

## Référentiel Infrastructure

### Règlement S 1 B - titre I

---

*Arrêt d'un train par un signal carré, un  
guidon d'arrêt ou un sémaphore fermé*

*Édition du 09-04-2004*

---

Version 2 du 13/04/2005

Applicable à partir du 11 décembre 2005

**IN 1490**



**Émetteur** : Direction Déléguée Système d'Exploitation et Sécurité

COPIE

# Sommaire

---

<b>PRÉAMBULE</b> .....	<b>IV</b>
<b>ARRÊT D'UN TRAIN PAR UN SIGNAL CARRÉ, UN GUIDON D'ARRÊT OU UN SÉMAPHORE FERMÉ</b> .....	<b>1</b>
<b>CHAPITRE 1 ARRÊT PAR UN SIGNAL CARRÉ OU UN GUIDON D'ARRÊT FERMÉ</b> .....	<b>2</b>
Article 101 Reconnaissance .....	2
Article 102 Instructions reçues par le conducteur à la suite de la reconnaissance .....	3
Article 103 Franchissement d'un signal carré ou d'un guidon d'arrêt fermé .....	4
Article 104 Conduite à tenir par un conducteur se trouvant dans l'impossibilité de se faire reconnaître.....	8
<b>CHAPITRE 2 ARRÊT PAR UN SÉMAPHORE FERMÉ</b> .....	<b>9</b>
<b>§1. Sémaphore commandant l'entrée d'un canton de B.A.L. (sémaphore de B.A.L.)</b> .....	<b>9</b>
Article 201 Franchissement d'un sémaphore de B.A.L. fermé .....	9
<b>§2. Sémaphore commandant l'entrée d'un canton de B.A.P.R. (sémaphore de B.A.P.R.)</b> .....	<b>10</b>
Article 202 Reconnaissance .....	10
Article 203 Franchissement d'un sémaphore de B.A.P.R. fermé.....	10
Article 204 Cas particuliers de franchissement d'un sémaphore de B.A.P.R. fermé ..	11
<b>§3. Sémaphore commandant l'entrée d'un canton de B.M. (sémaphore de B.M.)</b> ..	<b>12</b>
Article 205 Reconnaissance .....	12
Article 206 Franchissement d'un sémaphore de B.M. fermé .....	12
Article 207 Cas particuliers de franchissement d'un sémaphore de B.M. fermé .....	14
Article 208 Conduite à tenir par un conducteur se trouvant dans l'impossibilité de se faire reconnaître .....	14
<b>Annexe 1</b> Conditions particulières de franchissement des signaux d'arrêts rencontrés, à l'intérieur d'une voie protégée, par les trains de travaux circulant sous le régime de la protection en gare ou de l'interception de voie.....	<b>15</b>
<b>Annexe 2</b> Fac-similés des bulletins.....	<b>16</b>
Le bulletin C - Block automatique.....	16
Le bulletin C .....	16
Le bulletin S.....	17
Le bulletin MV .....	17
<b>FICHE D'IDENTIFICATION</b> .....	<b>19</b>

## Préambule

---

L'édition de la présente version du règlement IN1490 - S1B titre I " Arrêt d'un train par un signal carré, un guidon d'arrêt ou un sémaphore fermé" est motivée par :

- la nouvelle appellation « S1B titre I » de ce règlement et la création du règlement IN3032 - S1B titre II " Arrêt d'un train par un repère ou jalon de manœuvre - Signalisation de cabine de type TVM " ;
- l'actualisation du cadre de distribution.

Il est à noter que les fac-similés des bulletins en annexe 2 portent l'inscription "conducteur" alors que les bulletins avec l'inscription "mécanicien" seront utilisés jusqu'à épuisement des stocks.

## Arrêt d'un train par un signal carré, un guidon d'arrêt ou un sémaphore fermé

---

Lorsque le conducteur n'est pas en tête, les prescriptions mises par le présent Règlement à la charge du conducteur incombent à l'agent placé en tête.

# Chapitre 1 Arrêt par un signal carré ou un guidon d'arrêt fermé

## Article 101 Reconnaissance

1. En principe, **le conducteur d'un train arrêté par un signal carré** (carré ou carré violet) **ou un guidon d'arrêt fermé doit se faire reconnaître si le signal ne s'ouvre pas immédiatement.**

A cet effet :

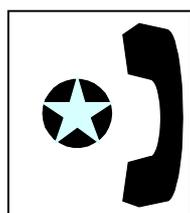
- a) **Si le signal est muni d'un téléphone**, le conducteur téléphone (ou fait téléphoner) sous la forme :

*« Ici train n° . . . arrêté devant le signal carré (ou le guidon d'arrêt) . . . (1) fermé ».*

Cette information est complétée par tout autre renseignement (panneau éteint, par exemple) qu'il serait utile de porter à la connaissance du correspondant.

### Dispositions Complémentaires

1. Lorsque le téléphone n'est pas situé à proximité immédiate du signal, son emplacement peut être repéré par une plaque, non éclairée la nuit, présentant, en noir sur fond blanc, la silhouette d'un combiné téléphonique ou la lettre « T », accompagnée soit d'une inscription en clair, soit d'une flèche, donnant la direction de cet emplacement.



V.A.T.

2. Le téléphone équipant certains signaux peut être muni d'un voyant d'appel téléphonique (V.A.T.) constitué par une unité lumineuse blanc bleuté portée par une plaque présentant, en noir sur fond blanc, la silhouette d'un combiné téléphonique.

L'allumage clignotant du V.A.T. commande au conducteur arrêté devant le signal correspondant (ou éventuellement à tout autre agent se trouvant à proximité) de se rendre au téléphone.

- b) **Si le signal n'est pas muni d'un téléphone** (ou si le correspondant ne répond pas) et si le conducteur n'a pas l'assurance que l'aiguilleur a constaté la présence de son train, il se rend au poste dont dépend le signal ou y envoie l'agent d'accompagnement, si un tel agent est présent sur l'engin moteur ou dans la cabine de conduite.

Toutefois, si la distance à laquelle se trouve le poste ne permet pas de s'y rendre, le conducteur applique les dispositions de l'article 104 ci-après.

---

101.(1) Indication figurant sur la plaque de repérage du signal.

- c) **Si le conducteur dispose d'une liaison radio avec le poste dont dépend le signal**, il peut se faire reconnaître par radio dans la même forme que par téléphone.
2. Certains signaux munis d'un téléphone sont repérés par une plaque comportant, en noir sur fond blanc, la silhouette d'un combiné téléphonique accompagnée du chiffre 5, et éventuellement un V.A.T.



Plaque de reconnaissance différée avec V.A.T.

**Un conducteur arrêté devant un tel signal est autorisé à attendre pour se faire reconnaître qu'un délai de cinq minutes se soit écoulé depuis son arrêt, à moins que, pendant ce délai, il ne soit appelé par le V.A.T. ou par tout autre moyen.**

3. Certains signaux, munis ou non d'un téléphone, sont repérés par une plaque comportant, en noir sur fond blanc, la silhouette d'un combiné téléphonique barrée d'un trait rouge, et éventuellement un V.A.T.



Plaque de dispense de reconnaissance avec V.A.T.

**Un conducteur arrêté devant un tel signal est dispensé de se faire reconnaître, à moins qu'il ne soit appelé par le V.A.T. ou par tout autre moyen.**

4. Lors d'un arrêt-circulation, le conducteur n'a pas à se faire reconnaître avant l'heure de départ, à moins qu'il ne soit appelé par le V.A.T. ou par tout autre moyen.
5. Le conducteur n'a pas à se faire reconnaître lorsque l'autorisation de franchir fermé un signal carré ou un guidon d'arrêt lui a été délivrée par un poste précédent.

## Article 102 Instructions reçues par le conducteur à la suite de la reconnaissance

A la suite de la reconnaissance, le conducteur peut recevoir de son correspondant (aiguilleur ou Régulateur) des instructions auxquelles il doit se conformer.

Outre les ordres ou avis donnés en application des Règlements relatifs à la circulation, il peut également lui être demandé :

- d'effectuer certaines vérifications sur le terrain (libération d'une partie de voie, collage d'aiguille (1),...);
- de manœuvrer certains appareils (aiguilles, bouton-poussoir,...);
- etc...

Le cas échéant, la protection du conducteur est assurée par l'aiguilleur dans les conditions fixées par les règlements sur la sécurité du personnel vis-à-vis des risques ferroviaires.

Le conducteur rend compte à l'aiguilleur (ou au Régulateur) de l'exécution de ces opérations.

D'autre part, en ce qui concerne sa remise en marche, le conducteur peut, selon le cas :

- 102.(1) Dans le cas d'une aiguille abordée par la pointe, l'aiguilleur peut demander au conducteur si l'aiguille est disposée pour la direction de droite ou de gauche, et si elle colle pour la direction correspondante. Dans le cas d'une aiguille abordée par le talon, l'aiguilleur peut demander au conducteur si l'aiguille est disposée convenablement pour être franchie sans risque de talonnage, et si elle colle dans la position correspondante.

- ou bien être invité à attendre l'ouverture du signal ;
- ou bien être invité à provoquer l'ouverture du signal en actionnant un bouton-poussoir placé en principe à côté du téléphone ;
- ou bien recevoir l'autorisation de franchir fermé le signal, dans les conditions indiquées à l'article 103 ci-après.

## Article 103 Franchissement d'un signal carré ou d'un guidon d'arrêt fermé <sup>(1)</sup>

1. **Sections de ligne équipées en block automatique** (B.A.L. ou B.A.P.R.) (2), y compris voies de service des établissements situés sur ces sections de ligne.

Le conducteur peut recevoir de l'aiguilleur (3) l'autorisation de franchir fermé un signal carré ou un guidon d'arrêt au moyen d'un **bulletin C - Block automatique** (4) ainsi conçu :

*« Ordre est donné au conducteur du train n°. . . de franchir fermé le signal carré (ou le guidon d'arrêt) . . . »*

*Le conducteur doit marcher à vue jusqu'à la fin du canton qui suit ce signal ».*

Le conducteur ne peut alors reprendre sa marche normale, si rien ne s'y oppose, qu'après avoir franchi le signal commandant l'entrée du canton suivant.

**En B.A.P.R., l'attention des conducteurs est spécialement appelée sur ce que le franchissement d'un panneau à plaque A ou D ne les autorise jamais à cesser l'observation de la marche à vue, quelles que soient les indications présentées par un tel panneau.**

---

103.(1) Pour l'application de cet article, les voyants à damier rouge et blanc présentés par certains T.L.C. sont assimilés à des guidons d'arrêt.

103.(2) Voir Annexe régionale au présent Règlement en ce qui concerne les sections de ligne équipées en block automatique lumineux (B.A.L.) régional Est.

103.(3) Cet agent se conformant alors aux prescriptions du Règlement S6A (provisoirement, consigne générale S6A n°1) et de la Consigne rose du poste.

103.(4) Un fac-similé de ce bulletin figure à la fin du présent Règlement.

### Dispositions Complémentaires

1. Par dérogation aux dispositions ci-dessus et indépendamment de la marche à vue qui peut lui être prescrite pour un autre motif, le conducteur reçoit un **bulletin C** (point 2 ci-après) au lieu d'un **bulletin C - Block automatique**, dans les cas suivants :
  - franchissement à la fermeture d'un signal carré par un train expédié à contresens sur V.U.T. ;
  - franchissement à la fermeture d'un signal carré par un train autorisé, dans les conditions fixées par la Consigne rose, à s'avancer jusqu'à l'aiguille d'où il sera expédié en sens inverse du sens normal, après remise de l'ordre écrit correspondant ;
  - franchissement à la fermeture d'un signal carré par un train qui, à partir du signal, est dirigé vers une section de ligne :
    - non équipée en block automatique (le panneau portant un tel signal carré est repéré au moyen d'une plaque de cantonnement "BM" ou "BM vers ..." ;
    - équipée de la signalisation de cabine (le panneau portant un tel signal carré est complété par un tableau de rappel "CAB" (ou provisoirement "TGV").
2. Lorsque l'autorisation de franchir fermé un signal carré d'entrée à contresens sur I.C.S. est donnée au conducteur au moyen d'un **bulletin C - Block automatique**, l'obligation de marcher à vue s'applique au parcours effectué depuis le signal carré intéressé jusqu'au premier panneau à plaque F ou Nf suivant ; le franchissement d'un panneau à plaque A, même à voie libre, ne délie pas le conducteur de cette obligation.

### 2. Autres sections de ligne

Le conducteur peut recevoir de l'aiguilleur (5) l'autorisation de franchir fermé un signal carré ou un guidon d'arrêt au moyen d'un **bulletin C** (6) ainsi conçu :

« *Ordre est donné au conducteur du train n°. . . de franchir fermé le signal carré (ou le guidon d'arrêt) . . .* ».

### Dispositions Complémentaires

1. Par dérogation aux dispositions ci-dessus, le conducteur reçoit un **bulletin C - block automatique** (point 1 ci-dessus) au lieu d'un **bulletin C**, dans le cas de franchissement à la fermeture d'un signal carré commandant l'entrée d'un canton de block automatique.
2. S'il s'agit d'un signal carré de cantonnement ou d'un signal carré porté par un panneau comportant par ailleurs un sémaphore de cantonnement, ou d'un signal carré mécanique groupé avec un sémaphore de cantonnement, le conducteur peut recevoir de l'aiguilleur (7), en plus du **bulletin C**, un ordre de marche à vue (**bulletin MV** - art 206.2).

---

103.(5) Cet agent se conformant alors aux prescriptions du Règlement S6A (provisoirement, consigne générale S6A n°1) et de la Consigne rose du poste.

103.(6) Un fac-similé de ce bulletin figure à la fin du présent Règlement.

103.(7) Cet agent, en tant que garde, se conformant alors au Règlement S5 correspondant.

3. Dans le cas d'un signal carré porté par un panneau comportant par ailleurs, pour la direction que doit suivre le conducteur, un ou plusieurs signaux à distance (avertissement, par exemple), ou devant présenter pour cette direction un feu blanc ou un feu rouge clignotant, l'aiguilleur doit compléter le **bulletin C** par l'ordre donné au conducteur d'agir comme si le ou les signaux en question étaient présentés. De même, dans le cas, la nuit, d'un signal carré mécanique combiné avec un ou plusieurs signaux à distance, l'aiguilleur doit compléter le **bulletin C** par l'ordre donné au conducteur d'agir comme s'il rencontrait fermés le ou les signaux à distance en question à moins qu'il ne reconnaisse avec certitude que la cocarde correspondante est ouverte.

### 3. Dispositions communes à toutes les sections de ligne

#### a) Signal carré ou guidon d'arrêt muni d'un téléphone.

Lorsque le signal carré ou le guidon d'arrêt comporte un téléphone, l'autorisation de franchir fermé le signal peut être donnée téléphoniquement au conducteur :

- soit par l'aiguilleur ;
- soit par le Régulateur pendant les heures de fermeture au service du poste correspondant ou même, dans certains cas, en permanence (par exemple, en traction électrique, carré de protection C automatique).

Après s'être assuré qu'il s'adresse au conducteur, celui-ci étant seul qualifié pour recevoir l'autorisation téléphonique de franchissement, l'aiguilleur (ou le Régulateur) lui transmet par téléphone le texte du **bulletin C - Block automatique**, ou du **bulletin C**, prévu ci-dessus ; le conducteur note le numéro du signal, vérifie que l'autorisation de franchissement concerne bien son train et le signal considéré, et note le numéro d'autorisation indiqué par l'aiguilleur (ou le Régulateur).

#### Dispositions Complémentaires

1. Si le conducteur dispose d'une liaison radio avec le poste dont dépend le signal (ou avec le Régulateur), l'autorisation de franchir fermé un signal carré ou un guidon d'arrêt peut lui être donnée par radio dans les mêmes conditions que par téléphone.
2. Lorsqu'un conducteur doit recevoir un **bulletin MV (8)** en même temps que l'autorisation de franchir fermé un signal carré ou un guidon d'arrêt, cette autorisation ne doit pas être transmise par téléphone ou par radio : le **bulletin C** doit être remis conjointement avec le **bulletin MV**. Il en est de même lorsqu'avec un **bulletin MV** il y a lieu de remettre au conducteur un ordre écrit, quelle qu'en soit la nature.
3. Lorsque l'autorisation de franchir fermé un signal carré ou un guidon d'arrêt doit être donnée à un conducteur devant par ailleurs, avant de se mettre en marche, recevoir l'autorisation de départ donnée par un agent sédentaire sous la forme manuelle, le **bulletin C - Block automatique**, ou le **bulletin C**, doit être remis au conducteur par l'agent chargé de donner cette autorisation de départ.

---

103.(8) l'aiguilleur, en tant que garde, se conformant alors au Règlement S5 correspondant.

**b) Indications complémentaires à fournir au conducteur.**

Au moment où il reçoit l'autorisation de franchir fermé un signal carré pouvant donner accès à plusieurs directions, le conducteur doit être renseigné verbalement sur la direction qui lui est donnée, sauf si la signalisation lui donne cette indication.

**c) Conduite à tenir par un conducteur autorisé à franchir fermé un signal carré ou un guidon d'arrêt.**

Un conducteur autorisé à franchir fermé un signal carré ou un guidon d'arrêt ne doit pas dépasser la vitesse de 30 km/h au franchissement des appareils de voie protégés par le signal.

Cette limitation de vitesse n'est pas applicable par les conducteurs autorisés à franchir fermé un signal carré pour un train qui, à partir du signal, est dirigé vers une section de ligne équipée de la signalisation de cabine.

Par ailleurs, l'autorisation de franchir fermé un signal carré ou un guidon d'arrêt ne délie pas le conducteur de l'obligation qui a pu lui être faite antérieurement d'observer certaines prescriptions particulières jusqu'à un point situé au-delà du signal.

Il est rappelé enfin que l'autorisation de franchir fermé un signal carré ou un guidon d'arrêt ne dispense pas le conducteur d'attendre, avant de se mettre en marche, d'avoir reçu l'autorisation de départ lorsqu'elle est prescrite par les Règlements.

**d) Autorisation de franchir fermés plusieurs signaux carrés ou guidons d'arrêt.**

Lorsqu'il y a lieu d'autoriser le franchissement de plusieurs signaux carrés ou guidons d'arrêt (dépendant d'un même poste) que le conducteur rencontrera successivement fermés, l'aiguilleur établit autant d'autorisations de franchissement que de signaux intéressés.

En pareil cas, le conducteur, après avoir marqué un arrêt avant chacun de ces signaux, se remet en marche de lui-même, si rien ne s'y oppose, en observant les dispositions particulières éventuellement mentionnées sur l'autorisation de franchissement correspondante.

**Disposition Complémentaire**

Les dispositions ci-dessus sont applicables, le cas échéant, au franchissement par les trains des panneaux du type bas.

**e) Franchissement intempestif d'un signal carré ou d'un guidon d'arrêt fermé.**

En cas de franchissement intempestif d'un signal carré ou d'un guidon d'arrêt fermé, il importe tout d'abord que les agents intéressés (conducteur et aiguilleur notamment) prennent d'urgence les mesures qu'ils jugeraient susceptibles d'éviter les conséquences dangereuses pouvant résulter d'une telle situation.

Puis, dans tous les cas, quelles que soient les mesures prises, l'aiguilleur, après avoir procédé aux opérations et vérifications utiles, doit délivrer au conducteur une autorisation de franchir fermé le signal carré ou le guidon d'arrêt correspondant, comme si le train était arrêté devant le signal.

## Article 104 Conduite à tenir par un conducteur se trouvant dans l'impossibilité de se faire reconnaître

Lorsque, par suite de la fermeture du poste au service par exemple, le conducteur n'a pu se faire reconnaître dans les conditions prévues à l'article 101, et à moins qu'une consigne affichée près du téléphone ne lui précise la conduite à tenir en pareil cas, il sollicite, dans toute la mesure du possible, des instructions d'un agent sédentaire, en utilisant par exemple un autre téléphone (circuit d'alarme, téléphone de P.N.,...) ou la liaison radio avec le Régulateur.

Tout agent sédentaire ainsi sollicité doit alerter immédiatement un agent qualifié.

Le conducteur doit attendre sur place que des instructions lui parviennent.

### **Disposition Complémentaire**

La consigne visée ci-dessus peut notamment prescrire au conducteur de provoquer l'ouverture du signal intéressé ou de franchir celui-ci à la fermeture après :

- consultation d'un voyant dont la signification lui est précisée ;
- vérification de la libération d'une partie de voie ;
- manœuvre d'un appareil ;
- visite de son train ;
- etc.

## Chapitre 2 Arrêt par un sémaphore fermé \*

---

### §1. Sémaphore commandant l'entrée d'un canton de B.A.L. (sémaphore de B.A.L.)

#### Article 201 Franchissement d'un sémaphore de B.A.L. fermé

Le conducteur d'un train arrêté par un sémaphore de B.A.L. fermé peut, sans avoir à se faire reconnaître et sans attendre aucun délai, franchir de lui-même ce signal et s'avancer en **marche à vue** en canton occupé.

Le conducteur doit alors **marcher à vue jusqu'à la fin du canton qui suit ce signal** ; il ne peut reprendre sa marche normale, si rien ne s'y oppose, qu'après avoir franchi le signal commandant l'entrée du canton suivant.

#### **Disposition Complémentaire**

Lorsqu'un train s'arrête après avoir franchi intempestivement un sémaphore de B.A.L. fermé (en cas d'extinction d'un panneau, par exemple), le conducteur est autorisé à repartir et à s'avancer en marche à vue dans les mêmes conditions que s'il s'était arrêté avant de franchir le signal.

Toutefois, le conducteur ne doit agir ainsi que s'il a, au passage, reconnu avec certitude qu'il s'agit bien d'un sémaphore de B.A.L.

Dans le cas contraire, il doit se rendre au pied du panneau pour en observer les indications.

---

\* Voir Annexe régionale au présent Règlement en ce qui concerne les sections de ligne équipées en block automatique lumineux (B.A.L.) régional Est.

## §2.Sémaphore commandant l'entrée d'un canton de B.A.P.R. (sémaphore de B.A.P.R.)

### Article 202 Reconnaissance

**Le conducteur d'un train arrêté par un sémaphore de B.A.P.R. fermé doit, dès l'arrêt, se faire reconnaître par téléphone, dans les conditions prévues à l'article 101 du présent Règlement.** Il peut, à cette occasion, recevoir de son correspondant (Régulateur ou agent-circulation) des instructions comme indiqué à l'article 102.

En ce qui concerne sa remise en marche, le conducteur peut, selon le cas, être invité à :

- attendre l'ouverture du signal ;
- rester à l'écoute ou rappeler dans un délai convenu pour recevoir de nouvelles instructions :
  - si le téléphone est muni d'un V.A.T. (cf. art. 101.1 paragraphe a) DC 2), le conducteur se tient prêt à être rappelé ;
  - si, avant de rappeler ou d'avoir été rappelé, le conducteur constatait l'ouverture du sémaphore de B.A.P.R., il en informerait immédiatement le Régulateur ou l'agent-circulation auquel le signal est relié ; puis, sauf instructions contraires, il reprendrait de lui-même sa marche normale ;
- provoquer l'ouverture du signal en actionnant un bouton-poussoir placé en principe à côté du téléphone ;
- recevoir l'ordre de pénétrer en canton occupé dans les conditions indiquées à l'article 203 ci-après.

### Article 203 Franchissement d'un sémaphore de B.A.P.R. fermé

Après s'être fait reconnaître, le conducteur peut recevoir de son correspondant l'ordre de pénétrer en canton occupé. Cet ordre est donné verbalement sous la forme « Pénétrez en canton occupé ». Le conducteur est alors autorisé à franchir le sémaphore fermé. Il doit ensuite observer la **marche à vue** jusqu'à la fin du canton qui suit ce signal ; il ne doit reprendre sa marche normale, si rien ne s'y oppose, qu'après avoir franchi le signal commandant l'entrée du canton suivant.

**L'attention des conducteurs est spécialement appelée sur ce que le franchissement d'un panneau à plaque A ou D ne les autorise jamais à cesser l'observation de la marche à vue, quelles que soient les indications présentées par un tel panneau.**

## Article 204 Cas particuliers de franchissement d'un sémaphore de B.A.P.R. fermé

1. Le conducteur d'un train de travaux ayant reçu l'autorisation de s'engager sur une voie interceptée est autorisé à franchir de lui-même le sémaphore de B.A.P.R. fermé situé à la sortie de la gare origine de l'interception.
2. **En cas de dérangement du téléphone** ne permettant pas au conducteur arrêté par un sémaphore de B.A.P.R. fermé de se faire reconnaître ou, après s'être fait reconnaître, de recevoir des instructions, et à moins qu'une consigne affichée près du téléphone ne lui précise la conduite à tenir en pareil cas, le conducteur est autorisé à pénétrer de sa propre initiative en canton occupé, dès qu'un délai de **15 minutes** s'est écoulé depuis son arrêt devant ce signal.

Le conducteur se comporte alors comme s'il avait reçu l'ordre de pénétrer en canton occupé. En outre, il s'arrête au signal d'entrée du canton suivant pour tenter de se faire reconnaître et rendre compte de la situation ; s'il n'y parvient pas, il reprend sa marche normale, si rien en s'y oppose, et signale le dérangement du téléphone à la première gare d'arrêt normal (ou accidentel).

### Disposition Complémentaire

La consigne visée ci-dessus peut notamment prescrire au conducteur de provoquer l'ouverture du signal intéressé ou de franchir celui-ci à la fermeture après :

- consultation d'un voyant dont la signification lui est précisée ;
- vérification de la libération d'une partie de voie ;
- manœuvre d'un appareil ;
- visite de son train ;
- etc.

3. **Lorsqu'un train s'arrête après avoir franchi intempestivement un sémaphore de B.A.P.R. fermé**, le conducteur doit se rendre au téléphone du signal pour signaler l'incident.

Pour la remise en marche du train, il est opéré comme si le train était arrêté devant le sémaphore de B.A.P.R. (art. 203).

### §3.Sémaphore commandant l'entrée d'un canton de B.M. (sémaphore de B.M.)

#### Article 205 Reconnaissance

**Le conducteur d'un train arrêté par un sémaphore de B.M. fermé doit, dès l'arrêt, se faire reconnaître du garde, dans les conditions prévues à l'article 101 du présent Règlement.**

En ce qui concerne sa remise en marche, le conducteur peut, selon le cas :

- ou bien être invité à attendre l'ouverture du signal ;
- ou bien recevoir l'autorisation de franchir fermé, dans les conditions indiquées à l'article 206 ci-après, le sémaphore de B.M.

#### Article 206 Franchissement d'un sémaphore de B.M. fermé

Le conducteur peut recevoir du garde (1) l'autorisation de franchir fermé un sémaphore de B.M., au moyen d'un **bulletin S**, d'un **bulletin MV** ou d'un **ordre écrit**.

##### 1. **Bulletin S** (2)

Le **bulletin S** est ainsi conçu :

« *Ordre est donné au conducteur du train n° . . . de franchir fermé le sémaphore . . .* »

#### **Dispositions Complémentaires**

1. Dans le cas d'un sémaphore de B.M. porté par un panneau comportant par ailleurs un ou plusieurs signaux à distance (avertissement, par exemple), le garde doit compléter le **bulletin S** par l'ordre donné au conducteur d'agir comme s'il rencontrait fermés le ou les signaux à distance en question. De même, dans le cas, la nuit, d'un sémaphore mécanique combiné avec un ou plusieurs signaux à distance, le garde doit compléter le **bulletin S** par l'ordre donné au conducteur d'agir comme s'il rencontrait fermés le ou les signaux à distance en question à moins qu'il ne reconnaisse avec certitude que la co-carte correspondante est ouverte.
2. Lorsque le sémaphore de B.M. comporte un téléphone, l'autorisation de franchir fermé ce signal peut être donnée téléphoniquement au conducteur par le garde.  
  
Après s'être assuré qu'il s'adresse au conducteur, celui-ci étant seul qualifié pour recevoir l'autorisation téléphonique de franchissement, le garde lui transmet par téléphone le texte du **bulletin S** ; le conducteur note le numéro du signal, vérifie que l'autorisation de franchissement concerne bien son train et le signal considéré, et note le numéro d'autorisation indiqué par le garde.
3. Il est rappelé que l'autorisation de franchir fermé un sémaphore de B.M. ne dispense pas le conducteur d'attendre, avant de se mettre en marche, d'avoir reçu l'autorisation de départ lorsqu'elle est prescrite par les Règlements.

---

206.(1) Cet agent se conformant alors au Règlement S5 correspondant.

206.(2) Un fac-similé de ce bulletin figure à la fin du présent Règlement.

L'autorisation de franchir fermé un sémaphore de B.M. ne délie pas le conducteur de l'obligation qui a pu lui être faite antérieurement d'observer certaines prescriptions particulières jusqu'à un point situé au-delà du signal.

4. Lorsque l'autorisation de franchir fermé un sémaphore de B.M. doit être donnée à un conducteur devant par ailleurs, avant de se mettre en marche, recevoir l'autorisation de départ donnée par un agent sédentaire sous la forme manuelle, le **bulletin S** doit être remis au conducteur par l'agent chargé de donner cette autorisation de départ.

## 2. **Bulletin MV** (3)

Le **bulletin MV** est ainsi conçu :

*« Ordre est donné au conducteur du train n° . . . de pénétrer en canton occupé, en franchissant s'il y a lieu le sémaphore fermé, et de marcher à vue jusqu'au poste de cantonnement de . . . »*

*Le conducteur devra s'arrêter à ce poste pour remettre le présent bulletin au garde ».*

### **Dispositions Complémentaires**

1. Il est rappelé que la remise d'un **bulletin MV** ne dispense pas le conducteur d'attendre, avant de se mettre en marche, d'avoir reçu l'autorisation de départ lorsqu'elle est prescrite par les Règlements.
2. Lorsqu'un **bulletin MV** doit être délivré à un conducteur devant par ailleurs, avant de se mettre en marche, recevoir l'autorisation de départ donnée par un agent sédentaire sous la forme manuelle, le **bulletin MV** doit être remis au conducteur par l'agent chargé de donner cette autorisation de départ.

## 3. **Ordre écrit.**

Lorsqu'il s'agit d'une circulation hors cantonnement (évolution allant desservir un établissement P.L., train de travaux engagé sur voie interceptée, machine de secours assurant en voie unique le secours par l'avant,...) l'autorisation de franchir le sémaphore fermé est donnée au moyen d'un ordre écrit ainsi rédigé :

*« Ordre est donné au conducteur . . . (de l'évolution, du train de travaux, de la machine de secours,...) de franchir fermé le sémaphore ... »*

Le cas échéant, cet ordre peut être donné en annotant en conséquence l'ordre ou l'avis écrit qu'il y aurait lieu de remettre au conducteur pour un autre motif.

## 4. **Conduite à tenir par un conducteur autorisé à franchir fermé un sémaphore de B.M.**

Un conducteur autorisé à franchir fermé un sémaphore de B.M. ne doit pas dépasser la vitesse de 30 km/h au franchissement des appareils de voie dans toute la zone du poste.

---

206.(3) Un fac-similé de ce bulletin figure à la fin du présent Règlement.

## Article 207 Cas particuliers de franchissement d'un sémaphore de B.M. fermé

### 1. Poste fermé au service.

L'autorisation de franchir fermé, sans autre formalité que d'y marquer un arrêt, le sémaphore de B.M. d'un poste fermé au service peut être donnée au conducteur par le garde d'un poste précédent, soit au moyen d'un **bulletin S**, soit au moyen d'un **bulletin MV** annoté comme suit :

*« Le conducteur est autorisé à franchir fermé, après arrêt, le sémaphore du poste de cantonnement de . . . ».*

### 2. Franchissement intempestif d'un sémaphore de B.M. fermé.

En cas de franchissement intempestif d'un sémaphore de B.M. fermé, il importe tout d'abord que les agents intéressés (conducteur et garde notamment) prennent d'urgence les mesures qu'ils jugeraient susceptibles d'éviter les conséquences dangereuses pouvant résulter d'une telle situation : par exemple, en voie unique, **assurer la protection du train comme un obstacle vis à vis des trains de sens contraire**.

Puis, dans tous les cas, le garde, après avoir procédé aux opérations et vérifications utiles (1), doit délivrer au conducteur une autorisation de franchir fermé le sémaphore de B.M. (**bulletin S** ou **MV** selon les circonstances), comme si le train était arrêté devant le signal.

## Article 208 Conduite à tenir par un conducteur se trouvant dans l'impossibilité de se faire reconnaître

Les prescriptions de l'article 104 sont applicables par un conducteur arrêté par un sémaphore de B.M. fermé et se trouvant dans l'impossibilité de se faire reconnaître.



---

207.(1) Pour ces opérations et vérifications, le garde applique les prescriptions du Règlement S5 correspondant.

## Annexe 1 Conditions particulières de franchissement des signaux d'arrêts rencontrés, à l'intérieur d'une voie protégée, par les trains de travaux circulant sous le régime de la protection en gare ou de l'interception de voie

**Lorsqu'ils sont situés à l'intérieur d'une voie protégée**, les signaux d'arrêt dont l'ouverture ne peut être obtenue, et les pancartes « Arrêt des trains du chantier », peuvent être franchis fermés par les trains de travaux dans les conditions suivantes : l'agent-circulation délivre au Réalisateur l'autorisation de franchissement de ces signaux, par écrit ou par dépêche, sous la forme : « autorisation de franchissement de ... (désignation du ou des signaux) ».

Le Réalisateur annote alors, ou fait annoter, le bulletin I afférent à chacune des circulations intéressées.

## Annexe 2 Fac-similés des bulletins

### Le bulletin C - Block automatique

POSTE .....

Ordre est donné au conducteur du train n°.....  
**de franchir fermé le signal carré ( ou le guidon d'arrêt) .....**

Le conducteur doit **MARCHER A VUE jusqu'à la fin du canton qui suit ce signal.**

AUTORISATION N° ..... **BLOCK**  
**AUTOMATIQUE**

Délivré (1)  
Transmis par téléphone (1) } le ..... 20 ....., à ..... h ..... min.  
Transmis par radio (1) }

Signature de l'aiguilleur,

(1) Rayer la mention inutile.

### Le bulletin C

POSTE .....

Ordre est donné au conducteur du train n°.....  
**de franchir fermé le signal carré ( ou le guidon d'arrêt) .....**

Le conducteur doit, par ailleurs, agir comme s'il rencontrait fermés les signaux ci-après combinés avec le signal carré :

.....  
.....  
.....

AUTORISATION N° .....

Délivré (1)  
Transmis par téléphone (1) } le ..... 20 ....., à ..... h ..... min.  
Transmis par radio (1) }

Signature de l'aiguilleur,

(1) Rayer la mention inutile.

## Le bulletin S

POSTE DE CANTONNEMENT de .....	
Ordre est donné au conducteur du train n°..... de franchir fermé le sémaphore .....	
Le conducteur doit, par ailleurs, agir comme s'il rencontrait fermés les signaux à distance ci-après combinés avec le sémaphore : ..... ..... .....	
AUTORISATION N°	
Délivré (1) } Transmis par téléphone (1) }	le ..... 20 ....., à ..... h ..... min. Signature du garde,
(1) Rayer la mention inutile.	

## Le bulletin MV

POSTE DE CANTONNEMENT de .....	MV N°
Ordre est donné au conducteur du train n°..... de pénétrer en canton occupé, en franchissant s'il y a lieu le sémaphore fermé, et de MARCHER A VUE jusqu'au poste de cantonnement de .....	
Le conducteur devra s'arrêter à ce poste pour remettre le présent bulletin au garde. ..... .....	
le ..... 20 ....., à ..... h ..... min. Signature du garde,	

COPIE

## Fiche d'identification

<i>Titre</i>	Arrêt d'un train par un signal carré, un guidon d'arrêt ou un sémaphore fermé
<i>Référentiel</i>	Référentiel Infrastructure
<i>Nature du texte</i>	Règlement S 1 B - titre I
<i>Émetteur</i>	Direction Déléguée Système d'Exploitation et Sécurité IES Exploitation
<i>Référence</i> <i>Ancienne référence</i>	IN 1490 R S 1 B - titre 1
<i>Date d'édition</i>	09-04-2004
<i>Version en cours / date</i>	Version 2 du 13-04-2005
<i>Date d'application</i>	Applicable à partir du 11 décembre 2005

## Approbation

<i>Rédacteur</i>		<i>Vérificateur</i>		<i>Approbateur</i>	
Patrick Planel	30-03-2005	Christian Aulagnier	30-03-2005	Frédéric Zanotti	13-04-2005
Texte approuvé par décision ministérielle					

## Textes remplacés

- **Cette version 2 à l'IN 1490 du 13/04/2005 annule et remplace la version 1 du 09/04/2004**

## Textes de référence

- **Néant**

## Historique des versions

<i>Version</i>	<i>Date de version</i>	<i>Date d'application</i>
Version 01	09-04-2004	01-09-2004
Version 02	13-04-2005	11-12-2005

## Mise à disposition / distribution

Type de média : Papier / Intranet

## Distribution

<i>Organismes de la direction de l'entreprise</i>	Prédéterminée
<i>Régions</i>	CARST – FR – FR2 – VO – VO2 – IN – INEX – INEXPC – INVI – INVM – IN51 – IN 52 – INSYS – PMT – PMT1 – PMT2
<i>Établissements</i>	EE – EE1 – EE10 – EE101 – EE102 – EE111 – EE112 – EE99 – ET – ET99 – ETQP – MX – MXL – SB10 – SE – SLV101 – SV – SV10 – SV105 – SV106 – SV30 – SV301 – SV307 – SV31 – SV32 – SV99
<i>Organismes rattachés</i>	R27 – R31 – R33 – R34 – R35 – R36 – R38 – R42 – R53 – R57
<i>Collections individuelles</i>	OSB

## Services chargés de la distribution

	<i>Nom de l'organisme</i>	<i>Coordonnées</i>
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 a pour objet de définir la conduite à tenir devant un signal carré, un guidon d'arrêt ou un sémaphore fermé.