

**RÈGLEMENT - PS 9 E 1 n° 1**

**DOCUMENT INTÉRIEUR**

---

**RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DU  
PERSONNEL VIS-A-VIS DES RISQUES  
FERROVIAIRES**

- GÉNÉRALITÉS
- DÉFINITIONS
- DÉPLACEMENT OU STATIONNEMENT  
DANS L'ENCEINTE DU CHEMIN DE FER

**AVERTISSEMENT**

Le présent document relève de la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité fixée par arrêtés ministériels en application de l'article 3 du décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire.

Le présent document est mis à disposition par Réseau ferré de France sous forme de texte consolidé à titre strictement indicatif : seuls les arrêtés publiés par le ministère chargé des transports font foi.

*Paris, Édition du 20 août 1985*

---

Tirage rectifié 2

RH0157

Applicable au 1<sup>er</sup> Juin 1986



**OP00485**

*Document propriété de la SNCF*

### DISTRIBUTION

Organismes de la Direction de l'Entreprise	
Départements des réseaux	XC XM XV - XV 1 - XV 3 XP XT - XT 6 - XT 7
Régions	DCV DM DV - DV 1 - DV 2 - DV 3 - DV 4 - DV 5 DP - DP 5 - DP 51 DT - DT 1 - DT 2 - DT 3 - DT 4
Etablissements	EE - EE 10 - EE 40 - EE 43 - EE 99 A - EE 101 - EE 102 - EE 111 - EE 112 MX - MX 3 - MX 4 EM - EM 99 - ET SS - SS 10 - SS 30 - SS 99 - SV 15 - SV 16 - SV 17 - SB 12 - AV - ESH
Organismes rattachés	R 9 - R 19 - R 27 A - R 28 A - R 29 - R 30 A - R 31 A - R 32 A - R 33 A - R 34 A - R 35 A - R 36 A - R 37 A - R 38 A - R 40 A - R 41 A - R 42 C - R 48 C - R 51 - R 52 A - R 53 A - R 54 C - R 55 C - R 56 C - R 57 A - R 58 A
Collections Individuelles	01 - 02 - 03 - 04 - 06 - 08 - 10 - 12 - 15 - 16 - 31 - 41 - 54 - 55 - 56 - 57 - 58 - 59 - 60 - 61 - 62 - 63 - 64 - 65 - 71 - 75 - 86 - 88 OSB - OSR - USG
Conditions particulières	- SERNAM (Siège - succursales - CDM) - A remettre individuellement, sur décision du chef d'établissement, aux agents concernés par les prescriptions du présent règlement

### RECTIFICATIFS

N°	DATE
1	24.05.86
2	16.09.86
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	
13	

### DOCUMENTS INTERDEPENDANTS

--

## PRÉAMBULE

Le Règlement sur la sécurité du personnel vis-à-vis des risques ferroviaires homologué par le ministère de tutelle le 12 août 1985 remplace l'ancien chapitre II de la Consigne Générale PS 9 A n° 1.

Il comprend 6 chapitres :

- Agents se déplaçant ou stationnant dans l'enceinte du chemin de fer.
- Agents chargés du nettoyage et du graissage des appareils (aiguilles...).
- Mécaniciens appelés à intervenir sur certaines installations de sécurité.
- Agents effectuant des travaux sur les voies ou à leur proximité.
- Prescriptions particulières applicables sur les voies parcourues à une vitesse supérieure à 160 km/h sans dépasser 200 km/h.
- Prescriptions particulières applicables sur la ligne à grande vitesse PARIS-SUD-EST.

Ce règlement ne s'applique pas aux interventions des agents sur le matériel roulant ni aux manœuvres qui restent régies par les anciens chapitres III et IV de la CGPS9An° 1, maintenant Règlements PS 9 E 3 n° 1 et PS 9 E 4 n° 1.

\*

\* \*

Pour faciliter la diffusion de ce règlement, il est édicté sous forme de fascicules distincts par chapitres.

Le présent texte du R PS 9 E 1 n° 1 reprend :

- les points communs aux différents chapitres (généralités, définitions), en donnant des notions claires et précises concernant :
  - la zone dangereuse,
  - les emplacements de garage,
  - les délais et distances d'annonce,
  - les obligations de chaque agent lors de l'annonce;
- les règles de sécurité concernant le déplacement et le stationnement dans les emprises du chemin de fer.

Les autres chapitres du règlement sont publiés sous la forme suivante :

- R PS 9 E 2 n° 1: mesures de sécurité à prendre lors des travaux sur les voies ou à proximité.
- R PS 9 E 2 n° 2: règles de sécurité à appliquer par les agents chargés du nettoyage et du graissage des appareils (aiguilles...).
- R PS 9 E 2 n° 3: règles de sécurité à appliquer par les mécaniciens appelés à intervenir sur certaines installations de sécurité.
- R PS 9 E 2 n° 4: prescriptions particulières applicables sur les voies parcourues à une vitesse supérieure à 160 km/h sans dépasser 200 km/h.
- R PS 9 E 2 n° 5: prescriptions particulières applicables sur la ligne à grande vitesse PARIS-SUD-EST.

# sommaire

---

	Pages
<i>Art. 1.</i> Texte abrogé.....	1
<i>Art. 2.</i> Objet .....	1
<i>Art. 3.</i> Dispositions complémentaires.....	1
<i>Art. 4.</i> Application du règlement au personnel d'entreprise.....	1
<i>Art. 5.</i> Soins aux blessés.....	1
<i>Art. 6.</i> Définitions.....	2
<i>Art. 7.</i> Obligations des agents.....	5

## **AGENTS SE DÉPLAÇANT OU STATIONNANT DANS L'ENCEINTE DU CHEMIN DE FER**

### **A - PRESCRIPTIONS COMMUNES**

<i>Art. 101.</i> Généralités.....	1
<i>Art. 102.</i> Pistes et itinéraires.....	2
<i>Art. 103.</i> Dépôts provisoires.....	3
<i>Art. 104.</i> Signalisation des obstacles.....	3

### **B - PERSONNEL SE DÉPLAÇANT A PIED**

<i>Art. 105.</i> Traversées des voies et déplacements sur les voies.....	4
<i>Art. 106.</i> Déplacements à pied sur les pistes et itinéraires cyclables ou carrossables.....	7
<i>Art. 107.</i> Déplacements en groupes en l'absence de piste et lorsque l'accotement ne permet pas le garage.....	7

### **C - PERSONNEL SE DÉPLAÇANT A BICYCLETTE OU A CYCLOMOTEUR**

<i>Art. 108.</i> Prescriptions générales.....	8
<i>Art. 109.</i> Sens de déplacement sur les pistes, itinéraires, dans les gares, triages, dépôts, ateliers, entretiens, magasins et établissements divers.....	10
<i>Art. 110.</i> Déplacement de nuit.....	11

## D - UTILISATION DES VÉHICULES AUTOMOTEURS

<i>Art. 111.</i> Prescriptions générales.....	12
<i>Art. 112.</i> Mesures particulières concernant les traversées de voies.....	13
<i>Art. 113.</i> Dispositions particulières sur lignes électrifiées.....	13
ANNEXE .....	14

## **RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DU PERSONNEL VIS-A-VIS DES RISQUES FERROVIAIRES**

### *Article 1. Texte abrogé.*

Le présent Règlement abroge le chapitre II de la Consigne Générale PS 9 A n° 1.

### *Article 2. Objet du présent Règlement.*

Ce Règlement a pour objet de prescrire les mesures générales de sécurité à observer par les agents vis-à-vis des risques ferroviaires.

### *Article 3. Dispositions complémentaires.*

Des dispositions complémentaires sont applicables à certains travaux spécifiques, sous la forme de règlements particuliers, de consignes générales rédigées par la S.N.C.F. et de consignes régionales ou d'établissement.

### *Article 4. Application du règlement au personnel d'entreprise.*

En ce qui concerne le personnel d'entreprise, le règlement portant application à la S.N.C.F. des articles L. 235.1 à L 235.8 du Code du travail précise les conditions dans lesquelles les prescriptions du présent Règlement sont applicables à ce personnel (1).

### *Article 5. Soins aux blessés.*

La promptitude et la bonne qualité des secours sont de nature à limiter les conséquences des blessures.

Tout agent blessé a l'obligation de se faire soigner immédiatement.

---

(1) Dans l'attente de l'approbation de ce règlement, la S.N.C.F. adaptera, en tant que de besoin, les prescriptions de la lettre ministérielle du 14 janvier 1930.

Tout agent constatant un accident doit prendre toutes les mesures pour déclencher immédiatement les secours en précisant autant que possible le nombre des victimes, la nature et la gravité des blessures.

Dans les limites de sa compétence, il doit prodiguer d'urgence au blessé les premiers soins.

#### *Article 6. Définitions.*

##### **6.1 - Zone dangereuse**

Par zone dangereuse, il faut entendre la zone dans laquelle un agent ou l'outillage ou le matériel qu'il manipule peut être heurté par une circulation (train, évolution, manœuvre) ou être mis en danger par l'effet de souffle provoqué par le passage d'un train.

Cette zone peut comprendre une ou plusieurs voies. Par rapport à chaque voie, elle s'étend latéralement jusqu'à une distance de 1,50 m mesurée du bord extérieur du rail.

Cette distance:

- peut être ramenée à 1,25 m (1), sur les voies parcourues à la vitesse maximale de 40 km/h, lorsque cette mesure permet de créer des emplacements de garage proches de la zone de travail ;
- est portée à 2 m lorsque la voie est parcourue à une vitesse supérieure à 160 km/h par des circulations autres que TGV ou à une vitesse supérieure à 200 km/h par des TGV.

##### **6.2 - Emplacements de garage**

Un emplacement de garage est un lieu où les agents peuvent se garer en dehors de toute zone dangereuse, lors du passage d'une circulation. Sa largeur minimale est normalement de 0,70 m le long des voies principales.

Ce peut être:

- soit un accotement, une niche ou un refuge d'ouvrage d'art,
- soit une entrevoie large; dans ce cas les limites des zones d'entrevoie permettant le garage peuvent être repérées sur le terrain,

---

(1) en alignement; dans les courbes, tenir compte des saillies.



- soit une voie interdite à la circulation.

Lorsque la distance de 1,50 m est ramenée à 1,25 m en application du dernier alinéa de l'article 6.1 ou lorsque la largeur de l'emplacement de garage est inférieure à 0,70 m, les emplacements de garage doivent être précisés par la consigne d'établissement et repérés sur le terrain.

### **6.3 - Délai de dégagement, délai d'annonce et distance d'annonce**

Le délai de dégagement est le temps nécessaire pour prendre les mesures techniques utiles avant le passage des circulations, débarrasser la voie et obtenir le garage des agents.

Le délai d'annonce est le temps qui s'écoule entre l'annonce et l'arrivée de la circulation au point le plus proche du chantier.

La distance d'annonce est la longueur qui sépare le point de déclenchement de l'annonce d'un point donné du chantier.

### **6.4 - Agent sécurité**

C'est l'agent chargé de mettre en œuvre les règles de sécurité précisées au R PS 9 E 2 n° 1 et de surveiller leur application.

### **6.5 - Annonceur**

L'annonceur est l'agent chargé d'annoncer l'approche des circulations.

### **6.6. - Sentinelle**

Lorsque l'annonceur ne dispose pas d'une distance de visibilité suffisante, une ou des sentinelles lui signalent l'approche des circulations.

### **6.7 - Dispositif d'annonce automatique**

La sentinelle ou l'annonceur peut être remplacé par un dispositif automatique qui déclenche l'alerte ou l'annonce lors du

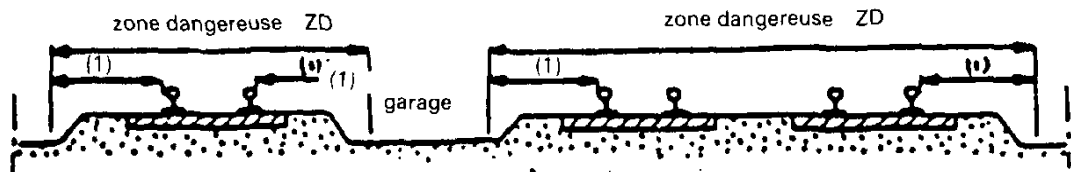
passage de la circulation en un point déterminé. Son fonctionnement est surveillé par un agent, dans les conditions définies par consigne.

Les programmes correspondants seront approuvés par lettre ministérielle.

Exemples illustrant les dispositions de l'article 6.1 (1)

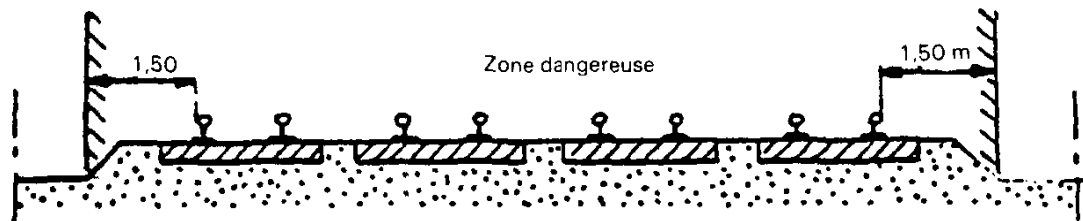
Dans les exemples ci-dessous, la zone dangereuse (Z.D.) peut être représentée de la manière suivante :

a) **Cas général**

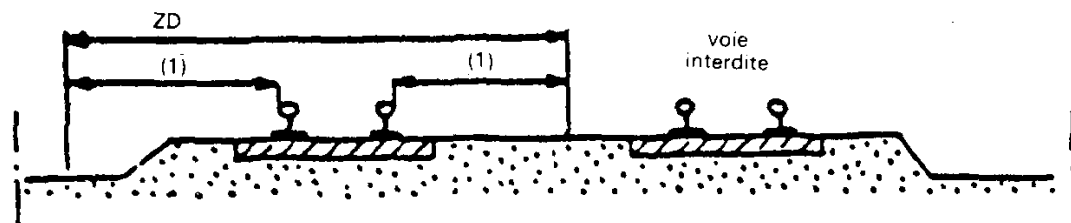


b) **Plate-forme à voies multiples**

Deux voies contiguës ou davantage séparées par une ou plusieurs entrevoies ne permettent pas le garage des agents.

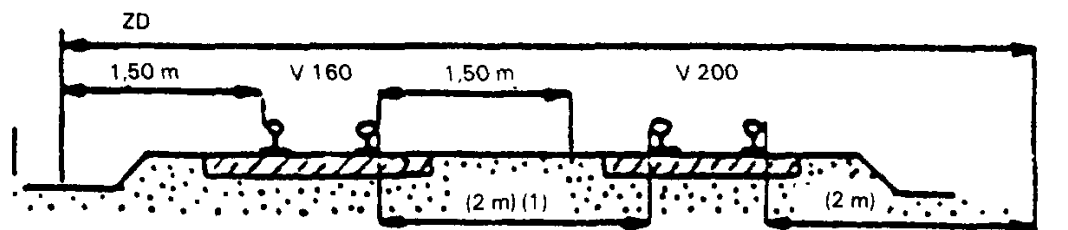


c) **Une voie interdite à la circulation peut constituer un emplacement de garage**



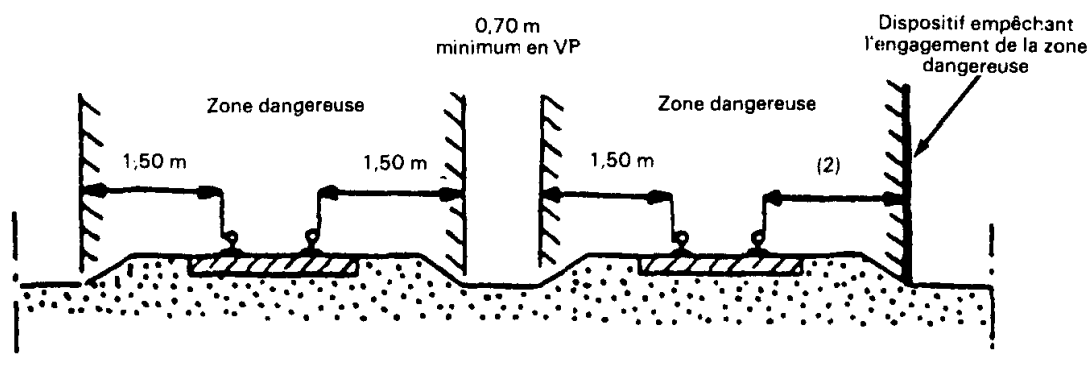
(1) La distance de 1,50 m pouvant être ramenée à 1,25 m dans les cas prévus à l'article 6.1.

d) Deux voies contiguës parcourues à des vitesses différentes



(1) 1,50 m si les seules circulations autorisées à plus de 160 km/h sont des TGV; 2,00 m si  $V > 160$  km/h

e) Dispositif empêchant l'engagement de la zone dangereuse



(2) La distance pouvant être abaissée jusqu'à limite du gabarit des obstacles provisoires.

*Article 7. Obligations des agents.*

La sécurité du personnel stationnant, se déplaçant, ou travaillant dans ou à proximité d'une zone dangereuse repose sur l'application stricte des règles précisées au présent règlement. Ces règles s'imposent à tout agent quels que soient sa fonction et son grade.

Au cours du stationnement, du déplacement ou du travail, les agents ne doivent engager la zone dangereuse qu'en cas de nécessité. Ils doivent particulièrement veiller à ne pas engager la zone dangereuse de la (ou des) voie(s) contiguë(s) à la voie de travail.

Tout agent pénétrant dans une zone dangereuse (1) doit garder son attention en éveil, se préoccuper des circulations de tous sens qui peuvent venir vers lui et rejoindre immédiatement un emplacement de garage, s'il aperçoit ou entend une circulation qui pourrait le mettre en danger.

Lorsqu'un agent est sous la surveillance d'un agent sécurité, il doit, hormis le cas de danger immédiat ou imprévu, se conformer aux ordres que celui-ci lui a donnés lors de l'organisation du chantier (zone de travail, conduite à tenir lors de l'annonce, emplacement de garage, reprise du travail...).

En outre, sur les sections de lignes susceptibles d'être parcourues par des circulations dont la vitesse est supérieure à 160 km/h, le personnel doit respecter les dispositions spéciales de sécurité du travail applicables sur ces sections de lignes.

---

(1) Les mesures particulières concernant les opérations sur le matériel roulant et les opérations de manœuvre font l'objet de dispositions particulières.

## AGENTS SE DÉPLAÇANT OU STATIONNANT DANS L'ENCEINTE DU CHEMIN DE FER

### A - PRESCRIPTIONS COMMUNES

#### *Article 101. Généralités.*

Il est interdit à tout agent de se déplacer ou de stationner sur les voies lorsque les obligations de son travail ne l'y appellent pas.

Pour se rendre à leur travail ou pour retourner chez eux, les agents doivent suivre les chemins publics chaque fois qu'ils peuvent le faire : ils ne doivent se déplacer dans l'enceinte du chemin de fer qu'en cas de nécessité de service.

Cette dernière règle ne s'applique pas aux agents chargés de l'entretien des installations de l'Équipement (voie, signalisation, caténaires...) qui peuvent, au contraire, profiter de leurs allées et venues sur la ligne pour s'assurer que rien n'est susceptible de mettre en cause la sécurité, mais en prenant les précautions prescrites pour les déplacements le long des voies.

Sauf impossibilité ou sauf lorsqu'un agent doit examiner les éléments constitutifs de la voie, tout déplacement doit s'effectuer en dehors de la zone dangereuse, en utilisant les pistes ou itinéraires lorsqu'ils existent.

*Article 102. Pistes et itinéraires.*

Les pistes longent les voies principales que ce soit en pleine voie ou dans les gares. Les itinéraires existent en dehors des



voies principales dans les gares, triages, dépôts, ateliers, entretiens, magasins et établissements divers.

Les itinéraires - ainsi que les pistes à la traversée des gares - sont définis par des consignes comportant des schémas étudiés en commun par les chefs d'établissement intéressés et sont, si nécessaire, repérés sur le terrain (1). Les consignes sont affichées en des lieux convenablement choisis. Un double de celles-ci doit être conservé au dossier de prévention de l'Etablissement.

Lorsque la voie longe un obstacle continu ne laissant pas d'emplacement de garage, il y a lieu d'établir des refuges ou niches. Une pancarte située de part et d'autre de la zone indique alors « piste interrompue, distance entre emplacements de garage :  $x$  m ».

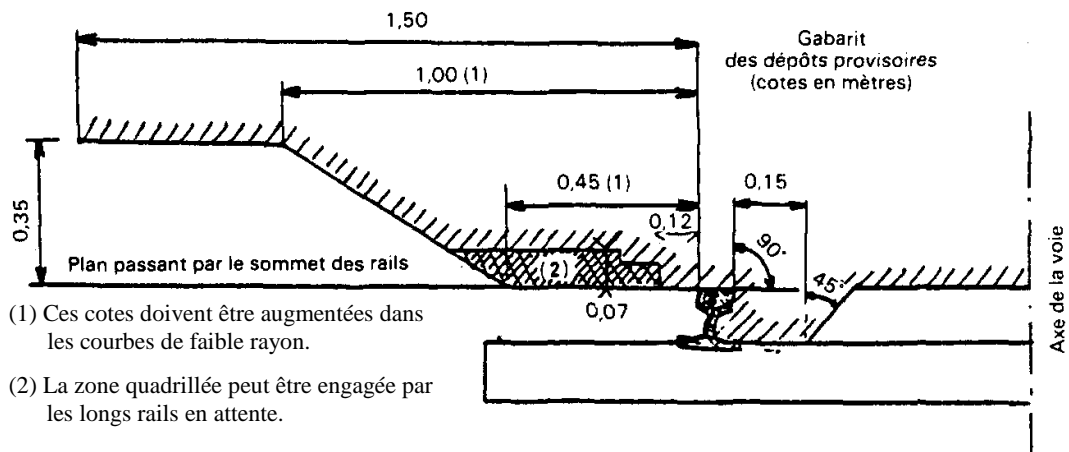
---

(1) Voir en annexe modèle de schéma des pistes et itinéraires.

*Article 103. Dépôts provisoires.*

Les pistes et itinéraires, les aires normales d'évolution du personnel, ne doivent pas être encombrés par des dépôts ou obstacles. Ceux qu'on aurait été dans la nécessité d'établir ou que l'on constaterait, doivent dans les meilleurs délais être supprimés ou déplacés afin qu'ils ne puissent occasionner des blessures au personnel. En attendant, ils doivent être signalés immédiatement de telle façon que l'attention des agents appelés à se déplacer ou à travailler en ces endroits soit attirée à leur approche.

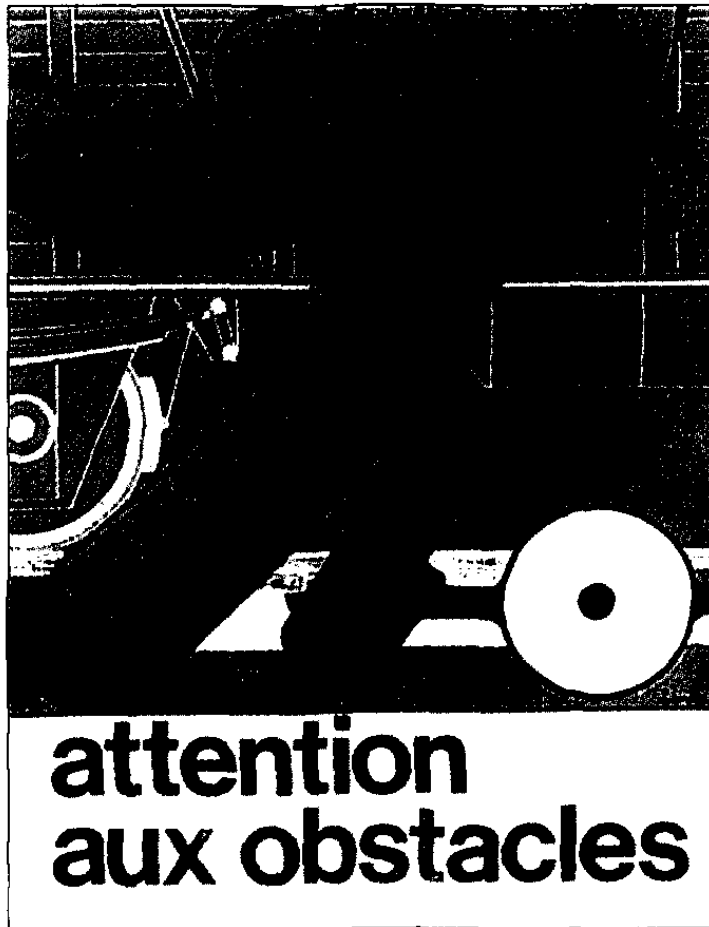
Tout dépôt provisoire de matériel, de ballast ou de laitier, scories, débris, matériaux de construction, etc., parallèle aux voies ne doit pas dépasser, après les petits éboulements dus à la trépidation, le profil figurant ci-après.



Les dépôts de matériel et de matériaux doivent être réalisés en dehors des niches et refuges prévus pour le garage du personnel. Si des dépôts diminuant la capacité de garage devaient toutefois être réalisés dans une niche ou refuge, il y a lieu, en tout état de cause, de réserver un emplacement de garage pour deux agents. Si tel ne pouvait être le cas, le personnel doit en être avisé par une pancarte apposée à chaque extrémité de l'ouvrage.

*Article 104. Signalisation des obstacles.*

Pour attirer l'attention du personnel, les obstacles fixes susceptibles de gêner les déplacements dans les emprises du che-



min de fer, sont peints en blanc, en totalité ou en partie, sauf ceux pour lesquels une réglementation particulière impose une autre couleur (bandes jaunes et noires par exemple). Il convient de maintenir la peinture en bon état et de la renouveler chaque fois que cela est nécessaire.

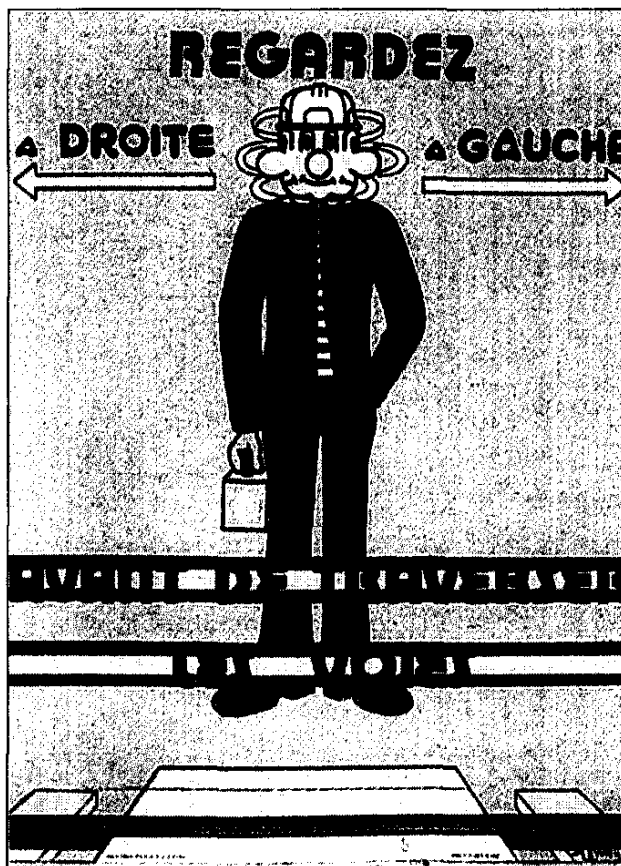
#### B - PERSONNEL SE DÉPLAÇANT A PIED

*Article 105. Traversées des voies et déplacements sur les voies.*

Lorsqu'un agent est obligé de pénétrer dans la zone dangereuse :

- 1° il doit, avant de s'engager dans la zone dangereuse, marquer l'arrêt, regarder attentivement dans les deux directions, sans oublier qu'une circulation qui stationne ou vient de passer peut en cacher une autre;





2° lorsqu'il doit se déplacer sur la voie, il faut, sur une ligne à double voie ou à voies multiples, marcher dans le sens opposé au sens normal des circulations.

Sur une ligne à voie unique, à voies banalisées ou comportant des installations permanentes de contresens, il doit redoubler d'attention pour ne pas se laisser surprendre par les circulations de l'un ou l'autre sens.

Par ailleurs, un agent qui se déplace sur une ligne à double voie ou à voies multiples ne doit pas perdre de vue que sur toutes les voies, à un moment quelconque, la circulation peut se faire à contre-voie ou à contresens et qu'inversement, après une période de circulation à contre-voie ou contresens, la circulation normale peut être rétablie inopinément.

En outre, dans les zones de gare, les circulations peuvent survenir à tout moment dans l'un ou l'autre sens.

En conséquence, il doit toujours se préoccuper des circulations qui peuvent venir vers lui de l'une ou l'autre direction et prendre la précaution de tourner immédiatement la tête toutes les fois qu'il entend derrière lui le sifflet d'un engin moteur, le



bruit d'un train en marche, etc. Il doit observer attentivement les signaux susceptibles de le renseigner sur la circulation (en particulier, signaux portés par les trains).

Les perturbations atmosphériques (neige, vent, orage, pluie...), la présence de chantiers sur les voies ou à leurs abords, la proximité de routes très fréquentées, d'usines, d'aérodromes..., susceptibles de diminuer les perceptions (vue, ouïe) doivent inciter l'agent à la plus grande prudence.

Lorsqu'un agent se rend compte de l'arrivée d'une circulation, il doit dégager immédiatement la zone dangereuse. Il doit demeurer ensuite sur place jusqu'à ce que la circulation soit passée complètement devant lui. En outre, si une circulation arrive sur la voie contiguë à son emplacement de garage, il doit la regarder venir afin d'examiner si aucun obstacle provenant d'une anomalie dans le convoi (porte ouverte, bêche flottante, chargement déplacé, etc.) ou constitué par un chargement exceptionnel engageant le gabarit n'est de nature à le heurter au passage.

Lorsqu'un agent est surpris par l'arrivée d'une circulation et qu'il ne peut se garer, il doit, sans hésiter, se coucher sur le sol, en dehors de cette voie, la tête dirigée du côté d'où vient la circulation, en ayant soin de ramener ses vêtements près du corps.

Lorsqu'un agent se déplace dans un tunnel ou sur un ouvrage d'art démunis d'un accotement permettant le garage, il doit redoubler d'attention et régler sa marche de façon qu'il puisse atteindre, soit l'autre côté de l'ouvrage, soit une niche ou un refuge avant qu'une circulation ne survienne.

Un agent surpris par l'arrivée d'une circulation ne doit pas hésiter à se jeter à plat-ventre le long du piédroit du tunnel, du parapet du pont, etc., en ayant soin de ramener ses vêtements près du corps.

Il est recommandé de ne pas traverser les voies en portant un fardeau sur l'épaule, en raison de l'impossibilité de surveiller les voies dans tous les sens et des risques d'accident qui en résultent. Pour franchir les voies, les agents doivent donc; de préférence, porter les fardeaux à la main et non sur l'épaule.

Il est recommandé par temps humide ou froid de ne pas poser le pied sur le rail ou les traverses afin d'éviter de glisser ou de tomber.

*Article 106. Déplacements à pied sur les pistes et itinéraires cyclables ou carrossables.*

Les agents qui se déplacent à pied sur les pistes et itinéraires cyclables ou carrossables :

- ne doivent s'engager sur les chaussées de ces pistes ou itinéraires qu'après s'être assurés qu'ils peuvent le faire sans danger,
- doivent toujours se tenir près de l'un des bords de la chaussée et se garer à l'approche d'un véhicule routier.

*Article 107. Déplacements en groupes en l'absence de piste et lorsque l'accotement ne permet pas le garage.*

Avant d'entrer dans la zone considérée, le responsable de l'équipe prend les dispositions suivantes :

- a) il divise le personnel sous ses ordres en groupes comprenant chacun au maximum un nombre d'agents pouvant se garer facilement dans une niche ou un refuge, ces groupes marchant à une distance un peu supérieure à celle correspondant à la répartition des niches ou refuges;

- b) il désigne, pour chaque groupe, un agent chargé de conduire et guider le groupe en marchant à sa tête et, dans les tunnels, muni d'une lanterne ;
- c) le guide du groupe de tête ainsi que l'agent se trouvant en queue du dernier groupe sont munis d'une trompe d'appel pour commander le garage à l'approche d'une circulation sur la voie sur laquelle (ou le long de laquelle) se déplace l'équipe ou sur la voie contiguë. Ce garage s'effectue pour chaque groupe dans la niche ou refuge le plus proche ;
- d) après un garage, les groupes ne reprennent leur marche que sur l'ordre du chef du groupe de tête, ordre répercuté à la voix de groupe en groupe;
- e) l'agent marchant en queue du dernier groupe doit regarder fréquemment en arrière et prêter attentivement l'oreille afin de ne pas laisser surprendre l'équipe par une circulation venant de même sens.

### C - PERSONNEL SE DÉPLAÇANT A BICYCLETTE OU A CYCLOMOTEUR

#### *Article 108. Prescriptions générales.*

Dans les emprises du chemin de fer, les déplacements à cyclomoteur (1) peuvent se faire dans des conditions identiques à celles exigées pour la bicyclette, sous réserve de ne pas dépasser 20 km/h sur les pistes et itinéraires cyclables et 40 km/h sur les pistes et itinéraires carrossables.

Sous cette réserve, toutes les prescriptions reprises dans la suite du présent texte pour les bicyclettes sont applicables aux cyclomoteurs.

Tout conducteur doit constamment rester maître de sa vitesse et mener avec prudence son véhicule : il doit régler sa vitesse en fonction de l'état du sol et, notamment, la réduire

---

(1) Par cyclomoteur, il faut entendre tout véhicule pourvu d'un moteur thermique auxiliaire d'une cylindrée n'excédant pas 50 cm<sup>3</sup>, possédant les caractéristiques normales des cycles quant à leurs possibilités d'emploi et dont la vitesse de marche ne peut excéder par construction 45 km/h.

chaque fois que sa visibilité est limitée. Il doit, de plus, respecter les obligations ou interdictions prescrites par panneaux.

Les déplacements à bicyclette ne sont autorisés :

- le long des voies principales, que sur les pistes spéciales dites « pistes cyclables » ou « pistes carrossables » dont l'existence



est portée à la connaissance des intéressés par des consignes d'établissement,

- en dehors des voies principales, dans les gares, dépôts, triages, magasins et établissements divers, que dans les cours, sur les chemins d'accès et sur les itinéraires matérialisés et, si nécessaire, repérés sur le terrain et définis par les consignes d'établissement (comportant des schémas) prévus à l'article 102.

Tout agent se déplaçant à bicyclette doit mettre pied à terre lorsqu'une circulation approche sur la voie contiguë à la piste ou à l'itinéraire sur lequel il se déplace.

Il convient d'utiliser un moyen de transport adapté aux objets à transporter.

Il est interdit :

- d'utiliser la bicyclette :
  - à la traversée des voies et appareils sauf si celle-ci est équipée d'une piste (ou d'un itinéraire) carrossable,
  - au droit des ouvrages d'art (ponts-routes et ponts-rails) et dans les tunnels (1), à moins que ces ouvrages et tunnels ne comportent des pistes spécialement aménagées et sur lesquelles la consigne d'établissement autorise les déplacements à bicyclette,
  - sur les quais à voyageurs sauf dispositions particulières prévues à la consigne d'établissement et à la traversée des passages à niveau ;
- de se déplacer à bicyclette par temps de visibilité réduite (brouillard, neige...) ;
- de se déplacer à deux personnes sur la même bicyclette ;
- d'atteler une remorque à la bicyclette, sauf sur les pistes et itinéraires cyclables ou carrossables dont le bord intérieur se trouve à au moins 2,00 m du rail voisin ;
- de transporter sur une bicyclette des objets lourds et encombrants, susceptibles d'engager la zone dangereuse, de ne pas laisser à l'agent la libre disposition des deux mains ou de le déséquilibrer.

*Article 109. Sens de déplacement sur les pistes, itinéraires, dans les gares, triages, dépôts, ateliers, entrepôts, magasins et établissements divers.*

Sur les itinéraires et pistes carrossables, les déplacements sont, en principe, permis dans les deux sens, sauf interdiction faite par les signaux routiers.

Sur les itinéraires cyclables, les déplacements à bicyclette peuvent, en principe, se faire dans les deux sens. Les itinéraires sur lesquels les déplacements ne peuvent se faire que dans un seul sens doivent être précisés sur les schémas affichés et des pancartes indiquant cette particularité doivent être placées aux extrémités de ces itinéraires.

---

(1) La traversée des tunnels et des viaducs en tenant la bicyclette à la main est également interdite lorsqu'il n'existe pas de piste cyclable.

Sur les pistes cyclables (1), les déplacements ne doivent se faire que dans les sens autorisés par la consigne d'établissement prévue à l'article 108.

Sur les lignes à double voie où existent deux pistes cyclables, les déplacements doivent, sauf raisons spéciales, se faire dans le sens contraire de celui de la marche normale des circulation sur la voie contiguë.

*Article 110. Déplacement de nuit.*

Le déplacement à bicyclette doit être évité autant que possible pendant la nuit.

La bicyclette utilisée doit être normalement éclairée.

---

(1) Une piste est normalement cyclable lorsque :

- le niveau de la piste se trouve à 0,25 m au moins en contrebas de la surface de roulement du rail,
- la position de la piste par rapport à la voie est telle que l'agent puisse se tenir, et tenir sa bicyclette, à au moins 1,50 m du rail voisin.

Le déplacement doit s'effectuer en sens inverse du sens normal de circulation sur la voie contiguë.

Néanmoins, dans les cas ci-dessous :

- section de ligne à voie unique,
- section de ligne à au moins deux voies, mais pourvue d'une seule piste,
- section de ligne dont une ou plusieurs voies sont susceptibles d'être parcourues dans les deux sens (voies banalisées, installations permanentes de contresens, installations permettant l'exploitation en voie unique temporaire), et seulement si les pistes remplissent les conditions ci-dessus, les déplacements peuvent être admis, dans les deux sens, moyennant des précautions particulières à insérer dans la consigne.

Dans les cas particuliers où le bord intérieur de la piste se trouve à au moins 2,00 m du rail voisin, les déplacements à bicyclette peuvent se faire dans les deux sens, quel que soit le niveau de la piste par rapport à la surface de roulement du rail.

## D - UTILISATION DES VÉHICULES AUTOMOTEURS

### *Article 111. Prescriptions générales.*

L'utilisation des véhicules automoteurs (1) est normalement interdite dans l'enceinte du chemin de fer en dehors des cours et chaussées ouvertes au public. Elle est cependant autorisée, sous certaines conditions, sur les pistes et itinéraires dits « carrossables » dont l'existence est portée à la connaissance des intéressés par consigne d'établissement.

Les conducteurs des véhicules circulant sur les pistes et itinéraires carrossables doivent :

- tenir le véhicule qu'ils utilisent, en dehors des voies à une distance d'au moins 1,50 m du rail le plus voisin, tant pendant le déplacement que pour les manœuvres ou les stationnements (2) ;
- respecter la signalisation routière;
- régler leur vitesse en fonction de la signalisation routière et des difficultés de parcours et ne pas dépasser la vitesse de 40 km/h;
- céder la priorité à tout véhicule plus lourd ou plus encombrant, au besoin en gagnant le refuge précédent ;
- lorsque la piste longe une voie principale, ils doivent, sauf si le bord de la piste est à plus de 2 m du rail le plus voisin, immobiliser leur véhicule à l'approche d'une circulation sur la voie contiguë.

Une autorisation spéciale du chef d'établissement doit être demandée pour la circulation des véhicules dont la largeur dépasse 2,50 m, la hauteur 4,00 m ou le poids 12 tonnes. Cette autorisation précise les zones d'utilisation et les conditions particulières à respecter sur ces zones.

Par ailleurs, la circulation par temps de verglas ou de mauvaise visibilité (brouillard, neige...) doit s'effectuer avec la plus grande prudence et en respectant les prescriptions complémentaires éventuelles fixées par la consigne d'établissement.

De nuit, l'utilisation des feux de route est interdite.

---

(1) Par véhicules automoteurs, il faut entendre les véhicules à moteur autres que les cyclomoteurs.

(2) Lorsqu'en un point singulier, la distance de 1,50 m ne peut pas matériellement être respectée, la consigne d'établissement précise les conditions d'utilisation des véhicules automoteurs.



*Article 112. Mesures particulières concernant les traversées de voies.*

A l'intersection d'une piste ou d'un itinéraire carrossable avec une voie ferrée, les conducteurs doivent marquer l'arrêt, les engins circulant sur la voie bénéficiant dans tous les cas d'une priorité absolue.

Lorsque l'intersection est équipée :

- de barrières cadenassées, la traversée des véhicules autorisés s'effectue dans les conditions prévues à la consigne d'établissement,
- d'une signalisation automatique lumineuse et sonore, les conducteurs sont autorisés à franchir les voies sans marquer l'arrêt.

*Article 113. Dispositions particulières sur lignes électrifiées.*

Lorsque des véhicules automoteurs se trouvent sous caténaire ou à proximité immédiate d'installations sous tension, les interventions sur ces véhicules ou sur leur chargement doivent donner lieu à l'application des règles fixées par le règlement sur la prévention vis-à-vis des risques électriques pour les interventions sur les « véhicules ferroviaires ».

*(Homologué par décision ministérielle)*

..... (1)  
de.....

**PISTES ET ITINÉRAIRES A SUIVRE PAR LES AGENTS  
POUR SE RENDRE AUX DIVERS BUREAUX, POSTES, ATELIERS  
OU CHANTIERS**

Les agents appelés par leur service à se rendre de l'un à l'autre des divers bureaux, postes, ateliers ou chantiers doivent, pour assurer leur sécurité, suivre, à l'exclusion de tous autres, les pistes et itinéraires figurés sur le croquis ci-dessous par un gros trait noir, continu pour les pistes et itinéraires cyclables, ponctué pour les pistes et itinéraires non cyclables et mixte pour les pistes et itinéraires carrossables.

Dans le cas de pistes et d'itinéraires utilisables dans un seul sens, il convient de se conformer au sens de circulation indiqué par les flèches.

Lorsqu'ils se déplacent ainsi, seuls ou en groupe, les agents doivent observer individuellement et personnellement les précautions destinées à garantir leur sécurité, notamment celles qui sont indiquées par le Règlement PS 9 E 1 n° 1.

