

**SNCF**

T

Tirage de juin 1991  
rectifié n°5

**R E G L E M E N T**

**S 3 C**

---

**INSTALLATIONS DE CONTRE-SENS**

**( I.C.S. )**

II  
DISTRIBUTION

Organismes de la direction de l'entreprise	Prédéterminée
Régions	DP51 DT - DT1 - DT2 - DT3* - DTM* - DT51* - DT52* - DT99D DV - DV1 - DV2 - DV3 DM
Etablissements	EE - EE10 - EE43 - EE101 - EE102 - EE99D - EE113 ET - ET10 - ET99D MX SS - SS10 - SS30 - SS99 SV15 - SV31 - SB31
Organismes rattachés	R9 - R27A - R31A - R32A - R33A - R34A - R35A - R36A R37A - R38A - R40B - R41A - R42A - R48C - R50 - R52A R53C - R55C - R57C - R60
Collections individuelles	01(1) - 06 - 12(1) - 31 - 42 - 55 - 64 - 70(1) ~ 71 - 86 - OSB
Conditions particulières	*y compris la part Traction (ex DT 4) : audits technique, sécurité formation (1) Indicateurs de la filière Transport (Mouvement) dans les conditions suivantes : 01 : AMV, AMVP et AMVPH 12 : Maîtrise et cadres des Etablissements d'Exploitation 70 : Maîtrise et cadres des Divisions du Transport

RECTIFICATIFS

N°	DATE
1	5 juillet 1982
2	29 septembre 1986
3	2 juillet 1987
4	31 août 1989
5	2 juin 1991

DOCUMENTS INTERDEPENDANTS

L.M.Tr .
----------

---

## SOMMAIRE

---

	Pages
Article 1. Texte abrogé .....	1
Article 2. Objet .....	1

### INSTALLATIONS DE CONTRE -SENS

Article 101. Généralités .....	1
Article 102. Signalisation - Conduite à tenir par le mécanicien .....	2

## REGLEMENT S3C

### INSTALLATIONS DE CONTRE-SENS

Article 1. Texte abrogé.

Néant

Article 2. Objet.

Le présent règlement a pour objet de définir les particularités propres aux installations de contre-sens (I.C.S.).

### CHAPITRE UNIQUE

#### INSTALLATIONS DE CONTRE-SENS

(I.C.S.)

#### Article 101. Généralités.

On distingue :

- les installations **permanentes** de contre-sens (**I.P.C.S.**), désignées au L.M.Tr,
- les installations **temporaires** de contre-sens (**I.T.C.S.**), telles que celles mises en place lors de travaux (renouvellement de voie,...), reprises aux fiches lignes et avis de service hebdomadaires ( F.L.A.S.H.).

Les I.C.S. sont accessibles sans arrêt des trains à l'entrée.

## Article 102. Signalisation- Conduite à tenir par le mécanicien.

### 1) Entrée à contre-sens

L'entrée d'un parcours à contre-sens est repérée par un **tableau lumineux d'entrée à contre-sens (T.E.C.S.)**

La présentation du T.E.C.S. indique au mécanicien:

- qu'il est dirigé et autorisé à s'engager à contre-sens sur I.C.S.,
- qu'à partir de ce tableau, le côté où sont implantés les signaux qui le concernent change, sans pour cela que son train doive obligatoirement emprunter une aiguille en déviation .

A défaut de présentation du T.E.C.S., le mécanicien est autorisé à s'engager à contre-sens s'il en reçoit l'**ordre par écrit ou par dépêche.**

### 2) Circulation à contre-sens

#### a) Signalisation

Le fonctionnement de la signalisation permettant l'espacement des trains circulant à contre-sens est assuré automatiquement.

Les signaux s'adressant aux mécaniciens des trains circulant à contre-sens sont :

- **implantés à droite**(disposition inverse sur les lignes où la circulation se fait normalement à droite),
- **répétés** sur les engins moteurs dans les conditions habituelles.

Les dispositifs de répétition des signaux rencontrés à revers sont annulés.

Certains points de changement de voie permettent la continuation de la circulation à contre-sens sur l'intervalle suivant. Le mécanicien rencontre alors normalement ouvert le signal de sortie correspondant, un **T.E.C.S. de rappel** pouvant éventuellement être présenté .

*b) vitesse limite.*

- sur **I.P.C.S.** : vitesse limite indiquée au L.M.Tr. pour le contre-sens et correspondant à l'indice ou code de composition du train .  
Dans le cas d'un train transportant des voyageurs, et dans les établissements où il y a un arrêt normal, vitesse maximale de 30 km/h entre l'origine du quai et le point d'arrêt.
  
- sur **I.T.C.S.** : 100km/h ou, si elle est inférieure, la plus basse des vitesses limites prévues au L.M.Tr sur l'une ou l'autre des deux voies de la section de ligne intéressée et correspondant à l'indice ou code de composition du train.  
Dans le cas d'un train transportant des voyageurs, et dans les établissements où il y a un arrêt normal, vitesse maximale de 30km/h entre l'origine du quai et le point d'arrêt.

**3) Sortie du contre-sens**

La sortie d'un parcours à contre-sens est repérée par **un tableau lumineux de sortie de contre-sens ( T.S.C.S.)**

La présentation du T.S.C.S. indique au mécanicien :

- qu'il est parvenu à la fin du parcours à contre-sens,
- qu'à partir de ce tableau, le côté où sont implantés les signaux qui le concernent change, la circulation se faisant à nouveau en sens normal, sans pour cela que son train doive obligatoirement emprunter une aiguille en déviation.

A défaut de présentation du T.S.C.S., le mécanicien est informé **verbalement** de la fin du parcours à contre-sens.

---