

**SNEF**

T

**RÈGLEMENT**

**S 10 B**

**MESURES EN RELATION AVEC LE  
SERVICE DES PASSAGES A NIVEAU**

---

---

1971

## DISTRIBUTION

Organismes de la Direction de l'Entreprise	Prédéterminée
Régions	CARST - FR IN - INEX - IN51 - IN52 INVI - INVM
Etablissements	EE - EE10 - EE101 - EE102 - EE99 ET - ETQP MX SV - SV10 - SV30 - SV99 AV
Organismes rattachés	R30 - R31 - R33 - R34 - R35 - R36 - R37 - R38 - R40 - R42 - R48 - R50 - R52 - R53 - R54 - R57 - R60
Collections individuelles	01 -12 - 31 - 47 - 71 - 89 - 98 OSB
Conditions particulières	

### Rectificatifs

N°	DATE	
	Edition	Application
1 à 9	pour ordre	
10	01.09.1996	01.11.1996
11	24.09.1999	28.11.1999

### Documents interdépendants

Règlements S1A, S4B  
CG S2A n°6  
L.M.Tr.

## sommaire

	<u>Pages</u>
<i>Art. 1.</i> Textes abrogés .....	1
<i>Art. 2.</i> Objet .....	1

### CHAPITRE 1

#### GÉNÉRALITÉS

<i>Art. 101.</i> Consignes .....	2
<i>Art. 102.</i> Désignation des passages à niveau .....	2
<i>Art. 103.</i> Utilisation des liaisons téléphoniques entre un établissement et un P.N. gardé .....	3
<i>Art. 104.</i> P.N. à S.A.L. ....	3
<i>Art. 105.</i> P.N. à S.A.L. « F.C. » .....	4

### CHAPITRE 2

#### INFORMATIONS SUR LA CIRCULATION DONNÉES AUX GARDES DE P.N. P.N. VOISINS DES ÉTABLISSEMENTS

##### § 1. Mise en marche des trains

<i>Art. 201.</i> Avis de la mise en marche des trains non réguliers à donner aux gardes de P.N. ....	5
<i>Art. 202.</i> Lignes où les P.N. ne sont gardés que pour les trains réguliers .....	6
<i>Art. 203.</i> Lignes à signalement des trains par téléphone ....	7

##### § 2. Relations avec les P.N. voisins des établissements

<i>Art. 204.</i> Avis à donner aux gardes des P.N. voisins des gares et établissements P.L. ....	9
<i>Art. 205.</i> Engagement d'un P.N. par une manœuvre .....	9
<i>Art. 206.</i> Dispositions à prendre pour certaines circulations vis-à-vis des P.N. à S.A.L. ....	10

CHAPITRE 3  
SUSPENSION DU GARDIENNAGE DES P.N.

§ 1. Généralités

- Art. 301.* Cas de suspension du gardiennage des P.N. .... 11  
*Art. 302.* Réservé

§ 2. Lignes à périodes de fermeture à la circulation

- Art. 303.* Généralités ..... 12  
*Art. 304.* Suspension d'office du gardiennage ..... 12  
*Art. 305.* Contrôle de la reprise du gardiennage ..... 13

§ 3. Lignes à périodes de non-gardiennage des P.N.

- Art. 306.* Périodes de non-gardiennage ..... 13  
*Art. 307.* Modifications prévues suffisamment à l'avance aux périodes de non-gardiennage des P.N. .... 14  
*Art. 308.* Circulation inopinée d'un train dans une période de non-gardiennage ..... 16

CHAPITRE 4

**MANŒUVRE DES P.N. PAR LES AGENTS DES TRAINS  
MESURES A PRENDRE PAR LE MÉCANICIEN  
D'UN TRAIN NON SIGNALÉ**

- Art. 401.* Manœuvre normale des P.N. par les agents des trains ..... 17  
*Art. 402.* Manœuvre exceptionnelle des P.N. par les agents des trains ..... 18  
*Art. 403.* Mesures à prendre par le mécanicien d'un train non signalé ..... 21

CHAPITRE 5

**INCIDENTS**

§ 1. P.N. à S.A.L.

- Art. 501.* Incident à un train aux abords d'un P.N. à S.A.L. . 22  
*Art. 502.* Dérangement d'un P.N. à S.A.L. .... 22

§ 2. P.N. gardé indûment ouvert

- Art. 503.* Mesures à prendre par le mécanicien ..... 27  
*Art. 504.* Mesures à prendre par les agents sédentaires ..... 28

§ 3. Dérangement des avertisseurs d'un P.N. gardé

- Art. 505.* Mesures à prendre par les gares ou postes ..... 28

## **MESURES EN RELATION AVEC LE SERVICE DES PASSAGES A NIVEAU**

---

*Article 1. Textes abrogés.*

Les Régions et les Etablissements doivent abroger ou modifier toutes les dispositions régionales et locales qui ne seraient pas conformes à celles du présent règlement.

*Article 2. Objet.*

Le présent règlement a pour objet de définir les prescriptions réglementaires en relation avec le service des passages à niveau concernant les agents autres que les gardes de P.N.

Il est publié de ce règlement un Extrait à l'usage des agents de conduite et d'accompagnement des trains, des agents de manœuvres, des agents des brigades de la voie et du S.E.S.

## CHAPITRE 1

### GÉNÉRALITÉS

#### *Article 101. Consignes.*

Les prescriptions du présent règlement sont précisées, ou complétées le cas échéant, pour chaque gare intéressée, par la Consigne S 10 B « Mesures en relation avec le service des P.N. » ou, pour les établissements P.L., par la Consigne S 2 A n° 2 « Consigne de desserte » qui s'applique chaque fois que le présent règlement renvoie à la Consigne S 10 B.

#### D.C.

1. Des prescriptions concernant les P.N. (ou des extraits de la Consigne S 10 B) figurent, le cas échéant :

- à la Consigne S 6 A n° 1 « Consigne rose »,
- à la Consigne Générale S 2 A n° 6 « Fermeture et ouverture d'une ligne à la circulation »,
- à la Consigne S 3 B n° 1 « Contre-sens et contre-voie »,
- à la Consigne S 8 A « Manœuvres ».

2. Un Avis S 2 A n° 6 fixe les différentes périodes de fermeture d'une ligne à la circulation. Un Avis S 10 B fixe les périodes de non-gardiennage des P.N. Ces deux Avis font, le cas échéant, l'objet d'un document unique.

#### *Article 102. Désignation des passages à niveau.*

Les passages à niveau sont désignés :

- par leur numéro d'ordre,
- par leur point kilométrique.

Ces deux indications doivent figurer sur tous les documents concernant les P.N. (consignes, ordres ou avis écrits,...).

*Article 103. Utilisation des liaisons téléphoniques entre un établissement et un P.N. gardé.*

Certaines gares (ou certains postes) sont reliées par téléphone à un (ou plusieurs) P.N. en vue de permettre :

- au garde de P.N. de se renseigner, si besoin est, sur la circulation ou de fournir des informations relatives à son service ;
- à la gare (ou au poste) de transmettre au garde divers renseignements concernant la circulation, l'exécution des manœuvres, ... ;
- à l'un comme à l'autre, de donner l'alerte en cas d'incident (train circulant dans des conditions dangereuses, obstacle, ...).

Les renseignements qui doivent être fournis au garde ainsi que les conditions d'emploi des téléphones sont précisés dans la Consigne S 10 B.

**D.C.**

Les liaisons téléphoniques des P.N. peuvent également être utilisées pour toutes les communications de service.

*Article 104. P.N. à S.A.L.*

Sont désignés « P.N. à S.A.L. » les passages à niveau équipés d'une **signalisation automatique lumineuse et sonore** indiquant aux usagers de la route l'approche des trains, complétée, le cas échéant, par deux ou quatre demi-barrières automatiques.

Les P.N. à S.A.L. sont normalement reliés par téléphone à une gare ou à un poste.

Quel qu'en soit le type, ce téléphone peut, au même titre qu'un téléphone de P.N. gardé, être utilisé par tout agent pour l'échange des communications de service, et plus particulièrement par le garde, à l'occasion ~~d'une reprise de~~ d'un gardiennage provisoire, pour solliciter des renseignements et transmettre les dépêches prévues par le Livret de service.

*Article 105. P.N. à S.A.L. « F.C. ».*

Certaines lignes à faible densité de circulation et à vitesse peu élevée comportent des P.N. dont le franchissement est subordonné à la présentation d'un contrôle de fermeture des barrières, constitué par deux feux verts.

Ces P.N. sont désignés P.N. à S.A.L. « F.C. » (Franchissement Conditionnel).

Ils font l'objet de dispositions particulières figurant dans des consignes ou, pour certaines lignes, au L.M.Tr.

## CHAPITRE 2

INFORMATIONS SUR LA CIRCULATION  
DONNÉES AUX GARDES DE P.N.

## P.N. VOISINS DES ÉTABLISSEMENTS

## § 1. Mise en marche des trains

*Article 201. Avis de la mise en marche des trains non réguliers à donner aux gardes de P.N.*

On distingue :

- les lignes « équipées » sur lesquelles tous les P.N. où cet équipement a été reconnu nécessaire sont avertis de l'approche des trains par des avertisseurs automatiques ou, dans certains cas particuliers indiqués à la Consigne S 10 B, par des avertisseurs actionnés par les agents des gares. Sur ces lignes, les gares n'ont, en ce qui concerne la mise en marche des trains, aucune information à donner aux gardes de P.N. ;
- les lignes « non équipées » sur lesquelles les gardes de P.N. doivent être avisés de la mise en marche des trains non réguliers ; ces lignes sont désignées au Livret de la marche des trains comme :
  - « ligne où les P.N. ne sont gardés que pour les trains réguliers » (voir art. 202) ;
  - « ligne à signalement des trains par téléphone » (voir art. 203).

*Article 202. Lignes où les P.N. ne sont gardés que pour les trains réguliers.*

1. Les trains réguliers sont mis en marche sans formalité (1).

**RAA** Les trains facultatifs, ~~spéciaux et supplémentaires~~ ne peuvent être mis en marche qu'avec l'autorisation du PC. Avant de donner cette autorisation, le PC doit aviser, dans un délai convenu, le (ou les) chef de district intéressé.

Le chef de district avise ou fait aviser les gardes des P.N., par écrit ou par dépêche, de la mise en marche du train et donne au PC, par dépêche, l'assurance qu'il a fait le nécessaire.

**RAA** Le PC indique alors par dépêche à la gare qui est origine, sur la ligne intéressée, du train facultatif, ~~spécial ou supplémentaire~~, que ce train peut, si rien ne s'y oppose, être mis en marche.

#### D.C.

1. Certaines gares peuvent être chargées, sur instructions du chef de district, d'aviser les gardes des P.N. désignés à la Consigne S 10 B, l'agent-circulation rendant compte au chef de district du nécessaire fait.
2. La fonction dévolue au PC par le présent article peut être déléguée, par la Consigne S 10 B, à une gare désignée (gare de commande d'une ligne à voie unique,...).
3. Les trains à marche indéterminée ne peuvent circuler que dans les conditions prévues au point 3 ci-après.

2. L'obligation d'aviser les gardes des P.N. n'est pas applicable :
- aux trains de travaux sur leur parcours de travail ; le chef de district doit faire donner directement aux gardes des P.N. les instructions utiles ;
  - aux draisines dont les conducteurs doivent prendre d'eux-mêmes, en application des instructions les concernant, des précautions particulières pour le franchissement des P.N.

---

202.(1) Les P.N. reçoivent les documents horaires.

\* Vocabulaire.

3. Si un train (machine de secours, ...) devait être mis en marche sans que les formalités prévues au point 1 puissent être accomplies, ce train ne pourrait circuler que dans les conditions prévues à l'article 308 pour une circulation dans une période de non-gardiennage.

4. La suppression d'un train doit, à l'initiative du P.C. ou de l'agent-circulation qui supprime le train, être, dès que possible, portée à la connaissance:

- des gares intéressées qui avisent les gardes des P.N. voisins ou reliés par téléphone,
- du chef de district qui avise les gardes des autres P.N.

*Article 203. Lignes à signalement des trains par téléphone.*

1. Les trains réguliers sont mis en marche sans formalité (les P.N. reçoivent les documents horaires).

**2. Les trains facultatifs, spéciaux et les trains à marche indéterminée doivent être signalés par dépêche, ou éventuellement par écrit, aux gardes des P.N. désignés à la consigne S 10 B.** Ce signalement doit être effectué par l'agent-circulation de chacune des gares du parcours du train facultatif, spécial ou à marche indéterminée pour les P.N. désignés à la Consigne S 10 B, jusqu'à la gare suivante, le cas échéant par l'intermédiaire de cette gare (la Consigne S 10 B peut prévoir que le signalement incombant normalement à une gare temporaire est effectué, dans tous les cas, par une gare permanente voisine).

Le signalement doit être effectué le jour de la circulation du train facultatif, spécial ou à marche indéterminée (ou au plus tôt la veille) et en temps utile pour sa circulation (bien entendu, ce signalement ne doit pas être effectué pendant une période de non-gardiennage des P.N.). En ce qui concerne les trains à marche indéterminée, il doit de plus être fait dans un délai tel que le train à marche indéterminée soit le premier train à expédier en direction du ou des P.N. intéressés.

Le signallement doit être fait sous la forme:

« A à P.N. n° .... - Train facultatif n° .... mis en marche »,

ou

« A à P.N. n° ... - Train spécial n° ... prévu par Avis-train n° ... (à défaut d'Avis-train, indiquer aux P.N. l'horaire du train aux deux gares les encadrant) mis en marche »,

ou

« A à P.N. n° ... - Train n° ... (à marche indéterminée) mis en marche »).

L'obligation de signallement n'est pas applicable:

- aux trains de travaux sur leur parcours de travail ; le chef de district doit faire donner directement aux gardes des P.N. les instructions utiles ;
- aux draines dont les conducteurs doivent prendre d'eux mêmes, en application des instructions les concernant, des précautions particulières pour le franchissement des P.N.

**Les agents-circulation des gares situées sur le parcours d'un train facultatif, spécial ou à marche indéterminée doivent prendre ou faire prendre les mesures pour arrêter et retenir ce train si le signallement prévu ci-dessus n'a pas été fait aux P.N. intéressés.**

Lorsque le signallement d'un train facultatif, spécial ou à marche indéterminée n'a pu être fait à un ou plusieurs P.N., l'agent-circulation de la gare chargée de ce signallement remet au mécanicien de ce train l'ordre écrit ci-après accompagné de la liste des P.N. intéressés lorsqu'il y en a plusieurs:

« **ORDRE DONNE AU MECANICIEN DU TRAIN N° ...** .

*Le garde du P.N. n° ... km ... (ou Les gardes des P.N. désignés à la liste ci-jointe) situé(s) entre les gares de ... et de ... n'a (ont) pu être avisé(s) de la mise en marche du train ; le mécanicien doit siffler longuement à l'approche de ce (ou ces) P.N. et s'y arrêter pour faire fermer les barrières, à moins qu'il constate que celles-ci sont déjà fermées ».*

## § 2. Relations avec les P.N. voisins des établissements

*Article 204. Avis à donner aux gardes des P.N. voisins des gares et établissements P.L.*

L'agent-circulation dans une gare, ou l'agent de desserte dans un établissement P.L., doit aviser les gardes de certains P.N. :

- **dès l'arrêt**, des circulations **terminus** à l'établissement, ou qui sont **garées** temporairement, ou qui **stationnent** pendant plus de 3 minutes ;
- **avant leur départ**, des circulations ayant leur **origine** à l'établissement ou **reprenant leur marche après avoir été garées ou après avoir stationné** pendant plus de 3 minutes ainsi que des circulations **arrivées en sens inverse du sens normal** et reprenant leur voie normale à l'établissement ;
- **de toute manœuvre dépassant un point limite** indiqué à la Consigne S 10 B.

D.C.

1. La Consigne S 10 B précise les P.N. dont les gardes doivent être avisés, la nature des avis à donner et les conditions dans lesquelles ces avis sont donnés.
2. Le délai de 3 minutes prévu au présent article peut être augmenté sur indication de la Consigne S 10 B.

*Article 205. Engagement d'un P.N. par une manœuvre.*

1. Lorsque la circulation routière est susceptible d'être interceptée à un P.N. (gardé ou à S.A.L.) voisin d'un établissement (gare, établissement P.L., ...) pendant plus de 10 minutes consécutives, par des trains en stationnement ou par des manœuvres, la durée maximale de l'interruption du passage est fixée, s'il y a lieu, par la Consigne S 10 B. Le chef de la manœuvre doit, en conséquence, faire dégager le P.N. à l'expiration de cette durée.
2. Avant de commencer une manœuvre susceptible d'engager un P.N. gardé, le chef de la manœuvre doit en aviser, ou en faire aviser, le garde dans les conditions prévues à la Consigne S 10 B.

Lorsque la manœuvre est terminée ou interrompue, le chef de la manœuvre en avise le garde de P.N. Si la manœuvre devait engager à nouveau le P.N., les dispositions ci-dessus devraient de nouveau être appliquées.

D'autre part, si le garde de P.N. ne répondait pas, aucune manœuvre susceptible d'engager le P.N. ne pourrait être effectuée avant qu'un agent y ait été détaché pour assurer au besoin le gardiennage de ce P.N.

*Article 206. Dispositions à prendre pour certaines circulations vis-à-vis des P.N. à S.A.L.*

Lorsqu'un P.N. à S.A.L. est situé à proximité d'un établissement, les agents de la gare, ou les agents chargés de la desserte de l'établissement, peuvent être appelés à modifier les conditions de fonctionnement de l'installation au moyen de dispositifs particuliers :

- pour répondre à des situations analogues à celles prévues à l'article 204 ;
- pour les circulations effectuées en sens inverse du sens normal.

Ces dispositifs sont mentionnés à la Consigne S 10 B et leurs conditions d'utilisation précisées à la Consigne rose.

## CHAPITRE 3

## SUSPENSION DU GARDIENNAGE DES P.N.

## § 1. Généralités

*Article 301. Cas de suspension du gardiennage des P.N.*

Sur certaines lignes (équipées ou à signalament des trains par téléphone) (1), le service des P.N. peut être suspendu :

- pendant certaines périodes d'interruption du service de la circulation ; ces lignes sont désignées « **ligne à périodes de fermeture à la circulation** » au Livret de la marche des trains ;
- pendant l'ouverture de la ligne au service de la circulation, en principe entre le passage de deux trains désignés ; ces lignes sont désignées « **ligne à périodes de non-gardiennage des P.N.** » au Livret de la marche des trains.

*Article 302. Réservé.*

---

301.(1) Voir l'article 202 pour les lignes où les P.N. ne sont gardés que pour les trains réguliers. Il est rappelé d'autre part que les conditions de gardiennage des P.N. situés sur les lignes à voie unique à trafic restreint sont prévues au Règlement S 4 B (provisoirement Règlement des lignes à voie unique à trafic restreint).

## § 2. Lignes à périodes de fermeture à la circulation

### *Article 303. Généralités.*

1. La Consigne Générale S 2 A n° 6 fixe :

- les conditions de fermeture et d'ouverture à la circulation,
- les dispositions à appliquer pour la circulation exceptionnelle d'un train pendant une période de fermeture.

L'Avis S 2 A n° 6 indique les périodes de fermeture à la circulation.

2. Sur les lignes à périodes de fermeture à la circulation, les agents-circulation doivent, en cas de suppression ou de retard important (1) du dernier train précédant une période de fermeture, aviser les gardes des P.N. désignés à la Consigne S 10 B.

### *Article 304. Suspension d'office du gardiennage.*

Sur les lignes à périodes de fermeture à la circulation, les gardes de certains P.N. désignés à la Consigne S 10 B peuvent cesser leur service à une heure limite indiquée, par tronçon de ligne, aux Renseignements techniques du Livret de la marche des trains.

Lorsque, en cas de retard, un train doit circuler après l'heure prévue pour la cessation du gardiennage de certains P.N., l'agent-circulation qui expédie ce train applique les dispositions de l'article 308 (circulation inopinée d'un train dans une période de non-gardiennage).

---

303.(1) Les annonces de retard devant être organisées en conséquence.

*Article 305. Contrôle de la reprise du gardiennage.*

Lorsque la Consigne S 10 B le prévoit, certaines gares doivent, avant d'expédier le premier train circulant lors de la réouverture de la ligne à la circulation, avoir obtenu par téléphone (ou par tout autre moyen décrit à la Consigne S 10 B) :

- soit directement,
- soit par l'intermédiaire d'un P.N. centralisateur,

l'assurance que les gardes de certains P.N. désignés ont effectivement pris leur service.

A cet effet, les gardes des P.N. intéressés doivent annoncer, par dépêche, à la gare désignée, leur prise de service et, éventuellement, celle des P.N. qui leur sont rattachés, dans les conditions indiquées à leur Livret de service. Si cela est nécessaire, l'agent-circulation provoque cette annonce.

La gare obtenant cette assurance informe, le cas échéant, par dépêche, la gare expédiant le premier train.

Si l'agent-circulation ne peut obtenir les assurances prévues ci-dessus, il applique les dispositions de l'article 504 du présent Règlement.

Les mêmes dispositions peuvent être appliquées pour le premier train de la journée sur les lignes où les P.N. ne sont gardés que pour les trains réguliers.

**§ 3. Lignes à périodes de non-gardiennage des P.N.**

*Article 306. Périodes de non-gardiennage.*

1. Un avis S 10 B fixe :

- les périodes de non-gardiennage des P.N. (en principe entre le passage de deux trains désignés),
- les modalités d'application de l'article 307 ci-après.

2. Aucun train ne doit en principe circuler sur une ligne à périodes de non-gardiennage des P.N. après le dernier train qui précède une période de non-gardiennage et pendant toute la durée de cette période.

Toutefois, sur les lignes reprises au paragraphe A du point 1 de l'article 307 :

- le dernier train régulier ou facultatif qui précède une période de non-gardiennage des P.N. peut être doublé, ... ou suivi par un (ou plusieurs) train spécial ou à marche indéterminée,
- en cas d'interversion, par exemple, entre le dernier train qui précède une période de non-gardiennage des P.N. et le train précédent de même sens, celui-ci peut circuler sans formalités spéciales vis-à-vis des P.N.

#### D.C.

1. Sur les lignes autres que celles reprises au paragraphe A du point 1 de l'article 307, en cas d'interversion, par exemple, entre le dernier train qui précède une période de non-gardiennage des P.N. et un train précédent de même sens, celui-ci ne pourrait circuler, pendant la période en question, que dans les conditions prévues à l'article 308 ; une telle interversion doit donc être évitée.

2. Une Consigne de desserte, établie en accord avec l'Equipement, peut prévoir la circulation d'une évolution sur la ligne pendant la période de non-gardiennage. Cette consigne fixe, le cas échéant, les mesures à prendre vis-à-vis des P.N. gardés.

#### *Article 307. Modifications prévues suffisamment à l'avance aux périodes de non-gardiennage des P.N.*

Lorsque, pendant une période de non-gardiennage des P.N., un ou plusieurs trains doivent être mis en marche et que leur circulation a pu être prévue suffisamment à l'avance, il est opéré comme suit :

1. S'il s'agit de retarder le début de la période de non-gardiennage :

A. Sur les lignes dont les P.N. gardés satisfont à l'une des conditions ci-après :

- P.N. dont le gardiennage est assuré par des agents-circulation ou par des aiguilleurs,

- P.N. dont le gardiennage est assuré par des agents, autres que des agents-circulation ou des aiguilleurs, qui ne doivent cesser le gardiennage qu'après en avoir reçu l'autorisation, par dépêche, de l'agent-circulation d'une gare désignée,
- P.N. dont la manœuvre des barrières est assurée par les agents des trains,

le P.C. avise, par écrit (1) (exceptionnellement par dépêche), les gares et les postes intéressés des modifications apportées à la période de non-gardiennage des P.N. Il en informe par ailleurs le (ou les) chef d'Etablissement d'exploitation et le (ou les) chef de district intéressés ainsi que, le cas échéant, le régulateur sous-stations.

B. Sur les lignes autres que celles reprises en A, le P.C. avise le (ou les) chef de district intéressé. Ce dernier prend les mesures pour que le gardiennage des P.N. gardés soit assuré puis donne au P.C., par dépêche, l'assurance qu'il a fait le nécessaire. Le P.C. avise alors les gares et les postes intéressés, par écrit (1) (exceptionnellement par dépêche), des modifications apportées à la période de non-gardiennage des P.N. Il en informe par ailleurs le (ou les) chef d'Etablissement d'exploitation intéressé ainsi que, le cas échéant, le régulateur sous-stations.

#### D.C.

L'Avis S 10 B précise si les dispositions à appliquer sont celles du paragraphe A ou du paragraphe B.

## 2. S'il s'agit d'avancer la fin de la période de non-gardiennage :

A. Sur les lignes dont les P.N. gardés satisfont à l'une des conditions ci-après :

- P.N. dont le gardiennage est assuré par des agents-circulation ou par des aiguilleurs,
- P.N. dont la manœuvre des barrières est assurée par les agents des trains,

le P.C. applique les mêmes dispositions que celles prévues au point 1.A.

---

307.(1) Soit en publiant un « Avis de modification temporaire à l'Avis S 10 B », soit en complétant en conséquence un Avis-train ou un Avis travaux.

B. Sur les lignes autres que celles reprises en A, le P.C. applique les mêmes dispositions que celles prévues au point 1.B.

D.C.

L'Avis S 10 B précise si les dispositions à appliquer sont celles du paragraphe A ou du paragraphe B.

*Article 308. Circulation inopinée d'un train dans une période de non-gardiennage.*

1. L'agent-circulation de la gare A ne peut expédier un train (machine de secours, train détourné, ...) vers la gare B pendant une période de non-gardiennage qu'après avoir remis au mécanicien :

- la liste des P.N. gardés situés entre la gare A et la gare B (les P.N. dont les gardes ont pu être avisés par dépêche ou par exprès et ont donné l'assurance qu'ils ont repris le gardiennage doivent être rayés de cette liste) ;
- l'ordre écrit ci-après :

ORDRE DONNÉ AU MÉCANICIEN DU TRAIN N° ...

*« Les P.N. indiqués sur la liste ci-jointe et situés entre A et B ne sont pas gardés. Le mécanicien doit siffler à l'approche de ces « P.N., s'arrêter avant de les engager, fermer (ou faire fermer) les « barrières puis, après le passage du train, les rouvrir (ou les faire « rouvrir) ».*

*« Le mécanicien devra s'arrêter à B pour y recevoir de nouvelles instructions ».*

2. Les dispositions du présent article ne sont pas applicables :

- aux trains de travaux sur leur parcours de travail ; le chef de district doit faire donner aux gardes des P.N. les instructions utiles ;
- aux draines dont les conducteurs doivent prendre d'eux-mêmes, en application des instructions les concernant, des précautions particulières pour le franchissement des P.N.

## CHAPITRE 4

## MANŒUVRE DES P.N. PAR LES AGENTS DES TRAINS

MESURES A PRENDRE PAR LE MÉCANICIEN  
D'UN TRAIN NON SIGNALÉ

*Article 401. Manœuvre normale des P.N. par les agents des trains.*

Sur certaines sections de ligne désignées au Livret de la marche des trains par la mention « **ligne où la manœuvre de certains P.N. est assurée par les agents des trains** », la manœuvre des barrières ou la commande de la signalisation routière de certains P.N. incombe à l'agent d'accompagnement du train ou au mécanicien, après arrêt du train au P.N.

Ces P.N. figurent comme « point d'arrêt général » dans les documents horaires.

En outre, sur le terrain, ils sont repérés par des pancartes : « PN ... à ... m » et « PN ... » (1) (Règlement S 1 A).

Pour le franchissement de chacun de ces P.N., les agents opèrent comme suit :

Le mécanicien s'arrête à proximité de la pancarte « PN ... » :

- s'il s'agit d'un P.N. muni de barrières (2), l'agent d'accompagnement se rend au P.N. et en ferme les barrières ; puis le mécanicien franchit le P.N. et s'arrête à nouveau lorsque le dernier véhicule de son train l'a dégagé. L'agent d'accompagnement rouvre

401.(1) La pancarte « PN... » est accompagnée d'un bandeau blanc.

401.(2) Certains P.N. ne sont pas munis de barrières mais sont équipés de dispositifs de remplacement de barrières. L'agent d'accompagnement utilise ces dispositifs dans des conditions analogues à celles prévues pour les barrières.

les barrières et remonte dans le train, qui peut alors reprendre sa marche. A défaut d'agent d'accompagnement, les barrières sont manœuvrées dans les mêmes conditions par le mécanicien ;

- s'il s'agit d'un P.N. à S.A.L., le mécanicien commande ou fait commander la signalisation routière en se conformant aux instructions affichées sur le coffret du dispositif de commande ; le coffret, dans lequel se trouve un bouton-poussoir, est fermé par clé de Berne et fixé sur le support de la pancarte « PN ... ». Le mécanicien franchit ensuite le P.N. sans se préoccuper de l'effacement de cette signalisation, qui se produit automatiquement après le dégagement du P.N.

#### D.C.

1. Les arrêts prévus au présent article sont mentionnés au Livret de la marche des trains et doivent être observés notamment par les trains à marche indéterminée sans que cela ait à leur être rappelé.
2. Les trains à protection arrière sont dispensés de protection pendant ces arrêts.

*Article 402. Manœuvre exceptionnelle des P.N. par les agents des trains.*

**1. En cas de réouverture inopinée d'une ligne fermée à la circulation**, le mécanicien doit recevoir, par écrit ou par dépêche, l'ordre suivant :

ORDRE DONNÉ AU MÉCANICIEN DU TRAIN N° ...

*« Les P.N. n° ... km ... (ou : « Les P.N. indiqués sur la liste « ci-jointe ») situés entre ... et ... (nom de la gare suivante) ne sont « pas gardés. Le mécanicien doit siffler à l'approche de ces P.N., « s'arrêter avant de les engager, fermer (ou faire fermer) les barrières puis, après le passage du train, les rouvrir (ou les faire « rouvrir) ».*

Le mécanicien manœuvre les barrières dans les conditions prévues à l'article 401.

2. En cas de circulation, pendant une période de non-gardiennage des P.N., d'un train non régulier (machine de secours par exemple) ou si certains gardes ont cessé d'office leur service (voir art. 304), le mécanicien reçoit de l'agent-circulation de la gare A qui l'expédie :

- la liste des P.N. gardés situés entre la gare A et la gare B (les P.N. dont le gardiennage a pu être repris sont rayés de cette liste),
- un ordre écrit ainsi conçu :

#### ORDRE DONNÉ AU MÉCANICIEN DU TRAIN N° ...

*« Les P.N. indiqués sur la liste ci-jointe et situés entre A et B « ne sont pas gardés. Le mécanicien doit siffler à l'approche de ces « P.N., s'arrêter avant de les engager, fermer (ou faire fermer) les « barrières puis, après le passage du train, les rouvrir (ou les faire « rouvrir) ».*

*« Le mécanicien devra s'arrêter à B pour y recevoir de nouvel-  
« les instructions ».*

3. Sur une ligne à périodes de fermeture à la circulation, les gardes de certains P.N. désignés sont autorisés à cesser leur service à une heure limite indiquée, par tronçon de ligne, aux Renseignements techniques du Livret de la marche des trains.

Lorsque, par suite de détresse en pleine voie par exemple, un train est amené à circuler après cette heure limite, le mécanicien doit, jusqu'à la gare suivante, régler sa vitesse de manière à appliquer d'office vis-à-vis de tous les P.N. gardés les dispositions du point 2 ci-dessus. Il s'arrête à cette gare et reçoit, si nécessaire, l'ordre écrit prévu au point 2 ci-dessus pour la suite du parcours.

4. En double voie, les P.N. à S.A.L. non équipés pour fonctionner automatiquement pour les circulations en sens inverse du sens normal sont en principe munis de l'un des dispositifs ci-après permettant d'obtenir la fermeture du P.N. après arrêt du train circulant à contre-sens ou à contre-voie :

- dispositif Z, par occupation de la partie de voie commençant une vingtaine de mètres avant le P.N. ;
- exceptionnellement, dispositif M (dispositif manuel de fermeture) actionné par le mécanicien.

Les P.N. intéressés sont repérés par des pancartes « PN ... à ... m » et « PN ... » implantées à droite (1) pour les mécaniciens circulant en sens inverse du sens normal. La pancarte « PN ... » des P.N. équipés d'un dispositif M est accompagnée d'un bandeau blanc. Un coffret fermé par clé de Berne et dans lequel se trouve un bouton-poussoir est fixé sur le support de cette pancarte. Les instructions d'utilisation du dispositif M sont affichées sur le coffret.

La Consigne S 3 B n° 1 de chaque gare intéressée donne la liste des P.N. à S.A.L. équipés de dispositifs Z ou M en indiquant, pour chacun d'eux, son numéro, son point kilométrique et le dispositif dont il est muni.

Ces P.N. sont indiqués, dans l'ordre où ils seront rencontrés, sur l'ordre écrit remis au mécanicien par l'agent-circulation qui expédie les trains à contre-sens ou à contre-voie. Cet ordre écrit prescrit au mécanicien de s'arrêter au droit de la pancarte « PN ... » précédant chaque P.N. à S.A.L. désigné et, selon le cas :

- de se remettre en marche après avoir constaté la fermeture du P.N. (dispositif Z),
- ou bien de commander ou de confirmer la fermeture du P.N. avant de le franchir (dispositif M).

Le mécanicien franchit ensuite le P.N. sans se préoccuper de l'effacement de la signalisation routière. Cet effacement se produit automatiquement après le dégagement du P.N.

#### D.C.

1. En cas de retour vers la gare en arrière d'un train arrêté en pleine voie, l'agent-circulation peut transmettre par téléphone au mécanicien les renseignements et ordres nécessaires.

2. Lorsque l'agent-circulation a l'assurance que le gardiennage de certains de ces P.N. est assuré, ceux-ci sont biffés sur la liste remise au mécanicien et ce dernier n'a pas à s'y arrêter (2).

402.(1) Disposition inverse sur les sections de ligne où la circulation se fait normalement à droite.

402.(2) Cette disposition ne s'applique pas si le ~~reprise du gardiennage est~~ <sup>le gardiennage provisoire</sup> ~~consécutif~~ à un dérangement du P.N.

~~est consécutif~~

Le mécanicien ne tient pas non plus compte des pancartes « PN » rencontrées sur une voie unique temporaire à entrée directe sans arrêt.

3. Les trains à protection arrière sont dispensés de protection pendant les arrêts prévus au présent article.

*Article 403. Mesures à prendre par le mécanicien d'un train non signalé.*

Sur une ligne à signalement des trains par téléphone, le mécanicien d'un train qui n'a pu être signalé doit se conformer à l'ordre ainsi conçu, qu'il reçoit d'une gare précédente, accompagné de la liste des P.N. intéressés lorsqu'il y en a plusieurs :

ORDRE DONNÉ AU MÉCANICIEN DU TRAIN N° ... ~~(ou du train à marche indéterminée).~~

R 11

« Le garde du P.N. n° ... km ...

« Les gardes des P.N. désignés à la liste ci-jointe

} (selon  
le cas)

« et situés entre les gares de ... et de ... n'ont pu être avisés de la  
« mise en marche du train ; le mécanicien doit siffler longuement à  
« l'approche de ce ou ces P.N. et s'y arrêter pour faire fermer les  
« barrières, à moins qu'il constate que celles-ci sont déjà fer-  
« mées ».

## CHAPITRE 5

### INCIDENTS

#### § 1. P.N. à S.A.L.

*Article 501. Incident à un train aux abords d'un P.N. à S.A.L.*

Dans différents cas d'incidents (rupture d'attelage de part et d'autre du P.N., secours par l'avant ou secours par l'arrière avec retour à la gare en arrière, ...), **lorsqu'un train s'est arrêté aux abords d'un P.N. à S.A.L.**, le mécanicien de ce train ou de la machine de secours ne doit s'approcher de ce P.N. qu'avec la plus grande prudence. **Si la signalisation routière n'est pas présentée ou si les demi-barrières sont levées, l'attaque par un essieu de la zone courte s'étendant de part et d'autre du P.N. (ou de pédales situées de part et d'autre du P.N.) déclenche normalement la fermeture.**

D.C.

Aux P.N. à S.A.L. munis d'un dispositif M de contre-sens, le mécanicien assure la fermeture du P.N. pour la voie intéressée, quel que soit le sens de circulation, dans les conditions indiquées à l'article 402.4.

*Article 502. Dérangement d'un P.N. à S.A.L.*

1. Lorsqu'un mécanicien constate que les barrières d'un P.N. à S.A.L. sont brisées ou indûment ouvertes, il doit, s'il le peut, faire usage du sifflet avant le P.N., puis :

a) **en double voie** il émet le signal d'alerte lumineux ainsi que, s'il en a la possibilité, le signal d'alerte radio et provoque l'arrêt de son train à une distance du P.N. correspondant à la distance de couverture des obstacles sur la ligne.

Dès l'arrêt, il pose des pétards sur la voie (ou les voies) de sens contraire, à proximité de la tête de son train, puis il signale l'incident par les moyens les plus rapides (au besoin en reprenant sa marche jusqu'au premier poste téléphonique de pleine voie, ou à défaut jusqu'à l'entrée de la première gare ou jusqu'au premier poste) ;

b) **sur les lignes à voie unique**, le mécanicien poursuit sa marche jusqu'à l'entrée de la première gare (ou jusqu'au premier poste de cantonnement) où il s'arrête pour aviser l'agent-circulation (ou le garde);

c) **sur les lignes à une voie banalisée**, il s'arrête dès que possible et avise, par les moyens les plus rapides, un agent sédentaire (agent-circulation, aiguilleur, Régulateur). Il reprend ensuite sa marche.

#### D.C.

1. Si le mécanicien s'aperçoit que les barrières sont remplacées par un dispositif de secours, il cesse, le cas échéant, d'émettre le signal d'alerte lumineux et le signal d'alerte radio et poursuit sa marche.

2. Si les circonstances permettaient au mécanicien de s'arrêter avant le P.N. ouvert, il serait ensuite autorisé à le franchir avec la plus grande prudence, après avoir sifflé longuement.

2. Tout agent, autre qu'un mécanicien, qui est prévenu ou a constaté qu'un P.N. à S.A.L. est en dérangement doit aviser ou faire aviser d'urgence:

- les gares ou postes qui encadrent le P.N.;
- le chef de district, le chef de brigade ou l'agent d'entretien de la voie et l'agent d'entretien du S.E.

en fournissant tous les renseignements en sa possession sur la nature du dérangement (en particulier fonctionnement ou non-fonctionnement de tous les feux routiers en cas de bris de barrières).

La consigne S 10 B indique, s'il y a lieu, les conditions de transmission de ces avis.

3. Lorsque, **en dehors de toute approche de train**, il est constaté ou signalé à un P.N. à S.A.L. une ou plusieurs des anomalies ci-après:

- feux routiers allumés,
- maintien en position de fermeture d'une ou plusieurs demi-barrières d'un P.N. à deux ou quatre demi-barrières,

ce P.N. est considéré en **raté d'ouverture**. Dans ce cas et jusqu'à la réception de l'avis (donné par écrit ou par dépêche) du rétablissement du fonctionnement normal de l'installation ou du gardiennage provisoire,

les gares ou postes encadrants doivent prendre les mesures pour arrêter les trains et donner aux mécaniciens, par écrit ou par dépêche, un ordre motivé de marche prudente aux abords du P.N.

#### D.C.

Lorsque les agents des gares ou des postes sont avisés qu'un PN à SAL est maintenu à la fermeture par suite de la présence d'une circulation en amont de ce PN ( détresse,...), ils considèrent le PN comme en raté d'ouverture; dans ce cas, les agents à aviser conformément au point 2 doivent être renseignés sur la nature de l'incident.

**4. Lorsque, à l'approche ou au passage d'un train, il est constaté ou signalé à un P.N. à S.A.L. une ou plusieurs des anomalies ci-après:**

- extinction de plusieurs feux routiers,
- maintien en position d'ouverture:
  - d'une ou des deux demi-barrières d'un P.N. à deux demi-barrières,
  - d'une ou des deux demi-barrières d'entrée d'un P.N. à quatre demi-barrières,

ce P.N. est considéré en **raté de fermeture**. Dans ce cas, les gares ou postes encadrants doivent prendre les mesures pour arrêter et retenir les trains jusqu'à la réception de l'avis (donné par écrit ou par dépêche) du rétablissement du fonctionnement normal de l'installation ou du gardiennage provisoire. Un train peut toutefois être expédié vers le P.N. s'il transporte l'agent d'entretien du S.E. ou l'agent d'entretien de la voie chargé du gardiennage provisoire; le mécanicien reçoit alors, par écrit ou par dépêche, l'ordre de s'arrêter avant d'engager le P.N., l'agent transporté devant si possible provoquer la fermeture des barrières pour le passage du train (ou leur remplacement par les dispositifs de secours).

#### D.C.

S'il s'agit d'un P.N. à S.A.L. voisin d'une gare et muni d'un dispositif "automatique-manuel", les dispositions des points 3 et 4 ci-dessus peuvent être remplacées par celles prévues à la Consigne S10B de la gare (passage au régime "manuel").

5. Dans le cas où une ou plusieurs barrières d'un P.N. à S.A.L. sont brisées de telle sorte qu'elles ne s'opposent plus au franchissement du P.N., les gares ou postes encadrants:

- **lorsque l'assurance que tous les feux routiers fonctionnent** a pu être obtenue,
  - appliquent les dispositions prévues pour le raté d'ouverture au point 3 ci-dessus,
- **lorsque les feux routiers ont été endommagés** (non-allumage d'un ou des feux routiers à l'approche ou au passage d'un train),
  - appliquent les dispositions prévues pour le raté de fermeture au point 4 ci-dessus,
- **lorsqu'aucune information n'a pu être obtenue** en ce qui concerne le fonctionnement des feux routiers, et si l'installation ne peut être rapidement vérifiée par l'agent d'entretien,
  - s'entendent pour expédier un train vers le P.N.; le mécanicien reçoit alors, par écrit ou par dépêche, l'ordre de s'arrêter avant le P.N., de vérifier que tous les feux routiers fonctionnent normalement et de faire connaître ses constatations par radio ou en s'arrêtant au premier téléphone de voie, à la première gare ou au premier poste. Le mécanicien doit, dans tous les cas, franchir le P.N. avec la plus grande prudence après avoir sifflé longuement. L'agent recueillant les renseignements du mécanicien doit les transmettre d'urgence aux gares et postes encadrant le P.N. qui appliquent, selon le cas, les dispositions prévues pour le raté d'ouverture, ou pour le raté de fermeture, aux points 3 ou 4 ci-dessus.

6. En cas de gardiennage provisoire, le Livret de service du P.N. peut, en fonction de la nature du dérangement et des installations mises à disposition du garde, prescrire à ce dernier, pour une (ou plusieurs) voie ou pour un (ou les deux) sens de circulation:

- a) soit de faire usage d'un commutateur de blocage, ou d'un commutateur Normal-Danger, installé au P.N.,
- b) soit de demander, par dépêche, à l'une des gares (ou postes) encadrantes la limitation de la vitesse des trains à 30 km/h.

L'agent-circulation (ou l'aiguilleur) qui reçoit cette dépêche prend et/ou fait prendre par l'autre gare (ou poste) encadrant le P.N. toutes dispositions nécessaires pour que les mécaniciens des trains se dirigeant vers le P.N. sur la (ou les) voie ou dans le (ou les) sens de circulation indiqués reçoivent, dans la forme ci-après, l'ordre de limiter leur vitesse à 30 km/h dans une zone de 400 m en amont du P.N. et de faire usage du sifflet dans cette même zone :

*« Ordre est donné au mécanicien du train n° ... de limiter sa vitesse à 30 km/h du km ... au P.N. n° ..., km ... et de siffler longuement et par intermittence dans cette même zone.*

*Le mécanicien est autorisé à reprendre sa vitesse normale, si rien ne s'y oppose, dès l'engagement du P.N. par la tête de son train.*

**MOTIF : dérangement du P.N. ».**

Lorsque le fonctionnement normal des installations est rétabli, le garde en avise, par dépêche, l'une des gares (ou postes) encadrantes, laquelle en avise à son tour, par dépêche, l'autre gare (ou poste) intéressée. Les mesures prises, éventuellement, par chacune de ces gares (ou postes) vis-à-vis du P.N. en dérangement peuvent alors être levées.

#### D.C.

1. Les trains circulant éventuellement à contresens sur la (ou les) voie indiquée dans la dépêche transmise par le garde (point 6b ci-dessus) doivent également recevoir l'ordre de limitation de vitesse. L'agent-circulation qui reçoit cette dépêche prend (ou fait prendre par l'autre gare encadrant le P.N.), le moment venu, les dispositions utiles.

Dans le cas a), la limitation de la vitesse des trains qui pourraient circuler à contresens sur la (ou les) voie correspondant au(x) commutateur(s) utilisé(s) est si nécessaire sollicitée par le garde dès que le gardiennage provisoire est assuré. La dépêche annonçant ce gardiennage est alors complétée en conséquence.

Dans l'un et l'autre cas, l'ordre correspondant n'est à donner aux mécaniciens que dans la mesure où un arrêt avant le P.N. ne leur est pas prescrit en application du point 4 de l'art 402 (PN à dispositif Z ou M).

2. Le gardiennage provisoire d'un P.N. à S.A.L. voisin d'établissement peut avoir des répercussions sur le fonctionnement des installations liées à ce P.N. : dispositif Automatique-Manuel, signal de protection, ...

La consigne rose précise, le cas échéant, l'incidence sur ces installations ainsi que les dispositions à prendre ou les ententes à réaliser avec le garde avant l'expédition des trains ou l'exécution des manoeuvres susceptibles d'engager le P.N. Mention de ces mesures ou ententes est faite dans la consigne S 10 B.

## § 2. P.N. gardé indûment ouvert

### *Article 503. Mesures à prendre par le mécanicien.*

1. Lorsqu'un mécanicien constate qu'un P.N. gardé est indûment ouvert, il doit, s'il le peut, faire usage du sifflet avant le P.N., puis :

- s'il estime possible, compte tenu des circonstances (vitesse du train, ...) de s'arrêter avant le P.N., il provoque cet arrêt et applique les dispositions du point 2 ci-après. En outre, en double voie, il émet le signal d'alerte lumineux ainsi que, s'il en a la possibilité, le signal d'alerte radio ;
- s'il ne peut s'arrêter avant le P.N., le mécanicien opère comme s'il s'agissait d'un P.N. à S.A.L. et applique, selon le cas, les dispositions prévues en a), b) ou c) du point 1 de l'article 502.

#### D.C.

Si le mécanicien voit les barrières se fermer ou s'il s'aperçoit qu'elles sont remplacées par un dispositif de secours, il cesse, le cas échéant, d'émettre le signal d'alerte lumineux et le signal d'alerte radio et reprend (ou poursuit) sa marche.

2. S'il a pu s'arrêter avant le P.N., le mécanicien, en l'absence du garde, s'efforce de fermer les barrières :

- s'il y parvient, il signale l'incident par les moyens les plus rapides (téléphone, radio, ...), puis il reprend sa marche ;
- s'il n'y parvient pas, il doit, avant de reprendre sa marche :
  - en double voie, assurer la protection du P.N. comme s'il s'agissait d'un obstacle,
  - sur les lignes à voie unique, ou à une voie banalisée, aviser par les moyens les plus rapides (téléphone, radio, ...) un agent sédentaire (agent-circulation, aiguilleur, Régulateur).

Dans les deux cas, le mécanicien ne doit franchir le P.N. qu'avec la plus grande prudence, après avoir sifflé longuement.

*Article 504. Mesures à prendre par les agents sédentaires.*

1. Tout agent autre qu'un mécanicien, prévenu ou ayant constaté qu'un P.N. n'est pas gardé alors qu'il devrait l'être, doit, s'il le peut, fermer les barrières et aviser, ou faire aviser d'urgence :

- les gares ou postes qui encadrent ce P.N.,
- le chef de brigade Voie (ou le chef de district).

Réciproquement, dès le rétablissement du gardiennage de ce P.N., le chef de brigade Voie (ou le chef de district) ou le garde lui-même doit en aviser d'urgence les gares ou postes encadrants, pour que soient levées les mesures prises en application du point 2 ci-après.

2. Jusqu'à ce qu'ils aient reçu l'assurance du rétablissement du gardiennage, les agents-circulation (aiguilleurs ou gardes) des gares ou postes encadrants avisés du non-gardiennage d'un P.N. arrêtent tous les trains se dirigeant vers ce P.N. et délivrent aux mécaniciens l'ordre écrit suivant :

**ORDRE DONNÉ AU MÉCANICIEN DU TRAIN N° ...**

*« Le mécanicien devra régler sa vitesse de manière à être en mesure de s'arrêter avant le P.N. n° ... situé au km ... Si le P.N. n'est pas fermé, le mécanicien devra marquer l'arrêt et ne le franchir qu'après avoir fermé les barrières ou, s'il ne peut y parvenir, qu'après avoir sifflé longuement. »*

Cet ordre est complété, le cas échéant, par la dispense de la protection à l'arrière lors de l'arrêt ainsi prescrit.

**§ 3. Dérangement des avertisseurs d'un P.N. gardé**

*Article 505. Mesures à prendre par les gares ou postes.*

En cas de dérangement d'un avertisseur de l'arrivée des trains, le Livret de service du P.N. peut prescrire au garde :

- a) soit de faire usage d'un commutateur Normal-Danger installé au P.N.,

- b) soit de demander, par dépêche, à l'une des gares (ou postes) encadrantes la limitation de la vitesse des trains à 30 km/h sur la voie (ou dans le sens de circulation) affectée par le dérangement.

L'agent-circulation (ou l'aiguilleur) qui reçoit cette dépêche prend ou fait prendre par l'autre gare (ou poste) encadrant le P.N. toutes dispositions nécessaires pour que les mécaniciens des trains se dirigeant vers le P.N. sur la voie (ou dans le sens de circulation) indiquée reçoivent, dans la forme ci-après, l'ordre de limiter leur vitesse à 30 km/h dans une zone de 400 m en amont du P.N. et de faire usage du sifflet dans cette même zone :

*« Ordre est donné au mécanicien du train n° ... de limiter sa vitesse à 30 km/h du km ... au P.N. n° ... km ... et de siffler longuement et par intermittence dans cette même zone.*

*« Le mécanicien est autorisé à reprendre sa vitesse normale, si rien ne s'y oppose, dès l'engagement du P.N. par la tête de son train.*

*« MOTIF : Dérangement des avertisseurs du P.N. ».*

Ces dispositions sont appliquées jusqu'à réception d'une dépêche du garde autorisant la reprise de la circulation normale des trains.

#### D.C.

1. Les trains circulant éventuellement à contre-sens sur la (ou les) voie indiquée dans la dépêche transmise par le garde doivent également recevoir l'ordre de limitation de vitesse. L'agent-circulation qui reçoit cette dépêche prend (ou fait prendre par l'autre gare encadrant le P.N.), le moment venu, les dispositions utiles.

2. Il est rappelé que les gares peuvent être chargées, indépendamment des mesures ci-dessus, de la transmission aux agents d'entretien des avis de dérangement établis par les gardes de P.N.

---

*(Approuvé par décision ministérielle).*