

COPIE

COPIE

Référentiel Infrastructure

Règlement S 2D

CONDITIONS D'EXERCICE DE LA
FONCTION DE CONDUCTEUR *et*
PRESCRIPTIONS CONCERNANT
PLUS SPECIALEMENT LES
CONDUCTEURS

Édition du 15/01/2003

Applicable le 1er avril 2003

IN 1516

Émetteur : Direction Délégée Système d'Exploitation



COPIE

COPIE

COPIE

COPIE

Sommaire

Préambule.....	1
Objet.....	1
Terminologie.....	2
1^{ÈRE} PARTIE : LES CONDITIONS D'EXERCICE DE LA FONCTION DE CONDUCTEUR.....	3
Article 1. Aptitude à la conduite, conducteur, pilotage	3
Article 2. Cas où l'agent n'a pas au moins une aptitude.....	5
2^{ÈME} PARTIE : LES PRESCRIPTIONS CONCERNANT PLUS SPECIALEMENT LES CONDUCTEURS	15
CHAPITRE 1 : Autorité, responsabilité, obligations, interdictions, documents.....	15
Article 3. Agents ayant autorité sur le conducteur – Autorité du conducteur	15
Article 4. Circulation comportant plusieurs engins moteurs : présence de plus d'un agent de conduite	16
Article 5. Admission des personnes sur les engins moteurs	16
Article 6. Appareils de sécurité.....	16
Article 7. Documents et agrès dont le conducteur ou le pilote doit disposer pour l'exécution du service de sécurité.....	16
CHAPITRE 3 : conduite des trains.....	18
Article 8. Position du conducteur pour la conduite des trains	18
Article 9. Surveillance en cours de route des appareils de contrôle intéressant la sécurité	18
Article 10. Observation de la voie, observation de la direction.....	19
Article 11. Surveillance du train	20
Article 12. Rôle technique du conducteur en cas d'incident sur le matériel	20
Article 13. Utilisation des sablières	20
Article 14. Signalement des patinages et enrayages importants	21
Article 15. Abandon momentané du poste de conduite – Abandon de l'engin moteur.....	21
CHAPITRE 4 : usage du sifflet des engins moteurs.....	22
Article 16. Généralités	22
Article 17. Règles générales d'emploi du sifflet comme avertisseur.....	22
Article 18. Emission de signaux conventionnels	22
Article 19. Dérangement du sifflet.....	23
FICHE D'IDENTIFICATION.....	25

COPIE

COPIE

Préambule

La réécriture du Règlement S 2D est justifiée par:

- la nécessité de ne retenir que la fonction de conducteur sans faire référence aux différents métiers de la conduite dont les contenus ne sont pas définis par le Gestionnaire de l'Infrastructure Délégué,
- la nécessité de redéfinir la mission de pilotage,
- la possibilité laissée aux Entreprises Ferroviaires de déterminer l'importance et le rythme de l'évolution du contenu de l'habilitation d'un conducteur,
- la possibilité laissée aux Entreprises Ferroviaires de déterminer les conditions dans lesquelles s'acquiert la connaissance d'une ligne,
- la suppression des conditions d'acquisition de la connaissance de la réglementation et des lignes sur un réseau autre que le réseau ferré national. La compétence du Gestionnaire de l'Infrastructure Délégué se limite au réseau ferré national.

Cette réécriture nécessite :

- de retirer de ce règlement les définitions et directives reprises dans d'autres règlements,
- d'apporter des précisions sur les aptitudes que doivent avoir les conducteurs en rapport avec la réglementation liée aux lignes, aux circulations,
- d'apporter des précisions sur la notion de pilotage par l'incorporation et l'unification des directives contenues dans l'IN 1518 et l'IN 1955.

Objet

Le présent règlement comprend 2 parties et a pour objet de définir:

- « les conditions d'exercice de la fonction de conducteur » en 1^{ère} partie y compris :
 - les conditions dans lesquelles un agent peut être utilisé pour assurer la conduite d'une circulation ferroviaire sans la totalité des aptitudes correspondantes,
 - les conditions dans lesquelles un conducteur peut circuler sur une ligne qu'il ne connaît pas,
- « les prescriptions concernant plus spécialement les conducteurs » en 2^{ème} partie.

Ce règlement est complété par le texte réglementaire IN 1520 (Notice Générale S 2D n°1).

Ce texte apporte des précisions sur :

- l'acquisition et le maintien de la connaissance de ligne,
- les documents édités par le Gestionnaire de l'Infrastructure Délégué (fiches de profil de ligne, schémas de gare importante),
- les fiches complémentaires de détournement.

COPIE

COPIE

Terminologie

Mode d'exploitation de la ligne

Dans ce document, ce terme recouvre la réglementation, applicable par un conducteur, dépendant :

- du régime d'exploitation de la ligne,
- du type de signalisation (signalisation de cabine, signalisation au sol),
- du mode de cantonnement.

Catégorie de circulation

Dans ce document ce terme recouvre:

- soit un indice ou code de composition repris dans le règlement S 7A , les consignes et notices S 7A,
- soit une circulation : manœuvre, évolution, train de travaux, trains militaires et trains de secours (S 7D, S 8A, S 8B, S 9B).

Classe

Pour l'application de ce document, ce terme ne concerne que les trains ayant un indice de composition.

COPIE

COPIE

COPIE

COPIE

COPIE

COPIE

COPIE

1^{ère} PARTIE : LES CONDITIONS D'EXERCICE DE LA FONCTION DE CONDUCTEUR

Article 1. Aptitude à la conduite, conducteur, pilotage

1- Conducteur

Un conducteur est un agent ayant les aptitudes suivantes :

- 1- les capacités à mettre en œuvre des procédures communes à l'ensemble des conducteurs concernant au moins :
 - un mode d'exploitation de ligne,
 - une catégorie de circulation (la connaissance de certaines catégories imposent la connaissance obligatoire d'autres catégories),
 - un engin moteur y compris la réglementation spécifique au mode de traction,
 - une ligne.

Pour conduire un train, il peut être nécessaire de posséder des aptitudes complémentaires telles que :

- 1- les connaissances et mises en application des procédures d'autres modes d'exploitation,
- 2- les connaissances et mises en application des procédures réglementaires particulières d'autres catégories de circulation,
- 3- les connaissances d'autres engins moteurs y compris la réglementation spécifique à un autre mode de traction si le conducteur ne la connaît pas,
- 4- la connaissance d'autres lignes, incluant éventuellement la connaissance du mode d'exploitation de ces lignes s'il n'est pas connu du conducteur et les particularités de la ligne.

Elles ne sont exigées qu'en fonction du trafic à assurer.

Les documents attestant que le conducteur est habilité à la conduite doivent préciser :

- *le ou les modes d'exploitation,*
- *la ou les catégories des circulations,*
- *la ou les séries d'engins moteurs (ou automoteurs) (indiquer si l'autorisation est limitée à une partie de la série),*
- *la ou les lignes.*

Le conducteur doit avoir:

- *reçu les formations correspondantes,*
- *été reconnu apte, suite à un constat, à maîtriser les procédures dans les situations qu'il est susceptible de rencontrer,*
- *été reconnu apte physiquement et psychologiquement à la conduite des trains suivant les exigences légales.*

COPIE

COPIE

2- Pilotage

Pour piloter, un agent doit être habilité à la fonction de conducteur. Il doit en outre avoir reçu l'attestation d'aptitude à la connaissance de ligne.

Lors du pilotage cet agent doit toujours être en mesure d'arrêter la circulation.
S'il ne connaît pas l'engin moteur, il doit se faire instruire par l'agent de conduite, avant départ, sur les manœuvres à effectuer pour arrêter la circulation et immobiliser l'engin moteur.

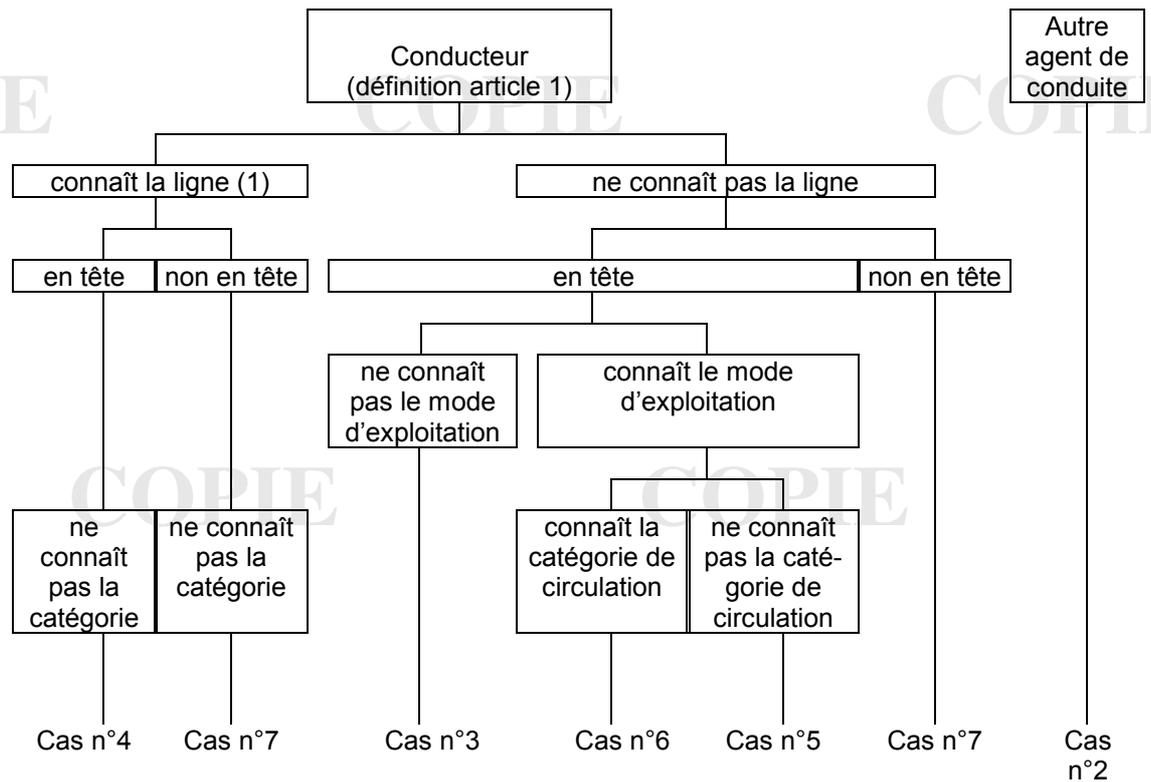
Le pilotage dont le contenu varie est repris dans l'article suivant.

COPIE

Article 2. Cas où l'agent n'a pas au moins une aptitude

Détermination du cas

Si l'agent ne connaît pas l'engin moteur appliquer le cas n°1



(1) La connaissance de ligne inclut la connaissance du mode d'exploitation

Cas n°1

L'agent n'a pas l'aptitude correspondant à l'engin moteur.

Un seul cas est admis : l'agent est en stage de formation pratique.

L'agent peut conduire sous la responsabilité et la surveillance effective d'un conducteur.

Ce dernier doit être conducteur ayant les aptitudes correspondant à la circulation (connaissance du mode d'exploitation, de la catégorie de circulation, de l'engin moteur et de la ligne).

Ce conducteur a autorité sur cet agent et est responsable de son comportement vis à vis de la réglementation de sécurité.

Cas n°2

L'agent ⁽¹⁾ :

- a l'aptitude correspondant à l'engin moteur,
- n'est pas conducteur.

L'agent peut assurer la conduite s'il possède la connaissance des principes de fonctionnement des systèmes qui concourent à la sécurité des circulations ferroviaires et dans les conditions exposées ci-après.

AGENT EN TETE DE LA CIRCULATION

Cet agent doit être obligatoirement piloté.

Le pilote pour cette circulation doit avoir reçu les attestations d'aptitude correspondant :

- à la catégorie de circulation,
- à la connaissance de ligne.

Le pilote a autorité sur cet agent et est responsable de son comportement vis à vis de la réglementation de sécurité.

Le pilote indique à l'agent en temps utile la procédure à appliquer et vérifie qu'il l'applique correctement.

En cas d'inobservation de la procédure, le pilote doit prendre les mesures correspondantes imposées par le règlement de sécurité.

La vitesse limite de la circulation ne doit pas dépasser la vitesse limite à laquelle le pilote est habilité.

AGENT NON EN TETE DE LA CIRCULATION

Cet agent est normalement piloté.

Le pilote doit avoir au moins l'aptitude à la ligne.

Il n'y a pas de restriction particulière de vitesse.

Toutefois cet agent peut ne pas être piloté (sauf pousse non attelée), à condition qu'il connaisse :

- le profil de la ligne,
- l'emplacement (repères) des changements de vitesse,
- les repères pour pouvoir situer les limitations temporaires de vitesse,
- les moyens de communication disponibles,
- si l'engin moteur est équipé de la radio sol train, le numéro du canal radio correspondant.

Cette connaissance doit faire l'objet d'une attestation signée par l'agent de conduite.

Par ailleurs cette circulation doit comporter une liaison phonique entre l'engin moteur de tête et celui de queue.

Il n'y a pas de restriction particulière de vitesse.

Exceptionnellement une circulation assurée sans liaison phonique ou sans que l'agent n'ait signé l'attestation décrite ci-dessus peut circuler sans dépasser 50 km/h.

⁽¹⁾ agent de conduite au sens de l'IN 1694

Cas n°3

Le conducteur :

- est en tête,
- a l'aptitude correspondant à l'engin moteur,
- a ou n'a pas l'aptitude correspondant à la catégorie de circulation,
- n'a pas l'aptitude correspondant à la ligne,
- n'a pas l'aptitude correspondant au mode d'exploitation de la ligne.

Le conducteur doit être obligatoirement piloté.

Le pilote, pour cette circulation, doit avoir reçu les attestations d'aptitude correspondant :

- à la catégorie de circulation ou à une catégorie de même classe si le conducteur n'a pas cette aptitude,
- à la connaissance de ligne.

Le pilote a autorité sur cet agent et est responsable de son comportement vis à vis de la réglementation de sécurité.

Le pilote indique à l'agent en temps utile la procédure à appliquer et vérifie qu'il l'applique correctement.

En cas d'inobservation de la procédure, le pilote doit prendre les mesures correspondantes imposées par le règlement de sécurité.

La vitesse limite de la circulation ne doit pas dépasser la vitesse limite à laquelle le pilote est habilité.

Cas n°4

Le conducteur :

- est en tête,
- a l'aptitude correspondant à l'engin moteur,
- a l'aptitude correspondant à la ligne,
- n'a pas l'aptitude correspondant à la catégorie de circulation (1).

Le conducteur est normalement piloté.

Le pilote doit avoir reçu les attestations d'aptitude correspondant :

- à la connaissance de la ligne,
- à la catégorie de circulation.

Le pilote a autorité sur le conducteur et est responsable de son comportement vis à vis de la réglementation de sécurité.

La vitesse limite de la circulation ne doit pas dépasser la vitesse limite à laquelle le pilote est habilité.

Le conducteur peut toutefois ne pas être piloté à condition qu'il ait l'aptitude correspondant à une catégorie de train de même classe parcourant la ligne.

Il doit en outre ne pas dépasser la vitesse limite de la catégorie de train inférieure la plus proche pour laquelle il est habilité.

- (1) **En cas de détournement les trains réversibles, lorsqu'ils sont tractés depuis la locomotive, ainsi que les trains « Talgo » peuvent être conduits par des conducteurs aptes à une catégorie de circulation de la classe voyageurs sans dépasser la vitesse de cette catégorie.**

Les conducteurs doivent être préalablement renseignés par écrit sur les conditions spécifiques de remorque (composition, vitesse limite, freinage, incidents, autres particularités)

Cas n°5

Le conducteur :

- est en tête,
- a l'aptitude correspondant à l'engin moteur,
- a l'aptitude correspondant au mode d'exploitation de la ligne,
- n'a pas l'aptitude correspondant à la ligne,
- n'a pas l'aptitude correspondant à la catégorie de circulation.

Le conducteur doit obligatoirement être piloté.

Le pilote doit avoir reçu les attestations d'aptitude correspondant :

- à la connaissance de la ligne
- à la catégorie de circulation.

Le pilote a autorité sur le conducteur et est responsable de son comportement vis à vis de la réglementation de sécurité.

Le pilote:

- attire l'attention du conducteur sur la position des signaux et des établissements,
- lui précise les conditions d'application à la ligne parcourue des règlements de sécurité,
- lui signale les particularités de la ligne susceptibles de provoquer des difficultés de conduite,
- lui indique les vitesses limites à ne pas dépasser.

La vitesse limite de la circulation ne doit pas dépasser la vitesse limite à laquelle le pilote est habilité.

Cas n°6

Le conducteur:

- a l'aptitude correspondant à l'engin moteur,
- est en tête de la circulation,
- n'a pas l'aptitude correspondant à la ligne,
- a l'aptitude correspondant à la catégorie de circulation,
- a l'aptitude correspondant au mode d'exploitation de la ligne.

Le conducteur est normalement piloté.

En l'absence de pilote le conducteur peut conduire sans être piloté suivant les conditions reprises au point 2 dans les cas suivants:

- la circulation est détournée de son itinéraire habituel ou prévu,
- la fin de l'étape du train est reportée au delà du point prévu, ce parcours ne dépassant pas 25 km,
- la circulation achemine un ou des engins de secours et de relevage.

1- Le conducteur est piloté

Le pilote doit avoir reçu l'attestation d'aptitude correspondant à la ligne.

Le conducteur piloté se conforme aux indications du pilote, mais reste responsable de la conduite.

Le pilote:

- attire l'attention du conducteur sur la position des signaux et des établissements,
- lui précise les conditions d'application à la ligne parcourue des règlements de sécurité,
- lui signale les particularités de la ligne susceptibles de provoquer des difficultés de conduite,
- lui indique les vitesses limites à ne pas dépasser.

La vitesse limite de la circulation ne doit pas dépasser la vitesse limite à laquelle le pilote est habilité.

2- Le conducteur ne peut pas être piloté

2-1 Utilisation des fiches complémentaires de détournement

Les fiches complémentaires de détournement peuvent être utilisées sous réserve que le conducteur:

- connaisse la procédure d'utilisation de ces fiches,
- d'origine non francophone, soit envoyé sur une ligne où lors des communications de sécurité entre une circulation et le sol, l'utilisation des « formulaires de procédure » est prévue,
- ait l'aptitude au mode d'exploitation correspondant à l'itinéraire de détournement.

Dans les autres cas le conducteur doit être obligatoirement piloté.

COPIE

COPIE

Le conducteur peut être engagé sur cette ligne à condition :

- d'être muni, en plus des documents concernant la marche de son train détourné, d'une « fiche complémentaire de détournement »,
- d'être renseigné sur les limitations temporaires de vitesse, les ITCS, les zones à franchir pantographes abaissés ou courant coupé, établies temporairement sur l'itinéraire à emprunter.

A cet effet, il est renseigné par la remise :

- par le dépôt de la ou des fiches lignes hebdomadaires, à l'usage des conducteurs, de l'itinéraire concerné,
- à défaut par la gare de la fiche ligne hebdomadaire correspondant à la « fiche complémentaire de détournement », le Poste de Commandement indiquant aux gares intéressées les circulations pour lesquelles il y a lieu de remettre une fiche complémentaire de détournement.

COPIE

COPIE

COPIE

Avant de parcourir l'itinéraire de détournement, le conducteur doit avoir pris connaissance :

- de « la fiche complémentaire de détournement » (cette prise de connaissance comprend au moins les pages de présentation (légende, caractéristiques générales, schéma simplifié de la ligne, vitesse limite à ne pas dépasser le contrôle de vitesse étant isolé ou absent sur le train)),
- de la (ou des) fiche(s) ligne hebdomadaire correspondante(s).

Cette prise de connaissance ne doit pas avoir lieu en marche.

Dans le cas où un conducteur assurerait une circulation sur une ligne qu'il ne connaît pas, sans être piloté mais muni d'une « fiche complémentaire de détournement » :

- il observe la plus grande prudence et ne doit pas hésiter à ralentir aux points singuliers de la ligne,
- *il ne doit pas dépasser en fonction de la nature de sa circulation les vitesses limites indiquées sur la fiche complémentaire de détournement.*

Celles-ci ne doivent pas être supérieures aux vitesses reprises dans le tableau ci-après.

Nature de trains	Type de signalisation utilisée	Vitesse inscrite au L.M.tr. pour la catégorie du train concerné*	Vitesse limite avec système de contrôle de vitesse en service sur le train	Vitesse limite sans système de contrôle de vitesse en service sur le train
TGV	Signalisation de cabine	≥ 220 km/h	220 km/h	VL des TGV sur la section de ligne sans dépasser 140 km/h
		< 220 km/h et ≥ 160 km/h	160 km/h	
		< 160 km/h et ≥ 140 km/h	140 km/h	
	Signalisation au sol	Inférieure à 140 km/h	VL des TGV sur la section de ligne	VL des TGV* sur la section de ligne sans dépasser 100 km/h
		≥ 180 km/h	160 km/h	
		< 180 km/h et ≥ 150 km/h	140 km/h	
Trains de voyageurs Autres que TGV	Tout type de signalisation		VL des V 120*	VL des V 120* sans dépasser 100 km/h
Trains de messageries	Tout type de signalisation		VL des ME 100*	VL des ME 100*
Trains de marchandises	Tout type de signalisation		VL des MA 80	VL des MA 80

* si la catégorie du train n'existe pas sur la ligne, pour les trains composés de véhicules du parc ordinaire prendre l'indice de composition immédiatement inférieur repris sur cet itinéraire, pour les autres appliquer les dispositions reprises dans la NG S 7A ou CG S 7A correspondante.

2-2 Conducteur en tête de la circulation et dirigé vers un itinéraire non repris comme parcourable sur la fiche de détournement

Le conducteur doit se considérer comme dirigé vers une mauvaise direction.

L'aiguilleur ou l'agent circulation peut lui confirmer d'emprunter cet itinéraire, le parcours à effectuer dans ces conditions ne peut pas dépasser 4 kilomètres.

Le conducteur ne doit pas dépasser la vitesse de 30 km/h sur cet itinéraire.

2-3 Etablissement des fiches complémentaires de détournement

Les fiches complémentaires de détournement sont :

- établies à l'avance pour les itinéraires de détournement et les parcours décrits dans le texte réglementaire IN 1520 (Notice Générale S 2D n°1) par les Services régionaux du Gestionnaire de l'Infrastructure Délégué,
- mises en place dans les établissements intéressés (dépôts et gares) ou font partie de la documentation emportée en service par le conducteur,
- tenues à jour par les Services régionaux du Gestionnaire de l'Infrastructure Délégué ou sur instructions données par ces services.

Les fiches complémentaires de détournement sont décrites dans le texte réglementaire IN 1520 (Notice Générale S 2D n°1).

COPIE

COPIE

Cas n°7

Le conducteur:

- a l'aptitude à l'engin moteur,
 - n'est pas en tête,
- et n'a pas au moins une des aptitudes suivantes:
- aptitude au mode d'exploitation,
 - aptitude à la catégorie de circulation,
 - aptitude à la ligne.

Le conducteur est normalement piloté.

Le pilote doit avoir au moins l'aptitude à la ligne.

Il n'y a pas de restriction particulière de vitesse.

Toutefois un conducteur peut ne pas être piloté sous réserve :

- qu'il soit muni d'une fiche complémentaire de détournement (conducteur connaissant obligatoirement la procédure d'utilisation de la fiche),
- en cas de pousse, que l'engin moteur soit attelé au train.

Il n'y a pas de restriction particulière de vitesse.

S'il n'est pas muni d'une fiche complémentaire de détournement,

La vitesse limite de la circulation ne doit pas dépasser 50 km/h.

COPIE

COPIE

COPIE

COPIE

COPIE

2^{ème} PARTIE : LES PRESCRIPTIONS CONCERNANT PLUS SPECIALEMENT LES CONDUCTEURS

CHAPITRE 1 : Autorité, responsabilité, obligations, interdictions, documents

Article 3. Agents ayant autorité sur le conducteur – Autorité du conducteur

1. Dans une gare le conducteur se conforme aux ordres et instructions donnés par le chef de service et dans un établissement P.L. par l'agent de desserte (voir Règlement S 2A).
2. En cours de route, le conducteur est responsable de la conduite de son train et des mesures à prendre en cas d'incident, compte tenu des avis et instructions qu'il peut recevoir du Régulateur, du régulateur sous-stations, de l'agent-circulation d'une gare voisine ou des agents de l'équipement.
3. Le conducteur a autorité sur les agents se trouvant sur l'engin moteur ; il est toutefois tenu d'exécuter les ordres que les agents ci-après sont appelés à lui donner dans l'exercice de leurs fonctions :
 - agents participant aux manœuvres,
 - conducteur assurant une mission de pilotage dans les cas prévus,
 - agent d'accompagnement du service de maintenance de l'Infrastructure sur le parcours de travail d'un train de travaux,
 - agent du service de maintenance de l'Infrastructure chargé de la surveillance de la voie (tournée de chaleur, ...),
 - agent dirigeant de l'exploitation accompagnant le train pour en autoriser la circulation dans des conditions exceptionnelles (emprunt d'une ligne fermée à la circulation, ...)

Lors des arrêts accidentels en dehors des gares, le conducteur a autorité sur le (ou les) agent (s) d'accompagnement du train.

Article 4. Circulation comportant plusieurs engins moteurs : présence de plus d'un agent de conduite

Le conducteur (ou le pilote : article 2) responsable de la marche de la circulation est celui se trouvant en tête du mouvement dans le sens du déplacement.

D'entente avec les autres agents de conduite (conducteur, pilote, autre agent de conduite), il doit déterminer les conditions de marche de la circulation (moyens de communication, vitesses limites, observation éventuelle de la signalisation électrique, ...)

Article 5. Admission des personnes sur les engins moteurs

1. Les personnes admises à prendre place dans les cabines de conduite, indépendamment des agents autorisés par l'Entreprise Ferroviaire sont :
 - les agents munis d'une autorisation d'accès à la cabine de conduite appartenant à RFF ou au Gestionnaire de l'Infrastructure Délégué,
 - les représentants de la fonction publique ou de la force publique, non munis d'autorisation spéciale, mais pouvant justifier de leur identité et de leur mission,
 - les agents dont la présence est justifiée par l'exercice de leurs fonctions (agent assurant l'assistance du conducteur, agent de manœuvre, agent d'accompagnement des trains de travaux, ...).
2. Sauf lorsque leur présence dans la cabine occupée par le conducteur se justifie, les personnes admises sur les engins moteurs doivent, autant que possible, prendre place dans une autre cabine.
3. Le nombre maximal de personnes admises à prendre place dans la cabine occupée par le conducteur est tel que cela ne constitue pas une gêne pour l'exercice de la fonction de conducteur.

Article 6. Appareils de sécurité

Il est interdit d'altérer le fonctionnement des appareils de sécurité montés sur les engins moteurs ou de chercher à s'affranchir, même momentanément, en dehors des cas prévus par les règlements, instructions, documents techniques, ..., des obligations matérialisées par ces appareils.

Article 7. Documents et agrès dont le conducteur ou le pilote doit disposer pour l'exécution du service de sécurité

1. Pour l'exécution des prescriptions concernant la sécurité de la circulation, le conducteur ou le pilote doit disposer sur l'engin moteur des documents ci-après :
 - renseignements techniques du L.M.Tr des lignes parcourues ou dans les cas prévus à l'article 2 fiche de détournement,
 - documents horaires relatifs au service prévu,
 - documents et imprimés nécessaires en cas d'incident en cours de route (incident de frein, incident autre sur le matériel, ...),

COPIE

COPIE

- carnets d'ordre ou de signalement (divagation de bestiaux, bris de barrière d'un PN à SAL, raté d'ouverture ou bris de barrière d'un PN à SAL, gardiennage provisoire d'un PN à SAL dérangement des averstisseurs d'un PN gardé, vérifications d'installations, vérification de la caténaire, signalement d'une anomalie de signalisation)
- carnet de demande de secours,
- support de notes (pour prendre des dépêches, des autorisations de franchissement de certains signaux par l'intermédiaire d'un téléphone le long des voies,)

Certains de ces documents peuvent être placés à demeure sur chaque engin moteur.

COPIE

COPIE

COPIE

2. Le conducteur ou le pilote doit disposer sur l'engin moteur des agrès de signalisation et de protection :

- lanternes de bord,
- plaque de queue et éventuellement écrans translucides rouges,
- torches à flamme rouge,
- drapeaux,
- pétards,
- barre de court-circuit.

COPIE

COPIE

Certains matériels désignés au L.M.Tr peuvent ne pas être équipés de torches à flamme rouge, sous réserve :

- qu'ils soient utilisés régulièrement à la desserte de la banlieue parisienne,
- qu'ils circulent sur des lignes désignées au L.M.Tr :
 - équipées de la radio sol train et du block automatique par circuit de voie,
 - parcourues de façon régulière par des circulations assurant tout ou partie de leurs parcours une desserte de la banlieue parisienne,
 - sur lesquelles les circulations sont normalement équipées de la radio sol-train (à l'exception des engins de manœuvre et de desserte fret, des trains de travaux et de certaines circulations spécifiques désignées par les régions intéressées).

COPIE

COPIE

COPIE

3. Le conducteur doit disposer de l'heure précise à bord de l'engin moteur.

COPIE

COPIE

COPIE

COPIE

CHAPITRE 3 : conduite des trains

Article 8. Position du conducteur pour la conduite des trains

Pour la conduite des trains, le conducteur doit normalement se tenir dans la cabine de conduite avant dans le sens de marche.

Article 9. Surveillance en cours de route des appareils de contrôle intéressant la sécurité

1. Le conducteur doit surveiller fréquemment tous les appareils de contrôle du poste de conduite qu'il occupe et notamment ceux intéressant la sécurité des circulations :
 - indicateur de vitesse,
 - manomètre de frein,
 - systèmes de répétition des signaux, de contrôle de vitesse et de franchissement,
 - indicateur de tension en ligne.

2. En cas d'absence de l'indication de la vitesse, le conducteur se met en relation avec le Régulateur, ou l'agent circulation, si l'existence d'une liaison radio le permet pour :
 - déterminer le point d'application des documents techniques,
 - l'aviser des éventuelles conditions particulières de circulation.

Le parcours effectué, depuis la constatation de l'anomalie jusqu'au point d'application des documents techniques ne doit pas excéder 80 kilomètres.

La remorque du train est effectuée sans gagner ou rattraper du temps sur la marche, le conducteur faisant preuve de prudence aux points singuliers de la ligne où la vitesse doit être réduite, même s'il doit en résulter une perte de temps.

Si l'application des documents techniques conduit à isoler ou à considérer l'Indicateur de Vitesse en dérangement, le conducteur doit transmettre l'avis d'isolement ou de dérangement :

- par radio au Régulateur, si l'existence d'une liaison radio le permet,
- à défaut de liaison radio :
 - à la première d'arrêt normal ou accidentel,
 - lors d'un arrêt par les signaux d'un poste.

L'engin avarié doit être remplacé le plus rapidement possible.

Dans le cas où, **exceptionnellement**, le remplacement de l'engin moteur n'aurait pas pu être réalisé auparavant, sont autorisés :

- pour les matériels utilisés à la desserte de la banlieue parisienne (IN 2378, annexe 3) les trains et évolutions réalisés :

COPIE

COPIE

- dans l'une des périodes suivantes (5h00 à 9h00 et 16h00 à 20h00),
- en dehors de ces périodes dans les conditions, décrites ci-dessous, applicables pour les autres matériels,
- pour les autres matériels :
 - l'évolution entre le lieu de stationnement de l'engin et le lieu de départ du train,
 - le train en cours (même numéro de train y compris les éventuels changements de parité),
 - l'évolution entre le lieu d'arrivée du train et le lieu de stationnement de l'engin.

L'utilisation ultérieure éventuelle de l'engin est fixée par la Directive IN 1384.

Article 10. Observation de la voie, observation de la direction

Le conducteur doit constamment se rendre compte de la position du train sur la ligne qu'il parcourt. Cette obligation n'est imposée que dans les cas suivants :

- le conducteur connaît la ligne,
 - le conducteur pilote,
 - le conducteur reçoit une fiche de détournement.
1. Au cours de la marche, le conducteur doit, dans la mesure où la conduite du train le lui permet, veiller attentivement à l'état de la voie et être prêt à ralentir ou à s'arrêter selon les circonstances ou les signaux qui pourraient lui être faits.
 2. Le conducteur qui constate, par l'observation des signaux (indicateurs de direction, signaux de limitation de vitesse, ...) qui précèdent une aiguille prise en pointe ou, en l'absence de signaux, par la position de l'aiguille elle-même, que la direction donnée ne correspond pas à celle qu'il doit suivre, doit s'arrêter, autant que possible avant le signal protégeant l'aiguille, et se renseigner auprès de l'aiguilleur.

Lorsque pour une cause quelconque (extinction d'un signal, ...), le conducteur n'est pas renseigné sur la direction donnée, il s'informe auprès de l'aiguilleur en précisant le cas échéant l'anomalie constatée.

3. Un conducteur doit en particulier se considérer comme dirigé dans une mauvaise direction dans les cas suivants :
 - lorsqu'il est dirigé vers une direction géographique différente de celle qui résulte de l'itinéraire prévu,
 - lorsque la direction qui lui est donnée est réservée généralement à des circulations d'une autre nature que la sienne ou lorsque la voie vers laquelle il est dirigé ne comporte pas les installations nécessaires au service du train (train transportant des voyageurs dirigé vers une voie de service ou vers une voie ne comportant pas de quai, train remorqué par un engin moteur uniquement électrique vers une voie non électrifiée, ...).

4. Un train peut être par contre dirigé sans avis préalable et sans arrêt vers une autre voie que celle qu'il emprunte normalement :
- lorsqu'il existe plusieurs voies parallèles de même sens, sous réserve que le service du train puisse être assuré sur la voie vers laquelle il est dirigé,
 - lorsque l'itinéraire de déviation est indiqué au L.M.Tr comme « itinéraire équivalent » à l'itinéraire normal, sous réserve que le train n'ait pas d'établissement à desservir sur l'itinéraire qu'il aurait dû emprunter.

Article 11. Surveillance du train

Le conducteur doit, dans la mesure où la conduite du train le lui permet, surveiller son train à chaque démarrage et pendant la marche (notamment avant d'aborder un tunnel ou après un passage sur un chantier de travaux) afin de déceler des anomalies telles que : véhicule ayant ses freins indûment serrés, chauffage de boîte, véhicule en position dangereuse ou déraillé, objet engageant le gabarit (chargement déplacé, bâche flottante, ...), etc.

Il doit être toujours attentif à un accroissement anormal de la résistance à la traction ou à une dépression dans la conduite générale qu'il n'aurait pas provoquée et qui pourrait être l'indice d'un incident.

Article 12. Rôle technique du conducteur en cas d'incident sur le matériel

En ligne, ainsi que dans les établissements en l'absence d'agent qualifié, le conducteur est compétent pour visiter le train, remédier, s'il le peut, à certaines avaries survenues au matériel, décider si ce matériel peut continuer à circuler ;

Le conducteur doit, au moment de repartir, aviser le Régulateur, ou l'agent circulation (l'aiguilleur ou le garde) :

- par radio si l'existence d'une liaison radio le permet,
- à défaut de liaison radio et seulement dans le cas où il aurait déterminé des conditions particulières de circulation (limitation de vitesse, ...):
 - à la première gare d'arrêt normal ou accidentel,
 - lors d'un arrêt par les signaux d'un poste.

Article 13. Utilisation des sablières

La présence de sable risque de provoquer des perturbations graves dans le fonctionnement des appareils ou de signaux assujettis aux circuits de voie.

Sauf en cas de nécessité absolue (freinage d'urgence, démarrage d'un train lourd risquant de provoquer un patinage important, ...), le conducteur ne doit pas utiliser les sablières, en particulier dans les zones d'aiguilles.

Sauf en cas d'urgence, le conducteur d'une locomotive seule ne doit jamais utiliser les sablières.

Article 14. Signalement des patinages et enrayages importants

Les patinages importants survenant à très faible vitesse ou lors des démarrages difficiles peuvent provoquer des avaries aux rails.

En conséquence, le conducteur doit signaler ces patinages au Régulateur ou l'agent-circulation (l'aiguilleur ou le garde):

- par radio si l'existence d'une liaison radio le permet,
- à défaut de liaison radio :
 - à la première gare d'arrêt normal ou accidentel,
 - lors d'un arrêt par les signaux d'un poste.

L'agent-circulation ou le régulateur avise ou fait aviser le service chargé de la maintenance de l'infrastructure.

Le conducteur doit signaler les enrayages importants immédiatement :

- par radio à l'agent-circulation ou au régulateur,
- à défaut après arrêt au 1^{er} téléphone de voie, 1^{ère} gare ou 1^{er} poste.
- l'agent-circulation avisé d'un enrayage important applique les mesures prescrites par l'IN 2445 (CG S2 C n°1).

Article 15. Abandon momentané du poste de conduite – Abandon de l'engin moteur

1. En marche, le conducteur ne doit pas s'éloigner du poste de conduite ; toutefois, en cas de danger imminent de collision, il s'efforce, avant de quitter son poste, d'effectuer les opérations indispensables pour provoquer l'arrêt et quand la circulation en comporte, de provoquer l'abaissement des pantographes.
2. Lors d'un arrêt, quel qu'en soit le lieu, si un conducteur est amené à quitter momentanément son poste de conduite pour un motif de service tel que :
 - reconnaissance du train arrêté par les signaux d'un poste, visite du train, protection,
 - accès aux compartiments moteurs,

il doit prendre les mesures prescrites par ses documents « métier » pour éviter la remise en marche intempestive de l'engin moteur ou une dérive du train, en tenant compte des circonstances de l'arrêt : déclivités, composition du train,

3. Le conducteur d'un engin moteur (attelé ou non à un train) stationnant dans un établissement avant d'abandonner l'engin moteur doit prendre les mesures d'immobilisation de l'engin moteur s'il est seul ou du train et verrouiller les portes d'accès aux cabines de conduite.

Sauf dispositions contraires prévues par consigne ou indiquées au L.M.Tr., si l'engin moteur est attelé au train, le conducteur doit avant de s'absenter, aviser l'agent formation ou le chef de service.

CHAPITRE 4 : usage du sifflet des engins moteurs

Article 16. Généralités

Sont désignés sous le terme de sifflet dans les règlements, les divers appareils avertisseurs sonores (sifflet, trompe à un ou deux tons, ...) des engins moteurs et des cabines de réversibilité.

Article 17. Règles générales d'emploi du sifflet comme avertisseur

Il ne doit pas être fait usage du sifflet sans motif de service.

Outre les cas d'emploi résultant de la signalisation ou des divers règlements, le conducteur fait d'office usage du sifflet toutes les fois qu'il se rend compte que l'approche de son train met en danger des personnes qui ne semblent pas prendre en temps utile les dispositions pour se garer.

Il a, dans ce cas, toute initiative pour régler la fréquence et la durée des coups de sifflet selon le lieu, l'heure et la visibilité, en évitant toutefois d'en abuser dans les zones habitées afin de ne pas incommoder les riverains.

D'autre part, de jour (période s'étendant de 7h00 à 20h00) et sauf dans certaines zones désignées au L.m.tr. (zones urbaines ou suburbaines, ...), le conducteur doit siffler systématiquement :

- à l'entrée et à la sortie des tunnels,
- avant d'atteindre la queue d'un train croiseur ou la tête d'un train dépassé.

Le conducteur doit siffler pour annoncer le démarrage de son train s'il s'agit :

- d'un train militaire,
- d'un train de travaux,
- d'un train transportant des voyageurs ou du personnel, arrêté en pleine voie ou arrêté à quai dans un établissement où il n'a pas d'arrêt normal, dans le cas où des personnes seraient susceptibles d'être descendues.

Article 18. Emission de signaux conventionnels

Le conducteur utilise également le sifflet pour émettre certains signaux conventionnels ; les principaux de ce genre sont indiqués au tableau ci-après ; les conditions de leur emploi figurent dans les règlements correspondants.

D'autre part, le conducteur peut utiliser le sifflet :

- en cas d'arrêt en pleine voie pour appeler auprès de lui l'agent d'accompagnement du train s'il y en a un,
- en cas d'arrêt, de jour, dans un établissement pour appeler auprès de lui, à défaut d'autres moyens, l'agent chargé du service du train dans l'établissement.

Les agents intéressés doivent, dès que possible, obéir à ces appels.

Lorsque le sifflet est constitué par un avertisseur à deux tons, un seul des deux tons est employé pour l'émission des signaux conventionnels.

Certains signaux conventionnels, d'emploi local ou limité à certaines lignes, sont, le cas échéant, prévus et réglementés par le L.M.Tr., par consigne,

PRINCIPAUX SIGNAUX CONVENTIONNELS

EMIS AU MOYEN DU SIFFLET

Principaux signaux conventionnels émis au moyen du sifflet	Signification
	1. en marche
• • (2 coups brefs répétés à intervalles suffisants)	Signal, émis en cas de dérive du train, à l'adresse des autres agents du train, des agents des gares et des postes ou des agents travaillant sur la voie afin qu'ils prennent toutes mesures pour arrêter la dérive ou tout au moins pour en atténuer les conséquences dangereuses.
• (1 coup bref)	Accusé réception, lorsqu'il est prescrit.
— — (2 coups longs)	Ordre d'abaisser les pantographes émis par le conducteur de l'engin moteur de tête : <ul style="list-style-type: none"> - à la vue du signal « Baissez panto » ou « coupez-courant » - dans le cas d'abaissement d'urgence des pantographes, à l'intention des autres agents intéressés (conducteur de l'engin moteur électrique de pousse ou de traction ou agent du wagon-pantographe sur son parcours de travail)
— — — (3 coups longs)	Ordre de relever les pantographes émis par le conducteur de l'engin moteur de tête, le moment venu, pour autoriser les autres agents intéressés à relever les pantographes.
	2. à l'arrêt
• • • • • (série de coups brefs)	En pleine voie, appel de l'agent d'accompagnement du train auprès du conducteur. Dans un établissement, appel d'un agent chargé du service du train (de jour seulement et à défaut d'autres moyens).
— • — • (2 groupes de un coup long suivi d'un coup bref)	Ordre de protéger le train à l'arrière

Article 19. Dérrangement du sifflet

Lorsque le sifflet cesse de fonctionner en cours de route, le conducteur doit :

- limiter sa vitesse à 30 km/h,
- aviser,

- par radio le régulateur ou l'agent-circulation, si l'existence d'une liaison le permet,

COPIE

COPIE

- à défaut de liaison radio :
 - à la première gare d'arrêt normal ou accidentel,
 - lors d'un arrêt par les signaux d'un poste.

Le Régulateur ou l'agent-circulation peut prescrire au conducteur de poursuivre la marche du train dans les mêmes conditions jusqu'à un point où le secours sera demandé: endroit où l'engin moteur pourra être remplacé.

Un engin moteur dont le sifflet ne fonctionne pas, ne peut être utilisé pour remorquer un train que s'il est placé en deuxième position (double traction, unité multiple).

COPIE

Fiche d'identification

<i>Titre</i>	CONDITIONS D'EXERCICE DE LA FONCTION DE CONDUCTEUR et PRESCRIPTIONS CONCERNANT PLUS SPECIALEMENT LES CONDUCTEURS
<i>Référentiel</i>	Référentiel Infrastructure
<i>Nature du texte</i>	Règlement S 2D
<i>Émetteur</i>	Direction Déléguée Système d'Exploitation – IES4
<i>Référence</i>	IN 1516
<i>Date d'édition</i>	15 janvier 2003
<i>Version en cours / date</i>	Version 01 du 15/01//2003
<i>Date d'application</i>	Applicable le 1 ^{er} avril 2003

Approbation

<i>Rédacteur</i>		<i>Vérificateur</i>	
Jean-Jacques FOYE	20/12/2002	Gilles DALMAS	07/01/2003
Approuvé par décision ministérielle			

Textes abrogés

IN 1516 (Règlement S 2D) du 01-01-77.

IN 1518 (CG S 2D n°1) du 08-03-84

IN 1955 (CG S2D n°2) du 22-03-00

Historique des versions

<i>Version</i>	<i>Date de version</i>	<i>Date d'application</i>
Version 01	15-01-2003	01-04-2003

Mise à disposition / distribution

Type de média : Papier / Intranet

Distribution

Organismes de la direction de l'entreprise	IRH-IPM-MT-FR-
Régions	PMT-PMT2-IN-INEX-IN51-IN52 INVI-INVM-FR-FR10-CARST-
Établissements	AV-EE-EE10-EE101-EE102-EE111-EE112-EE90-EE99-EEH-MAH-MX-MXH-MXL-MXLOG-MX99-SV-SV10-SV105-SV106-SV30-SV307-SV99-SVH-SLV101
Organismes rattachés	R27-R31-R33-R34-R35-R36-R37-R38-R42-R48-R50-R53-R57-R60
Collection individuelle	01-12-31-47-OSB-
Régions concernées	

Services chargés de la distribution

	Nom de l'organisme	Coordonnées
Distribution initiale	Service général	Répartition, tél. : 31 97 11 Routage, tél. : 31 97 07
Distribution complémentaire	EIMM de St-Pierre-des-Corps	Cellule approvisionnement Tél. : 42 10 97

Résumé

Ce texte :

- précise les conditions dans lesquelles un agent peut conduire sans avoir l'ensemble des aptitudes requises,
- décrit les prescriptions concernant plus spécialement les conducteurs concernant ses obligations, sa responsabilité, l'exercice de l'autorité vis à vis des autres agents, les interdictions auxquelles il est soumis, les documents qu'il doit avoir dans l'exercice de son métier, la conduite des trains (position, observation de la voie, surveillance du train, ...), l'usage du sifflet.