PM:19. dossier:1

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

RÈGLEMENT GÉNÉRAL DE SÉCURITÉ

RÈGLEMENT DES PASSAGES A NIVEAU

1948

SOMMAIRE

Pages

Extrait du vocabulaire utilisé dans les textes réglementaires.

CHAPITRE I. — **Généralités.**

ART. 1. — Généralités 1

CHAPITRE II. — **Service des P. N.**

§ 1 ART. 2 à 5. — Dispositions générales. . . . 2

§ 2 ART. 6 à 15. — Conditions de service des barrières. 3

CHAPITRE III. — **Circulation et protection des trains.**

ART. 16 à 21. — Circulation et protection des trains 7

EXTRAIT DU VOCABULAIRE UTILISÉ DANS LES TEXTES RÉGLEMENTAIRES

APPELLATIONS	DÉFINITIONS
Train régulier	Train figurant au Livret de la marche des trains et ne portant aucune désignation spéciale. Les trains réguliers circulent tous les jours sauf indication contraire. S'applique également à un train facultatif rendu régulier (régularisation).
Train facultatif	Train désigné comme tel au Livret de la marche des trains. Les trains facultatifs sont mis en marche suivant les besoins du service et peuvent l'être sur tout ou partie du parcours prévu au Livret de marche. S'applique également à un train régulier rendu facultatif (dérégularisation).
Train spécial	Train à marche tracée ne figurant pas au Livret de la marche des trains et faisant en principe l'objet d'un Avis-train. La date de circulation d'un train spécial peut n'être pas fixée à l'avance et n'être indiquée que lors de sa mise en marche. Le train spécial peut, en particulier, être désigné comme facultatif; il est alors mis en marche suivant les besoins du service, et peut l'être sur tout ou partie du parcours prévu à l'Avis-train.

APPELLATIONS	DÉFINITIONS
Train supplémentaire	Train ayant le même horaire, ainsi que les mêmes points de croisement et de garage que le train régulier, facultatif ou spécial, sur le parcours où le train supplémentaire double ce train, le triple, etc. Le train doublé, triplé, etc., et ses trains supplémentaires sont désignés par le même numéro précédé de leur ordre normal de circulation : 1er train n° ..., 2e train n° ..., 3e train n° ..., etc.
Train à marche indéterminée	Train pouvant avoir un horaire **approximatif**, mais ne comportant pas d'ordre normal de circulation par rapport aux trains à marche tracée, et n'ayant par suite ni croisements, ni garages, au sens réglementaire de ces mots.

NOTA : Le mot « train » s'applique non seulement aux trains proprement dits, mais également aux machines h.l.p., aux autorails, aux automotrices, aux locotracteurs, draisines, etc.

RÈGLEMENT GÉNÉRAL DE SÉCURITÉ

RÈGLEMENT DES PASSAGES A NIVEAU

CHAPITRE PREMIER

GÉNÉRALITÉS

ART. **1.** — Tout garde-barrières doit obligatoirement se conformer aux prescriptions réglementaires intéressant son service.

Les gardes sont responsables de tous les faits de leur service et, en particulier, des accidents causés par leur négligence.

La sécurité aux P. N. est basée principalement sur la vigilance des gardes.

Les gardes ne doivent jamais perdre de vue que des trains peuvent survenir à tout moment; en conséquence, pendant toute la durée de leur service, ils doivent agir comme si un train pouvait se présenter inopinément.

Certains P. N. sont munis d'avertisseurs automatiques, de cloches électriques ou de tous autres appareils d'annonce sonores ou lumineux, mais, dans aucun cas, les dérangements ou le non fonctionnement de ces appareils ne pourront être considérés comme une circonstance atténuante de la responsabilité des gardes dans les accidents qui pourraient se produire, s'ils ne se sont pas conformés aux prescriptions réglementaires.

CHAPITRE II

SERVICE DES P. N.

§ 1. — Dispositions générales.

ART. **2.** — Les **gardes à service continu** sont tenus d'être constamment **en observation et aux écoutes** près des barrières, dans les dépendances du chemin de fer, en dehors de la maison de garde. Ils peuvent cependant se tenir dans la guérite si la disposition des lieux permet de ce point de ne pas perdre de vue le chemin de fer et la route.

ART. **3.** — Les **gardes à service discontinu** ont la faculté de quitter leurs barrières ou leur guérite, sans s'éloigner de leur poste, afin de vaquer aux soins de leur ménage, toutes les fois que leur service n'exige pas leur présence près des barrières, **sans cesser cependant de prêter, par la vue ou par l'ouïe, attention à tout ce qui peut révéler l'approche des trains.**

ART. **4.** — Les deux régimes de service définis ci-dessus peuvent s'appliquer, par alternance, à un même P. N.

ART. **5.** — Les gardes ne doivent jamais quitter leur poste sans y être autorisés ou être remplacés; si cependant un garde est obligé de cesser, même pour un court instant et pour une raison majeure, le gardiennage du P. N., **il doit fermer ses barrières** et, sauf l'exception prévue à l'article 19, **les immobiliser en position de fermeture,** de façon que les passants ne puissent les ouvrir eux-mêmes.

Lorsque les agents chargés de la manœuvre des barrières sont par ailleurs chargés simultanément d'un autre service, les conditions dans lesquelles ces agents peuvent, le cas échéant, s'éloigner du poste du P. N. en laissant les barrières ouvertes font l'objet de consignes insérées dans les livrets de service.

§ 2. — Conditions de service des barrières.

ART. **6.** — **Les périodes durant lesquelles les barrières sont maintenues habituellement ouvertes, ou habituellement fermées, sont précisées dans le livret de service du P. N.**

Toutefois, **en cas de fort brouillard ou d'intempéries,** les gardes doivent, s'ils estiment, d'après les circonstances, ne pas avoir une visibilité suffisante, tenir habituellement fermées les barrières des P. N. habituellement ouverts, pour avoir ainsi une sécurité plus grande.

ART. **7.** — **Les barrières des P. N. habituellement ouverts doivent être fermées dès que le garde se rend compte de l'approche des trains par un moyen quelconque, en particulier par le ou les dispositifs d'annonce (1) dont le P. N. est muni.**

Par ailleurs, et sauf disposition contraire prévue par le livret de service, **les gardes de ces P. N. doivent se mettre au régime des barrières habituellement fermées :** * (~~Ouest~~) Abrogé A.G.S n° 5 de 1958

— cinq minutes avant l'heure normale de passage des trains réguliers, ainsi que des trains facultatifs, spéciaux et supplémentaires annoncés par avis écrit

(1) Par dispositif d'annonce, il faut entendre les avertisseurs automatiques et les dispositifs manuels tels que cloches électriques, boutons-poussoirs, etc.

*~~Ouest. — Voir l'Annexe spéciale provisoire Ouest pour certains P. N. désignés de la Région Ouest.~~

ou par téléphone, ou dès qu'un train à marche indéterminée a été annoncé, et jusqu'au passage de ces trains;

— dès qu'un train facultatif, spécial, supplémentaire ou à marche indéterminée est signalé par drapeau ou feux portés par le train précédent, et jusqu'au passage du train signalé.

Toutefois aux passages à niveau spécialement désignés à leur livret de service, sous la condition expresse que le garde se tienne en permanence, pendant la période d'attente des trains, à proximité du dispositif de manœuvre des barrières de façon à être en mesure de les fermer à tout instant, les barrières peuvent être maintenues ouvertes jusqu'au moment où, par suite de l'arrivée immédiate d'un train, les voies ne peuvent plus être traversées.

La réouverture des barrières est effectuée, si rien ne s'y oppose, immédiatement après le passage des trains.

Art. **8.** — Lorsque l'ouverture des barrières, qu'elles soient habituellement fermées, ou fermées par application des dispositions réglementaires, est demandée, **le garde doit s'assurer que les voies peuvent être traversées avant l'arrivée d'un train**; si la manœuvre des barrières n'est pas simultanée, il les ouvre en commençant par la barrière de sortie, puis il les referme immédiatement.

Le garde doit refuser d'ouvrir lorsque par un moyen quelconque il se rend compte de l'arrivée immédiate d'un train; si le P. N. est muni d'un avertisseur automatique, il est interdit au garde, sauf dérogation prévue au livret de service, **d'ouvrir les barrières à partir du moment où la sonnerie d'annonce a retenti.**

En tout état de cause, le garde doit rester près des barrières constamment en observation et aux écoutes pendant tout le temps où les barrières sont ouvertes dans les conditions du présent article.

Art. **9.** — Si le garde a jugé possible d'ouvrir les barrières pour le passage de plusieurs véhicules, il ne doit pas cesser d'observer attentivement la voie dans les deux directions et ne doit pas hésiter à refermer les barrières, en interrompant au besoin les files de véhicules, dès que les voies ne peuvent plus être traversées en toute sécurité.

Art. **10.** — Le garde doit éviter d'ouvrir les barrières à un troupeau, à des véhicules lents ou de grand encombrement, ou à des véhicules en difficulté, trop peu de temps avant l'arrivée des trains.

Art. **11.** — En cas de **fort brouillard,** lorsqu'un train est attendu, les gardes ne peuvent ouvrir les barrières, sur la demande des personnes occupant un véhicule quelconque, qu'après que ces personnes, à l'exception s'il y a lieu du conducteur, sont descendues et ont traversé les voies à pied par les portillons sans attendre l'ouverture des barrières. Le conducteur fait ensuite traverser le véhicule.

Art. **12.** — Lorsqu'un P. N. se trouve sur le **parcours de travail d'un train de service,** une consigne spéciale, établie par le chef de district, prévoit toutes mesures de sécurité indispensables, notamment les dispositions à prendre pour faire assurer à temps la fermeture des barrières.

Art. **13.** — **En cas de dérangement des dispositifs d'annonce, les gardes doivent redoubler de vigilance pendant toute la durée du dérangement.**

En outre, aux P. N. habituellement ouverts, et sauf disposition contraire prévue par le livret de service, **les gardes doivent se mettre au régime des barrières habituellement fermées, jusqu'à la fin du dérangement.**

Les mêmes dispositions sont à prendre en cas de **voie unique temporaire,** les dispositifs d'annonce pouvant ne pas fonctionner pour les circulations à contre-sens.

RECTIFICATIF N° I AU RÈGLEMENT DES PASSAGES A NIVEAU

En application de l'Arrêté ministériel du **30 octobre 1962** relatif à la réglementation des passages à niveau, le texte de l'article 11 du Règlement des P.N. est modifié comme il est indiqué au béquet rectificatif ci-après, à coller sur la partie correspondante de la page 5.

W 3.3.1212. — Imp. Lahure, Paris. — 54644-5-63.

Art. **9.** — Si le garde a jugé possible d'ouvrir les barrières pour le passage de plusieurs véhicules, il ne doit pas cesser d'observer attentivement la voie dans les deux directions et ne doit pas hésiter à refermer les barrières, en interrompant au besoin les files de véhicules, dès que les voies ne peuvent plus être traversées en toute sécurité.

Art. **10.** — Le garde doit éviter d'ouvrir les barrières à un troupeau, à des véhicules lents ou de grand encombrement, ou à des véhicules en difficulté, trop peu de temps avant l'arrivée des trains.

Art. **11.** — **En cas de fort brouillard, d'intempéries ou de circonstances exceptionnelles rendant plus difficile la perception des circulations ferroviaires,** lorsqu'un train est attendu, les gardes ne peuvent ouvrir les barrières, sur la demande des personnes occupant un véhicule quelconque, qu'après que ces personnes, à l'exception du conducteur, sont descendues du véhicule et ont traversé les voies à pied ; le conducteur fait ensuite traverser le véhicule. Ces dispositions ne sont toutefois pas applicables aux P. N. munis d'appareils annonçant, dans un court délai, l'arrivée des trains dans les deux directions.

Rectificatif n° 1

Art. **14.** — En cas d'**avaries des barrières**, le garde doit immédiatement assurer la fermeture du P. N. par les moyens prévus à cet effet (dispositifs spéciaux, perche, corde ou chaîne tendue à la place de la barrière et rendue plus visible, le jour à l'aide de banderoles alternativement blanches et rouges ou d'un chiffon lesté, la nuit au moyen d'une ou deux lanternes à feu rouge suivant l'importance de la circulation routière).

Art. **15.** — Les règles de fermeture et d'ouverture des barrières **manœuvrées à distance** sont les mêmes que celles des barrières manœuvrées à pied d'œuvre.

Le garde doit considérer que, pour l'une des directions, les trains arrivent au P. N. manœuvré à distance avant d'arriver à son propre P. N.; il doit donc fermer les barrières du P. N. à distance assez tôt pour que, le cas échéant, le délai de 5 minutes y soit également respecté.

Avant de fermer les barrières, si l'annonce de la fermeture n'est pas automatique, le garde doit, s'il en existe, faire fonctionner le dispositif de préavis de fermeture et, s'il ne peut s'assurer que le P. N. est dégagé, attendre un temps suffisant pour que les voitures puissent sortir avant qu'il ferme les barrières.

A certains P. N., le public peut demander l'ouverture des barrières en utilisant un dispositif d'appel; le garde ne doit ouvrir que si rien ne s'y oppose et refermer après un temps largement suffisant pour le passage d'une ou deux voitures.

CHAPITRE III

CIRCULATION ET PROTECTION DES TRAINS

Art. **16.** — L'attention des gardes est attirée sur ce que les trains sont susceptibles de se présenter **trois minutes** avant leur heure normale de passage, et qu'en outre, sur certaines lignes désignées au Livret de la marche des trains et rappelées au livret de service, les trains ne transportant pas de voyageurs sont susceptibles de circuler **en avance.**

Art. **17.** — Les gardes doivent, sauf disposition contraire prévue par le livret de service, observer les signaux portés par les trains, afin d'être avertis de la mise en marche des trains facultatifs, spéciaux, supplémentaires ou à marche indéterminée.

Si le signal de queue manque, les gardes ne doivent pas ouvrir les barrières immédiatement après le passage des circulations, une dérive pouvant alors survenir inopinément, notamment sur les parties de lignes à forte déclivité.

Art. **18.** — Lorsque les gardes aperçoivent une anomalie quelconque susceptible de mettre un train en danger : déraillement, wagon en feu, avarie de matériel, chargement déplacé, boîte d'essieu en feu, etc., ils doivent s'efforcer de faire arrêter le train immédiatement soit par des signaux, soit par la gare ou le P. N. voisin s'ils ont les moyens de communiquer avec lui.

Art. **19.** — **En cas d'obstruction de la voie au P. N. ou à ses abords,** quelle qu'en soit la cause, les gardes doivent prendre immédiatement, sans hésitation ni retard, les mesures nécessaires pour assurer la protection de l'obstacle conformément aux instructions en vigueur, même s'ils ont l'assurance qu'aucun train ne peut survenir; ils commencent par fermer leurs barrières, si c'est possible, mais sans les immobiliser dans cette position. à 1200 m

ART. **20.** — **En cas de détresse d'un train ou d'obstacle imprévu en pleine voie,** tout garde peut être requis, soit par un agent du train en détresse, soit par un agent en tournée, pour arrêter les trains à l'aide de signaux d'arrêt ou de protection, à condition toutefois, si le garde est de service, que son poste se trouve à proximité immédiate du point où la protection doit être assurée.

Les gardes qui ne sont pas de service doivent se mettre à la disposition du requérant et se porter au lieu indiqué par lui.

ART. **21.** — Pendant les périodes de non gardiennage des P. N., dès que les gardes sont prévenus que le gardiennage doit être repris accidentellement, ils doivent assurer le service de leur P. N. en se conformant aux instructions spéciales qui leur sont données le cas échéant.

Ils doivent également assurer l'éclairage de leur P. N. et des signaux dans les conditions fixées pour le service normal.

(*Approuvé par décision ministérielle*)

O/W 10694. — Imp. LAHURE, Paris. — 31147-5-48.

Rectificatif fait le 4-12-63