

INSTRUCTION GÉNÉRALE DE SÉCURITÉ N° 4

LIGNES A VOIE UNIQUE A SIGNALISATION SIMPLIFIÉE

Certaines lignes à voie unique sont désignées au Livret de la marche des trains comme **Lignes à signalisation simplifiée**.

Les prescriptions réglementaires ordinaires sont applicables sur ces lignes, à l'exception de celles qui seraient contraires aux dispositions particulières ci-après.

ART. 1. — Les gares sont d'arrêt général (1).

ART. 2. — Les gares comportent, de chaque côté :

- une pancarte « Gare », à distance, non éclairée la nuit (2),
- un repère d'entrée, non éclairé la nuit (3).

(1) Sur les lignes soumises à la Réglementation P.L.M., les dispositions des articles 116 et 162 du Règlement général d'Exploitation concernant les points d'arrêt général n'ont pas à être appliquées.

(2) Cette pancarte est implantée dans les mêmes conditions de distance et de visibilité que les signaux à distance ordinaires.

(3) Ce repère peut être constitué soit par un poteau spécial, soit par une plaque portant un chevron, ou une croix de Saint-André, etc...; il est placé en avant de l'aiguille d'entrée. Lorsque la gare comporte un signal carré d'entrée (ou un sémaphore d'entrée), ce signal remplace le repère d'entrée.

ART. 3. — Tout mécanicien abordant une gare doit prendre ses dispositions pour observer la **marche à vue depuis le repère d'entrée jusqu'à son point normal d'arrêt en gare**; il doit, en particulier, être en mesure de s'arrêter au droit du repère d'entrée si un signal d'arrêt à main lui est présenté en ce point.

ART. 4. — Dans les **gares**, les aiguilles sont normalement à contrepoids libre (4).

Les aiguilles situées sur les voies principales sont normalement cadencées pour assurer la continuité de ces voies, les aiguilles d'entrée étant disposées pour donner accès à une seule voie : en principe la voie longeant le bâtiment principal.

Les aiguilles pouvant donner accès aux voies principales ou engager ces voies, ainsi que les taquets d'arrêt, sont normalement cadencés dans la position où ils assurent la protection des voies principales.

ART. 5. — Les **aiguilles des gares, prises en pointe ou en talon, ne doivent pas être franchies à une vitesse supérieure à 30 kilomètres à l'heure**; la limitation de vitesse à observer qui est inscrite au Livret de la marche des trains n'est pas rappelée par des signaux sur le terrain.

ART. 6. — **En dehors du cas de croisement**, les trains des deux sens sont normalement reçus sur la voie habituelle de circulation (4).

Lorsque cette mesure présente un avantage pour le service, en cas de garage par exemple, un train peut être reçu directement sur la voie d'évitement; le chef de gare doit alors faire décadencer et disposer en temps utile l'aiguille d'entrée pour cette voie.

De même, un train de marchandises, par exemple, peut être reçu directement sur une voie de service, le chef de

(4) Dans certaines gares, la manœuvre des aiguilles et leur position normale, l'affectation des voies, et les conditions de réception des trains font l'objet de consignes locales.

gare faisant décadencer et disposer, en temps utile, les aiguilles et les taquets d'arrêt intéressés dans la position convenable. Mais le train reçu sur **voie de service** doit alors marquer l'arrêt au droit du repère d'entrée; lorsque cet arrêt est prévu dans la marche du train, aucune disposition spéciale n'est à prendre; le mécanicien s'arrête de lui-même, et le chef de train lui donne, dès l'arrêt, l'ordre d'entrer en gare; dans le cas contraire, le chef de gare doit faire placer, en temps utile, un signal d'arrêt à main au droit du repère d'entrée (ou fermer le carré ou le sémaphore d'entrée); le signal d'arrêt ne doit être effacé (ou le carré ou le sémaphore ouvert) qu'après l'arrêt du train.

ART. 7. — **En cas de croisement**, normal ou accidentel, chacun des trains est reçu, en principe, sur la voie de gauche (4) (5) et doit être retenu jusqu'à l'arrivée du ou des trains croiseurs.

A cet effet, 5 minutes au moins avant l'heure normale d'arrivée du premier train, le chef de gare doit :

— faire décadencer les deux aiguilles d'entrée et disposer chacune d'elles pour donner accès à la voie de réception convenable;

— faire placer un signal d'arrêt à main au point que ne doit pas dépasser la tête de chacun des trains.

Les trains sont reçus sans formalité spéciale; ils peuvent entrer simultanément en gare.

Le chef de gare fait effacer, pour chaque train, le signal d'arrêt à main, si rien ne s'y oppose, après l'arrivée du ou des trains croiseurs.

ART. 8. — **L'espacement des trains de même sens** est assuré par le cantonnement téléphonique dans les conditions ordinaires.

(4) Dans certaines gares, la manœuvre des aiguilles et leur position normale, l'affectation des voies, et les conditions de réception des trains font l'objet de consignes locales.

(5) La voie de droite sur les lignes de l'ancien Réseau « Alsace-Lorraine ».

En raison de la dispense de protection prévue à l'article 9, les bulletins MV (ordres de marcher à vue) doivent comporter la mention : « Attention - Pas de protection. » (6)

ART. 9. — Aucune disposition n'est à prendre pour protéger à l'arrière un train arrêté dans une gare et dont le dernier véhicule a dépassé le repère d'entrée (7); la protection de ce train est assurée par la **marche à vue** que doit observer tout mécanicien depuis le repère d'entrée de la gare (art. 3).

Un train arrêté en pleine voie est dispensé de se protéger à l'arrière; sa protection est assurée par la **marche à vue** que doit observer tout mécanicien pénétrant en canton occupé (art. 8). Il en est de même, d'un train arrêté dans un établissement ne comportant pas de pancarte « Gare », ainsi que d'un train arrêté au repère d'entrée d'un établissement précédé d'une pancarte « Gare », quelle que soit la durée de l'arrêt.

ART. 10. — Les **manœuvres** engageant une voie principale dans la partie de voie comprise entre les repères d'entrée d'une gare n'ont pas à être protégées; leur protection est assurée par la **marche à vue** que doit observer tout mécanicien depuis le repère d'entrée de la gare.

Ces manœuvres doivent dégager la voie principale 5 minutes au moins avant l'heure normale d'arrivée d'un train attendu; si, par cas de force majeure (incident, détresse, etc...), la voie principale ne pouvait être ainsi dégagée, l'agent commandant la manœuvre devrait immédiatement faire repérer l'obstacle du côté du train attendu (8).

(6) Sur les lignes de l'ancien Réseau « Alsace-Lorraine », l'espacement des trains de même sens est assuré par le cantonnement télégraphique dans les conditions prévues par le Règlement Alsace-Lorraine relatif à la composition et à la circulation des trains.

(7) En particulier, lorsque l'établissement comporte un carré ou un sémaphore d'entrée, ce signal n'a pas à être fermé pour assurer la protection des trains.

(8) S'il s'agit d'une partie de train présentant ses signaux de queue réglementaires du côté du train attendu, aucune disposition n'est à prendre; dans le cas contraire, l'obstacle doit être repéré par un drapeau rouge, le jour, ou par un feu rouge, la nuit, du côté du train attendu.

Si le train attendu est en retard de plus de 5 minutes, et à la condition que ce retard soit connu d'une manière suffisamment précise, le délai de 5 minutes avant l'heure normale d'arrivée du train attendu est remplacé par celui de 10 minutes avant l'heure probable d'arrivée de ce train.

ART. 11. — Les manœuvres engageant la voie principale en avant du repère d'entrée d'une gare du côté d'un train attendu doivent dégager cette voie 15 minutes au moins avant l'heure normale d'arrivée de ce train; elles n'ont pas alors à être protégées; si, par cas de force majeure (incident, détresse, etc...), la voie principale ne pouvait être ainsi dégagée, l'agent commandant la manœuvre devrait immédiatement en faire assurer la protection par signaux à main, du côté du train attendu, dans les conditions réglementaires concernant la protection des obstacles (9).

ART. 12. — Les établissements autres que les gares et comportant des aiguilles peuvent :

— a) soit comporter, de chaque côté, un repère à distance (10) et un repère d'entrée, non éclairés la nuit, les aiguilles et les taquets d'arrêt faisant l'objet des mêmes dispositions que celles prévues à l'article 4.

C'est le cas, par exemple, de certaines stations non ouvertes à la sécurité, qui peuvent être franchies sans arrêt, leurs aiguilles, prises en pointe ou en talon ne devant pas être franchies à une vitesse supérieure à 30 kilomètres à l'heure (11).

— b) soit être munis de signaux, ou faire l'objet de dispositions spéciales d'immobilisation des aiguilles, de façon à permettre leur franchissement en vitesse; c'est le cas, par exemple, des embranchements particuliers de pleine voie.

(9) Certaines gares, qui ont à effectuer des manœuvres moins de 15 minutes avant l'heure normale d'arrivée des trains attendus comportent par ailleurs des disques rouges pour assurer la protection de ces manœuvres. Les conditions d'utilisation de ces signaux ainsi que les conditions d'exécution des manœuvres font l'objet de consignes locales (art. 14).

(10) Ce repère à distance peut être constitué par la peinture en blanc de poteaux téléphoniques, ou par une plaque rectangulaire mi-noire, mi-blanche, etc...

(11) La limitation de vitesse à observer sur les aiguilles, qui est inscrite au Livret de la marche des trains, n'est pas rappelée par des signaux sur le terrain.

— c) soit comporter, de chaque côté, une pancarte « Gare » et un repère d'entrée, les dispositions ci-dessus concernant les gares étant applicables; ils sont alors d'arrêt général; c'est le cas par exemple de certaines stations non ouvertes à la sécurité, mais assurant le cantonnement.

ART. 13. — Les établissements ne comportant pas d'aiguilles ne comportent normalement ni signaux, ni pancartes « Gare », ni repères.

Toutefois, lorsqu'il s'agit d'un établissement assurant le cantonnement, il est habituellement soumis au régime prévu en c) de l'article 12 (12).

ART. 14. — Certains établissements (postes de bifurcation, traversée d'un réseau secondaire, etc...) peuvent par ailleurs comporter des signaux. Les conditions d'utilisation de ces signaux font l'objet de consignes locales.

ART. 15. — Le chauffeur doit, dans la mesure où le service de la machine le permet, se mettre à disposition, pendant les arrêts, pour concourir au service du train, et en particulier, à l'attelage et au décrochage des véhicules, à leur manœuvre et à la manutention des colis.

(Approuvé par décision ministérielle du 8 juin 1939)

(12) Le repère d'entrée est alors placé de façon telle qu'il soit dépassé par le dernier véhicule des trains arrêtés à l'établissement (art. 9).