soient prises pour rétablir dès que possible la situation normale.

5. En voie unique, sur voie banalisée, sur les voies équipées d'I.C.S., sur une V.U.T. ou sur un tronçon commun temporaire les mesures indiquées aux points 1 à 4 doivent être prises vis-à-vis des deux sens de circulation.

6. Le chef de district doit, si les circonstances le justifient, faire installer dès que possible des signaux de chantier, y compris, s'il y a lieu (3), le repère d'approche (voir Règlement S1A) et faire par ailleurs le nécessaire auprès du P.C. en vue de porter l'existence de ces signaux à la connaissance des mécaniciens.

Dès que cette signalisation de chantier est réalisée, le chef de district donne l'ordre par écrit ou par dépêche de faire lever les mesures prises en application des points 1 à 4 ci-dessus.

D.C

Lorsque le chef de district fait installer des signaux de chantier à l'improviste sans qu'aucune des dispositions prévues aux points 1 à 3 ci-dessus ait été appliquée au préalable, il doit en informer par dépêche les gares encadrantes et le P.C.

(Approuvé par décision ministérielle)

403. (3) Il est rappelé qu'il y a lieu d'installer ce repère d'approche lorsque la signalisation de chantier, réalisée ou modifiée à l'improviste, peut être abordée à une vitesse supérieure à 40 km/h.

CHAPITRE 5**LIGNES EQUIPEES DE SIGNALISATION DE
CABINE
PROTECTION DES VOIES PRINCIPALES**

Dispositions applicables :

- à la protection des obstacles

- aux limitations inopinées de vitesse

§ 1. PROTECTION DES OBSTACLES INOPINES**Article 501. Moyens de protection .**

Des moyens de protection à disposition des agents, ou à action automatique, permettent d'arrêter les trains en cas de danger en provoquant, pour chaque voie, l'affichage de l'indication de marche à vue " Rouge " dans la cabine de conduite. Il s'agit de dispositifs:

- agissant dans l'intervalle de voie compris entre deux postes et mis en action par l'agent-circulation,
- agissant dans la zone d'action d'un poste et mis en action par l'agent de ce poste,
- disposés le long de la ligne des deux côtés des voies et agissant sur un (ou plusieurs) canton,
- agissant automatiquement dans le (ou les) canton concerné (détecteurs de chute de véhicules routiers, ...). Dans ce cas, une alarme est délivrée dans le poste de l'agent-circulation .

En complément de ces moyens, il est fait appel, selon les circonstances, aux autres moyens ci-après :

- liaison radio soi-train permettant d'émettre le signal d'alerte radio,
- signal d'alerte lumineux,
- torche à flamme rouge.

Article 502. Mesures à prendre par l'agent-circulation .

Lorsqu'il est informé de la présence d'un obstacle sur la voie, ou lorsqu'il en présume la présence, l'agent-circulation doit :

- arrêter et retenir les trains se dirigeant vers l'obstacle par la mise en œuvre de la protection de l'intervalle correspondant à la zone concernée,
- faire prendre les mêmes mesures par tout poste intéressé,
- interdire l'accès à la partie de voie où se situe l'obstacle.

Après avoir pris ces mesures et obtenu la confirmation de l'exécution des mesures par tout autre poste intéressé, l'agent-circulation peut donner l'assurance que la protection de l'obstacle est réalisée.

Il doit maintenir les mesures jusqu'à ce qu'il ait reçu, par dépêche, soit :

- l'avis que la protection de l'obstacle est assurée sur le terrain,
- l'assurance que l'obstacle a disparu, complétée éventuellement par un ordre de limiter la vitesse des trains.

Article 503. Mesures à prendre par les mécaniciens.

Lorsqu'un mécanicien constate sur la (ou les) voie voisine la présence d'un obstacle non protégé, ou d'un danger pour la circulation, il doit immédiatement :

- prendre les mesures pour s'arrêter,

- émettre le signal d'alerte lumineux et simultanément le signal d'alerte radio pendant 10 secondes,
- donner à l'agent-circulation, en phonie, l'ordre d'assurer la protection de l'obstacle.

Lorsqu'il obtient de l'agent-circulation l'assurance que l'obstacle est protégé, il peut reprendre ou poursuivre sa marche.

A défaut de pouvoir entrer en relation avec l'agent-circulation, il doit provoquer l'arrêt du train et utiliser les autres moyens mis à sa disposition afin de protéger l'obstacle.

Lorsqu'un mécanicien :

- entend le signal d'alerte radio,
- aperçoit le signal d'alerte lumineux,
- aperçoit la lueur, même fugitive, d'une torche dans la direction suivie par son train,

il doit :

- s'arrêter d'urgence. S'il a reçu une alerte radio, il émet en même temps le signal d'alerte lumineux;
- solliciter des instructions de l'agent-circulation. S'il ne peut en obtenir, il vérifie rapidement que son train ne présente pas d'anomalie, puis il s'avance en marche prudente jusqu'à ce qu'il ait pu entrer en relation avec l'agent-circulation.

Article 504. Conduite à tenir par les agents autres que l'agent-circulation ou les mécaniciens.

Tout agent autre qu'un agent-circulation ou un mécanicien qui constate sur la voie la présence d'un obstacle non protégé ou d'un danger pour la circulation, ou bien qui en est informé, doit :

- prendre ou faire prendre immédiatement une ou plusieurs des mesures d'urgence ci-après:
 - émission du signal d'alerte radio pendant 10 secondes, puis

avis en phonie aux mécaniciens et à l'agent-circulation,

... manoeuvre du commutateur de protection le plus proche agissant sur le (ou les) canton intéressé,

... allumage d'une torche à flamme rouge,

... repérage de l'obstacle des deux côtés, s'il n'est pas visible;

- aviser l'agent-circulation de l'incident et des mesures prises.

Les agents qui entendent le signal d'alerte radio, perçoivent le signal d'alerte lumineux ou la lueur d'une torche doivent immédiatement provoquer l'arrêt des trains des deux sens circulant sur les deux voies par tout moyen à leur disposition.

§ 2.LIMITATIONS INOPINEES DE VITESSE

Article 505. Limitations inopinées de vitesse.

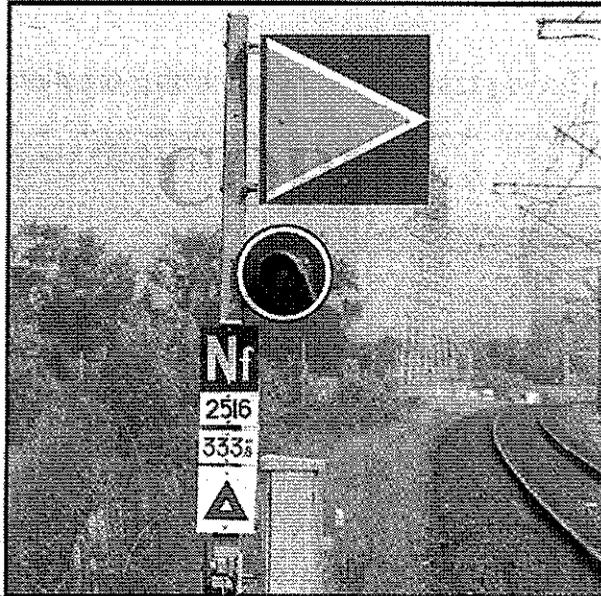
Lorsqu'une cause telle que l'état de la voie ou de ses abords nécessite de limiter inopinément la vitesse des trains, l'agent qui constate cette situation ou qui en est informé doit :

- prendre les mesures pour arrêter les trains en amont de la partie de voie intéressée comme s'il s'agissait d'un obstacle,

- alerter ou faire alerter un agent de l'Équipement.

Le service de l'Équipement doit faire présenter, dans la cabine de conduite des trains circulant dans le (ou les) canton englobant la zone sur laquelle doit être observée la limitation, la plus faible des vitesses pouvant être commandée. Si la vitesse à observer est inférieure à la vitesse ainsi affichée, l'agent de l'Équipement en informe l'agent-circulation qui doit donner au mécanicien des trains un ordre de limitation de vitesse précisant l'étendue du parcours concerné (ou un ordre de marcher avec prudence). L'ordre est donné après arrêt des trains concernés au repère Nf le plus proche de l'origine de la zone sur laquelle doit s'appliquer la limitation de vitesse.

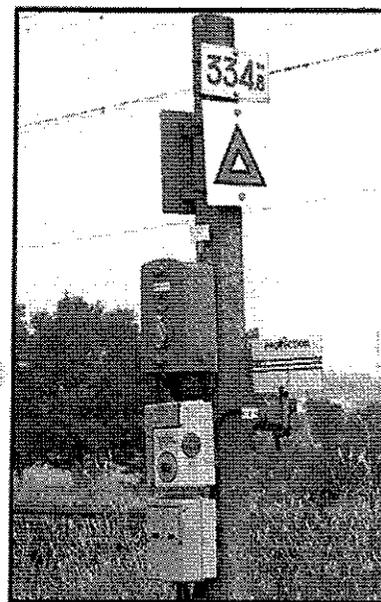
Si les circonstances le justifient, une signalisation de chantier doit être installée.



Triangle rouge bordé de noir repérant l'emplacement d'un (ou plusieurs) commutateur de protection



Ensemble commutateur-téléphone :
placé sur le mât d'un repère

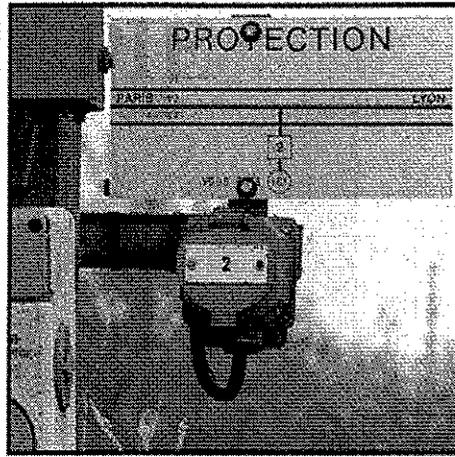


placé sur un poteau

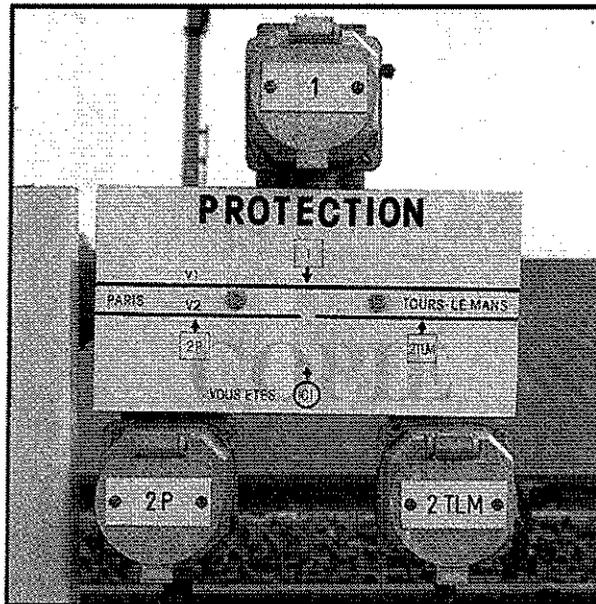
Exemples de commutateurs de protection:



Commutateur unique



Commutateur agissant sur deux voies
(voie 2 et voie 4)

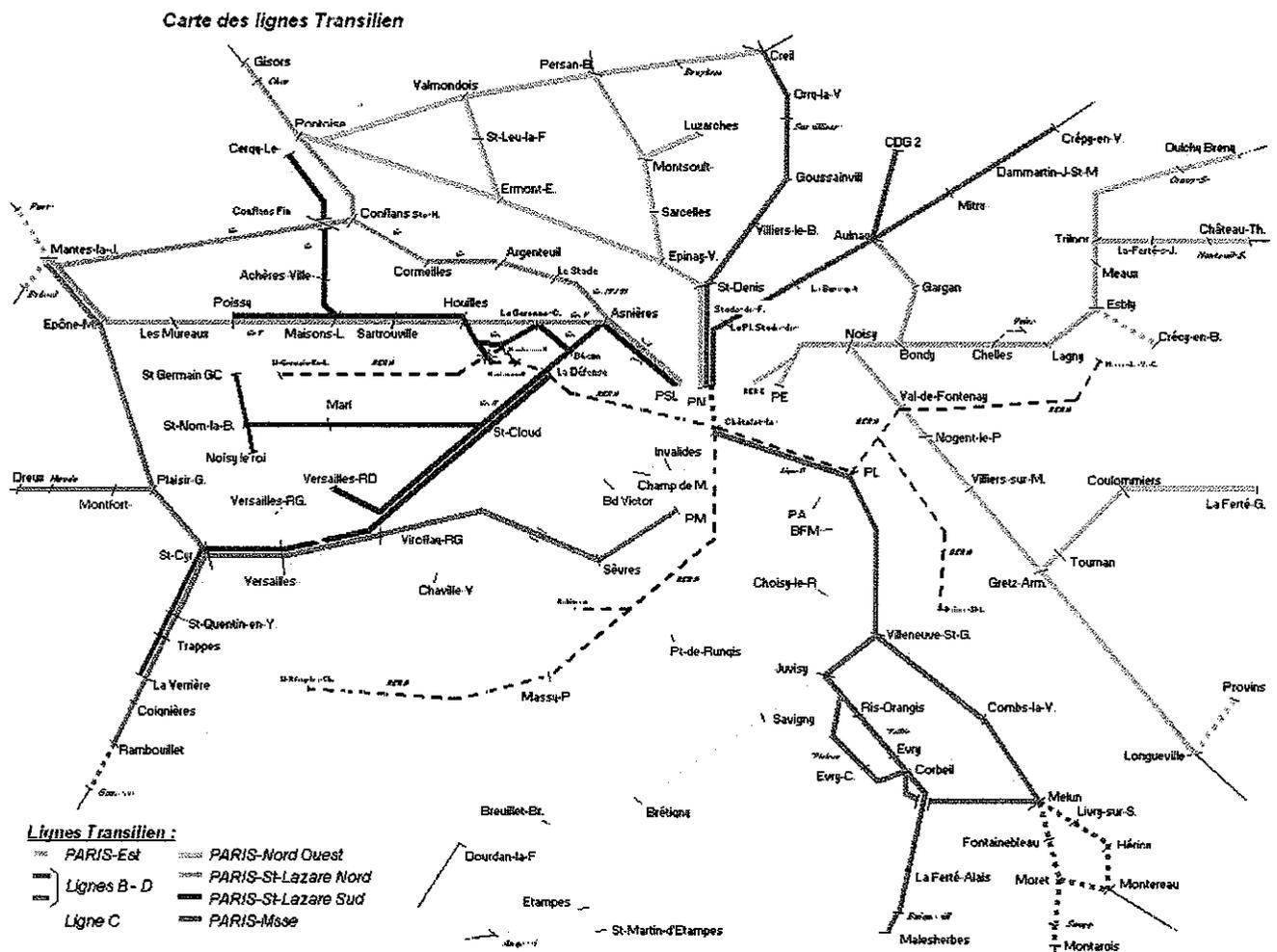


Ensemble de trois commutateurs

Annexe 2

Délimitation géographique de la zone dense Île de France

Toute la banlieue "Île de France", y compris la zone de Paris Intra-muros des lignes C, D et E. Cette zone est délimitée par les gares de Melun, Malessherbes, Château-Thierry, La Ferté Gaucher, Longueville, Oulchy Breny, Versailles Rive Gauche, Versailles Rive Droite, Cergy le Haut, Dourdan la Forêt, St Martin d'Etampes, Rambouillet, Dreux, Gisors, St Nom la Bretèche, Mantes la Jolie (via Conflans, Poissy ou Plaisir), Crépy en Valois, Aéroport 2 Charles de Gaulle RER et Creil, ainsi que la ligne St Germain GC à Noisy le Roi. Ces gares sont incluses. Toutes les voies du périmètre sont concernées (voie MG, ...) La carte ci jointe illustre la zone d'application (les parties en pointillés sont hors champ d'application du présent document)



Fiche d'identification

| | |
|---|-----------------------------------|
| <i>Titre</i> | Protection des voies principales |
| <i>Référentiel</i> | Référentiel Infrastructure |
| <i>Nature du texte</i> | Règlement S2B |
| <i>Niveau de confidentialité</i> | Ouvert |
| <i>Concerne la sécurité de l'exploitation ferroviaire</i> | Oui |
| <i>Émetteur</i> | SNCF |
| <i>Référence</i> <i>Index utilisateur (plan de classement)</i> | IN 1511 (S2B) |
| <i>Date d'édition</i> | 1977 |
| <i>Version en cours</i> | Version 11 du 18-10-2006 |
| <i>Date d'application</i> | Applicable à partir du 10-12-2006 |

Approbation

| <i>Rédacteur</i> | <i>Vérificateur</i> | <i>Approbateur</i> |
|---------------------------|-------------------------|---|
| Pascal DURAND (IEM SQ) | Bernard JACOB (GLTS) | Texte approuvé par décision ministé- rielle |

Textes Abrogés

- Néant

Textes de référence

- Néant

Historique des éditions et des versions

| Version | Date de version | Date d'application |
|---------------------------|-----------------|--------------------|
| Version 1 à 10 pour ordre | | |
| Version 11 | 18/10/2006 | 10/12/2006 |

Mise à disposition / distribution

Type de média : Papier / Intranet

Distribution

| | |
|--|--|
| Organismes de la direction de l'entreprise avec distribution par indicatif | Prédéterminé |
| Organismes de la direction de l'entreprise sans distribution par indicatif | |
| Régions | IN-INVM-CI-INEX-COGC-INSYS-INCS-INCSC-INCSCV-PMT-VO-VO2-RRF-RRF2-TER-TER2-TERGU |
| Entités supra régionales | ARS-ZF-ZF2-GA-GA2-PI |
| Établissements | EE-EEQS-EE1-EE10-EE101-EE111-EE112-EE74-EE79-EE13-EE90-EE99-ET-ET99-MX-MXQS-MXL-MX99-MA-MAQS-MAMM-MAMR-MAMW-SV-SVQS-SV99 |
| Organismes rattachés | R27-R29-R38-R43-R48-R50-R53-R59-FORMIN-FORMVO |
| Collection individuelle | OSB |
| Entités concernées | Toutes |
| Particularités de distribution | DGMT – RFF – EPSF – EF certifiées |

Services chargés de la distribution

| | Nom de l'organisme | Coordonnées |
|-----------------------------|-----------------------------|--|
| Distribution initiale | Service général | Répartition, tél. : 30 58 08 Routage, tél. : 30 58 14 |
| Distribution complémentaire | EIMM de St-Pierre-des-Corps | Cellule approvisionnement Tél : 42 10 97 |

Résumé

Fixer les dispositions concernant les mesures à prendre pour arrêter et retenir les trains, la protection des voies principales, la protection des obstacles inopinés et les limitations inopinées de vitesse