

Instruction Régionale de Sécurité
n° 2

TRAINS DE SERVICE
DRAISINES

Copie pour M. BOUVET - Etudes S.E.
M. NARJOUX - Méditerranée
M. DELOISON- ID - Don M
M 14/XI

3ème

13.305

MINUTE

Signé : Marchand
SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT
SECRETARIAT
22 NOV 1947
24 NOV 1947
Dossier
MN
Cher Monsieur, -
Page N°

Suite à la remise par vos Services d'un premier projet de l'Instruction Sud-Est de Sécurité "Trains de service -Draisines".

Nous vous indiquons ci-jointes nos observations sur ce premier projet.

Je vous demanderai de bien vouloir les examiner, en liaison avec vos Collègues VB et MT en vue de la mise au point du projet définitif.

Votre bien dévoué,

L'Ingénieur en Chef,
Chef de la Division de la Réglementation
et de la Sécurité,

Signé : Marchand
SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT
SECRETARIAT
2 NOV 1947
Dossier
MN

Monsieur PLOUVIEZ
Chef de la Division du
Mouvement
de la Région SUD-EST

INSTRUCTION REGIONALE SUD-EST de SECURITE N°

TRAINS de SERVICE - DRAISINES

CHAPITRE 1^{er}

TRAINS de SERVICE

§ 1 - Généralités

Art. 1 - Les trains de service sont des trains utilisés spécialement pour le transport des matériaux et objets divers appartenant plus particulièrement au Service de la Voie.

Les trains de service qui n'ont pas à desservir de chantiers de pleine voie⁽¹⁾ sont soumis aux règles de composition (2), de vitesse-limite, de freinage et d'équipement en personnel des trains de marchandises.

Les trains de service qui desservent un ou plusieurs chantiers de pleine voie⁽¹⁾ sont soumis aux mêmes règles, sauf les exceptions indiquées aux articles 2 à 5 ci-après :

Art. 2 - La machine est normalement placée en tête; elle peut toutefois, en cas de besoin, occuper une place quelconque dans le train. S'il s'agit d'une machine à tender séparé, elle peut toujours circuler tender en avant.

Lorsque la machine n'est pas en tête, le train est à considérer comme poussé sans machine en tête et les prescriptions réglementaires correspondantes sont alors applicables (3) (Voir Instruction sur la Composition des Trains).

Art. 3 - Sur les lignes à freinage forfaitaire, le freinage des trains de service n'a pas à être calculé d'après le tonnage du train; il est assuré en freinant (frein à air ou freins à vis gardés) un nombre de véhicules déterminé comme suit :

(1) - Les avis ou dépêches relatifs à la mise en marche des trains de service précisent les parcours de travail de ces trains. A défaut, ce renseignement est fourni par le personnel d'accompagnement du train. Le parcours à partir d'une gare désignée (gare d'éclatement, de relais, etc...) peut d'ailleurs constituer un parcours de travail.

(2) - Lorsque les wagons qui entrent dans la composition des trains de service ne sont pas accompagnés de feuilles de chargement, le poids du chargement de chaque véhicule doit être donné par le Service V.B. à la gare de formation pour lui permettre d'établir le relevé du train.

(3) - L'agent placé en tête doit être muni d'une trompe qu'il utilise dans les cas où il est prescrit au mécanicien de siffler. Par temps de brouillard, les avertissements à la trompe et au sifflet doivent être répétés fréquemment.

I.R.S.

- 1 véhicule freiné pour 5 véhicules sur les déclivités (rampes ou pentes) inférieures ou égales à 10 millimètres par mètre;
- 1 véhicule freiné pour 3 véhicules sur les déclivités (rampes ou pentes) supérieures à 10 millimètres par mètre et inférieures ou égales à 15 millimètres par mètre;
- 1 véhicule freiné pour 2 véhicules sur les déclivités (rampes ou pentes) supérieures à 15 millimètres par mètre.

Les véhicules freinés doivent être répartis de façon aussi régulière que possible.

Le train doit comporter un frein à vis gardé placé à l'extrémité du train opposée à la machine (à chaque extrémité si la machine est comprise à l'intérieur du train).

Le bulletin de traction et le relevé du train tiennent lieu de bulletin de composition.

Sur les autres lignes, les trains de service sont soumis aux règles de freinage des trains de marchandises.

Art. 4 - Sur les ^{mêmes} lignes à freinage forfaitaire, tout en respectant par ailleurs les vitesses limites des trains de marchandises, les mécaniciens ne doivent pas dépasser les vitesses maxima de :

- 50 km/h sur les déclivités (rampes ou pentes) inférieures ou égales à 10 millimètres par mètre;
- 40 km/h sur les déclivités (rampes ou pentes) supérieures à 10 millimètres par mètre et inférieures ou égales à 15 millimètres par mètre;
- 30 km/h sur les déclivités (rampes ou pentes) supérieures à 15 millimètres par mètre.

Art. 5 - Sur leur ^{sur les mêmes lignes à freinage forfaitaire} parcours de travail, les trains de service sont accompagnés, en principe, par des agents du Service V.B. (2) chargés de la manoeuvre des freins, de la protection du train en dehors des gares et du service du train.

Un agent de ce Service, spécialement désigné et possédant les connaissances requises, est chargé en particulier :

- de régler la circulation du train sur son parcours de travail dans la limite de l'intervalle de temps accordé; il donne à cet effet les instructions utiles au mécanicien;
- de s'assurer que le freinage réalisé au départ de la gare origine est suffisant pour l'ensemble du parcours de travail; il se renseigne à cet effet auprès du chef de gare origine du parcours de travail; il fait garder au besoin le nombre de freins nécessaires par des agents V.B. auxquels il donne les instructions utiles pour obéir aux signaux du mécanicien et prendre les précautions réglementaires en cas de rupture d'attelage;

(2) - Si, exceptionnellement, le parcours de travail comporte un long trajet en dehors des chantiers à desservir, le train de service peut être accompagné, d'entente entre les chefs d'Arrondissement de l'Exploitation et de la Voie intéressés, par du personnel Exploitation.

(1) Sur les autres lignes, les trains de service sont accompagnés par un conducteur Exploration, les autres agents et y a lieu d'avoir en principe des agents du Service V.B.

INSTRUCTION REGIONALE SUD-EST de SECURITE N°

TRAINS de SERVICE - DRAISINES

CHAPITRE 1^{er}

TRAINS de SERVICE

§ 1 - Généralités

Art. 1 - Les trains de service sont des trains utilisés spécialement pour le transport des matériaux et objets divers appartenant plus particulièrement au Service de la Voie.

Les trains de service qui n'ont pas à desservir de chantiers de pleine voie (1) sont soumis aux règles de composition (2), de vitesse-limite, de freinage et d'équipement en personnel des trains de marchandises.

Les trains de service qui desservent un ou plusieurs chantiers de pleine voie (1) sont soumis aux mêmes règles, sauf les exceptions indiquées aux articles 2 à 5 ci-après :

Art. 2 - La machine est normalement placée en tête; elle peut toutefois, en cas de besoin, occuper une place quelconque dans le train. S'il s'agit d'une machine à tender séparé, elle peut toujours circuler tender en avant.

Lorsque la machine n'est pas en tête, le train est à considérer comme poussé sans machine en tête et les prescriptions réglementaires correspondantes sont alors applicables (3) (Voir Instruction sur la Composition des Trains).

Art. 3 - ~~Sur les lignes à freinage forfaitaire, le freinage des trains de service n'a pas à être calculé d'après le tonnage du train; il est assuré en freinant (frein à air ou freins à vis gardés) un nombre de véhicules déterminé comme suit :~~

(1) - Les avis ou dépêches relatifs à la mise en marche des trains de service précisent les parcours de travail de ces trains. A défaut, ce renseignement est fourni par le personnel d'accompagnement du train. Le parcours à partir d'une gare désignée (gare d'éclatement, de relais, etc...) peut d'ailleurs constituer un parcours de travail.

(2) - Lorsque les wagons qui entrent dans la composition des trains de service ne sont pas accompagnés de feuilles de chargement, le poids du chargement de chaque véhicule doit être donné par le Service V.B. à la gare de formation pour lui permettre d'établir le relevé du train.

(3) - L'agent placé en tête doit être muni d'une trompe qu'il utilise dans les cas où il est prescrit au mécanicien de siffler. Par temps de brouillard, les avertissements à la trompe et au sifflet doivent être répétés fréquemment.

(4) Les lignes à forts pentes sont indiqués au livre de la manœuvre des trains.

I.R.S.

- 1 véhicule freiné pour 5 véhicules sur les déclivités (rampes ou pentes) inférieures ou égales à 10 millimètres par mètre;
- 1 véhicule freiné pour 3 véhicules sur les déclivités (rampes ou pentes) supérieures à 10 millimètres par mètre et inférieures ou égales à 15 millimètres par mètre;
- 1 véhicule freiné pour 2 véhicules sur les déclivités (rampes ou pentes) supérieures à 15 millimètres par mètre.

Les véhicules freinés doivent être répartis de façon aussi régulière que possible.

Le train doit comporter un frein à vis gardé placé à l'extrémité du train opposée à la machine (à chaque extrémité si la machine est comprise à l'intérieur du train).

Le bulletin de traction et le relevé du train tiennent lieu de bulletin de composition.

sur les lignes à fortes pentes, les trains de service sont soumis aux règles de freinage des trains de marchandises.

Sur les autres lignes, les trains de service sont soumis aux règles de freinage des trains de marchandises.
Sur les lignes à freinage forfaitaire, les trains de service sont soumis aux règles de freinage des trains de marchandises.
Art. 4 - sur les lignes à freinage forfaitaire, tout en respectant par ailleurs les vitesses limites des trains de marchandises, les mécaniciens ne doivent pas dépasser les vitesses maxima de :

- 50 km/h sur les déclivités (rampes ou pentes) inférieures ou égales à 10 millimètres par mètre;
- 40 km/h sur les déclivités (rampes ou pentes) supérieures à 10 millimètres par mètre et inférieures ou égales à 15 millimètres par mètre;
- 30 km/h sur les déclivités (rampes ou pentes) supérieures à 15 millimètres par mètre.

Sur les lignes à freinage forfaitaire, et sur leur parcours de travail, les trains de service sont accompagnés, en principe, par des agents du Service V.B. (1) chargés de la manoeuvre des freins, de la protection du train en dehors des gares et du service du train.
Art. 5 - Sur leur parcours de travail, les trains de service sont accompagnés, en principe, par des agents du Service V.B. (1) chargés de la manoeuvre des freins, de la protection du train en dehors des gares et du service du train.
Toutefois, sur les lignes à fortes pentes, les trains de service doivent être accompagnés par un agent du Service V.B.
Un agent de ce Service, spécialement désigné et possédant les connaissances requises, est chargé en particulier :

- de régler la circulation du train sur son parcours de travail dans la limite de l'intervalle de temps accordé; il donne à cet effet les instructions utiles au mécanicien;
- de s'assurer que le freinage réalisé au départ de la gare origine est suffisant pour l'ensemble du parcours de travail; il se renseigne à cet effet auprès du chef de gare origine du parcours de travail; il fait garder au besoin le nombre de freins nécessaires par des agents V.B. auxquels il donne les instructions utiles pour obéir aux signaux du mécanicien et prendre les précautions réglementaires en cas de rupture d'attelage;

(1) - Si exceptionnellement, le parcours de travail comporte un long trajet en dehors des chantiers à desservir, le train de service peut être accompagné, d'entente entre les Chefs d'Arrondissement de l'Exploitation et de la Voie intéressés, par du personnel Exploitation.

(1) sur les autres lignes les trains de service sont accompagnés par un agent du Service V.B. en principe les agents du Service V.B.

(l'agent du Service V.B. doit être présent sur les lignes à fortes pentes)

Minute

S.E.

Trains de service -
Drainage

- Article 3 - Sur les lignes à freinage forfaitaire, le freinage des trains de service n'a pas à être calculé d'après le tonnage du train; il est assuré en freinant (frein à air ou freins à vis gardés) un nombre de véhicules déterminé comme suit:
- 1 véhicule freiné pour 5 véhicules sur les déclivités (rampes ou pentes) inférieures ou égales à 10 millimètres par mètre;
 - 1 véhicule freiné pour 3 véhicules sur les déclivités (rampes ou pentes) supérieures à 10 millimètres par mètre et inférieures ou égales à 15 millimètres par mètre;
 - 1 véhicule pour 2 véhicules sur les déclivités (rampes ou pentes) supérieures à 15 millimètres par mètre.

Les véhicules freinés doivent être répartis de façon aussi régulière que possible.

Le train doit comporter un frein à vis gardé placé à l'extrémité du train opposée à la machine (à chaque extrémité si la machine est comprise à l'intérieur du train).

Le bulletin de traction et le relevé du train tiennent lieu de bulletin de composition.

Sur les autres lignes, les trains de service sont soumis aux règles de freinage des trains de marchandises.

- Article 4 - *Sur les lignes à freinage forfaitaire, tout*
~~Tout~~ en respectant par ailleurs les vitesses-limites des trains de marchandises, les mécaniciens, ~~des trains freinés comme il est indiqué à l'arti-~~
~~de trémité~~ ~~ne doivent pas dépasser, sur les lignes à freinage forfaitaire,~~
les vitesses maxima de :

- 50 Km/h. sur les déclivités (rampes ou pentes) inférieures ou égales à 10 millimètres par mètre;
- 40 Km/h. sur les déclivités (rampes ou pentes) supérieures à 10 millimètres par mètre et inférieures ou égales à 15 millimètres par mètre;
- 30 Km/h. sur les déclivités (rampes ou pentes) supérieures à 15 millimètres par mètre.

Article 5 - Sur leur parcours de travail, les trains de service sont accompagnés, en principe, par des Agents du service V.B. ⁽¹⁾ chargés de la manoeuvre des freins, de la protection du train en dehors des gares et du service du train.

Un Agent de ce Service, spécialement désigné et possédant les connaissances requises, est chargé en particulier :

- de régler la circulation du train sur son parcours de travail dans la limite de l'intervalle de temps accordé; il donne à cet effet les instructions utiles au mécanicien;
- de s'assurer que le freinage réalisé au départ de la gare origine est suffisant pour l'ensemble du parcours de travail; il se renseigne à cet effet auprès du ^e Chef de gare origine du parcours de travail; il fait garder au besoin le nombre de freins nécessaires par des Agents V.B. auxquels il donne les instructions utiles pour obéir aux signaux du mécanicien et prendre les précautions réglementaires en cas de rupture d'attelage;
- de diriger, le cas échéant, les manoeuvres du train de service. Dans les gares ces manoeuvres ne doivent avoir lieu qu'avec l'autorisation et sous la surveillance du ^e chef de gare ⁽²⁾.
- de faire assurer, le cas échéant, la protection du train pendant les arrêts en pleine voie.

Les Agents V.B. accompagnant le train doivent être porteurs des objets et documents qui leur sont nécessaires pour l'application des prescriptions réglementaires.

§ 2 - Circulation -

Article 6 - Sur les lignes à double voie, les trains de service circulent, soit comme trains à marche tracée, soit comme trains à marche indéterminée.

SUR

-
- (1) - Si, exceptionnellement, le parcours de travail comporte un long trajet en dehors des chantiers à desservir, le train de service peut être accompagné, d'entente entre les Chefs d'Arrondissements de l'Exploitation et de la Voie intéressés, par du personnel Exploitation.
 - (2) - Le Chef de gare détache, toutes les fois que cela est possible, un Agent de l'Exploitation pour commander la manoeuvre ou y coopérer.

Sur leur parcours de travail, ils peuvent, suivant les besoins du service, s'arrêter en pleine voie, leur protection devant alors être assurée ⁽¹⁾, sauf sur les lignes à "Dispense de protection".

Ils doivent dégager la voie principale assez tôt pour que le train suivant ne soit pas arrêté. Les renseignements utiles sont donnés à cet effet à l'agent qui dirige la marche du train de service par les gares situées sur le parcours de travail et, sur les lignes régulières, par le Régulateur ⁽²⁾.

Sur leur parcours de travail, les trains de service peuvent, exceptionnellement, circuler à contre-voie si l'Avis d'Arrondissement annonçant leur mise en marche les y autorise; ~~la marche à contre-voie s'effectue alors dans les conditions réglementaires.~~ *Les prescriptions relatives aux manœuvres à contre-voie doivent être observées en pareil cas.*
avant alors il a deux vols.

Article 7 - Sur les lignes à voie unique, les trains de service circulent dans les conditions prévues ~~à l'Art. 3. B. N. 9.~~ *l'Instruction Générale de Sécurité n° 9*
par

Article 8 - A l'approche de tous les passages à niveau, ^{le} le mécanicien d'un train de service à marche indéterminée doit actionner le sifflet de la machine.
sifflet à l'approche de tous les passages à niveau.

§ 3 - Utilisation de trains omnibus de marchandises pour la desserte des chantiers de pleine voie du Service V.B.

Article 9 - Certains trains de marchandises désignés peuvent être utilisés par le Service V.B. pour desservir les chantiers de pleine voie.

Les conditions d'utilisation de ces trains sont fixées par une consigne établie en commun par les Chefs d'Arrondissement des 3 Services. Cette consigne indique également les conditions dans lesquelles la protection des trains intéressés doit être assurée pendant leurs arrêts aux chantiers de la voie qu'ils ont à desservir.

(1) - En principe, l'Agent qui assure la protection reste sur place, il enlève alors les pétards de la voie 5 minutes après le départ du train.

(2) - A cet effet, l'Agent qui dirige la marche du train de service provoque, s'il y a lieu, l'arrêt de ce train aux points où il juge utile de se renseigner.

CHAPITRE II

- Draisines -) *majorités*

§ 1 - Généralités -

Article 10 - Les draisines sont des véhicules automoteurs normalement utilisés par le Service de la Voie pour le transport du personnel, des matériaux et des objets divers appartenant plus particulièrement au Service de la Voie.

Elles peuvent circuler soit isolément, soit attelées à d'autres draisines, à des remorques ou à des Wagonnets spéciaux formés d'éléments de diplotrys.

Certaines draisines peuvent être utilisées pour tirer ou pousser des Wagons.

Les draisines dites "draisines légères" ne peuvent circuler qu'isolément et servent exclusivement à la surveillance des lignes. La circulation de ces engins est interdite sur les lignes équipées en block automatique *(sur ces lignes autoradiques)*.

DN
Article 11 - ^{ces} ~~Les~~ véhicules ~~sont~~ remorqués par une draisine, ~~ils~~ doivent répondre aux conditions de charge et de freinage requises pour la catégorie de draisine intéressée ~~et~~, qui font l'objet d'une Notice dont chaque draisine est munie.

L'essai des freins ^{des véhicules} est effectué avant le départ, par le conducteur de la draisine.

Article 12 - La conduite des draisines est normalement assurée par un agent du Service V.B. appelé "conducteur de draisine" qui doit être porteur des objets et documents qui lui sont nécessaires pour l'application des prescriptions réglementaires.

Sur les lignes à double voie le ^e conducteur doit, ~~sauf s'il s'agit d'une draisine légère,~~ être assisté d'un autre agent, en principe du Service V.B..

Sur les lignes à voie unique, les draisines peuvent n'être équipées qu'avec leur seul ^{le} conducteur.

Lorsque les draisines circulent en groupe, la responsabilité du convoi incombe à l'agent du grade le plus élevé ⁽¹⁾.

(1) - En cas d'égalité de grade, le ^e chef de section ou le ^e chef de District désigne l'agent responsable.

Page

dit être

A
En cas de sécheresse, si une draine ~~est~~ ^{est} laissée jusqu'à la
journée suivante ~~sur le premier lieu~~ ^{sur le premier}, le conducteur
de la draine prescrit au mécanicien ~~de la draine~~ ^{de ne}
pas dépasser la ~~distance~~ ^{de 10 kilomètres à l'heure}; le
~~jour~~ ^{jour}, ~~le~~ conducteur reste à son poste, et les agents accompagnant
la draine doivent surveiller les véhicules ^{les} à l'attelage et re-
tenir leurs avertissements immédiats. L'avis qu'il
constatent une anomalie

§ II Circulation.

Art 15

Sur les lignes à double voie, la circulation des trains est
~~général~~ soumise aux mêmes règles que les trains de service

En outre:

- La ligne se dirige en bloc par appareils, une
traisine seule (ou un engin rail route) peut, avec l'autorisation
du Chef de gare, et sous la protection des signaux du parti, être mise
hors-rails ou remise sur rails à un point de cantonnement
~~particulier~~ de pleine voie;

- La ligne se ~~circule~~ ^{circule au cantonnement téléphonique,}
une traisine seule, sur la demande verbale du conducteur, être mise
en canton occupé, après remise d'un Bulletin n° 1, sans attendre aucun
signal; cette mesure ne s'applique pas toutefois aux cantons-tunnels.

Sur les lignes à voie unique, les trains circulent sans les
conditions prévues par l'Instruction générale de service n° 9.

Article 13 - Les draisines ne doivent pas dépasser les limites de vitesse des trains de marchandises, ni leur vitesse-limite propre.

Les Notices dont les draisines sont munies indiquent, pour chacun des types de ces engins, la vitesse-limite propre applicable dans les différents cas (draisine isolée, avec des véhicules, etc...), ainsi que les limitations de vitesse et, le cas échéant, les précautions particulières à observer au franchissement des aiguilles et des croisements de voie.

En cas de détresse, si une draisine est poussée jusqu'à la gare suivante par le premier train survenant, la vitesse ne doit pas dépasser celle d'un homme ~~pas~~; le conducteur reste à son poste et les Agents accompagnant la draisine doivent surveiller les véhicules et attelages et se tenir prêts à provoquer immédiatement l'arrêt, s'ils constatent une anomalie.

A
à considérer de la draisine au cas où de ne pas de la draisine

Article 14 - Les aiguilleurs ne doivent pas compter sur le fonctionnement des pédales électriques d'aiguilles ni des zones d'occupation de voie lorsqu'une draisine circule ou stationne sur ces installations. Les dispositions à observer en pareil cas pour assurer la sécurité sont précisées le cas échéant dans des Consignes locales (*voir également le Règlement & Block pour les lignes équipées en Block manuel ou circuit de voie*).

§ II - Circulation -

Article 15 - La circulation des draisines, qu'elles remorquent ou non des véhicules, est soumise aux mêmes règles que les trains de service ~~X~~.

sur les lignes à double voie :

- ~~Sur les lignes à double voie~~ ^{est} soumises au cantonnement téléphonique, une draisine peut, sur la demande verbale du conducteur, être expédiée en canton occupé avec remise d'un bulletin M.V., sans attendre aucun délai. Cette mesure ne s'applique pas toutefois aux cantons-tunnels.

- ~~une draisine légère ou un engin rail-route peut être remis hors rails, ou remis sur rails, à un poste de cantonnement en service.~~

~~Article 16~~

(1) - ~~sur les lignes à double voie, une draisine légère ou un engin rail-route peut être mis hors rails ou remis sur rails à un poste de cantonnement de pleine voie en service.~~

Article 16 - A l'approche de chaque passage à niveau, le conducteur de draine signale sa présence par 3 coups de l'appareil avertisseur; il doit, en outre, se rendre maître de sa vitesse de manière à pouvoir s'arrêter avant d'aborder le passage à niveau; il ne continue sa marche qu'après s'être rendu compte que les barrières sont fermées ou que le passage à niveau ne pourra être engagé par une circulation routière.

En cas de brouillard ne permettant pas de voir un homme à 100mètres, le conducteur ne doit pas dépasser la vitesse de 10 Km/h. au franchissement des passages à niveau.

Article 17 - Certaines draines peuvent être acheminées en queue des trains de marchandises. Le service V.B. indique, s'il y a lieu, les vitesses-limites à observer.

Article 18 - Les dégarnisseuses et les bourreuses, sont assimilées aux draines lorsqu'elles circulent en dehors d'un chantier. Le service de la Voie fixe, dans chaque cas, la vitesse-limite de ces engins.

§ III - Dispositions spéciales à observer sur les lignes équipées en block automatique.

Article 19- Sur les sections de lignes équipées en block automatique, celles des draines qui n'assurent pas le fonctionnement normal du circuit de voie ⁽¹⁾ doivent être cantonnées téléphoniquement dans les conditions fixées au chapitre V (cantons-tunnels) du Règlement de cantonnement téléphonique. Les postes jouant le rôle de poste de cantonnement téléphonique sont désignés par une Consigne d'Arrondissement.

~~La protection de la draine, en cas d'arrêt en pleine voie, doit alors être assurée dans les conditions réglementaires prévues pour les trains de service sur les lignes à double voie sans dispense de protection (Article 6 ci-dessus) ⁽²⁾.~~

~~En cas de dérangement du téléphone la circulation des draines est interdite.~~

sur les lignes équipées en block automatique ou en block automatique P.D. est interdite.
En outre sur les lignes équipées en block automatique une draine arrêtée en pleine voie doit être protégée.

(1) - Ce renseignement est donné au Chef de gare par le Conducteur de la draine.

(2) - Les mêmes dispositions doivent être appliquées lorsqu'une draine est arrêtée à un signal carré et qu'elle ne peut reprendre sa marche sans délai.

§ III. Dispositions spéciales à observer
sur les lignes équipées en block automatique (ou en block
automatique P.D.)

Art. 19. Sur les ~~lignes~~ ligne équipées en block automatique
(ou en block automatique P.D.) les draisins doivent être canton-
nés téléphoniquement dans les conditions fixes au chapitre V
(cantons-tunnels) du Règlement de cantonnement téléphonique.
Les postes jouant le rôle de poste de cantonnement sont
téléphonique sont désignés par une consigne 5^e Arrière-
serment.

En outre, sur les lignes équipées en block automatique,
une draine arrêtée en pleine voie n'est pas dispensée de
la protection à l'arrière (!) ~~cette protection doit être assurée dans~~
~~les conditions prévues pour les trains de service sur les lignes à double~~
~~voie sans dispense de protection (art. 6 ci-dessus) (1).~~

Les cas de dérangement du téléphone, la circulation des draisins
sur les lignes équipées en block automatique (ou en block automati-
que P.D.) est interdite.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas ^{aux} ~~à la~~
~~aux~~ draisins qui assurent le fonctionnement normal du circuit
de voie (2).

(1) ~~Les draisins doivent être arrêtés à l'arrière~~ lorsque la draine
est arrêtée à un signal carré et qu'elle ne peut reprendre
sa marche sans délai.

(2) Le renseignement est donné ^{par le poste V.B.} au chef de gare par le
conducteur de la draine.

19 DEC 1947

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER
FRANÇAIS

RÉGION DU SUD-EST

awf 13

DIRECTION

N° AG M¹⁸/249

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS		17 DEC 1947
20, Bd Diderot (14 ^e) - PARIS		
SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT - SECRETARIAT		
19 DEC. 1947		
Dossier		Pièce N°
M N°	-	

M. le Directeur
du Service Central du Mouvement,
- 3ème Division - ,

MR: ACM 18/193
du 1-12-1947
et ACM 18/213
du 5-12-1947.

3^e division

T

Comme suite à mes lettres rappelées en marge, je vous remets ci-joint un projet d'Instruction Régionale de Sécurité concernant les trains de service et les draisines; ce projet a été établi à la suite d'entretiens entre nos Services intéressés.

Je vous serais obligé de bien vouloir me faire connaître si vous êtes d'accord sur ce projet d'Instruction que je vous laisse le soin de soumettre à l'approbation ministérielle.

Le Directeur
de la Région Sud-Est,

H. Thivier
P. Pucet

17/12/47

Sud. lat

INSTRUCTION REGIONALE DE SECURITE N°

- TRAINS de SERVICE - DRAISINES -

CHAPITRE 1^{er}

- Trains de Service -

2^e pl

§ 1 - Généralités -

*circulation
Service V.B.C.*

Article 1 - Les trains de service sont des trains utilisés spécialement pour le transport des matériaux et objets divers appartenant plus particulièrement au Service de la Voie.

Les trains de service qui n'ont pas à desservir de chantiers de pleine voie ⁽¹⁾ sont soumis aux règles de composition ⁽²⁾, de vitesse-limite, de freinage et d'équipement en personnel des trains de marchandises.

Les trains de service qui desservent un ou plusieurs chantiers de pleine voie ⁽¹⁾ sont soumis aux mêmes règles, sauf les exceptions indiquées aux articles 2 à 5 ci-après :

Article 2 - La machine est normalement placée en tête; elle peut toutefois, en cas de besoin, occuper une place quelconque dans le train. S'il s'agit d'une machine à tender séparé, elle peut toujours circuler tender en avant.

Lorsque la machine n'est pas en tête, le train est à considérer comme poussé sans machine en tête et les prescriptions réglementaires correspondantes sont alors applicables ⁽³⁾ (Voir Instruction ~~générale de sécurité~~ sur la Composition des trains).

- (1) - Les avis ou dépêches relatifs à la mise en marche des trains de service précisent les parcours de travail de ces trains. A défaut ce renseignement est fourni par le personnel d'accompagnement du train. Le parcours à partir d'une gare désignée (gare d'éclatement, de relais, etc...) peut d'ailleurs constituer un parcours de travail.
- (2) - Lorsque les wagons qui entrent dans la composition des trains de service ne sont pas accompagnés de feuilles de chargement, le poids du chargement de chaque véhicule doit être donné par le Service V.B. à la gare de formation pour lui permettre d'établir le relevé du train.
- (3) - L'agent placé en tête doit être muni d'une trompe qu'il utilise dans les cas où il est prescrit au mécanicien de siffler. Le mécanicien appuie de son sifflet chacun des avertissements à la trompe donné par l'agent de tête. Par temps de brouillard, les avertissements à la trompe et au sifflet doivent être répétés fréquemment.

X

Article 3 - Sur les lignes à freinage forfaitaire, le freinage des trains de service n'a pas à être calculé d'après le tonnage du train; il est assuré en freinant (frein à air ou freins à vis gardés) un nombre de véhicules déterminé comme suit:

- 1 véhicule freiné pour 5 véhicules sur les déclivités (rampes ou pentes) inférieures ou égales à 10 millimètres par mètre;
- 1 véhicule freiné pour 3 véhicules sur les déclivités (rampes ou pentes) supérieures à 10 millimètres par mètre et inférieures ou égales à 15 millimètres par mètre;
- 1 véhicule pour 2 véhicules sur les déclivités (rampes ou pentes) supérieures à 15 millimètres par mètre.

Les véhicules freinés doivent être répartis de façon aussi régulière que possible.

Le train doit comporter un frein à vis gardé placé à l'extrémité du train opposée à la machine (à chaque extrémité si la machine est comprise à l'intérieur du train).

Le bulletin de traction et le relevé du train tiennent lieu de bulletin de composition.

Sur les autres lignes, les trains de service sont soumis aux règles de freinage des trains de marchandises.

Sur les lignes à freinage forfaitaire, tout en respectant par ailleurs les vitesses-limites des trains de marchandises, les mécaniciens ne doivent pas dépasser les vitesses maxima de:

Article 4 - Tout en respectant par ailleurs les vitesses-limites des trains de marchandises, les mécaniciens des trains freinés comme il est indiqué à l'article précédent ne doivent pas dépasser, sur les lignes à freinage forfaitaire, les vitesses maxima de :

- 50 Km/h. sur les déclivités (rampes ou pentes) inférieures ou égales à 10 millimètres par mètre ;
- 40 Km/h. sur les déclivités (rampes ou pentes) supérieures à 10 millimètres par mètre et inférieures ou égales à 15 millimètres par mètre;
- 30 Km/h. sur les déclivités (rampes ou pentes) supérieures à 15 millimètres par mètre.

Article 5 - Sur leur parcours de travail, les trains de service sont accompagnés, en principe, par des Agents du Service V.B. ⁽¹⁾ chargés de la manoeuvre des freins, de la protection du train en dehors des gares et du service du train.

Un Agent de ce Service, spécialement désigné et possédant les connaissances requises, est chargé en particulier :

- de régler la circulation du train sur son parcours de travail dans la limite de l'intervalle de temps accordé; il donne à cet effet les instructions utiles au mécanicien;
- de s'assurer que le freinage réalisé au départ de la gare origine est suffisant pour l'ensemble du parcours de travail; il se renseigne à cet effet auprès du Chef de gare origine du parcours de travail; il fait garder au besoin le nombre de freins nécessaires par des Agents V.B. auxquels il donne les instructions utiles pour obéir aux signaux du mécanicien et prendre les précautions réglementaires en cas de rupture d'attelage;
- de diriger, le cas échéant, les manoeuvres du train de service. Dans les gares ces manoeuvres ne doivent avoir lieu qu'avec l'autorisation et sous la surveillance du Chef de gare ⁽²⁾.
- de faire assurer, le cas échéant, la protection du train pendant les arrêts en pleine voie.

Les Agents V.B. accompagnant le train doivent être porteurs des objets et documents qui leur sont nécessaires pour l'application des prescriptions réglementaires.

§ 2 - Circulation -

Article 6 - Sur les lignes à double voie, les trains de service circulent, soit comme trains à marche tracée, soit comme trains à marche indéterminée.

Sur

(1) - Si, exceptionnellement, le parcours de travail comporte un long trajet en dehors des chantiers à desservir, le train de service peut être accompagné, d'entente entre les Chefs d'Arrondissements de l'Exploitation et de la Voie intéressés, par du personnel Exploitation.

(2) - Le Chef de gare détache, toutes les fois que cela est possible, un Agent de l'Exploitation pour commander la manoeuvre ou y coopérer.

Sur leur parcours de travail, ils peuvent, suivant les besoins du service, s'arrêter en pleine voie, leur protection devant alors être assurée ⁽¹⁾, sauf sur les lignes à "Dispense de protection".

Ils doivent dégager la voie principale assez tôt pour que le train suivant ne soit pas arrêté. Les renseignements utiles sont donnés à cet effet à l'agent qui dirige la marche du train de service par les gares situées sur le parcours de travail et, ^{en dehors des gares,} sur les lignes régulées, par le Régulateur ⁽²⁾.

Sur leur parcours de travail, les trains de service peuvent, exceptionnellement, circuler à contre-voie si l'Avis d'Arrondissement annonçant leur mise en marche les y autorise. La marche à contre-voie s'effectue alors dans les conditions réglementaires.

Article 7 - Sur les lignes à voie unique, les trains de service circulent dans les conditions prévues ~~à l'I.L.C.S. N° 9~~

par l'Instruction Générale de Sécurité n° 9

Article 8 - A l'approche de tous les passages à niveau, le mécanicien d'un train de service à marche indéterminée doit actionner le sifflet de la machine.

§ 3 - Utilisation de trains omnibus de marchandises pour la desserte des chantiers de pleine voie du Service V.B.

Article 9 - Certains trains de marchandises désignés peuvent être utilisés par le Service V.B. pour desservir les chantiers de pleine voie.

Les conditions d'utilisation de ces trains sont fixées par une consigne établie en commun par les Chefs d'Arrondissement des 3 Services. Cette consigne indique également les conditions dans lesquelles la protection des trains intéressés doit être assurée pendant leurs arrêts aux chantiers de la voie qu'ils ont à desservir.

(1) - En principe, l'Agent qui assure la protection reste sur place ; il enlève alors les pétards de la voie 5 minutes après le départ du train.

(2) - A cet effet, l'Agent qui dirige la marche du train de service provoque, s'il y a lieu, l'arrêt de ce train aux points où il juge utile de se renseigner.

CHAPITRE II

- Draisines -

§ 1 - Généralités -

Article 10 - Les draisines sont des véhicules automoteurs normalement utilisés par le Service de la Voie pour le transport du personnel, des matériaux et des objets divers appartenant plus particulièrement au Service de la Voie.

Elles peuvent circuler soit isolément, soit attelées à d'autres draisines, à des remorques ou à des wagonnets spéciaux formés d'éléments de diplotrys.

Certaines draisines peuvent être utilisées pour tirer ou pousser des Wvavons.

Les draisines dites "draisines légères" ne peuvent circuler qu'isolément et servent exclusivement à la surveillance des lignes. La circulation de ces engins est interdite sur les lignes équipées en block automatique.

Article 11 - Lorsque ~~les~~ ^{les} véhicules ~~sont~~ ^{doivent} remorqués par une draisine, ~~ils~~ ^{ils} doivent répondre aux conditions de charge et de freinage requises pour la catégorie de draisine intéressée ~~et~~, qui font l'objet d'une Notice dont chaque draisine est munie.

L'essai des freins ^{de ces véhicules} est effectué avant le départ, par le Conducteur de la draisine.

Article 12 - La conduite des draisines est normalement assurée par un Agent du Service V.B. appelé "Conducteur de draisine" qui doit être porteur des objets et documents qui lui sont nécessaires pour l'application des prescriptions réglementaires.

Sur les lignes à double voie le Conducteur doit, ~~sauf s'il s'agit d'une draisine légère,~~ être assisté d'un autre Agent, en principe du Service V.B..

Sur les lignes à voie unique, les draisines peuvent n'être équipées qu'avec leur seul Conducteur.

Lorsque les draisines circulent en groupe, la responsabilité du convoi incombe à l'Agent du grade le plus élevé ⁽¹⁾.

(1) - En cas d'égalité de grade, le Chef de Section ou le Chef de District désigne l'Agent responsable.

Toutefois, sur les lignes à double voie :

- si la ligne est soumise au cantonnement téléphonique, une raison peut, sur la demande du conducteur, être expédiée au canton occupé, avec remise d'un bulletin M.V., sans attendre aucun délai. Cette mesure ne s'applique cependant pas aux cantons tunnels;
- une draine légère ou un engin rail-route peut être mis hors rails ou remis sur rails à un poste de cantonnement en service.

Article 13 - Les draisines ne doivent pas dépasser les limites de vitesse des trains de marchandises, ni leur vitesse-limite propre.

Les Notices dont les draisines sont munies indiquent, pour chacun des types de ces engins, la vitesse-limite propre applicable dans les différents cas (draisine isolée, avec des véhicules, etc...), ainsi que les limitations de vitesse et, le cas échéant, les précautions particulières à observer au franchissement des aiguilles et des croisements de voie.

En cas de détresse, si une draisine est poussée jusqu'à la gare suivante par le premier train survenant, la vitesse ne doit pas dépasser celle d'un homme au pas; le conducteur reste à son poste et les Agents accompagnant la draisine doivent surveiller les véhicules et attelages et se tenir prêts à provoquer immédiatement l'arrêt, s'ils constatent une anomalie.

Article 14 - Les aiguilleurs ne doivent pas compter sur le fonctionnement des pédales électriques d'aiguilles ni des zones d'occupation de voie lorsqu'une draisine circule ou stationne sur ces installations. Les dispositions à observer en pareil cas pour assurer la sécurité sont précisées le cas échéant dans des Consignes locales.

§ II - Circulation -

Article 15 - La circulation des draisines, qu'elles remorquent ou non des véhicules, est soumise aux mêmes règles que les trains de service ~~et~~.

Toutefois, sur
~~Sur~~ les lignes à double voie soumises au cantonnement téléphonique, une draisine peut, sur la demande verbale du Conducteur, être expédiée en canton occupé avec remise d'un bulletin M.V., sans attendre aucun délai. Cette mesure ne s'applique pas toutefois aux cantons-tunnels.

De plus, sur les lignes à double voie, une draisine légère ou un engin rail-route peut être mis hors rails ou remis sur rails, à un poste de cantonnement de pleine voie en service.

Article 16

- ~~(1) - Sur les lignes à double voie, une draisine légère ou un engin rail-route peut être mis hors rails ou remis sur rails à un poste de cantonnement de pleine voie en service.~~

Article 16 - A l'approche de chaque passage à niveau, le conducteur de draine signale sa présence par 3 coups de l'appareil avertisseur; il doit, en outre, se rendre maître de sa vitesse de manière à pouvoir s'arrêter avant d'aborder le passage à niveau; il ne continue sa marche qu'après s'être rendu compte que les barrières sont fermées ou que le passage à niveau ne pourra être engagé par une circulation routière.

En cas de brouillard ne permettant pas de voir un homme à 100 mètres, le conducteur ne doit pas dépasser la vitesse de 10 Km/h. au franchissement des passages à niveau.

Article 17 - Certaines draines peuvent être acheminées en queue des trains de marchandises. Le Service V.B. indique, s'il y a lieu, les vitesses-limites à observer.

Article 18 - Les dégarnisseuses et les bourreuses, sont assimilées aux draines lorsqu'elles circulent en dehors d'un chantier. Le Service de la Voie fixe, dans chaque cas, la vitesse-limite de ces engins.

§ III - Dispositions spéciales à observer sur les lignes équipées en block automatique.

Article 19 - Sur les sections de lignes équipées en block automatique, *et en block automatique P.D.* celles des draines qui n'assurent pas le fonctionnement normal du circuit de voie ⁽¹⁾ doivent être cantonnées téléphoniquement dans les conditions fixées au chapitre V (cantons-tunnels) du Règlement de cantonnement téléphonique. Les postes jouant le rôle de poste de cantonnement téléphonique sont désignés par une Consigne d'Arrondissement.

La protection de la draine, en cas d'arrêt en pleine voie, doit alors être assurée dans les conditions réglementaires prévues pour les trains de service sur les lignes à double voie sans dispense de protection (Article 6 ci-dessus) ⁽²⁾.

En cas de dérangement du téléphone la circulation ^{de ces} draines est interdite. *etc*

-
- (1) - Ce renseignement est donné au Chef de gare par le Conducteur de la draine.
- (2) - Les mêmes dispositions doivent être appliquées lorsqu'une draine est arrêtée à un signal carré et qu'elle ne peut reprendre sa marche sans délai.

TRAINS de SERVICE - DRAISINES -

CHAPITRE I^{er}

- Trains de Service -

§ 1 - Généralités

Article 1 - Les trains de service sont des trains utilisés spécialement pour le transport des matériaux et objets divers appartenant plus particulièrement au Service de la Voie.

Les trains de service qui n'ont pas à desservir de chantiers de pleine voie (1) sont soumis aux règles de composition (2), de vitesse-limite, de freinage et d'équipement en personnel des trains de marchandises.

Les trains de service qui desservent un ou plusieurs chantiers de pleine voie (1) sont soumis aux mêmes règles, sauf les exceptions indiquées aux articles 2 à 6 ci-après.

Article 2 - La machine peut, suivant les besoins du service, être placée indifféremment/en n'importe quel point du train; s'il s'agit d'une machine à tender séparé, elle peut toujours circuler tender en avant.

...../

(1) - Les Avis ou dépêches relatifs à la mise en marche des trains de service précisent le parcours de travail de ces trains. A défaut, ce renseignement est fourni par le personnel d'accompagnement du train.

La totalité du parcours peut d'ailleurs constituer un parcours de travail.

(2) - Lorsque les wagons qui entrent dans la composition des trains de service ne sont pas accompagnés de feuilles de chargement, le poids du chargement de chaque véhicule doit être donné par le Service V.B. à la gare de formation pour lui permettre d'établir le relevé du train.

Lorsque la machine n'est pas en tête, le train est à considérer comme poussé sans machine en tête et les prescriptions réglementaires correspondantes sont alors applicables (1).

Article 3 - Sur les lignes à freinage forfaitaire, le freinage des trains de service n'a pas à être calculé d'après le tonnage du train; il est assuré en freinant (freins à air ou freins à vis gardés) un nombre de véhicules déterminé comme suit :

- 1 véhicule freiné pour 5 véhicules sur les déclivités (rampes ou pentes) inférieures ou égales à 10 millimètres par mètre;
- 1 véhicule freiné pour 3 véhicules sur les déclivités (rampes ou pentes) supérieures à 10 millimètres par mètre et inférieures ou égales à 15 millimètres par mètre;
- 1 véhicule ^{freiné} pour 2 véhicules sur les déclivités (rampes ou pentes) supérieures à 15 millimètres par mètre;

Les véhicules freinés doivent être répartis de façon aussi régulière que possible.

Le train doit comporter un frein à vis gardé placé à l'extrémité du train opposée à la machine (à chaque extrémité si la machine est comprise à l'intérieur du train).

Sur les autres lignes, les trains de service sont soumis aux règles de freinage des trains de marchandises.

Article 4 - Tout en respectant par ailleurs les vitesses-limites des trains de marchandises, le mécanicien ne doit pas dépasser les vitesses maxima de :

- 50 Km/h, sur les déclivités (rampes ou pentes) inférieures ou égales à 10 millimètres par mètre;
- 40 Km/h, sur les déclivités (rampes ou pentes) supérieures à 10 millimètres par mètre et inférieures ou égales à 15 millimètres par mètre;
- 30 Km/h, sur les déclivités (rampes ou pentes) supérieures à 15 millimètres par mètre;

...../

(1) - L'Agent placé en tête signale au moyen d'une corne d'appel l'arrivée du train à l'approche des gares, des passages à niveau, des bifurcations, des chantiers de la voie, et, en général, de tous les points où la voie ne paraît pas complètement libre. Le mécanicien appuie ce signal au moyen du sifflet de la machine.

M. L...

frein composé
limiter aux lignes à F.F.

Article 5 - Les trains de service affectés aux transports de ballast et de matériaux et effectuant un parcours de travail sont accompagnés, en principe, par des Agents du Service V.B. chargés de la manoeuvre des freins, de la protection du train en dehors des gares et du service du train.

Un Agent de ce Service, spécialement désigné, est chargé en particulier:

- de régler la circulation du train sur son parcours de travail dans la limite de l'intervalle du temps accordé; il donne à cet effet les instructions utiles au mécanicien;
- de s'assurer que le freinage réalisé au départ de la gare origine est suffisant pour l'ensemble du parcours de travail; il se renseigne à cet effet auprès du Chef de gare origine du parcours de travail; il fait garder au besoin le nombre de freins nécessaires par des Agents V.B. auxquels il donne les instructions utiles pour obéir aux signaux du Mécanicien et prendre les précautions réglementaires en cas de rupture d'attelage;
- de diriger, le cas échéant, les manoeuvres du train de service. Dans les gares ces manoeuvres ne doivent avoir lieu qu'avec l'autorisation du Chef de gare (1).

Les Agents V.B. accompagnant le train doivent être porteurs des objets et documents qui leur sont nécessaires pour l'application des prescriptions réglementaires.

§ 2 - Circulation -

Article 6 - Les services permanents de ballast et de matériaux font l'objet d'Avis-Ballast établis en commun par les Chefs d'Arrondissement de l'Exploitation, de la Traction et de la Voie, qui sont remis aux Agents intéressés (agents

(1) - Le Chef de gare, s'il le juge utile, détache un Agent de l'Exploitation pour commander la manoeuvre ou y coopérer.

inspecteur →

accompagnant les trains de service, Chefs de gare et Agents de la Voie résidant sur le parcours de ces trains) dans les conditions prévues par des Consignes d'Arrondissement communes aux 3 Services.

Pendant la durée prévue pour l'exécution de ces transports, sur le parcours où les trains de service circulent comme trains à marche indéterminée, ainsi que sur leur parcours de travail, le régime des barrières fermées est appliqué temporairement aux passages à niveau dont les barrières sont normalement ouvertes.

Article 7 - Sur les lignes à double voie, les trains de service circulent, soit comme trains à marche tracée, soit comme trains à marche indéterminée.

Sur leur parcours de travail, ils peuvent, suivant les besoins du service, s'arrêter en pleine voie, leur protection devant alors être assurée,⁽¹⁾ sauf sur les lignes à "Dispense de protection".

Ils doivent dégager la voie principale assez tôt pour que le train suivant ne soit pas arrêté. Les renseignements utiles sont donnés à cet effet à l'Agent qui dirige la marche du train de service par les gares situées sur le parcours de travail et, sur les lignes régulées, par le Régulateur⁽²⁾.

Les trains de service circulent sur les voies principales dans le sens normal de la circulation et doivent par conséquent s'aiguiller dans une gare ou sur une communication de pleine voie s'il est nécessaire de changer le sens du parcours.

...../

(1) - L'Agent V.B. qui assure la protection, protège le train pendant le temps de son stationnement et pendant les cinq minutes qui suivent son départ dans les conditions prévues pour la protection des obstacles (Art.61 de l'Instruction Régionale de sécurité A).

(2) - A cet effet, l'Agent qui dirige la marche du train de service provoque, s'il y a lieu l'arrêt de ce train aux points où il juge utile de se renseigner.

Toutefois, sur leur parcours de travail, les trains de service peuvent exceptionnellement, circuler à contre-voie si l'Avis d'Arrondissement annonçant leur mise en marche les y autorise. La marche à contre-voie s'effectue alors dans les conditions réglementaires.

Article 8 - Sur les lignes à voie unique, les trains de service circulent dans les conditions prévues à l'I.G.S. N° 9.

Article 9 - A l'approche de tous les passages à niveau, le Mécanicien d'un train de service à marche indéterminée doit actionner le sifflet de la machine.

En approchant des gares, il doit ralentir la marche de son train de manière à pouvoir l'arrêter en cas de besoin au point ordinaire de stationnement des trains.

Peut être supprimé

§ 3 - Utilisation de trains omnibus de marchandises pour la desserte des chantiers de pleine voie du Service V.B.

Article 10 - Certains trains de marchandises désignés peuvent être utilisés par le Service V.B. pour desservir les chantiers de pleine voie.

Les conditions d'utilisation de ces trains sont fixées par une Consigne établie en commun par les Chefs d'Arrondissement des 3 Services et valable pour la durée d'un service des trains (été ou hiver). Cette Consigne indique également les conditions dans lesquelles la protection des trains intéressés doit être assurée pendant leurs arrêts aux chantiers de la voie qu'ils ont à desservir.

[Signature]

x

x x

CHAPITRE II

- Draisines -

§ 1 - Généralités -

Article 11 - Les draisines sont des véhicules automoteurs normalement utilisés par

le service de la voie pour le transport du personnel, des matériaux et des objets divers appartenant plus particulièrement au service de la Voie.

Elles peuvent circuler soit isolément, soit attelées à d'autres draisines, à des remorques ou à des vagonnets spéciaux formés de deux ou plusieurs éléments de diplotrys.

Certaines draisines peuvent être utilisées pour tirer ou pousser des wagons.

Les draisines dites "draisines légères" ne peuvent circuler qu'isolément et servent exclusivement à la surveillance des lignes.

Article 12 -

Le nombre d'éléments de diplotrys pouvant être remorqués par une draisine est limité à 20, sauf dérogations autorisées par les Chefs de service de l'Exploitation et de la Voie.

Une liaison automatique est installée entre le dernier véhicule et la draisine motrice, pour déceler immédiatement toute rupture d'attelage qui viendrait à se produire en cours de route.

Lorsque des wagons sont remorqués par une draisine, ils doivent répondre aux conditions de charge et de freinage requises pour la catégorie de draisine intéressée et qui font l'objet d'une Consigne d'Arrondissement.

L'essai des freins est effectué avant le départ par le Conducteur de la draisine.

Article 13 -

La conduite des draisines est normalement assurée par un Agent du Service V.B. appelé "Conducteur de draisine" qui doit être porteur des objets et documents qui lui sont nécessaires pour l'application des prescriptions réglementaires. Il remplit, au point de vue de l'application des règlements de sécurité, les obligations qui incombent au Mécanicien ; l'observation des dispositions de l'Article 5 ci-dessus lui incombe également. Sur les lignes à double voie le conducteur doit être assisté d'un autre Agent, en principe du Service V.B., sauf s'il s'agit d'une draisine légère.

...../

qu'est-ce que c'est

X

Lorsque les draisines circulent en groupe, la responsabilité du convoi incombe à l'agent du grade le plus élevé (1).

Article 14 - Les draisines ne doivent pas dépasser les limites de vitesse des trains de marchandises, ni leur vitesse-limite propre.

Toutefois, lorsqu'une draine remorque des véhicules, elle ne doit pas circuler à une vitesse supérieure à 40 Km/h, si elle tire les véhicules, à 30 Km/h si elle les pousse.

En outre, au franchissement des aiguilles et des croisements de voie, la vitesse d'une draine ne doit pas dépasser 30 Km/h

En cas de détresse, si une draine est poussée jusqu'à la gare suivante par le premier train survenant, la vitesse ne doit pas dépasser celle d'un homme au pas; le conducteur reste à son poste et les agents accompagnant la draine doivent surveiller les véhicules et attelages et se tenir prêts à provoquer immédiatement l'arrêt, s'ils constatent une anomalie.

Article 15 - Les aiguilleurs ne doivent pas compter sur le fonctionnement des pédales électriques d'aiguilles ni des zones d'occupation de voie lorsqu'une draine circule ou stationne sur ces installations. *car il y a le le signal*

En conséquence, et sauf exceptions prévues par Consignes du Chef de l'établissement dont ils dépendent, les aiguilleurs doivent interdire aux conducteurs de draine le stationnement de leur engin sur les zones d'occupation de voie.

§ II - Circulation -

Article 16 - La circulation des draisines, qu'elles remorquent ou non des véhicules, est soumise aux mêmes règles ^{qu'elles} que les trains de service. (chapitre I § 2 ci-dessus) (2).

Article 17 - A l'approche de chaque passage à niveau, le conducteur de draine signale sa présence par 3 coups de l'appareil avertisseur ou par trois coups de trompe; (3)

(1) - En cas d'égalité de grade, le Chef de Section ou le Chef de district désigne l'agent responsable.

(2) - Pendant les arrêts sur le parcours de travail, les remorques, s'il y a lieu, doivent rester attelées à la draine et les freins des véhicules doivent être serrés.

(3) - Pour l'application de ces prescriptions, le conducteur de draine doit toujours être muni d'une trompe.

il doit, en outre, se rendre maître de sa vitesse de manière à pouvoir s'arrêter avant d'aborder le passage à niveau; il ne continue sa marche qu'après s'être rendu compte que les barrières sont fermées ou que le passage à niveau ne pourra être engagé par une circulation routière.

En cas de brouillard ne permettant pas de voir un homme à 100 mètres, le conducteur ne doit pas dépasser la vitesse de 10 Km/h au franchissement des passages à niveau.

Article 18 - Certaines draisines peuvent être acheminées en queue des trains de marchandises. Les trains utilisés sont affranchis des limitations de vitesse prévues à l'article 14 ci-dessus.

Article 19 - Les dégarnisseuses et les bourreuses, sont assimilées aux draisines lorsqu'elles circulent en dehors d'un chantier. Le Service de la voie fixe, dans chaque cas, la vitesse-limite de ces engins.

§ III - Dispositions spéciales à observer sur les lignes équipées en block automatique ou en block-system absolu avec circuits de voie.

Article 20 - Sur les lignes munies du block-system absolu avec circuits de voie, le bloqueur qui rend "voie libre" derrière une draisine doit faire suivre la reddition de voie libre du signal spécial "Confirmation de voie libre" (1).

De son côté, le bloqueur du poste amont ne doit considérer qu'il a reçu "voie libre" derrière la draisine que si la reddition de voie libre a été suivie du signal spécial "Confirmation de voie libre" (1).

Article 21 - Sur les lignes munies du block automatique, il est fait application pour la circulation des draisines du Règlement de cantonnement téléphonique. Les postes jouant le rôle de poste de cantonnement téléphonique sont désignés .../

(1) - Ou du signal "Essai de l'appareil", s'il n'existe pas de signal spécial "Confirmation de voie libre".

par téléphone

par une Consigne d'Arrondissement, Après le passage de la draisine, ces postes commandent l'indication "carré" jusqu'à réception de voie libre derrière la draisine.

La protection de la draisine, en cas d'arrêt en pleine voie, doit alors être assurée dans les conditions réglementaires prévues pour les trains de service sur les lignes à double voie sans dispense de protection (Article 7 ci-dessus) (1).

En cas de dérangement du téléphone la circulation des draisines est interdite.

§ IV - Mesures particulières aux draisines légères.

Article 22 - Les dispositions de la présente Instruction sont complétées pour les draisines légères par celles faisant l'objet des articles ci-après :

X Article 23 - La circulation des draisines légères est interdite sur les lignes munies du block automatique. *et block*

Article 24 - Avant de franchir en talon une aiguille cadenassée ou enclenchée à la cheville, le conducteur de draisine doit s'assurer qu'elle est dans la position convenable.

Article 25 - Le conducteur d'une draisine légère est autorisé à mettre son engin hors rails ou à le remettre sur rails entre deux gares ou postes en se conformant :

- sur voie unique aux dispositions de l'I.G.S. 9
- sur double voie moyennant l'application des prescriptions ci-après :

1°) Mise hors rails.

Le conducteur, après avoir mis rapidement la draisine en dehors de la voie principale, se rend en suivant la voie au poste le plus voisin:/

(1) - Les mêmes dispositions doivent être appliquées lorsqu'une draisine est arrêtée à un signal carré et qu'elle ne peut reprendre sa marche sans délai.

a) le conducteur se rend au poste amont :

Il avise par écrit le garde de la mise hors rails de la draine légère. Celui-ci annule l'annonce de la draine.

Si, en se rendant au poste amont, le conducteur rencontre un train ayant pénétré en canton occupé, il emprunte ce train pour se rendre au poste aval où il lui prescrit de s'arrêter;

b) le conducteur se rend au poste aval :

Il avise par écrit le bloqueur de la mise hors rails de la draine légère. Celui-ci considère que la draine est arrivée à son poste et agit en conséquence.

2°) Remise sur rails.

Le conducteur se concerta avec le bloqueur du poste amont. Lorsque celui-ci a reçu "voie libre" derrière le dernier train, il autorise la remise sur rail et opère comme si la draine partait de son poste.

Article 26 - Le conducteur d'une draine légère est dispensé de protéger son engin en cas d'arrêt en pleine voie (notamment pour mise hors rails ou remise sur rails de la draine) toutes les fois que le stationnement ne dépasse pas une minute.

Observations du Service Central du Mouvement
sur le projet d'Instruction Régionale Sud-Est de Sécurité
"Trains de service - Draisines"

Article 3 - Le bulletin de composition unifié se prête mal à son utilisation pour les trains de service sur les parcours de travail des lignes à freinage forfaitaire (freinage au nombre, équipement par des agents V.B.). Nous vous proposons, en pareil cas, de se contenter, au moins provisoirement, des indications portées sur le bulletin de traction et le relevé de train.

Article 5 - Je serais d'avis d'ajouter, aux mesures concernant l'Agent du Service V.B., spécialement désigné, après les précautions concernant le cas de rupture d'attelage :

" - de faire assurer, le cas échéant, la protection du train pendant les arrêts en pleine voie".

Article 6 - Je vous propose pour cet article la rédaction suivante :

"Lorsque des transports par trains de service sont organisés d'une façon permanente sur une section de ligne ⁽¹⁾, sur le parcours où ces trains circulent comme train à marche indéterminée, ainsi que sur leur parcours de travail, le régime des barrières fermées doit être appliqué temporairement aux P.N. dont les barrières sont normalement ouvertes".

(1) Ces transports font l'objet d'un Avis établi en commun par les Chefs d'Arrondissements des trois Services.

*di ou estimer
A. B. P. N. c. il
Relation P. N.
Même à l'heure
par Art. 10
sont pas figés
de P. N.*

Article 7 - Au renvoi (1), les mots "Art. 61 de l'IR SA" peuvent être supprimés.

Par ailleurs, il n'est pas nécessaire de préciser les conditions de circulation des trains de service sur double voie, puisqu'ils suivent la règle générale. Les deux derniers alinéas peuvent par suite être supprimés.

Article 9 - Le 2^e alinéa peut être supprimé.

Article 13 - Je vous propose de modifier comme suit la rédaction de cet article.

"La conduite des draisines est normalement assurée par un Agent
"du Service V.B. qui doit être porteur des objets et documents qui
"lui sont nécessaires pour l'application des prescriptions réglementaires.

"Sur les lignes à double voie, le conducteur de la draine doit
"avoir à sa disposition au moins un autre agent (en principe un agent
"V.B.), à moins qu'il ne s'agisse d'une draine légère.

"Sur les lignes à voie unique, les draisines peuvent n'être équipées qu'avec leur seul conducteur.

"Lorsque les draisines circulent en groupe, la responsabilité
"du convoi incombe à l'agent du grade le plus élevé⁽¹⁾.

....

(1) En cas d'égalité de grade, le chef de section ou le chef de district désigne l'agent responsable.

Article 14 - (2e et 3e alinéas) - Nous vous proposons la solution plus souple qui consiste à inscrire, sur chaque draisine, sa vitesse-limite propre (isolée, avec des véhicules, et, éventuellement, au franchissement des appareils de voie).

art. 14 ~~14~~

Art 15 - chaque fois que l'on a un arrêt, on peut faire faire des articles stat. donc

Article 16 - Je préférerais dire à cet article "Les dispositions du § 2 du Chapitre I, concernant la circulation des trains de service, s'appliquent à la circulation des draisines, sous les réserves ci-après".

article 16

Par ailleurs, le renvoi (2) est un peu inattendu dans cet article. Il pourrait être reporté au début de l'article 17.

Article 18 - Je préférerais, pour lever toute ambiguïté, rédiger cet article comme suit :

"Certaines draisines peuvent être acheminées en queue des trains de marchandises. Le Service VB indique, s'il y a lieu, les vitesses-limite à observer".

Article 21 - Je serais d'avis de modifier comme suit la rédaction proposée :

block avec cerceaux

"Sur les lignes munies du block automatique ou du block automatique P.D., les draisines doivent être cantonnées téléphoniquement, dans les conditions fixées au Chapitre V (cantons-tunnels) du Règlement de cantonnement téléphonique. Une consigne d'Arrondissement désigne les postes qui doivent jouer le rôle de poste de cantonnement téléphonique.

"En outre, sur les lignes équipées en block automatique, la

"dispense de protection des trains arrêtés en pleine voie n'est
"pas applicable aux draisines, qui doivent, en pareil cas, se proté-
"ger dans les mêmes conditions que sur les autres lignes à double
"voie.

"D'autre part, lorsqu'une draisine est arrêtée à un signal
"carré de block automatique, elle doit se protéger comme en cas
"d'arrêt en pleine voie, si elle ne peut reprendre sa marche sans
"délai."

Article 22 - Cet article ne paraît pas nécessaire.

Article 25 - En raison des complications qu'elle apporte à la
réglementation du block, nous insistons vivement pour que soit
supprimée la possibilité de déraillement et de remise sur rail des
draisines légères en dehors d'un poste de block. Cette possibilité
a déjà été supprimée sur les lignes cantonnées par appareils des
autres Régions.

Article 14 - (2e et 3e alinéas) - Nous vous proposons la solution plus souple qui consiste à inscrire, sur chaque draisine, sa vitesse-limite propre (isolée, avec des véhicules, et, éventuellement, au franchissement des appareils de voie).

Article 16 - Je préférerais dire à cet article "Les dispositions du "§ 2 du Chapitre I, concernant la circulation des trains de service, s'appliquent à la circulation des draisines, sous les réserves ci-après".

Par ailleurs, le renvoi (2) est un peu inattendu dans cet article. Il pourrait être reporté au début de l'article 17.

Article 18 - Je préférerais, pour lever toute ambiguïté, rédiger cet article comme suit :

"Certaines draisines peuvent être acheminées en queue des "trains de marchandises. Le Service VB indique, s'il y a lieu, les "vitesses-limite à observer".

Article 21 - Je serais d'avis de modifier comme suit la rédaction proposée :

"Sur les lignes munies du block automatique ou du block "automatique P.D., les draisines doivent être cantonnées téléphoni-
"quement, dans les conditions fixées au Chapitre V (cantons-tunnels) d
"du Règlement de cantonnement téléphonique. Une consigne d'Arron-
"dissement désigne les postes qui doivent jouer le rôle de poste
"de cantonnement téléphonique.

"En outre, sur les lignes équipées en block automatique, la

V/

Novembre 1947

Observations du Service Central du Mouvement
sur le projet d'Instruction Régionale Sud-Est de Sécurité
"Trains de service - Draisines"

Art. 3 - Le bulletin de composition unifié se prête mal à son utilisation pour les trains de service sur les parcours de travail des lignes à freinage forfaitaire (freinage au nombre, équipement par des agents V.B....). Nous vous proposons, en pareil cas, de se contenter, au moins provisoirement, des indications portées sur le bulletin de traction et le relevé de train. Cette précision serait à donner à l'article 3.

Art. 4 - Sur les lignes autres que celles à freinage forfaitaire, les trains de service sont soumis aux règles de freinage des trains de marchandises. Dans ces conditions, nous estimons qu'il n'y a pas lieu de fixer sur ces lignes des limitations de vitesse autres que celles prévues pour les trains de cette nature. C'est cette règle qui existe sur la Région S.O. où l'on a limité aux lignes à freinage forfaitaire, comme vous l'avez fait, le freinage au nombre des trains de service.

Art. 5 - Nous serions d'avis d'ajouter, aux mesures concernant l'Agent du Service V.B., spécialement désigné, après les précautions concernant le cas de rupture d'attelage :

" - de faire assurer, le cas échéant, la protection du train pendant les "arrêts en pleine voie".

En outre, le début de l'article peut être rédigé plus simplement comme suit :

"Sur leur parcours de travail, les trains de service sont accompagnés, en principe, par des agents du Service V.B."

Art. 6 - Si l'on estime que les P.N. doivent être avisés de la mise en marche des trains de service, c'est dans les relations avec les P.N. que cette question doit être traitée.

Les mesures à prendre par les Arrondissements ne doivent pas figurer dans le Règlement.

Art. 7 - Pour lever toute ambiguïté, les deux premiers alinéas peuvent être remplacés par le suivant:

"Sur les lignes à double voie, les trains de service circulent, "soit comme trains à marche tracée, soit comme trains à marche indéterminée, Ils peuvent, suivant les besoins du service, s'arrêter en pleine voie,....."

- Je vous propose de protéger les trains de service arrêtés en pleine voie comme des trains, les pétards étant enlevés 5 minutes après le départ du train. Le libellé du renvoi (1) serait alors "En principe, l'agent V.B. qui assure la protection reste sur place; il enlève alors les pétards de la voie 5 minutes après le départ du train".

.....

- L'avant-dernier alinéa peut être supprimé en modifiant comme suit le début du dernier alinéa.

"Sur leur parcours de travail, les trains de service peuvent"

Art. 9 - Le 2° alinéa peut être supprimé.

Art. 12 - La liaison automatique visée par cet article existe-t-elle dans tous les cas ?

Art. 13 - Nous vous proposons de modifier comme suit la rédaction de cet article.

"La conduite des draisines est normalement assurée par un Agent du Service V.B., appelé "conducteur de draisine", qui doit être porteur des objets et documents qui lui sont nécessaires pour l'application des prescriptions réglementaires.

"Sur les lignes à double voie, le conducteur de la draisine doit avoir à sa disposition au moins un autre agent (en principe un agent V.B.) à moins qu'il ne s'agisse d'une draisine légère.

"Sur les lignes à voie unique, les draisines peuvent n'être équipées qu'avec leur seul conducteur.

"Lorsque les draisines circulent en groupe, la responsabilité du convoi incombe à l'agent du grade le plus élevé. (1)

(1) En cas d'égalité de grade, le Chef de section ou le chef de district désigne l'agent responsable.

Art. 14 - (2° et 3° alinéas). Nous vous proposons la solution plus souple qui consiste à inscrire, sur chaque draisine, sa vitesse-limite propre (isolée, avec des véhicules, et, éventuellement, au franchissement des appareils de voie).

Art. 15 - Chaque fois qu'il existe un circuit de voie en avant d'un carreau, on ne peut pas interdire le stationnement des draisines sur ce circuit.

Dans ces conditions, nous préférons pour l'article une rédaction telle que la suivante, qui est celle de l'article 12 de l'I.R.S.5 de l'Est.

"Dans les gares manoeuvrant des signaux ou des aiguilles assujettis au circuit de voie, les consignes des postes précisent les mesures à prendre, le cas échéant, pour assurer la sécurité au passage des draisines".

Art. 16 - Le renvoi (2) serait mieux à sa place dans le texte sous la forme d'un article spécial.

A l'article 16, il y aurait lieu d'ajouter la disposition suivante de l'article 10 de l'I.R.S. A de la Région Sud-Ouest concernant l'expédition des draisines en canton occupé sur les lignes à double voie cantonnées téléphoniquement.

"Sur les lignes à double voie soumises au cantonnement téléphonique, par dérogation au règlement de cantonnement téléphonique, une draisine peut, sur la demande verbale du conducteur, être expédiée en canton occupé avec remise d'un bulletin M.V., sans at-
...

"tendre aucun délai. Cette mesure ne s'applique pas toutefois aux "cantons-tunnels".

Art. 18 - Nous préférierions pour cet article la rédaction suivante :

"Certaines draisines peuvent être acheminées en queue des trains de marchandises. Le Service VB indique, s'il y a lieu, les vitesses-limite à observer".

Art. 20 et 21 - Nous ne voyons pas la nécessité d'avoir des règles différentes pour la circulation des draisines sur les lignes à block automatique et sur celles à circuit de voie. Par ailleurs, n'y a-t-il pas sur le Sud-Est des draisines qui assurent le fonctionnement normal du circuit de voie ?

La formule Est de l'article 14 de l'I.R.S. 5 de l'Est nous paraîtrait pouvoir être adoptée sur votre Région.

La rédaction de l'article serait alors la suivante :

"Sur les sections de lignes équipées en block automatique ou en block manuel avec circuit de voie, celles des draisines qui n'assurent pas le fonctionnement normal du circuit de voie doivent être cantonnées téléphoniquement dans les conditions fixées au Chapitre V (cantons-tunnels) du Règlement de cantonnement téléphonique. Une consigne d'Arrondissement désigne les postes qui doivent jouer le rôle de poste de cantonnement.

"La protection de la draisine, en cas d'arrêt en pleine voie,"

(1) Ce renseignement est donné au chef de gare par le conducteur de la draisine.

Art. 22 - Cet article ne paraît pas nécessaire.

Art. 23 - Nous estimons qu'il y a lieu d'interdire la circulation des draisines légères sur les lignes équipées en block manuel à circuit de voie, comme vous l'avez fait sur les lignes à block automatique.

Art. 25 - En raison des complications qu'elle apporte à la réglementation du block, nous insistons vivement pour que soit supprimée, sur les lignes à double voie, la possibilité de dérailleur et de remettre sur rail des draisines légères en dehors d'un poste de block. Cette possibilité a déjà été supprimée sur celles des Régions où elle existait.