

Prescriptions applicables par le conducteur d'un train circulant en sens inverse du sens normal ou établi

Document d'exploitation

Version 01 du 22-06-2015
Applicable à partir du 11-12-2016

SNCF RESEAU

(CG SE 3 B n°5)
RFN-CG-SE 03 B-00-n°005



Sommaire

Article 1. Préambule	1
1.1. Origine de la création du document.....	1
1.2. Objet.....	1
1.3. Abréviations utilisées.....	1
1.4. Glossaire	1
CHAPITRE 1 : CIRCULATION EN SENS INVERSE DU SENS NORMAL	3
Article 101. Circulation à contre-sens	3
101.1. Circulation à contre-sens sur voie unique temporaire (V.U.T.)	3
101.1.1. Principes généraux.....	3
101.1.2. Entrée à contre-sens	3
101.1.3. Circulation - Signalisation - Vitesse limite	3
101.1.4. Sortie du contre-sens	4
101.2. Circulation à contre-sens sur installations de voie unique temporaire à caractère permanent (V.U.T.P.)	5
101.2.1. Principes généraux.....	5
101.2.2. Entrée d'un parcours à contre-sens	5
101.2.3. Circulation - Signalisation - Vitesse limite	5
101.2.4. Sortie d'un parcours à contre-sens.....	5
101.3. Circulation à contre-sens sur installations de contre-sens (I.C.S.).....	5
101.3.1. Principes généraux.....	5
101.3.2. Entrée d'un parcours à contre-sens	6
101.3.3. Circulation - Signalisation - Vitesse limite	6
101.3.4. Sortie d'un parcours à contre-sens.....	6
Article 102. Mouvement à contre-voie	6
102.1. Principes généraux.....	6
102.1.1. Engagement à contre-voie	7
102.1.2. Circulation à contre-voie.....	7
102.1.3. Dégagement du mouvement à contre-voie	7
102.2. Mouvement à contre-voie en pleine voie à l'initiative d'un conducteur	8
CHAPITRE 2 : CIRCULATION EN SENS INVERSE DU SENS ETABLI.....	9
Article 201. Principes généraux.....	9
ANNEXE 1 EXEMPLE D'ORDRE A DONNER AU CONDUCTEUR D'UN TRAIN CIRCULANT A CONTRE-SENS SUR V.U.T.....	11
ANNEXE 2 EXEMPLE N°1 D'ORDRE A DONNER AU CONDUCTEUR D'UN TRAIN CIRCULANT A CONTRE-VOIE.....	15
ANNEXE 3 EXEMPLE N°2 D'ORDRE A DONNER AU CONDUCTEUR D'UN TRAIN CIRCULANT A CONTRE-VOIE.....	19

Article 1. Préambule

Le présent document d'exploitation est élaboré en application :

- de l'arrêté du 19 mars 2012 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national,
- du décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 modifié relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire.

1.1. Origine de la création du document

La création de ce document est motivée par :

- la mise en conformité avec l'arrêté du 19 mars 2012,
- l'intégration d'une partie des dispositions contenues dans les textes IN 1522, IN 1523 et IN 1525 qui relèvent du périmètre de la documentation d'exploitation visée à l'article 10 du décret n°2006-1279 modifié,
- l'intégration de dispositions, d'ordre général, applicables par le conducteur amené à circuler en sens inverse du sens établi.

1.2. Objet

Ce document a pour objet de préciser :

- les principes de circulation à contre-sens sur voie unique temporaire (V.U.T.), sur voie unique temporaire à caractère permanent (V.U.T.P.) et sur installations de contre-sens (I.C.S.) ainsi que la conduite à tenir par le conducteur,
- les principes de circulation à contre-voie ainsi que la conduite à tenir par le conducteur,
- les principes de circulation en sens inverse du sens établi.

1.3. Abréviations utilisées

ICS	Installations de contre-sens
IPCS	Installations permanentes de contre-sens
ITCS	Installations temporaires de contre-sens
PL	Pleine ligne
PN à SAL	Passage à niveau à signalisation automatique et lumineuse
RFN	Réseau ferré national
TECS	Tableau d'entrée à contre-sens
TSCS	Tableau de sortie à contre-sens
VUT	Voie unique temporaire
VUTP	Voie unique temporaire à caractère permanent

1.4. Glossaire

Contre-sens	En double voie, les circulations se déplaçant sur une voie en sens inverse du sens normal sont dites "à contre-sens" sur une installation de contre-sens ou en voie unique temporaire.
Contre-voie	Elles sont dites "à contre-voie" dans tous les autres cas.

Établissement de pleine ligne (PL)	Lieu spécialement aménagé pour le départ, l'arrêt, l'arrivée, le garage ou les manœuvres des trains, et normalement fermé au service de la circulation.
Gare	Lieu, ouvert au service de la circulation, spécialement aménagé pour les opérations relatives à la circulation des trains (départ, arrêt, arrivée, croisement, dépassement, garage ou manœuvres des trains...).
Installations de contre-sens (I.C.S.)	Installations permanentes (I.P.C.S.) ou temporaires (I.T.C.S.) permettant, en double voie, de faire circuler sur une voie, des trains en sens inverse du sens normal. Sur ces voies, des installations de sécurité s'opposent à l'expédition de deux trains de sens contraire à la rencontre l'un de l'autre.
Garde	Agent chargé du cantonnement.
Service chargé de la gestion des circulations	Service assurant la mission de gestion opérationnelle des circulations sur le RFN.
Voie banalisée	Régime d'exploitation d'une ligne à une voie ou à plusieurs voies parcourues par les trains des deux sens où les installations de sécurité s'opposent à l'expédition de deux trains de sens contraire à la rencontre l'un de l'autre. Sur une ligne à plusieurs voies banalisées, les trains d'un même sens peuvent circuler indifféremment sur l'une quelconque de ces voies.
Voie unique temporaire (V.U.T.)	Régime temporaire d'exploitation permettant, en double voie non équipée d'I.C.S., de faire circuler sur une voie des trains en sens inverse du sens normal ; l'expédition de deux trains de sens contraire à la rencontre l'un de l'autre est empêchée par l'application de dispositions concernant le service chargé de la gestion des circulations.

Chapitre 1 :

Circulation en sens inverse du sens normal

Article 101. Circulation à contre-sens

101.1. Circulation à contre-sens sur voie unique temporaire (V.U.T.)

101.1.1. Principes généraux

La V.U.T. est un régime temporaire d'exploitation utilisé sur les lignes classiques à double voie du RFN, en dehors des voies équipées d'installations techniques (I.C.S. ou voie banalisée).

Ce régime permet de faire circuler les trains des deux sens sur une seule voie lorsqu'une cause quelconque, prévue ou inopinée, entraîne l'interception de l'autre voie et restreint l'exploitation du RFN.

La V.U.T. est organisée sur un parcours le plus réduit possible, entre les deux changements de voies utilisables les plus rapprochés qui constituent les extrémités de la V.U.T.

Les signaux s'adressant aux conducteurs des trains circulant à contre-sens sont implantés à droite de la voie à laquelle ils s'adressent (disposition inverse sur les sections de ligne où la circulation se fait normalement à droite), ou au-dessus de cette voie.

Le signal commandant la sortie de la V.U.T. peut être implanté à droite, à gauche ou au-dessus de la voie, sous réserve des dispositions de l'article 101.1.4. du présent document.

Les trains devant circuler à contre-sens :

- doivent être arrêtés à l'entrée de la V.U.T.,
- peuvent sortir de la V.U.T. sans arrêt.

101.1.2. Entrée à contre-sens

Le conducteur observe le signal commandant l'entrée de la V.U.T. et reçoit du service chargé de la gestion des circulations :

- un ordre écrit de circuler à contre-sens indiquant notamment les règles à respecter et précisant comment est repérée la sortie de la V.U.T.,
- le cas échéant, l'autorisation de franchissement du signal commandant l'entrée de la V.U.T.,
- le cas échéant, la ou les autorisations de franchissement des signaux carrés intermédiaires,
- l'autorisation de départ sous forme manuelle ou par écrit.

101.1.3. Circulation - Signalisation - Vitesse limite

Le conducteur, tout en se conformant aux indications de l'ordre écrit qui lui a été remis avant d'être expédié sur la V.U.T. :

- observe les signaux présentés ou implantés à droite (disposition inverse sur les sections de ligne où la circulation se fait normalement à droite) ou au-dessus de la voie,

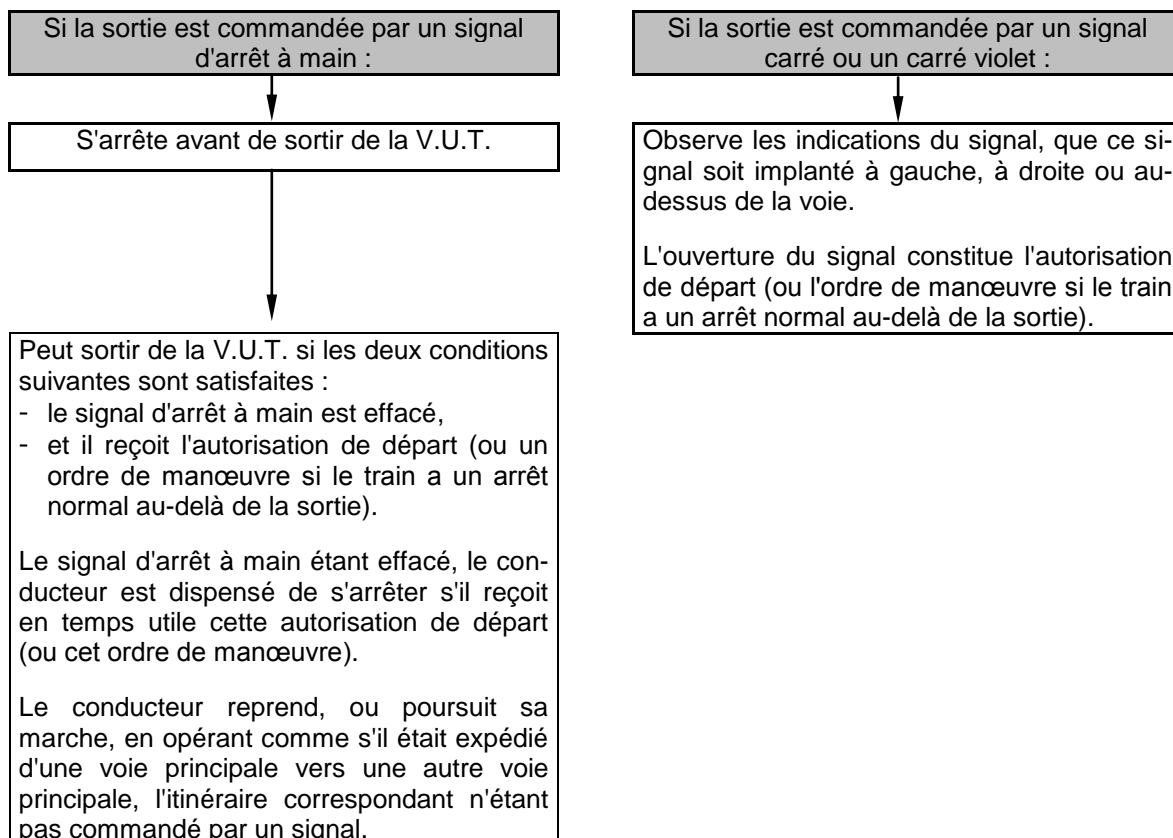
- observe les pancartes "S" et les pancartes de changement de canal radio de l'autre voie,
- circule sans dépasser la vitesse de 70 km/h ou la plus basse des vitesses limites prévues dans la documentation d'exploitation pour l'indice ou le code de composition de son train sur l'une ou l'autre des deux voies de la section de ligne intéressée si cette vitesse est inférieure à 70km/h,
- dans le cas d'un train transportant des voyageurs, ne doit pas dépasser, dans les établissements où il a un arrêt normal, la vitesse de 30 km/h entre l'origine du quai et son point d'arrêt,
- ne doit pas dépasser la vitesse de 30 km/h entre l'origine du quai et son extrémité dans les établissements désignés sur l'ordre écrit de circuler à contre-sens,
- fait fréquemment usage du sifflet, en particulier :
 - à l'approche des P.N.,
 - à l'approche des points de desserte voyageurs,
 - dans les tunnels,
 - dans les tranchées en courbe,
 - au dépassement d'un train,
 - s'il aperçoit des agents travaillant sur la voie ou à ses abords,
- ne tient pas compte des indications données par les dispositifs de répétition des signaux rencontrés à revers.

Un poste intermédiaire de cantonnement des trains à contre-sens peut être établi par le service chargé de la gestion des circulations. Dans ce cas, le conducteur est informé par une indication sur l'ordre écrit qui lui est remis avant d'être expédié sur la V.U.T. Le conducteur doit être en mesure de s'arrêter à ce poste intermédiaire.

Le conducteur reprend ou poursuit sa marche au-delà de ce poste si le signal d'arrêt à main est effacé et s'il reçoit l'autorisation de départ donnée sous forme manuelle par le garde du poste intermédiaire.

101.1.4. Sortie du contre-sens

Le conducteur observe la marche à vue aux abords de la sortie de la V.U.T.



101.2. Circulation à contre-sens sur installations de voie unique temporaire à caractère permanent (V.U.T.P.)

101.2.1. Principes généraux

Certaines sections de ligne à double voie sont équipées d'installations permanentes de VUT (V.U.T.P.) qui permettent la circulation occasionnelle des trains des deux sens sur une seule voie.

101.2.2. Entrée d'un parcours à contre-sens

L'entrée d'un parcours à contre-sens est repérée par un tableau mobile.

Le parcours à contre-sens est accessible sans arrêt des trains à l'entrée.

A partir de ce tableau, le côté où sont implantés les signaux qui concernent le conducteur change.

A défaut de présentation du tableau, le conducteur n'est autorisé à s'engager à contre-sens que s'il en reçoit l'ordre, par écrit ou par dépêche, du service chargé de la gestion des circulations.

101.2.3. Circulation - Signalisation - Vitesse limite

Les signaux s'adressant aux conducteurs des trains circulant à contre-sens sont :

- implantés à droite,
- répétés sur les engins moteurs dans les conditions habituelles.

Les dispositifs de répétition des signaux rencontrés à revers sont annulés.

La vitesse limite à respecter par un conducteur circulant à contre-sens est de 70 km/h ou, si elle est inférieure, la plus basse des vitesses limites indiquée dans la documentation d'exploitation sur l'une ou l'autre voie des deux voies de la section de ligne intéressée et correspondant à l'indice ou code de composition du train.

Dans le cas d'un train transportant des voyageurs, et dans les établissements où il y a un arrêt normal, la vitesse maximale est de 30 km/h entre l'origine du quai et le point d'arrêt.

101.2.4. Sortie d'un parcours à contre-sens

La sortie d'un parcours à contre-sens est repérée par un tableau mobile à distance et un tableau mobile de fin de V.U.T.

A partir de ce tableau, le côté où sont implantés les signaux qui concernent le conducteur change, la circulation se faisant à nouveau en sens normal.

A défaut de présentation du tableau, le conducteur est informé verbalement par le service chargé de la gestion des circulations de la fin du parcours à contre-sens.

Lorsque le signal commandant la sortie du parcours à contre-sens est un carré violet précédé à distance par une pancarte de fin de V.U.T., le conducteur doit observer la marche à vue aux abords de la sortie de la V.U.T. et être en mesure de s'arrêter avant le carré violet si ce signal est fermé.

101.3. Circulation à contre-sens sur installations de contre-sens (I.C.S.)

101.3.1. Principes généraux

On distingue :

- les installations permanentes de contre-sens (I.P.C.S.), désignées dans la documentation d'exploitation,

- les installations temporaires de contre-sens (I.T.C.S.), mises en place lors de travaux (renouvellement de voie, ...) et reprises aux avis signalisation.

101.3.2. Entrée d'un parcours à contre-sens

Les I.C.S. sont accessibles sans arrêt des trains à l'entrée.

L'entrée d'un parcours à contre-sens est repérée par un tableau lumineux d'entrée à contre-sens (T.E.C.S.).

A partir de ce tableau, le côté où sont implantés les signaux qui concernent le conducteur change, sans pour cela que son train doive obligatoirement emprunter une aiguille en déviation.

A défaut de présentation du T.E.C.S., le conducteur n'est autorisé à s'engager à contre-sens que s'il en reçoit l'ordre, par écrit ou par dépêche, du service chargé de la gestion des circulations.

101.3.3. Circulation - Signalisation - Vitesse limite

Les signaux s'adressant aux conducteurs des trains circulant à contre-sens sont :

- implantés à droite (disposition inverse sur les lignes où la circulation se fait normalement à droite),
- répétés sur les engins moteurs dans les conditions habituelles.

Les dispositifs de répétition des signaux rencontrés à revers sont annulés.

Certains points de changement de voie permettent la continuation de la circulation à contre-sens sur l'intervalle suivant. Le conducteur rencontre alors normalement ouvert le signal de sortie correspondant, un T.E.C.S. de rappel pouvant éventuellement être présenté.

La vitesse limite à respecter par un conducteur circulant à contre-sens est la suivante :

- sur I.P.C.S. : vitesse limite indiquée dans la documentation d'exploitation pour le contre-sens et correspondant à l'indice ou code de composition du train.
Dans le cas d'un train transportant des voyageurs, et dans les établissements où il y a un arrêt normal, la vitesse maximale est de 30 km/h entre l'origine du quai et le point d'arrêt,
- sur I.T.C.S. : 100 km/h ou, si elle est inférieure, la plus basse des vitesses limites prévues dans la documentation d'exploitation sur l'une ou l'autre des deux voies de la section de ligne intéressée et correspondant à l'indice ou code de composition du train.
Dans le cas d'un train transportant des voyageurs, et dans les établissements où il y a un arrêt normal, la vitesse maximale est de 30 km/h entre l'origine du quai et le point d'arrêt.

101.3.4. Sortie d'un parcours à contre-sens

La sortie d'un parcours à contre-sens est repérée par un tableau lumineux de sortie de contre-sens (T.S.C.S.).

A partir de ce tableau, le côté où sont implantés les signaux qui concernent le conducteur change, la circulation se faisant à nouveau en sens normal, sans pour cela que son train doive obligatoirement emprunter une aiguille en déviation.

A défaut de présentation du T.S.C.S., le conducteur est informé verbalement par le service chargé de la gestion des circulations de la fin du parcours à contre-sens.

Article 102. Mouvement à contre-voie

102.1. Principes généraux

Un mouvement à contre-voie peut être effectué :

- d'un point quelconque vers un point situé en amont (le point quelconque ainsi que le point situé en amont peuvent être : un point de pleine voie, une gare, un évitement télécommandé) :
 - à l'initiative du service chargé de la gestion des circulations,
 - après entente verbale préalable entre le service chargé de la gestion des circulations et le conducteur d'un train arrêté en pleine voie si le train peut revenir en arrière par ses propres moyens,
- à l'intérieur d'une gare.

Les signaux s'adressant aux conducteurs des trains circulant à contre-voie sont implantés à droite de la voie à laquelle ils s'adressent (disposition inverse sur les sections de ligne où la circulation se fait normalement à droite), ou au-dessus de cette voie.

Le signal délimitant la fin du parcours à contre-voie peut être implanté à droite, à gauche ou au-dessus de la voie.

102.1.1. Engagement à contre-voie

Le conducteur reçoit :

- un ordre, par écrit ou par dépêche, du service chargé de la gestion des circulations, de circuler à contre-voie, indiquant notamment les règles à respecter et précisant comment est repérée la fin du mouvement à contre-voie,
- si le mouvement est origine en gare, l'autorisation de départ sous forme manuelle ou par écrit.

Le conducteur observe le signal éventuellement situé à l'origine du parcours à contre-voie (que ce signal soit implanté à gauche, à droite, ou au-dessus de la voie).

102.1.2. Circulation à contre-voie

Le conducteur, tout en se conformant aux indications de l'ordre qu'il a reçu pour circuler à contre-voie :

- respecte la marche à vue sur tout le parcours effectué à contre-voie, son attention est attirée par le fait qu'il peut rencontrer un obstacle non protégé,
- observe les signaux présentés ou implantés à droite (disposition inverse sur les sections de ligne où la circulation se fait normalement à droite) ou au-dessus de la voie,
- observe les pancartes "S" et les pancartes de changement de canal radio de l'autre voie,
- ne tient pas compte des indications données par les dispositifs de répétition des signaux rencontrés à revers,
- fait fréquemment usage du sifflet, en particulier :
 - à l'approche des P.N.,
 - à l'approche des points de desserte voyageurs,
 - dans les tunnels,
 - dans les tranchées en courbe,
 - au dépassement d'un train,
 - s'il aperçoit des agents travaillant sur la voie ou à ses abords,
- se conforme aux dispositions de la documentation d'exploitation en cas d'arrêt aux abords d'un PN à SAL.

102.1.3. Dégagement du mouvement à contre-voie

Le conducteur procède de la façon suivante :

<p>Si la fin du parcours à contre-voie est délimitée par un signal d'arrêt à main :</p>	<p>Si la fin du parcours à contre-voie est délimitée par un signal carré ou carré violet :</p>	<p>Si, exceptionnellement, la fin du parcours à contre-voie n'est pas délimitée par un signal d'arrêt à main ou un signal carré (zone télécommandée par exemple) :</p>
<p>S'arrête au km qui lui a été indiqué comme fin du parcours à contre-voie et s'engage au-delà de ce point si les deux conditions suivantes sont satisfaites :</p> <ul style="list-style-type: none">- le signal d'arrêt à main est effacé,- il reçoit une autorisation de départ (ou un ordre de manœuvre si le train a un arrêt normal au-delà du km qui lui a été indiqué comme fin du parcours à contre-voie). <p>Si le signal d'arrêt à main est effacé, le conducteur est dispensé de s'arrêter s'il reçoit en temps utile un ordre de manœuvre ou une autorisation de départ.</p> <p>Le conducteur reprend, ou poursuit sa marche, en opérant comme s'il était expédié d'une voie principale vers une autre voie principale, l'itinéraire correspondant n'étant pas commandé par un signal.</p>	<p>Observe les indications du signal (que ce signal soit implanté à gauche, à droite ou au-dessus de la voie).</p> <p>L'ouverture du signal constitue l'autorisation de départ (ou l'ordre de manœuvre si le train a un arrêt normal au-delà du km qui lui a été indiqué comme fin de parcours à contre-voie).</p>	<p>Se conforme, lorsqu'il parvient à l'extrémité du parcours à contre-voie, aux instructions qui lui ont été données par l'agent circulation ayant ordonné le mouvement.</p> <p>Le conducteur reprend ou poursuit sa marche, en opérant comme s'il était expédié d'une voie principale vers une autre voie principale, l'itinéraire correspondant n'étant pas commandé par un signal.</p>

102.2. Mouvement à contre-voie en pleine voie à l'initiative d'un conducteur

Un conducteur peut, de sa propre initiative, exécuter un mouvement à contre-voie en pleine voie :

- à la suite d'une rupture d'attelage lorsque le train peut être reconstitué,
- à la suite d'un léger dépassement du point d'arrêt habituel dans un établissement P.L. dans les conditions fixées ci-après.

Dans le cas d'un léger dépassement du point d'arrêt habituel dans un établissement PL, le conducteur procède de la façon suivante :

- s'assure, de visu, que la partie de voie à parcourir est libre,
- en block automatique, s'assure que la queue de son train ne pénétrera pas dans le canton amont,
- s'assure que la partie de voie à parcourir restera libre en prenant, au moyen d'un signal d'arrêt à main, les mesures pour arrêter et retenir les trains suivants en un point que le mouvement à contre-voie n'atteindra pas,
- s'il existe un ou plusieurs P.N. à S.A.L. sur la partie de voie à parcourir à contre-voie, applique les mesures prévues dans la documentation d'exploitation,
- avise les agents intéressés de l'exécution du mouvement à contre-voie (par exemple : agents de train, garde de P.N., agents travaillant sur la voie ou les caténaires, ...).

Si le conducteur ne peut être placé en tête du mouvement, celui-ci doit être guidé dans les conditions prévues pour les manœuvres de refoulement.

Chapitre 2 : Circulation en sens inverse du sens établi

Article 201. Principes généraux

Un conducteur peut être amené à circuler sur une partie de voie dans le sens inverse d'un itinéraire en cours d'emprunt ou en dérangement. Ce type de circulation est appelée "circulation en sens inverse du sens établi" lorsque le conducteur circule :

- sur installations de contre-sens (I.C.S.),
- ou sur voie banalisée.

Une circulation en sens inverse du sens établi se justifie dans les cas suivants :

- organisation d'un secours pour un train en détresse immobilisé sur un itinéraire,
- retour en arrière d'un train par ses propres moyens,
- dérangement des installations de sécurité d'un itinéraire.

L'expédition de toute circulation en sens inverse du sens établi est subordonnée à un ordre transmis au conducteur, par écrit ou par dépêche, par le service chargé de la gestion des circulations.

Cet ordre prescrit notamment au conducteur :

- de marcher à vue, le cas échéant, sur la partie de voie concernée,
- de ne pas tenir compte des indications des dispositifs de répétition des signaux pris à revers.

Annexe 1

Exemple d'ordre à donner au conducteur d'un train circulant à contre-sens sur V.U.T.

V.U.T. Ordre au conducteur d'un train circulant à contresens

Ordre est donné au conducteur du train n°.....
de circuler à contresens sur la V.U.T. établie sur voie 2 entre Beaulieu et Mézières.
Le conducteur doit :

- (1) - marcher à vue sur tout le parcours effectué à contresens : son attention est appelée sur le fait qu'il peut rencontrer un obstacle non protégé.
- (1) - aviser verbalement de l'organisation de la V.U.T. les agents travaillant sur la voie ou les caténaires qu'il rencontrera.
- appliquer, aux kilomètres ci-après, les prescriptions suivantes :

(1)	km 242,8	s'arrêter avant le P.N. 11, aviser verbalement le garde de l'organisation de la V.U.T. et se remettre en marche après fermeture des barrières,
	tunnel de Vermay (243,0)	
(2)	du km 243,0 au km 243,8	ne pas dépasser la vitesse de 50 km/h,
	km 245,2	s'arrêter au droit de la pancarte PN précédant le P.N. à S.A.L. 13 et se remettre en marche après avoir constaté la fermeture du P.N.,
(3)	km 245,6	ne pas dépasser la vitesse de 40 km/h sur l'aiguille prise en pointe,
	km 246,782	s'arrêter au Cv 5 et se conformer à l'autorisation de franchissement reçue pour ce signal
(4)	km 246,8	ne pas dépasser la vitesse de 40 km/h sur l'aiguille prise en pointe,
	Villiers B.V. (2) (247,1)	ne pas dépasser la vitesse de 30 km/h sur toute la partie de voie située entre l'origine du quai et son extrémité (traversée des voies par le public),
La Haye (km 249,9)	km 248,1	s'arrêter au droit de la pancarte PN précédant le P.N. à S.A.L. 14 et commander ou confirmer la fermeture du P.N. avant de le franchir,
	du km 250,880 au km 251,000	couper courant, marcher à vue aux abords de la sortie de la V.U.T.,
SORTIE DE LA V.U.T.	km 255,670	sortie de la V.U.T. des trains à contre sens commandée par le carré violet n°7 du type bas implanté à gauche.

Il est rappelé que, dans certains cas, le conducteur doit reprendre ou poursuivre sa marche en respectant :
- la marche à vue,
- la vitesse limite de 30 km/h sur les appareils de voie,
(notamment lorsque la sortie de la V.U.T. est commandée par un signal d'arrêt à main ou lorsque le signal de sortie présente un feu blanc).

Le.....20.....à.....h.....min
Signature de l'agent-circulation

- (1) Seulement pour le 1er train expédié à contresens s'il est le premier à circuler sur la V.U.T. et si les agents intéressés n'ont pu être avisés pendant la phase d'organisation; biffer dans les autres cas.
- (2) Biffer si l'ordre prescrit au conducteur en application du renvoi (1) ci-dessus, de marcher à vue sur tout le parcours effectué à contresens.
- (3) Biffer si l'ordre prescrit au conducteur en application du renvoi (1) ci-dessus, de marcher à vue sur tout le parcours effectué à contresens ou bien encore si Beaulieu a l'assurance qu'elle est immobilisée au moyen d'un dispositif permanent d'immobilisation.
- (4) Biffer si l'ordre prescrit au conducteur en application du renvoi (1) ci-dessus, de marcher à vue sur tout le parcours à contresens ou si l'aiguille est immobilisée au moyen d'un boulon de calage cadencé.

Annexe 2

Exemple n°1 d'ordre à donner au conducteur d'un train circulant à contre-voie

MOUVEMENT A CONTRE-VOIE

Ordre au conducteur d'un train circulant à contre-voie

- d'une gare vers la gare en amont,
- ou de la gare en avant vers un point de pleine voie.

Ordre est donné au conducteur du train n°
de se rendre à contre-voie, par voie 2, de Beaulieu jusqu'à.....

- (1) et de ramener le train n° (ou la partie de train) en détresse jusqu'à Beaulieu.
Il doit appliquer, aux kilomètres ci-après, les prescriptions suivantes :

tunnel de Vernay (243,0)	km 242,8	être en mesure de s'arrêter avant le P.N. gardé 11 si les barrières ne sont pas fermées, le garde n'ayant pas été avisé,
	km 245,2	s'arrêter au droit de la pancarte PN précédant le P.N. à S.A.L. 13 et se remettre en marche après avoir constaté la fermeture du P.N.,
Villiers B.V. (2) (247,1)	km 246,782	s'arrêter au Cv 5 et se conformer à l'autorisation de franchissement reçue pour ce signal
	km 248,1	s'arrêter au droit de la pancarte PN précédant le P.N. à S.A.L. 14 et commander ou confirmer la fermeture du P.N. avant de le franchir,
La Haye (km 249,9)	du km 250,880 au km 251,000	couper courant,

(2)

FIN DU PARCOURS A CONTRE-VOIE.	km	Fin du parcours à contre-voie délimité par
---------------------------------------	----------	--

Il est rappelé que, dans certains cas, le conducteur doit reprendre ou poursuivre sa marche en respectant :
- la marche à vue,
- la vitesse limite de 30 km/h sur les appareils de voie,
(notamment lorsque la fin du parcours à contre-voie est délimitée par un signal d'arrêt à main ou lorsque le signal présente un feu blanc).

Le 20 à h min
Signature de l'agent-circulation

(1) concerne un secours par l'avant, le train revenant ensuite en gare de Beaulieu.
A biffer dans les autres cas.

(2) La mention "délimitée par" est à biffer lorsque la fin du parcours à contre-voie n'est pas délimitée par un signal carré ou un signal d'arrêt à main.

Annexe 3

Exemple n°2 d'ordre à donner au conducteur d'un train circulant à contre-voie

MOUVEMENT A CONTRE-VOIE
Ordre au conducteur d'un train circulant à contre-voie
d'un point de pleine voie vers la gare en arrière

Ordre est donné au conducteur du train n°
de revenir à contre-voie jusqu'à Beaulieu.

Il doit appliquer, aux kilomètres ci-après, les prescriptions suivantes :

Ordre est donné au conducteur du train n°
d'aller chercher le train n° -la partie de train- en détresse voie n°
au km.....et de le -la- ramener à contre-voie jusqu'à Beaulieu.

Il doit :

1°) à l'aller :

- aviser verbalement du mouvement à contre-voie les agents travaillant sur la voie ou les caténaires qu'il rencontrera,
- au km 242,8, s'arrêter au P.N 11 et aviser verbalement le garde du mouvement à contre-voie,

2°) sur le parcours effectué à contre-voie,
appliquer, aux kilomètres ci-après, les prescriptions suivantes :

La Haye
(km 249,9)

km 248,1	s'arrêter au droit de la pancarte PN précédant le P.N. à S.A.L. 14 et commander ou confirmer la fermeture du P.N. avant de le franchir,
km 247,302	ne pas tenir compte de l'indication présentée par le Cv4 qui s'adresse à une autre voie
km 245,2	s'arrêter au droit de la pancarte PN précédant le P.N. à S.A.L. 13 et se remettre en marche après avoir constaté la fermeture du P.N.,
km 242,8	être en mesure de s'arrêter avant le P.N. gardé 11 si les barrières ne sont pas fermées, le garde n'ayant pas été avisé,

Villiers B.V.
(247,1)

tunnel de Vemay
(243,0)

(1)

**FIN DU PARCOURS A
CONTRE-VOIE.**

km	Fin du parcours à contre-voie délimité par
----------	--

Il est rappelé que, dans certains cas, le conducteur doit reprendre ou poursuivre sa marche en respectant :
- la marche à vue,
- la vitesse limite de 30 km/h sur les appareils de voie,
(notamment lorsque la fin du parcours à contre-voie est délimitée par un signal d'arrêt à main ou lorsque le signal présente un feu blanc).

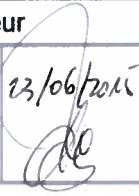


Le20..... àh.....min
Signature de l'agent-circulation

(1) Seulement si le garde n'a pas été avisé ; biffer dans le cas contraire.

Fiche d'identification

Titre	Prescriptions applicables par le conducteur d'un train circulant en sens inverse du sens normal ou établi
Nature du texte	Document d'exploitation
Elaborateur	Direction Sécurité- Sûreté et Risques de SNCF Réseau - Service Documentation de Sécurité
Référence SNCF Réseau	RFN-CG-SE 03 B-00-n°005
Version en cours / date	Version 01 du 22-06-2015
Date d'application	Applicable à partir du 11-12-2016

Élaboration / Approbation

Rédacteur		Vérificateur		Approbateur	
Christian ROESSLER	 23/06/2015	Bernard CHARVET			

Textes abrogés

- Néant

Textes de référence

- Néant

Textes interdépendants

- **RFN-CG-SE-10 B-00-n°004 "Mesures en relation avec le service des passages à niveau"**

Distribution

SNCF Réseau	<i>Direction Sécurité / Sûreté / Risques</i>	- Service Documentation de sécurité - Service Politiques transverses de sécurité
	<i>Métier "Circulation Ferroviaire"</i>	- Direction de l'Exploitation
	<i>Métier "Maintenance & Travaux"</i>	- Direction de la Production - Direction de la Maintenance
	<i>Métier "Ingénierie & Projets"</i>	- Direction Projets Système Ingénierie - Service Autorisations de sécurité
	<i>Métier Accès Réseau</i>	- Service support et Sécurité
	<i>Secrétariat Général</i>	- Direction Juridique
	<i>Directions territoriales</i>	- Pôle Clients et Services
	<i>Direction Générale Ile-de-France</i>	- Direction Sécurité
		<i>Prestataires de gestion d'infrastructure</i>
<i>Entreprises ferroviaires</i>	<i>Entreprises ferroviaires titulaires d'un certificat de sécurité délivré par l'EPSF</i>	
<i>Centres de formation</i>	<i>Centres agréés par l'EPSF</i>	
<i>EPSF</i>	<i>Direction des Référentiels</i>	
<i>Autres</i>	<i>Ministère chargé des transports Direction des services de transport Bureau de la sécurité et de l'interopérabilité des transports guidés</i>	

Résumé

Ce document précise les dispositions applicables par les conducteurs circulant en sens inverse du sens normal (contre-sens et contre-voie) ou établi.