

SNCF

T

REGLEMENT

S 3 B

Tirage

Rectifié

**VOIE UNIQUE TEMPORAIRE
MOUVEMENTS A CONTRE-VOIE**

1978

DISTRIBUTION

Organismes de la Direction de l'Entreprise	Liste prédéterminée
Régions	IN, IN51, IN52, INEX, INEXPC, INVI, INVM, CARST, FR, FR2, VO, VO2
Etablissements	EE - EE10 - EE101 - EE102 - EE99 ET - ET99 - ETQP MX - MXL SV - SV10 - SV30 - SV31 - SV32 - SV35 - SV36 - SV37- SV99
Organismes rattachés	R27 - R31 - R33 - R34 - R35 - R36 - R37 - R38 - R42 - R53 - R57 - R60
Collections individuelles	01- 12 - 31 - 47 - 71 - 89 - OSB
Conditions particulières	

RECTIFICATIFS

N°	DATE	
	Edition	Application
1	09.12.1980	dès réception
2	02.02.1984	dès réception
3	31.08.1989	dès réception
4	02.06.1991	dès réception
5	12.03.1996	28 avril 1996
6	01 . 10 . 1997	05 . 01 . 1998
7	13 . 06 . 2002	01 . 04 . 2003
8		

DOCUMENTS INTERDEPENDANTS

Règlement S10B
Notice générale S3B
CG TR1 C2 n°1
Règlement S11
Règlement S2A

SERVICE GERANT

Direction déléguée système d'exploitation et sécurité (IES)
17, rue d'Amsterdam 75008 Paris

Art. 1. Textes abrogés

Art. 2. Objet

CHAPITRE 1 VOIE UNIQUE TEMPORAIRE (V.U.T)

- V.U.T. - Principe général

PARAGRAPHE 1 ORGANISATION DE LA V.U.T.

- Procédure d'organisation de la V.U.T. 11

PARAGRAPHE 2 EXPLOITATION DE LA V.U.T.

- Principes d'exploitation de la V.U.T. 12

- Circulation des trains à sens normal sur la V.U.T. 13

- Circulation des trains à contre-sens sur la V.U.T. 14

- Etablissement d'un poste intermédiaire de cantonnement
téléphonique des trains circulant à contre-sens 15

- Prescriptions concernant le garde d'un poste intermédiaire de
cantonnement des trains à contre-sens 16

- Prescriptions concernant les mécaniciens des trains
circulant à contre-sens sur V.U.T. 17

PARAGRAPHE 3 SUPPRESSION DE LA V.U.T.

- Suppression de la V.U.T. 18

CHAPITRE 2

MOUVEMENTS A CONTRE-VOIE

- Principes	21
- Préparation d'un mouvement à contre-voie à l'initiative d'un agent-circulation	
. Le mouvement à contre-voie est effectué d'un point quelconque vers un point situé en amont	22
. Le mouvement à contre-voie est effectué à l'intérieur d'une gare	22.1
- Prescriptions concernant les agents avisés de l'exécution d'un mouvement à contre-voie	23
- Exécution d'un mouvement à contre-voie à l'initiative d'un agent-circulation	24
- Mesures à appliquer après dégagement d'un mouvement à contre-voie	25
- Prescriptions concernant l'agent-circulation (autre que celui qui ordonne le mouvement) de la gare (ou de l'évitement télécommandé) dans laquelle se termine le mouvement à contre-voie	26
- Mouvement à contre-voie en pleine voie à l'initiative d'un mécanicien	27
- Prescriptions concernant les mécaniciens des trains circulant à contre-voie	28

**VOIE UNIQUE TEMPORAIRE
MOUVEMENTS A CONTRE-VOIE**

Article 1. Textes abrogés.

Néant.

Article 2. Objet.

Le présent règlement a pour objet de fixer les prescriptions à appliquer :

- pour faire circuler les trains des deux sens sur une seule voie exploitée sous le régime de la voie unique temporaire (V.U.T.) lorsqu'une cause quelconque, prévue ou inopinée, entraîne l'interception de l'autre voie ;
- pour faire circuler à contre-voie un mouvement :
 - . d'un point quelconque vers un point situé en amont,
 - . à l'intérieur d'une gare.

F. TAILLANTER

V.U.T. PRINCIPE GENERAL

La V.U.T. est établie entre les deux changements de voies utilisables les plus rapprochés qui constituent les extrémités de la V.U.T.

Chaque extrémité de la V.U.T. est sous la responsabilité d'un agent-circulation qui assure le service de la circulation sur la V.U.T. en accord avec l'agent-circulation situé à l'autre extrémité de la V.U.T.

La V.U.T. est organisée par l'agent-circulation qui expédie les trains à contre-sens sur cette voie.

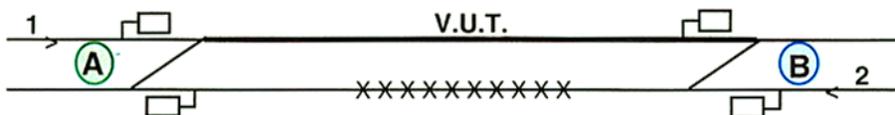
la Consigne

~~La Consigne 53B n°4~~ "Contre-sens - Contre voie" précise les mesures à prendre par les agents-circulation intéressés.

PROCEDURE D'ORGANISATION DE LA V.U.T.

PROCEDURE D'ORGANISATION DE LA V.U.T.

La V.U.T. est organisée par l'agent-circulation de B qui devra expédier les trains à contre-sens sur la voie 1 à exploiter en V.U.T.



L'agent-circulation de A procède de la façon suivante :

L'agent-circulation de B procède de la façon suivante :

prend les mesures pour arrêter et retenir les trains à l'entrée de la V.U.T. ;

prend les mesures pour arrêter et retenir les trains à l'entrée de la V.U.T. ;

prend, le cas échéant, les mesures prévues à la consigne S3B n°1 qui lui ont été prescrites par l'agent-circulation de B concernant les avis à lancer ;

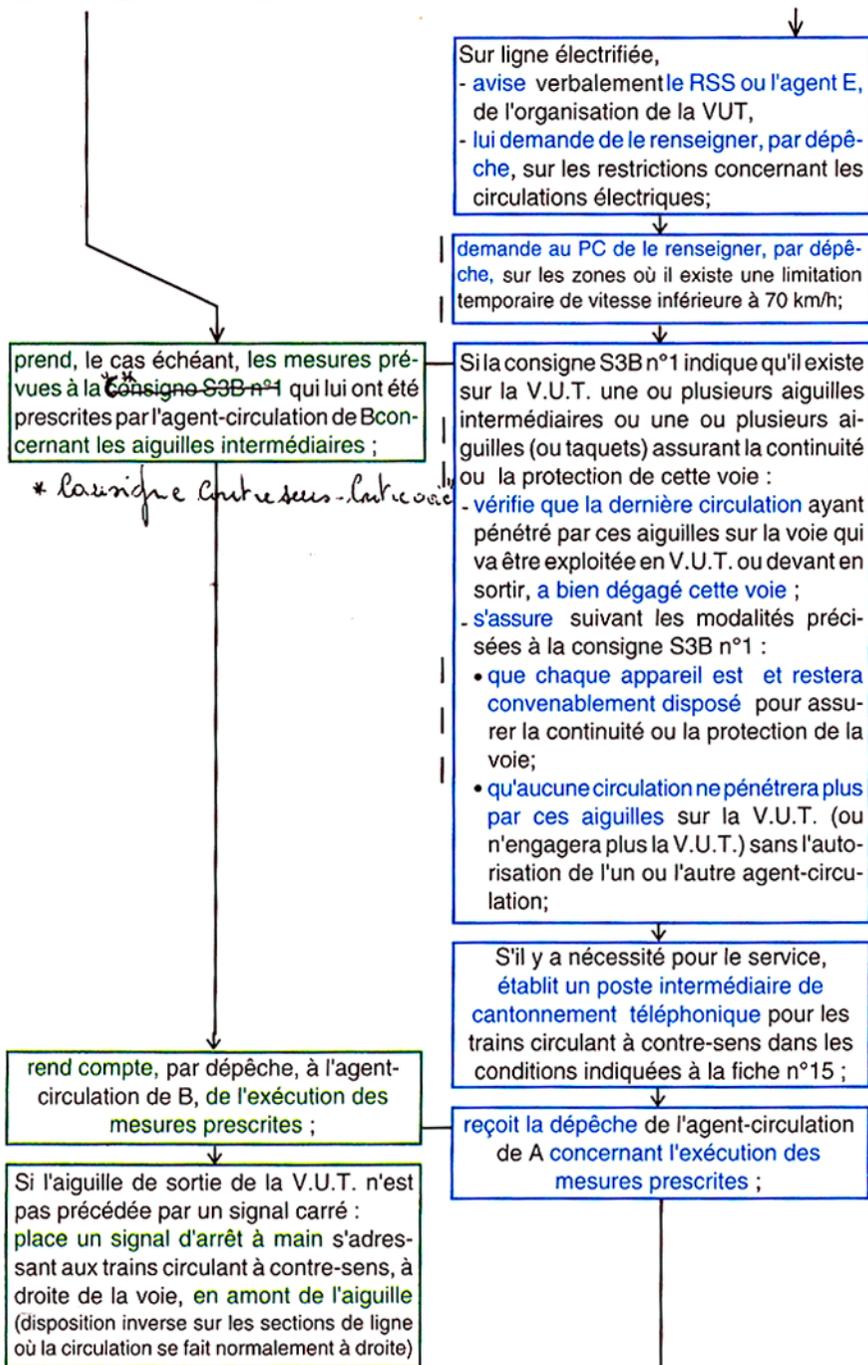
avise, ou fait aviser, les agents désignés à la consigne S3B n°1 dans les conditions précisées dans cette consigne, de l'organisation de la V.U.T. ;

Dans le cas où tous ces agents n'ont pu être avisés pendant la phase d'organisation de la V.U.T., l'agent-circulation qui expédie le premier train sur la V.U.T. peut utiliser ce train pour lancer les avis dans les conditions indiquées, selon le cas, à la fiche n°13 ou à la fiche n°14.

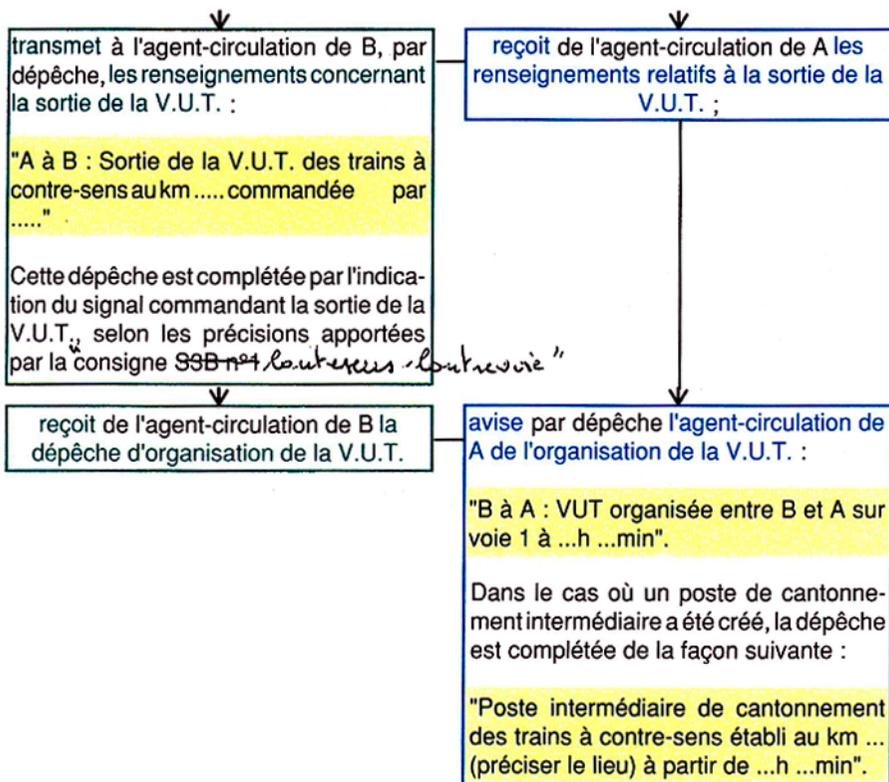
Sur V.U.T. prévue, l'avis aux agents travaillant sur la voie ou les caténaires incombe à l'Équipement.

- Dès qu'ils ont été avisés de l'organisation de la V.U.T.,
- les aiguilleurs du ou des postes (poste de gare, poste comportant une ou plusieurs aiguilles intermédiaires, ...),
 - les gardes des PN gardés,
 - les gardes des PN à SAL dont le gardiennage provisoire serait assuré à la suite d'un dérangement (en cas de dérangement survenant pendant l'exploitation de la V.U.T., le garde devrait également en être avisé),
 - les agents travaillant sur la voie ou les caténaires,
- assurent la protection des obstacles et des travaux dans les deux directions.

* "L'unique l'autre sens - l'autre voie"



** la consigne Centre sens - autre voie*



Dès que la dépêche d'organisation de la V.U.T. a été transmise à l'agent-circulation de A, la V.U.T. peut être exploitée.

La circulation sur cette voie est alors soumise aux dispositions du paragraphe 2 ci-après.

PRINCIPES D'EXPLOITATION DE LA V.U.T.

PRINCIPES D'EXPLOITATION DE LA V.U.T.

Les signaux s'adressant aux mécaniciens des trains circulant à contre-sens sont implantés à droite de la voie à laquelle ils s'adressent (disposition inverse sur les sections de ligne où la circulation se fait normalement à droite), ou au dessus de cette voie .

Le signal commandant la sortie de la V.U.T. peut être implanté à droite, à gauche ou au dessus de la voie.

Les trains devant circuler à contre-sens :

- doivent être arrêtés à l'entrée de la V.U.T. ;
- peuvent sortir de la V.U.T. sans arrêt.

L'expédition de tout train sur la V.U.T. est subordonnée à un accord de voie donné par l'agent-circulation de l'autre extrémité de la V.U.T. à l'agent-circulation qui doit expédier le train.

Dans les gares dispensées de la tenue de l'état de la circulation , la consigne d'établissement "Contre-sens, Contre-voie" doit prévoir les conditions dans lesquelles l'accord de voie est réalisé pour le premier train.

L'espacement des trains à contre-sens est assuré par le cantonnement téléphonique dans les conditions de la voie unique.

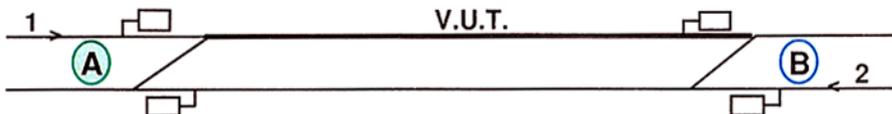
Chaque agent-circulation tient un registre de circulation V.U.T., rempli dans les conditions indiquées sur ce registre, notamment utilisé pour les opérations suivantes:

- demandes et accords de voie ;
- cantonnement téléphonique des trains à contre-sens (les opérations de cantonnement des trains à contre-sens sont enregistrées sur un registre de cantonnement de double voie si le cantonnement n'est pas assuré par l'agent-circulation) ;
- occupation de la V.U.T.

**CIRCULATION DES TRAINS
A SENS NORMAL SUR LA V.U.T.**

CIRCULATION DES TRAINS A SENS NORMAL SUR LA V.U.T.

L'espacement des trains circulant à sens normal sur la V.U.T. est assuré dans les conditions habituelles.



L'agent-circulation de A procède de la façon suivante :

demande la voie à l'agent-circulation de B ;

reçoit l'accord de voie de l'agent-circulation de B ;

s'assure, le cas échéant, dans les conditions indiquées à la consigne S3B n°4, que le dernier train circulant à contre-sens ayant pénétré sur la V.U.T. par une aiguille intermédiaire, ou devant en sortir par une telle aiguille, a bien dégagé la V.U.T. ;

Si tous les agents intéressés n'ont pu être avisés en temps utile, donne au mécanicien du premier train expédié sur la V.U.T. l'ordre écrit d'aviser verbalement ces agents de l'organisation de la V.U.T. ;

ouvre ou efface (ou fait ouvrir ou effacer), en temps utile, le signal commandant l'entrée sur la V.U.T. ;

Dès l'expédition ou le passage du train, referme ou remet en place (ou fait refermer ou remettre en place) le signal commandant l'entrée de la V.U.T.

Suite page 2

L'agent-circulation de B procède de la façon suivante :

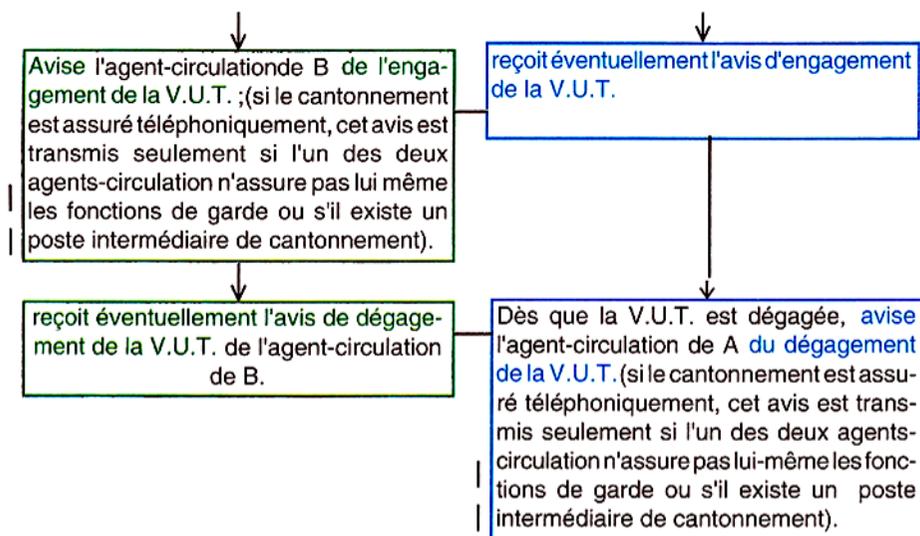
reçoit la demande de voie de l'agent-circulation de A ;

s'assure que le dernier train expédié vers A est bien celui indiqué par A ;

accorde la voie à l'agent-circulation de A ;

"autres sens - autre voie"

Suite page 2

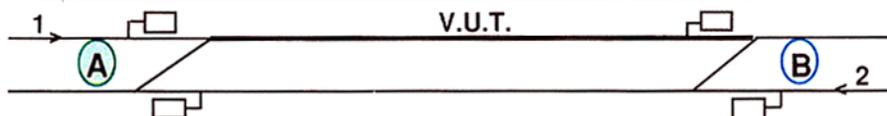


Une demande de voie peut être effectuée pour un train T alors qu'un train précédent de même sens n'a pas encore dégagé la V.U.T.; le train T est bien entendu expédié dans les conditions prévues par la réglementation du cantonnement.

**CIRCULATION DES TRAINS
A CONTRE-SENS SUR LA V.U.T.**

CIRCULATION DES TRAINS A CONTRE-SENS SUR LA V.U.T.

L'espacement des trains circulant à contre-sens sur la V.U.T. est assuré au moyen du cantonnement téléphonique dans les conditions prévues pour la voie unique.



L'agent-circulation de A procède de la façon suivante :

reçoit la demande de voie de l'agent circulation de B ;

s'assure que le dernier train expédié vers B est bien celui indiqué par B ;

accorde la voie à l'agent-circulation de B ;

L'agent-circulation de B procède de la façon suivante :

demande la voie à l'agent-circulation de A ;

reçoit l'accord de voie de l'agent-circulation de A ;

s'assure, le cas échéant, dans les conditions prévues à la consigne **S3B n°1**, que le dernier train circulant à sens normal ayant pénétré sur la V.U.T. par une aiguille intermédiaire, ou devant en sortir par une telle aiguille, a bien dégagé la V.U.T. ;

donne, ou fait donner, au mécanicien, l'ordre écrit correspondant, dûment complété, inséré dans la consigne **S3B n°1** ;

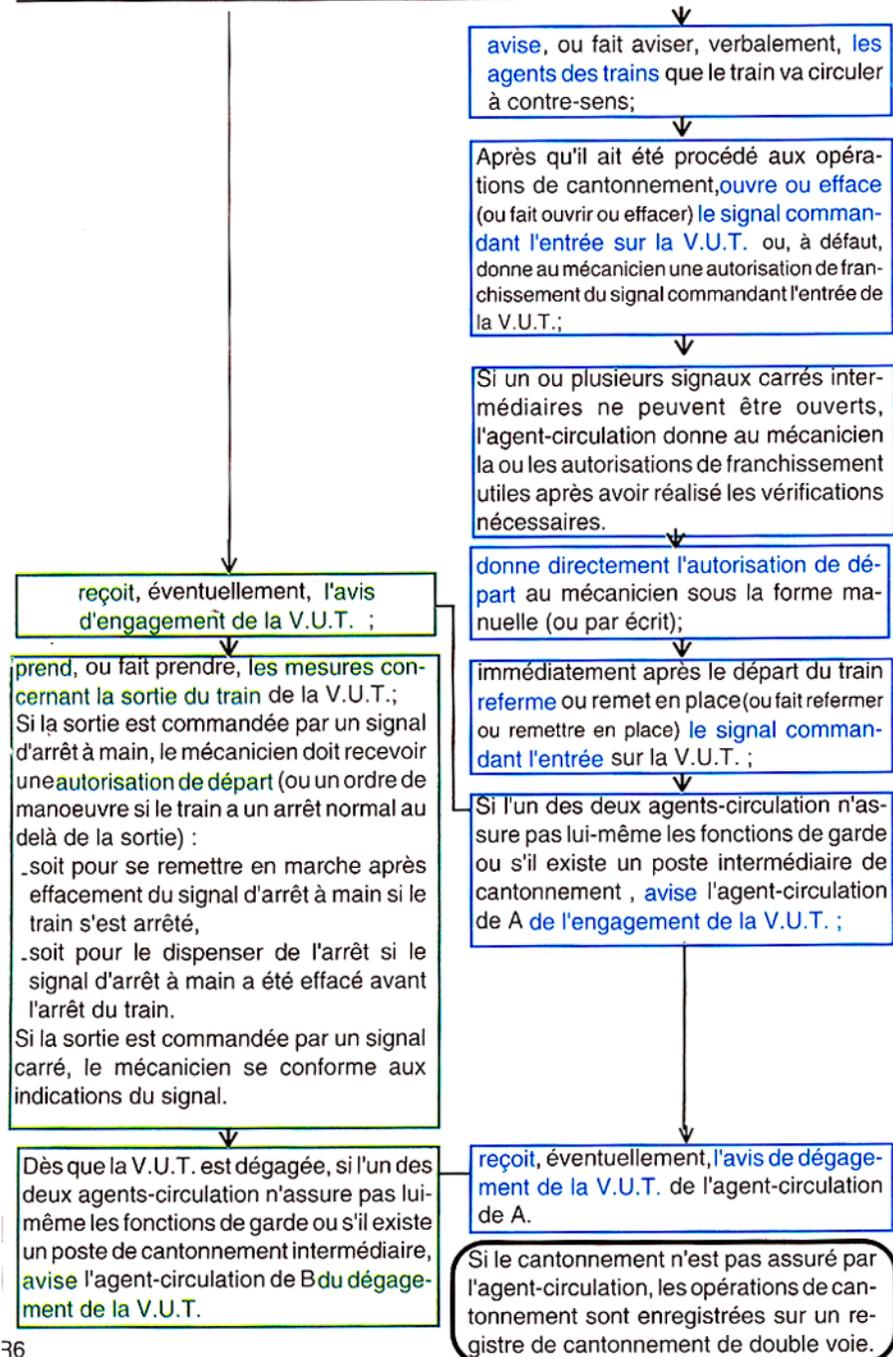
S'il s'agit du premier train expédié à contre-sens sur la V.U.T. et si tous les agents intéressés n'ont pu être avisés en temps utile, l'ordre est complété par l'obligation :

- de marcher à vue sur tout le parcours effectué à contre-sens, son attention devant être attirée sur le fait qu'il peut rencontrer un obstacle non protégé,
- d'aviser verbalement de l'organisation de la V.U.T. les agents travaillant sur la voie ou les caténaires qu'il rencontrera ainsi que les gardes des PN qui lui sont désignés.

** consigne techniques -
"Contre-sens"*

Suite page 2

Suite page 2



Une demande de voie peut être effectuée pour un train T alors qu'un train précédent de même sens n'a pas encore dégagé la V.U.T. ; le train T est bien entendu expédié dans les conditions prévues par la réglementation du cantonnement.

**ETABLISSEMENT D'UN POSTE INTERMEDIAIRE
DE CANTONNEMENT TELEPHONIQUE
DES TRAINS CIRCULANT A CONTRE-SENS SUR LA V.U.T.**

**PRESCRIPTIONS CONCERNANT LE GARDE
D'UN POSTE INTERMEDIAIRE DE CANTONNEMENT
DES TRAINS A CONTRE-SENS**

PRESCRIPTIONS CONCERNANT LE GARDE D'UN POSTE INTERMEDIAIRE DE CANTONNEMENT DES TRAINS A CONTRE-SENS

Le garde procède de la façon suivante :

prend en permanence les mesures pour arrêter et retenir les trains circulant à contre-sens, en plaçant un signal d'arrêt à main à droite de la voie au point convenable (disposition inverse sur les sections de ligne où la circulation se fait normalement à droite). ;

Lors de la circulation d'un train à contre-sens :

assure les opérations de cantonnement dans les conditions prévues pour la voie unique :

- reçoit voie libre derrière le train précédent (sauf, bien entendu s'il s'agit du premier train expédié à contre-sens sur la V.U.T.),
- annonce le train ;

Le train a un arrêt normal au poste

efface le signal d'arrêt à main pour le départ du train ;

donne au mécanicien l'autorisation de départ.

Le train doit passer sans arrêt au poste

efface le signal d'arrêt à main pour le passage du train ;

présente le signal à main de départ au mécanicien du train circulant à contre-sens, lorsque celui-ci se présente à son poste.

Les opérations de cantonnement téléphonique sont enregistrées sur un registre de cantonnement de double voie.

**PRESCRIPTIONS CONCERNANT LES MECANICIENS
DES TRAINS CIRCULANT A CONTRE-SENS SUR V.U T.**

PRESCRIPTIONS CONCERNANT LES MECANICIENS DES TRAINS CIRCULANT A CONTRE-SENS SUR V.U.T.

Entrée sur la V.U.T.

Le mécanicien :

reçoit :

- un ordre écrit de circuler à contre-sens ;
- directement l'autorisation de départ sous forme manuelle (ou par écrit).

observe le signal carré éventuellement situé à l'origine du parcours à contre-sens (que ce signal soit implanté à gauche, à droite, ou au dessus de la voie).

Circulation à contre-sens sur la V.U.T. - Vitesse limite

Le mécanicien, tout en se conformant aux indications de l'ordre écrit qui lui a été remis avant d'être expédié sur la V.U.T. :

Observe : - les signaux présentés ou implantés à droite (disposition inverse sur les sections de ligne où la circulation se fait normalement à droite) ou au dessus de la voie ;

- les pancartes "S" et les pancartes de changement de canal radio de l'autre voie ;

- circule sans dépasser la vitesse de 70 km/h ou la plus basse des vitesses limites prévues au L.M.Tr. pour l'indice ou le code de composition de son train sur l'une ou l'autre des deux voies de la section de ligne intéressée si cette vitesse est inférieure à 70 km/h ;

ET

- dans le cas d'un train transportant des voyageurs, ne doit pas dépasser, dans les établissements où il a un arrêt normal, la vitesse de 30 km/h entre l'origine du quai et son point d'arrêt
- ne doit pas dépasser la vitesse de 30 km/h entre l'origine du quai et son extrémité dans les établissements désignés sur l'ordre écrit de circuler à contre-sens (établissements pour lesquels l'annonce à contre-sens du pictogramme installé pour la traversée des voies par le public n'est pas réalisée).

fait fréquemment usage du sifflet, en particulier :

- à l'approche des P.N.,
- à l'approche des points de desserte voyageurs,
- dans les tunnels,
- dans les tranchées en courbe,
- au dépassement d'un train,
- s'il aperçoit des ouvriers travaillant sur la voie ou à ses abords ;

ne tient pas compte des indications données par les dispositifs de répétition des signaux rencontrés à revers ;

S'il existe un poste intermédiaire de cantonnement, reprend ou poursuit sa marche au-delà de ce poste si le signal d'arrêt à main est effacé **ET** s'il reçoit l'autorisation de départ donnée sous forme manuelle par le garde du poste intermédiaire.

Sortie de la V.U.T.

Le mécanicien :

observe la marche à vue aux abords de la sortie de la V.U.T.

Si la sortie est commandée par un signal d'arrêt à main

s'arrête avant de sortir de la V.U.T. ;

peut sortir de la V.U.T. si les conditions suivantes sont satisfaites :

- le signal d'arrêt à main est effacé,
- ET**
- il reçoit l'autorisation de départ (ou un ordre de manoeuvre si le train a un arrêt normal au delà de la sortie).

Le signal d'arrêt à main étant effacé, le mécanicien est dispensé de s'arrêter s'il reçoit en temps utile cette autorisation de départ (ou cet ordre de manoeuvre).

Le mécanicien reprend, ou poursuit sa marche, en opérant comme s'il était expédié d'une voie principale vers une autre voie principale, l'itinéraire correspondant n'étant pas commandé par un signal.

Si la sortie est commandée par un signal carré

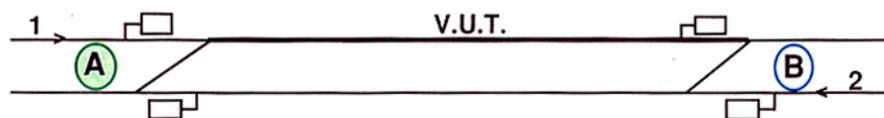
observe les indications du signal, que ce signal soit implanté à gauche ou à droite.

L'ouverture du signal constitue l'autorisation de départ (ou l'ordre de manoeuvre si le train a un arrêt normal au delà de la sortie).

SUPPRESSION DE LA V.U.T.

SUPPRESSION DE LA V.U.T.

La V.U.T. est supprimée par l'agent-circulation de A pour lequel la V.U.T. est la voie normale d'expédition des trains.



L'agent-circulation de A procède de la façon suivante :

s'assure, le cas échéant, par examen du registre de circulation V.U.T., que le dernier train circulant à contre-sens ayant pénétré sur la V.U.T. par une aiguille intermédiaire, ou devant en sortir par une telle aiguille, a bien dégagé la V.U.T. ;

s'assure, le cas échéant, par examen du registre de circulation V.U.T., que la dernière manoeuvre autorisée à engager la V.U.T. a bien dégagé la V.U.T. ;

demande, par dépêche, à l'agent-circulation de B, l'autorisation de supprimer la V.U.T. :

"A à B : Dernier train reçu de B sur VUT est train n° ... à ...h ...min. Puis-je supprimer VUT sur voie 1 ?";

reçoit de l'agent-circulation de B l'autorisation de supprimer la V.U.T. ;

A partir de ce moment la V.U.T. est considérée comme supprimée

cesse d'appliquer les mesures pour arrêter et retenir les trains à l'entrée de la V.U.T. ;

Suite page 2

L'agent-circulation de B procède de la façon suivante :

reçoit de l'agent-circulation de A la demande d'autorisation de supprimer la V.U.T. ;

s'assure que le dernier train expédié vers A est bien celui indiqué par A ;

autorise, par dépêche, l'agent-circulation de A à supprimer la V.U.T. :

"B à A : Dernier train expédié vers A sur V.U.T. est bien train n° ... à ...h ...min. Pouvez supprimer V.U.T. sur voie 1" ;

cesse d'appliquer les mesures pour arrêter et retenir les trains à l'entrée de la V.U.T. ;

Suite page 2

* "launiohe floutakeses - loutrevoie"

avise, ou fait aviser, les agents désignés à la ~~consigne S3B n°1~~ dans les conditions précisées dans cette consigne, de la suppression de la V.U.T. ;

prend, le cas échéant, les mesures prévues à la consigne ~~S3B n°1~~ qui lui ont été prescrites par l'agent-circulation de A concernant les avis à lancer ;

L'impossibilité d'aviser immédiatement ces agents n'entraîne aucune mesure particulière.

S'il existe sur la V.U.T. une ou plusieurs aiguilles intermédiaires, les agents-circulation de A et de B s'entendent pour annuler, dans les conditions indiquées à la consigne ~~S3B n°1~~, les ordres donnés aux aiguilleurs manoeuvrant certaines de ces aiguilles et, s'il y a lieu, retirer ou faire retirer les dispositifs d'immobilisation des aiguilles intéressées;

S'il a été créé un poste de cantonnement intermédiaire, transmet la dépêche suivante au garde de ce poste:

"A à ... (garde du poste intermédiaire) :
VUT sur voie 1 supprimée à ...h ...min.
Cessez le cantonnement à contre-sens".

Sur ligne électrifiée, avise par dépêche le RSS ou l'agent E de la suppression de la V.U.T.

PRINCIPES

PRINCIPES

Les signaux s'adressant aux mécaniciens des trains circulant à contre-voie sont implantés à droite de la voie à laquelle ils s'adressent (disposition inverse sur les sections de ligne où la circulation se fait normalement à droite), ou au dessus de cette voie .

Le signal délimitant la fin du parcours à contre-voie peut être implanté à droite, à gauche ou au dessus de la voie.

Les mouvements effectués à contre-voie ne sont pas cantonnés.

Un mouvement à contre-voie peut être effectué :

-d'un point quelconque vers un point situé en amont (le point quelconque ainsi que le point situé en amont peuvent être : un point de pleine voie, une gare, un évitement télécommandé):

.à l'initiative d'un agent-circulation ;

.après entente verbale préalable entre l'agent-circulation de la gare en arrière et le mécanicien du train arrêté en pleine voie si le train peut revenir en arrière par ses propres moyens.

-à l'intérieur d'une gare.

L'agent responsable d'un mouvement à contre-voie est, selon le cas :

-L'agent-circulation de la gare (ou de l'évitement télécommandé) dans laquelle le mouvement :

.est origine ;

.se termine s'il est origine en pleine voie.

-Le mécanicien pour un mouvement effectué en pleine voie.

La consigne S3B n°4 "Contre-sens - Contre-voie" précise les dispositions à prendre par les agents-circulation intéressés.

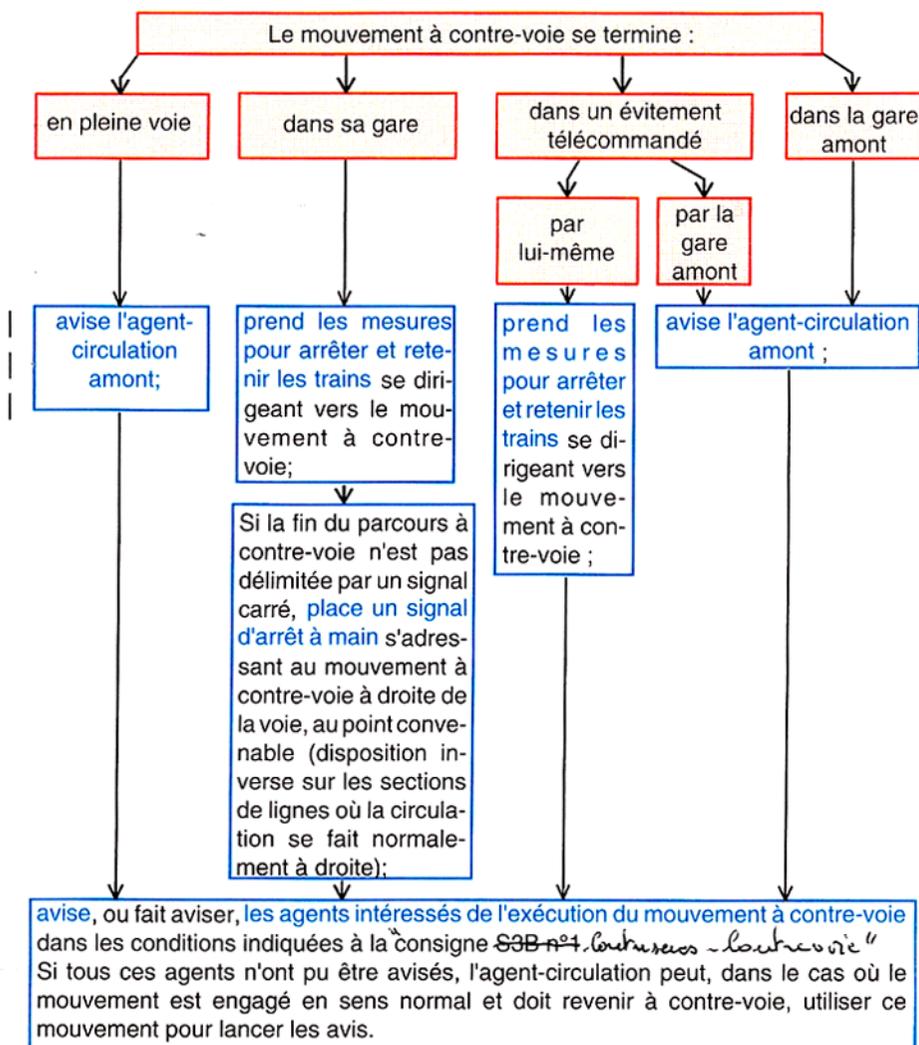
L'agent-circulation responsable d'un mouvement à contre-voie remet ou transmet au mécanicien un ordre de circuler à contre-voie dans les conditions indiquées à la consigne S3B n°4. *Contre-sens - Contre-voie*

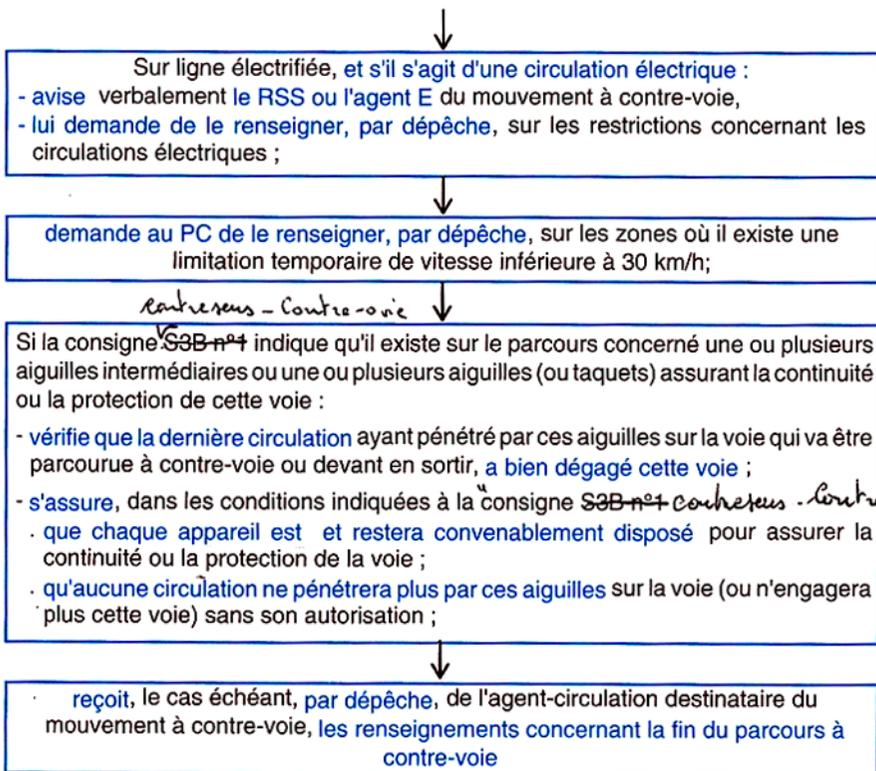
**PREPARATION D'UN MOUVEMENT A CONTRE-VOIE
A L'INITIATIVE D'UN AGENT-CIRCULATION**

PREPARATION D'UN MOUVEMENT A CONTRE-VOIE A L'INITIATIVE D'UN AGENT-CIRCULATION

**Le mouvement à contre-voie est effectué
d'un point quelconque vers un point situé en amont**

L'agent-circulation PREPARANT le mouvement à contre-voie
procède de la façon suivante :





**Le mouvement à contre-voie est effectué
à l'intérieur d'une gare**

Le mouvement à contre-voie est effectué à l'intérieur d'une gare

L'agent-circulation PREPARANT le mouvement à contre-voie procède de la façon suivante :

Le mouvement à contre-voie se termine :

Dans son secteur-circulation

prend les mesures pour arrêter et retenir les trains se dirigeant vers le mouvement à contre-voie ;

si la fin du parcours à contre-voie n'est pas délimitée par un signal carré, place un signal d'arrêt à main à droite de la voie au point convenable (disposition inverse sur les sections de ligne où la circulation se fait normalement à droite) ;

Dans le secteur-circulation amont

avise l'agent-circulation amont ;

avise, ou fait aviser, les agents intéressés de l'exécution du mouvement à contre-voie dans les conditions indiquées à la consigne S3B n°1 ; *contre-voie*
Si tous ces agents n'ont pu être avisés, l'agent-circulation peut, dans le cas où le mouvement est engagé en sens normal et doit revenir à contre-voie, utiliser ce mouvement pour lancer les avis ;

sur ligne électrifiée, et s'il s'agit d'une circulation électrique :

- avise verbalement le RSS ou l'agent E du mouvement à contre-voie,
- lui demande de le renseigner, par dépêche, sur les restrictions concernant les circulations électriques ;

demande au PC de le renseigner, par dépêche, sur les zones où il existe une limitation temporaire de vitesse inférieure à 30 km/h ;

contre-voie
si la consigne S3B n°1 indique qu'il existe sur le parcours concerné une ou plusieurs aiguilles intermédiaires ou une ou plusieurs aiguilles (ou taquets) assurant la continuité ou la protection de cette partie de voie :

- vérifie que la dernière circulation ayant pénétré par ces aiguilles sur la voie qui va être parcourue à contre-voie ou devant en sortir, a bien dégagé cette voie ;
- s'assure, dans les conditions indiquées à la consigne S3B n°1 *contre-voie*
 - . que chaque appareil est et restera convenablement disposé pour assurer la continuité ou la protection de la voie ;
 - . qu'aucune circulation ne pénétrera plus par ces aiguilles sur la voie (ou n'engagera plus cette voie) sans son autorisation ;

reçoit, le cas échéant, par dépêche de l'agent-circulation destinataire du mouvement à contre-voie, les renseignements concernant la fin du parcours à contre-voie.

**PRESCRIPTIONS CONCERNANT LES AGENTS
AVISES DE L'EXECUTION
D'UN MOUVEMENT A CONTRE-VOIE**

PRESCRIPTIONS CONCERNANT LES AGENTS AVISES DE L'EXECUTION D'UN MOUVEMENT A CONTRE-VOIE

L'agent-circulation de la gare (ou de l'évitement télécommandé) dans laquelle se termine le mouvement à contre-voie ou en direction de laquelle il se dirige procède de la façon suivante :

reçoit de l'agent-circulation préparant le mouvement à contre-voie l'avis que le mouvement se terminera dans sa gare ou en direction de sa gare ;



prend les mesures pour arrêter et retenir les trains se dirigeant vers le mouvement à contre-voie ;



Si le mouvement se termine dans sa gare:

Dans le cas où la fin du parcours à contre-voie n'est pas délimitée par un signal carré, place (sauf dans un évitement télécommandé) un signal d'arrêt à mains'adressant au mouvement à contre-voie à droite de la voie, au point convenable (disposition inverse sur les sections de ligne où la circulation se fait normalement à droite).

Il transmet à l'agent-circulation préparant le mouvement à contre-voie, par dépêche, les renseignements concernant la fin du parcours à contre-voie :

" ... à ... : Fin du parcours à contre-voie au km ... délimitée par ..." ;

Cette dépêche indique le signal délimitant la fin du parcours à contre-voie selon les prescriptions de la consigne S3B n°4. *contresens - contre voie*

Les agents chargés d'effectuer certaines opérations préparant le mouvement à contre-voie procèdent de la façon suivante:

effectuent les opérations demandées dans les conditions indiquées à la "consigne S3B n°4, *contresens - contre voie*"



rendent compte, par dépêche, à l'agent-circulation préparant le mouvement à contre-voie, de l'exécution des mesures. (Pour un aiguilleur, cette dépêche est transmise par l'intermédiaire de l'agent-circulation)

Dès qu'ils ont été avisés de l'organisation du mouvement à contre-voie:

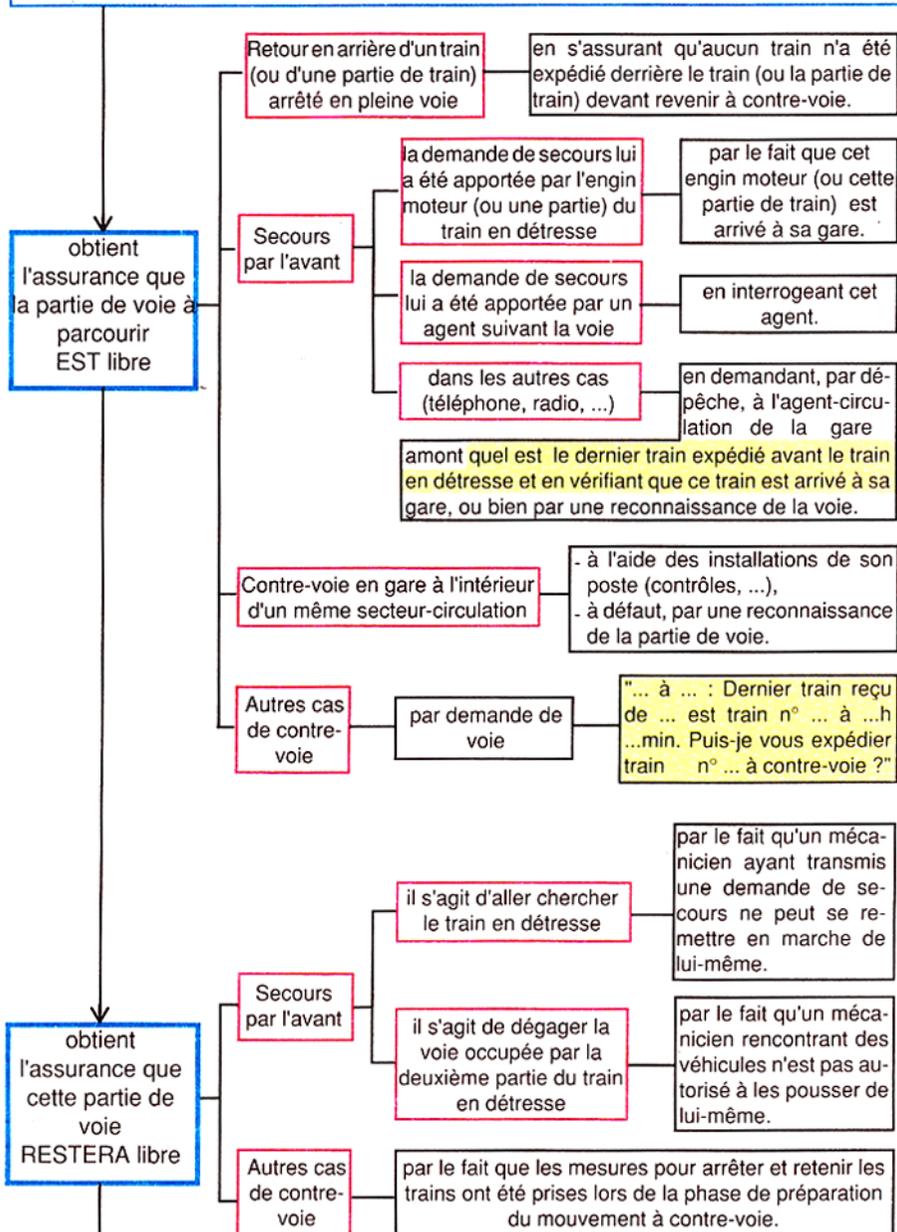
- les aiguilleurs du ou des postes (poste de gare, poste comportant une ou plusieurs aiguilles intermédiaires, ...),
- les gardes des PN gardés,
- les gardes des PN à SAL dont le gardiennage provisoire serait assuré à la suite d'un dérangement,
- les agents travaillant sur la voie ou les caténaires,

repèrent les obstacles et travaux vis-à-vis du mouvement à contre-voie au moyen d'un signal d'arrêt à main placé à la distance de 100 mètres.

**EXECUTION D'UN MOUVEMENT A CONTRE-VOIE
A L'INITIATIVE D'UN AGENT-CIRCULATION**

EXECUTION D'UN MOUVEMENT A CONTRE-VOIE A L'INITIATIVE D'UN AGENT-CIRCULATION

L'agent-circulation ORDONNANT le mouvement à contre-voie procède de la façon suivante :



↓
transmet par dépêche, ou remet par écrit, au mécanicien du mouvement, l'ordre correspondant, dûment complété, inséré dans la consigne S3B n°1, selon le cas :

- Contre-voie - Contre-voie*
- "de revenir à contre-voie jusqu'à ...",
 - "de se rendre à contre-voie par voie ... de ... jusqu'à ...".

↓
avise, ou fait aviser, verbalement les agents du train de leur circulation à contre-voie ;

↓
ouvre ou efface (ou fait ouvrir ou effacer) le signal retenant le mouvement à contre-voie ;
ou, à défaut, donne au mécanicien une autorisation de franchissement du signal retenant le mouvement à contre-voie ;

↓
Si un ou plusieurs signaux carrés intermédiaires ne peuvent être ouverts, l'agent-circulation donne au mécanicien la ou les autorisations de franchissement utiles après avoir réalisé les vérifications utiles ;

↓
Si le mouvement est origine dans sa gare, donne, ou fait donner directement l'autorisation de départ au mécanicien sous la forme manuelle (ou par écrit.).

Cas particulier d'un mouvement expédié en sens normal et devant revenir à contre-voie

Après avoir appliqué les mesures ci-dessus, l'agent-circulation procède de la façon suivante :

↓
Si des mesures sont à prendre vis-à-vis des PN en application du règlement S10B, opère comme si le mouvement devait se rendre à la gare aval ;

↓
expédie le mouvement dans les conditions prévues par la réglementation du cantonnement ;

↓
Dès le départ du mouvement prend à nouveau les mesures pour arrêter et retenir les trains jusqu'au retour du mouvement à contre-voie à sa gare.

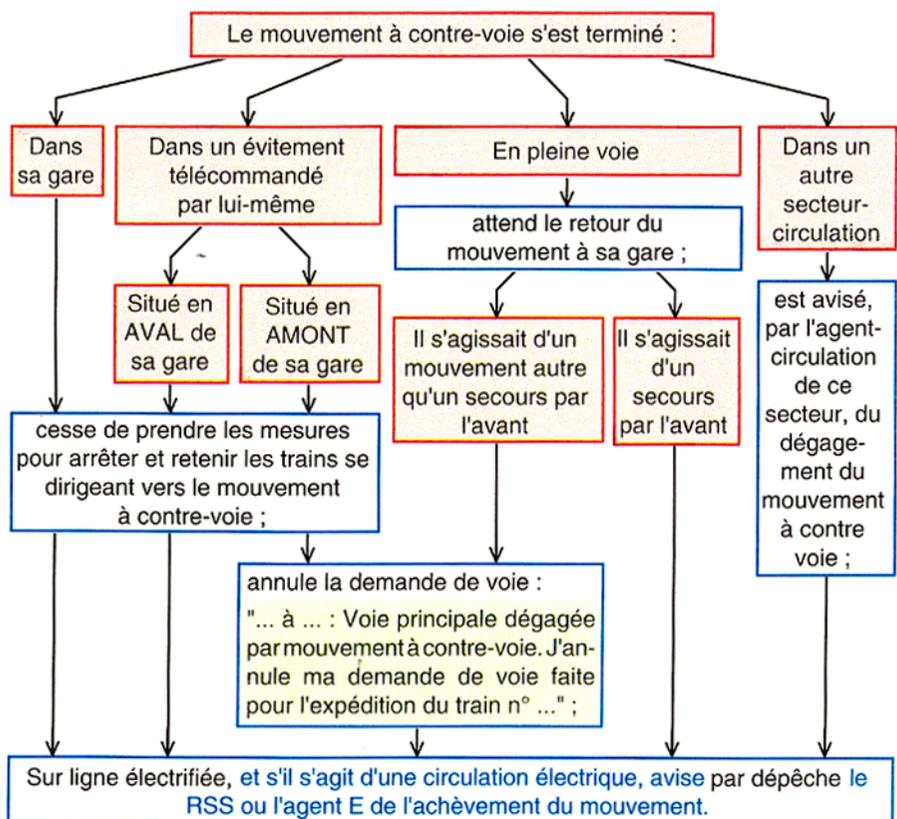
**Cas particulier des gares dispensées de la tenue
de l'état de la circulation**

| Dans les gares dispensées de la tenue de l'état de la circulation
| l'assurance que la partie de voie à parcourir est libre peut être obtenue :
| - soit en interrogeant la gare amont sur les indications données par
| les installations du poste (contrôles,);
| - soit en réalisant une vérification de la libération de la partie de voie.
| La dépêche de demande de voie éventuellement nécessaire doit tenir compte
| de ces particularités. Les conditions d'application sont alors
| reprises dans la consigne d'établissement "Contre-sens, contre-voie".
|

**MESURES A APPLIQUER APRES DEGAGEMENT
D'UN MOUVEMENT A CONTRE-VOIE**

MESURES A APPLIQUER APRES DEGAGEMENT D'UN MOUVEMENT A CONTRE-VOIE

Après dégageage d'un mouvement à contre-voie, l'agent-circulation qui a expédié ce mouvement procède de la façon suivante :



Cas particulier en block manuel :

Après dégageage à sa gare d'un mouvement à contre-voie origine en pleine voie (train revenant par ses propres moyens ou à l'aide d'un engin moteur de secours), l'agent-circulation prend les mesures liées au cantonnement.

**PRESCRIPTIONS CONCERNANT
L'AGENT-CIRCULATION (autre que celui qui ordonne
le mouvement) DE LA GARE (ou de l'évitement
télécommandé) DANS LAQUELLE SE TERMINE
LE MOUVEMENT A CONTRE-VOIE**

**PRESCRIPTIONS CONCERNANT
L'AGENT-CIRCULATION (autre que celui qui ordonne
le mouvement) DE LA GARE (ou de l'évitement
télécommandé) DANS LAQUELLE SE TERMINE LE
MOUVEMENT A CONTRE-VOIE**

L'agent-circulation de la gare (ou de l'évitement télécommandé)
dans laquelle se termine le mouvement à contre-voie
procède de la façon suivante :

reçoit de l'agent-circulation expéditeur du mouvement à contre-voie la dépêche
de demande de voie ;

s'assure que rien ne s'oppose à l'exécution du mouvement à contre-voie
(travaux par exemple) ;

vérifie que le dernier train expédié est bien celui indiqué dans la dépêche
de demande de voie ;

accorde la voie, par dépêche, à l'agent-circulation expéditeur du mouvement à contre-voie :

"... à ... : Dernier train expédié vers ... est bien train n° ... à ...h...min. Pouvez m'expédier
train n° ... à contre-voie" ;

Les mesures pour arrêter et retenir les trains ont été prises lors de la phase de
préparation du mouvement à contre-voie (voir fiche 23);

les mesures concernant la fin du parcours à contre-voie ont été prises dans la
phase préparation (voir fiche 23);

si la fin du parcours à contre-voie est délimitée par un signal d'arrêt à main, le
mécanicien doit recevoir une autorisation de départ pour un départ en ligne, ou un
ordre de manoeuvre si le train a un arrêt normal au-delà du signal :

- soit, pour l'autoriser à se remettre en marche après effacement du signal d'arrêt à main, si le train s'est arrêté,
- soit pour le dispenser de l'arrêt si le signal d'arrêt à main a été effacé avant l'arrêt du train;

Si la fin du parcours à contre-voie est commandée par un signal carré, le mécanicien se conforme aux indications du signal;

Lorsque la voie est dégagée par le mouvement à contre-voie, cesse de prendre
les mesures pour arrêter et retenir les trains ;

Avisse l'agent-circulation ayant expédié le mouvement de l'achèvement de celui-ci.

**Cas particulier des gares dispensées de la tenue
de l'état de la circulation**

| L'agent circulation peut être amené à indiquer à l'agent circulation organisant
| le mouvement à contre-voie, sur la demande de celui-ci, les indications
| données par les installations de son poste (contrôles, ...).
| Dans un tel cas, la dépêche d'accord de voie doit tenir compte de cette
| particularité. Les conditions d'application sont alors reprises dans la consi-
| gne d'établissement "Contre sens, contre voie".

**MOUVEMENT A CONTRE-VOIE EN PLEINE VOIE
A L'INITIATIVE D'UN MECANICIEN**

**MOUVEMENT A CONTRE-VOIE EN PLEINE VOIE
A L'INITIATIVE D'UN MECANICIEN****Principes**

Un mécanicien peut, de sa propre initiative, exécuter un mouvement à contre-voie en pleine voie :

- à la suite d'une **rupture d'attelage** lorsque le train peut être reconstitué,
- à la suite d'un léger dépassement du point d'arrêt habituel dans un établissement PL dans les conditions fixées ci-après.

**Procédure à appliquer suite à un léger dépassement
du point d'arrêt habituel dans un établissement PL**

Le mécanicien procède de la façon suivante :

- s'assure, de visu, que la partie de voie à parcourir est libre,
- en block automatique, s'assure que la queue de son train ne pénétrera pas dans le canton amont,
- s'assure que la partie de voie à parcourir restera libre en prenant, au moyen d'un signal d'arrêt à main, les mesures pour arrêter et retenir les trains suivants en un point que le mouvement à contre-voie n'atteindra pas;



S'il existe un ou plusieurs P.N. à S.A.L. sur la partie de voie à parcourir à contre-voie, applique les mesures prévues au règlement S10B;



avise les agents intéressés de l'exécution du mouvement à contre-voie (par exemple: agents du train, garde de PN, agents travaillant sur la voie ou les caténares, ...).



si le mécanicien ne peut être placé en tête du mouvement, celui-ci doit être guidé dans les conditions prévues pour les manoeuvres de refoulement.

**PRESCRIPTIONS CONCERNANT LES MECANICIENS
DES TRAINS CIRCULANT A CONTRE-VOIE**

**PRESCRIPTIONS CONCERNANT LES MECANICIENS
DES TRAINS CIRCULANT A CONTRE-VOIE****Engagement à contre-voie**

Le mécanicien :

reçoit :

- un ordre de circuler à contre-voie, par écrit ou par dépêche,
- si le mouvement est origine en gare, directement l'autorisation de départ sous la forme manuelle (ou par écrit);

observe le signal carré éventuellement situé à l'origine du mouvement à contre-voie (que ce signal soit implanté à droite, à gauche, ou au dessus de la voie).

Circulation à contre-voie

Le mécanicien, tout en se conformant aux indications de l'ordre qu'il a reçu pour circuler à contre-voie :

MARCHE A VUE SUR TOUT LE PARCOURS EFFECTUE A CONTRE-VOIE

(l'attention du mécanicien est attirée sur le fait qu'il peut rencontrer un obstacle non protégé);

observe :

- les signaux présentés ou implantés à droite (disposition inverse sur les sections de lignes où la circulation se fait normalement à droite), ou au dessus de la voie,
- les pancartes "S" et les pancartes de changement de canal radio de l'autre voie ;

ne tient pas compte des indications données par les dispositifs de répétition des signaux rencontrés à revers ;

fait fréquemment usage du sifflet, en particulier:

- à l'approche des P.N.,
- à l'approche des points de desserte voyageurs,
- dans les tunnels,
- dans les tranchées en courbe,
- au dépassement d'un train,
- s'il aperçoit des ouvriers travaillant sur la voie ou à ses abords;

se conforme aux dispositions du règlement S10B en cas d'arrêt aux abords d'un P.N. à S.A.L.

Dégagement de la voie par le mouvement à contre-voie

Le mécanicien procède de la façon suivante :

Si la fin du parcours à contre-voie est délimitée par un signal d'arrêt à main:

s'arrête au km qui lui a été indiqué comme fin du parcours à contre-voie et s'engage au-delà de ce point si les conditions suivantes sont satisfaites :

- le signal d'arrêt à main est effacé,

ET

- il reçoit une autorisation de départ (ou un ordre de manoeuvre si le train a un arrêt normal au-delà du km qui lui a été indiqué comme fin du parcours à contre-voie).

Si le signal d'arrêt à main est effacé, le mécanicien est dispensé de s'arrêter s'il reçoit en temps utile un ordre de manoeuvre ou une autorisation de départ.

Le mécanicien reprend, ou poursuit sa marche, en opérant comme s'il était expédié d'une voie principale vers une autre voie principale, l'itinéraire correspondant n'étant pas commandé par un signal.

Si la fin du parcours à contre-voie est délimitée par un signal carré:

observe les indications du signal

(que ce signal soit implanté à gauche, à droite ou au dessus de la voie).

L'ouverture du signal constitue l'autorisation de départ (ou l'ordre de manoeuvre si le train a un arrêt normal au-delà du km qui lui a été indiqué comme fin du parcours à contre-voie).

Si, exceptionnellement, la fin du parcours à contre-voie n'est pas délimitée par un signal d'arrêt à main ou un signal carré (zone télécommandée par exemple) :

se conforme, lorsqu'il parvient à l'extrémité du parcours à contre-voie, aux instructions qui lui ont été données par l'agent-circulation ayant ordonné le mouvement.

Le mécanicien reprend, ou poursuit sa marche, en opérant comme s'il était expédié d'une voie principale vers une autre voie principale, l'itinéraire correspondant n'étant pas commandé par un signal.