

Référentiel Infrastructure

Règlement S 1 B - Titre II

Arrêt d'un train par un repère ou un jalon de manœuvre - Signalisation de cabine de type Transmission Voie Machine (TVM)

Édition du 26/08/2005

Version 1 du 26/08/2005

Applicable à partir du 1er mars 2006

IN 3032



Émetteur : Direction déléguée Système d'Exploitation et Sécurité

COPIE

Sommaire

PREAMBULE / NOTE PEDAGOGIQUE.....	1
Origine de la création ou de la modification du texte.....	1
Objectifs du texte :.....	1
Utilisateurs.....	1
Résumé des principales évolutions et des nouveautés :.....	1
Article 1 Principe	2
Article 2 Reconnaissance	2
CHAPITRE 1 ARRET PAR UN REPERE Nf.....	3
Article 101 Instructions reçues par le conducteur à la suite de la reconnaissance	3
Article 102 Indications libératoires	3
Article 103 Feu blanc de franchissement	3
Article 104 Autorisation de franchissement d'un repère Nf.....	3
Article 105 Cas particulier des travaux	4
Article 106 Franchissement intempestif d'un repère Nf.....	4
CHAPITRE 2 ARRET PAR UN JALON DE MANŒUVRE	5
Article 201 Instructions reçues par le conducteur à la suite de la reconnaissance	5
Article 202 Feu blanc de franchissement	5
Article 203 Autorisation de franchissement d'un jalon de manœuvre.....	5
Article 204 Cas particulier des travaux	6
Article 205 Franchissement intempestif d'un jalon de manœuvre	6
CHAPITRE 3 ARRET DEVANT UN REPERE F.....	7
Article 301	7
CHAPITRE 4 NON IDENTIFICATION D'UN REPERE SUITE A FRANCHISSEMENTINTEMPESTIF.....	8
Article 401	8

COPIE

PREAMBULE / NOTE PEDAGOGIQUE

Origine de la création ou de la modification du texte

- Rendre les textes traitant des lignes équipées de la TVM cohérents avec les autres textes du RGS.
- Compléter et modifier certaines règles

Objectifs du texte :

Définir la conduite à tenir, après arrêt, devant un repère Nf ou un jalon de manœuvre en signalisation de cabine de type TVM, et décrire la procédure de franchissement lorsque l'indication « zéro » ou « rouge » est présentée.

Utilisateurs

Ce texte est à l'usage des agents dont le périmètre d'activité comprend, en totalité ou en partie, des lignes équipées de signalisation de cabine de type TVM.

Résumé des principales évolutions et des nouveautés :

- Texte créé, reprenant les dispositions figurant antérieurement dans d'autres règlements.
- Suppression de la règle relative à l'arrêt devant un repère F.

Article 1 Principe

1. La technique utilisée pour la transmission voie machine (TVM) ne peut fournir des indications complètes de signalisation de cabine au conducteur que si celui-ci occupe la cabine de conduite située en tête du mouvement. Dans tous les autres cas, la TVM ne peut présenter que l'indication « rouge ». Le présent titre ne s'applique qu'au conducteur occupant la cabine de conduite située en tête du mouvement.
2. Lorsque l'arrêt est imposé aux repères Nf par la signalisation de cabine, la consigne de vitesse ou de marche pendant et après le franchissement de ces repères reste donnée au conducteur par la signalisation de cabine.

La même règle s'applique aux jalons de manœuvre lorsqu'ils sont utilisés comme points origines de mouvement.

Article 2 Reconnaissance

1. Arrêt d'un train par un repère Nf

Le conducteur d'un train arrêté par la signalisation de cabine à un repère Nf doit, à défaut d'allumage ou en l'absence de feu blanc de franchissement et si aucune indication ne se substitue à l'indication « zéro » ou « rouge » ayant commandé l'arrêt, se faire reconnaître immédiatement par l'agent-circulation comme suit :

« Ici train n° ... arrêté au repère Nf n° ... »

2. Arrêt d'un train par un jalon de manœuvre

Le conducteur d'un train arrêté devant un jalon de manœuvre ne doit se faire reconnaître immédiatement par l'agent-circulation que lorsque ce jalon de manœuvre est :

- le point origine d'un mouvement préalablement commandé tel que rebroussement, refoulement, sortie d'un train de travaux de sa zone de travail, ...,
- le point origine pour le départ du train après l'exécution de l'un des mouvements précédents.

Cette reconnaissance s'effectue sous la forme :

« Ici train n° ... arrêté au jalon de manœuvre n° ... ».

3. Moyens utilisés pour effectuer cette reconnaissance :

La reconnaissance est effectuée par liaison radio avec le poste dont dépend le signal ou par téléphone si le signal en est équipé, à défaut par tout autre moyen permettant au conducteur de contacter l'agent-circulation concerné.

Chapitre 1 ARRET PAR UN REPERE Nf

Article 101 Instructions reçues par le conducteur à la suite de la reconnaissance

A la suite de la reconnaissance, le conducteur peut être invité par son correspondant à :

- attendre des instructions (ces ordres, avis, vérifications, opérations,... sont repris à l'article 102 du titre I),
- armer la signalisation de cabine en un point précisé par l'agent-circulation, après avoir reçu une autorisation de franchissement,
- attendre la présentation par la signalisation de cabine d'une indication libératoire (article 102),
- attendre l'allumage du feu blanc de franchissement, si le repère Nf en est muni (article 103),
- recevoir l'autorisation de franchir le repère Nf (article 104).

Article 102 Indications libératoires

Si la signalisation de cabine vient à présenter une indication autre que « zéro » ou « rouge », le conducteur est autorisé à se remettre en marche en se conformant à la nouvelle indication présentée.

Article 103 Feu blanc de franchissement

Lorsque le feu blanc de franchissement est allumé le conducteur est autorisé à se remettre en marche.

L'allumage du feu blanc de franchissement ne constitue qu'une autorisation de franchir le repère Nf, la consigne de marche ou de vitesse, pendant ou après le franchissement, reste donnée par la signalisation de cabine.

Si plusieurs circulations se trouvent arrêtées sur la même voie devant un repère Nf, la présentation du feu blanc de franchissement ne s'adresse qu'au conducteur qui en est le plus rapproché.

Article 104 Autorisation de franchissement d'un repère Nf

Le conducteur peut recevoir de l'agent-circulation l'autorisation de franchir un repère Nf sous la forme :

« ordre est donné au conducteur du train n° ... de franchir le repère Nf n° Autorisation n° ... »

Article 105 Cas particulier des travaux

Les conditions de franchissement d'un repère Nf par un train de travaux circulant sur une « zone de chantiers » sont définies par la réglementation travaux.

Article 106 Franchissement intempestif d'un repère Nf

En cas de franchissement intempestif d'un repère Nf lorsque la signalisation de cabine présente l'indication «zéro» ou «rouge», le conducteur doit s'arrêter d'urgence.

Les agents intéressés (conducteur et agent-circulation notamment) prennent d'urgence les mesures susceptibles d'éviter ou de limiter les conséquences dangereuses pouvant résulter d'une telle situation.

Puis, dans tous les cas, quelles soient les mesures prises, l'agent-circulation, après avoir procédé aux opérations et vérifications utiles, doit délivrer au conducteur une autorisation de franchissement du repère Nf correspondant, comme si le train était arrêté devant le repère.

Chapitre 2 ARRET PAR UN JALON DE MANŒUVRE

Article 201 Instructions reçues par le conducteur à la suite de la reconnaissance

A la suite de la reconnaissance, le conducteur peut être invité par son correspondant à :

- attendre des instructions (ces ordres, avis, vérifications, opérations, ... sont repris à l'article 102 titre I du présent règlement),
- attendre l'allumage du feu blanc de franchissement (article 202),
- recevoir l'autorisation de franchir le jalon de manœuvre (article 203).

Article 202 Feu blanc de franchissement

L'allumage du feu blanc de franchissement autorise le conducteur à commencer l'exécution du mouvement qui lui a été commandé.

L'allumage du feu blanc de franchissement ne constitue qu'une autorisation de franchir le jalon de manœuvre, la consigne de marche ou de vitesse, pendant ou après le franchissement, reste donnée par la signalisation de cabine.

Lorsque plusieurs circulations se trouvent arrêtées sur la même voie devant un jalon de manœuvre, la présentation du feu blanc de franchissement ne s'adresse qu'au conducteur qui en est le plus rapproché.

Article 203 Autorisation de franchissement d'un jalon de manœuvre

Le conducteur peut recevoir de l'agent-circulation l'autorisation de franchir un jalon de manœuvre sous la forme :

« ordre est donné au conducteur du train n° ... d'opérer comme si le feu de franchissement du jalon n° ... était allumé. Autorisation n° ... »

Article 204 Cas particulier des travaux

Le conducteur d'un train de travaux se déplaçant à l'intérieur d'une plage-travaux n'a pas à tenir compte des jalons de manœuvre, que leur feu blanc de franchissement soit allumé ou éteint. Toutefois, lorsque la sortie de la plage-travaux s'effectue depuis un jalon de manœuvre, le conducteur, après avoir reçu l'ordre du chef de travaux et l'autorisation de l'agent-circulation, applique les dispositions prévues aux articles 202 ou 203 selon l'allumage ou non du feu blanc de franchissement.

Article 205 Franchissement intempestif d'un jalon de manœuvre

En cas de franchissement intempestif d'un jalon de manœuvre, le conducteur doit s'arrêter d'urgence.

Les agents intéressés (conducteur et agent-circulation notamment) prennent d'urgence les mesures susceptibles d'éviter ou de limiter les conséquences dangereuses pouvant résulter d'une telle situation.

Puis, dans tous les cas, quelles soient les mesures prises, l'agent-circulation, après avoir procédé aux opérations et vérifications utiles, doit délivrer au conducteur une autorisation de franchissement du jalon de manœuvre correspondant, comme si le train était arrêté devant le jalon de manœuvre.

Chapitre 3 ARRET DEVANT UN REPERE F

Article 301

La signalisation de cabine n'impose pas l'arrêt devant le repère F.

Cependant, en cas d'arrêt, le conducteur se conforme aux indications de la signalisation de cabine.

Chapitre 4 NON IDENTIFICATION D'UN REPERE SUITE A FRANCHISSEMENT INTEMPESTIF

Article 401

Lorsque, à la suite du franchissement intempestif d'un repère, le conducteur n'a pu identifier le type de repère, il doit :

- s'arrêter d'urgence ;
- prendre les mesures relatives au franchissement d'un repère Nf (article 106) ;
- entrer en relation avec l'agent-circulation pour déterminer la nature et le numéro du repère franchi intempestivement.

Selon la nature du repère, le conducteur applique les prescriptions de l'article 106 ou 301 du présent titre.



Fiche d'identification

<i>Titre</i>	Arrêt d'un train par un repère ou un jalon de manœuvre - Signalisation de cabine de type Transmission Voie Machine (TVM)
<i>Référentiel</i>	Référentiel Infrastructure
<i>Nature du texte</i> <i>Concerne la sécurité de l'exploitation ferroviaire</i>	Règlement S 1 B - Titre II Oui
<i>Émetteur</i>	Direction déléguée Système d'Exploitation et Sécurité - IES-EX
<i>Référence</i> <i>Ancienne référence textes de sécurité</i>	IN 3032 R S 1 B – Titre II
<i>Date d'édition</i>	26/08/2005
<i>Version en cours / date</i>	Version 1 du 26/08/2005
<i>Date d'application</i>	Applicable à partir du 1er mars 2006

Approbation

<i>Rédacteur</i>		<i>Vérificateur</i>		<i>Approbateur</i>	
Jean-Pierre Gounon	31/05/2005	Christian Aulagnier	07/06/2005	Frédéric Zanotti Directeur Délégué IES	26/08/2005
Texte approuvé par décision ministérielle					

Textes abrogés

- **Néant**

Textes de référence

- IN 1490, **Arrêt d'un train par un signal carré, un guidon d'arrêt ou un sémaphore fermé, Règlement S1B Titre 1**

Historique des versions

<i>Version</i>	<i>Date de version</i>	<i>Date d'application</i>
Version 01	26/08/2005	1er mars 2006

Mise à disposition / distribution

Type de média : Papier / Intranet

Distribution

<i>Organismes de la direction de l'entreprise</i>	
<i>Régions</i>	ARS – IN – INCSC – INCSV – INEX – INVM – PI – PMT – PMT1 – PMT2 – CI
<i>Établissements ⁽¹⁾</i>	EE – EEQS – EE1 – EE10 – EE101 – EE102 – EE99 – ET – ETQP – ETR – MX – MXQS – SE – SE201 – SE301 – SLV – SLV101 – SV – SVQS – COSECV – COSECE – SV10 – SV105 – SV106 – SVTX – SV18 – SV30 – SV301 – ASTI – SV304 – SV305 – SV306 – SV307 – SV309 – ABE – SV31 – SV32 – SV33 – SV34 – SV35 – SV36 – SV37 – SV38 – SV39 – SV99
<i>Organismes rattachés</i>	R27 – R31 – R33 – R34 – R35 – R36 – R37 – R38 ⁽²⁾ – R42 ⁽²⁾ – R50 – R53 – R57 – R60 – FORMIN
<i>Collection individuelle</i>	98 – OSB
<i>Régions concernées</i>	Amiens, Bordeaux, Chambéry, Clermont-Ferrand, Dijon, Lille, Lyon, Marseille, Montpellier, Nantes, Paris-Nord, Paris-Rive Gauche, Paris-Sud-Est, Rennes, Toulouse, Tours
<i>Diffusion Externe</i>	RFF
<i>Particularités de distribution</i>	(1) limitée aux seuls Etablissements des régions concernées (2) Ecoles intéressées seulement

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 repère Nf ou un jalon de manœuvre en signalisation de cabine de type TVM.

Accompagnement du texte

Ce texte est à présenter conjointement avec le RG S 1A Titre II dont le temps estimé prend en compte de cette particularité.