



Paris, le 12 novembre 1973.

T

CONSIGNE GÉNÉRALE

S O n° 1

TEMPORAIRE

Publication de Règlements

S 1 et S 5

Applicable jusqu'au 31 décembre 1974.

DISTRIBUTION

Réseau		Région	
RM RT 1 à 5 RV RV 1 à 3		SA 1 DP 5 DM 1 DT DT 1 à 4 DV DV 1 à 3	
EX	MT	VB	
2 - 5 - 6 10 - 20 - 21 22 - 23 - 36 361 à 363 40 - 401 70 - UT 8	4 121 à 123 62 71 à 77 ² UT 8	31* - 32* - 33 à 35 - 41 - 41 bis - 43 - 43 bis* - 52* - 530 - 530 bis - 531 à 534 - 540 - 542 - 55 - 551 - 560 - 561 - 57 - 58 - 61 à 65 - 82 - 83* UV 8	
* 2 ex. par collection.			

sommaire

CHAPITRE 1

DOCUMENTS CRÉÉS, MODIFIÉS OU ABROGÉS

	Pages
I. — Documents unifiés.	
1° — Documents créés	2
2° — Documents modifiés	2
3° — Documents abrogés	5
II. — Documents régionaux.	
1° — Documents créés	6
2° — Documents modifiés	8
3° — Documents abrogés	11

CHAPITRE 2

COMMENTAIRES SUR LES NOUVEAUX RÈGLEMENTS

§ 1 — Règlements S 1 A, S 1 B et S 1 C.	
Règlement S 1 A	14
Règlement S 1 B	22
Règlement S 1 C	25
§ 2 — Règlements S 5	26



CONSIGNE GÉNÉRALE

S 0 n° 1

TEMPORAIRE

**Publication de Règlements
S 1 et S 5**

Le 13 janvier 1974 des **Règlements S 1 et S 5** seront mis en vigueur.

Le Chapitre 1 de la présente Consigne Générale donne la liste des documents créés, modifiés ou abrogés.

Le Chapitre 2 commente les principales dispositions nouvelles sur lesquelles l'attention du personnel doit être appelée.

CHAPITRE 1

DOCUMENTS CRÉÉS, MODIFIÉS OU ABROGÉS

I — DOCUMENTS UNIFIÉS.

1° — DOCUMENTS CRÉÉS.

- **Règlement S 1 A** — Signaux ;
- **Règlement S 1 B** — Arrêt d'un train par un signal carré, un guidon d'arrêt ou un sémaphore fermé ;
- **Règlement S 1 C** — Répétition des signaux sur les engins moteurs ;
- **Règlement S 5 A** — Cantonnement téléphonique (C.T.) ;
- **Règlement S 5 B** — **Chapitre 1** — Block manuel de double voie type S.N.C.F. (B.M.U.) ;
- **Règlement S 5 C** — **Chapitre 1** — Block manuel de voie unique type S.N.C.F. (B.M.V.U.) ;
- **Règlement S 5 D** — **Chapitre 1** — Block automatique lumineux ordinaire (B.A.L.) ;
- **Règlement provisoire S 5 D** — **Chapitre 2** — Block automatique à permissivité restreinte (B.A.P.R.).

2° — DOCUMENTS MODIFIÉS.

- **Instruction Générale de Sécurité n° 1** — Protection des trains arrêtés (1970).
L'article 5 est modifié.
- **Instruction Générale de Sécurité n° 2** — Mesures à prendre pour arrêter et retenir les trains (1947).
Les articles 2, 3, 4, 5 et 6 sont modifiés.

— **Instruction Générale de Sécurité n° 13** — Départ des trains (1970).

Les articles 1, 3, 4.2 et 6.3 sont modifiés.

Les D.C. 1, 2 et 4 de l'article 4.2 ainsi que les D.C. 1 et 2 de l'article 6.3 sont abrogées.

— **Instruction Générale de Sécurité n° 17** — Trains de travaux — Draisines (1950).

L'article 19 est modifié.

— **Instruction Générale de Sécurité n° 18** — Limitations inopinées de vitesse (1960).

Le dernier alinéa de l'article 3 est modifié.

L'avant-dernier alinéa de l'article 2 et son renvoi 4 ainsi que les renvois 2 et 3 de l'article 3 sont abrogés.

— **Instruction Générale de Sécurité n° 20** — Voies uniques temporaires prévues — Troncs communs temporaires — Installations permanentes de contre-sens (1960).

Le renvoi 2 de l'article 4 est abrogé.

— **Instruction Générale de Sécurité n° 22** — Autorails et Automotrices (1964).

Les articles 14 et 16 sont modifiés.

Le deuxième alinéa de l'article 9 et le renvoi 1 de l'article 14 sont abrogés.

— **Instruction Générale de Sécurité n° 23** — Usage du sifflet des engins moteurs (1967).

L'article 2 et la 1^{re} Annexe sont modifiés.

— **Instruction Générale de Sécurité n° 24** — Protection des obstacles inopinés (1970).

Les articles 1, 4, 5 et 8 sont modifiés.

Les renvois ★ des articles 1, 5 et 8 ainsi que la D.C. 1 de l'article 5 sont abrogés.

— **Instruction Générale de Sécurité n° 25** — Mesures diverses en liaison avec le cantonnement (1970).

Les articles 1.2 et 3.2 sont modifiés.

Les renvois ★ des articles 1.2 et 3.2 sont abrogés.

Toutes ces modifications font l'objet du Rectificatif n° 8 au Recueil des Instructions Générales de Sécurité et à son Extrait à l'usage des mécaniciens et chauffeurs et des agents de train.

— **Instruction Générale sur les Installations de Sécurité (1958).**

Les articles 20, 30 et 31 sont modifiés.

Ces modifications font l'objet du Rectificatif n° 1 à cette Instruction et à ses Extraits (1^{re} Annexe provisoire au Règlement S 8 A ; Extrait à l'usage des brigades de la voie ; Extrait à l'usage des postes sémaphoristes VB).

— **Règlement S 8 A — Manœuvres (1972).**

L'article 103, le renvoi 1 de l'article 304 ainsi que les articles 306, 307 et 405 sont modifiés.

Les renvois 1 des articles 201 et 306, les renvois 1 et 2 de l'article 307 ainsi que la 2^e Annexe provisoire et les Annexes régionales provisoires sont abrogés.

Ces modifications font l'objet du Rectificatif n° 1 à ce Règlement.

— **Règlement S 8 B — Evolutions (1972).**

Les modifications correspondantes font l'objet du Rectificatif n° 1 à ce Règlement.

— **Règlement S 10 B — Mesures en relation avec le service des passages à niveau (1971).**

Les articles 101, 302.1, 303.1, 302.2, 306.3, 502.2, 502.3, 502.4, 503.2 et 504.1 sont modifiés.

Ces modifications font l'objet du Rectificatif n° 1 à ce Règlement.

— **Instruction Générale EX 25 n° 1 — MT 33 c n° 1 — VB 125 d n° 1 — Prescriptions d'exploitation des installations de traction électrique par caténaires 1 500 volts continu ou 25 000 volts monophasé 50 Hertz (1961).**

L'article 1, le renvoi 3 de l'article 3 ainsi que les articles 6 et 29 sont modifiés.

Le paragraphe 1 du Chapitre 3 (Signaux de traction électrique) et l'article 39 sont abrogés.

Ces modifications font l'objet d'un Rectificatif à cette Instruction et à ses Extraits.

3° — DOCUMENTS ABROGÉS.

- **Règlement Général de Sécurité — Titre I — Signaux (1951);**
- **Instruction Générale de Sécurité n° 8 — 1^{re} Annexe au Règlement des Signaux** — Dispositions relatives aux signaux d'arrêt et concernant spécialement les mécaniciens et chauffeurs et les agents de train (1947);
- **Instruction Générale de Sécurité n° 21 — 2^e Annexe au Règlement des Signaux** — Répétition des signaux sur les machines (1964);
- **Annexe provisoire à l'Instruction Générale de Sécurité n° 21** — Répétition des signaux par balise (1970);
- **Avis Général de Sécurité n° 3 (1951);**
- **Avis Général de Sécurité n° 6 (1964);**
- **Avis Général de Sécurité n° 8 (1966);**
- **Avis Général de Sécurité n° 12** — Dispositions nouvelles de signalisation (1968);
- **Avis Général de Sécurité n° 18 (1970);**
- **Avis Général de Sécurité n° 19** — Signalisation de pré-annonce (1970);
- **Avis Général de Sécurité n° 20** — Modifications diverses concernant la signalisation des limitations temporaires de vitesse (1970);
- **Consigne Générale temporaire S 1 A n° 1** — Signalisation spéciale de limitation de vitesse s'adressant aux trains autorisés à dépasser la vitesse-limite de 140 kilomètres à l'heure (1973);

- **Règlement de cantonnement téléphonique (1951);**
- **Règlement du block de voie unique type S.N.C.F. (1948);**
- **Annexe au Règlement du block de voie unique type S.N.C.F.**
— Dispositions particulières applicables dans le cas d'un poste intermédiaire compris entre deux postes de gare (1951);
- **Règlement provisoire du block automatique à permissivité restreinte (B.A.P.R.) — Edition de 1970;**
- **2° Annexe provisoire au Règlement S 8 A — Description et réglementation de certains signaux mentionnés dans le Règlement S 1 A (1972).**

II — DOCUMENTS RÉGIONAUX.

1° — DOCUMENTS CRÉÉS.

Tous Réseaux

- **Règlement S 5 B — Chapitre 2 — Block manuel de double voie type Lartigue uniformisé (B.L.U.) — Applicable sur les Régions de Nancy, Reims, Paris-Nord, Amiens, Paris-Montparnasse, Rouen, Rennes, Nantes, Tours, Bordeaux, Limoges, Toulouse et Clermont-Ferrand.**

Réseau Est

- **Annexe régionale au Règlement S 1 A — Signaux ex-A.L.**
— Applicable sur les Régions de Nancy, Metz et Strasbourg ;
- **Annexe régionale au Règlement S 1 A — Signaux —**
Dispositions particulières applicables sur les sections de ligne équipées en block automatique lumineux (B.A.L.) régional Est ou en block automatique mécanique (B.A.M.)
— Applicable sur les Régions de Nancy et Reims ;
- **Annexe régionale au Règlement S 1 B — Arrêt d'un train par un signal carré, un guidon d'arrêt ou un sémaphore fermé sur les sections de ligne équipées en block auto-**

- matique lumineux (B.A.L.) régional Est ou en block automatique mécanique (B.A.M.) — Applicable sur les Régions de Nancy et Reims ;
- **Annexe régionale au Règlement S 1 B** — Arrêt d'un train par un sémaphore ex-A.L. — Applicable sur les Régions de Nancy, Metz et Strasbourg ;
 - **Règlement S 5 B — Chapitre 3** — Block manuel de double voie type Alsace - Moselle uniformisé (B.A.M.U.) — Applicable sur les Régions de Metz et Strasbourg.

Réseau Nord

- **Règlement S 5 B — Chapitre 4** — Block manuel de double voie type Lartigue uniformisé S (B.L.U.S.) — Applicable sur les Régions de Paris-Nord, Amiens et Lille.

Réseau Ouest

- **Annexe régionale au Règlement S 1 A** — Indicateur de direction mécanique — Applicable sur les Régions de Paris-Montparnasse, Rouen, Rennes et Nantes.

Réseaux Ouest et Sud-Ouest

- **Règlement S 5 B — Chapitre 5** — Block manuel de double voie type Nantes-Bordeaux (B.M.N.B.) — Applicable sur les Régions de Nantes et Bordeaux.

Réseaux Sud-Ouest et Sud-Est

- **Annexe régionale au Règlement S 1 A** — Voyant de garage — Applicable sur les Régions de Paris-Sud-Ouest, Tours, Bordeaux, Limoges, Toulouse et Montpellier ;
- **Annexe régionale au Règlement S 1 A** — Signaux — Dispositions particulières applicables sur les sections de ligne équipées en block automatique P.D. (B.A.P.D.) — Applicable sur les Régions de Bordeaux, Toulouse et Montpellier ;

- **Annexe régionale au Règlement S 1 B** — Arrêt d'un train par un signal carré, un guidon d'arrêt ou un sémaphore fermé sur les sections de ligne équipées en block automatique P.D. (B.A.P.D.) — Applicable sur les Régions de Bordeaux, Toulouse et Montpellier ;
- **Annexe régionale au Règlement S 5 D** — Block automatique P.D. (B.A.P.D.) — Applicable sur les Régions de Bordeaux, Toulouse et Montpellier.

Réseau Sud-Est

- **Annexe régionale au Règlement S 1 A** — Signaux de refoulement — Applicable sur les Régions de Paris-Sud-Est, Dijon, Lyon, Chambéry, Clermont-Ferrand, Marseille et Montpellier ;
- **Règlement S 5 B — Chapitre 6** — Block manuel de double voie type Sud-Est (B.M.S.E.) — Applicable sur les Régions de Dijon et Lyon ;
- **Règlement S 5 B — Chapitre 7** — Block manuel de double voie type Sud-Est uniformisé S (B.M.U.S.) — Applicable sur les Régions de Paris-Sud-Est, Dijon, Lyon, Clermont-Ferrand, Chambéry, Marseille et Montpellier ;
- **Règlement S 5 C — Chapitre 2** — Block manuel de voie unique type Sud-Est (B.M.V.U.S.E.) — Applicable sur les Régions de Paris-Sud-Est, Dijon, Lyon, Clermont-Ferrand, Chambéry, Marseille et Montpellier.

2° — DOCUMENTS MODIFIÉS.

ex-Région Est

- **Instruction Régionale de Sécurité A** — Prescriptions communes aux lignes à double voie et aux lignes à voie unique.

L'article 46 est modifié.

L'article 18 est abrogé.

Ces modifications font l'objet du Rectificatif n° 6 au Recueil des Instructions Régionales de Sécurité (1964) et à son Extrait.

ex-Région Nord

- **Instruction Régionale de Sécurité B** — Prescriptions spéciales aux lignes à double voie.

L'article 50 est modifié.

Cette modification fait l'objet du Rectificatif n° 8 au Recueil des Instructions Régionales de Sécurité (1947).

ex-Région Ouest

- **Instruction Régionale de Sécurité A** — Prescriptions communes aux lignes à double voie et aux lignes à voie unique.

L'article 25 est abrogé.

- **Instruction Régionale de Sécurité B** — Prescriptions spéciales aux lignes à double voie.

Le renvoi 2 de l'article 33 bis est abrogé.

Ces modifications font l'objet d'un Rectificatif au Recueil des Instructions Régionales de Sécurité (1947) et à son Extrait.

- **Instruction de Service EX 25 n° 1 — MT 33 c n° 2 — VB 126 c n° 1** — Prescriptions d'exploitation des installations de traction électrique par rails de contact (750 volts continu) (juin 1962).

L'article 39 est abrogé.

Cette modification fait l'objet du Rectificatif n° 2 à cette Instruction.

ex-Région Sud-Ouest

- **Instruction Régionale de Sécurité A** — Prescriptions communes aux lignes à double voie et aux lignes à voie unique.

Les articles 9, 13, 22, 66 et 69 sont modifiés.

L'article 24 est abrogé.

Ces modifications font l'objet du Rectificatif n° 6 à cette Instruction.

ex-Régions Sud-Ouest et Méditerranée

- **Instruction Spéciale de Sécurité** — Dispositions particulières applicables sur la ligne de Villefranche - Vernet-les-Bains à La Tour-de-Carol (1948).

L'article 19 est modifié.

Cette modification fait l'objet du Rectificatif n° 2 à cette Instruction.

ex-Région Sud-Est

- **Instruction de Service EX 25 n° 1 — MT 33 a n° 1 — VB 125 d n° 1** — Prescriptions d'exploitation des installations de traction électrique par rails de contact et caténaires « 1 500 volts continu » de la section de ligne de Chambéry (exclu) à Modane (inclus) (août 1962).

Les articles 1, 6, 29 et 33 sont modifiés.

Les articles 34 et 39 sont abrogés.

Ces modifications font l'objet du Rectificatif n° 14 à cette Instruction et à son Extrait.

- **Instruction de Service EX 25 n° 5 — MT 33 c n° 5 — VB 125 d n° 6** — Prescriptions d'exploitation des installations de traction électrique par rails de contact « 800 volts continu » de la ligne à voie unique de Saint-Gervais-les-Bains - Le Fayet à Vallorcine et au Chatelard-Trient (exclu) (janvier 1967).

Les articles 1, 6 et 33 sont modifiés.

Ces modifications font l'objet du Rectificatif n° 1 à cette Instruction et à son Extrait.

- **Consigne spéciale de sécurité** — Dispositions particulières applicables sur la ligne de Saint-Gervais-les-Bains Le Fayet à Vallorcine (novembre 1970).

L'article 11 est modifié.

L'article 12 est abrogé.

Ces modifications font l'objet du Rectificatif n° 2 à cette Consigne.

ex-Régions Sud-Est et Méditerranée

- **Instruction Régionale de Sécurité A** — Prescriptions communes aux lignes à double voie et aux lignes à voie unique.

L'article 28 est modifié.

Cette modification fait l'objet du Rectificatif n° 8 à cette Instruction et à son Extrait.

3° — DOCUMENTS ABROGÉS.

ex-Région Est

- **Annexe spéciale Est à l'Instruction Générale de Sécurité n° 17** — Trains de travaux — Draisines — Dispositions particulières relatives à la circulation des draisines et applicables sur certaines lignes secondaires à double voie à cantonnement téléphonique (1950);
- **Règlement provisoire Est du block de double voie type S.N.C.F. (1955);**
- **Règlement provisoire Est du block de double voie type Lartigues uniformisé (L.U.) (1955);**

- Règlement provisoire Est du block de double voie type Alsace - Moselle uniformisé (A.M.U.) (1955);
- Avis Régional de Sécurité n° 5 — Commande centralisée de la circulation du poste de commandement de Reims (septembre 1965).
- Avis Régional de Sécurité n° 6 — Conditions de reprise de la marche en cas de franchissement intempestif de signaux d'arrêt fermés (juin 1961).

ex-Région Nord

- Règlement provisoire Nord du block de double voie type S.N.C.F. (1955);
- Règlement provisoire Nord du block de double voie type Lartigue uniformisé (L.U.) (1951);
- Règlement provisoire Nord du block de double voie type Lartigue uniformisé S (B.L.U.S.) (1957).

ex-Région Ouest

- Avis Régional de Sécurité n° 59 — Tableaux à inscriptions pour signalisation des voies en Impasse (octobre 1967).

ex-Régions Ouest et Sud-Ouest

- Règlement provisoire Ouest du block manuel de double voie (1953).

ex-Région Sud-Ouest

- Règlement provisoire Sud-Ouest des blocks de double voie type S.N.C.F. et type Lartigue uniformisé (L.U.) (1961);
- Annexe régionale provisoire au Règlement S 8 A — Signaux divers destinés à l'exécution des manœuvres — Applicable sur les Régions de Paris-Sud-Ouest, Tours, Bordeaux, Limoges et Toulouse (1972).

ex-Régions Sud-Ouest et Méditerranée

- Règlement Régional du block automatique P.D. (1947).

ex-Région Sud-Est

- Règlement du block de double voie type Sud-Est (1949);
- Avis Régional de Sécurité n° 3 — Commande centralisée de la circulation avec banalisation des voies principales sur la section de ligne de Blaisy-Bas à Dijon-Ville (juillet 1950);
- Avis Régional de Sécurité n° 10 — Sections de ligne à une voie banalisée (ligne de Dole à Vallorbe) (mai 1963);
- Avis Régional de Sécurité n° 38 — Utilisation d'une liaison radio « mécanicien-régulateur » sur les lignes de Dole à Vallorbe et Frasné à Pontarlier (décembre 1969).

ex-Régions Sud-Est et Méditerranée

- Règlement provisoire Sud-Est du block de double voie type S.N.C.F. (1955);
- Règlement provisoire du block de double voie type Sud-Est uniformisé S (1955);
- Règlement du block de voie unique type Sud-Est (1955);
- Annexe régionale provisoire au Règlement S 8 A — Signaux divers destinés à l'exécution des manœuvres — Applicable sur les Régions de Paris-Sud-Est, Dijon, Lyon, Chambréry, Clermont-Ferrand, Marseille et Montpellier (1972).

*
**

Toutes Régions

Les Régions et les Etablissements doivent modifier ou abroger toutes les dispositions régionales et locales qui ne seraient pas conformes à celles des nouveaux Règlements.

CHAPITRE 2
COMMENTAIRES
SUR LES NOUVEAUX RÈGLEMENTS

§ 1 — RÈGLEMENTS S 1 A, S 1 B ET S 1 C.

Avec le **Règlement S 1 E** — Signaux portés par les trains — déjà paru, et le **Règlement S 1 D** — Modifications de la signalisation — qui paraîtra ultérieurement (1), les **Règlements** :

S 1 A — Signaux,

S 1 B — Arrêt d'un train par un signal carré, un guidon d'arrêt ou un sémaphore fermé,

S 1 C — Répétition des signaux sur les engins moteurs, constitue la sous-classe 1 du nouveau **Règlement Général de Sécurité**.

D'une manière générale, les Règlements S 1 A, S 1 B et S 1 C reprennent, avec certaines précisions ou améliorations de forme jugées nécessaires, les prescriptions contenues dans le Titre I de l'ancien Règlement Général de Sécurité, les Instructions Générales, Avis Généraux de Sécurité et autres textes complétant le Titre I.

Par rapport à ces documents, les Règlements S 1 A, S 1 B et S 1 C présentent les principales différences ci-après :

RÈGLEMENT S 1 A.

Pour faciliter la compréhension des textes, il a paru utile d'introduire en tête de certains chapitres fondamentaux un bref aperçu d'ensemble du sujet traité (par exemple : rôles respectifs des signaux de protection et des signaux de cantonnement, identification du signal porté par un panneau, signaux de limitation de vitesse, signaux indicateurs de direction).

(1) Provisoirement, Instruction Générale de Sécurité n° 19.

Aspect des signaux (art. 102, 103, 104).

Le Règlement donne quelques définitions fondamentales : signaux fixes, signaux mobiles, panneaux, tableaux, ...

Par ailleurs, pour tenir compte de la suppression progressive des signaux mécaniques, ceux-ci sont désormais décrits et réglementés **après** les signaux lumineux.

Implantation des signaux (art. 106-D.C.1).

Dans certaines gares de voie unique, les panneaux de sortie peuvent être implantés de part et d'autre des voies de dédoublement ; cette particularité est rappelée à l'entrée de la voie intéressée par un repère du type bas présentant, en noir sur fond blanc, une flèche verticale représentant la voie à laquelle s'adresse le signal, complétée par un ovale figurant l'écran du panneau correspondant.

Plaques de repérage des signaux (art. 107).

Les conditions de repérage des signaux sont désormais unifiées ; la réalisation matérielle de cette unification interviendra progressivement, en commençant par les signaux lumineux.

Arrêt accidentel (art. 115).

Quel que soit l'endroit où se produit l'arrêt accidentel (1), le mécanicien doit, lorsqu'il repart, observer la marche à vue jusqu'à la fin du canton dans lequel il s'est arrêté.

Toutefois, si après avoir parcouru une distance d'au moins 3 kilomètres le mécanicien n'a pas atteint la fin du canton, il est autorisé à reprendre sa marche normale, si rien ne s'y oppose.

Cette distance de 3 kilomètres étant la plus longue qui puisse exister entre un signal à distance et le signal d'exécution correspondant,

(1) Les arrêts dits « accidentels », qui seront définis dans le Règlement S 2 C, sont tous les arrêts autres que :

- les arrêts réguliers, facultatifs ou prescrits sur ordre ;
- les arrêts par les signaux d'un poste.

l'application de cette règle simple doit permettre à la fois de garantir dans tous les cas la sécurité et de lever les hésitations qu'éprouvent actuellement certains mécaniciens pour déterminer s'ils ont ou non à observer les prescriptions de l'article 151 du Titre I — Signaux.

Observation des signaux mécaniques (art. 203, 204, 205, 207, 208, 211, 302).

En présence d'un signal mécanique éclairé en permanence, le mécanicien n'a, de jour, à tenir compte que de la position de l'aile, de la cocarde ou du tableau de ce signal.

Pour éviter toute hésitation à ce sujet, dans chacune des définitions des signaux mécaniques, après la description de l'aspect spécifique de jour, il est précisé que le ou les feux correspondants ne concernent que l'observation de nuit du signal considéré.

Réglementation du disque (art. 207).

L'augmentation de la distance entre le signal de cantonnement et le poste disposant de la commande de ce signal et de celle du disque a nécessité la révision de la notion ancienne de prolongement, en principe limité au poste, de l'observation de la marche à vue par le mécanicien.

C'est ainsi que le c) de la « Règle générale » fait désormais obligation au mécanicien de ne reprendre sa marche normale, si rien ne s'y oppose, **qu'après avoir franchi ouvert le signal de cantonnement.**

Par ailleurs, en vue de ne pas compromettre la régularité de la circulation tout en sauvegardant la sécurité, la D.C. 1 prévoit un assouplissement de la « Règle générale » dans le cas d'un établissement P.L. n'assurant pas le cantonnement et désigné comme tel au L.M.Tr. C'est ainsi qu'en l'absence d'agent sédentaire et sous réserve de certaines vérifications, le mécanicien est autorisé :

— d'une part à se remettre en marche de lui-même ;

— d'autre part à reprendre sa marche normale, si rien ne s'y oppose, après avoir parcouru en marche à vue, au-delà de l'aiguille ou de la dernière aiguille intéressée, une distance au moins égale à la distance de couverture des obstacles sur la section de ligne considérée.

Avertissement (art. 211).

En vue de faciliter la tâche des mécaniciens, la D.C. 1 précise qu'en cas de présentation de l'avertissement fermé conjointement avec un rappel 30 (ou 60) fermé, l'avertissement est toujours constitué par le feu situé à la partie inférieure de l'écran du panneau correspondant.

Par ailleurs, la D.C. 2 indique qu'en signalisation lumineuse, un avertissement peut annoncer un panneau éteint.

Enfin, la « Règle particulière » aux gares de voie unique n'est applicable qu'en block manuel.

Feu jaune clignotant (art. 213).

Par souci d'homogénéité avec la D.C. 1 de l'article 211, il est précisé à la D.C. 2 qu'en cas de présentation du feu jaune clignotant conjointement soit avec un ralentissement 60 fermé, soit avec un rappel 30 (ou 60) fermé, le feu jaune clignotant est toujours situé à la partie inférieure de l'écran du panneau correspondant.

Feu blanc clignotant (art. 219).

Les règles d'emploi du feu blanc clignotant sont modifiées. En outre, il est précisé que la présentation de cette indication interdit dans tous les cas le départ en ligne d'un train.

Identification du signal porté par un panneau (art. 220).

Les panneaux susceptibles de présenter un sémaphore de block automatique à permissivité restreinte (B.A.P.R.) ou de block manuel (B.M.) — à l'exclusion d'un signal carré — portaient une plaque

« F » (à lettre blanche sur fond noir) complétée par une plaque « PR » ou « BM » (à lettres noires sur fond blanc).

En vue de simplifier la tâche des mécaniciens, il a paru intéressant de réserver l'usage de la plaque « F » aux seuls sémaphores qu'un mécanicien est autorisé à franchir de lui-même, c'est-à-dire aux sémaphores de block automatique lumineux ordinaire (B.A.L.) et de ne doter respectivement les sémaphores de B.A.P.R. et de B.M. que d'une plaque « PR » ou « BM » à lettres blanches sur fond noir, comme la plaque « F ».

Cette formule présente l'avantage de cumuler sur une seule plaque (« F », « PR » ou « BM ») les deux fonctions distinctes dévolues au jumelage actuel : identification de l'indication la plus impérative présentée par le panneau et détermination simultanée de la réglementation concernant les conditions de franchissement du sémaphore correspondant.

Par ailleurs, les panneaux susceptibles de présenter l'indication signal carré et l'indication sémaphore en direction d'un canton de B.A.P.R. ou de B.M. portent respectivement, outre la plaque Nf, une plaque complémentaire de cantonnement « PR » (ou « P.R. vers ... ») ou « BM » (ou « BM vers ... ») à lettres noires sur fond blanc. Cette plaque renseigne le mécanicien sur le mode de cantonnement appliqué dans la direction considérée, après ouverture du signal carré et présentation de l'indication sémaphore.

Certaines plaques d'identification et de cantonnement pourront être installées avant la date de mise en application du Règlement S 1 A.

Enfin, compte tenu d'une part de la généralisation de l'annonce des panneaux éteints sur les sections de ligne équipées en B.A.L., d'autre part de l'amélioration de la visibilité de nuit à bord des engins moteurs, ceux-ci étant à présent tous dotés de projecteurs, ne seront munis d'un œilleton, dans les installations nouvelles, que les panneaux susceptibles de présenter les indications signal carré et sémaphore, ou installés sur portique ou potence, la plaque d'identification des panneaux non munis d'œilleton étant, en principe, réflectorisée. La réglementation de l'œilleton a été revue en conséquence.

Cas particulier des panneaux du type bas (art. 222).

En vue d'éviter que les mécaniciens des trains empruntant des itinéraires banalisés aux abords des grandes gares hésitent sur la conduite à tenir à l'égard des panneaux du type bas portant un carré violet de refoulement et présentant à l'ouverture un feu blanc, il est précisé que les panneaux en question ne concernent pas les mécaniciens des trains en circulation, à moins qu'en application d'une prescription réglementaire ceux-ci n'aient à observer la marche à vue ou la marche en manœuvre.

Ralentissement 30 et rappel 30 (art. 302).

L'obligation faite au mécanicien ayant rencontré un rappel 30 fermé de ne reprendre sa vitesse normale, si rien ne s'y oppose, que lorsque le dernier véhicule de son train a franchi notamment l'aiguille de sortie s'il s'agit d'une gare de voie unique est étendue à l'aiguille de sortie d'une gare d'une section de ligne à une voie banalisée.

Par ailleurs, la D.C. prévoit que lorsque le rappel 30 concerne une aiguille prise en talon, l'emplacement de celle-ci (ou de la première aiguille dans le cas d'aiguilles successives) est, si cela est nécessaire, repéré par un chevron pointe en haut.

Ces dispositions sont applicables au ralentissement 60 et au rappel 60 (art. 303).

T.I.V. pentagonaux (art. 317).

Par analogie avec la règle appliquée pour les signaux de chantier, le tableau indiquant la fin de la partie de voie à franchir à vitesse limitée sera désormais de forme pentagonale.

Signaux à main de ralentissement et de voie libre.

La possibilité d'utiliser respectivement le repère d'approche (feu blanc à éclats) en avant des signaux de chantier et le signal à main de départ en tant que signal de voie libre a pratiquement fait perdre tout intérêt aux signaux à main de ralentissement et de voie libre. En conséquence, ces signaux sont supprimés.

Reprise de marche après arrêt devant un signal d'arrêt à main (art. 402).

Les prescriptions de cet article comblent une lacune de la réglementation actuelle.

Appui de certains carrés par des signaux détonants (art. 404).

En vue d'éviter toute hésitation au mécanicien qui, au franchissement d'un signal qu'il a vu ouvert, perçoit l'explosion d'un pétard (ou détonateur), il lui est prescrit de considérer, en toutes circonstances, ce signal comme un carré fermé.

Tableau indicateur de direction à distance (art. 602).

Le T.I.D.D. faisait jusqu'à présent l'objet d'une mention au L.M.Tr. des sections de ligne intéressées.

Sauf conventions particulières explicitées au L.M.Tr., la branche présentée correspond à la direction géographique donnée.

Pancartes et tableaux à inscriptions diverses (art. 607).

L'article 607 regroupe les pancartes et tableaux figurant jusqu'à présent dans divers textes réglementaires (Titre I — Signaux, I.G.S. 20, A.G.S. 8, 12, 18, ...) ou faisant l'objet d'une mention au L.M.Tr. des sections de ligne intéressées. En outre, il reprend les signaux (pancarte GARE et repère à distance) particuliers aux lignes à signalisation simplifiée.

Chevron pointe en haut (art. 608).

Alors que le chevron pointe en bas est utilisé pour repérer l'emplacement d'une aiguille prise en pointe, le chevron pointe en haut concerne une aiguille prise en talon.

L'usage de ce dernier chevron, réglementé jusqu'à présent par la 2^e Annexe provisoire au Règlement S 8 A, est étendu :

— d'une part à certaines gares de voie unique désignées au L.M.Tr. et dont la sortie est commandée par un sémaphore

lumineux implanté en pointe de l'aiguille de dédoublement ; il repère le point que ne doivent pas dépasser les mécaniciens ayant à observer un arrêt en gare ;

- d'autre part à la signalisation de sortie en déviation de certaines voies de gare, pour repérer l'emplacement d'une aiguille prise en talon (D.C. de l'art. 302).

Tableau lumineux de correspondance pour voies convergentes ou T.L.C. (art. 609).

Ce signal était jusqu'à présent réglementé par la 2^e Annexe provisoire au Règlement S 8 A.

La D.C. 1 prévoit que, lorsque le mouvement doit être effectué alors que le signal carré de groupe est fermé, la lettre T clignote, appelant ainsi spécialement l'attention du mécanicien.

Tableau lumineux indicateur de provenance ou T.I.P. (art. 610).

Ce signal était jusqu'à présent réglementé par la 2^e Annexe provisoire au Règlement S 8 A.

La conduite à tenir par le mécanicien est précisée, d'une part dans le cas de présentation conjointe d'un numéro sur le T.I.P. et du signal lumineux de départ, d'autre part en cas de présentation d'un numéro sur le T.I.P. lorsque le signal de groupe est fermé.

Signaux propres à la traction électrique (art. 701 à 706).

Les signaux propres à la traction électrique sont désormais décrits et réglementés dans le Règlement des Signaux.

Jalon à damier bleu et blanc (art. 705).

L'utilisation du jalon à damier bleu et blanc est destinée à faciliter, dans certains cas prévus par la Consigne S 11 n° 1 (Consigne bleue), le passage des mouvements non électriques sous une caténaire faisant l'objet d'une protection C.

Ce jalon est également utilisable si la ligne de contact est un troisième rail.

RÈGLEMENT S 1 B.**Reconnaissance (art. 101).**

Des précisions sont données en ce qui concerne le repérage des signaux munis ou non d'un téléphone (« V.A.T. », « plaque de reconnaissance différée, avec V.A.T. », « plaque de dispense de reconnaissance, avec V.A.T. », ...).

Par ailleurs, pour tenir compte du développement de la radio, il est prévu qu'un mécanicien disposant d'une telle liaison peut l'utiliser pour se faire reconnaître dans la même forme que par téléphone.

Instructions reçues par le mécanicien à la suite de la reconnaissance (art. 102).

Il est précisé qu'outre les ordres ou avis donnés en application des Règlements relatifs à la circulation, il peut également être demandé au mécanicien :

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

Ces dispositions, jusqu'à présent mentionnées au L.M.Tr., visent par exemple les aiguilles éloignées des postes qui les commandent, les carrés de surveillance des trains en marche ou protégeant les dispositifs de détection de chutes de rochers.

Franchissement d'un signal carré ou d'un guidon d'arrêt fermé (art. 103).

- 1 — Type de bulletin à utiliser.

Des précisions sont données au sujet du type de bulletin (C — Block automatique ou C) à utiliser par l'aiguilleur, selon les circonstances.

2 — Utilisation de la radio.

De même que le mécanicien peut se faire reconnaître par radio, l'aiguilleur (ou le Régulateur) peut utiliser ce moyen pour transmettre au mécanicien l'autorisation de franchir fermé un signal carré ou un guidon d'arrêt.

3 — Conduite à tenir par un mécanicien autorisé à franchir fermé un signal carré ou un guidon d'arrêt.

Pour tenir compte des possibilités d'accélération des engins de traction modernes et éviter ainsi les inconvénients pouvant résulter du franchissement à une vitesse excessive d'appareils de voie protégés par un signal carré, il est prescrit qu'un mécanicien autorisé à franchir fermé un tel signal ne doit pas dépasser la vitesse de 30 kilomètres à l'heure au franchissement des appareils de voie protégés par ce signal.

4 — Franchissement intempestif d'un signal carré ou d'un guidon d'arrêt fermé.

Les conditions dans lesquelles un mécanicien reprend sa marche après avoir franchi intempestivement un signal carré ou un guidon d'arrêt fermé sont précisées.

Conduite à tenir par un mécanicien se trouvant dans l'impossibilité de se faire reconnaître (art. 104).

Les dispositions du deuxième alinéa de l'article 152 du Titre I — Signaux, de caractère trop général, et limitées en pratique par de nombreuses restrictions (en traction électrique, par exemple), n'ont pas été reconduites.

La remise en marche d'un mécanicien arrêté par le signal carré ou le guidon d'arrêt d'un poste fermé au service est subordonnée :

- soit à l'autorisation d'un agent sédentaire qualifié, le développement des moyens de télécommunications, y compris le téléphone public, devant permettre d'entrer en relation avec un tel agent ;

— soit à l'application des instructions d'une consigne affichée près du téléphone (cas de carrés de surveillance, de certains carrés d'entrée de petite gare, ...).

Cas particuliers de franchissement d'un sémaphore de B.A.P.R. fermé (art. 204).

Lorsque l'agent sédentaire transmet par écrit au mécanicien les instructions données par le Régulateur, le mécanicien est dispensé de s'arrêter à nouveau avant de franchir fermé le sémaphore de B.A.P.R. situé à la sortie de l'établissement.

Par ailleurs, comme pour le signal carré et le guidon d'arrêt, la conduite à tenir par les agents intéressés (mécanicien et Régulateur), en cas de franchissement intempestif d'un sémaphore de B.A.P.R. fermé, est précisée.

Cas particuliers de franchissement d'un sémaphore de B.M. fermé (art. 207).

Le point 1 de cet article (Poste fermé au service) précise le texte de l'annotation à porter sur le bulletin MV par le garde du poste précédent.

Quant aux points 2 et 3, ils complètent la réglementation actuelle.

Conduite à tenir par un mécanicien se trouvant dans l'impossibilité de se faire reconnaître (art. 208).

En voie unique, le mécanicien arrêté par un sémaphore de B.M. fermé et se trouvant dans l'impossibilité de se faire reconnaître opère comme s'il était arrêté par un signal carré ou un guidon d'arrêt fermé (art. 104).

Bulletins C, C — Block automatique, S et MV.

Les bulletins actuels sont retirés du service et remplacés par des bulletins conformes aux fac-similés figurant à la fin du Règlement S 1 B.

Pour les distinguer des anciens, les nouveaux bulletins sont présentés sous couverture verte.

RÈGLEMENT S 1 C.

Signaux répétés (art. 103).

La liste des signaux répétés est complétée :

- d'une part, par les sémaphores de B.A.P.R. ;
- d'autre part, par le feu rouge clignotant et le feu blanc clignotant, sous réserve que le panneau qui les porte comporte d'autres signaux répétés.

Réglementation applicable en cas d'anomalie isolée de la répétition en ligne (art. 106).

Pour tenir compte des nouvelles règles de couverture des obstacles, il est prescrit qu'après déclenchement intempestif de l'indication « signal fermé » au franchissement d'un signal ouvert, ou bien en l'absence de tout signal susceptible d'être répété, le mécanicien peut reprendre sa marche normale, si rien ne s'y oppose, non plus 1 500 mètres après l'endroit du déclenchement, mais après avoir parcouru, à partir du point où il a constaté l'anomalie, une distance au moins égale à la distance réglementaire de couverture des obstacles sur la section de ligne considérée.

Crocodiles d'essai des dépôts (art. 110).

Compte tenu d'une part des règles adoptées pour la répétition des T.I.V., d'autre part du fait que toutes les lignes importantes sont maintenant équipées de la répétition des signaux ouverts et fermés, les engins moteurs rencontrent en cours de route suffisamment de signaux répétés ouverts et fermés pour que soit détecté éventuellement un dérangement de l'appareillage de répétition.

De ce fait, les crocodiles d'essai installés à l'entrée de certains dépôts ne sont plus indispensables et il a été décidé de profiter de la mise en application du Règlement S 1 C pour les annuler en attendant de les déposer.

A noter cependant que les crocodiles d'essai communs à l'entrée et à la sortie de certains dépôts seront maintenus.

§ 2 — RÈGLEMENTS S 5.

Les **Règlements S 5** dont la mise en vigueur est prévue par la présente Consigne Générale constituent l'ensemble de la sous-classe 5 du nouveau **Règlement Général de Sécurité**.

Dans les Règlements S 5 B et S 5 C, le chapitre 1 est consacré aux blocks S.N.C.F. et les chapitres suivants concernent les installations régionales.

Quant au block manuel par circuit de voie, il continue à faire l'objet d'une Annexe à la Consigne S 6 A n° 1 (provisoirement Consigne I.S.) des postes intéressés (art. 60 de l'I.G.I.S.).

D'une manière générale, comme les Règlements S 1 A, S 1 B et S 1 C, les nouveaux Règlements S 5 reprennent, avec des améliorations de forme jugées nécessaires, les prescriptions contenues dans les Règlements et Instruction auxquels ils se substituent. Par rapport à ceux-ci, ils présentent les principales différences ci-après :

Dispositions nouvelles figurant dans les Règlements S 5 A, S 5 B et S 5 C.

La possibilité d'expédier un train en canton occupé, actuellement laissée à l'appréciation du garde ou du chef de gare, est désormais limitée :

- au cas de secours ;
- à certains trains d'utilisation spéciale (draisine, ...);
- à certains cas explicitement prévus par les Règlements ou Consignes (par exemple : reprise de la circulation en canton occupé par une gare temporaire, reconnaissance d'un canton en cas de suspension accidentelle du cantonnement).

Par ailleurs, la conduite à tenir par un garde avisé par un mécanicien de la présence d'un danger sur la voie ou à ses abords est précisée.

Enfin, chacun des Règlements de block manuel mentionne désormais les circulations « hors cantonnement » ainsi que la pousse non attelée et traite des remises de service.

Dispositions nouvelles figurant dans les Règlements S 5 B et S 5 C.

Il a paru utile de donner des précisions complémentaires en ce qui concerne notamment :

- les répercussions des diverses opérations de block (réception d'une annonce, prise de test, annonce au poste suivant et réception de voie libre) sur l'état des appareils (aspect des voyants, position de l'aileron d'annonce et des manivelles, déclenchement de sonnerie);
- les conditions à remplir pour que la reddition de voie libre derrière un train soit matériellement possible ;
- les cas où le garde est amené à conclure au dérangement du block (aubinage intempestif du sémaphore, présentation de l'indication signal carré sur le panneau portant le sémaphore, arrêt d'un train après franchissement du sémaphore sans autorisation, notamment par suite de la fermeture prématurée de ce signal, ...);
- les cas où, malgré la constatation d'une anomalie, le garde n'a pas à appliquer les mesures prévues en cas de dérangement du block (apparition intempestive du voyant bleu d'annonce, développement intempestif de l'aileron d'annonce, dérangement de sonnerie, ...).

La plupart de ces précisions répondent à des questions qui se sont posées aux agents intéressés depuis que les installations de block correspondantes sont en service.

Dispositions nouvelles figurant dans les Règlements S 5 A et S 5 C.

Pour l'homogénéité de la réglementation, les textes correspondants sont complétés par les mesures à prendre en cas de suspension accidentelle du cantonnement.

Dispositions nouvelles figurant dans les Règlements S 5 B.

Les conditions dans lesquelles le garde est autorisé à reprendre le service normal après dérangement du block sont alignées sur celles du block de voie unique. En conséquence, cette reprise n'est plus

subordonnée à la circulation d'au moins un train sous le régime du cantonnement téléphonique.

Par ailleurs, les mesures à prendre en cas de retour à la gare en arrière d'un train arrêté en pleine voie sont précisées.

Disposition nouvelle figurant dans les Règlements S 5 C.

La notion de dérangement contraire à la sécurité est introduite dans ces Règlements.

Disposition nouvelle figurant dans les Règlements S 5 D.

Chacun de ces Règlements mentionne les installations permanentes de contre-sens (I.P.C.S.).

Le Directeur du Transport,

LECLERC du SABLON.