

409LM2/44

SOCIÉTÉ
NATIONALE
des
CHEMINS DE FER
FRANÇAIS
V

INSTRUCTION GÉNÉRALE

VB 62 c

N° 2

Paris, le 1^{er} décembre 1970.

Le présent tirage (1) annule et remplace celui du 12 novembre 1963

PASSAGES A NIVEAU ÉQUIPÉS
D'UNE SIGNALISATION
AUTOMATIQUE LUMINEUSE AVEC
OU SANS DEMI-BARRIÈRES

MESURES A PRENDRE
EN CAS DE DÉRANGEMENT
DES INSTALLATIONS OU DE
GARDIENNAGE PROVISOIRE

DISTRIBUTION	
VB	—
	1
	20 - 25
	31 - 32 - 33 - 34*
	41 - 41 bis - 43 - 43 bis
	51 - 52
	530 - 531 - 534*

* Distribution limitée aux seuls établissements et agents intéressés.

◆ (1) Ce tirage constitue une refonte complète de l'Instruction Générale.

Paris, le 1^{er} décembre 1970.

PASSAGES A NIVEAU ÉQUIPÉS D'UNE SIGNALISATION
AUTOMATIQUE LUMINEUSE AVEC OU SANS DEMI-BARRIÈRES
MESURES A PRENDRE EN CAS DE DÉRANGEMENT DES INSTALLATIONS
OU DE GARDIENNAGE PROVISOIRE

article 1 ◆ **Objet.**

La présente Instruction Générale a pour objet de définir les mesures à prendre en cas de dérangement des dispositifs de signalisation automatique lumineuse et sonore, avec ou sans demi-barrières, utilisés pour annoncer l'approche des trains à certains passages à niveau, ou en cas de reprise de gardiennage à ces passages à niveau.

article 2 ◆ **Généralités.**

- A — Les dispositifs de signalisation automatique lumineuse et sonore comportent :
- Des feux rouges clignotants,
 - Deux sonneries à forte sonorité (1),
 - Dans certains cas, deux ou quatre demi-barrières.
- B — Lorsqu'un train doit franchir le passage à niveau :
- Les feux rouges clignotants sont allumés,
 - Les sonneries tintent dès la présentation des feux, pendant la période d'abaissement des demi-barrières, ou, si le PN n'en comporte pas, pendant toute la durée de présentation des feux,
 - Les demi-barrières, quand le PN en comporte, sont présentées en position horizontale.
- C — Lorsque aucun train ne doit franchir le PN :
- les feux sont éteints,
 - Les sonneries ne tintent pas,
 - Les demi-barrières, quand le PN en comporte, sont relevées.

article 3 ◆ **Dérangement des installations.**

Les installations doivent être considérées comme étant en dérangement lorsque les indications présentées sont en discordance, d'une façon quelconque, avec les indications normales.

Tout agent qui constate (ou apprend par un tiers) un dérangement des installations doit aviser les services locaux intéressés dans les conditions prévues au tableau ci-après.

◆ (1) Dans certains cas, et notamment lorsqu'elles risquent de gêner les riverains, ces sonneries peuvent être remplacées par des dispositifs à faible sonorité ou ne pas être installées.

DÉRANGEMENT CONSTATÉ	SERVICES LOCAUX A AVISER (repérés par une croix)			
	Gare ouverte la plus proche	Chef de district	Chef de canton	Agent SE chargé de la relève des dérangements
A — Lorsqu'un train s'approche du PN				
a1 — Extinction de feu rouge	X	X	X	X
a2 — non-clignotement de feu rouge ..		X		X
b — non-fonctionnement de sonnerie ..		X		X
c1 — PN à 2 demi-barrières : — non présentation de demi-barrières en position horizontale	X	X	X	X
c2 — PN à 4 demi-barrières : — non-présentation de demi-barrières d'entrée en position horizontale	X	X	X	X
— non-présentation de demi-barrières de sortie en position horizontale		X		X
B — Lorsque aucun train ne s'approche du PN				
a — allumage de feu rouge	X	X	X	X
b — tintement de sonnerie en permanence		X		X
c — PN à 2 ou 4 demi-barrières : — présentation de demi-barrières en position horizontale	X	X	X	X

Les avis aux chef de district, chef de canton et agent SE peuvent être transmis par l'intermédiaire des gares dans les conditions prévues par consignes.

article 4 ◆ Mesures à prendre en cas de dérangement.

- A — L'agent SE chargé de la relève des dérangements procède aussitôt que possible au rétablissement du fonctionnement normal des installations.
- B — En attendant le rétablissement du fonctionnement normal des installations, le chef de canton, dans les cas où il est concerné, en application de l'article 3, assure ou fait assurer le gardiennage provisoire du PN en dérangement, dans les conditions précisées aux articles 5 à 10.
- C — Le chef de district, dès qu'il est avisé d'un dérangement, s'assure :
- que l'agent SE fait le nécessaire pour rétablir le fonctionnement normal des installations,
 - que, dans les cas où il est concerné, en application de l'article 3, le chef de canton a pris les mesures nécessaires pour assurer la sécurité des usagers au passage à niveau considéré jusqu'au rétablissement du fonctionnement normal des installations.

article 5 ◆ Gardiennage provisoire de PN.

Le gardiennage provisoire d'un PN à SAL avec ou sans demi-barrières est assuré par l'agent (1) qui en est chargé, suivant les indications du livret de service du PN et de la consigne établie en application des articles 6 à 10 ci-après et insérée dans ce livret.

Cet agent dispose :

A — des documents et agrès suivants placés dans un coffre situé à proximité du PN.

Documents :

- Un livret de service du PN,
- Un registre du PN,
- Un carnet de dérangements (2),
- Un carnet d'avis de dérangement,
- Un carnet d'enregistrement des dépêches (3),
- Quelques exemplaires de l'imprimé « Reconnaissance de la matérialité des faits ».

Agrès :

- 1 boîte à pétards,
- 2 dispositifs de remplacement de barrières (enrouleurs, etc.),
- 1 drapeau rouge,
- 1 torche à flamme rouge,
- 3 lanternes à pétrole avec leurs accessoires.

B — d'un ou de deux commutateurs, suivant le cas :

a) dans tous les cas :

— d'un commutateur d'annonce repéré « **Marche-Arrêt** ».

Le couvercle de ce commutateur est cadénassé.

En position « **Marche** » (position habituelle dans laquelle il se trouve lorsque le couvercle est cadénassé), il est sans action sur la **marche** des installations.

En position « **Arrêt** » le commutateur commande l'**arrêt** de la circulation routière (les feux rouges clignotants sont allumés et les demi-barrières, si le PN en comporte, sont présentées en position horizontale).

b) dans les cas où la consigne insérée dans le livret de service le prévoit :

— d'un commutateur d'annulation des conditions d'annonce automatique, repéré « **Normal-Secours** ».

La poignée de ce commutateur est cadénassée.

En position « **Normal** » (position habituelle dans laquelle il se trouve cadénassé), il est sans action sur la **marche normale** des installations.

En position « **Secours** » le commutateur peut permettre une manœuvre de **secours** des installations.

C — il dispose en outre, dans certains cas, de dispositifs avertisseurs dont l'utilisation est réglée par consigne insérée dans le livret de service.

◆ (1) Aux PN à forte circulation routière, un autre agent peut lui être adjoint pour permettre la manœuvre simultanée des demi-barrières.

◆ (2) Ce carnet tient lieu de carnet de visites pour l'application de l'IGIS.

◆ (3) Si le PN est équipé d'un téléphone.

article 6 ◆ *Mesures particulières à prévoir par consigne pour le gardiennage provisoire à régime ouvert de PN à demi-barrières* (1).

A — L'agent :

- a) place, après l'avoir décadénassé, le commutateur d'annonce en position « Arrêt ».
- b) place, après l'avoir décadénassé, le commutateur « Normal-Secours » en position « Secours ».
- c) remet, si aucun train ne s'approche du PN, le commutateur d'annonce en position « Marche ».

B — Si, par cette dernière manœuvre du commutateur d'annonce :

- a) les feux s'éteignent et les demi-barrières se relèvent, l'agent est alors en mesure de commander électriquement la manœuvre des demi-barrières à l'aide de ce commutateur.
- b) les feux ne s'éteignent pas ou les demi-barrières (ou l'une d'entre elles) restent présentées en position horizontale, l'agent n'est pas en mesure de commander électriquement la manœuvre des demi-barrières.

Si les demi-barrières d'entrée sont munies du dispositif complémentaire de manœuvre manuelle décrit à l'article 8, il utilise ce dispositif pour manœuvrer individuellement chacune de ces demi-barrières. Sinon, il applique les mesures prévues à l'article 7 pour le gardiennage provisoire à régime fermé, le gardiennage provisoire à régime ouvert étant impossible.

C — Dès qu'il se rend compte de l'arrivée d'un train :

- a) l'agent replace le commutateur d'annonce en position « Arrêt » et le cas échéant, referme les demi-barrières dont l'ouverture a été assuré au moyen du dispositif décrit à l'article 8.
- b) s'il a constaté, après avoir effectué l'opération A-a) du présent article que les feux n'étaient pas allumés ou les demi-barrières (ou l'une d'entre elles) n'étaient pas présentées en position horizontale, il doit mettre en place des dispositifs de remplacement de barrières pour interrompre la circulation routière et présenter alors à tout véhicule routier qui s'approche du PN un drapeau rouge le jour, un feu rouge la nuit.

article 7 ◆ *Mesures particulières à prévoir par consigne pour le gardiennage provisoire à régime fermé de PN à demi-barrières.*

A — L'agent place, après l'avoir décadénassé, le commutateur d'annonce en position « Arrêt » et le laisse dans cette position pendant toute la durée du service.

B — Si, par cette manœuvre, les feux ne sont pas allumés ou les demi-barrières (ou l'une d'entre elles) ne sont pas présentées en position horizontale, l'agent met en place des dispositifs de remplacement de barrières interrompant en permanence la circulation routière et présente à tout véhicule routier qui s'approche du PN un drapeau rouge le jour, un feu rouge la nuit.

C — L'agent signale verbalement aux usagers du PN que les installations sont en dérangement et s'assure qu'ils peuvent traverser sans danger. Il enlève, le cas échéant, les dispositifs de remplacement de barrières en commençant par celui opposé au sens de circulation des véhicules routiers, relève la demi-barrière correspondant au sens de circulation de ces véhicules (2) (en utilisant le dispositif complémentaire de manœuvre manuelle décrit à l'article 8, si cette demi-barrière en est munie) et invite si rien ne s'y oppose, les conducteurs à traverser le PN. Après leur passage, il remet les demi-barrières en position de fermeture et, le cas échéant, les dispositifs de remplacement de barrières.

article 8 ◆ *Manœuvre manuelle de certaines demi-barrières.*

Certaines demi-barrières d'entrée sont munies d'un dispositif complémentaire permettant une manœuvre manuelle :

A — pour obtenir l'ouverture d'une telle demi-barrière, l'agent doit :

- a) décadénasser le levier « Main-Moteur » de chaque demi-barrière d'entrée, et le mettre sur la

◆ (1) Exceptionnellement, ces mesures peuvent être appliquées pour le gardiennage provisoire à régime fermé de certains PN pour lesquels l'ouverture simultanée des demi-barrières est reconnue indispensable.

◆ (2) Si toutefois le gardiennage provisoire n'est pas consécutif à la destruction de cette demi-barrière.

position « **Main** », ce qui a pour effet d'ouvrir automatiquement la demi-barrière de sortie correspondante quand le PN en comporte.

- b) lorsqu'elle existe (1), placer la manette à boule « **Ouverture-Fermeture** », ainsi libérée, sur la position « **Ouverture** ».
- c) introduire à fond la manivelle prévue à cet effet dans le trou ainsi dégagé et tourner, en poussant, dans le sens des aiguilles d'une montre.
- d) quand la demi-barrière d'entrée est complètement relevée, retirer la manivelle.

B — pour obtenir la fermeture, l'agent doit replacer le levier ou la manette à boule lorsqu'elle existe (1) sur la position « **Fermeture** » ; la demi-barrière d'entrée se referme d'elle-même.

article 9 ◆ *Mesures particulières à prévoir par consigne pour le gardiennage provisoire de PN sans demi-barrières.*

- A — L'agent place, après l'avoir décadennassé, le commutateur d'annonce en position « **Arrêt** » et le laisse dans cette position pendant toute la durée du service.
- B — Si, par cette manœuvre, les feux ne sont pas allumés, l'agent met en place des dispositifs interrompant en permanence la circulation routière et présente à tout véhicule routier qui s'approche du PN un drapeau rouge le jour, un feu rouge la nuit.
- C — L'agent signale verbalement aux usagers du PN que les installations sont en dérangement et s'assure qu'ils peuvent traverser sans danger. Il enlève, le cas échéant, les dispositifs interceptant la circulation routière en commençant par celui opposé au sens de circulation des véhicules routiers et invite, si rien ne s'y oppose, les conducteurs à traverser le PN. Après leur passage, il remet, le cas échéant, les dispositifs en place.

article 10 ◆ *Rétablissement du fonctionnement normal des installations.*

Quand le fonctionnement normal des installations est rétabli, l'agent qui était chargé du gardiennage provisoire du PN cesse ce gardiennage après avoir :

- recadenassé en position « **Moteur** » le dispositif complémentaire de manœuvre manuelle de chacune des demi-barrières d'entrée si celles-ci en sont munies,
- remis le commutateur « **Normal-Secours** » en position « **Normal** », si le PN en est muni, et l'avoir recadenassé,
- recadenassé le commutateur d'annonce en position « **Marche** ».

article 11 ◆ *Disposition particulière.*

Exceptionnellement, si la circulation ferroviaire est interrompue pendant une période importante de la journée, le gardiennage provisoire peut être suspendu sur instructions du chef de district, données en application de directives établies par le chef du service.

Le Directeur Général,

R. GUIBERT.

◆ (1) Certains mécanismes de demi-barrières d'entrée comportent un levier à 3 positions repérées « **Main** — **Ouverture** » — « **Fermeture** » — « **Moteur** » dans ce cas la manette à boule n'existe pas.

article 1 ♦ Objet de l'Instruction.

La présente Instruction a pour objet de définir les types unifiés d'avertisseurs automatiques de l'arrivée des trains aux P.N. et les prescriptions relatives à leur usage.

article 2 ♦ Nature des avertisseurs automatiques unifiés.

Pour une direction donnée, les appareils utilisés peuvent être de deux types :

- a) dispositif d'annonce simple : l'arrivée d'un train est signalée par le changement de coloration d'un voyant (passage du blanc au rouge), doublé par le tintement d'une sonnerie au moins.
- b) dispositif d'alerte et annonce : l'arrivée d'un train est signalée par un premier avertissement, « l'alerte », puis un deuxième avertissement, « l'annonce rapprochée », chacun d'eux caractérisé par le changement de coloration d'un voyant (passage du blanc au rouge), doublé par une sonnerie au moins.

Lorsqu'on est amené à utiliser ce dernier dispositif, on trouve, en général, un point de garage ou de stationnement des trains entre la pédale d'alerte et le passage à niveau ; l'arrivée d'un mouvement sortant des garages est signalée par « l'annonce » seulement ; il en est de même pour un mouvement dont « l'alerte » aura été annulée.

Dans tous les cas, lorsqu'un train franchit le P.N. dans le sens normal, les indications données sont annulées automatiquement.

article 3 ♦ Prescriptions relatives à l'usage des avertisseurs automatiques unifiés.

Les dispositions à prendre par le garde sont précisées dans une ou plusieurs consignes, selon l'équipement réalisé au P.N. ; ces consignes, établies en s'inspirant des modèles donnés par les annexes 1 et 2, sont encartées dans le Livret de Service du P.N. (imprimé 018.2850). Elles doivent être adaptées à chaque cas particulier. Les textes des articles ou parties d'articles signalés en marge par un trait vertical ne doivent, en particulier, être repris dans les consignes que si leurs dispositions sont indispensables à la bonne exécution du service et si les dispositions réalisées permettent de les appliquer. Les textes avec double trait vertical ne s'appliquent qu'aux P.N. à régime habituellement ouvert, s'il y a lieu.

Les délais dont la valeur est indiquée en lettres italiques conviennent dans la majorité des cas ; ils seront adoptés, sauf si, par suite de situations locales particulières, ils étaient notoirement insuffisants.

Le Directeur Général Adjoint,

PORCHEZ.

PRESCRIPTIONS PARTICULIÈRES POUR L'USAGE DES AVERTISSEURS AUTOMATIQUES

(Cas d'un P.N. équipé d'un dispositif de simple annonce)

Ligne de à
P.N. N° (kil.)

Article 1. — Installations.

Le P.N. est pourvu d'un avertisseur automatique comportant :

- une pédale d'annonce des trains venant de, placée au kil. à m. du P.N.,
- une pédale d'annulation, placée au kil. à m. du P.N.,
- un voyant d'annonce,
- une sonnerie d'annonce,
- une sonnerie répétitrice déclenchée en même temps que la sonnerie normale,
- un bouton ~~de réarmement plombé~~, *d'annulation d'annonce plombé*.
- (1).

Article 2 — Fonctionnement normal de l'avertisseur et dispositions à prendre par le garde.

Lorsqu'aucun train n'est annoncé, le voyant blanc est présenté et la sonnerie ne tinte pas.

L'approche d'un train est normalement annoncée par l'apparition du voyant rouge, cette indication étant accompagnée du tintement de la (ou des) sonnerie.

Cependant le garde doit également considérer qu'un train est annoncé même si une seule indication est donnée (apparition du voyant rouge sans tintement de la sonnerie, ou inversement) (2).

Dès réception d'une annonce, le garde ferme les barrières (ou s'assure qu'elles le sont déjà).

Le passage du train sur la pédale d'annulation entraîne automatiquement l'arrêt de la (ou des) sonnerie et la réapparition du voyant blanc.

Le garde peut alors reprendre, si rien ne s'y oppose par ailleurs, le régime habituel des barrières.

Article 3 — Dispositions à prendre si aucun train ne se présente au P.N. dans un délai de 10 minutes.

Si aucun train ne s'est présenté au P.N. 10 minutes après une annonce, le garde peut (dérogation au 2^e alinéa de l'article 8 du Règlement des passages à niveau) ouvrir ses barrières si un usager le demande et si rien ne s'y oppose par ailleurs, dans les conditions prévues au Règlement des passages à niveau (articles 8 — 1^{er} et 3^e alinéas — 9, 10 et 11).

L'attention du garde est spécialement attirée sur le fait que le passage au P.N. du premier train provoquera l'annulation de l'annonce reçue alors qu'une ou même plusieurs circulations de même sens peuvent avoir déjà franchi la pédale d'annonce et se présenteront sans que leur approche soit signalée par l'avertisseur.

Le garde maintient donc obligatoirement le régime des barrières habituellement fermées jusqu'à ce qu'il se soit écoulé huit minutes au moins après le passage du premier train suivant l'annonce.

Il peut ensuite reprendre le régime des barrières habituellement ouvertes si l'annonce normale des trains par l'avertisseur paraît rétablie (3).

◆ (1) Compléter, s'il y a lieu, en précisant les installations spéciales : réannonces, relations téléphoniques, annonces par bouton-poussoir, renversement de levier, mise à voie libre d'un signal, annulation d'annonce automatique ou non sans passage de train au P.N.

◆ (2) Pour les gardes à service discontinu, l'observation des voyants est imposée quand leur service les appelle au voisinage des avertisseurs, soit pour donner une ouverture des barrières fermées, soit, aux P.N. à régime ouvert, pour reprendre ce régime après le passage d'un train.

◆ (3) Par exemple, après le passage à l'heure, sur la voie correspondant à l'annonce initiale, d'un train de même sens régulièrement annoncé dans un délai normal.

Article 4 — Dispositions à prendre lorsque l'annonce est annulée sans qu'aucun train ne se présente au P.N.

Une minute au moins après annulation de l'annonce, le garde peut, si un usager le demande, ouvrir les barrières dans les conditions prévues au Règlement des passages à niveau (articles 8, 9, 10 et 11).

L'attention du garde est spécialement attirée sur le fait que, après annulation d'une annonce sans passage effectif au P.N. du train correspondant, un ou même plusieurs trains de même sens peuvent parvenir au P.N. sans annonce préalable (1) — avec une annonce de durée réduite (1).

Le garde maintient donc obligatoirement le régime des barrières habituellement fermées jusqu'à ce qu'il se soit écoulé huit minutes au moins après annulation de l'annonce.

- A l'expiration de ce délai, le garde peut reprendre le régime des barrières habituellement ouvertes
- si l'annonce normale des trains par l'avertisseur paraît rétablie (2),
- s'il lui est possible d'obtenir d'un agent qualifié l'assurance qu'aucun train de même sens ne se trouvait, au moment où l'annonce a été annulée, dans la zone d'annonce (3).

Article 5 — Reprise du service.

A chaque reprise du service, le garde doit observer les indications du voyant et de la sonnerie.

En présence d'une indication d'annonce, il maintient les barrières fermées et applique les prescriptions des articles précédents.

En l'absence de toute indication d'annonce, il applique les prescriptions de l'article 4.

De plus, si la reprise du service est consécutive à une demande d'ouverture en dehors des heures normales, le garde doit laisser s'écouler, après reprise du service, un délai de trois minutes avant de donner passage, dans les conditions prévues au Règlement des P.N. (art. 8, 9, 10 et 11) aux véhicules routiers en attente.

Article 6 — Circulation à contre-voie ou à contre-sens — Voie unique temporaire.

Ces mouvements provoquant un dérangement des installations, le garde applique les mesures prévues à l'article 13 du Règlement des passages à niveau, dans les conditions précisées à l'article 8.

Lorsque l'annonce a été provoquée par un mouvement à contre-voie ou à contre-sens ayant déjà franchi le P.N., le garde doit annuler, aussitôt que possible, cette annonce ; à cet effet, il agit sur le bouton ^{d'annulation d'annonce} de réarmement après l'avoir déplombé, s'il ne l'est déjà. Il fait le nécessaire pour que ce bouton soit replombé dès la cessation des mouvements à contre-voie ou à contre-sens.

Article 7 — Circulation des engins déraillables à faible vitesse (lorrys, véhicules rail-route...).

Lorsque l'annonce est annulée par le passage au P.N. d'un engin déraillable à faible vitesse, l'attention du garde est spécialement attirée sur le fait qu'une ou même plusieurs circulations de même sens peuvent avoir franchi la pédale d'annonce pendant le temps mis par l'engin déraillable à parcourir la zone d'annonce et se présenteront au P.N. sans que leur approche soit signalée par l'avertisseur.

Le garde maintient donc obligatoirement le régime des barrières habituellement fermées jusqu'à ce qu'il se soit écoulé huit minutes au moins après le passage au P.N. de l'engin déraillable.

Il ne reprend ensuite le régime des barrières habituellement ouvertes que si, compte tenu des renseignements qu'il aura pu obtenir du chef de transport, l'annonce normale des trains par l'avertisseur paraît rétablie (4).

◆ (1) Rayer la mention inutile :

— « sans annonce préalable » s'applique aux P.N. où les dispositions locales (visibilité suffisante) n'imposent pas l'utilisation de dispositifs de réannonce ;

— « avec une annonce de durée réduite » s'applique aux P.N. où les dispositions locales (visibilité insuffisante) imposent l'utilisation de dispositifs de réannonce.

◆ (2) Par exemple, après le passage à l'heure, sur la voie correspondant à l'annonce annulée, d'un train de même sens régulièrement annoncé dans un délai normal.

◆ (3) Les conditions d'application de cet alinéa, qui implique l'existence de moyens de correspondance entre le P.N. et l'agent qualifié, doivent être précisées, soit dans une consigne spéciale, soit dans la présente consigne.

◆ (4) Par exemple, après le passage à l'heure, sur la voie correspondant à la circulation de l'engin déraillable, d'un train de même sens régulièrement annoncé, dans un délai normal.

Article 8 — Dérangement de l'appareil avertisseur.

Lorsque l'appareil avertisseur ne fonctionne pas normalement (1), le garde doit redoubler de vigilance et appliquer, s'il ne le fait déjà, le régime des barrières habituellement fermées jusqu'à la réparation du dérangement.

Toutefois, pendant cette période, il est autorisé (dérogation prévue à l'article 13 du Règlement des passages à niveau) à ne pas appliquer le régime des barrières habituellement fermées :

- (A) A — à condition d'assurer le gardiennage à service continu, s'il ne le fait déjà ;
- (B) B — à condition d'appliquer, s'il ne le fait déjà, les dispositions des 3^e et 4^e alinéas de l'article 7 du Règlement des passages à niveau.

En outre, il signale immédiatement le dérangement, en se conformant aux instructions figurant sur la couverture du carnet d'avis de dérangement et en fait mention sur le registre du P.N.

- ◆ (1) Par exemple, déclenchement d'une annonce sans passage d'un train (en dehors des cas ci-dessus).
- ◆ (2) Rayer la mention inutile :
 - A — s'applique aux P.N. où la visibilité le permet ;
 - B — s'applique aux P.N. situés sur les lignes à signallement obligatoire.

ANNEXE 2

PRESCRIPTIONS PARTICULIÈRES POUR L'USAGE DES AVERTISSEURS AUTOMATIQUES

(Cas d'un P.N. équipé d'un dispositif d'alerte et annonce)

Ligne de à
P.N. n° (kil.)

Article 1 — Installations.

Le P.N. est pourvu d'un avertisseur automatique comportant :

- une pédale d'alerte (premier avertissement de l'approche des trains venant de) placé au kil. à m du P.N.,
- une pédale d'annonce (deuxième avertissement de l'approche des trains venant de) placée au kil. à m du P.N.,
- une pédale d'annulation, placée au kil. à m du P.N.,
- un voyant d'alerte,
- un voyant d'annonce,
- une sonnerie commune pour l'alerte et l'annonce,
- une sonnerie répétitrice déclenchée en même temps que l'annonce,
- un bouton-poussoir d'annulation manuelle de l'alerte,
- un commutateur de mise hors service de l'alerte,
- un bouton ~~de réarmement plombé, d'annulation d'annonce~~.
- (1).

Article 2 — Fonctionnement normal de l'avertisseur et dispositions à prendre par le garde.

Lorsqu'aucun train n'est annoncé, les voyants blancs sont présentés et les sonneries ne tintent pas.

L'approche d'un train est normalement annoncée par l'apparition du voyant rouge d'alerte, puis celle du voyant rouge d'annonce, ces indications étant accompagnées du tintement de la (ou des) sonnerie.

Cependant, le garde doit également considérer qu'un train est annoncé même si une seule indication est donnée (apparition de l'un ou l'autre voyant, tintement seul d'une sonnerie) (2).

Dès réception d'une alerte, ou d'une annonce, le garde ferme les barrières (ou s'assure qu'elles le sont déjà).

Le passage du train sur la pédale d'annulation entraîne automatiquement l'arrêt de la (ou des) sonnerie et la réapparition des voyants blancs.

Le garde peut alors reprendre, si rien ne s'y oppose par ailleurs, le régime habituel des barrières.

Article 3 — Dispositions à prendre si aucun train ne se présente au P.N. dans un délai de 10 minutes après une annonce.

Si aucun train ne s'est présenté au P.N. 10 minutes après une annonce, le garde peut (dérogation au 2^e alinéa de l'article 8 du Règlement des passages à niveau) ouvrir ses barrières, si un usager le demande et si rien ne s'y oppose par ailleurs, dans les conditions prévues au Règlement des passages à niveau (articles 8 — 1^{er} et 3^e alinéas — 9, 10 et 11).

◆ (1) Compléter, s'il y a lieu, en précisant les installations spéciales : réannonce, relations téléphoniques, annonces par bouton-poussoir, renversement de levier, mise à voie libre d'un signal, annulation d'alerte ou d'annonce automatique ou non sans passage de train au P.N. ~~de discontinu~~

◆ (2) Pour les gardes à service ~~continu~~, l'observation des voyants est imposée quand leur service les appelle au voisinage des avertisseurs, soit pour donner une ouverture des barrières fermées, soit, aux P.N. à régime ouvert, pour reprendre ce régime après le passage d'un train.

L'attention du garde est spécialement attirée sur le fait que le passage au P.N. du premier train provoquera l'annulation de l'annonce alors qu'une ou même plusieurs circulations de même sens peuvent avoir déjà franchi la pédale d'annonce et se présenteront sans que leur approche soit signalée par l'avertisseur.

Le garde maintient donc obligatoirement le régime des barrières habituellement fermées jusqu'à ce qu'il se soit écoulé *huit* minutes au moins après le passage du train annoncé.

Il peut ensuite reprendre le régime des barrières habituellement ouvertes si le fonctionnement normal de l'avertisseur paraît rétabli (1).

Article 4 — Dispositions à prendre si un train déclenche le dispositif d'alerte mais ne déclenche pas le dispositif d'annonce dans un délai normal.

Ce cas peut se présenter notamment lorsqu'un train stationne, manœuvre ou est garé en gare de...

Si l'alerte n'est pas annulée sans intervention du garde, celui-ci doit l'annuler 3 minutes au moins après l'avoir reçue (2) si rien ne s'y oppose par ailleurs, au moyen du bouton-poussoir d'annulation manuelle dont il dispose.

Le garde maintient ensuite ses barrières fermées.

Une minute au moins après annulation de l'alerte il peut, si un usager le demande, les ouvrir dans les conditions prévues au Règlement des passages à niveau (articles 8, 9, 10 et 11).

L'attention du garde est spécialement attirée sur le fait que, après annulation d'une alerte sans passage effectif d'un train au P.N., un train peut parvenir au P.N. sans alerte préalable.

Le garde maintient donc obligatoirement le régime des barrières habituellement fermées jusqu'à ce qu'il se soit écoulé *trois* minutes au moins après annulation de l'alerte.

Il peut ensuite, si rien ne s'y oppose par ailleurs, reprendre le régime des barrières habituellement ouvertes (1).

Article 5 — Dispositions à prendre lorsque l'annonce est annulée sans qu'aucun train de sens correspondant ne se présente au P.N.

Le garde annule, s'il y a lieu, l'alerte correspondante aussitôt après annulation de l'annonce.

Une minute au moins après annulation de l'annonce, le garde peut, si un usager le demande, ouvrir les barrières dans les conditions prévues au Règlement des passages à niveau (articles 8, 9, 10 et 11).

L'attention du garde est spécialement attirée sur le fait que, après annulation d'une annonce sans passage effectif au P.N. du train correspondant, un ou même plusieurs trains de même sens peuvent parvenir au P.N. sans annonce préalable (3) — avec une annonce de durée réduite (3).

Le garde maintient donc obligatoirement le régime des barrières habituellement fermées jusqu'à ce qu'il se soit écoulé *huit* minutes au moins après annulation de l'annonce.

A l'expiration de ce délai, le garde peut reprendre le régime des barrières habituellement ouvertes :

- si l'annonce normale des trains par l'avertisseur paraît rétablie (4).
- s'il lui est possible d'obtenir d'un agent qualifié l'assurance qu'aucun train de même sens ne se trouvait, au moment où l'annonce a été annulée, dans la zone d'annonce (5).

◆ (1) Par exemple, après le passage à l'heure, sur la voie correspondant à l'annonce initiale, d'un train de même sens régulièrement annoncé, dans un délai normal.

◆ (2) Notamment lorsque le garde peut obtenir, dans les conditions précisées, soit dans la présente consigne, soit dans une consigne spéciale, l'assurance que l'alerte annulée correspond bien à un train garé ou manœuvré.

◆ (3) Rayer la mention inutile :

— « sans annonce préalable » s'applique aux P.N. où les dispositions locales (visibilité suffisante) n'imposent pas l'utilisation de dispositifs de réannonce ;

— « avec une annonce de durée réduite » s'applique aux P.N. où les dispositions locales (visibilité insuffisante) imposent l'utilisation de dispositifs de réannonce.

◆ (4) Par exemple, après le passage à l'heure, sur la voie correspondant aux alertes et annonces reçues, puis annulées, d'un train de même sens régulièrement annoncé dans un délai normal.

◆ (5) Les conditions d'application de cet alinéa, qui implique l'existence de moyens de correspondance entre le P.N. et l'agent qualifié, doivent être précisées, soit dans la présente consigne, soit dans une consigne spéciale.

Article 6 — Cessation et reprise du service.

A la cessation du service, le garde tourne le commutateur d'arrêt de la sonnerie d'alerte, ce qui a pour effet de faire apparaître le voyant rouge d'alerte et d'empêcher le tintement de la sonnerie d'alerte au passage des trains sur la pédale d'alerte.

A chaque reprise de service, le garde doit :

- placer le commutateur dans la position correspondant au fonctionnement normal du dispositif d'alerte ;
- observer les indications de tous les voyants et sonneries :
 - en présence d'une indication d'alerte ou d'annonce, il maintient les barrières fermées et applique les prescriptions des articles précédents ;
 - en l'absence de toute indication d'alerte ou d'annonce, il applique les prescriptions de l'article 5. Si la reprise du service est consécutive à une demande d'ouverture en dehors des heures normales, le garde doit laisser s'écouler, après reprise du service, un délai de *trois* minutes avant de donner passage, dans les conditions prévues au Règlement des P.N. (art. 8, 9, 10 et 11), aux véhicules routiers en attente.

Article 7 — Circulation à contre-voie ou à contre-sens — Voie unique temporaire.

Ces mouvements provoquant un dérangement des installations, le garde applique les mesures prévues à l'article 13 du Règlement des passages à niveau, dans les conditions précisées à l'article 9.

Lorsque l'alerte et l'annonce, ou l'annonce seule, ont été provoquées par un mouvement à contre-voie ou à contre-sens ayant déjà franchi le P.N. le garde doit les annuler, aussitôt que possible ; à cet effet, il agit sur le bouton de ^{d'annulation d'annonce} réarmement, après l'avoir déplombé, s'il ne l'est déjà. Il fait le nécessaire pour que ce bouton soit replombé, dès la cessation des mouvements à contre-voie ou à contre-sens.

Article 8 — Circulation des engins déraillables à faible vitesse (lorrys, véhicules rail-route...).

Lorsque l'annonce est annulée par le passage au P.N. d'un engin déraillable à faible vitesse, l'attention du garde est attirée spécialement sur le fait qu'une ou même plusieurs circulations de même sens peuvent avoir franchi la pédale d'annonce pendant le temps mis par l'engin déraillable à parcourir la zone d'annonce et se présenteront au P.N. sans que leur approche soit signalée par l'avertisseur.

Le garde maintient donc le régime des barrières habituellement fermées jusqu'à ce qu'il se soit écoulé huit minutes au moins après le passage au P.N. de l'engin déraillable.

Il ne reprend ensuite le régime des barrières habituellement ouvertes que s'il estime que, compte tenu des renseignements qu'il aura pu obtenir du chef de transport, le fonctionnement normal est alors rétabli (1).

Article 9 — Dérangement de l'appareil avertisseur.

Lorsque l'appareil avertisseur ne fonctionne pas normalement (2), le garde doit redoubler de vigilance et appliquer, s'il ne le fait déjà, le régime des barrières habituellement fermées jusqu'à la réparation du dérangement.

Toutefois, pendant cette période, il est autorisé (dérogation à l'article 13 du Règlement des passages à niveau) à ne pas appliquer le régime des barrières habituellement fermées :

- (3) A — à condition d'assurer le gardiennage à service continu, s'il ne le fait déjà ;
- (3) B — à condition d'appliquer, s'il ne le fait déjà, les dispositions des 3^e et 4^e alinéas de l'article 7 du Règlement des passages à niveau.

En outre, il signale immédiatement le dérangement, en se conformant aux instructions figurant sur la couverture du carnet d'avis de dérangement et en fait mention sur le registre du P.N.

◆ (1) Par exemple après le passage à l'heure, sur la voie correspondant à la circulation de l'engin déraillable, d'un train de même sens régulièrement annoncé, dans un délai normal.

◆ (2) Par exemple, déclenchement d'une annonce sans passage de train (en dehors des cas ci-dessus).

◆ (3) Rayer la mention inutile :

A — s'applique aux P.N. où la visibilité le permet ;

B — s'applique aux P.N. situés sur les lignes à signalement obligatoire.

409LM2/43

**SOCIÉTÉ
NATIONALE**
des
**CHEMINS DE FER
FRANÇAIS**

INSTRUCTION GÉNÉRALE

VB 62 c

N° 4

V

DISTRIBUTION
VB
—
1
20 - 25
31 - 32

Paris, le 3 juin 1961.

PASSAGES A NIVEAU

Usage des avertisseurs automatiques unifiés à zones isolées

Rectificatifs :

Adm F/9/66

Sommaire

	Pages
Art. 1 — Objet de l'Instruction	2
Art. 2 — Nature des avertisseurs automatiques unifiés à zones isolées	2
Art. 3 — Prescriptions relatives à l'usage des avertisseurs automatiques unifiés à zones isolées	2
ANNEXE — Prescriptions particulières pour l'usage des appareils avertisseurs.	
Sous-Annexe 1 — P.N. avec avertisseur automatique dans une seule direction — sans zone de manœuvre.	
Sous-Annexe 2 — P.N. avec avertisseur automatique dans une seule direction — et zone de manœuvre.	
Sous-Annexe 3 — P.N. avec avertisseur automatique dans les deux directions — sans zone de manœuvre.	
Sous-Annexe 4 — P.N. avec avertisseur automatique dans les deux directions et zone de manœuvre dans une seule direction.	
Sous-Annexe 5 — P.N. avec avertisseur automatique et zone de manœuvre dans les deux directions.	



article 1 ♦ Objet de l'Instruction.

La présente Instruction a pour objet de définir les prescriptions d'emploi des avertisseurs automatiques unifiés, commandés par zones isolées.

article 2 ♦ Nature des avertisseurs automatiques unifiés à zones isolées.

Les avertisseurs automatiques unifiés à zones isolées font l'objet d'une note de commentaires et des schémas correspondants.

article 3 ♦ Prescriptions relatives à l'usage des avertisseurs automatiques unifiés à zones isolées.

Les dispositions à prendre par le garde sont précisées dans une consigne établie en s'inspirant du modèle donné en Annexe. Cette consigne est encartée dans le Livret de Service du P.N. (imprimé 018.2850); elle doit être adaptée au cas particulier et les textes accolés d'un trait vertical doivent correspondre à l'équipement réalisé au P.N.

Le Directeur Général Adjoint,

F. HÉBERT.

**PRESCRIPTIONS PARTICULIÈRES
POUR L'USAGE DES APPAREILS AVERTISSEURS**

Ligne de X à Y

P. N. n° _____ kilomètre

article 1 ◆

- a) L'ouverture des barrières, habituellement fermées ou, aux P.N. où elles sont habituellement ouvertes, fermées en application des dispositions du Règlement des passages à niveau, ou de la présente consigne, doit se faire dans les conditions prévues aux articles 8, 9, 10 et 11 du Règlement des P.N. et le garde doit s'assurer qu'aucun train n'approche sur aucune voie.
- b) Les dérogations au Règlement des P.N. prévues par ce Règlement et appliquées dans la présente consigne sont imprimées en italique.
- c) Le cas échéant, des instructions particulières, données par consignes spéciales, de durée limitée, se substituent aux prescriptions de la présente consigne (trains de travaux

articles 2, 3 et 4 ◆

Voir Sous-Annexe 1, 2, 3, 4 ou 5, selon le cas (1).

article 5 ◆ *Usage du commutateur de renvoi.*

Lorsque le gardiennage peut à certaines heures être effectué d'un poste différent du poste principal, le garde y trouve les mêmes voyants et sonneries qu'au poste principal. Un commutateur permet d'assurer le renvoi des sonneries sur l'un ou l'autre poste.

En prenant son service le garde doit s'assurer que le renvoi est placé dans la position correspondant au poste qu'il va occuper et mentionner cette position au registre du P.N.

En quittant son service le garde doit mettre le renvoi dans la position correspondant au poste qui sera occupé par son successeur.

article 6 ◆ *Usage du commutateur d'arrêt de sonnerie.*

Ce commutateur ne peut être mis sur la position « Arrêt » que pendant les périodes nocturnes de gardiennage discontinu à régime fermé de h à h.

En prenant son service le garde doit s'assurer que le commutateur est correctement placé et mentionner cette vérification au registre du P.N.

P.N. à RO
+ RF
avec zone
de manœuvre

◆ (1) Ces Sous-Annexes traitent les différents cas qui peuvent se présenter aux P.N. équipés d'un avertisseur ou de deux avertisseurs de sens différents ; s'il s'agit de P.N. comportant deux avertisseurs de même sens ou plus de deux avertisseurs de sens différents (cas des P.N. à plus de deux voies), ces Sous-Annexes doivent être adaptées aux cas particuliers, en appliquant les mêmes principes : fermeture des barrières si l'un des voyants n'est pas vert avec possibilité d'ouverture en régime fermé si aucun voyant n'est rouge.

article 7 ♦ Circulation à contre-voie ou à contre-sens.

Un bouton plombé permet de rétablir le fonctionnement normal de l'avertisseur lorsque celui-ci est perturbé par le passage d'une circulation à contre-voie ou à contre-sens.

Après le passage d'un mouvement à contre-voie ou à contre-sens le garde applique les dispositions prévues à l'article 13 du Règlement des passages à niveau. Il doit annuler l'annonce de ce mouvement en agissant sur le bouton ^{d'annulation de l'annonce} de réarmement lorsqu'il estime que la zone d'annonce est dégagée et l'avis de dérangement établi doit préciser « Circulation à contre-voie (ou) à contre-sens sur voie ... — bouton de ^{d'annulation} réarmement déplombé ». _{d'annonce}

article 8 ♦ Dérangement de l'appareil avertisseur.

Lorsque l'appareil avertisseur ne fonctionne pas normalement, le garde se conforme aux prescriptions de l'article 13 du Règlement des passages à niveau, dans les conditions précisées au Livret de Service (page 40).

En particulier, lorsqu'un voyant reste rouge pendant plus de 10 minutes sans passage d'aucun train correspondant et si le garde ne s'aperçoit pas, ou n'est pas prévenu, de la présence d'un train — en mouvement ou arrêté — dans la zone d'annonce, il conclut au dérangement.

**P. N. AVEC AVERTISSEUR AUTOMATIQUE DANS UNE SEULE DIRECTION
SANS ZONE DE MANŒUVRE**

article 2 ♦ Installations.

L'avertisseur automatique comporte pour les trains venant de la direction de X :

- A — Un voyant qui peut être vert ou rouge.
- B — Une sonnerie S qui tinte lorsque le voyant n'est pas vert.
- C — une sonnerie répétitrice R de la sonnerie S.
- D — Un bouton ~~plombé de réarmement~~ *d'annulation d'annonce plombé*

article 3 ♦ Fonctionnement normal de l'avertisseur.

- A — Lorsque le voyant est vert, aucun train se dirigeant vers le P.N. ne se trouve dans la zone d'annonce (origine au kil.).
- B — Lorsque le voyant est rouge, un train venant de la direction de X se dirige vers le P.N.

article 4 ♦ Dispositions à observer par le garde.

- A — Le garde doit fermer les barrières ou s'assurer qu'elles le sont déjà lorsque le voyant (1) n'est pas vert ou lorsqu'une sonnerie tinte.
- B — Les barrières fermées peuvent être ouvertes lorsque le voyant est vert et qu'aucune sonnerie ne tinte.

Si, avant que l'usager ait pu s'engager sur le P.N., le voyant passe au rouge ou si la (ou une) sonnerie (au moins) vient à tinter, les barrières doivent être refermées immédiatement ou maintenues fermées.

♦ (1) Les gardes à service discontinu doivent observer le voyant quand leur service les appelle au voisinage de l'avertisseur, soit pour donner une ouverture des barrières fermées, soit, aux P.N. à régime ouvert, pour reprendre ce régime après le passage d'un train.

P.N. AVEC AVERTISSEUR AUTOMATIQUE DANS UNE SEULE DIRECTION ET ZONE DE MANŒUVRE

article 2 ♦ Installations.

L'avertisseur automatique comporte pour les trains venant de la direction de X :

- | | |
|-------------------|--|
| | A — un voyant qui peut être vert, jaune ou rouge. |
| P.N. à RF | B — une sonnerie S qui tinte lorsque le voyant est rouge. |
| | C — une sonnerie répétitrice R de la sonnerie S. |
| | D — un ronfleur V qui vibre lorsque le voyant est jaune. |
| | |
| P.N. à RO | B — une sonnerie S qui tinte lorsque le voyant est rouge ou jaune. |
| | C — une sonnerie répétitrice R de la sonnerie S. |
| | D — un ronfleur V dont la vibration peut être substituée au tintement de la sonnerie S et de la sonnerie R, lorsque le voyant est jaune, par action du garde sur un bouton-poussoir P. |
| | |
| P.N. à RO
+ RF | B — une sonnerie S qui tinte lorsque le voyant est rouge ou jaune. |
| | C — une sonnerie répétitrice R de la sonnerie S. |
| | D — un ronfleur V dont la vibration peut être substituée au tintement de la sonnerie S et de la sonnerie R, lorsque le voyant est jaune, par action du garde sur un bouton-poussoir P. |
| | E — un commutateur d'arrêt de sonnerie à deux positions qui permet, dans la position arrêt, de substituer la vibration du ronfleur V au tintement de la sonnerie S et de la sonnerie R, lorsque le voyant est jaune. |
| | F — un bouton ^{d'annulation d'annonce} plombe de réarmement. plombé |

article 3 ♦ Fonctionnement normal de l'avertisseur.

- A — Lorsque le voyant est vert, aucun train se dirigeant vers le P.N. ne se trouve dans la zone d'annonce : (origine au kil.).
- B — Lorsque le voyant est rouge, un train venant de la direction de X s'approche du P.N.
- C — Lorsque le voyant est jaune, un train susceptible de se diriger vers le P.N. se trouve en gare de, entre le kil. (origine de la zone de manœuvre) et le kil. (fin de la zone de manœuvre).

article 4 ♦ Dispositions à observer par le garde.

- A — Le garde doit fermer les barrières ou s'assurer qu'elles le sont déjà lorsque l'une des conditions suivantes est réalisée :
 - a) le voyant n'est pas vert (1).
 - b) la sonnerie S ou la sonnerie R tinte.
 - c) le ronfleur V vibre.

♦ (1) Les gardes à service discontinu doivent observer le voyant quand leur service les appelle au voisinage de l'avertisseur, soit pour donner une ouverture des barrières fermées, soit, aux P.N. à régime ouvert, pour reprendre ce régime après le passage d'un train.

B — Les barrières peuvent être ouvertes :

1° — lorsque les trois conditions suivantes sont réalisées :

- a) le voyant est vert.
- b) ni la sonnerie S ni la sonnerie R ne tintent.
- c) le ronfleur V ne vibre pas.

2° — si un usager le demande, lorsque les deux conditions suivantes sont réalisées :

- | | | |
|----------------------------|---|--|
| P.N. à RF | } | a) le voyant est jaune. |
| | | b) le ronfleur V vibre. |
| P.N. à RO
et
RO + RF | } | a) le voyant est jaune. |
| | | b) le ronfleur V vibre, après action du garde sur le bouton-poussoir P, s'il y a lieu. |

Les barrières ouvertes dans les conditions définies au 2°) ci-dessus doivent être fermées aussitôt après le passage de l'usager.

Si, avant que l'usager ait pu s'engager sur le P.N., le voyant passe au rouge ou si le tintement de la sonnerie S et de la sonnerie R se substitue à la vibration du ronfleur, les barrières doivent être refermées immédiatement ou maintenues fermées.

**P. N. AVEC AVERTISSEUR AUTOMATIQUE DANS LES DEUX DIRECTIONS
SANS ZONE DE MANŒUVRE**

article 2 ♦ Installations.

L'avertisseur automatique comporte :

- A — Pour les trains venant de la direction de X, un voyant voie 1 qui peut être vert ou rouge.
- B — Pour les trains venant de la direction de Y, un voyant voie 2 qui peut être vert ou rouge.
- C — Une sonnerie S qui tinte lorsque l'un des voyants n'est pas vert.
- D — Une sonnerie répétitrice R de la sonnerie S.
- E — Un bouton ~~plombé de réarmement~~, *d'annulation d'annonce plombé*.

article 3 ♦ Fonctionnement normal de l'avertisseur.

- A — Lorsque les deux voyants sont verts, aucun train se dirigeant vers le P.N. ne se trouve dans la zone d'annonce des trains venant de X (origine au kil.) — ni dans la zone d'annonce des trains venant de Y (origine au kil.).
- B — Lorsque le voyant voie 1 est rouge, un train venant de la direction de X s'approche du P.N.
- C — Lorsque le voyant voie 2 est rouge, un train venant de la direction de Y s'approche du P.N.

article 4 ♦ Dispositions à observer par le garde.

- A — Le garde doit fermer les barrières ou s'assurer qu'elles le sont déjà lorsque l'un des voyants (1) n'est pas vert ou lorsqu'une sonnerie tinte.
- B — Les barrières fermées peuvent être ouvertes lorsque les deux voyants sont verts et qu'aucune sonnerie ne tinte.

Si, avant que l'usager ait pu s'engager sur le P.N., l'un des voyants passe au rouge ou si l'une des sonneries vient à tinter, les barrières doivent être refermées immédiatement ou maintenues fermées.

♦ (1) Les gardes à service discontinu doivent observer les voyants lorsque leur service les appelle au voisinage de l'avertisseur, soit pour donner une ouverture des barrières fermées, soit, aux P.N. à régime ouvert, pour reprendre ce régime après le passage d'un train.

**P.N. AVEC AVERTISSEUR AUTOMATIQUE DANS LES DEUX DIRECTIONS
ET ZONE DE MANŒUVRE DANS UNE SEULE DIRECTION**

article 2 ♦ Installations.

L'avertisseur automatique comporte :

- | | |
|-------------------|--|
| | A — Pour les trains venant de la direction de X, un voyant voie 1 qui peut être vert, jaune ou rouge. |
| | B — Pour les trains venant de la direction de Y, un voyant voie 2 qui peut être vert ou rouge. |
| P.N. à RF | C — Une sonnerie S qui tinte lorsque l'un des voyants est rouge. |
| | D — Une sonnerie répétitrice R de la sonnerie S. |
| | E — Un ronfleur V qui vibre lorsque le voyant A est jaune. |
| P.N. à RO | C — Une sonnerie S qui tinte lorsque le voyant A est rouge ou jaune, et lorsque le voyant B est rouge. |
| | D — Une sonnerie répétitrice R de la sonnerie S. |
| | E — Un ronfleur V dont la vibration peut être substituée au tintement de la sonnerie S et de la sonnerie R, lorsque le voyant A est jaune et le voyant B vert, par action du garde sur un bouton-poussoir P. |
| P.N. à RO
+ RF | C — Une sonnerie S qui tinte lorsque le voyant A est rouge ou jaune, et lorsque le voyant B est rouge. |
| | D — Une sonnerie répétitrice R de la sonnerie S. |
| | E — Un ronfleur V dont la vibration peut être substituée au tintement de la sonnerie S et de la sonnerie R, lorsque le voyant A est jaune et le voyant B vert, par action du garde sur un bouton-poussoir P. |
| | F — Un commutateur d'arrêt de sonnerie à deux positions qui permet, pour la position arrêt, de substituer la vibration du ronfleur V au tintement de la sonnerie S et de la sonnerie R, lorsque le voyant A est jaune et le voyant B vert. |
| | G — Un bouton plombé de réarmement <i>d'annulation d'annonce plombé</i> |

article 3 ♦ Fonctionnement normal de l'avertisseur.

- A — Lorsque les deux voyants sont verts, aucun train se dirigeant vers le P.N. ne se trouve dans la zone d'annonce des trains venant de X (origine au kil.) — ni dans la zone d'annonce des trains venant de Y (origine au kil.).
- B — Lorsque le voyant voie 1 est rouge, un train venant de la direction de X s'approche du P.N.
- C — Lorsque le voyant voie 2 est rouge, un train venant de la direction de Y s'approche du P.N.
- D — Lorsque le voyant voie 1 est jaune, un train susceptible de se diriger vers le P.N. se trouve en gare de, entre le kil. (origine de la zone de manœuvre) et le kil. (fin de la zone de manœuvre).

article 4 ♦ Dispositions à observer par le garde.

- A — Le garde doit fermer les barrières ou s'assurer qu'elles le sont déjà lorsque l'une des conditions suivantes est réalisée :
- a) l'un des voyants n'est pas vert (1).
 - b) la sonnerie S ou la sonnerie R tinte.
 - c) le ronfleur V vibre.

♦ (1) Les gares à service discontinu doivent observer les voyants lorsque leur service les appelle au voisinage de l'avertisseur, soit pour donner une ouverture des barrières fermées, soit, aux P.N. à régime ouvert, pour reprendre ce régime après le passage d'un train.

B — Les barrières peuvent être ouvertes :

1° — lorsque les trois conditions suivantes sont réalisées :

- a) les deux voyants sont verts.
- b) ni la sonnerie S ni la sonnerie R ne tintent.
- c) le ronfleur V ne vibre pas.

2° — si un usager le demande, lorsque les trois conditions suivantes sont réalisées :

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| P.N. à RF | } | a) le voyant A est jaune. |
| | | b) le voyant B est vert. |
| | | c) le ronfleur V vibre. |
| P.N. à RO
et RO+RF | } | a) le voyant A est jaune. |
| | | b) le voyant B est vert. |
| | | c) le ronfleur V vibre, après action du garde sur le bouton-poussoir P,
s'il y a lieu. |

Les barrières ouvertes dans les conditions définies en 2°) ci-dessus doivent être fermées aussitôt après le passage de l'usager.

Si, avant que l'usager ait pu s'engager sur le P.N., l'un des voyants passe au rouge ou si le tintement de la sonnerie S ou de la sonnerie R se substitue à la vibration du ronfleur, les barrières doivent être refermées immédiatement ou maintenues fermées.

**P.N. AVEC AVERTISSEUR AUTOMATIQUE ET ZONE DE MANŒUVRE
DANS LES DEUX DIRECTIONS**

article 2 ♦ Installations.

L'avertisseur automatique comporte :

- | | | |
|-------------------|---|---|
| P.N. à RF | } | <p>A — Pour les trains venant de la direction de X, un voyant voie 1 qui peut être vert, jaune ou rouge.</p> <p>B — Pour les trains venant de la direction de Y, un voyant voie 2 qui peut être vert, jaune ou rouge.</p> <p>C — Une sonnerie S qui tinte lorsque l'un des voyants est rouge.</p> <p>D — Une sonnerie répétitrice R de la sonnerie S.</p> <p>E — Un ronfleur V qui vibre lorsque l'un des voyants est jaune et l'autre vert, ou lorsque les deux voyants sont jaunes.</p> |
| P.N. à RO | } | <p>C — Une sonnerie S qui tinte lorsque l'un des voyants est rouge ou jaune.</p> <p>D — Une sonnerie répétitrice R de la sonnerie S.</p> <p>E — Un ronfleur V dont la vibration peut être substituée au tintement de la sonnerie S et de la sonnerie R, lorsque l'un des voyants est jaune et l'autre vert, ou lorsque les deux voyants sont jaunes, par action du garde sur un bouton-poussoir P.</p> |
| P.N. à RO
+ RF | } | <p>C — Une sonnerie S qui tinte lorsque l'un des voyants est rouge ou jaune.</p> <p>D — Une sonnerie répétitrice R de la sonnerie S.</p> <p>E — Un ronfleur V dont la vibration peut être substituée au tintement de la sonnerie S et de la sonnerie R, lorsque l'un des voyants est jaune et l'autre vert, ou lorsque les deux voyants sont jaunes, par action du garde sur un bouton-poussoir P.</p> <p>F — Un commutateur d'arrêt de sonnerie à deux positions qui permet, dans la position arrêt, de substituer la vibration du ronfleur V au tintement de la sonnerie S et de la sonnerie R, lorsque l'un des voyants est jaune et l'autre vert, ou lorsque les deux voyants sont jaunes.</p> <p>G — Un bouton plombé de réarmement. <i>d'annulation d'annonce plombé</i></p> |

article 3 ♦ Fonctionnement normal de l'avertisseur.

- A — Lorsque les deux voyants sont verts, aucun train se dirigeant vers le P.N. ne se trouve dans la zone d'annonce des trains venant de X (origine au kil.) — ni dans la zone d'annonce des trains venant de Y (origine au kil.).
- B — Lorsque le voyant voie 1 est rouge, un train venant de la direction de X s'approche du P.N.
- C — Lorsque le voyant voie 2 est rouge, un train venant de la direction de Y s'approche du P.N.
- D — Lorsque le voyant 1 est jaune, un train susceptible de se diriger vers le P.N. se trouve en gare de, entre le kil. (origine de la zone de manœuvre de) et le kil. (fin de la zone de manœuvre de).
- E — Lorsque le voyant voie 2 est jaune, un train susceptible de se diriger vers le P.N. se trouve en gare de, entre le kil. (origine de la zone de manœuvre de) et le kil. (fin de la zone de manœuvre de).

article 4 ♦ Dispositions à observer par le garde.

A — Le garde doit fermer les barrières ou s'assurer qu'elles le sont déjà lorsque l'une des conditions suivantes est réalisée :

- a) l'un des voyants n'est pas vert (1).
- b) la sonnerie S ou la sonnerie R tinte.
- c) le ronfleur V vibre.

B — Les barrières peuvent être ouvertes :

1° — lorsque les trois conditions suivantes sont réalisées :

- a) les deux voyants sont verts.
- b) ni la sonnerie S ni la sonnerie R ne tintent.
- c) le ronfleur V ne vibre pas.

2° — si un usager le demande, lorsque les trois conditions suivantes sont réalisées :

P.N. à RF

- a) l'un des voyants est jaune.
- b) l'autre voyant est vert ou jaune.
- c) le ronfleur V vibre.

P.N. à RO
et
RO + RF

- a) l'un des voyants est jaune.
- b) l'autre voyant est vert ou jaune.
- c) le ronfleur V vibre, après action du garde sur le bouton-poussoir P, s'il y a lieu.

Les barrières ouvertes dans les conditions définies au 2°) ci-dessus doivent être fermées aussitôt après le passage de l'usager.

Si, avant que l'usager ait pu s'engager sur le P.N., l'un des voyants passe au rouge ou si le tintement de la sonnerie S ou de la sonnerie R se substitue à la vibration du ronfleur V, les barrières doivent être refermées immédiatement ou maintenues fermées.

♦ (1) Les gardes à service discontinu doivent observer les voyants lorsque leur service les appelle au voisinage de l'avertisseur, soit pour donner une ouverture des barrières fermées, soit, aux P.N. à régime ouvert, pour reprendre ce régime après le passage d'un train.

B

409LM 2/44

SOCIÉTÉ
NATIONALE
des
CHEMINS DE FER
FRANÇAIS

INSTRUCTION GÉNÉRALE

VB 62 c

N° 2

V

Paris, le 12 novembre 1963.

DISTRIBUTION
VB
—
1
20 - 25
31 - 32 - 33 - 34* - 35*
43 bis
51 - 52
530 - 531 - 534*
<small>* Distribution limitée aux seuls établissements et agents intéressés.</small>

Le présent tirage annule et remplace celui du 1^{er} mars 1957 (1).

PASSAGES A NIVEAU NON GARDÉS

Signalisation automatique lumineuse avec demi-barrières

MESURES A PRENDRE
EN CAS DE DÉRANGEMENT DES INSTALLATIONS

Rectificatifs :

.....

.....

.....

.....

article 1 ♦ **Objet.**

La présente Instruction Générale a pour objet de définir les mesures à prendre en cas de dérangement des dispositifs de signalisation automatique lumineuse avec demi-barrières utilisés pour annoncer l'approche des trains à certains passages à niveau non gardés.

article 2 ♦ **Généralités.**

A — Les dispositifs de signalisation automatique lumineuse comportent essentiellement :

- a) deux boîtes à feux ;
- b) deux demi-barrières et une sonnerie à forte sonorité, actionnée seulement pendant leur abaissement (2).

B — Lorsqu'un train s'approche du passage à niveau, à partir du moment où il s'en trouve à une distance déterminée, et jusqu'à ce que le dernier véhicule du train s'en soit éloigné de 50 m environ, les dispositifs de signalisation automatique lumineuse présentent simultanément :

- a) deux feux rouges clignotant alternativement ou simultanément ;
- b) les demi-barrières en position horizontale.

La sonnerie tinte seulement pendant la période d'abaissement des demi-barrières.

C — Lorsqu'aucun train ne s'approche du PN ou lorsque le dernier véhicule d'un train qui s'en éloigne en est à plus de 50 m environ :

- a) les feux sont éteints ;
- b) les demi-barrières sont relevées ;
- c) la sonnerie ne tinte pas.

♦ (1) Il diffère du précédent par des précisions apportées à l'article 4 en ce qui concerne la nature des documents et des agrès mis à la disposition de l'agent chargé du gardiennage provisoire du PN.

♦ (2) Dans certains cas et notamment lorsqu'elle risque de gêner les riverains cette sonnerie peut ne pas être installée.

article 3 ♦ *Dérangement des installations.*

Les installations sont à considérer en dérangement lorsque les indications présentées discordent, d'une façon quelconque, avec les indications normales. **Par exemple :**

- A — Lorsqu'un train s'approche du P N :
- a) extinction ou non clignotement des feux rouges ;
 - b) non présentation des demi-barrières en position horizontale ;
 - c) non fonctionnement de la sonnerie.
- B — Lorsqu'aucun train ne s'approche du P N :
- a) allumage des feux rouges ;
 - b) abaissement des demi-barrières ;
 - c) tintement en permanence de la sonnerie.

article 4 ♦ *Mesures à prendre en cas de dérangement.*

A — Tout agent qui constate (ou apprend par un tiers) un dérangement quelconque des installations, doit faire le nécessaire pour avertir, **par les voies les plus rapides :**

- a) le Chef de district ;
- b) le Chef de canton, ou son remplaçant ;
- c) l'agent SE chargé de l'entretien de l'installation ou l'agent SE d'astreinte (s'il y en a un).

Les agents V B qui constatent ou apprennent un dérangement doivent en aviser en outre, dans toute la mesure du possible, les gares encadrant le P N, en leur précisant la nature du dérangement et les dispositions prises.

B — L'agent SE chargé de l'entretien de l'installation, ou l'agent SE d'astreinte, procède aussitôt que possible au rétablissement de son fonctionnement normal.

C — Le Chef de district, dès qu'il est avisé d'un dérangement s'assure que l'agent SE fait le nécessaire pour rétablir le fonctionnement normal du signal routier et, sauf si le dérangement n'intéresse que la sonnerie ou le clignotement des feux, que le Chef de canton, ou l'agent d'astreinte de la voie, a pris les mesures nécessaires pour assurer la sécurité des usagers au passage à niveau considéré.

D — En attendant le rétablissement du fonctionnement normal du signal routier, le Chef de canton, ou son remplaçant, assure, ou fait assurer (sauf si le dérangement n'intéresse que la sonnerie ou le clignotement des feux) le gardiennage sur place du P N en dérangement, dans les conditions précisées ci-après.

E — L'agent (1) chargé du gardiennage provisoire du P N, qui dispose, dans un coffre placé à proximité du P N, des documents et agrès ci-après :

Documents	Agrès
— Un livret de service du P N (0.018.2850)	— 1 boîte à pétards garnie de 6 pétards
— Un registre du P N (0.018.2855)	— 2 dispositifs de remplacement des barrières
— Un carnet de dérangements (0.018.2861)	— 1 drapeau rouge à main
— Un règlement des P N	— 1 torche à flamme rouge
— Quelques exemplaires de l'imprimé « Reconnaissance de responsabilité par l'auteur d'une avarie de barrière de P N » (0.018.0300)	— 3 lanternes à pétrole avec leurs accessoires,
— Déclaration à faire signer par un militaire auteur d'une avarie de barrière de P N (0.018.0302)	

♦ (1) Aux P N à forte circulation routière un autre agent peut lui être adjoint pour permettre la manœuvre simultanée des deux demi-barrières.

21 14 1 4 - 2 670 Ex.

409LN 2/44

S.N.C.F.
REGION DU SUD-OUEST
Voie et Bâtiments
Service Général
Coordination des Instructions

Paris, le 26 mars 1964.

NOTE

accompagnant l'Instruction Générale VB 62 c n° 2
du 12 novembre 1963

(La présente Note annule et remplace celle du 9 septembre 1957)

En ce qui concerne les cas de dérangements dans le clignotement des feux, visés aux paragraphes C et D de l'article 4, il est précisé que :

- l'allumage permanent d'un ou de plusieurs feux constitue un dérangement de feux qui nécessite le rétablissement du gardiennage provisoire;
- une cadence de clignotement différente de la cadence normale ou la non simultanéité du clignotement lorsque le P.K. est pourvu de signaux à clignotement simultané, constitue un dérangement qui ne nécessite pas de gardiennage provisoire.

/ L'INGENIEUR EN CHEF
CHEF DE LA DIVISION DE L'ENTRETIEN,

CELLIER.

- a) provoque, au moyen du commutateur de commande manuelle d'annonce, et si rien ne s'y oppose par ailleurs, l'allumage permanent des feux rouges et l'abaissement permanent des demi-barrières ;
- b) si les feux rouges ne peuvent être présentés en permanence ou en cas d'avarie de l'une ou des deux demi-barrières, met en place des dispositifs de fortune (enrouleurs Baron, cordes à banderoles ...) interrompant en permanence la circulation routière ;
- c) présente à tout véhicule routier qui s'approche du PN un drapeau rouge le jour, un feu rouge la nuit ;
- d) signale verbalement au conducteur du véhicule routier que les installations sont en dérangement ;
 - s'assure, compte tenu notamment de la visibilité à pied d'œuvre dont il dispose, que le PN peut être traversé sans danger ;
 - le cas échéant, enlève les dispositifs de fortune, en commençant par celui opposé au sens de circulation du véhicule routier ;
 - relève la demi-barrière correspondant au sens de circulation du véhicule routier ;
 - sans chercher à modifier les indications données par les feux du signal routier, invite, si rien ne s'y oppose, le conducteur à traverser le PN ;
- e) rétablit, le cas échéant, les dispositions b) ci-dessus dès que le véhicule routier a dégagé le PN.

Exceptionnellement, si la circulation ferroviaire est très faible et si l'agent chargé du gardiennage provisoire peut être renseigné avec certitude sur les heures de passage de tous les trains, les dispositions prévues ci-dessus peuvent n'être appliquées à certains passages à niveau à forte circulation routière que 5 minutes (1) avant l'heure normale de passage de chaque train et jusqu'au passage effectif de ce train.

Des consignes « locales » préciseront pour chacun des PN intéressés les mesures à prendre dans chaque cas particulier.

En cas de brouillard ou d'intempéries, ou pour toute autre cause réduisant la visibilité à pied d'œuvre, l'agent chargé du gardiennage provisoire invite les passagers du véhicule routier à traverser à pied, puis autorise la traversée par le conducteur.

article 5 ♦ Rapports sur les incidents de signalisation automatique lumineuse.

Les rapports sur les incidents de signalisation automatique lumineuse (2) doivent être établis sur imprimés 0.018.1622 « Incident de PN », dont le modèle est donné en Annexe à l'Instruction Générale VB 32 n° 2.

Le Directeur Général,

Ph. DARGEOU.

♦ (1) Ce délai peut être réduit si l'importance de la circulation routière le justifie et si des mesures spéciales peuvent être prises pour la circulation ferroviaire (par exemple arrêt avant le PN).

♦ (2) Y compris la rupture d'une demi-barrière.

DISTRIBUTION
VB
—
1
10 - 13
20 - 25
31 - 32
41 - 41 bis - 43 bis

Rectificatifs :

.....

.....

.....

.....

409 LM 2145

INSTRUCTION GÉNÉRALE

VB 62 c

N° 1

Paris, le 23 juin 1964.

Le présent tirage annule et remplace celui du 30 septembre 1938.

**INSTALLATION AUX PASSAGES A NIVEAU
A DEUX OU PLUSIEURS VOIES
DE PANCARTES D'AVERTISSEMENT S'ADRESSANT AUX PIÉTONS**

article premier ♦ Objet.

Pour éveiller la prudence des piétons et leur assurer ainsi les meilleures conditions de sécurité, des pancartes d'avertissement sont installées aux portillons des passages à niveau situés sur des lignes à deux ou plus de deux voies.

article 2 ♦ Description et conditions d'implantation des pancartes d'avertissement.

Ces pancartes, portant sur une face un dessin représentant un piéton qui traverse précipitamment derrière un train et le texte suivant : « Ne traversez pas sans regarder dans les deux directions. — Un train peut en cacher un autre », sont en tôle émaillée, d'un type uniforme, et ont 270 mm de largeur et 380 mm de hauteur. Elles sont fixées sur un poteau ou sur l'un des montants des portillons à l'aide de ferrures appropriées et disposées de façon à être parfaitement visibles par les piétons pénétrant sur la voie par les portillons et à recevoir la nuit l'éclairage des lampes voisines dans toute la mesure du possible.

article 3 ♦ Imputation des dépenses d'installation.

Les dépenses d'installations des pancartes prévues à l'article premier seront imputées au budget d'Exploitation.

article 4 ♦ Entretien.

Les pancartes installées en vertu de la présente instruction ainsi que celles déjà installées devront toujours être maintenues en parfait état.

Le Directeur Général,
Ph. DARGEOU.