Instruction Régionale de Sécurité

B

Minute

S.E

IRS_B

8

EPREUVE SOUMISE A
L'APPROBATION MINISTERIELLE

Epreuve

1948

~~1947~~

5 JUIL 1947

INSTRUCTION REGIONALE Sud-EST
DE SECURITE B

PRESCRIPTIONS SPECIALES AUX
LIGNES A DOUBLE VOIE

~~Instruction Régionale de Sécurité B~~

~~Prescriptions spéciales aux lignes à double voie.~~

S O M M A I R E.

Chapitre I - Mise en marche ~~et suppression~~ des trains.) Maj.

Chapitre II - Circulation des trains.) Maj.

Chapitre III - Incidents) Maj.

Chapitre IV - Mouvements à contre-voie.) Maj.

Chapitre V - Voie~~s~~ unique~~s~~ temporaire~~s~~ - Transbordement) Maj.

CHAPITRE I

Mise en marche des trains.) Maj.

Art. 1 - La mise en marche des trains (trains réguliers, facultatifs, spéciaux, supplémentaires et à marche indéterminée) est annoncée aux chefs de gare intéressés :

- soit par écrit (distribution du Livret de la marche des trains, distribution des avis de trains spéciaux, etc.);
- soit par dépêche lancée par le chef de la gare origine du train sous une forme telle que : (1)

"Train facultatif n° ... partant de .... (gare origine du parcours sur la "ligne) à .... heures .... minutes, le .....(jour et date) aura lieu "jusqu'à .....(gare terminus du train)".

Toutefois, la mise en marche d'un train peut, exceptionnellement, être faite sans annonce préalable, en particulier en cas de dérangement du téléphone.

Art. 2 - La suppression d'un train est annoncée par dépêche, par le chef de gare qui supprime le train, aux Chefs de gare intéressés.

Toutefois, les trains peuvent être supprimés sans annonce préalable en cas de dérangement du téléphone.

CHAPITRE II

Circulation des Trains.) Maj.

§ 1 - Sens normal de circulation.

Art. 3 - Sur les lignes à double voie, chaque voie est affectée à un sens de circulation, les trains empruntent normalement la voie de gauche dans le sens de leur marche.

---

(1) - S'il s'agit d'un train spécial ne faisant pas l'objet d'un Avis-train, la dépêche doit comporter les indications utiles relatives à la marche du train (horaire, etc.).

Dans le cas d'un train à marche indéterminée, la dépêche peut être complétée par l'indication de l'horaire approximatif à suivre par le train.

§ 2 - Modification dans l'ordre normal
de succession des trains de même sens.

Art. 4 - Tout chef de gare peut, lorsque cette mesure présente un avantage pour le service, modifier l'ordre normal de succession de deux trains de même sens, soit en garant l'un des trains pour l'autre train avant son point de garage normal ~~en attente~~ (1), soit en expédiant l'un des trains, avant son tour, au délà de son point de garage normal jusqu'à un autre point de garage (1).

Art. 5 - Lorsque le téléphone fonctionne, la modification de l'ordre normal de succession de deux trains de même sens est annoncée, par ~~le chef de gare~~ la gare qui modifie cet ordre, aux ~~chefs de~~ gares intéressées.

- CHAPITRE III -

Incidents.

§ 1 - Secours.

Art. 6 - Un mécanicien demande le secours :

- lorsque, par suite d'avarie à la machine, de déraillement, etc., il estime que le secours est nécessaire;
- lorsque, par suite d'impuissance de la machine (surcharge, pousse d'un train précédent, manque d'eau, etc.), il juge nécessaire de laisser tout ou partie de son train en pleine voie.

Art. 7 - Lorsque la détresse se produit en gare, le mécanicien avise verbalement le chef de gare qui fait le nécessaire pour se procurer une machine de secours.

Art. 8 - Lorsque le train en détresse se trouve en pleine voie, le mécanicien établit une demande de secours.

.....

---

(1) - Le garage d'un train pour un autre train peut également être obtenu en faisant circuler le premier train sur une autre voie principale pour laisser passer l'autre train.

Le secours peut être demandé par l'arrière[1] ou par l'avant[2] compte tenu par ailleurs :

- de la nécessité d'obtenir le secours le plus rapidement possible (situation du train par rapport aux gares voisines, proximité d'une machine ou d'un train pouvant porter secours, etc.),
- des circonstances particulières telles que véhicule avarié en queue du train empêchant matériellement de le pousser, fermeture de la ligne au service derrière le train, etc...

La demande de secours est rédigée par écrit dans les termes suivants :

"Train N° ..... machine n° ..... (ou deuxième partie du train N° .....)
"..... véhicules .... tonnes, en détresse au Km. ..... à ..... heures ..... minutes
"pour ..... (indiquer brièvement le motif de la demande de secours) demande
"le secours par ..... (l'arrière ou l'avant suivant le cas[3]). Wagon de secours
"ou grue de relevage de ..... tonnes nécessaire (éventuellement)".

Dans le cas où le secours est demandé par l'avant, la demande de secours doit porter la mention :

"Le train ne sera pas remis en marche et ne se laissera pas pousser".

Si un mécanicien demandant le secours par l'avant doit quitter son train (voir art. 9 ci-après, par exemple), il donne, avant de partir, à un agent qui gardera le train[4], l'ordre écrit, contre reçu, de ne pas le laisser pousser.

.....

---

(1) - C'est-à-dire que la machine de secours devra aborder le train par l'arrière.
(2) - C'est-à-dire que la machine de secours devra aborder le train par l'avant.

(3) - Indiquer les circonstances particulières qui peuvent motiver l'envoi du secours dans un sens déterminé (véhicule avarié en queue empêchant matériellement de pousser le train, etc.).
(4) - Si le mécanicien ne dispose pas d'agent pour garder le train, il remplace dans la demande de secours les mots : "Le train ne sera pas remis en marche et ne se laissera pas pousser" par "train abandonné" ou "deuxième partie du train abandonnée".

Art. 9 - Si la machine du train est en état de marche, le mécanicien peut se rendre à la gare en avant, en conduisant éventuellement une première partie du train pour porter la demande de secours au Chef de gare.

Dans le cas contraire, la demande de secours est transmise par exprès à l'une quelconque des gares voisines. Si cet exprès rencontre un poste téléphonique lui permettant de communiquer, soit directement, soit par un ou plusieurs intermédiaires, avec l'une ou l'autre des gares voisines, il transmet la demande de secours au Chef de gare.

Art.10 - Un train ayant fait une demande de secours par l'arrière peut être remis en marche avant l'arrivée de la machine de secours; si cette machine venait entre temps à être expédiée par la gare en arrière, elle continuerait jusqu'à la gare en avant, où elle s'arrêterait et prendrait les instructions du Chef de gare.

Un train ayant fait une demande de secours par l'arrière peut également être poussé par la machine d'un train de même sens survenant, cette dernière laissant au besoin son propre train en pleine voie.

Art. 11 - Un train ayant fait une demande de secours par l'avant doit, ainsi que l'engagement en a été pris sur la demande de secours, rester à l'arrêt jusqu'à l'arrivée de la machine de secours. Il ne pourrait être remis en marche ou être poussé qu'avec l'autorisation du chef de la gare en avant :

- soit dans le cas où le mécanicien aurait annulé la demande de secours par l'avant et lorsque le chef de la gare en avant, lui accusant réception de cette annulation, l'aurait autorisé à remettre son train en marche ou à le laisser pousser;

- soit lorsque le chef de la gare en avant aurait fait transmettre, par exprès, par l'intermédiaire d'un poste téléphonique, ou par la machine de secours envoyée par l'arrière, une dépêche avisant le mécanicien ou l'agent gardant le train que la demande de secours par l'avant est annulée

...

et que le train peut par suite être remis en marche ou être poussé.

Art. I2 - Si un chef de gare recevant une demande de secours dispose d'une machine pouvant fournir le secours dans le sens demandé, il l'utilise en observant, suivant le cas, les prescriptions des articles I3 et suivants.

Dans le cas contraire, il transmet la demande de secours à une gare disposant d'une machine ou à la gare de secours de la section sur laquelle se trouve le train en détresse.

Art. I3 - La circulation de la machine de secours jusqu'à la première gare en arrière ou en avant du train en détresse a lieu habituellement dans les conditions prévues pour les trains à marche indéterminée.

Art. I4 - Lorsque le secours est envoyé par l'arrière, le chef de la première gare en arrière expédie la machine de secours vers l'arrière du train en détresse dans les conditions fixées par la réglementation du cantonnement.

Art. 15 - Lorsque le secours est envoyé par l'avant, le Chef de la première gare en avant, avant de remettre au mécanicien de la machine de secours l'ordre écrit de se rendre à contre-voie jusqu'au train en détresse, doit se conformer aux prescriptions du Chapitre IV de la présente Instruction concernant les mouvements à contrevoie.

§ 2 - Rupture d'attelage

Art. 16 - Lorsqu'un mécanicien s'aperçoit que son train s'est divisé par suite de rupture d'attelage, il doit veiller à ce que la partie du train laissée en arrière ne rejoigne pas brusquement la première partie.

Si la deuxième partie est en vue et arrêtée, le mécanicien peut reculer vers cette deuxième partie.

Dans le cas contraire, le mécanicien continue sa marche jusqu'à le première gare, où il s'arrête et renseigne d'urgence le chef de gare.

...../

De leur côté, les agents de train de la partie séparée de la machine doivent, dès qu'ils s'aperçoivent de la rupture d'attelage, serrer les freins dont ils disposent de manière à arrêter dès que possible cette deuxième partie.

Si le train comporte une machine de pousse, la deuxième partie pourra, si rien ne s'y oppose, être poussée par cette machine.

Dans ~~le cas contraire~~ les autres cas, la deuxième partie devra être immobilisée et protégée comme s'il s'agissait d'un obstacle (1), cette deuxième partie pouvant, si rien ne s'y oppose, être poussée par un train de même sens survenant.

Les chefs des deux gares voisines s'entendront, s'il y a lieu, pour dégager la voie aussi rapidement que possible.

§ 3 - Dérive.

Art. 17 - Dès qu'un agent constate une dérive ou en est averti, il prévient, s'il le peut, d'urgence les gares et les postes vers lesquels se dirige la dérive. Cet avis doit être transmis de gare en gare et de poste en poste, jusqu'à un point tel que la dérive ne pourra certainement pas l'atteindre.

Tous les agents intéressés doivent être avisés d'urgence et doivent faire tous leurs efforts pour arrêter la dérive et pour en éviter ou au moins en atténuer les conséquences dangereuses.

S'il s'agit d'une dérive dans le sens normal de la circulation, les signaux doivent être fermés à son passage comme pour un train ordinaire. S'il s'agit, ~~au contraire~~, d'une dérive à contre-voie, les signaux qui s'adressent aux trains à la rencontre desquels circule la dérive doivent être fermés d'urgence. Les agents des trains doivent être prévenus, dès l'arrêt de leur train, afin de pouvoir éven-

.....

(1) ~~Sur les lignes munies du block automatique, la partie coupée n'a pas à être protégée, sauf dans le cas où la rupture d'attelage se produit derrière l'un des cinq derniers véhicules du train.~~

tuellement faire descendre les voyageurs s'il y a danger de collision avec la dérive.

Les aiguilleurs ne doivent laisser passer les trains ainsi arrêtés qu'après avoir été avisés que la dérive a été elle-même arrêtée.

Après son arrêt, la dérive devra être protégée comme s'il s'agissait d'un obstacle. La voie sera dégagée par entente entre les Chefs des deux gares voisines.

CHAPITRE IV

Mouvements à contre-voie

§ 1 - Généralités.

Art.18 - On appelle mouvements à contre-voie les mouvements effectués en sens contraire du sens normal de circulation, à l'exclusion du cas de voie unique temporaire qui fait l'objet du Chapitre V ci-après.

Art. 19 - Les mouvements à contre-voie ne doivent être effectués qu'en cas de nécessité et leur parcours doit être aussi réduit que possible. Ils donnent lieu à la remise d'un ordre au mécanicien.

Le chef de gare qui donne cet ordre doit avoir la double assurance que la partie de voie à parcourir à contre-voie est libre de toute circulation et le restera jusqu'au moment où cessera le mouvement à contre-voie.

Art. 20 - On peut être amené à exécuter des mouvements à contre-voie sur de faibles parcours : à l'intérieur d'une gare (dans le cas d'un train devant refouler après avoir dépassé légèrement son point d'arrêt normal, etc..) ou bien, en pleine voie (en cas de rupture d'attelage lorsque la deuxième partie du train est en vue et arrêtée, etc.)

.....

De plus, s'il existe - - - -

Texte ancien)

X (p. 5)

- - - - - la partie en voie à parcourir à contre voie

le chef de la gare en étant devra par ailleurs s'assurer que les signaux intermédiaires (ainsi que, le cas échéant, les signaux ou tapets pouvant engager la partie en voie à parcourir à contre-voie) sont convenablement disposés pour le passage du mouvement à contre-voie.

Ces mouvements ont lieu sur ordre verbal du chef de gare à l'intérieur d'une gare ou sur l'initiative du mécanicien en pleine voie, à la condition d'avoir la double assurance prévue à l'article précédent.

Art. 21 - Le mécanicien doit, sur tout le parcours qu'il effectue à contre-voie, marcher à vue, et faire fréquemment usage du sifflet en particulier à l'approche des P.N.

Son attention est attirée sur le fait qu'il peut rencontrer un obstacle non protégé par des signaux à main.

Il doit, le cas échéant, être avisé par écrit, par l'agent qui ordonne le mouvement, des limitations de vitesse à observer : aiguilles de pleine voie prises en pointe qui doivent être franchies à 30 Km/h, chantiers de travaux, etc..

Il n'a pas à tenir compte des signaux de la voie qu'il devrait suivre normalement.

Art. 22 - Les agents intéressés (agents des postes, agents de la voie, gardes des passages à niveau, etc...) doivent être avisés, dans la mesure du possible, des mouvements à effectuer à contre-voie.

En plus de la protection réglementaire à l'arrière, ils doivent alors protéger à l'avant, à la distance de 100 mètres, au moyen d'un signal d'arrêt à main, les obstacles, lorrys, etc. Ils arrêtent éventuellement le mouvement à contre-voie dans les mêmes conditions.

Art. 23 - Les mouvements à contre-voie comportant un parcours en pleine voie doivent, à moins qu'ils ne soient effectués sur de faibles parcours ~~(art. 20 ci-dessus)~~ (voir art. 20), porter à l'avant (dans le sens du mouvement) un drapeau rouge le jour, ou un feu rouge la nuit.

.....

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

RÉGION DE L'EST

RECUEIL

DES

INSTRUCTIONS RÉGIONALES DE SÉCURITÉ

1947

RECUEIL
des Instructions Régionales de Sécurité

SOMMAIRE

Pages

. . . . . .

. . . . . .

. . . . . .

. . . . . .

. . . . . .

Il est établi un extrait du présent recueil, à l'usage des mécaniciens et chauffeurs et des agents de train, ne reproduisant que les documents concernant ces agents.

S. N. C. F.
Région de l'EST

INSTRUCTION RÉGIONALE DE SÉCURITÉ A

PRESCRIPTIONS COMMUNES AUX LIGNES A DOUBLE VOIE ET AUX LIGNES A VOIE UNIQUE

SOMMAIRE

CHAPITRE PREMIER

GÉNÉRALITÉS

§ 1 — Service de Sécurité

Art. 1 Les établissements (gares, stations, haltes, points d'arrêt, etc...) se classent en deux catégories :

1° **Les établissements ouverts à la sécurité** qui, dans les Règlements et Instructions concernant la sécurité, sont d'une manière générale dénommés **gares,** quelle que soit par ailleurs leur désignation administrative.

2° **Les établissements non ouverts à la sécurité,** désignés au Livret de la marche des trains par l'abréviation **S.S.** (sans sécurité).

Certaines gares appelées **gares temporaires** et désignées au Livret de la marche des trains sont autorisées à cesser la sécurité pendant une ou plusieurs périodes de la journée (1).

Lorsqu'un train dessert une gare temporaire pendant la fermeture de cet établissement à la sécurité, la mention S.S. est portée dans la colonne horaire du train, immédiatement au-dessus de son heure d'arrivée à cet établissement.

Les conditions dans lesquelles les gares temporaires cessent et reprennent la sécurité sont précisées par des consignes du Chef d'Arrondissement Exploitation.

Lorsqu'un train tombe en détresse dans une gare temporaire ayant cessé la sécurité, cet établissement doit, si cela est possible, reprendre immédiatement la sécurité pour faire cesser la détresse.

Les prescriptions concernant les établissements S.S. sont applicables aux gares temporaires pendant leur fermeture à la sécurité.

(1) Voir par ailleurs l'Instruction Générale de Sécurité n° 10 en ce qui concerne les dispositions applicables sur les lignes à **voie unique.**

Art. 2 Les **gares** sont normalement seules autorisées à effectuer les opérations pour lesquelles les textes réglementaires prescrivent l'intervention d'un chef de gare, et notamment à :

— effectuer un garage ou un changement de garage (double voie et voie unique) ;

— effectuer un croisement ou un changement de croisement (voie unique) ;

— organiser un mouvement à contre-voie ou une voie unique temporaire (double voie) ;

— etc...

Art. 3 Dans chaque gare, pendant toute la durée du service indiqué au tableau de service, il doit y avoir **un agent et un seul,** bien connu de tout le personnel, chargé de la direction du service de sécurité.

Cet agent porte le titre de **chef de sécurité.**

Le chef de sécurité a seul qualité pour assurer l'exécution des prescriptions qui, selon les textes réglementaires, incombe au chef de gare.

Certaines des attributions du chef de sécurité, notamment le signal de départ des trains, l'exécution des manœuvres et les essais de frein, peuvent être déléguées à un autre agent qualifié :

— en cas de nécessité immédiate, par le chef de sécurité lui-même ;

— d'une façon permanente, par consigne locale.

Art. 4 Lorsque l'agent chargé des fonctions de chef de sécurité est obligé de se faire remplacer momentanément dans ses fonctions par un autre agent qualifié, ou doit les remettre à son remplaçant en vertu d'un roulement régulier, il doit :

— porter sur le carnet de remise de service (1) la mention :

« Remis le service à M. X .....

à ..... heures ..... minutes, le ..... (date) » ;

(1) La remise de service peut, dans les petites gares, s'effectuer sur le registre de cantonnement (double voie) ou sur le registre de circulation (voie unique).

— inscrire à la suite tous les renseignements utiles à son successeur, ou « Rien à signaler », et signer.

L'agent qui prend le service inscrit sur le carnet de remise de service la mention :

« Pris le service à ..... heures ..... minutes,

le ..... (date) »

et signe.

Il doit, de plus, toujours consulter avec le plus grand soin tous les imprimés ou carnets intéressant la sécurité, notamment ceux servant à l'enregistrement des dépêches, ainsi que, s'il y a lieu, le registre de cantonnement (double voie) ou le registre de circulation (voie unique).

Art. 5 Les dispositions ci-dessus sont également applicables dans les gares à service interrompu où l'agent cessant les fonctions de chef de sécurité ne peut voir son successeur ; dans ce cas, la mention :

« Remis le service à M. X..... etc... »

est remplacée par la suivante :

« Cessé le service à ..... heures ..... minutes, le ..... (date) ».

Art. 6 Les renseignements qu'un chef de sécurité doit transmettre à son successeur comprennent notamment :

— les modifications à la marche normale des trains : retards, changements de garages, changements de croisements, suppressions de trains ;

— les mises en marche de trains facultatifs, spéciaux et supplémentaires ;

— les circulations de trains à marche indéterminée, de trains de service ou de draisines ;

— les détresses et demandes de secours ;

— les modifications aux conditions habituelles d'occupation des voies ;

— les dérangements survenus dans le fonctionnement des installations de sécurité.

Dans le cas où, par suite de circonstances locales particulières il y aurait intérêt, dans une gare déterminée, à transmettre d'autres renseignements, une consigne de sécurité doit en préciser la nature.

Art. 2 Les **gares** sont normalement seules autorisées à effectuer les opérations pour lesquelles les textes réglementaires prescrivent l'intervention d'un chef de gare, et notamment à :

— effectuer un garage ou un changement de garage (double voie et voie unique) ;

— effectuer un croisement ou un changement de croisement (voie unique) ;

— organiser un mouvement à contre-voie ou une voie unique temporaire (double voie) ;

— etc...

Art. 3 Dans chaque gare, pendant toute la durée du service indiqué au tableau de service, il doit y avoir **un agent et un seul,** bien connu de tout le personnel, chargé de la direction du service de sécurité.

Cet agent porte le titre de **chef de sécurité.**

Le chef de sécurité a seul qualité pour assurer l'exécution des prescriptions qui, selon les textes réglementaires, incombe au chef de gare.

Certaines des attributions du chef de sécurité, notamment le signal de départ des trains, l'exécution des manœuvres et les essais de frein, peuvent être déléguées à un autre agent qualifié :

— en cas de nécessité immédiate, par le chef de sécurité lui-même ;

— d'une façon permanente, par consigne locale.

Art. 4 Lorsque l'agent chargé des fonctions de chef de sécurité est obligé de se faire remplacer momentanément dans ses fonctions par un autre agent qualifié, ou doit les remettre à son remplaçant en vertu d'un roulement régulier, il doit :

— porter sur le carnet de remise de service (1) la mention :

« Remis le service à M. X .....
à ..... heures ..... minutes, le ..... (date) » ;

(1) La remise de service peut, dans les petites gares, s'effectuer sur le registre de cantonnement (double voie) ou sur le registre de circulation (voie unique).

— inscrire à la suite tous les renseignements utiles à son successeur, ou « Rien à signaler », et signer.

L'agent qui prend le service inscrit sur le carnet de remise de service la mention :

« Pris le service à ..... heures ..... minutes, le ..... (date) »

et signe.

Il doit, de plus, toujours consulter avec le plus grand soin tous les imprimés ou carnets intéressant la sécurité, notamment ceux servant à l'enregistrement des dépêches, ainsi que, s'il y a lieu, le registre de cantonnement (double voie) ou le registre de circulation (voie unique).

Art. 5 Les dispositions ci-dessus sont également applicables dans les gares à service interrompu où l'agent cessant les fonctions de chef de sécurité ne peut voir son successeur ; dans ce cas, la mention :

« Remis le service à M. X..... etc... »

est remplacée par la suivante :

« Cessé le service à ..... heures ..... minutes, le ..... (date) ».

Art. 6 Les renseignements qu'un chef de sécurité doit transmettre à son successeur comprennent notamment :

— les modifications à la marche normale des trains : retards, changements de garages, changements de croisements, suppressions de trains ;

— les mises en marche de trains facultatifs, spéciaux et supplémentaires ;

— les circulations de trains à marche indéterminée, de trains de service ou de draisines ;

— les détresses et demandes de secours ;

— les modifications aux conditions habituelles d'occupation des voies ;

— les dérangements survenus dans le fonctionnement des installations de sécurité.

Dans le cas où, par suite de circonstances locales particulières il y aurait intérêt, dans une gare déterminée, à transmettre d'autres renseignements, une consigne de sécurité doit en préciser la nature.

§ 2 — Consignes de Sécurité

Art. 7 Dans toute gare où il existe des **consignes de sécurité** (consignes S), celles-ci doivent être répertoriées et classées dans un dossier spécial. Chacun des postes de la gare doit comporter un dossier analogue contenant les consignes ou les extraits de consignes le concernant.

Le chef de gare doit veiller à ce que tous les agents intéressés, y compris les agents de remplacement n'appartenant pas à sa gare, prennent connaissance des consignes S et en témoignent par leur émargement. Il doit veiller personnellement à la tenue à jour de ces consignes, ainsi que des collections de documents affectées aux différents postes de la gare.

Art. 8 Toutes les fois que, dans un établissement, il y a changement de chef d'établissement (à la suite d'une mutation par exemple), le Chef de Circonscription Mouvement, qui procède à la remise du service, doit s'assurer que le nouveau titulaire a pris connaissance des consignes S et les a visées.

Art. 9 Les consignes S sont signées par le chef de gare et par le chef de circonscription M, et soumises au visa du chef d'arrondissement EX.

Les modifications apportées à ces consignes font l'objet de rectificatifs établis et signés dans les mêmes conditions que les consignes elles-mêmes.

La mise à jour des consignes S d'un poste ne doit en aucun cas avoir pour effet de démunir ce poste, même temporairement, des consignes à observer par les agents qui y sont occupés.

Exceptionnellement, dans les cas urgents, une consigne S peut être modifiée ou complétée par une consigne provisoire signée par le chef d'établissement. Dans ce cas, le Chef de Circonscription M et le Chef d'Arrondissement doivent être avisés dans le plus bref délai.

Dès qu'une consigne S est abrogée, elle doit être retirée sans délai du dossier correspondant.

Art. 10 Les documents concernant la sécurité tels que : Livret de marche, avis de trains spéciaux, etc... sont distribués au personnel par les soins du chef de gare contre émargement des agents soit sur un bordereau, soit sur un registre spécialement destiné à cet usage.

§ 3 — Dépêches de Sécurité

Art. 11 On appelle **dépêches de sécurité,** les dépêches qui sont échangées en application des règlements de sécurité et, **en particulier,** les dépêches auxquelles donnent lieu les opérations ci-après :

sur double voie :

— l'organisation, le fonctionnement et la suppression d'une voie unique temporaire ;

— les mouvements à contre-voie ;

sur voie unique :

— la commande des trains facultatifs, spéciaux et supplémentaires ;

— la circulation des trains à marche indéterminée, des trains de service, des draisines et, éventuellement, des lorrys ;

— les suppressions de trains ;

— les changements de croisement ;

— les mesures à prendre par les chefs de gare en cas d'incident.

Les dépêches de mise en marche d'un train facultatif sur double voie, de retard, etc... non reprises à l'énumération ci-dessus, ne sont pas soumises aux règles de l'article 12.

D'autre part, les dépêches de cantonnement font l'objet de règles spéciales.

Art. 12 Les dépêches de sécurité doivent, en principe, être transmises et reçues par les chefs de gare eux-mêmes.

Lorsque, exceptionnellement, un chef de gare ne peut expédier lui-même une dépêche de sécurité, il peut la faire transmettre par un téléphoniste, mais doit au préalable la viser.

Lorsque, exceptionnellement, un chef de gare ne peut recevoir une dépêche de sécurité, cette dépêche peut être reçue par un téléphoniste, mais elle doit immédiatement être remise au chef de gare qui doit la viser avant de faire donner les suites qu'elle comporte.

1, 3, 4, 5, 6, 7 : Colonnes correspondantes de l'état S.N.C.F., mod. 12669 M ou mod. 12669 bis M.

Ce n'est qu'en cas d'urgence, s'il s'agit par exemple d'assurer la sécurité en arrêtant un train, que des mesures immédiates doivent être prises sans attendre l'intervention du chef de gare. Le chef de gare doit en être avisé sans délai.

Art. **13** Les dépêches de sécurité doivent être écrites et transmises intégralement, sans abréviation, dans la forme prévue par les textes réglementaires.

Elles doivent être collationnées, c'est-à-dire que l'agent qui transmet la dépêche doit acquérir l'assurance qu'il a été bien compris, en faisant répéter le texte complet de la dépêche par l'agent qui la reçoit.

Les dépêches de sécurité sont enregistrées, avec les autres dépêches, dans la même série de numérotation continue.

Exceptionnellement, lorsque le téléphone ne fonctionne pas, les dépêches de sécurité peuvent être échangées par exprès.

§ 4 — Ordres à donner aux agents des trains

Art. **14** Dans tous les cas où les textes réglementaires prescrivent la remise d'un ordre écrit aux mécaniciens ou aux agents de train, et lorsqu'il n'est pas prévu d'imprimé spécial, il est fait emploi d'un bulletin d'ordre établi en double exemplaire par décalque.

CHAPITRE II

PROTECTION DES VOIES

§ 1 — Protection des Obstacles

Art. **15** Sur tous les points et à toute heure, les dispositions doivent être prises comme si un train était attendu. Les voies principales doivent, en conséquence, être constamment libres ou protégées par des signaux, sauf les passages à niveau qui sont soumis à une réglementation spéciale.

Art. **16** **Le signal d'arrêt à main doit être fait toutes les fois qu'on reconnaît l'existence d'un obstacle intéressant la sécurité de la circulation. Il doit être présenté à 1200 m. de l'obstacle à protéger et être appuyé par des pétards.**

Sur la voie unique, le signal d'arrêt doit être fait en avant et en arrière, sauf exceptions prévues par les Règlements.

Pendant tout le trajet, l'agent couvreur doit se tenir prêt à présenter le signal d'arrêt, en l'appuyant si possible de pétards, à tout train qui pourrait survenir.

Des pétards peuvent être exceptionnellement employés isolément, c'est-à-dire sans signal d'arrêt à main, pour protéger un obstacle, lorsqu'il est impossible à l'agent de rester sur place pour présenter le signal d'arrêt ; les pétards sont alors placés à 1200 m. de l'obstacle qui doit lui-même être repéré par un signal d'arrêt à main.

En particulier lorsqu'un agent se trouve seul pour assurer, des deux côtés, la protection d'un obstacle, il se porte d'abord au pas de course au-devant du premier train attendu, tout en s'efforçant d'obtenir de l'aide auprès des agents ou, à défaut, de telle personne qu'il rencontrerait. Après avoir placé des pétards à 1200 m. de l'obstacle, il revient au point dangereux qu'il repère avec un signal d'arrêt à main ou par tout autre moyen approprié. Il assure ensuite, de la même façon, la protection de l'autre côté, puis revient à l'obstacle.

Lorsqu'un agent, effectuant à la main la protection d'un obstacle, rencontre, avant d'avoir atteint la distance ci-

Colonnes correspondantes de l'état S.N.C.F., mod. 12003 M ou mod. 12003 bis M.

dessus, une aiguille donnant accès à la voie principale sur laquelle se trouve l'obstacle à couvrir (aiguille de voie de garage, aiguille d'un embranchement particulier d'où peuvent partir des trains (1), aiguille de bifurcation ou d'évitement dépendant d'un poste non occupé ou manœuvrée d'un poste éloigné, etc...) il doit, au passage, poser des pétards un peu en avant de la pointe de la dite aiguille. Il continue ensuite jusqu'à la distance de protection et s'il rencontre d'autres aiguilles dans les mêmes conditions à plus de 300 mètres de la première, il place à nouveau des pétards.

Art. 17 Dans tous les cas où il est fait usage de pétards, on doit en placer **deux,** trois par temps humide ou sous un tunnel, répartis sur les deux rails, à 25 ou 30 mètres d'intervalle.

Lorsque ces pétards appuient un signal à main, le pétard le plus rapproché de ce signal doit être placé à 25 ou 30 mètres en avant de celui-ci.

Les pétards ne doivent jamais être placés à moins de 100 m. d'un carré ou d'un sémaphore.

Le port de la boîte à pétards est obligatoire pour tous les agents qui sont appelés par leurs fonctions à en faire usage.

Tout agent qui aura employé des pétards devra en demander immédiatement le remplacement afin de n'être jamais exposé à en manquer.

Art. 18 **Le signal à main de ralentissement** doit, sauf exceptions prévues par les Règlements, être présenté à **1200 m.**

§ 2 — Limitations temporaires de vitesse

Art. 19 Lorsque pour une cause quelconque (inondation, tassement, éboulement, rail cassé, etc...) **il y a lieu de prescrire à l'improviste (2) le ralentissement des trains en un point particulier de la voie, ce point doit d'abord être protégé**

(1) Les aiguilles d'embranchement particulier d'où peuvent partir des trains sont désignées par un poteau portant l'inscription « Aiguille d'où peut partir un train ».

(2) Les limitations temporaires de vitesse prévues à l'avance font l'objet d'une Instruction régionale de sécurité.

comme un obstacle, et la gare qui le précède, en double voie (1), les deux gares encadrantes, en voie unique, doivent être avisées le plus rapidement possible.

L'agent couvreur indique verbalement à chaque mécanicien le motif du ralentissement et la vitesse maximum (au pas ou à 30 km/h) à observer au franchissement de l'endroit dangereux ; il charge par ailleurs le premier train en double voie, le premier train de chaque sens en voie unique, de transmettre ces renseignements à la première gare.

L'agent couvreur doit continuer à arrêter les trains circulant sur la voie menacée, et à leur donner les indications utiles pour le franchissement de l'endroit dangereux, tant qu'il n'a pas reçu un avis écrit l'informant que les signaux réglementaires de chantier ont été posés et que les mesures ont été prises pour en aviser les mécaniciens.

Art. 20 Le mécanicien chargé par l'agent couvreur d'aviser la première gare doit s'arrêter à celle-ci et mettre au courant le chef de gare.

Trois cas sont à considérer :

1er cas : On ne doit ralentir que sur une voie et les trains qui doivent ralentir passent à la gare avisée du ralentissement avant d'aborder l'endroit dangereux.

Le chef de gare prend les mesures utiles pour arrêter les trains et fait prévenir d'urgence, par dépêche ou par exprès, les agents du Service VB (chef de canton, chef de district, chef de section). Ceux-ci doivent faire toute diligence pour poser les signaux réglementaires de chantier et pour en aviser le chef de la gare précédant l'endroit dangereux.

Le chef de gare remet, d'autre part, au mécanicien de chaque train qu'il arrête un ordre écrit ainsi libellé :

« Par suite de .... (inondation, tassement, éboulement, etc...) il est prescrit au mécanicien de ralentir et de passer (au pas ou à 30 km/h) du km..... au km..... entre ..... et ..... »

(1) Si un train circulant sur la voie opposée se présente le premier aux abords de l'endroit dangereux, l'agent couvreur doit arrêter ce train pour le charger d'avertir la gare intéressée.

Lorsque le chef de gare est avisé par le Service de la Voie que les signaux réglementaires de chantier ont été posés, il envoie à l'agent couvreur (par exprès ou par le premier train) un avis écrit l'informant que les signaux réglementaires de chantier ont été posés et que les mesures sont prises pour en aviser les mécaniciens.

Le chef de gare continue à arrêter les trains se dirigeant vers l'endroit dangereux et à les aviser, ceci jusqu'à ce qu'il ait pu charger les gares d'arrêt normal des trains susceptibles d'être intéressés d'aviser par écrit les mécaniciens et qu'il ait reçu l'assurance que le nécessaire est fait.

2e cas : On ne doit ralentir que sur une voie, mais les trains qui doivent ralentir passent à la gare avisée après avoir franchi l'endroit dangereux.

Le chef de la première gare avisée envoie immédiatement à la première gare ouverte au service et précédant l'endroit dangereux, une dépêche ainsi libellée :

« Par suite de ..... (inondation, tassement, éboulement, etc...) sur voie I ou II, entre ..... et ..... les trains doivent jusqu'à nouvel avis ralentir et passer (au pas ou à 30 km/h) du km ..... au km ..... Arrêtez tous les trains et avisez les mécaniciens. »

Au reçu de cette dépêche, le chef de la gare précédant l'endroit dangereux opère comme il est prévu au premier cas.

3e cas : On doit ralentir sur les deux voies ou bien la ligne est à voie unique.

Le chef de la première gare avisée observe, pour les trains passant à la gare qui se dirigent vers l'endroit dangereux, les mesures prescrites dans le premier cas, et envoie à la première gare ouverte au service située au delà de l'endroit dangereux la dépêche prévue dans le deuxième cas.

§ 3 — Manœuvres

Art. 21 **Il n'est permis d'engager des voies principales pour manœuvrer qu'après en avoir informé le chef de gare et l'aiguilleur. Ces voies doivent être libérées en temps utile pour éviter tout arrêt de train ou tout danger et, à moins de nécessité impérieuse, 5' au plus tard avant l'heure normlae d'arrivée ou de passage d'un train.**

En cas de retard connu du train attendu, on peut ne cesser les manœuvres que 10 minutes avant l'heure probable de l'arrivée du train, calculée en tenant compte du temps que le train aura pu regagner depuis son passage au dernier poste qui a annoncé le retard.

Les prescriptions du présent article ne s'appliquent qu'aux manœuvres proprement dites, et non par exemple au départ d'un train d'un voie de service ou à la réception d'un train sur une telle voie. Elles ne s'appliquent pas non plus aux manœuvres effectuées sur la voie de réception d'un train ayant un arrêt normal, lorsque la partie de voie sur laquelle on manœuvre se trouve en aval du point habituel d'arrêt du train et est protégée par un signal.

D'autre part, toute manœuvre s'effectuant sur une voie voisine d'une voie principale sur laquelle la circulation d'un train est imminente doit être interrompue si cette manœuvre est susceptible d'engager intempestivement la voie principale.

Art. 22 **Toute partie de voie principale, ou tout point d'une telle voie** (traversée de voie, aiguille, etc...), **engagé par une manœuvre, doit être protégé par les signaux de la gare ou du poste,** compte tenu des dispositions particulières ci-après :

— **lorsque la protection n'est assurée que par un disque,** un signal d'arrêt à main doit être placé en avant du point à protéger, à moins qu'un train ou une partie de train, présentant le signal de queue réglementaire du côté du train attendu, ne stationne en avant de ce point ; d'autre part, en voie unique, le signal d'arrêt à main n'est pas nécessaire lorsqu'on se trouve en dehors du délai réglementaire de dégagement des voies principales devant les trains attendus ;

— en cas d'utilisation d'un appareil de voie uniquement protégé par un **sémaphore de block automatique**, il y a lieu de doubler l'indication de « sémaphore fermé » par un signal d'arrêt à main, à moins qu'un train ou une partie de train présentant le signal de queue réglementaire du côté du train attendu ne stationne en avant du point engagé ;

— en cas de manœuvre effectuée exceptionnellement à **contre-voie** en double voie, et soit franchissant à revers le signal carré ou le sémaphore de protection, soit

1, 3, 4, 5, 6, 7 : Colonnes correspondantes de l'état S N C F, mod. 12003 M ou mod. 12003 bis M.

dépassant le tableau « arrêt pour manœuvres » (1) ou la première aiguille ou traversée protégée par le disque, la protection doit être assurée par signaux à main dans les conditions réglementaires concernant la protection des obstacles ;

— en cas de manœuvre effectuée en **voie unique,** et engageant la voie principale des trains de sens contraire soit au delà du carré ou du sémaphore ou du tableau « arrêt pour manœuvres » (1), soit au delà du poteau « limite de protection » du disque, la protection doit être assurée par signaux à main dans les conditions réglementaires concernant la protection des obstacles ; toutefois, cette protection n'est pas nécessaire si le chef de gare a obtenu du chef de la gare suivante, par un échange de dépêches, l'assurance qu'aucun train n'a été expédié et ne le sera pas jusqu'à achèvement de la manœuvre.

Art. 23 **Les manœuvres effectuées à contre-voie (ou sur une voie parcourue dans les deux sens) entre deux postes** ne peuvent avoir lieu que si l'on a l'assurance que le poste vers lequel la manœuvre se dirige en assurera la protection contre tout mouvement de sens contraire ou convergent. Cette disposition n'est toutefois pas applicable s'il s'agit d'un refoulement effectué sur un train (ou sur une rame) arrêté dans la zone de l'autre poste et déjà sous la protection des signaux de ce poste, à la condition qu'on ait l'assurance que ce train (ou cette rame) ne bougera pas.

Art. 24 Dans les **établissements S. S.** et sauf exceptions faisant l'objet de consignes du chef d'Arrondissement Exploitation :

— d'une part, les manœuvres engageant les voies principales sont interdites en dehors du passage des trains ;

— d'autre part, **en double voie,** les manœuvres effectuées par les trains ne doivent jamais engager la voie de circulation des trains de sens contraire.

Les manœuvres effectuées par un train desservant un établissement S. S. sont commandées :

— par l'agent qui tient l'établissement, si cet agent est habilité ;

— dans les autres cas, par un agent du train.

(1) Ce tableau n'existe que sur les lignes ex-A.L.

§ 4 — Travaux

Art. 25 **Les interdictions de circulation** nécessitées par les travaux exécutés sur les voies sont notifiées par des Avis Régionaux ou d'Arrondissement qui indiquent les zones et les périodes dans lesquelles elles doivent être observées.

Avant d'utiliser la première période de travail, le Service V. B. doit s'assurer que la gare en amont (les deux gares encadrantes en voie unique) a bien reçu l'avis utile (1), et, dans la négative, lui en remettre un exemplaire si possible. A défaut, le Service V. B. donne connaissance de cet avis au chef de la gare intéressée et celui-ci en prend note, la non réception de l'avis par la gare ne devant en aucun cas entraîner la suspension des travaux.

En tout état de cause, la protection du chantier doit être assurée par les soins du Service V. B. dans les conditions réglementaires.

Art. 26 Un avis concernant une interdiction de circulation peut prescrire que celle-ci sera **levée pour un ou plusieurs trains de service** désignés dans le dit avis ; dans ce cas, ces trains peuvent pénétrer dans la zone interdite à la condition d'être **pilotés par un agent V. B.**, connaissant l'endroit où s'effectuent les travaux, qui donnera toutes indications utiles au mécanicien, notamment en ce qui concerne les limitations de vitesse à observer.

Les périodes d'interdiction de circulation indiquées par avis peuvent être également **levées pour la circulation de draisines** du Service V. B. lorsque ce dernier en fait la demande ; ces draisines circulent alors sous la surveillance et la responsabilité du Service V. B.

Les mouvements ainsi effectués restent, par ailleurs, soumis aux prescriptions réglementaires habituelles.

Art. 27 Lorsque le chantier du Service V. B. est **relié à un P. R.,** le poste téléphonique provisoire installé à cet effet doit être occupé pendant toute la durée du travail.

L'agent V. B. doit signaler sa présence au P. R. dès le montage de son poste et le prévenir de son départ quelques instants avant de démonter son appareil.

(1) Lorsque cela est possible, l'utilisation du téléphone suffit pour permettre au Service V. B. de s'en assurer.

1, 3, 4, 5, 6, 7 : Colonnes correspondantes de l'état S.N.C.F. mod. 12/03 M ou mod. 12/03 bis M.

Art. **28** Avant de commencer ses opérations dans une période d'interdiction, l'agent V. B. dirigeant le chantier doit avoir **l'assurance** que tous les mouvements devant passer normalement avant le début de la période d'interdiction sont effectivement passés. A cet effet, il se renseigne sur la circulation des trains soit auprès du P. R., soit auprès d'une gare voisine. Si certains de ces trains, par suite de retard, ne sont pas passés, leur circulation fait l'objet d'une entente entre le P. R. ou, à défaut, la gare précédant la zone d'interdiction, et l'agent V. B. dirigeant le chantier.

Art. **29** Si, à certains jours, les travaux peuvent être terminés avant la fin des périodes d'interdiction prévues par les avis ou, même, si les interdictions de circulation ne sont pas du tout nécessaires, le Service V. B. doit en aviser les gares qui ont à faire observer ces interdictions. Ces gares peuvent, à partir de l'heure indiquée par le Service V. B., laisser partir ou passer les trains qui se présenteraient, sans attendre l'heure de départ ou de passage des trains qui limitent les périodes.

Dans le cas où le chantier du Service V. B. est relié à un P. R. cet avis peut, en cas de besoin, être donné par téléphone au P. R. chargé dans ce cas de répercuter immédiatement aux gares intéressées l'avis reçu du Service V. B.

Les avis de levée ou d'inutilisation des périodes d'interdiction de circulation, qu'ils soient donnés par écrit ou par téléphone, doivent émaner de l'agent du Service V. B. dirigeant le chantier.

Art. **30** **Sur les lignes soumises à la régulation** et sous réserve des mesures spéciales indiquées ci-après, le Service V. B. peut être autorisé à travailler au delà de l'heure qui lui est fixée par l'avis annonçant l'interdiction de circulation.

Cette autorisation est donnée à l'agent V. B. par le P. R. à la condition qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation, au moyen d'une dépêche ainsi conçue :

« Période n° ..... prolongée de ..... minutes. Voie ..... (I ou II, ou unique) devra être libérée au plus tard à ..... h ..... minutes.

Avant de transmettre cette autorisation, le P. R. devra avoir avisé la ou les gares intéressées et avoir reçu de celles-ci l'assurance que l'interdiction continuera à être observée jusqu'à l'heure fixée ci-dessus.

Une ou plusieurs nouvelles prolongations peuvent, dans la même forme et sous les mêmes conditions, être accordées au Service V. B. sur sa demande.

Art. **31** Les travaux du Service V. B. qui sont de nature à **interrompre ou à gêner la circulation dans l'étendue des gares, dépôts et ateliers,** doivent faire, au préalable, l'objet d'une entente entre les agents responsables du Service V. B. et les dirigeants locaux des Services EX ou MT. Ceux-ci doivent prendre toutes dispositions utiles pour garantir la protection du chantier. Si, dans un cas d'urgence, une entente préalable n'a pas été possible, le Service VB entreprend cependant les travaux, mais il doit en aviser au plus tôt les agents intéressés des autres Services.

Avant de commencer les travaux sur la voie, les agents du Service V. B. doivent protéger le point intercepté par autant de signaux d'arrêt à main, doublés par des pétards, qu'il est nécessaire. Cette couverture doit être faite, autant que possible, à une distance d'au moins 100 m (à la distance réglementaire sur les voies principales s'il n'y a pas entente avec le Service EX).

Les dispositions prises pour protéger le chantier ne cessent d'être appliquées (si rien par ailleurs ne s'y oppose) que sur l'autorisation de l'agent V. B. chargé de la direction du chantier.

Art. **32** Lorsqu'une **mise en service inopinée d'installations** normalement inutilisées s'impose et qu'il n'est pas possible de publier en temps utile un Avis-Signalisation, les mesures ci-après doivent être prises :

Les mécaniciens devant circuler sur un parcours ou des installations normalement inutilisées viennent d'être mises inopinément en service doivent en être avisés par écrit par les gares d'arrêt précédant le parcours intéressé. Ces gares sont désignées à l'avance par l'Arrondissement EX, d'entente avec les Arrondissements EX voisins s'il y a lieu.

En outre, un relevé de ces installations avec indication de leurs points kilométriques, établi d'accord entre les Services d'Arrondissements EX et VB, doit être remis à chaque mécanicien par les soins de ces mêmes gares.

Un avis d'Arrondissement Signalisation doit régulariser, dans le plus bref délai, la nouvelle situation de signalisation. Dès que cet avis est publié, les gares sont dispensées d'aviser les mécaniciens.

Les mises hors service font l'objet d'un Avis d'Arrondissement Signalisation publié en temps utile.

1, 3, 4, 5, 6, 7 : Colonnes correspondantes de l'état S N C F, mod. 12003 M ou mod. 12003 bis M.

CHAPITRE III

CIRCULATION DES TRAINS

§ 1 — Horaires et espacement des trains

Art. 33 Des exemplaires des fascicules horaires tenus à jour par les soins des dépôts sont mis à la disposition des mécaniciens afin de leur permettre d'établir des fiches horaires.

Les mécaniciens des machines de réserve, ainsi que les mécaniciens appelés inopinément à assurer la remorque d'un train pour lequel ils n'étaient pas primitivement désignés, ne possèdent pas, en général, pour les trains qu'ils doivent ainsi desservir exceptionnellement les fiches horaires dont ces agents sont munis lorsqu'ils sont en roulement régulier ou en service supplémentaire prévu à l'avance.

En conséquence :

— Lorsque des mécaniciens assurent la réserve en gare pour des trains nommément désignés dans leur roulement, il leur appartient d'établir à l'avance les fiches horaires de ces trains.

— Dans les autres cas, l'horaire est remis au mécanicien par les soins de la gare de réserve ou de relais.

Si, faute de temps, la gare de réserve ou de relais n'a pu établir l'horaire que jusqu'à une prochaine gare d'arrêt, il lui appartient d'aviser la dite gare d'arrêt qu'elle aura à préparer et à remettre au mécanicien la suite de l'horaire jusqu'à la gare de fin d'étape de la machine.

Art. 34 **Aucun train** suivant une marche prévue par les documents de service ne doit quitter une gare **avant l'heure fixée** pour son départ.

Une **avance** ne devant en aucun cas excéder **3 minutes** est tolérée pour l'arrivée ou le passage aux gares ou aux postes où une heure d'arrivée ou de passage est prévue aux documents horaires.

Toutefois, **sur certaines lignes désignées,** les trains **ne transportant pas de voyageurs** peuvent être expédiés avant l'heure réglementaire de départ dans les conditions indiquées par une Instruction Régionale de Sécurité.

Art. 35 **L'espacement des trains de même sens** est assuré par le cantonnement faisant l'objet de Réglements spéciaux ; le livret de la marche des trains désigne le type de cantonnement en service sur chaque section de ligne.

§ 2 — Départ des trains

Art. 36 Avant le départ d'un train de la gare de formation, le chef de gare ou son représentant doit procéder à une reconnaissance du train. Cette reconnaissance doit porter notamment sur l'état des attelages, les signaux, les freins, l'état extérieur des chargements, les agrès, etc...

La même inspection doit être faite aux gares intermédiaires lorsque la durée du stationnement le permet.

Art. 37 **Aucun train ne doit se mettre en marche avant d'avoir reçu l'ordre de départ dans la forme réglementaire** (1).

L'ordre de départ est donné à proximité et en vue du mécanicien par le chef de gare ou son représentant au moyen d'un coup allongé du sifflet de poche.

S'il y a lieu, le chef de gare fait précéder l'ordre de départ d'un train de voyageurs de coups brefs et répétés du sifflet de poche pour appeler l'attention des voyageurs et des agents de train.

Art. 38 **Avant de donner le signal de départ, l'agent qui en est chargé doit verifier que rien ne s'oppose au départ du train et que, en particulier, le signal de sortie est ouvert.**

Il doit par ailleurs s'assurer que le service du train est terminé (2).

A cet effet, lorsque le train comporte un conducteur en queue, cet agent prévient que le service est terminé (2),

---

(1) Dans certaines gares désignées aux Renseignements Techniques des fascicules du Livret de marche, et pour certains trains, l'ordre de départ peut soit être constitué conventionnellement par l'ouverture du signal de sortie, soit être donné par téléphone au mécanicien.

(2) Lorsqu'il s'agit d'un train faisant un service de poste, les agents doivent s'assurer que ce service est terminé ; dans les trains où circule un bureau ambulant, l'avis en est généralement donné d'office par un coup de timbre émanant de ce bureau.

1, 3, 4, 5, 6, 7 : Colonnes correspondantes de l'état S.N.C.F., mod. 12008 M ou mod. 12000 bis M.

pour ce qui le concerne, le jour en élevant le bras, en tenant à la main sa casquette d'uniforme; la nuit, en faisant le même geste avec le feu blanc de sa lanterne. Ce signal est répété s'il y a lieu par les agents intermédiaires.

Si un motif s'oppose au départ du train, les mêmes agents font le signal d'arrêt.

Si le train mis en marche doit être aussitôt arrêté, le chef de gare ou son représentant en donne l'ordre au mécanicien par des coups de sifflet saccadés. Le mécanicien doit obéir à ces coups de sifflet dès qu'il les entend ; dans le cas contraire, et si les coups de sifflet sont entendus par un conducteur, celui-ci doit provoquer l'arrêt du train.

Art. **39** Lorsque la machine d'un train au départ se trouve **au delà du signal de sortie** (1), l'agent chargé de l'expédition du train doit s'assurer que ce signal est ouvert ou bien, si l'ouverture du signal n'est matériellement pas possible (signal aubiné par exemple), que toutes les autres conditions d'expédition du train sont remplies ; le mécanicien observe, par ailleurs, les mêmes dispositions qu'à l'article 40.

Art. **40** Lorsqu'un train est expédié d'une voie **ne comportant pas de signal de sortie,** ou bien d'une voie dont la **sortie est commandée par un carré violet ou par un panneau présentant un feu blanc,** le mécanicien doit **marcher à vue dans la zone du poste correspondant** et ne pas dépasser la vitesse de 30 km à l'heure sur les appareils de voie de ce poste.

S'il s'agit d'une gare comportant des **postes successifs** (2), le mécanicien doit observer la marche à vue jusqu'au plus prochain de ces postes.

Sur les lignes équipées en **block automatique** (3), le mécanicien doit observer la marche à vue jusqu'au premier signal de block.

---

(1) Si le signal de sortie était fermé pour retenir le train, un signal d'arrêt à main devrait être placé en avant de la machine.

(2) Certaines gares sont munies de dispositifs les renseignant sur l'état d'occupation de la voie jusqu'au poste suivant ou sur la position des signaux de ce poste, et des indications desquels elles tiennent compte, le cas échéant, pour l'expédition des trains.

(3) Certaines gares sont munies de dispositifs les renseignant sur l'état d'occupation de la voie jusqu'au premier signal de block automatique ou sur la position de ce signal, et des indications desquels elles tiennent compte, le cas échéant, pour l'expédition des trains.

Art. **41** **Dans les établissements SS,** l'ordre de départ est donné par l'agent qui gère l'établissement (que cet agent soit un homme ou une femme).

Lorsqu'il n'existe pas de chef d'établissement proprement dit, ou lorsque l'arrêt a lieu pendant la période de fermeture d'une gare à la sécurité, le signal de départ est donné au mécanicien par un conducteur accompagnant le train, au moyen d'un coup de cornet ; en l'absence de conducteur, s'il s'agit d'une machine HLP par exemple, le mécanicien part de lui-même si rien ne s'y oppose.

Art. **42** Lorsqu'un train comporte une **machine de pousse,** le signal de départ est donné dans les conditions réglementaires au mécanicien de tête. Celui-ci le transmet au mécanicien de queue au moyen d'un coup de sifflet prolongé. A ce signal le mécanicien de queue démarre avec précaution et, dès que la machine appuie sur le train, il répond au mécanicien de tête par un coup de sifflet également prolongé. Celui-ci démarre alors à son tour avec précaution.

§ 3 — Arrêt des trains — Réception des trains — Garages

Art. **43** Dans les cas d'urgence, et notamment en cas d'accident de chemin de fer, d'incendie ou d'un autre danger quelconque, ainsi que sur réquisition des fonctionnaires du Contrôle, **des arrêts exceptionnels** peuvent être prescrits aux trains de toute nature, par exemple pour prendre ou déposer des médecins, des équipes de secours, des pompiers, la force armée, le ou les agents qualifiés du service V. B. devant remédier d'urgence aux dérangements.

En dehors des cas visés à l'alinéa précédent, il n'est permis de faire arrêter aux gares où ils n'ont pas d'arrêt prévu :

— des trains de marchandises ou de messageries qu'avec l'autorisation du chef d'arrondissement de l'Exploitation,

— des trains de voyageurs qu'avec l'autorisation du chef de la Division du Mouvement.

1, 3, 4, 5, 6, 7 : Colonnes correspondantes de l'état S.N.C.F. mod. 42063 M ou mod. 42063 bis M.

Lorsque, en application des dispositions ci-dessus, un train doit s'arrêter en un point où il n'a pas d'arrêt prévu, le mécanicien doit en être prévenu par écrit à un point d'arrêt précédent. A défaut, les dispositions utiles doivent être prises pour arrêter le train au moyen des signaux.

Art. 44 Toute gare, autre qu'une gare d'arrêt général, où un train a un arrêt prévu peut, si ce train n'y a pas de service à effectuer, **l'autoriser à passer sans arrêt** (1), à la condition qu'il ne s'agisse pas d'un train transportant des voyageurs, et sous réserve de l'observation des dispositions de l'article 34.

Le chef de gare présente alors, si rien ne s'y oppose, au mécanicien le signal à main de voie libre, et **donne le signal réglementaire de départ** au moment où la machine passe devant lui.

Art. 45 A l'approche des gares où il peut être reçu sur une **voie en impasse,** le mécanicien doit s'assurer du bon fonctionnement du frein, cela à une distance suffisante pour pouvoir le cas échéant arrêter le train avec les autres moyens dont il dispose.

Art. 46 Lorsqu'une gare se trouve exceptionnellement dans l'obligation de **recevoir un train sur une voie occupée,** le chef de gare doit, au préalable, arrêter ce train au signal d'entrée, puis le faire piloter ou renseigner le mécanicien, ceci à moins que la signalisation ne soit telle qu'elle renseigne par elle-même les mécaniciens sur la réception sur voie occupée (présentation du sémaphore en block automatique par exemple).

Toutefois, dans certaines grandes gares, désignées spécialement aux renseignements techniques des fascicules horaires, il n'y a pas obligation d'arrêter au signal d'entrée les trains à recevoir éventuellement sur voie occupée si ces trains ont un arrêt normal à la gare. **Mais il est prescrit aux mécaniciens de tous les trains ayant un arrêt normal à la gare d'observer la marche à vue depuis l'origine des quais de ces gares.** En outre, en cas de réception effective d'un tel train sur voie occupée, le chef de gare doit faire

(1) La demande peut en être faite par un agent du train à une gare d'arrêt précédente. De même, le chef de gare peut faire aviser le mécanicien par une gare d'arrêt précédente que, si rien ne s'y oppose, il sera autorisé à passer sans arrêt.

placer un signal d'arrêt à main au point où le train doit s'arrêter, et faire présenter au mécanicien, à l'origine du quai, un signal à main de ralentissement.

Art. 47 Les gares établissent à chaque nouveau service, ou à chaque modification importante du service, **un tableau de succession** des différents trains.

Dans les gares où il existe plusieurs itinéraires susceptibles d'être empruntés par les trains, ce tableau doit indiquer les voies de circulation des trains réguliers, ainsi que dans la mesure du possible, celles des autres trains.

Il est affiché dans les postes qui sont intéressés à la circulation (bureau du chef de sécurité, postes d'aiguilleurs, etc.), et tenu à jour par les chefs de poste sous la responsabilité du chef de gare.

En cas de dérogation aux indications du tableau de succession concernant les voies de circulation des trains, les agents intéressés doivent en être avisés (1) par les soins du chef de gare.

Les agents intéressés doivent, par ailleurs, être renseignés (1) par les soins du chef de gare sur la mise en marche des trains autres que les trains réguliers, ainsi que sur les suppressions et les retards des trains et les modifications à leur ordre normal. Si le tableau de succession ne l'indique pas déjà, le chef de gare désigne la voie de circulation du train.

Art. 48 **Le garage d'un train, en double voie, sur la voie principale de sens contraire,** ne doit avoir lieu qu'en cas de nécessité absolue. Sur les lignes soumises à la régulation, cette mesure est subordonnée à l'autorisation du P. R.

§ 4 — Dispositions à observer pendant la marche

Usage du sifflet.

Art. 49 Indépendamment des cas prévus par les règlements, le mécanicien doit faire usage du sifflet dans les conditions ci-après.

Le mécanicien doit donner un **coup de sifflet prolongé pour appeler l'attention:**

(1) Les avis correspondants doivent être donnés aux aiguilleurs par écrit ou par dépêche.

1, 3, 4, 5, 6, 7 : Colonnes correspondantes de l'état S.N.C.F. mod. 12008 M ou mod. 12008 bis M.

1° avant la mise en marche :

— des trains de service comportant des wagons sur lesquels des ouvriers sont montés,

— des trains auxquels le renfort est donné (en tête ou en queue),

— des trains de machines,

— des trains militaires ;

2° à l'approche :

— des gares, pour les trains passant sans arrêt,

— des passages à niveau ;

3° lorsqu'il aperçoit des personnes sur la voie afin de leur indiquer la nécessité de se garer ;

4° au croisement d'un train ou d'une machine dans une gare, station ou halte ;

5° à l'entrée et à la sortie des tranchées en courbe ;

6° à l'entrée des tunnels. Les mécaniciens doivent, en outre, siffler fréquemment aux abords et dans la traversée de certains tunnels désignés aux fascicules horaires (renseignements techniques).

Par temps de brouillard, les mécaniciens doivent répéter souvent le signal commandant l'attention pour annoncer leur approche.

Art. **50** L'usage du sifflet doit être modéré, en particulier dans les gares et à la hauteur des lieux habités, de manière à ne pas incommoder le public, sauf toutefois s'il s'agit spécialement d'attirer l'attention de personnes exposées à être atteintes.

En dehors du cas d'urgence, le mécanicien et le chauffeur doivent seuls manœuvrer le sifflet, à l'exclusion de tous agents, pilotes ou autres, pouvant se trouver sur la machine.

Lorsque le mécanicien doit faire usage du sifflet au croisement d'un train, il doit commencer à siffler environ 100 mètres avant le croisement et cesser de siffler au moment du croisement. Il doit siffler à nouveau 100 mètres avant de dépasser la queue du train croiseur.

Art. **51** Les mécaniciens des trains rapides ou express ayant à faire préparer une machine de relais sont autorisés à jeter au passage une dépêche préparée à l'avance, **après avoir attiré l'attention du chef de gare en sifflant** et en ralentissant au besoin.

Observation de la direction.

Art. **52** Lorsqu'un mécanicien constate, soit par l'examen de l'indicateur de direction, soit par celui du rappel de ralentissement, du T. I. V. de rappel, etc., **que la direction donnée ne correspond pas à celle qu'il doit suivre,** ou lorsque pour une cause accidentelle quelconque (extinction de l'indicateur de direction, etc.) **le mécanicien n'est pas renseigné sur la direction donnée, il doit s'arrêter, autant que possible avant d'engager l'aiguille, et se renseigner auprès de l'aiguilleur.**

Les mécaniciens doivent en particulier se considérer comme dirigés vers une mauvaise direction dans les cas suivants :

a) lorsqu'ils sont dirigés vers une direction géographique différente de celle qui résulte de leur itinéraire normal ;

b) lorsque la direction qui leur est donnée est réservée généralement à des trains d'une autre nature que la leur — par exemple, à l'entrée d'une gare, si le mécanicien d'un train de voyageurs constate qu'il est dirigé sur une voie de service ou sur un faisceau d'un triage ;

c) lorsque leur train devant s'arrêter dans une gare pour le service des voyageurs est dirigé sur une voie ne comportant pas de quai.

Lorsqu'aucune indication de direction n'est imposée aux trains, les mécaniciens doivent se conformer strictement aux indications données par les signaux. En particulier, lorsqu'il existe plusieurs voies principales parallèles et de même sens, les trains peuvent, si rien ne s'y oppose, être déviés d'une de ces voies sur une autre sans préavis et sans arrêt.

Détournement.

Art. **53** Lorsqu'un train doit être dirigé vers une direction différente de celle qu'il doit suivre, l'aiguilleur doit, au moyen de ses signaux, provoquer l'arrêt du train.

Le train arrêté ne peut se remettre en marche que sur un avis écrit remis au mécanicien par la gare, ou par le poste, et indiquant le nouvel itinéraire et la nouvelle marche.

La gare, ou le poste, où doit s'opérer le détournement peut aussi charger une gare d'arrêt précédente de remettre l'avis écrit au mécanicien. Dès qu'elle a fait le nécessaire à ce sujet, cette gare en informe la gare, ou le poste, où s'effectue le détournement, qui est alors dispensé d'arrêter le train si rien ne s'y oppose par ailleurs.

§ 5 — Prescriptions concernant spécialement les Mécaniciens et les Chauffeurs

Art. **54** Les mécaniciens et les chauffeurs sont sous les ordres directs des chefs et sous-chefs de dépôt ou de réserve. Les chefs mécaniciens ont autorité sur eux dans les dépôts et sur la ligne.

Pour tous les mouvements et les manœuvres qui se font dans les gares, aussi bien que pour les ordres ou les avis concernant la circulation, les mécaniciens sont sous les ordres des chefs de gare ou de leurs représentants.

Art. **55** Les mécaniciens sont chargés, pendant leur temps de service, de la conduite et de l'entretien des machines qui leur sont confiées.

Ils doivent assurer, en ce qui les concerne, la régularité et la sécurité de la marche du train ainsi que la bonne exécution des manœuvres.

Ils sont chargés, en outre, de l'instruction de leurs chauffeurs.

Les chauffeurs sont placés sous les ordres immédiats des mécaniciens qu'ils aident dans tous leurs travaux.

Art. **56** Les mécaniciens et chauffeurs doivent connaître parfaitement les prescriptions réglementaires qui leur sont applicables (notamment les prescriptions de sécurité) et s'y conformer strictement.

Les mécaniciens et chauffeurs sont solidairement responsables de la correcte observation des dites prescriptions réglementaires.

Une instruction spéciale énumère les documents dont les mécaniciens et chauffeurs doivent être munis dans l'exercice de leurs fonctions.

Les mécaniciens et chauffeurs doivent, avant chaque sortie d'un dépôt, consulter les documents de service qui leur sont remis à titre personnel ou qui leur sont communiqués par voie d'affichage ou de consultation contre émargement. (1)

Art. **57** Le mécanicien et le chauffeur doivent se rendre à leur machine aux heures prévues par les documents de commande.

Le mécanicien doit, dans les conditions précisées par des instructions intérieures, faire avec le plus grand soin la visite des différents organes de la machine et du tender et s'assurer que les approvisionnements de combustible, d'eau, de sable, d'huile, de pétrole, etc., sont suffisants pour le service à assurer.

Le mécanicien doit vérifier que la machine est munie de l'outillage prescrit ainsi que des appareils et agrès de signalisation nécessaires (drapeaux rouges, lanternes-signaux, pétards, torches de protection, etc.).

Le mécanicien est responsable du maintien en bon état et au complet de ces objets.

Le mécanicien doit également avant le départ du dépôt s'assurer du bon fonctionnement des freins ainsi que des autres appareils de la machine et du tender.

Art. **58** Pendant la marche, et sauf exception régulièrement autorisée, le mécanicien et le chauffeur doivent se tenir sur la plate-forme, le premier à proximité du régulateur et du robinet de manœuvre du frein continu, le second du côté opposé à celui où se tient le mécanicien toutes les fois que sa présence n'est pas nécessaire sur une autre partie de la plate-forme.

Lorsque le mécanicien est obligé de quitter son poste, le chauffeur doit toujours le remplacer au régulateur.

(1) En cas d'impossibilité matérielle pour le chauffeur d'effectuer cette consultation, le mécanicien doit lui donner tous renseignements utiles.

1, 3, 4, 5, 6, 7 : Colonnes correspondantes de l'état S.N.C.F. mod. 12003 M ou mod. 12003 bis M.

Art. **59** En cours de route et de manœuvres, le mécanicien et le chauffeur ne doivent abandonner leur poste sur la machine, même en cas de danger personnel, que lorsque tous les moyens à leur disposition pour éviter ou diminuer le danger sont complètement épuisés.

Pendant les stationnements sur les voies autres que celles du dépôt, le mécanicien et le chauffeur ne doivent pas s'absenter en même temps ; l'un d'eux doit toujours rester préposé à la garde de la machine, à moins qu'il n'y ait un agent spécialement chargé du soin des machines en feu.

Lorsqu'une machine est en stationnement, sauf pour les arrêts normaux des trains aux stations ou haltes pendant lesquels les agents ne quittent pas leur poste, le régulateur doit être fermé, les purgeurs doivent être ouverts, le changement de marche doit être au point mort et le frein à main serré.

Art. **60** Si, pendant la marche, il survient un accident au mécanicien, le chauffeur doit arrêter le train, autant que possible sous la protection des signaux d'un poste ouvert au service, et secourir le mécanicien.

Dans ces circonstances, si le chauffeur est autorisé à conduire les machines dans les gares ou sur la ligne, il peut remplacer le mécanicien.

Si le chauffeur n'est pas autorisé à conduire les machines, il doit demander et attendre le secours.

Art. **61** Si le chauffeur se trouve accidentellement dans l'impossibilité de continuer son service en cours de route ou s'il remplace son mécanicien dans les conditions fixées par l'article précédent, il doit être remplacé par un agent du train, d'une gare ou de la voie jusqu'au premier point où l'on peut trouver un autre chauffeur.

Art. **62** Les mouvements et les manœuvres dans les gares et dans les dépôts doivent s'exécuter en respectant la « **marche en manœuvre** », laquelle doit également être observée par les trains sur les **voies de service.**

La marche en manœuvre impose au mécanicien de s'avancer avec prudence en se tenant prêt à obéir aux signaux qu'il pourrait rencontrer ou qui pourraient lui être faits, et de ne pas dépasser la vitesse de 30 km/h.

Le mécanicien doit s'approcher avec précaution des trains ou parties de trains qu'il doit remorquer ou manœuvrer.

Il doit démarrer sans secousse et éviter, autant que possible, les arrêts trop brusques.

Art. **63** Au démarrage, le mécanicien et le chauffeur vérifient que le train part au complet. En cours de route, ils s'assurent fréquemment que la circulation du train s'effectue normalement.

Art. **64** Le mécanicien doit veiller en cours de route au bon fonctionnement des organes de sa machine, notamment des organes du frein ; il doit surveiller constamment les indications des appareils de contrôle et de sécurité dont sa machine est munie.

Art. **65** Pendant la marche, le mécanicien doit veiller attentivement aux signaux qui peuvent lui être faits et à l'état de la voie, et se tenir toujours prêt à ralentir ou à arrêter suivant les circonstances. Il doit s'efforcer de reconnaître du plus loin possible les indications que donnent les signaux et ne pas se désintéresser de leur position tant qu'il ne les a pas franchis.

Le chauffeur, solidairement responsable avec le mécanicien de l'observation des signaux, doit participer à cette observation toutes les fois que ses occupations ne l'en empêchent pas absolument.

Pendant les intervalles où le service de la machine ne permet pas au mécanicien de porter toute son attention sur la voie, il doit se faire suppléer par le chauffeur.

L'aide que le chauffeur apporte au mécanicien dans l'observation de la voie et des signaux doit être particulièrement importante dans les cas suivants :

— approche des grandes gares et des bifurcations,
— approche des signaux implantés du côté de la voie opposé au poste de conduite du mécanicien,
— visibilité réduite du fait des circonstances atmosphériques ou de fuites de vapeur,
— circulation tender en avant,
— marche en manœuvre,
— marche à vue.

Dans ce dernier cas (circulation en marche à vue), le chauffeur doit surveiller attentivement la voie du côté opposé au mécanicien et ne se livrer à un travail quel-

1, 3, 4, 5, 6, 7 : Colonnes correspondantes de l'état S.N.C.F. mod. 12003 M ou mod. 12003 bis M.

conque sur la machine que lorsqu'il a la certitude que, la visibilité étant satisfaisante du côté du mécanicien, il ne peut lui-même concourir utilement à la sécurité. En particulier, le chauffeur doit s'abstenir en principe d'alimenter le foyer et de piquer le feu ; si exceptionnellement il est amené à faire ces opérations, il doit, au préalable, utiliser le souffleur afin que le mécanicien n'ait pas sa visibilité gênée par la fumée et puisse, sans aucune hésitation, prendre les dispositions utiles pour s'arrêter, le cas échéant, avant un obstacle, une queue de train ou un signal d'arrêt.

Le mécanicien doit veiller à l'application de ces dispositions par son chauffeur.

Art. 66 En cas de circulation hlp, le chauffeur doit, pendant les stationnements dans les gares et les arrêts accidentels, et si la machine ne repart pas immédiatement, vérifier l'allumage du signal de queue lorsque cet allumage est prescrit.

Art. 67 En cas de retard, le mécanicien doit s'efforcer de regagner le plus de temps possible, sans pour cela dépasser aucune des limitations de vitesse qui lui sont prescrites.

Art. 68 A la rentrée au dépôt, le mécanicien doit, dans les conditions précisées par des instructions intérieures, effectuer avec le plus grand soin la visite des différents organes de la machine et du tender et demander les réparations utiles en cas d'avarie à ces organes, ainsi que le remplacement éventuel des outils et agrès de signalisation disparus ou détruits.

§ 6 — Prescriptions concernant spécialement les Conducteurs

Art. 69 Les conducteurs sont chargés :

— de la sûreté, de la police et de la surveillance des trains ;
— de la manœuvre des freins ;
— du service des voyageurs, des bagages et des marchandises.

Des instructions spéciales précisent le rôle des conducteurs pour ce qui ne concerne pas la sécurité des trains.

Art. 70 Les conducteurs doivent posséder les documents relatifs à la protection des trains et des obstacles et en avoir une parfaite connaissance.

Ils doivent également connaître celles des règles relatives à la circulation, à la composition et au freinage des trains, qui intéressent directement leur service.

Ils doivent dans l'exercice de leurs fonctions, être porteurs :

— d'un exemplaire des tableaux de la marche des trains qui les concernent ;
— d'un drapeau rouge ;
— d'une lanterne réglementaire et des moyens de l'allumer ;
— de pétards.

Art. 71 Dans les gares, les conducteurs se trouvent placés sous les ordres immédiats des chefs de gare.

Pendant le stationnement de leur train, il leur est interdit de s'absenter sans autorisation.

Art. 72 Avant le départ, les conducteurs doivent examiner leur train avec soin, s'assurer que les véhicules sont en bon état et que les chargements et les attelages sont bien constitués.

Ils doivent vérifier le bon fonctionnement des freins dont ils ont la garde.

Ils doivent signaler au chef de gare les irrégularités ou les défectuosités qu'ils auraient remarquées.

Art. 73 Pendant l'arrêt de leur train dans les gares intermédiaires, les conducteurs doivent veiller sur leur train et en particulier sur la tenue des chargements.

Ils doivent consolider ou faire consolider les chargements qui se seraient dérangés et faire différer, au besoin, les wagons dont les chargements ne pourraient être promptement rétablis. Ils doivent surveiller d'une manière toute spéciale les chargements et le bâchage des wagons contenant des marchandises susceptibles de prendre feu.

Quelle que soit la nature du train, les conducteurs doivent, pendant l'arrêt, se mettre à la disposition du chef de gare pour le chargement ou le déchargement des colis de toute nature et pour les manœuvres à effectuer. Ils

1, 3, 4, 5, 6, 7 : Colonnes correspondantes de l'état S.N.C.F., mod. 12003 M ou mod. 12003 bis M.

doivent, en particulier, se porter rapidement partout où le service l'exige et contribuer de tous leurs efforts à la prompte expédition du train.

Art. 74 Lorsque le train comporte un conducteur en queue, cet agent doit, pendant les stationnements du train dans les gares et pendant les arrêts accidentels, si le train ne repart pas immédiatement, vérifier l'allumage des signaux d'arrière lorsque cet allumage est prescrit.

Art. 75 Pendant la marche, les conducteurs doivent, de temps à autre, porter leur attention sur les organes de roulement et les chargements des véhicules de leur train en vue de dépister les chauffages de boîtes d'essieux, les blocages, ou toute autre défectuosité dangereuse pour la sécurité de la circulation.

Art. 76 Lorsqu'un conducteur s'aperçoit d'un fait de nature à rendre nécessaire l'arrêt de son train, il procède comme suit :

— s'il dispose d'un robinet d'urgence, il provoque une dépression dans la conduite générale par l'ouverture progressive de ce robinet ;

— s'il dispose d'un frein à vis, il serre également ce frein.

Dans tous les cas, il agite à l'extérieur de son fourgon ou de sa vigie un drapeau rouge déployé ou un feu rouge tourné vers l'avant.

Art. 77 En cas de garage, les conducteurs doivent rester à leurs freins pendant tout le temps de la manœuvre de garage, qu'elle s'opère dans une gare de passage ou dans la gare d'arrivée à moins qu'ils ne coopèrent à la dite manœuvre.

§ 7 — Incidents

Art. 78 **Sur les lignes équipées en block manuel, toutes les fois qu'il se produit dans un canton un fait intéressant les agents chargés du cantonnement,** tel que : abandon d'une partie de train dans le canton (1), remise en marche, sans attendre la machine de secours, d'un train ayant fait

(1) Un signal de queue ne doit être mis derrière la première partie qu'après l'arrêt de cette première partie au premier poste de cantonnement.

une demande de secours par l'arrière, réunion de deux trains, etc..., le mécanicien doit, en plus des obligations imposées éventuellement par les règlements, **s'arrêter au premier poste de cantonnement pour renseigner le garde.**

Toutefois, cette obligation ne s'applique pas au cas où le mécanicien s'aperçoit d'une rupture d'attelages, la deuxième partie du train n'étant plus en vue ; dans ce cas, le mécanicien doit continuer, si rien ne s'y oppose, jusqu'à la première gare ouverte au service où il s'arrête et renseigne d'urgence le chef de gare.

Si la rupture d'attelages est constatée par un **agent du train,** celui-ci doit provoquer l'arrêt du train dans les mêmes conditions ; en tout état de cause, **il doit, dès l'arrivée du train en gare, présenter immédiatement vers l'avant un signal d'arrêt de façon à attirer l'attention des agents de la gare.**

Sur les lignes équipées en block automatique, et dans les différentes circonstances prévues au présent article (1) le mécanicien s'arrête à la première gare ouverte au service et renseigne le chef de gare.

Art. 79 En cas de **déraillement,** le train doit être **protégé comme s'il s'agissait d'un obstacle.** Toutefois, sur les lignes équipées en block automatique, cette protection n'est nécessaire, sur la voie parcourue par le train, que si la machine est déraillée et que le nombre des essieux restant sur les rails est inférieur à 8.

Si une autre voie principale est engagée, la protection sur cette voie doit être assurée en premier lieu et avec la plus grande rapidité.

Art. 80 Tout agent qui constate qu'un train **circule dans des conditions dangereuses** (déraillement, commencement d'incendie, déplacement de chargement, etc...) doit, s'il ne peut arrêter lui-même ce train, le faire arrêter dès que possible.

Lorsque l'incident est constaté par un agent d'un autre train, celui-ci doit s'efforcer d'appeler l'attention des agents du premier train par tous les moyens à sa disposition ; par ailleurs, il doit arrêter son propre train, ou en provo-

(1) En block automatique, dans le cas d'abandon d'une partie de train, un signal de queue est mis sur place derrière la première partie.

quer l'arrêt, à la première gare ou au premier poste rencontré, et prévenir cette gare ou ce poste de façon à lui permettre de prendre les mesures utiles (1).

Art. **81** Tout agent d'un train qui constate, soit sur la voie qu'il parcourt, soit sur une autre voie, **l'existence d'un obstacle non protégé, ou une dégradation à la voie ou aux ouvrages d'art présentant un danger pour la circulation,** doit immédiatement arrêter son train ou en provoquer l'arrêt en vue d'assurer ou de faire assurer la protection de l'obstacle ou de la zone dangereuse.

Le mécanicien devra par ailleurs s'arrêter à la première gare ou au premier poste rencontré, et prévenir cette gare ou ce poste de façon à lui permettre de prendre les mesures utiles (1).

Art. **82** Tout agent d'un train qui ressent en cours de route **un choc anormal** (secousse, balancement, etc...) de nature à faire craindre la présence d'un obstacle sur la voie ou une imperfection de cette voie, ou bien une avarie au matériel doit, suivant qu'un danger lui paraît ou non imminent, arrêter le train (ou en provoquer l'arrêt), soit immédiatement, soit seulement à la première gare ou au premier poste (1).

Si le train s'arrête en pleine voie, et s'il s'agit d'un obstacle ou d'une imperfection de la voie, la protection du point dangereux doit être assurée dans les conditions réglementaires ; de toute façon, le mécanicien doit s'arrêter à la première gare ou au premier poste rencontré et prévenir cette gare ou ce poste (1) de façon à lui permettre de prendre les mesures utiles.

En cas d'avarie au matériel, il appartient au mécanicien, ou à un visiteur, de déterminer si le train peut ou non reprendre sa marche et dans quelles conditions.

Art. **83** Lorsqu'une gare (ou un poste) est avisée de la **présence probable ou effective d'un danger sur une voie** (1), elle doit prendre immédiatement les mesures utiles pour arrêter les trains se dirigeant vers le point dangereux, et elle ne doit les expédier, si elle le juge possible, qu'après avoir remis au mécanicien un ordre motivé de « **marche prudente**».

(1) Sur les lignes soumises à l'action d'un régulateur, le P. R. doit être aussitôt avisé.

S'il s'agit d'une ligne à double voie et si la gare (ou le poste) se trouve en aval du point dangereux, celle-ci doit aviser par les moyens les plus rapides la première gare (ou le premier poste) située en amont, qui opère alors comme il est indiqué à l'alinéa précédent ; la même disposition doit être appliquée s'il s'agit d'une ligne à voie unique.

Par ailleurs, le Service VB doit être immédiatement alerté ; la circulation normale des trains ne devra être reprise que sur les indications de ce Service.

Art. **84** Tout train dont la **lanterne de queue ou la lanterne d'avant est éteinte**, alors qu'elle devrait être allumée, doit être arrêté à la première gare, (ou au premier poste), prévenue à temps (1), pour y rallumer (ou remplacer) la lanterne.

Lorsqu'il s'agit d'une lanterne de côté, le rallumage peut être différé jusqu'à la première gare où le train a un arrêt prévu, ou accidentel, de durée suffisante ; ceci à moins que le signal de côté ne soit utilisé pour le signalement d'un autre train, auquel cas il devra être rallumé dans les mêmes conditions que le signal d'avant ou le signal de queue.

§ 8 — Dispositions spéciales à observer pour la traversée de certains tunnels à mauvaise aération

Art. **85** Les précautions spéciales indiquées ci-après doivent être observées pour la traversée de certains tunnels à mauvaise aération désignés au Livret de la marche des trains.

Art. **86** Des masques sont mis à la disposition des agents des 3 Services qui ont à circuler sous ces tunnels.

Dans les trains de voyageurs, les agents de train aidés des agents des gares doivent relever toutes les glaces des compartiments inoccupés. Cette opération doit être faite au plus tard à la dernière gare d'arrêt précédant le tunnel.

(1) Sur les lignes soumises à l'action d'un régulateur, le P. R. doit être également avisé.

Colonnes correspondantes de l'état S.N.C.F., mod. 12003 M ou mod. 12003 bis M.

Art. 87 Quand un train s'arrête accidentellement sous un des tunnels en question, et si la marche en avant du train tout entier ne peut être reprise dans un délai très court, les voyageurs et le personnel doivent être conduits le plus rapidement possible à l'air libre. A cet effet :

— si la machine est en état de marche et qu'une partie du train puisse être évacuée vers l'avant, les voyageurs et le personnel prennent place dans cette première partie, les dispositions utiles étant prises par ailleurs pour assurer l'immobilisation de la deuxième partie ;

— si l'abandon de tout le train est reconnu inévitable, le mécanicien et le chauffeur prennent les mesures réglementaires prévues pour le cas d'abandon d'une machine. De plus, le mécanicien fait assurer l'immobilisation du train. Les voyageurs sont conduits vers l'issue la plus proche ou d'accès le plus facile ; les agents du train prennent soin de les grouper, de protéger leur marche et de veiller à ce qu'il ne reste aucun retardataire ni sous le tunnel ni dans le train abandonné.

(Approuvé par décision ministérielle.)

S. N. C. F.
Région de l'EST

INSTRUCTION RÉGIONALE DE SÉCURITÉ B

PRESCRIPTIONS SPÉCIALES AUX LIGNES A DOUBLE VOIE

1, 3, 4, 5, 6, 7 — Colonnes correspondantes de l'état S.N.C.F., mod. 12063 M ou mod. 12063 bis M.

SOMMAIRE

CHAPITRE PREMIER

MISE EN MARCHE DES TRAINS

Art. 1 **La mise en marche des trains** (trains réguliers, facultatifs, spéciaux, supplémentaires et à marche indéterminée) **est annoncée** aux Chefs de gare intéressés :

— soit par écrit (distribution du Livret de la marche des trains, distribution des avis de trains spéciaux, etc....) ;

— soit par dépêche lancée par le Chef de la gare origine du train sous une forme telle que : (1)

« Train facultatif n° .... partant de ..... (gare « origine du parcours sur la ligne) à ..... heures « ... minutes, le ..... (jour et date) aura « lieu jusqu'à ..... (gare terminus du « train). »

Toutefois, la mise en marche d'un train peut, exceptionnellement, être faite sans annonce préalable, en particulier en cas de dérangement du téléphone.

Art. 2 **La suppression d'un train est annoncée** aux Chefs de gare intéressés :

— soit par écrit (distribution d'avis, etc....) ;

— soit par dépêche, lancée en principe par le Chef de la gare à partir de laquelle le train est supprimé, sous une forme telle que :

« Train n° ... partant normalement de ..... « (gare origine du parcours sur la ligne) à ... heures « ... minutes, le ..... (jour et date) est sup- « primé entre ..... et ..... ».

Toutefois, la suppression d'un train peut exceptionnellement, ne par être annoncée, en particulier en cas de dérangement du téléphone.

---

(1) S'il s'agit d'un train spécial ne faisant pas l'objet d'un Avis-train, la dépêche doit comporter les indications utiles relatives à la marche du train (horaire, etc...).

Dans le cas d'un train à marche indéterminée, la dépêche peut être complétée par l'indication de l'horaire **approximatif à suivre** par le train.

Imprimerie correspondantes de l'état S.N.C.F., mod. 72005 M ou mod. 72005 DIS M.

CHAPITRE II

CIRCULATION DES TRAINS

§ 1 — Sens normal de circulation

Art. 3 Sur les lignes à double voie, chaque voie est affectée à un sens de circulation.

Les trains d'un même sens empruntent normalement *la* **voie de gauche** dans le sens de leur marche.

Toutefois, sur les lignes de l'ex. **A. L.** et sauf indications contraires mentionnées au Livret de la marche des trains, les trains circulent normalement sur la **voie de droite** dans le sens de leur marche.

§ 2 — Modifications dans l'ordre normal de succession des trains de même sens

Art. 4 Tout Chef de gare peut, lorsque cette mesure présente un avantage pour le service, **modifier l'ordre normal de succession de deux trains de même sens:**

— **soit en garant l'un des trains pour l'autre,**

— **soit en expédiant l'un des trains avant son tour jusqu'à un autre point de garage,**

— ou bien en faisant circuler l'un des trains sur une autre voie principale (voie de garage actif, voie lente de circulation, etc...) pour laisser passer l'autre train.

Art. 5 **La modification de l'ordre normal de succession de deux trains de même sens est annoncée par dépêche,** par le chef de gare qui modifie cet ordre, aux chefs de gare intéressés.

Toutefois, l'ordre normal de succession de deux trains peut, exceptionnellement, être modifié sans annonce préalable en particulier, en cas de dérangement du téléphone.

CHAPITRE III

INCIDENTS

§ 1 — Secours

Art. 6 Un mécanicien demande le **secours:**

— lorsque, par suite d'avarie à la machine, de déraillement, etc... il estime que le secours est nécessaire ;

— lorsque, par suite d'impuissance de la machine (surcharge, pousse d'un train précédent, manque d'eau, etc...), il juge nécessaire de laisser tout ou partie de son train en pleine voie.

Art. 7 Lorsque la détresse se produit **en gare,** le mécanicien avise verbalement le chef de gare qui fait le nécessaire pour se procurer une machine de secours.

Art. 8 Lorsque le train en détresse se trouve **en pleine voie,** le mécanicien établit une **demande de secours.**

Le secours peut être demandé par **l'arrière** (1) ou par **l'avant** (2) compte tenu, par ailleurs :

— de la nécessité d'obtenir le secours le plus rapidement possible (situation du train par rapport aux gares voisines, proximité d'une machine ou d'un train pouvant porter secours, etc.) ;

— des circonstances particulières telles que véhicule avarié en queue du train empêchant matériellement de le pousser, fermeture de la ligne au service derrière le train, etc.

La **demande de secours** est rédigée par écrit dans les termes suivants :

« Train n° ... machine n° ... (ou deuxième partie du « train n° ...) ... véhicules ... tonnes, en détresse au « km. ... à ... heures ... minutes pour ... (indiquer « brièvement le motif de la demande de secours) demande « le secours par ... (l'arrière ou l'avant suivant le cas) (3). « Wagon de secours ou grue de relevage de ... tonnes « nécessaire (éventuellement). »

(1) C'est-à-dire que la machine de secours devra aborder le train par l'arrière.

(2) C'est-à-dire que la machine de secours devra aborder le train par l'avant.

(3) Indiquer les circonstances particulières qui peuvent motiver l'envoi du secours dans un sens déterminé (véhicule avarié en queue empêchant matériellement de pousser le train, etc...).

1, 3, 4, 5, 6, 7 : Colonnes correspondantes de l'état S N C F, mod. 12003 M ou mod. 12003 bis M.

4e

Dans le cas où le secours est demandé par l'avant la demande de secours doit porter la mention:

« Le train ne sera pas remis en marche et ne se laissera « pas pousser. »

Si un mécanicien demandant le secours par l'avant doit quitter son train (voir art. 9 ci-après, par exemple), il donne ,avant de partir, à un agent qui gardera le train (1), **l'ordre écrit, contre reçu, de ne pas le laisser pousser.**

Art. **9** Si la machine du train est en état de marche, le mécanicien peut se rendre à la gare en avant, en conduisant éventuellement une première partie du train, pour porter la demande de secours au chef de gare.

Dans le cas contraire, la demande de secours est transmise par exprès à l'une quelconque des gares voisines. Si cet exprès rencontre un poste téléphonique lui permettant de communiquer soit directement, soit par un ou plusieurs intermédiaires, avec l'une ou l'autre des gares voisines, il transmet la demande de secours au chef de gare.

Art. **10** Un train ayant fait une demande de secours **par l'arrière** peut être remis en marche avant l'arrivée de la machine de secours ; si cette machine venait entre temps à être expédiée par la gare en arrière, elle continuerait jusqu'à la gare en avant, où elle s'arrêterait et prendrait les instructions du chef de gare.

Un train ayant fait une demande de secours par l'arrière peut également être poussé par la machine d'un train de même sens survenant, cette dernière laissant au besoin son propre train en pleine voie.

Art. **11** Un train ayant fait une demande de secours **par l'avant** doit, ainsi que l'engagement en a été pris sur la demande de secours **rester à l'arrêt jusqu'à l'arrivée de la machine de secours.** Il ne pourrait être remis en marche ou être poussé qu'**avec l'autorisation du chef de gare en avant:**

— soit dans le cas où le mécanicien aurait annulé la demande de secours par l'avant et lorsque le **chef de la gare en avant** lui accusant réception de cette annulation, l'aurait autorisé à remettre son train en marche ou à le laisser pousser ;

— soit lorsque le **chef de gare en avant** aurait fait transmettre par exprès, par l'intermédiaire d'un poste téléphonique ou par la machine de secours envoyée par l'arrière, une dépêche avisant le mécanicien ou l'agent gardant le train que la demande de secours par l'avant est annulée et que le train peut, par suite, être remis en marche ou être poussé.

(1) Si le mécanicien ne dispose pas d'agent pour garder le train, il remplace dans la demande de secours, les mots : « Le train ne sera pas remis en marche et ne se laissera pas pousser » par « train abandonné » ou « deuxième partie du train abandonnée ».

Art. **12** Si un chef de gare recevant une demande de secours dispose d'une machine pouvant fournir le secours dans le sens demandé il l'utilise en observant, suivant le cas, les prescriptions des articles 14 et suivants.

Dans le cas contraire, il transmet la demande de secours à une gare disposant d'une machine ou à la gare de secours de la section sur laquelle se trouve le train en détresse.

Art. **13** La circulation de la machine de secours **jusqu'à la première gare en arrière ou en avant du train en détresse** a lieu habituellement dans les conditions prévues pour les trains à marche indéterminée.

Art. **14** Lorsque le secours est envoyé **par l'arrière,** le chef de **la première gare en arrière** expédie la machine de secours vers l'arrière du train en détresse dans les conditions fixées par la réglementation du cantonnement.

Art. **15** Lorsque le secours est envoyé **par l'avant,** le chef de la **première gare en avant,** avant de remettre au mécanicien de la machine de secours **l'ordre écrit de se rendre à contre-voie jusqu'au train en détresse,** doit se conformer aux prescriptions du Chapitre IV de la présente Instruction concernant les **mouvements à contrevoie.**

§ 2 — Rupture d'attelage

Art. **16** Lorsqu'un mécanicien s'aperçoit que son train s'est divisé par suite de rupture d'attelage, il doit veiller à ce que la partie du train laissée en arrière ne rejoigne pas brusquement la première partie.

Si la deuxième partie est en vue et arrêtée, le mécanicien peut reculer vers cette deuxième partie.

1, 3, 4, 5, 6, 7 : Colonnes correspondantes de l'état S N C F, mod. 12003 M ou mod. 12003 bis M.

4e

Dans le cas contraire, le mécanicien continue sa marche jusqu'à la première gare, où **il s'arrête et renseigne d'urgence le chef de gare.**

De leur côté, les agents de train de la partie séparée de la machine doivent, dès qu'ils s'aperçoivent de la rupture d'attelage, serrer les freins dont ils disposent de manière à arrêter, dès que possible, cette deuxième partie.

Si le train comporte une machine de pousse, la deuxième partie pourra, si rien ne s'y oppose, être poussée par cette machine.

Dans les autres cas, la deuxième partie devra **être immobilisée et protégée comme s'il s'agissait d'un obstacle,** cette deuxième partie pouvant, si rien ne s'y oppose, être poussée par un train de même sens survenant.

Les chefs des deux gares voisines s'entendront, s'il y a lieu, pour dégager la voie aussi rapidement que possible.

§ 3 — Dérive

Art. 17 Dès qu'un agent constate une dérive ou en est averti, il cherche **immédiatement** à prévenir les gares et les postes vers lesquels se dirige la dérive. Cet avis doit être transmis de gare en gare et de poste en poste, jusqu'à un point qui ne sera certainement pas atteint par la dérive. Tous les agents intéressés doivent être avisés d'urgence et doivent faire tous leurs efforts pour arrêter la dérive et pour en éviter ou au moins en atténuer les conséquences dangereuses.

S'il s'agit d'une dérive dans le sens normal de la circulation, les signaux doivent être fermés à son passage comme pour un train ordinaire.

S'il s'agit d'une dérive à contre-voie, les signaux qui s'adressent aux trains à la rencontre desquels circule la dérive doivent être fermés d'urgence. Les agents des trains doivent être prévenus, dès l'arrêt de leur train, afin de pouvoir éventuellement faire descendre les voyageurs s'il y a danger de collision avec la dérive.

Les aiguilleurs ne doivent laisser passer les trains ainsi arrêtés qu'après avoir été avisés que la dérive a été elle-même arrêtée.

Après son arrêt, la dérive devra être protégée comme s'il s'agissait d'un obstacle. La voie sera dégagée par entente entre les chefs des deux gares voisines.

CHAPITRE IV

MOUVEMENTS A CONTRE-VOIE

§ 1 — Généralités

Art. 18 On appelle **mouvements à contre-voie** les mouvements effectués en sens contraire du sens normal de circulation, à l'exclusion du cas de voie unique temporaire qui fait l'objet du Chapitre V ci-après.

Art. 19 **Les mouvements à contre-voie** ne doivent être effectués qu'en cas de nécessité et leur parcours doit être aussi réduit que possible. Ils donnent lieu à la remise d'un **ordre au mécanicien.**

Le chef de gare qui donne cet ordre doit avoir la double assurance que la partie de voie à parcourir à contre-voie **est libre de toute circulation et le restera** jusqu'au moment où cessera le mouvement à contre-voie.

Art. 20 On peut être amené à exécuter des **mouvements à contre-voie sur de faibles parcours:** à l'intérieur d'une gare (dans le cas d'un train devant refouler après avoir dépassé légèrement son point d'arrêt normal, etc.) ou bien, en pleine voie (en cas de rupture d'attelage lorsque la deuxième partie du train est en vue et arrêtée, etc.).

Ces mouvements ont lieu sur ordre verbal du chef de gare à l'intérieur d'une gare ou sur l'initiative du mécanicien en pleine voie, à la condition d'avoir la double assurance prévue à l'article précédent.

Art. 21 Les agents intéressés (agents des postes, agents de la voie, gardes des passages à niveau, etc.) pouvant n'être pas prévenus du mouvement à contre-voie, le mécanicien doit, sur tout le parcours qu'il effectue à contre-voie, **marcher à vue** et faire fréquemment usage du sifflet.

Son attention est attirée sur le fait qu'il peut rencontrer un obstacle non protégé par des signaux à main.

Il doit, le cas échéant, être avisé par écrit, par l'agent qui ordonne le mouvement, des limitations de vitesse à observer : aiguilles de pleine voie prises en pointe qui doivent être franchies à 30 km/h, chantiers de travaux, etc.

Il n'a pas à tenir compte des signaux de la voie qu'il devrait suivre normalement.

Art. 22 Les agents intéressés (agents des postes, agents de la voie, gardes des passages à niveau, etc.) doivent être avisés, dans la mesure du possible, des mouvements à effectuer à contre-voie.

En plus de la protection réglementaire à l'arrière, ils doivent alors protéger à l'avant, à la distance de 100 mètres, au moyen d'un signal d'arrêt à main, les obstacles, lorrys, etc. Ils arrêtent éventuellement le mouvement à contre-voie dans les mêmes conditions.

Art. 23 Les mouvements à contre-voie comportant un parcours en pleine voie doivent porter à l'avant (dans le sens du mouvement) un drapeau rouge le jour, ou un feu rouge la nuit.

§ 2 — Mouvement à contre-voie de la gare en avant vers un point de pleine voie

Art. 24 **Le chef de la gare en avant est seul qualifié pour ordonner un tel mouvement.**

En général, ce mouvement est consécutif à une demande de secours par l'avant faite par un train en détresse. Dans ce cas, le chef de la gare en avant, avant de remettre au mécanicien de la machine de secours **l'ordre écrit de se rendre à contre-voie jusqu'au train en détresse,** acquiert la double assurance prévue à l'art. 19 en opérant comme suit :

Il a l'assurance que la partie de voie à parcourir à contre-voie est libre de toute circulation :

— si la demande de secours a été apportée par la machine du train en détresse (1) par la constatation de l'arrivée de cette machine et, éventuellement, de la partie du train qu'elle conduit ;

— si la demande de secours a été apportée par un exprès **suivant la voie** (2) en interrogeant cet exprès ;

(1) Le mécanicien doit alors prévenir du mouvement à contre-voie les agents intéressés.

(2) L'exprès doit alors prévenir du mouvement à contre-voie les agents intéressés.

— dans les autres cas (demande de secours transmise téléphoniquement, ou portée par un exprès ne suivant pas la voie, etc.) en demandant au chef de la gare en arrière le numéro du dernier train expédié avant le train en détresse et en vérifiant que ce train est arrivé à sa gare, ou bien par une reconnaissance de la voie.

Il a l'assurance que la partie de voie à parcourir à contre-voie restera libre de toute circulation en vérifiant que la demande de secours porte bien la mention (1) (2) :

« Le train ne sera pas remis en marche et ne se laissera pas pousser ».

De plus, **s'il existe, sur la partie de voie à parcourir à contre-voie, une ou plusieurs aiguilles intermédiaires,** le chef de la gare en avant devra également avoir la double assurance que la dernière circulation ~~ayant emprunté~~ ces aiguilles a bien dégagé la partie de voie et qu'aucune circulation ~~n'empruntera plus~~ ces aiguilles jusqu'au moment où cessera le mouvement à contre-voie.

S'il s'agit d'aiguilles non gardées, il suffira qu'il sache à quel moment les clés les immobilisant ont été utilisées pour la dernière fois et qu'il ait l'assurance qu'elles ne le seront plus avant le passage de la machine circulant à contre-voie.

S'il s'agit d'aiguilles gardées, il devra s'entendre avec les gardes (téléphoniquement ou par exprès) et recevoir d'eux :

— soit l'indication de la dernière circulation ~~ayant pénétré~~ entrée par ces aiguilles sur la partie de voie à parcourir à contre-voie, et l'assurance qu'ils n'en engageront pas d'autres avant le passage de la machine circulant à contre-voie ;

— soit l'indication de la dernière circulation sortie par ces aiguilles, ayant dégagé la partie de voie à parcourir à contre-voie.

(1) Dans le cas où, le secours ayant été demandé par l'arrière, le chef de la gare en avant jugerait avantageux de modifier le sens d'envoi du secours, il ne pourrait expédier la machine de secours, après s'être assuré que la partie de voie à parcourir est libre, qu'après avoir obtenu, par exprès ou par l'intermédiaire d'un poste téléphonique, l'assurance que le train ne sera pas remis en marche et ne se laissera pas pousser.

(2) S'il s'agit d'un train (ou d'une partie de train) abandonné, le chef de la gare en avant ne pourra expédier la machine de secours, après s'être assuré que la partie de voie à parcourir est libre, qu'après avoir acquis l'assurance auprès du chef de la gare en arrière qu'aucun train n'a été expédié derrière le train en détresse et ne le sera plus jusqu'au moment où la machine de secours abordera le train en détresse.

Imprimés conformes aux prescriptions correspondantes de l'état S.N.C.F., mod. 12008 M ou mod. 12008 bis M.

Si, entre le train en détresse et la gare en avant, un changement de voie utilisable existe entre les voies principales, le chef de cette gare peut, si rien ne s'y oppose, expédier la machine de secours par voie normale jusqu'à ce changement de voie, de façon à limiter le parcours à contre-voie. Il fait alors accompagner la machine par un agent qualifié.

§ 3 — Mouvement à contre-voie d'un point de pleine voie vers la gare en arrière

Art. 25 **Le chef de gare en arrière est seul qualifié pour ordonner un tel mouvement qui a lieu, par exemple, lorsqu'un train ou une partie de train arrêté en pleine voie doit revenir, ou être ramené, à contre-voie à la gare en arrière,** soit à la demande du mécanicien ou d'un agent resté avec la partie du train , soit sur l'initiative du chef de la gare en arrière.

Celui-ci doit, conformément à l'article 19 ci-dessus, acquérir la double assurance qu'au moment où s'exécutera ce mouvement, la partie de voie à parcourir à contre-voie sera libre de toute circulation et qu'elle le restera jusqu'au moment où cessera le mouvement à contre-voie.

Il prend donc les dispositions utiles pour arrêter et retenir toute circulation se dirigeant vers la partie de voie qui va être parcourue à contre-voie.

Puis, s'il s'agit d'un train qui doitrevenir à contre-voie jusqu'à la gare en arrière, il vérifie qu'aucune circulation n'a été expédiée derrière ce train et transmet au mécanicien, soit par exprès (1), soit par l'intermédiaire d'un poste téléphonique, l'ordre de **revenir à contre-voie.**

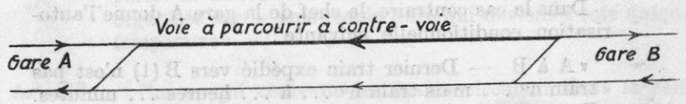
S'il s'agit, au contraire, d'un train, d'une partie de train, ou de wagons, qu'il envoie chercher par une machine pour les ramener à sa gare, il donne directement au mécanicien (2) de cette machine **l'ordre écrit de revenir à contre-voie.**

(1) Cet exprès, s'il suit la voie, prévient du mouvement à contre-voie les agents intéressés.

(2) Le mécanicien prévient du mouvement à contre-voie les agents intéressés.

De plus, s'il existe, sur la partie de voie à parcourir à contre-voie une ou plusieurs **aiguilles intermédiaires,** le chef de la gare en arrière opère dans des conditions analogues à celles prévues aux alinéas correspondants de l'article 24.

§ 4 — Mouvement à contre-voie d'une gare B vers la gare en arrière A



Art. 26 Un tel mouvement permet de faire circuler un train à contre-voie entre deux gares B et A, sans recourir à l'organisation d'une voie unique temporaire. Mais il nécessite, **pour chaque train** circulant dans ces conditions une entente (téléphonique ou par exprès) entre les deux chefs de gare intéressés et, comme tout mouvement à contre-voie, entraîne **la marche à vue** sur tout le parcours effectué à contre-voie (art. 21).

Le chef de la gare B est seul qualifié pour ordonner le mouvement. Avant de remettre au mécanicien l'ordre écrit de se rendre à contre-voie à la gare A, il doit, en application des prescriptions de l'article 19, acquérir la double assurance que le chef de la gare A a pris les dispositions utiles pour arrêter et retenir les trains se dirigeant vers B et que le dernier train expédié par A vers B est bien arrivé à B.

A cet effet, le chef de la gare B demande au chef de la gare A (par téléphone ou par exprès) l'autorisation d'effectuer le mouvement à contre-voie en passant la dépêche suivante :

« B à A — Dernier train reçu de A (1) est train n° ... « à ... heures ... minutes. Puis-je vous expédier train « n° ... à contre-voie ? »

(1) Lorsque la gare B est temporaire et que, depuis sa reprise de service, elle n'a reçu aucun train de A, le chef de gare se renseigne auprès de la première gare en aval (dans chaque direction s'il y a une bifurcation) possédant, un service permanent.

Art 38.

Le chef de jour doit bien attendre que les aiguilles intermédiaires (ainsi que le cadrillage, les aiguilles de tapeuses passant en effet la voie unique temporaire) aient complètement dépassé pour le passage des trains.

Le chef de la gare A, s'il est d'accord, prend les dispositions utiles pour arrêter et retenir les trains se dirigeant vers B.

Puis, si le dernier train expédié vers B est bien celui indiqué par le chef de la gare B, il donne l'autorisation sous la forme :

« A à B — Dernier train expédié vers B (1) est bien train « n° ... à ... heures ... minutes. Pouvez m'expédier « train n° ... à contre-voie. »

Dans le cas contraire, le chef de la gare A donne l'autorisation conditionnelle suivante :

« A à B — Dernier train expédié vers B (1) n'est pas « train n° ... mais train n° ... à ... heures ... minutes. « Pourrez m'expédier train n° ... à contre-voie après « l'arrivée de ce train ».

De plus, si entre A et B existent une ou plusieurs aiguilles intermédiaires, le chef de la gare B opère dans des conditions analogues à celles prévues aux alinéas correspondants de l'article 24.

(1) Lorsque la gare A est temporaire et que, depuis sa reprise du service elle n'a expédié aucun train vers B, le chef de gare se renseigne auprès de la première gare en amont (dans chaque direction s'il y a une bifurcation possédant un service permanent.

CHAPITRE V

VOIE UNIQUE TEMPORAIRE TRANSBORDEMENT

§ 1 — Généralités

Art. 27 Lorsqu'une cause quelconque, prévue ou imprévue, entraîne l'interception de l'une des deux voies principales, la circulation des trains des deux sens peut être organisée sur la voie restée libre qui devient « **voie unique temporaire** ».

Art. 28 En ce qui concerne les trains circulant dans le sens **normal** sur la voie unique temporaire, **la manœuvre des signaux et leur observation par les mécaniciens continuent à avoir lieu dans les conditions habituelles.**

Art. 29 Les mécaniciens des trains circulant à **contre-sens,** sur la voie unique temporaire, c'est-à-dire en sens inverse du sens normal de circulation sur cette voie, **n'ont pas à tenir compte des signaux de la voie interceptée** qui continuent à s'adresser uniquement aux mouvements s'effectuant éventuellement sur cette dernière voie.

Il est alors fait usage, pour ces trains, soit de signaux spéciaux (cas de certaines voies uniques temporaires prévues à l'avance par exemple), soit de signaux à main.

Quant à leur espacement, il est assuré, sauf indication contraire, au moyen du cantonnement téléphonique, **la dispense de protection applicable sur certaines lignes** (block automatique, etc.) **cessant alors d'être valable.**

Art. 30 Les mécaniciens des trains circulant à **contre-sens** ne doivent pas dépasser la vitesse de **60 km/h** pour les trains munis du frein continu voyageurs et de **40 km/h** pour les autres trains. Ils doivent être avisés des limitations de vitesse éventuelles inférieures aux taux ci-dessus, et non signalisées sur le terrain. Ils doivent faire fréquemment usage du sifflet, en particulier à l'approche des P. N.

Art. 31 Les agents intéressés (agents des postes, agents de la voie, gardes des passages à niveau, etc.) doivent être avisés de la circulation en voie unique temporaire.

Ils doivent alors protéger, ou signaliser, **à l'avant et à l'arrière,** à la distance réglementaire, les obstacles, chantiers de travaux, lorrys, etc. Toutefois, les limitations temporaires de vitesse peuvent ne pas être signalisées pour les trains circulant à contre-sens, à la condition que les mécaniciens de ces trains en soient avisés.

Art. **32** La circulation en voie unique temporaire sur une voie ne modifie en rien les conditions de circulation sur l'autre voie. C'est ainsi, en particulier, que les mouvements à contre-voie en avant ou en arrière du point d'interception ne peuvent avoir lieu que dans les conditions réglementaires.

§ 2 — Voies uniques temporaires prévues

Art. **33** Lorsque l'interception de l'une des voies principales est due à une **cause prévue** (travaux de renouvellement, etc.) la voie unique temporaire établie sur l'autre voie est généralement exploitée dans les conditions réglées par un Avis. Elle peut également l'être dans les conditions fixées pour les voies uniques temporaires imprévues.

§ 3 — Pilotage

(non applicable sur les lignes ex-A. L.)

Art. **34** Lorsque l'interception de l'une des voies principales est due à une **cause imprévue** (accident, détresse prolongée, etc.), la voie unique temporaire est exploitée sous le régime du **Pilotage.**

Dans ce régime la circulation de tout train sur la voie unique temporaire est subordonnée à l'autorisation d'un agent unique appelé **pilote.**

Des **gardes** sont placés aux deux origines de la voie unique temporaire. Ils sont chargés d'interdire toute expédition de trains sur cette voie sans l'autorisation du pilote.

Art. **35** En général, la voie unique temporaire est établie entre les deux gares les plus rapprochées du point d'interception qui disposent d'une jonction utilisable entre les deux voies principales.

1, 3, 4, 5, 6, 7 : Colonnes correspondantes de l'état S.N.C.F. mod. 1203 M ou mod. 1203 bis M.

Toutefois, s'il existe entre ces gares une jonction de pleine voie, celle-ci peut être prise comme origine de la voie unique temporaire ; un agent qualifié doit alors être détaché pour y remplir les fonctions de chef de gare.

Art. **36** **Tous les trains doivent être arrêtés avant d'entrer sur la voie unique temporaire;** à cet effet, les chefs de gare prennent en permanence les dispositions utiles.

Art. **37** Les trains circulant dans le **sens normal,** s'ils sont accompagnés par le pilote, doivent s'arrêter à la sortie de la voie unique temporaire (pour permettre au pilote de descendre).

Les trains circulant à contre-sens doivent marcher à vue aux abords de la sortie de la voie unique temporaire et, dans tous les cas, s'arrêter d'eux-mêmes avant de sortir de cette voie. De son côté, la gare où les trains circulant à contre-sens sortent de la voie unique temporaire doit placer un signal d'arrêt à main en avant de l'aiguille de sortie ; ce signal ne doit être effacé, si rien ne s'y oppose, qu'après l'arrêt du train et après que le garde se sera assuré que l'aiguille de sortie est convenablement disposée.

Art. **38** Si une ou plusieurs aiguilles intermédiaires existent sur la voie unique temporaire, le chef de gare qui organise le pilotage doit prendre les mesures utiles pour qu'aucun train ne puisse être expédié sur la voie unique temporaire par ces aiguilles sans l'autorisation du pilote.

A cet effet, s'il s'agit d'aiguilles non gardées, il doit acquérir l'assurance que les clés immobilisant ces aiguilles ne seront pas utilisées sans l'autorisation du pilote.

S'il s'agit d'aiguilles gardées, il doit remettre contre reçu (par écrit ou téléphoniquement) aux agents qui les gardent, une consigne analogue à celle prévue pour les gardes d'entrée de la voie unique temporaire.

Art. **39** Les gardes d'entrée de la voie unique temporaire reçoivent de leur chef de gare, **contre reçu,** la consigne écrite ci-après :

« Un pilotage est organisé de ... à ... sur voie (I « ou II) à partir de ... h. ... m.

« M.... (nom, qualité) est nommé **garde d'entrée de** « la voie unique temporaire à ... (lieu).

« Il ne doit laisser expédier sur cette voie aucun train « sans l'autorisation du pilote.

« Date — heure — signature. »

Art. 40 Le pilote, nommé par le chef de gare qui expédie le premier train sur la voie unique temporaire, reçoit de celui-ci, contre reçu, la commission ci-après :

« M.... (nom, qualité) est nommé **pilote** de la voie « unique temporaire organisée de ... à ..., sur voie « (I ou II) à partir de ... h. ... m.

« Date — heure — signature. »

Le pilote produit cette commission pour justifier de sa qualité auprès des agents intéressés.

Art. 41 Lorsque, par suite de la durée du service ou pour toute autre cause, il est nécessaire de remplacer un pilote X, le chef de gare qui nomme le nouveau pilote Y retire des mains du pilote X la commission que celui-ci possède, ou s'assure que cette commission à été retirée par le chef de gare de l'autre extrémité de la voie unique temporaire.

Il vérifie ensuite, le cas échéant, que le dernier train autorisé par le pilote X à partir vers la gare où se trouve le nouveau pilote Y est arrivé à cette gare.

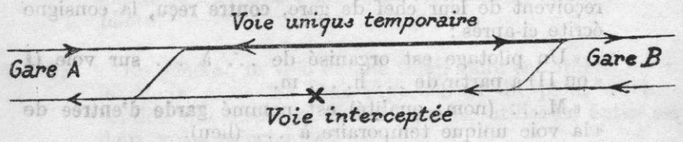
Enfin, il remet au pilote Y, contre reçu, la commission prévue à l'article 40.

Organisation du pilotage.

Art. 42 **Le pilotage est organisé par le chef de la gare qui expédie le premier train sur la voie unique temporaire.**

Deux cas peuvent alors se présenter :

Premier cas : Le premier train circule dans le sens normal.



1, 3, 4, 5, 6, 7. Colonnes correspondantes de l'état S.N.C.F., mod. 12403 M ou mod. 12403 bis M.

Après avoir appliqué les prescriptions des articles 36, 39 et 40 (arrêt des trains, nomination d'un garde, nomination du pilote), le chef de la gare A transmet au chef de la gare B la dépêche suivante :

« A à B : J'organise un pilotage entre A et B, sur voie « (I ou II), à partir de ... h. ... minutes.

« J'ai placé un garde à l'entrée de la voie unique tem- « poraire à ma gare.

« J'ai nommé pilote X ... (nom, qualité).

« Placez un garde à l'entrée de la voie unique tempo- « raire à votre gare ».

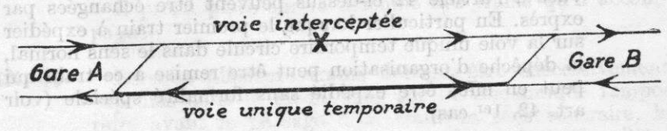
Au reçu de cette dépêche, le chef de la gare B, s'il ne l'a fait déjà, prend les dispositions utiles pour arrêter les trains à l'entrée de la voie unique temporaire (art. 36), nomme un garde (art. 39), et accuse réception par la dépêche suivante :

« B à A : Pris note de l'organisation d'un pilotage « entre A et B sur voie ... (I ou II) à partir de ... h. « ... minutes, et de la nomination de X... (nom, qualité) « comme pilote.

« J'ai placé un garde à l'entrée de la voie unique tem- « poraire à ma gare ».

Le premier train à expédier sur la voie unique temporaire circulant dans le sens normal, le chef de la gare A n'a aucune formalité spéciale à observer pour son expédition.

Deuxième cas : Le premier train circule à contre-sens.



Les mêmes dispositions préalables sont appliquées et les mêmes dépêches échangées que pour le premier cas.

De plus, le premier train devant circuler à contre-sens, le chef de la gare A ne peut expédier ce train sans avoir l'assurance que la voie unique temporaire est libre de toute circulation.

A cet effet, il complète comme suit la dépêche d'organisation :

« A à B .....

« Dernier train reçu de B (1) est train n° ... à ... h. « ... m. Puis-je vous expédier train n° ... à contre-« sens sur la voie unique temporaire ?»

Si le dernier train expédié de B vers A est bien celui indiqué par A, le chef de la gare B complète comme suit sa réponse :

« B à A .....

« Dernier train expédié vers A (2) est bien train n° ... « à ... h. ... m. Pouvez m'expédier train n° ... à contre-« sens. »

Sinon, le chef de la gare B donne l'autorisation conditionnelle suivante :

« Dernier train expédié vers A (2) n'est pas train n° ... « mais train n° ... à ... h. ... m. Pourrez m'expédier « train n° ... à contre-sens après l'arrivée de ce train ».

Art. **43** Si entre A et B existent une ou plusieurs aiguilles intermédiaires, le chef de gare qui organise le pilotage doit s'assurer ,le cas échéant, que le dernier train ~~ayant pénétré par ces aiguilles sur la voie devenue voie unique temporaire, ou devant en sortir par ces aiguilles,~~ a bien dégagé ~~cette voie~~. Il ajoute à la dépêche d'organisation toutes indications utiles à ce sujet.

Art. **44** **En cas de dérangement du téléphone,** les dépêches prévues à l'article 42 ci-dessus peuvent être échangées par exprès. En particulier lorsque le premier train à expédier sur la voie unique temporaire circule dans le sens normal, la dépêche d'organisation peut être remise à ce train qui peut en effet être expédié sans formalité spéciale (voir art. 42, 1er cas).

(1) Lorsque la gare A est temporaire et que, depuis sa reprise du service elle n'a reçu aucun train de B, le chef de gare se renseigne auprès de la première gare en aval (dans chaque direction s'il y a une bifurcation) possédant un service permanent.

(2) Lorsque la gare B est temporaire et que, depuis sa reprise du service elle n'a expédié aucun train vers A, le chef de gare se renseigne auprès de la première gare en amont (dans chaque direction s'il y a une bifurcation) possédant un service permanent.

1, 3, 4, 5, 6, 7. Colonnes correspondantes de l'état S.N.C.F., mod. 12003 M ou mod. 12003 bis M.

Fonctionnement du pilotage.

Art. **45** Le chef de gare qui expédie les trains à contre-sens sur la voie unique temporaire doit en aviser verbalement les agents de ces trains et remettre aux mécaniciens, le cas échéant, les ordres de limitation de vitesse utiles.

Art. **46** Le mécanicien du premier train expédié sur la voie unique temporaire reçoit l'ordre écrit d'aviser verbalement de la voie unique temporaire les agents intéressés (agents des postes, agents de la voie, gardes des P. N., etc....) qu'il rencontrera. Lorsque pour donner ces avis le train doit s'arrêter en pleine voie, il est dispensé de se protéger (sur les lignes où cette protection est prévue) à la condition que chacun de ces arrêts ne dépasse pas 2 minutes.

Si ce premier train circule à contre-sens, le mécanicien reçoit du chef de gare qui l'expédie l'ordre de marcher à vue; le mécanicien expédié dans ces conditions doit faire fréquemment usage du sifflet ; son attention est attirée sur le fait qu'il peut rencontrer un obstacle non protégé par des signaux à main.

Art. **47** Les chefs des deux gares extrêmes de la voie unique temporaire règlent, en accord avec le régulateur sur les lignes soumises à la régulation, l'ordre de succession des trains. Ils en avisent en temps utile le pilote.

Art. **48** Sauf exceptions prévues aux articles 49 et 50 ci-après, le pilote accompagne tous les trains qui circulent sur la voie unique temporaire.

Il prend place sur la machine des trains qu'il accompagne.

Art. **49** Lorsque plusieurs trains doivent être successivement expédiés dans le même sens sur la voie unique temporaire avant le passage d'un train de sens contraire, le dernier de ces trains est seul accompagné par le pilote. Les autres trains sont expédiés en présence du pilote et sur son autorisation verbale.

Art. **50** Lorsque le pilote n'a pas les moyens d'être présent à la gare d'où doit être expédié un train X, le chef de cette gare peut demander au pilote l'autorisation d'expédier le train X en passant la dépêche suivante :

« Chef de gare de ... à pilote ... (nom).

« Dernier train reçu de ... sur voie unique temporaire « est train Y (train de sens contraire au train X) ... « à ... h. ... m.

« Puis-je expédier train X sur cette voie en dehors « de votre présence ? ».

Le pilote, s'il est d'accord, vérifie que le dernier train expédié en sens contraire du train X est bien le trainY, puis il donne l'autorisation sous la forme :

« Pilote ... (nom) à chef de gare de ...

« Dernier train expédié vers ... sur voie unique tempo- « raire est bien train Y à ... h. ... m.

« Pouvez expédier train X sur cette voie en dehors « de ma présence ».

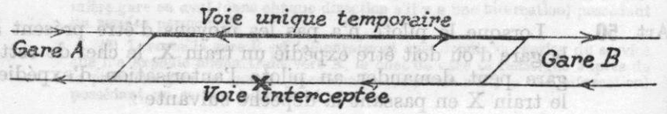
Le chef de gare expédie alors le train X en avisant verbalement le mécanicien, et en remettant au garde d'entrée de la voie unique temporaire une copie de la dépêche d'autorisation du pilote.

Art. 51 Lorsqu'un train X doit sortir de la voie unique temporaire par une aiguille intermédiaire, le pilote peut ne pas accompagner ce train X. Si le prochain train Y circule en sens contraire sur la voie unique temporaire, le pilote doit alors avant d'autoriser l'expédition du train Y, s'assurer auprès du garde de l'aiguille intermédiaire que le train X a dégagé la voie unique temporaire.

Lorsqu'un train doit s'engager sur la voie unique temporaire par une aiguille intermédiaire, le pilote, s'il ne peut être présent à cette aiguille, donne au garde l'autorisation d'expédier le train en opérant dans des conditions analogues à celles prévues à l'article 50 ci-dessus.

Art. 52 Le chef de gare qui ordonne une manœuvre engageant la voie unique temporaire avise verbalement le garde qu'il s'agit d'une manœuvre et non de l'expédition d'un train.

Suppression du pilotage.



Art. 53 Lorsque la voie interceptée est redevenue libre, le chef de gare qui en est informé le premier en avise téléphoniquement ou par exprès l'autre chef de gare. Le chef de la gare B pour lequel la voie interceptée est la voie normale reprend l'expédition des trains sur cette voie sans formalités spéciales.

Art. 54 **Le pilotage est supprimé par le chef de la gare A pour lequel la voie unique temporaire est la voie normale d'expédition des trains.**

Deux cas peuvent se présenter :

Premier cas: Le pilote se trouve à la gare A.

Le chef de la gare A retire la commission du pilote et la consigne du garde de sa gare (1) ; puis il reprend le service normal. Il en informe le chef de la gare B par la dépêche suivante (transmise téléphoniquement, par exprès ou par le premier train expédié dans les conditions normales) :

« A à B — Je supprime pilotage sur voie ... (I ou II), « à partir de ... h. ... m. et reprends service normal « sur cette voie ».

Au reçu de cette dépêche, le chef de la gare B retire la consigne du garde à sa gare.

Deuxième cas: Le pilote se trouve à la gare B.

Le chef de la gare A demande au chef de la gare B l'autorisation de supprimer le pilotage et de reprendre le service normal sous la forme :

« A à B — Dernier train reçu de B sur voie unique « temporaire est train n° ... à ... h. ... m.

« Puis-je supprimer pilotage et reprendre service normal « sur cette voie ? »

Le chef de la gare B, s'il est d'accord, retire la commission du pilote et la consigne du garde à sa gare, puis, après avoir vérifié que le dernier train expédié vers A est bien celui indiqué par A, donne l'autorisation sous la forme :

(1) Dans le cas où le pilote aurait autorisé un train à venir de B vers A en dehors de sa présence (art. 50) le chef de la gare A ne doit supprimer la consigne du garde à sa gare et reprendre le service normal qu'après l'arrivée de ce train.

1, 3, 4, 5, 6, 7 : Colonnes correspondantes de l'état S.N.C.F. mod. 12403 M ou mod. 12403 bis M.

« B à A — Dernier train expédié vers A sur voie unique « temporaire est bien train n° ... à ... h. ... m. Pouvez « supprimer pilotage et reprendre service normal sur cette « voie ».

Le chef de la gare A peut alors retirer la consigne du garde à sa gare et reprendre le service normal.

Art. 55 Si entre A et B existent une ou plusieurs aiguilles intermédiaires, le chef de la gare A qui supprime le pilotage doit s'assurer, le cas échéant, avant de reprendre le service normal, que le dernier train circulant à contre-sens ayant pénétré par ces aiguilles sur la voie unique temporaire, ou devant en sortir par ces aiguilles, a bien dégagé cette voie.

Les deux chefs de gare s'entendent ensuite pour retirer ou annuler, aussi rapidement que possible, les consignes données aux gardes de ces aiguilles.

Ils ajoutent à la dépêche de suppression du pilotage toutes indications utiles à ce sujet.

§ 4 — Régime spécial ex-A. L. d'exploitation des voies uniques temporaires imprévues

(applicable exclusivement sur les lignes ex-A.L.)

Art. 56 Lorsque l'interception de l'une des voies principales est due à une **cause imprévue** (accident, détresse prolongée, etc.), la voie unique temporaire est exploitée sous le **régime spécial** faisant l'objet du présent paragraphe.

L'expédition de tout train sur la voie unique temporaire est subordonnée à une **demande de voie** faite par le chef de gare qui expédie ce train auprès du chef de gare situé à l'autre extrémité de la voie unique temporaire.

Des **gardes** sont placés aux deux origines de la voie unique temporaire. Ils sont chargés d'interdire toute expédition de train sur cette voie sans l'autorisation de leur chef de gare.

Art. 57 **Le chef de la gare qui expédie les trains dans le sens normal sur la voie unique temporaire doit prendre les dispositions utiles pour arrêter et retenir ces trains jusqu'à ce que la voie lui ait été accordée pour chacun d'eux;** ces trains peuvent, si rien ne s'y oppose, pénétrer sur la voie unique temporaire et sortir de cette voie sans arrêt.

Art. 58 **Les trains circulant à contre-sens doivent être arrêtés à l'entrée de la voie unique temporaire;** à cet effet, le chef de la gare correspondante prend en permanence les dispositions utiles.

Les trains circulant à contre-sens doivent marcher à vue aux abords de la sortie de la voie unique temporaire, et dans tous les cas s'arrêter d'eux-mêmes avant de sortir de cette voie. De son côté, la gare où les trains circulant à contre-sens sortent de la voie unique temporaire doit placer un signal d'arrêt à main en avant de l'aiguille de sortie ; ce signal ne doit être effacé, si rien ne s'y oppose, qu'après l'arrêt du train et après que le garde se sera assuré que l'aiguille de sortie est convenablement disposée.

Art. 59 Si une ou plusieurs aiguilles intermédiaires existent sur la voie unique temporaire, le chef de gare qui organise la voie unique temporaire doit prendre les mesures utiles pour qu'aucun train ne puisse être expédié sur cette voie, par ces aiguilles, sans son autorisation.

A cet effet, dans le cas d'aiguilles non gardées, il doit acquérir l'assurance que les clés immobilisant ces aiguilles ne seront pas utilisées sans son autorisation.

S'il s'agit d'aiguilles gardées, il doit remettre, contre reçu, (par écrit ou téléphoniquement) aux agents qui les gardent, une consigne analogue à celle prévue pour les gardes d'entrée de la voie unique temporaire.

Art. 60 Les gardes d'entrée de la voie unique temporaire reçoivent de leur chef de gare, **contre reçu,** la consigne écrite ci-après :

« Une voie unique temporaire est organisée de ... à ... « sur voie (I ou II) à partir de ... h. ... m.

« M.... (nom et qualité) est nommé garde d'entrée de « la voie unique temporaire à ... (lieu).

« Il ne doit laisser expédier aucun train sur cette voie « sans l'autorisation du chef de gare.» .....

«....., Date — Heure — Signature. »

Art. 61 Lorsque le chef de gare manœuvre lui-même soit le signal de sortie s'adressant aux trains qui doivent s'engager sur la voie unique temporaire, soit l'aiguille donnant accès à cette voie, ou encore lorsque ce signal de sortie, ou cette aiguille, est enclenché avec un levier de par-

cours manœuvré par le chef de gare, ce dernier peut remplir les fonctions de garde d'entrée de la voie unique temporaire.

Si l'aiguille d'entrée sur la voie unique temporaire est manœuvrée à distance, les fonctions de garde peuvent être remplies par l'agent qui manœuvre cette aiguille, à la condition qu'il puisse s'assurer que le train est autorisé par le chef de gare à s'engager sur la voie unique temporaire.

Organisation de la voie unique temporaire.

Art. **62** La voie unique temporaire est organisée, en principe, par le chef de la gare A qui expédie le premier train sur la voie unique temporaire et qui échange avec le chef de gare situé à l'autre extrémité de la voie unique temporaire les dépêches ci-après :

« A à B — Une voie unique temporaire est organisée « entre A et B, sur voie ... (I ou II) à partir de ... h. « ... m.

« J'ai placé un garde à l'entrée de la voie unique tem- « poraire à ma gare. Placez un garde à l'entrée de la « voie unique temporaire à votre gare ».

« B à A — Pris note de l'organisation d'une voie unique « temporaire entre A et B sur voie ... (I ou II) à partir « de ... h. ... m.

« J'ai placé un garde à l'entrée de la voie unique tem- « poraire à ma gare ».

Les chefs de gare avisent par ailleurs les agents intéressés (art. 31).

Fonctionnement de la voie unique temporaire.

Art. **63** Le chef de gare qui expédie les trains à contre-sens sur la voie unique temporaire doit en aviser verbalement les agents de ces trains et remettre aux mécaniciens, le cas échéant, les ordres de limitation de vitesse utiles.

Art. **64** Si les agents intéressés (agents des postes, agents de la voie, gardes des P. N., etc.) n'ont pas pu être prévenus en temps utile le mécanicien du premier train expédié sur la voie unique temporaire reçoit l'ordre écrit d'aviser verbalement ces agents. Lorsque pour donner ces avis, le train doit s'arrêter en pleine voie, il est dispensé de se

protéger (sur les lignes où cette protection est prévue) à la condition que chacun de ces arrêts ne dépasse pas 2 minutes. **Si ce premier train circule à contre-sens, le mécanicien reçoit du chef de gare qui l'expédie l'ordre de marcher à vue;** le mécanicien expédié dans ces conditions doit faire fréquemment usage du sifflet ; son attention est attirée sur le fait qu'il peut rencontrer un obstacle non protégé par des signaux à main.

Art. **65** Les chefs des deux gares extrêmes de la voie unique temporaire règlent, en accord avec le régulateur sur les lignes soumises à la régulation, l'ordre de succession des trains.

Art. **66** **La demande de voie** est faite, pour chaque train, sous la forme suivante :

« A à B — Dernier train reçu de B est train n° ... à « ... h. ... m. (1). Puis-je vous expédier train n° ... « sur la voie unique temporaire (ou : Puis-je vous expédier « train n° ... à contre-sens sur la voie unique tempo- « raire ?).»

Le chef de la gare B, s'il est d'accord, et après avoir vérifié que le dernier train expédié vers A est bien celui indiqué par A, (1) accorde la voie sous la forme :

« B à A — Dernier train expédié vers A est bien train « n° ..., à ... h. ... m. (1). Pouvez m'expédier train « n° ... (ou train n° ... à contre-sens) ».

Art. **67** Le chef de gare qui ordonne une manœuvre engageant la voie unique temporaire avise **verbalement** le garde qu'il s'agit d'une manœuvre et non de l'expédition d'un train.

Suppression de la voie unique temporaire.

Art. **68** Lorsque la voie interceptée est redevenue libre, le chef de gare qui en est informé le premier en avise l'autre chef de gare. Celui des chefs de gare pour lequel la voie interceptée est la voie normale reprend l'expédition des trains sur cette voie sans formalités spéciales.

---

(1) La vérification portant sur le dernier train ayant circulé entre les deux gares ne s'applique pas lorsque le ou les premiers trains à expédier sur la voie unique temporaire circulent dans le sens normal.

Art. 69 La voie unique temporaire établie sur l'autre voie est supprimée, en principe, par le chef de la gare A pour lequel la voie unique temporaire est la voie normale d'expédition des trains et qui passe au chef de la gare B, la dépêche suivante :

« A à B — Voie unique temporaire établie sur voie « (I ou II) est supprimée à partir de ... h. ... m. »

Le chef de la gare B retire alors la consigne du garde à sa gare.

Mais le chef de la gare A ne doit retirer la consigne du garde à sa gare, et reprendre l'expédition normale des trains, qu'après avoir vérifié, s'il y a lieu, que le dernier train circulant à contre-sens pour lequel il a accordé la voie est bien arrivé à sa gare.

§ 5 — Transbordement

Art. 70 Lorsque les deux voies principales sont toutes deux interceptées, et qu'un transbordement des voyageurs devient nécessaire, on peut soit effectuer des mouvements à contre-voie, de part et d'autre du point d'interception, entre l'obstacle et les gares voisines, soit organiser deux voies uniques temporaires entre l'obstacle et les gares voisines.

A cet effet, le chef de l'une des deux gares entre lesquelles se trouve le point d'interception désigne un agent qualifié pour remplir les fonctions de chef de gare à l'obstacle et en avise l'autre gare.

Si l'obstacle est de faible longueur et si le chef de gare à l'obstacle peut s'opposer facilement au départ d'un train de l'obstacle vers l'une ou l'autre des gares, des gardes d'entrée de la voie unique temporaire à l'obstacle ne sont pas indispensables, le chef de gare à l'obstacle en remplissant alors lui-même les fonctions.

Si l'une des deux voies est rendue à la circulation avant l'autre, les chefs des deux gares entre lesquelles se trouve l'obstacle peuvent s'entendre pour organiser une voie unique temporaire sur cette voie.

(Approuvé par Décision ministérielle)

INSTRUCTION RÉGIONALE DE SÉCURITÉ N° 1

RÉPÉTITION DES SIGNAUX SUR LES MACHINES

Art. 1 Les machines et les autorails sont normalement équipés d'un **appareil de répétition de la position des signaux à distance.** Cet appareil qui fonctionne par contact de la **brosse** portée par la machine avec le **crocodile** placé sur la voie, a pour objet :

a) **la répétition des signaux à distance fermés au moyen d'un sifflet-trompe à son grave,** et celle des signaux à distance **ouverts** (1) (2) au moyen d'un **sifflet à son aigu,** d'un timbre, ou d'un vibreur (3) ;

b) **l'enregistrement,** sur la bande de l'indicateur de vitesse de la machine, du franchissement d'un tel signal, sous la forme d'un signe graphique différent suivant que le signal était fermé ou ouvert (1) (3) ;

c) le contrôle de la **vigilance du mécanicien avant franchissement d'un signal à distance fermé,** sous la forme d'une perforation de la bande, ou d'un signe graphique, que le mécanicien provoque en actionnant le **dispositif de vigilance.**

Il est rappelé que la sécurité reposant essentiellement sur l'observation directe des signaux, l'absence ou le non fonctionnement de l'appareil de répétition des signaux ne peut jamais être considéré comme une circonstance atténuante pour un mécanicien qui n'aurait pas observé un signal.

(1) Certains appareils ne comportent pas de répétition acoustique ni d'enregistrement des signaux ouverts.

D'autre part, certaines lignes désignées au Livret de la marche des trains ne sont équipées que pour la répétition des signaux fermés.

(2) Les rappels de ralentissement, ainsi que les T., I. V. de rappel qui ne sont pas des signaux à distance, n'étant pas répétés, il en résulte, par exemple, qu'un panneau, présentant l'indication de rappel de ralentissement fermé est traité, du point de vue répétition, comme un signal ouvert.

(3) Certains appareils montés sur les autorails peuvent présenter des différences de détail en ce qui concerne la répétition acoustique et l'enregistrement sur la bande.

Art. 2 **Les signaux normalement répétés sur les machines,** et par suite munis d'un crocodile (1), sont les **signaux à distance** ci-après :

— **avertissements et préavertissements,**

— **disques,**

— **ralentissements,**

— **T. I. V. à distance en forme de losange,**

— **T. I. V. à distance circulaire de chantiers, lorsque la vitesse-limite correspondante est inférieure ou égale à 60 km/h.**

Par ailleurs, **sur les lignes équipées en block automatique lumineux,** les crocodiles des panneaux déclenchent à bord de la **machine le sifflet-trompe à son grave** (signal fermé) **lorsque le panneau présente l'indication de sémaphore fermé ou de carré fermé.**

Art. 3 Lorsqu'un mécanicien aperçoit en position de fermeture l'un des signaux à distance énumérés à l'article 2, il doit actionner le **dispositif de vigilance,** ceci indépendamment **des mesures que lui commande la fermeture du signal en application des prescriptions réglementaires.**

Après franchissement du signal fermé, il arrête, s'il y a lieu, le fonctionnement du sifflet-trompe.

Lorsque le mécanicien aperçoit simultanément plusieurs signaux à distance en position de fermeture, il n'actionne le dispositif de vigilance qu'une seule fois si ces signaux sont peu éloignés les uns des autres (ils sont alors généralement répétés par le même crocodile) ; sinon, il vigile chaque signal après que le signal précédent a été dépassé (c'est-à-dire, dans le cas des appareils comportant à la fois vigilance et arrêt du sifflet-trompe, quelques secondes après que le mécanicien a arrêté le sifflet-trompe qui s'est déclenché au franchissement du signal).

(1) Sur certaines lignes, désignées au Livret de la marche des trains, les signaux peuvent ne pas être munis de crocodiles.

D'autre part, sur toutes les lignes, certains de ces signaux, par exemple ceux abordés au départ d'un point d'arrêt général, ou utilisés seulement en temps d'application du service spécial peuvent ne pas être munis de crocodiles.

Il n'a pas à être fait usage du dispositif de vigilance **au cours des manœuvres,** ni, en block automatique lumineux, avant franchissement d'un sémaphore fermé ou (sur autorisation) d'un carré fermé.

Dans le cas de **double traction,** ou **de pousse,** le mécanicien de la deuxième machine, ou de la machine de pousse, n'a pas non plus à vigiler les signaux.

Art. 4 En cas de **non fonctionnement** de l'appareil de répétition :

— soit au franchissement d'un signal fermé, si le sifflet-trompe ne déclenche pas (1),

— soit au franchissement d'un signal ouvert, si le sifflet à son aigu, le timbre, ou le vibreur, ne se fait pas entendre,

le mécanicien se conforme à l'indication présentée par le signal, mais il doit surveiller le fonctionnement de l'appareil au passage des signaux suivants.

Si le non fonctionnement se reproduit, il est à présumer que la cause du dérangement intéresse l'appareillage de la machine ; le mécanicien doit alors considérer qu'il conduit une machine non équipée pour la répétition des signaux.

S'il s'agit d'un non fonctionnement isolé, le mécanicien le signale dans les conditions indiquées à l'article 6.

Art. 5 **En cas de fonctionnement intempestif du sifflet-trompe au droit d'un signal ouvert :**

— S'il s'agit d'un **signal à distance mécanique,** le mécanicien doit considérer **le signal comme fermé ;** dans le cas d'un groupe de signaux tous ouverts (2), le mécanicien doit les considérer **comme tous fermés.**

— S'il s'agit d'un **panneau lumineux,** le mécanicien doit considérer **le panneau comme éteint ;** il en résulte que si, en block automatique, le mécanicien a reconnu avec certitude l'indication présentée par le panneau il est autorisé après s'être arrêté, à s'avancer en marche à vue dans les mêmes conditions que s'il avait rencontré un sémaphore fermé.

(1) Ou bien si l'appareil faisait entendre l'indication de « signal ouvert »

(2) Si un ou plusieurs de ces signaux étaient fermés, le déclenchement du sifflet-trompe correspondrait au fonctionnement **normal** de l'appareil.

Il est rappelé d'autre part que lorsque le mécanicien rencontre un signal dans une position douteuse (par exemple signal mécanique dont la cocarde est oblique) ou présentant un aspect anormal, il doit considérer ce signal comme fermé s'il s'agit d'un signal mécanique, ou comme éteint s'il s'agit d'un signal lumineux, **ceci quelle que soit l'indication donnée ou non par l'appareil de répétition au droit de ce signal.**

Enfin, en cas de fonctionnement intempestif du sifflet-trompe **en pleine voie,** le mécanicien doit envisager qu'il pourrait s'agir d'un TIV à distance de chantier qu'il n'aurait pas vu, et se mettre immédiatement en mesure d'obéir, le cas échéant, au TIV d'exécution correspondant.

Art. **6** Tout cas de non fonctionnement ou de fonctionnement intempestif de l'appareil de répétition, à l'exception de ceux imputables à l'appareillage de la machine, doit être signalé par le mécanicien :

— d'une part, au poste dont dépend le signal, s'il s'arrête à ce poste (1), et en tout état de cause à la première gare d'arrêt (1), en précisant le mieux possible la nature et l'emplacement du signal ;

— d'autre part, à son dépôt d'attache, par bulletin mod. 574 G.

Art. **7** En cas d'**avarie** à l'appareil de répétition (les mêmes dispositions sont à appliquer en cas d'avarie à l'indicateur de vitesse) :

a) Si l'avarie se produit en cours de route, le mécanicien continue jusqu'au premier dépôt où un relais est prévu, et demande alors la réparation de l'appareil (2) ; si par suite de dérangement des organes de commande du sifflet-trompe, le mécanicien a dû déplomber et fermer le robinet de prise d'air (3), il doit rendre compte de ce déplombage dès sa rentrée au dépôt.

(1) Le poste, ou la gare, ainsi avisé du dérangement, doit alors faire le nécessaire auprès du Service VB, le cas échéant par l'intermédiaire de la gare dont dépend ce signal ou de la gare la plus voisine s'il s'agit d'un signal de pleine voie.

(2) Toutefois, le mécanicien n'a pas à établir de bulletin 574 G, cet imprimé étant réservé aux cas de dérangement de la répétition en ligne.

(3) Le mécanicien n'en doit pas moins alors continuer à marquer la vigilance, le franchissement des signaux n'étant plus répété mais pouvant continuer à être enregistré.

b) Si la machine se trouve dans un dépôt, ayant un agent dirigeant, celui-ci prend les mesures utiles pour la remise en état de l'appareil ou le remplacement de la machine.

c) Si le dépôt ne comporte pas d'agent dirigeant, le mécanicien peut continuer son service comme indiqué en a).

Art. **8** En vue de procéder à l'essai systématique des appareils de répétition, il est installé **à l'entrée de chaque dépôt un crocodile d'épreuve.**

Ce crocodile, qui ne correspond à aucun signal, donne en permanence l'indication « signal fermé » et doit, par suite, déclencher le sifflet-trompe à bord de la machine.

S'il n'en était pas ainsi, le mécanicien rentrant au dépôt devrait demander la réparation de l'appareil de sa machine dans les conditions indiquées à l'article précédent (1).

Art. **9** Certaines des lignes équipées seulement pour la répétition des signaux en position **de fermeture** comportent des crocodiles d'épreuve implantés tous les 50 km. environ et donnant en permanence l'indication de « signal fermé » ; ces crocodiles sont signalés par une pancarte **CRO** éclairée la nuit, et implantée généralement 50 mètres en avant.

Dès qu'il aperçoit une telle pancarte, le mécanicien actionne le dispositif de vigilance, puis il vérifie le bon fonctionnement de l'appareil de répétition au passage sur le crocodile ; en cas de non fonctionnement, il doit conclure au dérangement de l'appareillage de la machine.

Le Directeur de la Région,

NARPS

(1) Toutefois le mécanicien n'a pas à établir de bulletin 574 G, cet imprimé étant réservé aux cas de dérangement de la répétition en linge.

INSTRUCTION RÉGIONALE DE SÉCURITÉ N° 2

BULLETIN LIM.

Art. 1 — **Les limitations temporaires de vitesse prévues** sont portées à la connaissance des mécaniciens (1) et des autres agents intéressés au moyen d'un bulletin hebdomadaire dit **Bulletin LIM** ou **LIM.**

Ce bulletin, établi pour la Région entière, est valable pour la semaine, du dimanche à 0 heure au samedi à 24 heures. Il porte un numéro qui est celui du rang de la semaine dans l'année (par exemple le LIM valable pendant la 31e semaine de l'année 1948 porte le numéro 31/48).

Il est constitué par un certain nombre de feuillets numérotés correspondant à une ligne ou à un groupe de lignes ainsi qu'aux raccordements correspondants.

Les lignes sont numérotées, et le numéro de chacune d'elles reporté sur une carte incorporée dans le bulletin.

La colonne 3, réservée à l'indication de la période pendant laquelle doit être observée la limitation de vitesse, est divisée en 7 parties, dont chacune correspond à un jour de la semaine désigné par sa lettre initiale et sa date. La période d'application d'une limitation de vitesse est figurée par un trait horizontal barrant la colonne du ou des jours intéressés. S'il y a lieu, l'heure de mise en application de la limitation de vitesse est indiquée au-dessus du trait, l'heure de sa suppression étant indiquée en dessous.

Les taux de limitation de vitesse sont indiqués dans la colonne 4, en observant les dispositions suivantes :

1° Lorsqu'il est fait usage de deux taux de limitation de vitesse différents (le plus élevé s'adressant aux trains

(1) A l'exclusion des conducteurs de **draisines, tri- et quadricycles,** qui se renseignent, s'il y a lieu, auprès des agents VB sur les chantiers de la voie.

munis du frein continu voyageurs et le moins élevé aux autres trains), les deux taux sont disposés l'un au-dessus de l'autre et séparés par un trait horizontal.

2° Lorsqu'un chantier comporte plusieurs zones de limitation de vitesse à des taux différents, ces taux sont indiqués côte à côte, dans l'ordre où ils sont rencontrés, et séparés par des traits obliques. Dans ce cas, le trait porté dans la colonne 3 pour indiquer la période d'application est double, triple, etc...

3° Lorsqu'au cours d'une même journée, il est fait usage dans la même zone de plusieurs taux de limitation de vitesse différents (cas, par exemple, de travaux sous les tunnels) ces taux sont écrits l'un au-dessous de l'autre, avec indication des heures d'application, et encadrés.

4° Si le taux de la limitation de vitesse dans une même zone change au cours de la semaine, la limitation fait l'objet de plusieurs inscriptions se rapportant aux différents taux successifs.

5° Lorsqu'une zone de limitation de vitesse se déplace en cours de semaine, la position indiquée dans les colonnes 1 à 3 est celle du premier jour d'application, et mention est faite, dans la colonne « observations », du déplacement de la zone, de l'amplitude de ce déplacement, et de son sens.

Dans la colonne 5 sont mentionnés les temps alloués forfaitairement aux mécaniciens, par nature de train, pour l'observation des différentes limitations de vitesse.

Dans la colonne « observations » sont obligatoirement précisés les travaux exécutés sous les tunnels par la mention « Travaux sous tunnel » et les points où la double traction est interdite par la mention « D. T. I. »

Art. 2 **Les indications du LIM ne constituent qu'une prévision des limitations temporaires de vitesse, et ne sauraient en aucune façon dispenser les mécaniciens de l'observation directe des signaux.**

Le fait qu'une limitation temporaire de vitesse ne serait pas mentionnée sur le LIM, ou qu'une indication de ce bulletin serait inexacte, ne pourrait être considéré comme une circonstance atténuante, pour un mécanicien qui n'aurait pas observé un TIV de chantier.

Art. 3 Le LIM de la semaine en cours est affiché dans chaque dépôt intéressé ; l'affichage commence au plus tard le vendredi de la semaine précédente à 12 h. ; il cesse dès l'expiration de la période de validité du bulletin.

Un exemplaire ou un extrait du LIM doit par ailleurs être distribué à chaque mécanicien, contre émargement, **par les soins du chef de dépôt.** la distribution devant en principe être terminée avant que commence la semaine à laquelle se rapporte le bulletin.

Art. 4 **Tout mécanicien assurant du service sur la ligne doit être en possession du LIM de la semaine en cours.**

Le mécanicien qui aurait oublié ou perdu son bulletin personnel devrait en demander le remplacement à son chef de dépôt ou, s'il a quitté le dépôt, au chef de la gare de départ (1) ; à défaut d'exemplaire disponible, le chef de gare devrait lui remettre par écrit les renseignements relatifs au parcours à effectuer.

Art. 5 Le LIM est porté à la connaissance des agents de trains par voie d'affichage, par les soins des gares de résidence de ces agents ; ceux-ci notent les renseignements qui les concernent.

Art. 6 **Le bulletin LIM tient lieu d'avis à donner aux mécaniciens de la mise en service des signaux signalisant les limitations de vitesse qui figurent sur ce bulletin.**

Si une limitation de vitesse devait être mise en vigueur sans avoir pu être inscrite sur le LIM de la semaine correspondante, ou s'il était nécessaire **d'abaisser** le taux d'une limitation de vitesse inscrite au LIM, ou d'en prolonger la durée, ou enfin si un chantier devait être déplacé d'une manière imprévue, **la limitation de vitesse serait à considérer comme inopinée et les dispositions réglementaires correspondantes prescrites par l'Instruction Régionale de Sécurité A** (2) **devraient être appliquées** jusqu'à régularisation, s'il y a lieu, par inscription au bulletin LIM suivant.

---

(1) Les gares d'origine ou de relais de trains reçoivent à cet effet une réserve de bulletins.

(2) Ces dispositions sont reproduites dans le Règlement sur l'entretien et la surveillance de la voie.

Par contre, le taux d'une limitation de vitesse inscrite au LIM peut être relevé sans formalité ; une limitation de vitesse peut également être supprimée sans formalité avant l'expiration du délai prévu par le bulletin.

Art. 7 Les modifications temporaires ou définitives de la signalisation et des installations de la voie, concernant les voies principales, font l'objet **d'Avis-signalisation** qui sont portés à la connaissance des mécaniciens par voie d'affichage dans les dépôts ; lorsque ces modifications comportent des limitations temporaires de vitesse, celles-ci doivent par ailleurs être reprises au bulletin LIM dans les conditions indiquées par la présente Instruction.

Le Directeur de la Région,

NARPS

INSTRUCTION RÉGIONALE DE SÉCURITÉ N° 3

ATTELAGES (1)

Art. 1 Les attelages entre véhicules sont effectués par les agents Exploitation.

Les attelages entre machines et véhicules sont effectués :

— sur les lignes autres que les lignes ex-A. L. par les agents Exploitation ; toutefois, dans certains cas indiqués en annexe à la présente Instruction, l'attelage et le dételage, ou l'une de ces opérations seulement, sont effectués par les chauffeurs ;

— sur les lignes ex-A. L. par les chauffeurs pour la mise en tête et le retrait des machines, ainsi que pour les échanges de machines et éventuellement les prises d'eau ; dans les autres cas par les agents Exploitation.

Les attelages entre machines sont effectués par les chauffeurs.

Art. 2 Les tendeurs d'attelage doivent être réglés de telle sorte que le nombre de filets de vis soit égal, de part et d'autre, entre la manivelle du tendeur et les chapes d'attelage.

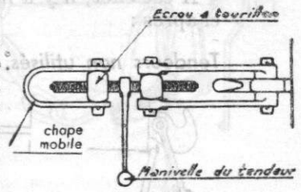


FIG. 1

S'il n'en était pas ainsi, l'agent chargé d'effectuer l'attelage devrait régler le tendeur en faisant tourner la chape mobile du nombre de tours nécessaire.

Art. 3 Dans les trains freinés au frein continu voyageurs, les attelages doivent être serrés jusqu'à refus.

Dans les autres trains, les attelages doivent être faits de telle sorte que les tampons soient en contact.

(1) Les dispositions de la présente Instruction ne s'appliquent pas aux véhicules munis d'attelages automatiques.

Art. 4 Les opérations d'attelage et d'accouplement des conduites de frein, doivent être exécutées dans l'ordre indiqué ci-après :

Attelage et accouplement.

— libérer les accouplements des faux-accouplements ou des supports d'accouplement où ils étaient en position de repos ;

— faire l'attelage proprement dit (1) ;

— réunir les têtes d'accouplement en les enclenchant à fond ;

— ouvrir les robinets d'arrêt.

Désaccouplement et dételage.

— fermer les robinets d'arrêt ;

— séparer les accouplements et les mettre en position de repos ;

— faire le dételage.

Art. 5 Les organes d'attelage inutilisés des véhicules incorporés dans les trains, ainsi que les chaines s'il en existe, ne doivent pas être laissés pendants (2).

A cet effet, il y a lieu de se conformer aux dispositions ci-après :

Tendeurs non utilisés.

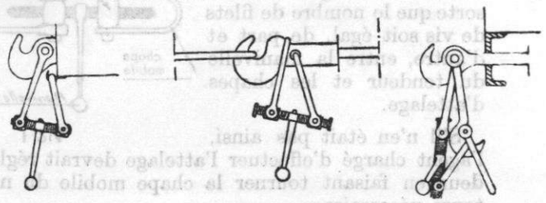


Fig. 2 - Tendeur accroché dans le crochet de retenue

Fig. 3 - Tendeur accroché dans le cran de repos (crochets ancien type)

Fig. 4 - Tendeur accroché dans le crochet de l'attelage central de sûreté

(1) Si le véhicule comporte une chaînette sur le faux-tampon, fixer le tendeur dans sa position de serrage au moyen de cette chaînette.

(2) Les wagons US Army ne comportant pas de crochet de suspension, le tendeur de ces wagons peut être laissé pendant, la vis du tendeur devant alors être serrée à fond.

Chaînes non utilisées.

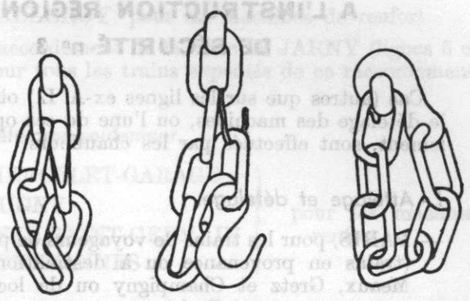


Fig. 5 - Crochet placé dans le 1er maillon (disposition générle)

Fig. 6 - Dernier maillon accroché au crochet de suspension. (cas des chaînes à 7 maillons)

Fig. 7 - Crochet engagé dans le piton de fixation de la chaîne de sécurité

Cas où les dispositions précédentes ne peuvent être appliquées.

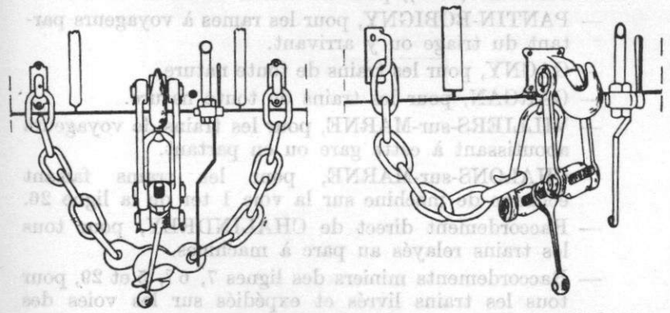


Fig.. 8 - Crochets réunis : la chaîne passe côté frein, derrière le support d'accouplement du frein

Fig. 9 - Crochet engagé dans la maille du tendeur (lorsqu'il ne reste qu'une seule chaîne)

Art. 6 En cas de rupture d'attelage, et s'il n'est pas possible de reconstituer un attelage normal, le mécanicien procède à la constitution d'un attelage de secours en utilisant au besoin les chaînes ou les attelages de sûreté. Il circule ensuite avec prudence jusqu'à la première gare.

Le Directeur de la Région,

NARPS

ANNEXE A
A L'INSTRUCTION RÉGIONALE
DE SÉCURITÉ n° 3

Cas (autres que sur les lignes ex-A. L.) où l'attelage et le dételage des machines, ou l'une de ces opérations seulement, sont effectués par les chauffeurs.

1 - Attelage et dételage.

— PARIS, pour les trains de voyageurs de petite banlieue (trains en provenance ou à destination de Gargan, Meaux, Gretz et Champigny ou de localités situées entre ces gares et Paris).
— pour les rames remorquées par des machines affectées au service des remontes.
— PARIS (Garage de l'Ourcq), pour les rames partant du garage ou y arrivant.
— PANTIN (zone), pour les trains de toute nature.
— PANTIN-BOBIGNY, pour les rames à voyageurs partant du triage ou y arrivant.
— GAGNY, pour les trains de toute nature.
— GARGAN, pour les trains de toute nature.
— VILLIERS-sur-MARNE, pour les trains de voyageurs aboutissant à cette gare ou en partant.
— CHALONS-sur-MARNE, pour les trains faisant échange de machine sur la voie 1 ter de la ligne 26.
— Raccordement direct de CHALINDREY, pour tous les trains relayés au parc à machines.
— Raccordements miniers des lignes 7, 6 7, 5 et 29, pour tous les trains livrés et expédiés sur les voies des raccordements miniers.
— BRIEY } pour les machines de renfort.
— MOUTIERS }
— VRIGNE-MEUSE, pour les trains partant du faisceau ou y arrivant.
— Embranchement de la mine de Droitaumont pour les trains en provenance ou à destination de cet embranchement.
— Raccordement direct de Danjoutin pour les trains de toute nature.

2 - Attelage seulement.

— VALLEROY, pour les machines de renfort.
— Raccordement de la Mine de JARNY (lignes 5 et 12), pour tous les trains expédiés de ce raccordement.

3 - Dételage seulement.

— TIERCELET-GARAGE }
— DUGNY } pour les machines de renfort.
— BEZU-SAINT-GERMAIN }
— FONTVANNES }

INSTRUCTION RÉGIONALE DE SÉCURITÉ N° 4

AUTORAILS

§ 1 — Généralités

Art. 1 Les trains assurés par des **autorails** sont constitués :

— soit par des autorails circulant isolément,

— soit par des couplages (1) ou des jumelages (2) d'autorails,

— soit par des autorails remorquant des remorques ou voitures spécialisées, ou des véhicules ordinaires,

— soit enfin par des combinaisons de cas précédents, telles que : une voiture spécialisée encadrée par deux autorails circulant en jumelage, etc...

Les autorails sont généralement **réversibles.**

Art. 2 Du point de vue circulation, les autorails sont classés en deux catégories (3) :

— la **1re catégorie** comprend les autorails qui assurent le fonctionnement normal du circuit de voie ; ces autorails sont normalement seuls autorisés à circuler sur les lignes équipées en block automatique, ou en block manuel avec circuit de voie (y compris les installations de block type Alsace-Moselle avec circuit de voie) ;

— la **2ème catégorie** comprend les autres autorails.

---

(1) On appelle **autorails couplés**, ou **couplage**, tout groupe d'autorails attelés et accouplés de telle sorte que la commande puisse en être assurée d'un seul poste de conduite.

(2) On appelle **autorails jumelés**, ou **jumelage**, tout groupe d'autorails et de couplage d'autorails, attelés, mais nécessitant la présence d'un agent de conduite dans chaque autorail ou chaque couplage (la commande des freins pouvant ou non être assurée par l'agent de conduite de l'autorail de tête).

(3) Les Notices relatives à chaque type d'autorail indiquent la catégorie à laquelle ils appartiennent.

§ 2 — Composition — Vitesse-Limite Freinage — Équipement en personnel

Art. 3 **Les Notices correspondantes indiquent pour chaque type d'autorail, les règles particulières de composition, charge et freinage** (y compris les mesures à prendre en cas d'incident de frein, les essais des freins, etc....) ainsi que la **vitesse-limite propre** applicable dans les différents cas (autorail isolé, couplage, etc....).

Un exemplaire de la Notice correspondante doit toujours se trouver dans la cabine de conduite de l'autorail.

Lorsque, pour les essais de frein par exemple, des agents de l'Exploitation sont appelés à apporter leur concours, ces Notices ou des extraits doivent leur être distribués.

Art. 4 **Les autorails ne doivent pas dépasser la vitesse-limite indiquée, pour chaque section de ligne, au Livret de la Marche des trains sous la rubrique « Autorails »** (1).

En l'absence de cette indication, l'autorail doit observer la vitesse-limite « Rapides et Express », « Voyageurs et messageries », ou « marchandises », suivant la nature du train qu'il assure.

Le conducteur ne doit pas, par ailleurs, dépasser la **vitesse-limite propre** de l'autorail.

Sauf lorsqu'ils observent la vitesse-limite « marchandises », les autorails sont considérés comme « munis du frein continu voyageurs ».

Art. 5 Les autorails circulant isolément, ou remorquant un ou plusieurs véhicules, ainsi que les couplages (2), comportent normalement deux agents :

— le conducteur-autorail,

— un agent Exploitation d'accompagnement, appelé convoyeur (3) (4) et remplissant par ailleurs la fonction de conducteur d'arrière.

---

(1) Des vitesses-limite spéciales peuvent être indiquées pour certains types d'autorails.

(2) Les couplages comportent d'autre part, si cette mesure est prescrite, des agents Traction chargés d'assurer la surveillance des moteurs des autorails autres que l'autorail de tête (cette surveillance pouvant être assurée par les agents Exploitation d'accompagnement s'il en existe).

(3) Si le service de l'autorail ne nécessite pas un agent Exploitation (cas par exemple d'un autorail hlp) cet agent peut être un agent Traction.

(4) Sur les lignes secondaires à voie unique, les autorails peuvent n'être équipés qu'avec le seul conducteur.

Le convoyeur doit, pendant la marche, pouvoir accéder facilement au poste de conduite et cet agent, autorisé spécialement à cet effet, doit être capable en cas de défaillance du conducteur-autorail d'arrêter l'autorail et d'alerter les autres conducteurs-autorail en cas de jumelage.

Le convoyeur n'est toutefois pas nécessaire lorsque l'autorail circule h. l. p. dans les limites des gares, par exemple pour se rendre au dépôt ou inversement, une consigne locale devant en préciser les conditions de circulation en pareil cas.

Les **jumelages** comportent, de plus, un conducteur-autorail pour chaque autorail dont la commande n'est pas assurée par l'autorail de tête. Les dispositions à observer par les différents conducteurs sont indiquées dans les Notices correspondantes.

Enfin, certains autorails à caisses multiples comportent à l'avant un poste d'observation de la voie qui doit, pendant la marche, être occupé en permanence par un agent dont le rôle est précisé dans les Notices correspondantes

Art. 6 En dehors des obligations réglementaires qui lui incombent, le convoyeur est chargé du service intérieur de l'autorail : placement des voyageurs, contrôle, délivrance ou retrait éventuel des billets, etc....

Lorsque l'autorail circule moteur en arrière, le convoyeur doit se rendre de temps en temps dans le compartiment moteur pour vérifier que rien d'anormal ne s'y remarque (fumées, odeurs de matières enflammées, etc....).

Lorsque, à la suite d'un arrêt, le convoyeur est parti à la protection, il peut être remplacé par un autre agent qualifié s'il en existe un ; sinon le conducteur-autorail doit attendre le retour du convoyeur.

§ 3 — Circulation

Art. 7 Du point de vue circulation, les trains assurés par les autorails font l'objet des règles particulières ci-après.

Art. 8 Lorsque l'autorail est accompagné par un convoyeur, cet agent doit répercuter au conducteur-autorail le signal de départ, au moyen du dispositif de correspondance qui le relie à cet agent, en utilisant le code ci-après :

— . . .

un coup long suivi de deux coups brefs.

A défaut, il répercute le signal de départ au moyen du cornet.

Lorsque le convoyeur donne lui-même le signal de départ, il doit le donner dans les mêmes conditions.

En cas de nécessité de faire arrêter immédiatement l'autorail, le convoyeur utilise le code prévu à cet effet, et actionne au besoin le signal d'alarme ou le frein de secours.

Le conducteur qui, pour un motif quelconque, voudrait appeler le convoyeur actionne l'avertisseur d'une façon prolongée jusqu'à ce que le convoyeur l'ait rejoint dans le poste de conduite.

Art. 9

Dans le cas d'**arrêt facultatif** (1), le convoyeur doit se renseigner auprès des voyageurs pour savoir si certains de ceux-ci sont à destination du point d'arrêt facultatif, et en aviser en temps utile le conducteur soit verbalement, soit au moyen d'un coup bref du dispositif de correspondance.

De son côté, le conducteur qui aborde un point d'arrêt facultatif doit toujours être en mesure de s'arrêter avant le signal d'arrêt à main qui lui sera présenté éventuellement par le chef de l'établissement, ou bien si des voyageurs se trouvant sur le quai lui font le signe d'arrêter.

En cas de remplacement de l'autorail par un train à vapeur, les arrêts facultatifs deviennent obligatoires.

Art. 10

En cas de circulation **exceptionnelle** d'un autorail de 2e **catégorie** sur une ligne équipée en block automatique, ou en block manuel avec circuit de voie, les dispositions suivantes doivent être observées :

— Les gares et postes intéressés doivent en être avisés, et l'autorail doit être cantonné téléphoniquement dans les conditions fixées au Chapitre V (cantons-tunnels) du Règlement de cantonnement téléphonique.

— **La protection de l'autorail, en cas d'arrêt en pleine voie, doit toujours être assurée.**

(1) Il est précisé que, du point de vue des conditions de manœuvre des signaux, les arrêts facultatifs d'autorails sont considérés comme des arrêts prévus.

— L'autorail ne doit pas être dépassé sur les voies des évitements de pleine voie, ni être expédié d'une gare dans des conditions telles qu'il ait à dépasser un train garé sur un tel évitement.

— Des consignes particulières précisent, le cas échéant, les mesures spéciales à prendre pour assurer le cantonnement entre les gares situées de part et d'autre des bifurcations de pleine voie.

— Lorsque l'autorail s'arrête à un signal de block automatique, il doit se protéger comme en cas d'arrêt en pleine voie, sauf s'il ne fait que marquer l'arrêt (1) ou pendant le temps nécessaire aux formalités de franchissement éventuel du signal (2), et à la condition que la durée de l'arrêt ne dépasse pas cinq minutes.

— Lorsque l'autorail s'arrête à un poste intermédiaire de block manuel, sa protection est assurée par les soins du poste si celui-ci dispose des signaux utiles ; sinon, et si la durée de l'arrêt dépasse 5 minutes, l'autorail doit être protégé comme s'il s'agissait d'un arrêt en pleine voie.

En cas d'arrêt dans une gare, la protection est assurée au moyen des signaux de celle-ci conformément aux prescriptions de la Consigne S de la gare.

Art. 11

En cas de **détresse** d'un autorail, l'emploi d'une machine à vapeur pour le secourir comporte des risques d'incendie (3). Aussi, convient-il d'utiliser un engin de traction autre qu'une machine à vapeur (autorail, locotracteur, etc....) toutes les fois que cela est possible sans retarder le dégagement de la voie.

Si l'emploi d'une machine à vapeur ne peut être évité, l'autorail doit autant que possible être poussé, mais de toute façon, il y a lieu d'intercaler entre la machine à vapeur de secours et l'autorail en détresse :

(1) Par exemple, sur les lignes équipées en block automatique lumineux avec éclairage d'approche, si l'autorail rencontre un panneau éteint, œilleton éteint, et si le panneau comporte une plaque F.

(2) Par exemple, sur les lignes équipées en block automatique lumineux avec éclairage d'approche, si l'autorail rencontre un panneau éteint, œilleton éteint, et si le panneau comporte une plaque Ni.

(3) Ces risques n'étant pas les mêmes pour les **autorails à gazogène**, les précautions correspondantes du présent article ne leur sont pas applicables.

— un véhicule (1) au moins si la machine pousse l'autorail,

— deux véhicules (1) au moins si la machine le tire ;

il ne peut être dérogé à cette dernière règle que sur le parcours compris entre le lieu de la détresse et le premier établissement où il sera possible d'intercaler le ou les véhicules, et seulement dans les cas suivants :

a) l'autorail étant en détresse en pleine voie, le secours est assuré par un train de même sens, ou par une machine h. l. p. déjà partie de la gare précédant le lieu de la détresse,

b) il n'est pas possible de se procurer de véhicules, ou de les disposer convenablement, dans les délais compatibles avec la nécessité de libérer la voie le plus rapidement possible.

Le mécanicien d'une machine à vapeur secourant un autorail doit d'autre part veiller constamment au risque d'incendie, et prendre en particulier les mesures utiles pour éviter toute projection d'escarbilles et chutes de scories incandescentes ; il s'entend avec le conducteur-autorail sur la façon d'utiliser l'avertisseur sonore ou les phares de l'autorail pour obtenir l'arrêt du convoi en cas de besoin.

Quel que soit le mode de secours, les vitesses suivantes ne doivent pas être dépassées :

— 30 km/h. lorsque l'autorail est poussé,

— 50 km/h. lorsque l'autorail est tiré.

§ 4 — Prescriptions diverses

Art. 12 La mise en place et l'allumage des signaux des autorails incombent au conducteur qui se conforme, s'il y a lieu de signaler une autre circulation, aux indications du chef de gare.

Art. 13 Certains autorails sont munis d'un **frein électromagnétique** dont l'usage est susceptible de provoquer des dérangements dans le circuit de voie. **Ce frein ne doit être utilisé qu'en cas de danger, pour obtenir un arrêt d'urgence.**

(1) S'il s'agit d'un autorail voyageurs, ce véhicule ou l'un de ces véhicules doit de préférence être une voiture, dans laquelle les voyageurs de l'autorail doivent alors prendre place.

En cas d'emploi du frein électromagnétique sur une ligne équipée en block automatique ou en block manuel avec circuit de voie, le serrage doit être poursuivi jusqu'à l'arrêt complet, même si la cause de l'arrêt a disparu, et la protection de l'autorail doit alors être immédiatement assurée comme s'il s'agissait d'un obstacle à moins que l'arrêt ne se produise à proximité d'un poste occupé qui puisse donner immédiatement au conducteur l'assurance que la protection de l'autorail est réalisée au moyen des signaux du poste **indépendamment de toute intervention du circuit de voie.**

Art. 14 Les autorails sont munis d'extincteurs placés dans les compartiments à voyageurs et dans chaque poste de conduite comportant un moteur.

Il est d'autre part formellement interdit de fumer et de faire usage d'allumettes ou de briquets sauf dans les compartiments « Fumeurs ».

Le Directeur de la Région,

NARPS

INSTRUCTION RÉGIONALE DE SÉCURITÉ N° 5

TRAINS DE SERVICE — DRAISINES

CHAPITRE PREMIER

TRAINS DE SERVICE

§ 1 — Généralités

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

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

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

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

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

---

(1) Les avis ou dépêches relatifs à la mise en marche des trains de service précisent les parcours de travail de ces trains. Le parcours de travail peut avoir son origine dans la gare d'éclatement, de relais, etc... la plus proche de la zone effective de travail. Dans ce cas, la totalité du parcours du train constitue un parcours de travail et son accompagnement est assuré d'entente entre les chefs d'Arrondissement intéressés, soit de préférence par du personnel Voie, soit par du personnel Exploitation.

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

(3) L'agent placé en tête doit être muni d'une trompe qu'il utilise dans les cas où il est prescrit au mécanicien de siffler ou de sonner.

Art. 3 Le freinage n'a pas à être calculé d'après le tonnage du train, **il est assuré en freinant** (frein à air ou freins à vis gardés) **un nombre de véhicules déterminé comme suit :**

1 véhicule freiné pour 5 véhicules sur les déclivités (rampes ou pentes) **inférieures ou égales à 10 millimètres ;**

1 véhicule freiné pour 3 véhicules sur les déclivités (rampes ou pentes) **supérieures à 10 millimètres et inférieures ou égales à 15 millimètres ;**

1 véhicule freiné pour 2 véhicules sur les déclivités (rampes ou pentes) **supérieures à 15 millimètres.**

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

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

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

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

— **50 kilomètres à l'heure sur les déclivités**(rampes ou pentes) **inférieures ou égales à 10 millimètres ;**

— **40 kilomètres à l'heure sur les déclivités** (rampes ou pentes) **supérieures à 10 millimètres et inférieures ou égales à 15 millimètres ;**

— **30 kilomètres à l'heure sur les déclivités** (rampes ou pentes) **supérieures à 15 millimètres.**

Art. 5 **Sur tout son parcours de travail le train est accompagné,** en principe, **par du personnel V. B.**

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

— de régler la circulation du train sur son parcours de travail dans la limite de l'intervalle de temps accordé; il donne à cet effet les instructions utiles au mécanicien ;

— de s'assurer que le freinage réalisé au départ de la gare origine est suffisant pour l'ensemble du parcours de travail ; il se renseigne à cet effet auprès du chef de gare origine du parcours de travail ; il fait garder au besoin le nombre de freins nécessaires par des

agents V. B. auxquels il donne les instructions utiles pour obéir aux signaux du mécanicien et prendre les précautions réglementaires en cas de rupture d'attelage ;

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

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

§ 2 — Circulation

Art. 6 **Sur les lignes à double voie,** les trains de service circulent soit comme **trains à marche tracée,** soit comme **trains à marche indéterminée.** Ils peuvent, suivant les besoins du service, **s'arrêter en pleine voie,** leur protection devant alors être assurée, sauf sur les lignes à « Dispense de protection » (1).

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

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

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

Art. 9 Certains trains omnibus de marchandises **désignés** peuvent être utilisés par le Service V. B. pour desservir des chantiers de pleine voie.

Les conditions d'utilisation de ces trains sont fixées par une consigne établie en commun par les chefs d'arrondissement des trois Services et valable pour la durée d'un service des trains (été ou hiver).

La protection des trains intéressés pendant leurs arrêts aux chantiers de la voie qu'ils ont à desservir est assurée, s'il y a lieu, par des agents V. B. (1).

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

CHAPITRE II

DRAISINES

§ 1 — Généralités

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

Elles peuvent circuler, soit isolément, soit attelées à d'autres draisines ou à des remorques. **Elles ne doivent pas dépasser les vitesses-limite des trains de marchandises, ni leur vitesse-limite propre.**

Certaines draisines sont autorisées, dans les conditions fixées par une consigne d'Arrondissement, à tirer ou refouler un ou plusieurs wagons.

Art. 11 **La conduite des draisines est normalement assurée par un agent du Service V. B.** qui doit être porteur des objets et documents qui lui sont nécessaires pour l'application des prescriptions réglementaires.

Sur les lignes à double voie, le conducteur de la draisine doit avoir à sa disposition **au moins un autre agent** (en principe un agent V. B.).

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

Toute draisine en circulation doit être accompagnée d'une **feuille de marche** préparée, avant le départ, par le conducteur ; l'horaire approximatif à suivre y est, le cas échéant, porté par le chef de gare lorsque la draisine circule en marche indéterminée.

Pendant les arrêts en pleine voie dans la zone de travail, les remorques, s'il y en a, doivent rester attelées à la draisine et les freins des véhicules doivent être serrés.

A l'approche de chaque **passage à niveau,** le conducteur d'une draisine doit **actionner son appareil avertisseur ;** s'il s'agit d'un P. N. gardé, il doit régler sa vitesse de manière à pouvoir s'arrêter avant le P. N. au cas où les barrières seraient ouvertes et où le P. N. viendrait à être engagé.

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

Art. 12 Dans les gares manœuvrant des signaux ou des aiguilles **assujettis au circuit de voie,** les Consignes des postes précisent les mesures à prendre, le cas échéant, pour assurer la sécurité au passage des draisines.

§ 2 — Circulation

Art. 13 Sur les **lignes à double voie,** les draisines circulent soit comme **trains à marche tracée,** soit comme **trains à marche indéterminée** (2).

Elles peuvent, suivant les besoins du service **s'arrêter en pleine voie, leur protection devant alors être assurée, sauf sur les lignes à « Dispense de protection »** (3), (4).

Sur les lignes à voie unique, les draisines circulent dans les conditions prévues par l'**Instruction Générale de Sécurité n° 9.**

Dispositions spéciales à observer sur les lignes équipées en block automatique ou en block manuel avec circuit de voie.

Art. 14 **Sur les sections de lignes équipées en block automatique ou en block manuel avec circuit de voie, celles des draisines qui n'assurent pas le fonctionnement normal du circuit de voie** (5) **doivent être cantonnées téléphoniquement à l'arrière de gare à gare** (ou poste) dans les conditions fixées au Chapitre V (cantons-tunnels) du Règlement de cantonnement téléphonique.

---

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

(2) Par dérogation aux prescriptions des Règlements de block manuel et de cantonnement téléphonique, une draisine avec ou sans remorque peut, sur la demande verbale du conducteur, être expédiée en canton occupé et sans qu'il y ait lieu d'observer les délais prévus dans ce cas, mais en observant bien entendu les autres formalités prévues par ces Règlements. Cette mesure ne s'applique cependant pas aux cantons tunnels, ni au block manuel type Alsace et Moselle.

(3) Lorsque la durée de l'arrêt le justifie, l'agent VB qui assure la protection reste sur place ; il enlève alors les pétards de la voie 5 minutes après le départ de la draisine.

(4) Voir toutefois la première Annexe applicable sur certaines lignes.

(5) Ce renseignement est donné au Chef de gare par le conducteur de la draisine.

La protection de la draisine, en cas d'arrêt en pleine voie, doit alors être assurée dans les conditions réglementaires (1).

Les mêmes draisines ne doivent pas être dépassées sur les voies des évitements de pleine voie, ni être expédiées d'une gare dans des conditions telles qu'elles aient à dépasser un train garé sur un tel évitement.

Des consignes particulières précisent, le cas échéant, les mesures spéciales à prendre pour assurer le cantonnement entre les gares situées de part et d'autre des bifurcations de pleine voie.

D'autre part lorsque la draisine s'arrête à un signal de block automatique, elle doit se protéger comme en cas d'arrêt en pleine voie, sauf si elle ne fait que marquer l'arrêt (2), ou sauf pendant le temps nécessaire aux formalités de franchissement éventuel du signal (3), et à la condition que la durée de l'arrêt ne dépasse pas 5 minutes.

Lorsque la draisine s'arrête à un poste gardé intermédiaire de block manuel, sa protection est assurée par les soins du poste si celui-ci dispose des signaux utiles ; sinon, et si la durée de l'arrêt dépasse 5 minutes, la draisine doit être protégée comme s'il s'agissait d'un arrêt en pleine voie.

En cas d'arrêt dans une gare, la protection est assurée par les signaux de celle-ci, conformément aux prescriptions de la Consigne S de la gare.

Enfin, **en cas de dérangement du téléphone,** la circulation des draisines en question est **interdite.**

CHAPITRE III

TRI ET QUADRICYCLES

Art. 15 **Les tri et quadricycles sont assimilés aux draisines** et les prescriptions du Chapitre II ci-dessus leur sont entièrement applicables.

---

(1) Lorsque la durée de l'arrêt le justifie, l'agent VB qui assure la protection reste sur place ; il enlève alors les pétards de la voie 5 minutes après le départ de la draisine.

(2) Par exemple, sur les lignes équipées en block automatique lumineux avec éclairage d'approche, si la draisine rencontre un panneau éteint, œilleton éteint, et si le panneau comporte une plaque **F.**

(3) Par exemple, sur les lignes équipées en block automatique lumineux avec éclairage d'approche, si la draisine rencontre un panneau éteint, œilleton éteint, et si le panneau comporte une plaque **Nt.**

Art, **16** **Sur les lignes secondaires à double voie visées à la première Annexe à la présente Instruction,** les tri et quadricycles peuvent être retirés de la voie en pleine voie et notamment aux passages à niveau. Le conducteur de l'engin doit alors en aviser le chef de la première gare en amont, soit par dépêche s'il dispose d'un téléphone, soit par exprès.

Il ne peut, par la suite, remettre le tri ou quadricycle sur la voie, qu'après en avoir obtenu l'autorisation soit par dépêche, soit par exprès, du chef de la gare en amont, lequel devra, en particulier, s'assurer au préalable que la voie est libre entre sa gare et la gare suivante.

CHAPITRE IV

PRESCRIPTIONS DIVERSES

Art. 17 Un train de service ou une draisine ne peut manœuvrer dans une gare qu'avec l'autorisation du chef de gare. Celui-ci détache alors, s'il le juge utile, un agent de l'Exploitation pour commander la manœuvre. Dans le cas contraire, il charge un agent V. B. de commander la manœuvre et avise le mécanicien du train de service, ou le conducteur de la draisine, ainsi que l'aiguilleur, que l'exécution de la manœuvre sera assurée par le personnel V. B.

(Approuvé par décision ministérielle)

1, 3, 4, 5, 6, 7 : Colonnes correspondantes de l'état S N C F, mod. 12003 M ou mod. 12003 bis M.

1re ANNEXE
A L'INSTRUCTION RÉGIONALE
DE SÉCURITÉ nº 5

Dispense de protection des draisines arrêtées en pleine voie sur certaines lignes secondaires à double voie à cantonnement téléphonique.

Art. 1 Sur certaines lignes secondaires à double voie désignées aux renseignements techniques du Livret de la marche des trains, les draisines peuvent s'arrêter en pleine voie, pour y prendre ou y laisser du personnel ou du matériel, **sans qu'elles aient à se protéger pendant ces arrêts.**

Les mesures ci-après doivent alors être prises.

Art. 2 Avant de quitter la gare A qui précède le ou les points d'arrêt en pleine voie, le conducteur de la draisine en avise le chef de gare. Celui-ci, s'il est d'accord, porte sur la feuille de marche l'heure à laquelle la draisine devra être arrivée à la gare suivante B (1) et ajoute la mention « Autorisée à ne pas se protéger de ... à ... » suivie de sa signature.

Les dispositions du Chapitre V **(cantons-tunnels)** du Règlement de cantonnement téléphonique doivent alors être appliquées par la gare A derrière la draisine (2).

La draisine opère de la même façon à chaque gare au delà de laquelle elle prévoit de s'arrêter en pleine voie.

---

(1) Cette heure doit précéder de 5 minutes au moins l'heure normale de départ du premier train suivant de la gare A.

(2) En cas d'expédition éventuelle du train suivant en canton occupé, le Chef de gare doit aviser verbalement le mécanicien que le train précédent était une draisine dispensée de protection.

1, 3, 4, 5, 6, 7 : Colonnes correspondantes de l'état S N C F, mod. 12003 M ou mod. 12003 Bis M.

INSTRUCTION RÉGIONALE DE SÉCURITÉ Nº 6

LORRYS

Art. 1 Des **lorrys** peuvent être utilisés par le Service de la Voie pour transporter des matériaux et objets divers appartenant plus particulièrement à ce Service.

Tout lorry doit être accompagné par un **chef de lorry** (1) et par un nombre d'hommes suffisant pour qu'on puisse rejeter le lorry facilement en dehors des voies.

Art. 2 Les lorrys ne doivent être employés ni pendant la nuit, ni en temps de brouillard, si ce n'est en cas d'urgence ou de nécessité absolue. Ils ne doivent circuler à contre-voie, en double voie, que si des raisons impérieuses l'exigent.

Art. 3 **Les lorrys doivent absolument être retirés de la voie intéressée au plus tard 15 minutes avant l'heure normale de passage d'un train.**

A cet effet, le chef de lorry doit se renseigner, par tous les moyens à sa disposition, et en particulier auprès des gares et des postes, sur l'état de la circulation, de façon à pouvoir arrêter ses prévisions de travail et prendre ses dispositions pour dégager la voie en temps voulu. Mais il n'a pas à solliciter des agents de l'Exploitation l'autorisation de faire circuler un lorry entre deux gares ; il a toute initiative à ce sujet, étant entendu qu'il assume entièrement la responsabilité des mesures à prendre pour éviter de gêner la circulation des trains.

De leur côté, les agents de l'Exploitation questionnés par les agents V. B. doivent leur fournir tous les renseignements dont ils disposent ; au besoin ils interrogent les gares voisines et, sur les lignes régulées, se renseignent auprès du P. R.

---

(1) Agent responsable du Service VB chargé de la direction du lorry.

Art. 4 Lorsqu'ils ne sont pas utilisés, les lorrys doivent, en règle générale, être remisés dans une gare. Ils ne doivent pas être garés sur des voies en exploitation, mais en dehors de celles-ci, ou sur des tronçons de voie désignés à cet effet. Ils doivent être immobilisés à l'aide d'une chaîne cadenassée, ou garés dans une remise fermée.

Art. 5 **Pendant leur marche ou leur stationnement, en pleine voie, les lorrys doivent, au même titre que les obstacles, être constamment protégés à 1200 mètres par un agent chargé de faire les signaux d'arrêt à tout train qui pourrait survenir** (1).

Sur les lignes à double voie, la protection doit être assurée dans le sens normal de circulation des trains (à l'arrière si le lorry marche dans le sens normal, à l'avant si le lorry marche à contre voie).

Sur les lignes à voie unique, la protection doit être assurée à l'avant et à l'arrière.

L'agent chargé d'assurer la protection doit, toutes les fois que la disposition des lieux lui permet de porter la vue assez loin, vérifier qu'il a conservé la distance réglementaire par rapport au lorry ; il doit s'arrêter à cette distance de l'endroit qui lui a été désigné comme point d'arrêt du lorry.

Art. 6 La mise sur rails et la circulation des lorrys dans l'étendue des gares, dépôts et ateliers, doivent faire, au préalable, l'objet d'une entente entre les agents locaux du service V. B. et ceux des services EX ou MT chargés de diriger la circulation des trains ou les manœuvres sur le point intercepté.

En ce qui concerne le service EX, le chef de gare indique au chef de lorry l'heure à laquelle la voie intéressée doit être libérée, renseigne tous les agents intéressés de sa gare, et **fait assurer la protection du lorry par les signaux de la gare.**

Indépendamment de cette protection, le chef de lorry doit avant de placer, ou de faire circuler, le lorry sur la voie, faire couvrir le point intercepté par autant de signaux d'arrêt à main, doublés par des pétards, qu'il est nécessaire. Cette couverture doit être faite autant que possible à une distance d'au moins **100 mètres.**

(1) Voir toutefois les 1° et 2° Annexes applicables sur certaines lignes à double voie ou à voie unique.

Les dispositions prises pour protéger le lorry ne cessent d'être appliquées, si rien par ailleurs ne s'y oppose, que sur l'autorisation du chef de lorry.

Art. 7 **Lorsqu'un lorry venant de la pleine voie arrive aux abords d'une gare et doit y entrer,** il y a lieu d'appliquer les dispositions suivantes :

— **sur les lignes à double voie,** le lorry ne doit dépasser le signal d'entrée, ou le premier appareil de voie dépendant de cette gare, qu'après entente avec le chef de gare ;

— **sur les lignes à voie unique** (1), le chef de lorry laisse temporairement la direction du lorry à un autre agent qu'il désigne (2) et prend ses dispositions pour se trouver aux côtés de l'agent qui couvre le lorry à l'avant au moment où celui-ci arrive au signal d'entrée de la gare, ou au premier appareil de voie dépendant de celle-ci. Le chef de lorry s'entend alors avec le chef de gare pour la réception du lorry en gare.

Lorsque l'entente entre les agents des services EX et VB a été réalisée, les **dispositions de l'article 6 ci-dessus doivent être appliquées.**

Art. 8 **Lorsqu'un lorry part d'une gare pour se rendre en pleine voie** (3) le chef de lorry doit s'entendre avec le chef de gare. Celui-ci prend les dispositions utiles pour arrêter et retenir les trains et l'agent couvreur du service VB protège le lorry comme il est indiqué à l'art. 6 ci-dessus.

Pour cesser la protection du lorry, la gare attend l'autorisation que doit lui donner l'agent couvreur au moment où, le lorry s'étant éloigné d'une distance égale à 1200 m, cet agent commence sa couverture marchante.

Art. 9 **Les dispositions des articles 6, 7 et 8 ci-dessus sont applicables à la circulation et à la protection des lorrys dans les zones des bifurcations.** Dans ce cas, le chef de lorry

(1) Les mêmes dispositions sont applicables en cas de circulation d'un lorry à contre-voie sur les lignes à double voie.

(2) Le chef de lorry doit, en particulier, indiquer à cet agent le point où il devra s'arrêter, et la durée de cet arrêt qui est destiné à permettre au chef de lorry de réaliser l'entente avec le chef de gare. De son côté, l'agent couvreur devra s'arrêter à l'entrée de la gare et attendre les instructions du chef de lorry.

(3) Ces dispositions ne s'appliquent pas au départ d'un lorry à contre-voie sur les lignes à double voie.

1, 3, 4, 5, 6, 7 : Colonnes correspondantes de l'état S N C F, mod. 12003 M ou mod. 12003 bis M.

doit s'entendre avec l'aiguilleur. Celui-ci en réfère au chef de gare, s'il s'agit d'un poste de gare ; sinon l'aiguilleur opère comme il est prévu pour le chef de gare.

Art. **10** Un lorry ne peut manœuvrer dans une gare qu'avec l'autorisation du Chef de gare. Celui-ci détache alors, s'il le juge utile, un agent de l'Exploitation pour commander la manœuvre. Dans le cas contraire, il charge le chef de lorry de commander la manœuvre, et avise l'aiguilleur que l'exécution de la manœuvre sera assurée par le personnel VB.

(Approuvé par décision ministérielle)

1, 3, 4, 5, 6, 7 : Colonnes correspondantes de l'état S N C F, mod. 12003 M ou mod. 12005 BIS M.

1re ANNEXE
A L'INSTRUCTION RÉGIONALE DE SÉCURITÉ N° 6

Circulation des lorrys sur certaines lignes à double voie à cantonnement téléphonique.

Art. **1** Sur certaines lignes à double voie à cantonnement téléphonique désignées aux renseignements techniques du Livret de la marche des trains, les lorrys peuvent circuler soit en se protégeant à l'avant et à l'arrière dans les conditions habituelles, soit sous un **régime spécial dispensant de cette protection** et faisant l'objet des articles ci-après.

Art. **2** Pour pouvoir engager un lorry entre deux gares A et B sans que ce lorry ait à se protéger, **le chef de lorry doit remettre au Chef de la gare amont A, chargée de protéger le lorry, un bulletin de demande de voie** extrait d'un carnet à souche et dont il remplit le feuillet n° 1.

Avant d'autoriser le départ du lorry, le chef de la gare A s'assure que rien ne s'oppose à la circulation du lorry.

Il prend ensuite les dispositions utiles pour arrêter et retenir tout train pouvant survenir jusqu'au moment où le lorry aura dégagé la voie principale.

Puis il remplit le feuillet n° 3 du bulletin en indiquant l'heure à laquelle le lorry devra avoir libéré la voie (1) et remet ce feuillet au chef de lorry.

Art. **3** Ainsi autorisé à engager le lorry, le chef de lorry doit faire le nécessaire pour rendre voie libre en temps utile au chef de la gare A. A cet effet, et à moins de circonstances de force majeure dont il sera tenu de fournir justification, il doit, ou bien :

1er cas : garer le lorry à la gare A ;

---

(1) Cette heure doit précéder de 15 minutes au moins l'heure normale de départ du premier train de la gare A.

2e cas : dérailler le lorry en un point intermédiaire quelconque (1) (2).

Il indique ensuite sur le feuillet nº 2 du bulletin l'heure à laquelle la voie principale a été dégagée et le signe.

Dans le 1er cas, il remet ce feuillet au chef de gare qui en donne reçu sur le feuillet nº 3.

Dans le 2e cas, il le fait porter au chef de la gare A par les moyens les plus rapides ; le chef de gare en donne reçu dans la même forme.

Art. 4 S'il a été déraillé en un point intermédiaire, le lorry ne peut être remis sur rails que, soit en le faisant protéger par un agent à la distance réglementaire, soit après avoir demandé et obtenu, dans la forme indiquée ci-dessus, l'autorisation du chef de la gare A chargé d'en assurer la protection. Avant d'accorder l'autorisation dans les conditions prévues à l'article 2, le chef de la gare A doit, **de plus,** s'assurer que la voie est libre entre sa gare et la gare suivante.

Art. 5 A titre exceptionnel, le chef de la gare A peut laisser partir un train ou une machine vers la gare B sans avoir reçu et garé le lorry, ou sans avoir été avisé que celui-ci a dégagé la voie.

L'expédition d'un train dans ces conditions ne peut, en aucun cas, avoir lieu que **15 minutes au moins** après l'expiration du délai extrême prévu pour le dégagement de la voie, **et après remise au mécanicien d'un ordre ainsi libellé :**

« Un lorry ayant été autorisé à circuler sur la voie entre les gares A et B jusqu'à .... heures .... minutes, ordre est donné au mécanicien du train nº .... d'avancer jusqu'à la gare B avec la plus grande prudence en restant constamment maître de sa vitesse, de façon à pouvoir s'arrêter dans l'espace de voie en vue. Il doit siffler très souvent, et notamment dans les parties de voie en courbe ».

---

(1) Si le lorry est garé dans la gare B ou déraillé à proximité de cette gare, le chef de lorry peut remettre le feuillet nº 2 au Chef de la gare B. Celui-ci donne alors voie libre au Chef de la gare A sous la forme : Lorry parti de votre gare à .... garé à ma gare (ou déraillé au point km....) à ....h .... m.

(2) Dans le cas exceptionnel où la voie ne pourrait être dégagée à l'heure prévue, le chef de lorry devrait immédiatement faire protéger le lorry comme un obstacle.

1, 3, 4, 5, 6, 7 : Colonnes correspondantes de l'état S.N.C.F. mod. 12068 M ou mod. 12068 bis M.

2me ANNEXE

A L'INSTRUCTION RÉGIONALE DE SÉCURITÉ nº 6

Circulation des lorrys sur certaines lignes à voie unique.

Art. 1 Sur certaines lignes à voie unique désignées aux renseignements techniques du Livret de la marche des trains, les lorrys peuvent circuler soit en se protégeant à l'avant et à l'arrière dans les conditions habituelles, soit sous un **régime spécial dispensant de cette protection** et faisant l'objet des articles ci-après.

Art. 2 Le lorry engagé entre une gare A et la gare suivante B doit avoir dégagé la voie principale comprise entre ces deux gares 15 minutes au moins avant l'heure normale de départ de A ou de B du premier train ayant lieu et se dirigeant vers B ou A.

Il est autorisé à circuler librement entre ces deux gares sans avoir à se protéger, sa protection étant constamment assurée par les gares voisines.

Art. 3 Avant d'engager un lorry entre deux gares A et B, **le chef de lorry remet au chef de la gare A un bulletin de demande de voie** extrait d'un carnet à souche, et dont il remplit le feuillet nº 1.

Le chef de la gare A doit examiner si, compte tenu du service à effectuer par le lorry, le dégagement de la voie principale pourra avoir lieu dans les conditions indiquées à l'article précédent.

Il prend ensuite les dispositions utiles pour arrêter et retenir les trains se dirigeant vers B jusqu'au moment où le lorry aura dégagé la voie principale.

Puis il transmet au chef de la gare B la dépêche ci-après :

« A à B — dernier train reçu de B est train Nº .... à .... heures ....minutes. Puis-je engager lorry entre A et B jusqu'à .... heures .... minutes ? »

Le chef de la gare B, s'il est d'accord, **prend les dispositions utiles pour arrêter et retenir les trains se dirigeant vers A jusqu'au moment où le lorry aura dégagé la voie principale ;** puis, **après avoir vérifié que le dernier train expédié vers A est bien celui indiqué par A,** il accorde l'autorisation d'engager le lorry sous la forme :

« B à A — Dernier train expédié vers A est bien train n° .... à ....heures .... minutes. Pouvez engager lorry.»

Le chef de la gare A remplit alors le feuillet n° 3 du bulletin en indiquant l'heure à laquelle le lorry devra avoir libéré la voie.

Art. 4 Ainsi autorisé à engager le lorry, le chef de lorry doit faire le nécessaire pour rendre voie libre en temps utile au chef de l'une des deux gares mentionnées sur son bulletin. A cet effet et à moins de circonstances de force majeure dont il sera tenu de fournir justification, il doit, ou bien :

1er cas : garer le lorry à l'une des deux gares A ou B ;

2e cas : dérailler le lorry en un point intermédiaire quelconque (1).

Il indique ensuite sur le feuillet N° 2 du bulletin l'heure à laquelle la voie principale a été dégagée et le signe.

Dans le 1er cas, il remet ce feuillet au chef de gare qui en donne reçu sur le feuillet n° 3.

Dans le 2e cas, il le fait porter par les moyens les plus rapides au chef de la gare A, ou B, la plus proche qui en donne reçu dans la même forme.

Art. 5 A partir du moment où l'engagement d'un lorry a été autorisé, **les chefs des gares A et B ne peuvent reprendre l'expédition normale des trains vers B ou A qu'après avoir obtenu l'assurance que le lorry a dégagé la voie principale.**

A cet effet, le chef de la gare A ou B auquel le chef de lorry remet ou fait remettre le feuillet n° 2, en avise le chef de l'autre gare sous la forme :

« A (ou B) à B (ou A) : voie principale entre A et B dégagée par lorry à .... heures .... minutes ».

(1) Dans le cas exceptionnel où la voie ne pourrait être dégagée à l'heure prévue, le chef de lorry devrait immédiatement faire protéger le lorry comme un obstacle.

En cas de dérangement du téléphone et si la voie est rendue à la gare, A par exemple, qui expédiera le premier train, le chef de cette gare se sert de ce premier train pour transmettre à la gare B l'avis prévu ci-dessus.

Art. 6 S'il a été déraillé en un point intermédiaire, le lorry ne peut être remis sur rails que soit en le faisant protéger par un agent, à l'avant et à l'arrière, à la distance réglementaire, soit après avoir demandé et obtenu dans la forme indiquée ci-dessus, l'autorisation de l'un des chefs de gare A ou B. Avant d'accorder l'autorisation dans les conditions prévues à l'article 3, le chef de gare doit, **de plus,** s'assurer auprès du chef de l'autre gare que le dernier train expédié vers cette gare y est bien arrivé.

Art. 7 A titre exceptionnel, le chef de l'une des deux gares entre lesquelles le lorry a reçu l'autorisation de circuler peut laisser partir un train ou une machine vers l'autre gare sans avoir reçu et garé le lorry, ou sans avoir été avisé que celui-ci a dégagé la voie.

L'expédition d'un train dans ces conditions ne peut, en aucun cas, avoir lieu que **15 minutes au moins** après l'expiration du délai extrême prévu pour le dégagement de la voie, et **après remise au mécanicien d'un ordre ainsi libellé :**

« Un lorry ayant été autorisé à circuler sur la voie entre les gares A et B jusqu'à .... heures .... minutes, ordre est donné au mécanicien du train n° .... d'avancer jusqu'à la gare (B ou A) avec la plus grande prudence en restant constamment maître de sa vitesse, de façon à pouvoir s'arrêter dans l'espace de voie en vue. Il doit siffler très souvent, et notamment dans les parties de voie en courbe. »

Art. 8 Si le téléphone ne fonctionne pas au moment où le chef de lorry remet le bulletin de demande de voie, le chef de gare peut autoriser la circulation du lorry, mais en mentionnant sur le feuillet n° 3 qu'il y a interruption téléphonique et en donnant sur ce feuillet au chef de lorry l'ordre de faire couvrir constamment le lorry à 1.200 mètres du côté de la gare non prévenue et de rendre voie libre à l'heure prescrite à la gare de départ du lorry.

1, 3, 4, 5, 6, 7. Colonnes correspondantes de l'état S N C F, mod. 12008 M ou mod. 12008 bis M.

INSTRUCTION RÉGIONALE DE SÉCURITÉ N° 7

TRAINS DE SECOURS — CHASSE-NEIGE

§ 1 — Trains de secours

Art. 1 Les gares dont les dépôts comportent des **machines de réserve** et des **wagons de secours**, dites gares de secours, sont désignées dans les différents fascicules des renseignements techniques du Livret de marche.

Les dépôts d'attache des **grues de relevage** sont portés à la connaissance des agents intéressés, en particulier des P. R., avec l'indication de la zone normale d'action de chacune d'elles (1).

Art. 2 La composition des trains de secours ainsi que leur vitesse-limite et leurs restrictions ou interdictions de circulation font l'objet de documents techniques dont chaque train de secours doit être porteur. Ces documents sont par ailleurs communiqués aux P. R.

Les trains de secours sont accompagnés en principe seulement par des agents MT : **ils circulent dans les mêmes conditions que les autres trains,** habituellement comme trains à marche indéterminée.

§ 2 — Chasse-neige

Art. 3 Des appareils spéciaux dits **chasse-neige,** pouvant être montés à l'avant des machines, sont approvisionnés dans certains dépôts portés à la connaissance des P. R.

---

(1) Une grue de relevage peut être appelée dans la zone d'action d'une autre grue soit de la même région, après entente entre les chefs d'Arrondissement Traction intéressés, soit d'une autre région après entente entre les Divisions régionales de la Traction.

Il est rappelé d'autre part que la grue de 130 tonnes de Juvisy fait l'objet d'une Instruction spéciale.

1, 3, 4, 5, 6, 7 : Colonnes correspondantes de l'état S N C F, mod. 12403 M ou mod. 12403 Bis M.

Les chasse-neige sont mis en action à la demande du Service de la Voie (1) dans les conditions fixées par des Consignes locales.

Art. 4 Les machines équipées de chasse-neige circulent soit attelées en tête des trains (2), soit isolément ou accouplées 2 à 2 tender contre tender (2) ; elles sont accompagnées par un agent V. B. chargé de reconnaître l'état de la voie et de diriger éventuellement les travaux de déblaiement.

Art. 5 Sur les lignes à **double voie,** les machines chasse-neige peuvent être autorisées à effectuer **des mouvements à contre-voie,** étant entendu que les prescriptions règlementaires correspondantes doivent alors être appliquées.

Sur les lignes à **voie unique,** les mêmes machines peuvent être autorisées à circuler librement entre les gares dans les mêmes conditions que celles prévues pour les trains de service sur leur parcours de travail.

Le Directeur de la Région,
NARPS

(1) Lorsqu'il est à présumer que la neige peut constituer un obstacle à la circulation des trains, les chefs de dépôts doivent, sans en attendre la demande, monter les chasse-neige sur les machines appropriées, de façon à être prêts à les utiliser.

(2) S'il y a lieu, une réduction de la vitesse limite propre de la machine est précisée par le dépôt au mécanicien.
En outre, lorsqu'il s'agit d'un train transportant des voyageurs, le mécanicien ne doit pas, pendant le déblaiement, dépasser la vitesse de 30 km/h.

INSTRUCTION RÉGIONALE DE SÉCURITÉ N° 8

CLOCHES ÉLECTRIQUES

§ 1 — Généralités

Art. 1 Sur certaines sections de lignes à **voie unique** (1) désignées au Livret de la marche des trains, il est fait usage de **cloches électriques.**

Ces cloches sont utilisées pour donner divers signaux s'adressant aux agents des gares ainsi qu'aux agents de la voie et en particulier aux gardes des P. N.

Elles appartiennent à deux types différents : le type Est et le type Alsace-Moselle (2).

Art. 2 Le fonctionnement des cloches **type Est** est assuré par un émetteur de courant électrique (inducteur) actionné en général par une manivelle, avec un bouton de contact par direction (3).

Dans les postes de pleine voie, qui n'agissent normalement que comme récepteurs, la manivelle de l'inducteur est placée sous scellés (4).

Chaque actionnement de la manivelle se traduit par un coup de cloche.

Art. 3 Le fonctionnement des cloches **type Alsace-Moselle** est assuré au moyen d'une magneto actionnée par une manivelle, avec un bouton de contact par direction.

(1) Sur certaines lignes ex-A.L. à double voie, des cloches électriques sont également utilisées dans les conditions indiquées par la 1re annexe à la présente Instruction.

(2) Le Livret de la marche des trains indique le **type** des cloches électriques de la ligne.

(3) Sur certaines sections de ligne, les cloches sont remplacées par des **sonneries à gros timbres** actionnées par bouton-poussoir.

(4) Chaque fois que le scellé a été brisé, l'agent qui a fait usage de l'appareil en rend compte à son chef direct ; ce dernier avise l'agent du S. E. qui replace la manivelle sous scellés.

Les postes de pleine voie n'agissent que comme récepteurs.

Chaque actionnement de la manivelle se traduit par six coups de cloche.

§ 2 — Signaux utilisés sur les lignes équipées en cloches type Est

Art. 4 Les différents signaux sont obtenus par un ou deux groupes de coups de cloche formant un signal initial reproduit trois fois.

La durée de l'intervalle entre les coups de cloche d'un même groupe doit être d'environ deux secondes, celle de l'intervalle entre chaque groupe de coups d'environ cinq secondes, et celle de l'intervalle entre deux signaux consécutifs ne doit pas être inférieure à 10 secondes.

Les signaux sont les suivants :

Signaux d'annonce :

Signal n° 1 — Annonce d'un train impair

... ...
3

Signal n° 2 — Annonce d'un train pair

.. .. ..
2

Signal n° 3 — Annulation de l'annonce d'un train impair

... .
3 1

Signal n° 4 — Annulation de l'annonce d'un train pair

.. . .
2 1

Signaux d'alarme :

Signal n° 9 — Arrêt général

... .
3 2

Ce signal doit être répété trois fois de suite.

Signal n° 10 — Dérive dans le sens impair

....
4 3

Ce signal doit être répété deux fois de suite.

Signal n° 11 — Dérive dans le sens pair

....
4 2

Ce signal doit être répété deux fois de suite.

Par ailleurs, un signal **Essai de l'appareil,** composé de 4 groupes de 1 coup (. . . .) est employé par les agents du S. E. pour vérifier le bon fonctionnement des appareils ; il n'a aucune signification pour les agents des gares et de la voie.

§ 3 — Signaux utilisés sur les lignes équipées en cloches type Alsace-Moselle

Art. 5 Les différents signaux sont obtenus par une ou plusieurs séries de 6 coups de cloche, un intervalle d'environ 5 secondes devant être laissé entre chaque série.

Les signaux sont les suivants :

Signaux d'annonce :

Signal n° 1 — Annonce d'un train impair

.....

(une fois une série de 6 coups de cloche).

Signal n° 2 — Annonce d'un train pair

....

(deux fois une série de 6 coups de cloche).

Signal n° 3 — Annulation de l'annonce d'un train (impair ou pair)

....

(trois fois une série de 6 coups de cloche).

Signal d'alarme :

Signal n° 4 — Arrêt général

....

(six fois une série de 6 coups de cloche).

§ 4 — Conditions d'emploi des signaux à cloche

Signaux d'annonce :

Art. 6 Les gares doivent lancer l'annonce de départ, pour chaque train (1), dans la direction correspondante.

Cette annonce doit être faite avant le départ ou le passage des trains, suffisamment à temps pour qu'il soit encore possible, éventuellement, d'arrêter et de retenir le train.

S'il s'agit d'un train passant sans arrêt, l'annonce doit être faite avant l'ouverture des signaux s'adressant à ce train.

Lorsque deux trains se croisent à une gare, chacun d'eux ne doit être annoncé qu'après l'arrivée du train croiseur afin d'éviter que ce dernier train ne soit arrêté par les agents de la voie du fait de l'annonce d'un train de sens contraire.

Art. 7 Le signal d'**annulation d'annonce** doit être lancé :

— lorsqu'un agent s'aperçoit qu'il s'est trompé dans la transmission d'un signal d'annonce ;

— lorsqu'un train dont le départ a été annoncé ne peut effectivement quitter la gare et est supprimé, ou bien ne doit partir qu'après l'arrivée d'un train de sens contraire.

Signaux d'alarme :

Art. 8 Indépendamment des mesures de sécurité qu'il doit prendre (protection à l'avant et à l'arrière des obstacles, etc....), tout agent de gare, ou tout agent de la voie, qui a la possibilité d'émettre des signaux à cloches, **doit lancer sans hésitation le signal d'arrêt général** dans les cas suivants :

— lorsqu'il s'aperçoit que 2 trains de sens contraire ont été expédiés à la rencontre l'un de l'autre ;

— lorsqu'il constate sur la voie l'existence d'un obstacle qu'il ne peut écarter immédiatement, ou d'un danger pour la circulation ;

(1) Toutefois il n'y a pas lieu d'annoncer un train de service, une machine de secours, etc..., **si cette circulation ne doit pas se rendre jusqu'à la gare suivante.**

— lorsqu'il remarque qu'un train circule dans des conditions dangereuses (déraillement, commencement d'incendie, déplacement de chargement, etc....) et s'il ne peut arrêter lui-même ce train.

Art. 9 Tout agent qui **entend le signal d'arrêt général** doit immédiatement prendre les mesures utiles pour arrêter toute circulation.

S'il se trouve **en gare,** il met ou fait mettre à l'arrêt, s'ils n'y sont déjà, les signaux de la gare.

S'il se trouve **en pleine voie,** il place des pétards sur la voie et se porte au pas de course du côté du premier train attendu pour faire à ce train le signal d'arrêt. Arrivé à 1.200 mètres, il place d'autres pétards, puis continue jusqu'à 2.400 mètres où il place à nouveau d'autres pétards (1).

Art. 10 Lorsqu'**une gare A a reçu le signal d'arrêt général,** et si elle ne parvient pas à en connaître le motif, elle ne peut expédier un train dans la direction d'où vient ce signal sans avoir obtenu l'assurance de la gare suivante B que le dernier train reçu de B est bien le dernier train expédié par cette gare. Le chef de la gare A, s'il le juge possible, et si rien d'autre ne s'y oppose, peut alors expédier le train vers B en donnant au mécanicien l'ordre écrit de marcher avec prudence jusqu'à cette gare.

La circulation normale ne peut être reprise que lorsque les chefs de gare intéressés ont acquis la certitude que la cause ayant motivé l'arrêt général n'existe plus.

Art. 11 L'agent qui arrête un train en pleine voie à la suite de la réception du signal d'arrêt général doit en aviser les agents du train et faire protéger le train, à l'avant et à l'arrière, comme s'il s'agissait d'un obstacle.

Il fait par ailleurs procéder à une visite du train et assurer la sécurité des voyageurs, le cas échéant, en les faisant descendre.

Au bout de 30 minutes, il peut autoriser le train à repartir en marchant avec prudence jusqu'à la première gare.

(1) Si deux agents sont disponibles, ils se portent de part et d'autre à 1.200 m. et placent des pétards.

Art. **12** Tout agent qui constate une dérive ou en est averti, doit lancer aux cloches, s'il en a la possibilité, le signal correspondant (1). Ce signal doit être retransmis jusqu'à un point qui ne sera certainement pas atteint par la dérive.

Tous les agents intéressés doivent être prévenus d'urgence et doivent faire tous leurs efforts pour arrêter la dérive et pour en éviter ou tout au moins en atténuer les conséquences dangereuses.

Les trains à la rencontre desquels circule la dérive doivent être arrêtés d'urgence et les agents de ces trains doivent être prévenus dès l'arrêt de leur train afin de pouvoir éventuellement faire descendre les voyageurs s'il y a danger de collision avec la dérive ; ils ne peuvent remettre leur train en marche qu'après avoir été avisés que la dérive a été elle-même arrêtée.

§ 5 — Prescriptions diverses

Art. **13** Lorsque l'agent qui transmet un signal s'aperçoit que sa cloche ne fonctionne pas bien, il n'en doit pas moins continuer le signal commencé, un dérangement dans le mécanisme de sa cloche pouvant être sans influence sur le fonctionnement des autres cloches (2).

Quand un agent entend un signal qui lui paraît irrégulier ou incompréhensible il doit, toutes les fois que cela lui est possible, se renseigner auprès du poste voisin sur la signification du signal.

Art. **14** Les gares doivent noter sur le registre de circulation les heures d'émission ou de réception des signaux d'alarme, ainsi que le motif de l'émission de ces signaux.

Les agents de la voie doivent également noter les mêmes renseignements.

Art. **15** Pendant les périodes de fermeture des gares temporaires à la sécurité, les appareils à cloches de ces gares doivent être mis sur communication directe au moyen du dispositif correspondant.

Recommandation importante.

Le remontage du poids moteur des cloches doit être effectué avant qu'il n'arrive à fond de course.

(Approuvé par décision ministérielle)

(1) Sur les lignes équipées en cloches type Alsace-Moselle, où ce signal n'est pas prévu, il est fait usage, en pareil cas, du téléphone, à l'exclusion du signal aux cloches d'arrêt général.

(2) Si l'appareil d'une gare est en dérangement, celle-ci invite, si elle le peut, la gare suivante à lancer la même annonce à sa place.

1re ANNEXE A L'INSTRUCTION RÉGIONALE DE SÉCURITÉ N° 8

(Applicable exclusivement sur les lignes ex-A. L.)

Cloches électriques de double voie

Art. **1** Certaines sections de lignes à double voie sont munies de cloches type Alsace-Moselle dont le fonctionnement est le même que celui des cloches utilisées en voie unique.

Ces cloches servent à annoncer les trains **aux passages à niveau** au moyen des signaux suivants (1) :

Signal n° 1 — Annonce d'un train impair (circulant sur voie 1)

.....

Signal n° 2 — Annonce d'un train pair (circulant sur voie 2)

....

Art. **2** L'annonce d'un train aux cloches doit être faite, par chaque gare, au moment du départ ou du passage du train, et au plus tôt 3 minutes avant.

Lorsque deux gares voisines annoncent simultanément deux trains, l'un pair et l'autre impair, seul le signal d'annonce du train pair est perçu ; la gare annonçant le train impair doit alors recommencer l'annonce après un intervalle de 20 secondes.

Art. **3** Les mouvements (machine de secours, etc....) **qui sont limités à un point de pleine voie** n'ont pas à être annoncés aux cloches.

En cas de mouvement à contre voie d'une gare vers la gare en arrière, ou de voie unique temporaire, l'annonce aux cloches est faite dans les conditions habituelles, **sans se préoccuper de la voie sur laquelle circule le train.**

(1) Ces signaux sont les mêmes que sur les lignes à voie unique.

INSTRUCTION RÉGIONALE DE SÉCURITÉ N° 9

MESURES DIVERSES EN RELATION AVEC LE SERVICE DES PASSAGES A NIVEAU

Les prescriptions réglementaires relatives à la mise en marche et à la circulation des trains sont complétées par les dispositions ci-après qui ont essentiellement pour objet de faciliter le service des **passages à niveau.**

Ces dispositions varient suivant la réglementation des PN (ex-Est, ex-AL ou ex-Sud-Est) en vigueur.

§ 1 — Dispositions applicables sur les lignes soumises à la réglementation ex-Est des passages à niveau (1)

Art. 1 D'une manière générale, **les trains autres que les trains réguliers,** c'est-à-dire les trains facultatifs, spéciaux, supplémentaires ou à marche indéterminée, **doivent,** lorsque cela est possible, **être signalés par un train précédent** dans les conditions prévues par le Règlement des signaux et suivant les modalités précisées par l'Instruction Générale sur les signaux d'arrière des trains.

Lorsque le signalement de ces trains n'a pu être effectué, les mécaniciens doivent recevoir un ordre écrit de redoubler d'attention et de marcher avec prudence.

D'autre part, que son signalement ait pu ou non être effectué, le conducteur de **tout autorail autre qu'un autorail régulier** doit recevoir un ordre écrit d'actionner son avertisseur à l'approche de chaque PN, et de régler sa vitesse de manière à pouvoir s'arrêter avant le PN au cas

(1) Voir par ailleurs les dispositions du § 4 concernant les manœuvres engageant un P. N.

où les barrières seraient ouvertes et où le PN viendrait à être engagé (1).

Art. 2 Certains PN sont dotés de **liaisons téléphoniques avec les gares voisines** qui sont chargées, en particulier, de leur annoncer la mise en marche des trains autres que les trains réguliers.

La transmission de ces annonces, ainsi que l'utilisation des postes téléphoniques, font l'objet de consignes spéciales données aux gares et PN intéressés ; ces consignes règlent également les mesures à prendre en cas de dérangement du téléphone.

Art. 3 Les lignes sont par ailleurs divisées en **trois catégories** (2), dont la consistance est indiquée dans les différents fascicules des renseignements techniques du Livret de marche.

Catégorie 1.

Sur les lignes ou sections de lignes reprises sous cette catégorie **est seule autorisée la circulation des mouvements réguliers** prévus par les Imprimés de service, ainsi que celle des draisines et des mouvements de secours.

Catégorie 2.

Elle comprend les lignes ou sections de lignes sur lesquelles, sauf les draisines et les mouvements de secours, aucun mouvement autre que les mouvements réguliers prévus aux Imprimés de service ne peut être mis en marche **sans avoir été signalé par le train précédent.**

En outre, sur les lignes en question, lorsqu'une machine h. l. p. ne peut être accouplée à un mouvement régulier (ou facultatif régulièrement signalé) ou suivre une marche facultative des imprimés de service, le mécanicien doit recevoir un ordre écrit de ne pas dépasser la vitesse **de 30 km/h.**

(1) Toutefois, cette disposition n'a pas à être appliquée dans le cas d'un autorail de 1re catégorie ayant fait l'objet d'un Avis et dont le signalemen a pu être effectué.

D'autre part, s'il s'agit d'un autorail de 2e catégorie, et en dehors du cas de nécessité, tout autorail non régulier doit faire l'objet d'un Avis et ne peut circuler que :

— soit en suivant une marche régulière, facultative ou spéciale désignée aux Imprimés de service comme étant spécialement affectée à la circulation des autorails,
— soit en dédoublement d'un mouvement régulier d'autorail.

(2) En temps d'application du service spécial, ces dispositions sont remplacées par d'autres qui tiennent compte de la modification du régime des P. N.

Il est fait toutefois exception aux dispositions ci-dessus pour la circulation, sur certaines lignes de la catégorie 2 spécialement désignées, des trains rapides ou express détournés ; des Consignes particulières règlent la circulation de ces mouvements.

Catégorie 3.

Elle comprend les lignes sur lesquelles la circulation des mouvements autres que les trains réguliers n'est soumise à **aucune restriction,** étant entendu que, sauf indication contraire, **les dispositions de l'article 1 de la présente Instruction demeurent entièrement exécutoires.**

§ 2 — Dispositions applicables sur les lignes soumises à la réglementation ex-A. L. des passages à niveau (1)

Art. 4 Seuls les **trains supplémentaires** doivent, quand cela est possible, **être signalés** par le train précédent.

La mise en marche des trains autres que les trains réguliers doit être annoncée aux gardes-barrières.

Cette annonce est faite par les soins du Chef de District, par écrit, pour les trains mis en marche par Avis-trains (2). Elle est faite par téléphone pour les trains dont la mise en marche est annoncée par dépêche ; dans ce dernier cas, l'annonce incombe aux gares qui doivent la transmettre à tous les postes téléphoniques de la voie jusqu'à la gare suivante dans le sens de la marche du train.

D'autre part, les retards de 10 minutes et plus (3), les modifications à l'ordre de succession des trains, ainsi que les changements de croisement, doivent être répercutés aux PN reliés par téléphone dans les conditions fixées par une consigne d'Arrondissement.

Art. 5 Si un train non régulier ne peut être annoncé ou signalé aux gardes-barrières conformément aux dispositions ci-dessus, le mécanicien doit recevoir un ordre écrit de ne

(1) Voir par ailleurs les dispositions du § 4 concernant les manœuvres engageant un P. N.

(2) Lorsque l'annonce par écrit incombant au chef de district ne peut être faite en temps utile, il appartient à cet agent de prévenir les gares intéressées qui font alors le nécessaire par téléphone.

(3) Les retards doivent en conséquence être transmis de gare en gare, même sur les lignes soumises à la régulation, dans les conditions fixées par l'Instruction Générale Ex. 24 a.

pas dépasser la vitesse de 30 km/h ; cette disposition n'est toutefois pas applicable si l'on peut admettre que les barrières seront fermées en temps utile sur l'annonce par cloches, les parcours correspondants étant désignés par le Chef d'Arrondissement de l'Exploitation.

Art. 6 **Sur les lignes munies de cloches, au cas où il y a impossibilité de donner,** au départ d'un train, **l'annonce par cloche,** les P.N. doivent être prévenus par téléphone par la gare intéressée, ou, à défaut, le mécanicien doit recevoir un ordre écrit de marcher avec prudence.

§ 3 — Dispositions applicables sur les lignes soumises à la réglementation ex-Sud-Est des passages à niveau (1)

Art. 7 **Un train supplémentaire** doit toujours être signalé par le train qu'il double.

Les **trains facultatifs, spéciaux ou à marche indéterminée** doivent autant que possible être signalés par le train précédent (2) Si les dispositions utiles à cet égard n'ont pas été prises par la gare de départ, elles le sont par la première des gares d'arrêt du train précédent qui aura pu être prévenue téléphoniquement avant le passage de ce train.

Dans le cas où il serait impossible de placer ou d'enlever le dispositif de signalement en cours de route au point voulu, on se dispense de signaler les trains facultatifs, spéciaux ou à marche indéterminée sur tout ou partie de leur parcours ; en effet, ce signalement n'est pas obligatoire, et, d'autre part, le train ne doit être signalé que par le train qui le précède immédiatement.

Par ailleurs, sur les lignes en question, les chefs de canton doivent être avisés de toute circulation d'autorail facultative, spéciale ou à marche indéterminée (3), par avis

(1) Voir par ailleurs les dispositions du § 4 concernant les manœuvres engageant un PN.

(2) Toutefois, sur la ligne **de Montbozon à Lure,** le signalement des trains facultatifs, spéciaux ou à marche indéterminée est **obligatoire :** en cas de circulation sur cette ligne d'une machine de secours sans qu'il ait été possible de la faire signaler, le mécanicien devrait recevoir l'ordre de régler sa vitesse de manière à pouvoir s'arrêter avant les PN qui lui sont désignés (la liste de ces PN fait l'objet d'une consigne d'Arrondissement) au cas où les barrières seraient ouvertes et où le PN viendrait à être engagé.

(3) Les mêmes dispositions sont à appliquer aux autorails supplémentaires lorsque ceux-ci ne sont pas des types autorisés à circuler normalement sur la ligne.

écrit remis contre émargement par le Chef de gare de leur résidence 24 heures (1) au moins à l'avance.

Lorsqu'une gare n'a pu aviser les agents de la voie dans ce délai, la circulation de l'autorail ne peut avoir lieu dans le canton de la voie intéressé que contre remise au conducteur-autorail d'un ordre écrit lui prescrivant d'actionner son avertisseur à l'approche de chaque PN et de régler sa vitesse de manière à pouvoir s'arrêter avant le PN au cas où les barrières seraient ouvertes et où le PN viendrait à être engagé.

§ 4 — Dispositions, applicables sur l'ensemble des lignes, concernant les manœuvres engageant un passage à niveau

Art. 8 Avant de commencer une manœuvre susceptible d'engager un passage à niveau, le Chef de manœuvre doit avertir le garde du PN verbalement, par téléphone ou par Jousselin, et obtenir de cet agent l'assurance que les barrières sont fermées et qu'il en surveille les abords.

Lorsque la manœuvre est terminée ou interrompue, le Chef de manœuvre doit en avertir également, verbalement ou par téléphone, le garde du PN. Ce n'est qu'à ce moment que le garde pourra rouvrir ses barrières et cesser sa surveillance.

Dans le cas où la manœuvre doit engager à nouveau le PN, le Chef de manœuvre ne peut le faire qu'après observation des dispositions ci-dessus.

Si le garde du PN ne répond pas (par suite d'interruption du service ou de toute autre cause), que les barrières soient normalement ouvertes ou fermées, une manœuvre susceptible d'engager le PN ne peut commencer qu'après qu'un agent y aura été détaché pour en assurer le gardiennage.

Le Directeur de la Région, **NARPS**

(1) Sur les lignes ouvertes au service des trains de voyageurs, en cas d'urgence et à titre exceptionnel, l'avis écrit peut être remis par les gares à l'agent désigné du Service de la Voie ou au chantier de la brigade, sous réserve que cet avis soit remis 4 heures au moins avant l'heure de passage de l'autorail à la gare. Si le canton de la voie comprend plusieurs gares, la gare de résidence du Chef de canton prescrit aux autres gares d'appliquer la même mesure.

INSTRUCTION RÉGIONALE DE SÉCURITÉ N° 10

EXPÉDITION DES TRAINS EN AVANCE

En application des dispositions de l'article 34 de l'Instruction Régionale de Sécurité **A, des trains ne transportant pas de voyageurs peuvent être expédiés en avance sur leur horaire** dans les conditions ci-après :

Art. 1 **Sur la section de la ligne 1 comprise entre Noisy-le-Sec et Vaires-Torcy,** ainsi que **sur les voies M entre Noisy-le-Sec et La Villette,** le PR peut donner l'ordre à une gare d'expédier un train ne transportant pas de voyageurs avant son heure réglementaire de départ en lui assignant, sur tout ou partie du parcours à effectuer sur les sections visées ci-dessus, soit une marche en avance d'un nombre déterminé de minutes, soit une marche spéciale appropriée.

Le chef de gare remet alors au mécanicien un ordre écrit ainsi libellé :

« Le mécanicien du train n° .... est autorisé à circuler de .... à .... en avance de .... sur son horaire (ou suivant la marche spéciale indiquée ci-après .....)».

Art. 2 **Sur les lignes ex-A.L. à double voie,** les trains ne transportant pas de voyageurs peuvent, si rien ne s'y oppose (1) et s'il peut en résulter un avantage pour le service, être expédiés **10 minutes** au plus avant leur heure normale de départ, et circuler ensuite avec cette avance sur leur horaire.

Sur les mêmes lignes, un train ne transportant pas de voyageurs qui doit se garer pour un autre, et dont le point de garage est reporté à une gare suivante, peut être expédié (1) en avance de 10 minutes sur l'heure normale de départ du train qui devait le précéder, et circuler ensuite avec la même avance correspondante sur l'horaire de ce train.

(1) Sur les lignes soumises à l'action d'un Régulateur, le PR doit donner son accord.

Le départ d'un train avant son heure réglementaire n'est cependant pas permis quand il s'agit du premier train d'un parcours où la ligne était fermée au service, ainsi qu'en cas de dérangement du téléphone.

Les trains utilisés pour la poste ne peuvent être expédiés avant l'heure qu'avec l'assentiment de l'agent de la poste.

Le Directeur de la Région,

NARPS

INSTRUCTION RÉGIONALE DE SÉCURITÉ N° 11

SURVEILLANCE DES TRAINS

Art. 1 D'une manière générale, tous les agents qui concourrent à la circulation des trains doivent observer les trains en marche toutes les fois qu'ils n'en sont pas empêchés par l'exécution normale de leur service.

Art. 2 En vue de déceler les chauffages et autres défectuosités dangereuses pour la circulation, plus particulièrement fréquents en raison de l'état actuel du matériel, les mesures provisoires ci-après doivent par ailleurs être appliquées :

Dans les gares, le chef de gare procède en principe lui-même à la surveillance des **trains de marchandises ;** de plus, dans la mesure du possible, il doit charger un autre agent d'opérer de même de l'autre côté du train, de façon que celui-ci soit examiné des deux côtés (1). Ces agents doivent être munis d'un signal d'arrêt à main pour être en mesure de faire aux trains, s'il y a lieu, le signal d'arrêt.

De leur côté, les agents de train doivent, au passage des gares et des postes, se mettre en mesure d'observer les signaux qui pourraient leur être faits.

En ce qui concerne les chauffages, les indices suivants, classés par ordre de gravité croissante, les caractérisent :
— crissement ou sifflement aigu produit par une boîte ;
— odeur de brûlé ;
— dégagement de fumée ;
— production de flammes sur la boîte.

Dès qu'un agent découvre un de ces indices, il doit de toute urgence, et par tous les moyens à sa disposition provoquer l'arrêt du train dès que possible ainsi qu'il est prévu pour les trains circulant dans des conditions dangereuses.

Le Directeur de la Région, **NARPS**

(1) Une consigne d'Arrondissement précise, s'il y a lieu, de quel côté les trains doivent être examinés à leur passage dans les gares où ils ne peuvent l'être que d'un seul côté.

Cette consigne peut également désigner des établissements autres que les gares pour exercer une surveillance analogue.

Si, entre le train en détresse et la gare en avant, un changement de voie utilisable existe entre les voies principales, le chef de cette gare peut, si rien ne s'y oppose, expédier la machine de secours par voie normale jusqu'à ce changement de voie, de façon à limiter le parcours à contre-voie. Il fait alors accompagner la machine par un agent qualifié.

§ 3 - Mouvement à contre-voie d'un point de pleine voie vers la gare en arrière.

Art. 25 - Le chef de gare en arrière est seul qualifié pour ordonner un tel mouvement qui a lieu, par exemple, lorsqu'un train ou une partie de train arrêté en pleine voie doit revenir, ou être ramené, à contre-voie à la gare en arrière, soit à la demande du mécanicien ou d'un agent resté avec la partie du train, soit sur l'initiative du chef de la gare en arrière.

Celui-ci, doit conformément à l'article I9 ci-dessus, acquérir la double assurance qu'au moment où s'exécutera ce mouvement, la partie de voie à parcourir à contre-voie sera libre de toute circulation et qu'elle le restera jusqu'au moment où cessera le mouvement à contre-voie.

Il prend donc les dispositions utiles pour arrêter et retenir toute circulation se dirigeant vers la partie de voie qui va être parcourue à contre-voie.

Puis, s'il s'agit d'un train qui doit revenir à contre-voie jusqu'à la gare en arrière, il vérifie qu'aucune circulation n'a été expédiée derrière ce train et transmet au mécanicien, soit par exprès (1), soit par l'intermédiaire d'un poste téléphonique, l'ordre de revenir à contre-voie.

S'il s'agit, au contraire, d'un train, d'une partie de train, ou de vagons, qu'il envoie chercher par une machine pour les ramener à sa gare, il donne directement au mécanicien (2) de cette machine l'ordre écrit de revenir à contre-voie.

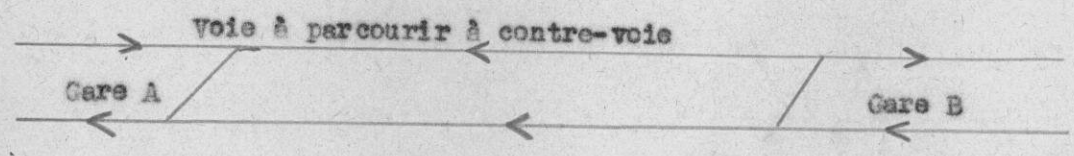
...../

(1) - Cet exprès, s'il suit la voie, prévient du mouvement à contre-voie les agents intéressés.
(2) - Le mécanicien prévient du mouvement à contre-voie les agents intéressés.

copie A
page 53
de l'IRS B
EST

~~De plus, le chef de la gare en arrière opère, le cas échéant, dans des conditions analogues à celles prévues aux alinéas correspondants de l'article 24 à l'égard des mouvements susceptibles d'engager la voie parcourue à contre-voie en un ou plusieurs points intermédiaires (aiguille, cisaille,...).~~

§ 4 - Mouvement à contre-voie
d'une gare B
vers la gare en arrière A



Art. 26 - Un tel mouvement permet de faire circuler un train à contre-voie entre deux gares B et A, sans recourir à l'organisation d'une voie unique temporaire. Mais il nécessite, pour chaque train circulant dans ces conditions une entente (téléphonique ou par exprès) entre les deux chefs de gare intéressés et, comme tout mouvement à contre-voie, entraîne la marche à vue sur tout le parcours effectué à contre-voie (art. 2I).

Le chef de la gare B est seul qualifié pour ordonner le mouvement. Avant de remettre au mécanicien l'ordre écrit de se rendre à contre-voie à la gare A, il doit, en application des prescriptions de l'article I9, acquérir la double assurance que le chef de la gare A a pris les dispositions utiles pour arrêter et retenir les trains se dirigeant vers B et que le dernier train expédié par A vers B est bien arrivé à B.

A cet effet, le chef de la gare B demande au chef de la gare A (par téléphone ou par exprès) l'autorisation d'effectuer le mouvement à contre-voie en passant la dépêche suivante :

"B à A - Dernier train reçu de A (1) est train n° ... à ... heures ... minutes. Puis-je vous expédier train n° ... à contre-voie ?"

...../

(1) - Lorsque la gare B est temporaire et que, depuis sa reprise de service, elle n'a reçu aucun train de A, le chef de gare se renseigne auprès de la première gare en aval (dans chaque direction s'il y a une bifurcation) possédant un service permanent.

Le chef de la gare A, s'il est d'accord, prend les dispositions utiles pour arrêter et retenir les trains se dirigeant vers B.

Puis, si le dernier train expédié vers B est bien celui indiqué par le chef de la gare B, il donne l'autorisation sous la forme :

"A à B - Dernier train expédié vers B (1) est bien train n° ... à ... heures "... minutes. Pouvez m'expédier train n° .... à contre-voie".

Dans le cas contraire, le chef de la gare A donne l'autorisation conditionnelle suivante :

"A à B - Dernier train expédié vers B (1) n'est pas train n° ... mais train "n° ... à ... heures ... minutes."Pourrez m'expédier train n° ... à contre-voie "après l'arrivée de ce train".

De plus, le chef de la gare B opère, le cas échéant, dans des conditions analogues à celles prévues ~~au 5e et 6e alinéas de~~ aux alinéas correspondants de l'art.24 à l'égard des mouvements susceptibles d'engager la voie parcourue à contre-voie en un ou plusieurs points intermédiaires (aiguille, cisaille...).

~~En gare d'arrêt en pleine voie d'un train circulant à contre-voie, la protection doit en être assurée dans les conditions réglementaires habituelles; la dispense de protection prévue pour les lignes munies du block automatique ne s'applique pas dans ce cas particulier.~~

copie B p. 54 de l'IRS B Est

.....

(1) - Lorsque la gare A est temporaire et que, depuis sa reprise du service elle n'a expédié aucun train vers B, le chef de gare se renseigne auprès de la première gare en amont (dans chaque direction s'il y a une bifurcation) possédant un service permanent.

CHAPITRE V

Voie unique temporaire
Transbordement.

Maj.

§ 1 - Généralités.

Art. 27 - Lorsqu'une cause quelconque, prévue ou imprévue, entraîne l'interception de l'une des deux voies principales, la circulation des trains des deux sens peut être organisée sur la voie restée libre qui devient "voie unique temporaire".

Art. 28 - En ce qui concerne les trains circulant dans le sens normal sur la voie unique temporaire, la manoeuvre des signaux et leur observation par les mécaniciens continuent à avoir lieu dans les conditions habituelles.

Art. 29 - Les mécaniciens des trains circulant à contre-sens, sur la voie unique temporaire, c'est-à-dire en sens inverse du sens normal de circulation sur cette voie, n'ont pas à tenir compte des signaux de la voie interceptée qui continuent à s'adresser uniquement aux mouvements s'effectuant éventuellement sur cette dernière voie.

Il est alors fait usage, pour ces trains, soit de signaux spéciaux (cas de certaines voies uniques temporaires prévues à l'avance par exemple), soit de signaux à main.

Quant à leur espacement, il est réalisé, ~~sur indication contraire~~ au moyen du cantonnement téléphonique assuré de gare à gare, la dispense de protection applicable sur les lignes munies du block automatique cessant alors d'être valable.

Art. 30 - Les mécaniciens des trains circulant à contre-sens ne doivent pas dépasser la vitesse de 60 Km/h pour les trains munis du frein continu voyageur et de 40 Km/h pour les autres trains. Ils doivent être avisés des limitations de vitesse éventuelles inférieures aux taux ci-dessus, et non signalisées sur le terrain, (aiguilles de pleine voie prises en pointe qui doivent être franchies à 30 Km/h,

.....

chantiers de travaux, etc...) . Ils doivent faire fréquemment usage du sifflet, en particulier à l'approche des PN.

Art. 3I - Les agents intéressés (agents des postes, agents de la voie, gardes des passages à niveau, etc.) doivent être avisés de la circulation en voie unique temporaire.

Ils doivent alors protéger, ou signaliser, à l'avant et à l'arrière, à la distance réglementaire, les obstacles, chantiers de travaux, lorrys, etc. Toutefois, les limitations temporaires de vitesse peuvent ne pas être signalisées pour les trains circulant à contre-sens, à la condition que les mécaniciens de ces trains en soient avisés.

Art. 32 - La circulation en voie unique temporaire sur une voie ne modifie en rien les conditions de circulation sur l'autre voie. C'est ainsi, en particulier, que les mouvements à contre-voie en avant ou en arrière du point d'interception ne peuvent avoir lieu que dans les conditions réglementaires.

§ 2 - Voies uniques temporaires prévues.

Art. 33 - Lorsque l'interception de l'une des voies principales est due à une cause prévue (travaux de renouvellement, etc.) la voie unique temporaire établie sur l'autre voie est généralement exploitée dans les conditions réglées par un Avis. Elle peut également l'être dans les conditions fixées pour les voies uniques temporaires imprévues.

§ 3 - Pilotage

Art. 34 - Lorsque l'interception de l'une des voies principales est due à une cause imprévue (accident, détresse prolongée, etc.), la voie unique temporaire est exploitée sous le régime du pilotage.

.....

Dans ce régime la circulation de tout train sur la voie unique temporaire est subordonnée à l'autorisation d'un agent unique appelé pilote.

Des gardes sont placés aux deux origines de la voie unique temporaire. Ils sont chargés d'interdire toute expédition de train sur cette voie sans l'autorisation du pilote.

Art. 35 - En général, la voie unique temporaire est établie entre les deux gares les plus rapprochées du point d'interception qui disposent d'une jonction utilisable entre les deux voies principales.

Toutefois, s'il existe entre ces gares un changement de voie utilisable, celui-ci peut, si rien ne s'y oppose, être pris comme origine de la voie unique temporaire; il est alors considéré comme une gare pour l'application des dispositions du présent chapitre; un agent qualifié doit être détaché pour y remplir les fonctions de chef de gare.

Art. 36 - Tous les trains doivent être arrêtés avant d'entrer sur la voie unique temporaire; à cet effet les chefs de gare ~~maintiennent~~ maintiennent en permanence les dispositions utiles, ~~en position de fermeture, les signaux s'adressant à ces trains et ne les ouvrant que pour permettre l'expédition des trains.~~ si rien ne s'y oppose.

Art. 37 - Les trains circulant dans le sens normal, s'ils sont accompagnés par le pilote, doivent s'arrêter à la sortie de la voie unique temporaire.

Les trains circulant à contre-sens doivent marcher à vue aux abords de la sortie de la voie unique temporaire et, dans tous les cas, s'arrêter d'eux-mêmes avant de sortir de cette voie. De son côté, la gare où les trains circulant à contre-sens sortent de la voie unique temporaire doit placer un signal d'arrêt à main en avant de l'aiguille de sortie; ce signal ne doit être effacé, si rien ne s'y oppose, qu'après l'arrêt du train et après que le garde se sera assuré que l'aiguille de sortie est convenablement disposée.

.....

Art. 38 - Le chef de gare qui organise le pilotage doit prendre les mesures utiles pour que la voie unique ne puisse être engagée en aucun point intermédiaire (aiguille, cisaille, transversale) sans l'autorisation du pilote et que les aiguilles prises en pointe par les trains circulant à contre-sens soient convenablement disposées pour ces trains.

A cet effet, si ces points sont gardés, il doit remettre aux gardes contre reçu (par écrit ou téléphoniquement) une consigne analogue à celle prévue pour les gardes d'entrée de la voie unique temporaire.

Si ces points ne sont pas gardés, il y fait placer des gardes, à moins qu'il n'ait l'assurance que les clés interdisant l'accès de la voie unique temporaire en ces points et immobilisant les aiguilles dans la position convenable ne seront pas utilisées sans l'autorisation du pilote.

Ces dispositions doivent être prises au plus tard :

- Au passage du premier train s'il circule dans le sens normal,
- Avant l'expédition du premier train, s'il circule à contre-sens.

copié art. 38 N. 57 de l'IRB EST mesure

Art. 39 - Les gardes d'entrée de la voie unique temporaire reçoivent de leur chef de gare, contre reçu, la consigne écrite ci-après :

"Un pilotage est organisé de ... à ... sur voie (I ou II) à partir de ....
"h.... m.

"M ... (nom, qualité) est nommé garde d'entrée de la voie unique temporaire
"à .... (lieu).

"Il ne doit laisser expédier sur cette voie aucun train sans l'autorisation
"du pilote.

"Date ..... heure ..... signature".

~~Chacun des chefs de gare de tête de la voie unique temporaire s'assure fréquemment par lui-même que le garde se conforme à ces prescriptions.~~

.....

Art. 40 - Le pilote, nommé par le chef de gare qui expédie le premier train sur la voie unique temporaire, reçoit de celui-ci, contre reçu, la commission ci-après :

"M .... (nom, qualité) est nommé pilote de la voie unique temporaire organi-"sée de ..... à ..... sur voie (I ou II) à partir de ..... h ..... m.

"Date ..... heure ..... signature".

Le pilote produit cette commission pour justifier de sa qualité auprès des agents intéressés.

Art. 41 - Lorsque, par suite de la durée du service ou pour toute autre cause, il est nécessaire de remplacer un pilote X, le chef de gare qui nomme le nouveau pilote Y retire des mains du pilote X la commission que celui-ci possède, ou s'assure que cette commission a été retirée par le chef de gare de l'autre extrémité de la voie unique temporaire.

Il vérifie ensuite, le cas échéant, que le dernier train autorisé par le pilote X à partir vers la gare où se trouve le nouveau pilote Y est arrivé à cette gare.

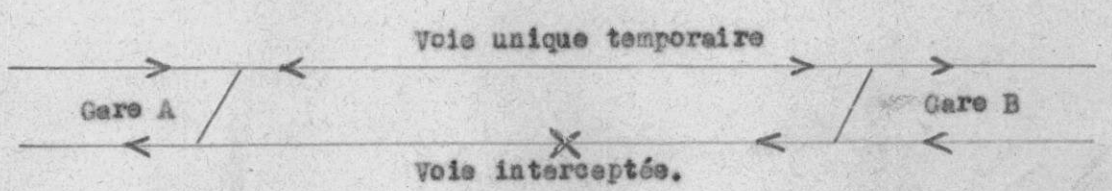
Enfin, il remet au pilote Y, contre reçu, la commission prévue à l'article 40.

Organisation du pilotage -

Art. 42 - Le pilotage est organisé par le chef de la gare qui expédie le premier train sur la voie unique temporaire.

Deux cas peuvent alors se présenter :

Premier cas : Le premier train circule dans le sens normal.



.....

Après avoir appliqué les prescriptions des articles 36, 39 et 40 (arrêt des trains, nomination d'un garde, nomination du pilote), le chef de la gare A transmet au chef de la gare B la dépêche suivante :

"A à B : J'organise un pilotage entre A et B, sur voie (I ou II), à partir "de ... h... minutes.

"J'ai placé un garde à l'entrée de la voie unique temporaire à ma gare.

"J'ai nommé pilote X ..... (nom, qualité).

"Placez un garde à l'entrée de la voie unique temporaire à votre gare".

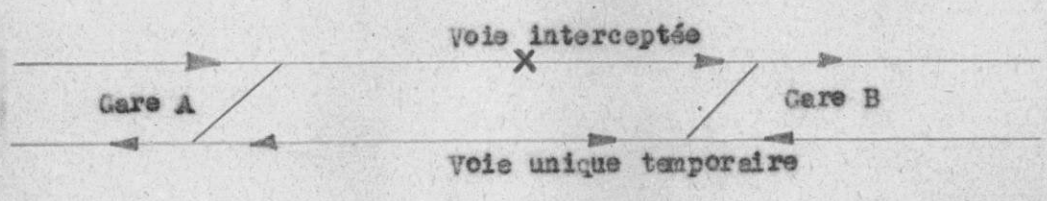
Au reçu de cette dépêche, le chef de la gare B, s'il ne l'a fait déjà, prend les dispositions utiles pour arrêter les trains à l'entrée de la voie unique temporaire (art. 36), nomme un garde (art. 39), et accuse réception par la dépêche suivante :

"B à A : Pris note de l'organisation d'un pilotage entre A et B sur voie ... "(I ou II) à partir de ... h... minutes, et de la nomination de X ... (nom, qualité) "comme pilote.

"J'ai placé un garde à l'entrée de la voie unique temporaire à ma gare".

Le premier train à expédier sur la voie unique temporaire circulant dans le sens normal, le chef de la gare A n'a aucune formalité spéciale à observer pour son expédition.

<u>Deuxième cas</u> : <u>Le premier train circule à contre-sens.</u>



Les mêmes dispositions préalables sont appliquées et les mêmes dépêches échangées que pour le premier cas.

.....

De plus, le premier train devant circuler à contre-sens, le chef de la gare A ne peut expédier ce train sans avoir l'assurance que la voie unique temporaire est libre de toute circulation.

A cet effet, il complète comme suit la dépêche d'organisation :

"A à B .....

"Dernier train reçu de B(1) est train n° ... à ... h.... m. Puis-je vous "expédier train n° ... à contre-sens sur la voie unique temporaire ?"

Si le dernier train expédié de B vers A est bien celui indiqué par A, le chef de la gare B complète comme suit sa réponse :

"B à A .....

"Dernier train expédié vers A (2) est bien train n° ... à ... h... m. Pouvez "m'expédier train n° .... à contre-sens".

Sinon, le chef de la gare B donne l'autorisation conditionnelle suivante :

"Dernier train expédié vers A (2) n'est pas train n° ... mais train n° ... à ... h... m. Pourrez m'expédier train n° ... à contre-sens après l'arrivée de ce train".

copie art. 43 de l'IRS. B Est

N. 60. modifié

Art. 43 - Dans le 2e cas d'organisation du pilotage, s'il existe entre A et B une ou plusieurs aiguilles intermédiaires manoeuvrées par un poste où des trains sont expédiés sur la voie devenue voie unique temporaire ou en sortent, le chef de gare qui organise le pilotage, après avoir appliqué les prescriptions de l'article 38, doit acquérir, au moyen d'une entente avec l'aiguilleur, téléphoniquement ou par exprès, l'assurance que le dernier de ces trains a bien dégagé cette voie.

Art. 44 - En cas de dérangement du téléphone, les dépêches prévues à l'article 42 ci-dessus peuvent être échangées par exprès. En particulier lorsque le premier train à expédier sur la voie unique temporaire circule dans le sens normal, la dépêche d'organisation peut être remise à ce train qui peut en effet être expédié sans formalité spéciale (voir art.42, 1er cas).

.....

---

(1) - Lorsque la gare A est temporaire et que, depuis sa reprise du service elle n'a reçu aucun train de B, le chef de gare se renseigne auprès de la première gare en aval (dans chaque direction s'il y a une bifurcation) possédant un service permanent.

(2) - Lorsque la gare B est temporaire et que, depuis sa reprise du service elle n'a expédié aucun train vers A, le chef de gare se renseigne auprès de la première gare en amont (dans chaque direction s'il y a une bifurcation) possédant un service permanent.

n 45. Les chefs de gare avisent verbalement les mécaniciens de la circulation en voie unique temporaire.

Le chef de gare qui expédie les trains à contre-sens doit remettre aux mécaniciens, les conducteurs, les aides de l'immobilisation en vitesse utiles.

Fonctionnement du pilotage -

Art. 45 - ~~Le chef de gare qui expédie les trains à contre-sens sur la voie unique temporaire doit en aviser verbalement les agents de ces trains et remettre aux mécaniciens, le cas échéant, les ordres de limitation de vitesse utiles.~~

~~Aucun train ne doit s'engager sur la voie unique temporaire sans l'ordre verbal du pilote donné au mécanicien et au garde d'entrée de la voie unique temporaire, sauf dans le cas prévu à l'article 50.~~

Art. 46 - Le mécanicien du premier train expédié sur la voie unique temporaire reçoit l'ordre écrit d'aviser verbalement de la voie unique temporaire les agents intéressés (agents des postes, agents de la voie, gardes des P.N., etc.) qu'il rencontrera. Lorsque pour donner ces avis le train doit s'arrêter en pleine voie, il est dispensé de se protéger (sur les lignes où cette protection est prévue) à la condition que chacun de ces arrêts ne dépasse pas 2 minutes.

Si ce premier train circule à contre-sens, le mécanicien reçoit du chef de gare qui l'expédie l'ordre de marcher à vue; ~~le mécanicien expédié dans ces conditions doit faire fréquemment usage du sifflet~~; son attention est attirée sur le fait qu'il peut rencontrer un obstacle non protégé par des signaux à main.

Art. 47 - Les chefs des deux gares extrêmes de la voie unique temporaire règlent, en accord avec le régulateur sur les lignes soumises à la régulation, l'ordre de succession des trains. Ils en avisent en temps utile le pilote.

Art. 48 - Sauf exceptions prévues aux articles 49 et 50 ci-après, le pilote accompagne tous les trains qui circulent sur la voie unique temporaire.

Il prend place sur la machine des trains qu'il accompagne.

Art. 49 - Lorsque plusieurs trains doivent être successivement expédiés dans le même sens sur la voie unique temporaire avant le passage d'un train de sens contraire, le dernier de ces trains est seul accompagné par le pilote. ~~Les autres trains sont expédiés en présence du pilote et sur son autorisation verbale.~~ Les autres trains sont expédiés en présence du pilote et sur son autorisation verbale.

.....

Art. 50 - Lorsque le pilote n'a pas les moyens d'être présent à la gare d'où doit être expédié un train X, le chef de cette gare peut demander au pilote l'autorisation d'expédier le train X en passant la dépêche suivante :

"Chef de gare de .... à pilote .... (nom).

"Dernier train reçu de .... sur voie unique temporaire est train Y (train "de sens contraire au train X)..... à .... h.... m.

"Puis-je expédier train X sur cette voie en dehors de votre présence ?"

Le pilote, s'il est d'accord, vérifie que le dernier train expédié en sens contraire du train X est bien le train Y, puis il donne l'autorisation sous la forme :

"Pilote .... (nom) à chef de gare de ....

"Dernier train expédié vers.... sur voie unique temporaire est bien train Y "à .... h....m.

"Pouvez expédier train X sur cette voie en dehors de ma présence".

Le chef de gare expédie alors le train X en remettant au mécanicien et au garde d'entrée de la voie unique temporaire une copie de la dépêche d'autorisation du pilote.

Nouvel alinéa art 50 IRSA EGF

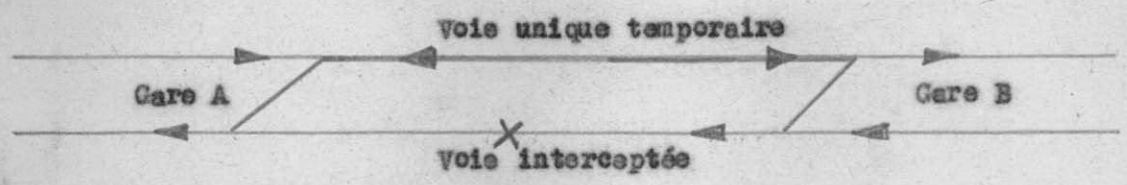
Art. 51 - Lorsqu'un train X doit sortir de la voie unique temporaire par une aiguille intermédiaire, le pilote peut ne pas accompagner ce train X. Si le prochain train Y circule en sens contraire sur la voie unique temporaire, le pilote doit alors avant d'autoriser l'expédition du train Y, s'assurer auprès du garde de l'aiguille intermédiaire que le train X a dégagé la voie unique temporaire.

Lorsqu'un train doit s'engager sur la voie unique temporaire par une aiguille intermédiaire, le pilote, s'il ne peut être présent à cette aiguille, donne au garde l'autorisation d'expédier le train en opérant dans des conditions analogues à celles prévues à l'article 50 ci-dessus.

Art. 52 - Le chef de gare qui ordonne une manoeuvre engageant la voie unique temporaire avise verbalement le garde qu'il s'agit d'une manoeuvre et non de l'expédition d'un train.

.....

Suppression du pilotage -



Art. 53 - Lorsque la voie interceptée est redevenue libre, le chef de gare qui en est informé le premier en avise téléphoniquement ou par exprès l'autre chef de gare. Le chef de la gare B pour lequel la voie interceptée est la voie normale reprend l'expédition des trains sur cette voie sans formalités spéciales.

Art. 54 - Le pilotage est supprimé par le chef de la gare A pour lequel la voie unique temporaire est la voie normale d'expédition des trains.

Deux cas peuvent se présenter :

Premier cas : Le pilote se trouve à la gare A .

Le chef de la gare A retire la commission du pilote et la consigne du garde de sa gare (1); puis il reprend le service normal. Il en informe le chef de la gare B par la dépêche suivante (transmise téléphoniquement, par exprès ou par le premier train expédié dans les conditions normales);

"A à B - Je supprime pilotage sur voie .... (I ou II), à partir de ....h....m. "et reprend service normal sur cette voie".

Au reçu de cette dépêche, le chef de la gare B retire la consigne du garde à sa gare.

Deuxième cas : Le pilote se trouve à la gare B.

Le chef de la gare A demande au chef de la gare B l'autorisation de supprimer le pilotage et de reprendre le service normal sous la forme :

"A à B - Dernier train reçu de B sur voie unique temporaire est train n°.... "à .... h.....m.

"Puis-je supprimer pilotage et reprendre service normal sur cette voie"?

...../

(1) - Dans le cas où le pilote aurait autorisé un train à venir de B vers A en dehors de sa présence (art.50) le chef de la gare A ne doit supprimer la consigne du garde à sa gare et reprendre le service normal qu'après l'arrivée de ce train.

Le chef de la gare B, s'il est d'accord, retire la commission du pilote et la consigne du garde à sa gare, puis, après avoir vérifié que le dernier train expédié vers A est bien celui indiqué par A, donne l'autorisation sous la forme :

"B à A - Dernier train expédié vers A sur voie unique temporaire est bien "train n° .... à .... h.... m. Pouvez supprimer pilotage et reprendre service normal sur cette voie".

Le chef de la gare A peut alors retirer la consigne du garde à sa gare et reprendre le service normal.

Art. 55 - Si entre A et B existent une ou plusieurs aiguilles intermédiaires, le chef de la gare A qui supprime le pilotage doit s'assurer, le cas échéant, avant de reprendre le service normal, que le dernier train circulant à contre-sens ayant pénétré par ces aiguilles sur la voie unique temporaire, ou devant en sortir par ces aiguilles, a bien dégagé cette voie.

Les deux chefs de gare s'entendent ensuite pour retirer ou annuler, aussi rapidement que possible, les consignes données aux gardes de ces aiguilles.

Ils ajoutent à la dépêche de suppression du pilotage toutes indications utiles à ce sujet.

§4 - Transbordement -

Art.56 - Lorsque les deux voies principales sont toutes deux interceptées, et qu'un transbordement des voyageurs devient nécessaire, on peut soit effectuer des mouvements à contre-voie, de part et d'autre du point d'interception, entre l'obstacle et les gares voisines, soit organiser deux voies uniques temporaires entre l'obstacle et les gares voisines.

A cet effet, le chef de l'une des deux gares entre lesquelles se trouve le point d'interception désigne un agent qualifié pour remplir les fonctions de chef de gare à l'obstacle et en avise l'autre gare.

Si l'obstacle est de faible longueur et si le chef de gare à l'obstacle peut s'opposer facilement au départ d'un train de l'obstacle vers l'une ou

.....

l'autre des gares, des gardes d'entrée de la voie unique temporaire à l'obstacle ne sont pas indispensables, le chef de gare à l'obstacle en remplissant alors lui-même les fonctions.

Si l'une des deux voies est rendue à la circulation avant l'autre, les chefs des deux gares entre lesquelles se trouve l'obstacle peuvent s'entendre pour organiser une voie unique temporaire sur cette voie.

- 8 DEC. 1947

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER
FRANÇAIS

RÉGION DU SUD-EST

DIRECTION

23945

N° AGM 18/213

PARIS, LE - 5 DEC 1947

20, Bd DIDEROT (12e)

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

Objet :

4e étape d'unification de la Réglementation. Transmission de l'Instruction Régionale de Sécurité B.

3e division

Comme suite à ma lettre n° AGM 18/192 du 1er-12-1947 je vous remets ci-joint le projet d'Instruction Régionale de Sécurité B dont les dispositions doivent remplacer en partie celles du Règlement général d'Exploitation Sud-Est, lors de la 4ème étape d'unification de la Réglementation.

Ce projet a été établi conformément aux indications données par vos Services.

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

Le Directeur
de la Région Sud-Est,

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
SERVICE CENTRAL du MOUVEMENT
SECRÉTARIAT
- 6 DEC 1947
Dossier M N° / Pièce N°

Copie à Monsieur le Chef de la Division ~~XXXXXXXXXX~~
des Etudes - Exploitation
Région du SUD-EST,
Copie à Monsieur le Chef de la Subdivision des "Trains"
Division du Mouvement des Trains et des Machines
Région de la Méditerranée,
Copie à Monsieur DELOISON, I.D. Région SUD-EST.

cl. 4/11

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

- 4 NOV. 1947

3ème

MINUTE

N° 13.305

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
SERVICE CENTRAL du MOUVEMENT
SECRÉTARIAT
- 5 NOV. 1947
Dossier
M N° —
Pièce N°

Cher Monsieur,

Suite à ma lettre du 30 octobre dernier.

Je vous adresse ci-jointes mes observations sur le projet d'Instruction Régionale SUD-EST de Sécurité B.

Je pense qu'un texte définitif pourra maintenant être établi. Bien entendu, mes Services sont à la disposition des vôtres pour la mise au point utile.

Votre bien dévoué.

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

Monsieur FLOUVIEZ,
Chef de la Division
du Mouvement,
Région du SUD-EST.

T. 20/X

S.N.C.F.
Service Central
du Mouvement

3ème Division

20/10/47

Observations du Service Central M.

sur le premier projet de la nouvelle Instruction Régionale SUD-EST de Sécurité B.

Chapitre I

Art.195 - Je vous propose de compléter cet article par le renvoi suivant piqué à la fin du premier alinéa :

" (1) S'il s'agit d'un train spécial ne faisant pas l'objet " d'un Avis-train, la dépêche doit comporter les indications utiles " relatives à la marche du train (horaire,etc...)" .

Art.197 - Le 1er alinéa pourrait être complété par la phrase : "Cette " dépêche peut être complétée par l'indication de l'horaire approxima- " tif à suivre par le train " .

Art.198 - Je vous propose de rédiger comme suit le dernier alinéa: " Toutefois, la suppression d'un train peut exceptionnellement ne pas " être annoncée à l'avance, en particulier en cas de dérangement du " téléphone.

Chapitre II

Art.227 - Je serais d'avis de reporter le texte du renvoi dans le texte " de l'article.

Art.230 - Cet article est à supprimer (voir observations sur le projet d'I.R.S.A.).

Art.233 et 234 -Compte tenu des dispositions insérées dans l'I.R.S.A., ces articles peuvent être supprimés.

Art.248 - Je serais d'avis de supprimer les mots " en parcourant à " contre-voie la partie de voie comprise entre le changement de voie " utilisé situé en avant de ce train et le train lui-même " .

Art.249 - A l'avant-dernier alinéa,il convient de remplacer " Dans le cas contraire " par " dans les autres cas " , la machine de pousse ne pouvant pas toujours pousser les wagons restés sur la voie.

Art.251 - Article reporté dans l'I.R.S.A.

.....

Chapitre IV

Je vous propose d'adopter pour les différents articles de ce chapitre l'ordre des articles correspondants de l'I.R.S.B. EST.

Par ailleurs, je vous demande d'appliquer dès à présent certaines dispositions déjà en vigueur sur d'autres Régions.

- l'appellation " mouvements à contre-voie " est réservée aux trains circulant en sens contraire du sens normal de circulation, à l'exclusion des trains circulant sur une voie unique temporaire qui seront désignés sous le nom de " mouvements à contre-sens " ;

- les mécaniciens des trains circulant à contre-voie n'observent pas les signaux de la voie qu'ils devaient suivre normalement;

~~- le signal de marche à contre-voie n'est plus porté par les trains circulant à " contre-sens " sur une voie unique temporaire;les agents VB étant prévenus de l'organisation du pilotage ,un tel signal ne présente plus d'intérêt;~~

- les trains circulant à contre-voie doivent tous observer la marche à vue;

- compte tenu de la marche à vue imposée à tous les trains, on peut admettre que les agents de la voie avisés de la circulation à contre-voie peuvent ne protéger à l'avant qu'à une distance de 100 m les obstacles qui viendraient à engager la voie intéressée,la protection à l'arrière étant bien entendu assurée à la distance réglementaire;

Chapitre V

Je vous propose d'intituler ce chapitre " Voie unique temporaire - Transbordement".

Bien que je n'aie pas l'intention de modifier les règles Sud-Est de pilotage, je pense néanmoins qu'il serait désirable de profiter de l'occasion pour apporter certains assouplissements à ces règles.Voici sur quels points des modifications pourraient être faites

a) abandon, pour les trains à contre-sens, de l'obligation d'observer les signaux de la voie obstruée. marche à vue à la sortie

Cette mesure ferait disparaître les exceptions actuelles pour les lignes à block automatique et pour les lignes équipées en block avec circuit de voie.

Les trains circulant à contre-sens seraient alors cantonnés téléphoniquement.

....

~~b)~~ - je serais d'avis de fixer à 60 km/40 la limite de vitesse des trains circulant à contre-sens et de prescrire la marche à vue pour ces trains aux abords de la sortie de la voie unique temporaire;

~~c)~~ - il n'y aurait que des avantages à supprimer l'arrêt à la sortie des trains circulant dans le sens normal; bien entendu, ces trains devraient s'arrêter lorsqu'ils sont accompagnés par le pilote, mais n'auraient plus l'obligation de remettre à la sortie le bulletin qu'ils reçoivent lorsqu'ils ne sont pas accompagnés par cet agent;

- ~~d)~~ il serait intéressant de pouvoir expédier un train en dehors de la présence du pilote.

- ~~e)~~ les trains à contre-sens ne porteraient plus le signal de marche à contre-voie.

Je vous demande d'examiner ces différents points. Le cas échéant, votre Instruction Régionale B pourrait s'inspirer de l'I.R.S.B. EST.

Transbordement

Les règles Sud-Est actuelles conduisent à des dispositions compliquées toutes les fois qu'une interception entraîne un double pilotage.

Je vous demande d'examiner si des règles plus simples telles que celles de l'article 70 de l'I.R.S.B EST ne pourraient pas leur être substituées.

Nota : Les règles S.E. pour les mouvements à contre-voie et les voies uniques temporaires seraient étendues aux lignes à double voie ex-S.O.

---

g

4 NOV. 1947

OBSERVATIONS DU SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT
SUR LE PREMIER PROJET D'INSTRUCTION REGIONALE SUD-EST
DE SECURITE B

Chapitre I

Art.I95 et I97 - Ces deux articles peuvent être fusionnés (voir art. Ier IRSB - Est)

Le 3ème alinéa de l'article I95 sera à reporter dans l'IRS "relations avec les PN"

Art.I99 - Le registre des circulations extraordinaires (mod.366) est en même temps le registre de transmission de service dont il est parlé à l'I.R.S.A.; l'article I99 peut, par suite être abrogé.

Chapitres II et III

Art.230, 233,234 et 25I - Les dispositions de ces articles ont été reportées à l'I.R.S.A.

Chapitre IV

Je vous propose d'adopter pour les différents articles de ce chapitre l'ordre des articles correspondants de l'I.R.S.B. EST.

Par ailleurs, je vous demande d'appliquer dès à présent certaines dispositions déjà en vigueur sur d'autres Régions.

- l'appellation "mouvements à contre-voie" est réservée aux trains circulant en sens contraire du sens normal de circulation, à l'exclusion des trains circulant sur une voie unique temporaire qui seront désignés sous le nom de "mouvements à contre-sens";

- les mécaniciens des trains circulant à contre-voie n'observent pas les signaux de la voie qu'ils devaient suivre normalement;

- les trains circulant à contre-voie doivent tous observer la marche à vue;

- compte tenu de la marche à vue imposée à tous les trains, on peut admettre que les agents de la voie avisés de la circulation à contre-voie peuvent ne protéger à l'avant qu'à une distance de 100 m. les obstacles qui viendraient à engager la voie intéressée, la protection à l'arrière étant bien entendu assurée à la distance réglementaire;

Chapitre V

Je vous propose d'intituler ce chapitre "Voie unique temporaire - Transbordement".

Bien qu'il ne soit pas dans mes intentions de modifier les règles Sud-Est de pilotage, je pense néanmoins qu'il serait

.....

désirable de profiter de l'occasion pour apporter certaines retouches à ces règles en plus de celles que vous proposez. Voici sur quels points des modifications pourraient être faites:

- abandon, pour les trains à contre-sens, de l'obligation d'observer les signaux de la voie obstruée.

Cette mesure ferait disparaître les exceptions actuelles pour les lignes à block automatique et pour les lignes équipées en block avec circuit de voie.

Les trains circulant à contre-sens seraient alors cantonnés téléphoniquement.

En contre partie, ces trains devraient observer la marche à vue aux abords de la sortie de la voie unique temporaire;

- limitation à 60/40 Km. de la vitesse des trains circulant à contre-sens;

- substitution d'un avis verbal à un avis écrit :

  - pour prévenir les agents intéressés de l'organisation du pilotage
  - pour l'expédition des trains à contre-sens et pour faire circuler sans le pilote les trains sur la voie unique temporaire, les limitations de vitesse utiles pour les trains à contre-sens étant, bien entendu, données par écrit;

- substitution des chefs de gare au pilote pour régler l'ordre de succession des trains;

- suppression de la présentation d'un signal jaune aux aiguilles intermédiaires prises en pointe par les trains à contre-sens;

- suppression de l'arrêt à la sortie de la voie unique temporaire, pour les trains circulant dans le sens normal (sauf bien entendu lorsque l'arrêt est nécessaire, pour déposer le pilote par exemple);

- possibilité d'expédier un train en dehors de la présence du pilote;

- suppression du signal de marche à contre-voie pour les trains circulant à contre-sens.

Par ailleurs, je pense qu'il n'y a pas lieu d'indiquer à l'article 265 par quels moyens peut être obtenu l'arrêt des trains, à l'entrée de la voie unique temporaire.

Enfin certains textes peuvent être allégés (par exemple art.271), ou même supprimés (art.274, dernier alinéa de l'art.275, etc..)

Transbordement

Les règles Sud-Est actuelles conduisent à des disposit

.....

compliquées toutes les fois qu'une interception entraîne un double pilotage.

Je vous demande d'examiner si des règles plus simples telles que celles des I.R.S. B. Est et Sud-Ouest ne pourraient pas leur être substituées.

NOTA - Les règles S.E. pour les mouvements à contre-voie et les voies uniques temporaires seraient étendues aux lignes à double voie ex S.O.

1er projet

B

INSTRUCTION REGIONALE DE SECURITE B

-=-=-=-

Prescriptions spéciales aux lignes à double voie.

-=-=-=-=-=-

SOMMAIRE

INSTRUCTION REGIONALE DE SECURITE B

-:-:-:-:-

BP

~~Recueil des~~ prescriptions spéciales aux lignes à double voie

---

- CHAPITRE I -

Mise en marche des trains

§ 1 - Trains à marche tracée

ARTICLE 195 - La mise en marche des trains à marche tracée (trains réguliers, facultatifs, spéciaux et supplémentaires) est annoncée aux chefs de gare intéressés, soit par écrit (distribution du Livret de la marche des trains - distribution d'avis de trains spéciaux, d'avis écrits de mise en marche de trains facultatifs, etc...), soit par dépêche (annonce, par le chef de la gare d'origine, de la mise en marche d'un train facultatif ou supplémentaire, etc...).

Toutefois, ces trains peuvent être mis en marche sans annonce préalable, en particulier en cas de dérangement du téléphone.

ISR

Dans la mesure du possible, la mise en marche des trains facultatifs et spéciaux est annoncée aux agents intéressés des Services de la Traction et de la Voie. Les dispositions à observer pour la transmission de ces avis sont prévues par Consignes.

§ 2 - Trains à marche indéterminée.

ARTICLE 197 - La mise en marche de trains à marche indéterminée est annoncée par dépêche par le chef de la gare d'origine, aux chefs de gare intéressés.

Toutefois, ces trains peuvent être mis en marche sans annonce préalable, en particulier en cas de dérangement du téléphone.

§ 3 - Suppression des trains.

ARTICLE 198 - La suppression d'un train est annoncée par dépêche, par le chef de gare qui supprime le train, aux chefs de gare intéressés.

Toutefois, les trains peuvent être supprimés sans annonce préalable en cas de dérangement du téléphone.

.....

§ 4 - Registre de circulation.

ARTICLE 199 - Chaque chef de gare doit tenir un registre de circulation qui est rempli dans les conditions indiquées sur l'imprimé correspondant.

§ 5 - Trains de service.

ARTICLE 200 - Les trains de service circulent, soit comme trains à marche tracée, soit comme trains à marche indéterminée dans les conditions prévues aux articles ci-dessus.

ARTICLE 201 - Sur son parcours de travail(1) le train de service doit s'arrêter à chaque gare, y compris la gare d'entrée sur ce parcours.

Ces gares renseignent le mécanicien du train de service, afin de permettre à ce dernier d'arriver aux points de garage en temps utile pour que le train suivant ne soit pas arrêté.

Le mécanicien peut s'arrêter pour les besoins du service en n'importe quel point de pleine voie; le train de service est protégé pendant le temps de son stationnement et pendant les cinq minutes qui suivent son départ dans les conditions prévues pour la protection des obstacles (art. 61 de l'Instruction Régionale de Sécurité A)(2)

ARTICLE 202 - Les trains de service circulent sur les voies principales dans le sens normal de la circulation et doivent par conséquent s'aiguiller dans une gare ou sur une communication de pleine voie s'il est nécessaire de changer le sens du parcours.

Toutefois, sur le parcours de travail, les trains de service peuvent, exceptionnellement, circuler à contre-voie si l'avis d'Arrondissement annonçant leur mise en marche les y autorise. La marche à contre-voie s'effectue dans les conditions réglementaires prévues au Chapitre IV ci-après.

.....

(1) - Les avis ou dépêche relatifs à la mise en marche des trains de service précisent le parcours de travail de ces trains.
A défaut, ce renseignement est fourni par le personnel d'accompagnement du train.
Le parcours de travail peut d'ailleurs être constitué par la totalité du parcours.
(2) - Sur les lignes munies du block automatique les trains de service (autres que les draisines) n'ont pas à être protégés pendant leur stationnement.

- CHAPITRE II -

Circulation des trains

§ 1 - Sens normal de circulation

ARTICLE 218 - ~~Sur les lignes à double voie,~~ Chaque voie est affectée à un sens de circulation, les trains empruntant normalement la voie de gauche dans le sens de leur marche.

§ 2 - Modification dans l'ordre normal de succession des trains de même sens. Changements de garages - Suppression des arrêts.

ARTICLE 227 - Tout chef de gare peut, lorsque cette mesure présente un avantage pour le service, modifier l'ordre normal de succession de deux trains de même sens, soit en garant l'un des trains pour l'autre ~~train avant son point de garage normal ou d'arrivée~~[1], soit en expédiant l'un des trains, avant son tour, ~~au delà de son point de garage normal~~ jusqu'à un autre point de garage ~~(1)~~, ou bien faire circuler . . . . . .

allégeole biote

ARTICLE 229 - Lorsque le téléphone fonctionne, la modification de l'ordre normal de succession de deux trains de même sens est annoncée, par le Chef de gare qui modifie cet ordre, aux Chefs de gare intéressés.

ARTICLE 230 - Lorsqu'un train ne transportant pas de voyageurs est expédié avant son tour, il peut partir avant son heure réglementaire, mais il ne doit pas prendre d'avance sur l'horaire du train qui devait le précéder, à moins qu'il ne s'agisse d'une ligne où l'expédition des trains en avance sur leur horaire peut être autorisée ~~par le Régulateur~~ dans les conditions de l'article 112 de l'Instruction Régionale de Sécurité A.

IRSA

ARTICLE 233 - Lorsqu'un train doit être garé, le garage est effectué soit sur une des voies normales de garage, soit, si elles sont toutes occupées, sur une voie de garage réservée à la circulation

.....

(1) - Le garage d'un train pour un autre train peut également être obtenu en faisant circuler le premier train sur une autre voie principale pour laisser passer l'autre train.

de sens contraire ou sur l'autre voie principale elle-même si la circulation sur celle-ci le permet.

Lorsque, dans ces conditions, un train se gare sur la voie principale réservée à la circulation de sens contraire, la protection de cette voie doit être assurée dans les conditions prévues à l'article 61, non seulement pendant que le train se gare ou sort de son garage, mais encore pendant tout le temps où il stationne sur la dite voie principale.

Si le garage est impossible, soit parce que les voies normales de garage sont occupées, soit parce que le garage sur les voies opposées ou sur l'autre voie principale gênerait la circulation des trains de sens inverse, soit pour toute autre cause, le train continue sa marche jusqu'au point de garage suivant.

ARTICLE 234 - Sur les lignes régulées, le Régulateur peut, en cas de retard, faire supprimer les arrêts d'un train ne transportant pas de voyageurs, après s'être assuré auprès des gares intéressées qu'il n'en résulte pas d'inconvénient pour le service.

Le Régulateur renseigne alors les gares qui doivent être franchies sans arrêt et fait donner les ordres utiles au Mécanicien.

Sur les lignes non régulées, certaines gares désignées peuvent appliquer des dispositions analogues, dans les conditions fixées par Consigne d'Arrondissement.

- CHAPITRE III -

Incidents

- § 1 - Secours -

ARTICLE 239 - Un mécanicien demande le secours:

- lorsque, par suite d'avarie à la machine, de déraillement, etc..., il estime que le secours est nécessaire,

....

- lorsque, par suite d'impuissance de la machine (surcharge, pousse d'un train précédent, manque d'eau, etc...), il juge nécessaire de laisser tout ou partie de son train en pleine voie.

ARTICLE 240 - Lorsque la détresse se produit en gare, le mécanicien avise verbalement le chef de gare qui fait le nécessaire pour se procurer une machine de secours.

ARTICLE 241 - Lorsque le train en détresse se trouve en pleine voie, le Mécanicien établit une demande de secours.

Le secours peut être demandé par l'arrière(1) ou par l'avant(2) compte tenu:

par ailleurs

- de la nécessité d'obtenir le secours le plus rapidement possible (situation du train par rapport aux gares voisines, proximité d'une machine ou d'un train pouvant porter secours, etc...),
- des circonstances particulières telles que véhicule avarié en queue du train empêchant matériellement de le pousser, fermeture de la ligne au service derrière le train, etc...

La demande de secours est rédigée par écrit dans les termes suivants:

italiques

"Train N° ..... machine N° ..... (ou deuxième partie du "train N° .....) ..... véhicules .... tonnes, en détresse au "Km..... à ..... heures .....minutes pour .....(indiquer "brièvement le motif de la demande de secours) demande le secours "par .....(l'arrière ou l'avant suivant le cas(3). Vagon de se- "cours ou grue de relevage de ..... tonnes nécessaire (éventuelle- "ment)".

.....

---

(1) - C'est-à-dire que la machine de secours devra aborder le train par l'arrière.
(2) - C'est-à-dire que la machine de secours devra aborder le train par l'avant.
(3) - Indiquer les circonstances particulières qui peuvent motiver l'envoi du secours dans un sens déterminé (véhicule avarié en queue empêchant matériellement de pousser le train, etc...).

Dans le cas où le secours est demandé par l'avant, la demande de secours doit porter la mention:

"Le train ne sera pas remis en marche et ne se laissera pas pousser".

Si un mécanicien demandant le secours par l'avant doit quitter son train (voir art. 242 ci-après, par exemple), il donne, avant de partir, à un agent qui gardera le train[1] l'ordre écrit, contre reçu, de ne pas le laisser pousser.

ARTICLE 242 - Si la machine du train est en état de marche, le mécanicien peut se rendre à la gare en avant, en conduisant éventuellement une première partie du train pour porter la demande de secours au chef de gare.

Dans le cas contraire, la demande de secours est transmise par exprès à l'une quelconque des gares voisines. Si cet exprès rencontre un poste téléphonique lui permettant de communiquer, soit directement, soit par un ou plusieurs intermédiaires, avec l'une ou l'autre des gares voisines, il transmet la demande de secours au chef de gare.

ARTICLE 243 - Un train ayant fait une demande de secours par l'arrière peut être remis en marche avant l'arrivée de la machine de secours; si cette machine venait entre temps à être expédiée par la gare en arrière, elle continuerait jusqu'à la gare en avant, où elle s'arrêterait et prendrait les instructions du chef de gare.

Un train ayant fait une demande de secours par l'arrière peut également être poussé par la machine d'un train de même sens survenant cette dernière laissant au besoin son propre train en pleine voie.

ARTICLE 244 - Un train ayant fait une demande de secours par l'avant doit, ainsi que l'engagement en a été pris sur la demande de

.....

(1) - Si le mécanicien ne dispose pas d'agent pour garder le train, il remplace dans la demande de secours les mots: "Le train ne sera pas remis en marche et ne se laissera pas pousser" par "train abandonné" ou "deuxième partie du train abandonnée".

secours, rester à l'arrêt jusqu'à l'arrivée de la machine de secours. Il ne pourrait être remis en marche ou être poussé qu'avec l'autorisation du Chef de la gare en avant:

- soit dans le cas où le mécanicien aurait annulé la demande de secours par l'avant et lorsque le Chef de la gare en avant, lui accusant réception de cette annulation, l'aurait autorisé à remettre son train en marche ou à le laisser pousser,

- soit lorsque le Chef de la gare en avant aurait fait transmettre, par exprès, par l'intermédiaire d'un poste téléphonique ou par la machine de secours envoyée par l'arrière, une dépêche avisant le mécanicien ou l'agent gardant le train que la demande de secours par l'avant est annulée et que le train peut, par suite, être remis en marche ou être poussé.

ARTICLE 245 - Si un Chef de gare recevant une demande de secours dispose d'une machine pouvant fournir le secours dans le sens demandé, il l'utilise en observant, suivant le cas, les prescriptions des articles 246 et suivants.

Dans le cas contraire, il transmet la demande de secours à une gare disposant d'une machine ou à la gare de secours de la section sur laquelle se trouve le train en détresse.

ARTICLE 246 - La circulation de la machine de secours jusqu'à la première gare en arrière ou en avant du train en détresse a lieu habituellement dans les conditions prévues pour les trains à marche indéterminée.

ARTICLE 247 - Lorsque le secours est envoyé par l'arrière, le Chef de la première gare en arrière expédie la machine de secours vers l'arrière du train en détresse dans les conditions fixées par la réglementation du cantonnement.

ARTICLE 248 - Lorsque le secours est envoyé par l'avant, le Chef de la première gare en avant, avant de donner au mécanicien de la machine de secours l'ordre écrit de se diriger en marchant à vue

.....

de se rendre à contre-voie jusqu'au train en détresse,

~~vers l'avant du train en détresse, en parcourant à contre-voie la partie de voie comprise entre le changement de voie utilisé situé en avant de ce train et ce train lui-même~~, doit se conformer aux prescriptions ~~des articles 252 et suivants~~ du chapitre IV de la présente Instruction concernant les mouvements à contre-voie.

chapitre X

§ 2 - Rupture d'attelage.

ARTICLE 249 - Lorsqu'un mécanicien s'aperçoit que son train s'est divisé par suite de rupture d'attelage, il doit veiller à ce que la partie du train laissée en arrière ne rejoigne pas brusquement la première partie.

Si la deuxième partie est en vue et arrêtée, le mécanicien peut reculer vers cette deuxième partie.

Dans le cas contraire, le mécanicien continue sa marche jusqu'à la première gare, où il s'arrête et renseigne d'urgence le chef de gare.

De leur côté, les agents de train de la partie séparée de la machine doivent, dès qu'ils s'aperçoivent de la rupture d'attelage, serrer les freins dont ils disposent de manière à arrêter dès que possible cette deuxième partie.

Si le train comporte une machine de pousse, la deuxième partie pourra, si rien ne s'y oppose, être poussée par cette machine.

Dans le cas ~~contraire~~ contraire, la deuxième partie devra être immobilisée et protégée comme s'il s'agissait d'un obstacle, cette deuxième partie pouvant, si rien ne s'y oppose, être poussée par un train de même sens survenant.

Les chefs des deux gares voisines s'entendront, s'il y a lieu, pour dégager la voie aussi rapidement que possible.

§ 3 - Dérive.

ARTICLE 250 - Dès qu'un agent constate une dérive ou en est averti, il prévient, s'il le peut, d'urgence les gares et les postes vers lesquels se dirige la dérive. Cet avis doit être transmis de

.....

gare en gare et de poste en poste, jusqu'à un point tel que la dérive ne pourra certainement pas l'atteindre.

Tous les agents intéressés doivent être avisés d'urgence et doivent faire tous leurs efforts pour arrêter la dérive et pour en éviter ou tout au moins en atténuer les conséquences.

S'il s'agit d'une dérive dans le sens normal de la circulation, les signaux doivent être fermés à son passage comme pour un train ordinaire. S'il s'agit, au contraire, d'une dérive à contre-voie, les signaux qui s'adressent aux trains à la rencontre desquels circule la dérive doivent être fermés d'urgence. Les agents des trains doivent être prévenus dès l'arrêt de leur train, afin de pouvoir éventuellement faire descendre les voyageurs s'il y a danger de collision avec la dérive.

Les aiguilleurs ne doivent laisser passer les trains ainsi arrêtés qu'après avoir été avisés que la dérive a été elle-même arrêtée.

Après son arrêt, la dérive devra être protégée comme s'il s'agissait d'un obstacle. La voie sera dégagée par entente entre les chefs des deux gares voisines.

§ 4 - Accidents divers.

ARTICLE 251 - Lorsque, en route, un mécanicien ou un conducteur aperçoit sur une voie voisine de sens opposé un obstacle, ou constate une dégradation sur cette voie, sans que l'obstacle soit protégé par un signal, il arrête immédiatement ou fait arrêter son train, afin de faire protéger l'obstacle dans les conditions réglementaires.

Le mécanicien repart ensuite et s'arrête à la première gare, ou s'il rencontre un agent de la Voie, pour lui signaler l'obstacle.

En outre, s'ils croisent un autre train avant qu'ils aient pu prévenir un agent de la Voie ou une gare, le mécanicien et les conducteurs doivent présenter un signal d'arrêt à main et aviser, après l'arrêt, le mécanicien et les conducteurs de ce train de la présence de l'obstacle.

.....

au suivant

- CHAPITRE IV -
Mouvements à contre-voie

§ 1 - Généralités

ARTICLE 252 - Les mouvements à contre-voie sont effectués, en cas de nécessité, sur un parcours aussi réduit que possible. Ils donnent lieu à la remise d'un ordre écrit au mécanicien (à moins qu'il ne s'agisse de mouvements à contre-voie sur de faibles parcours s'effectuant dans les conditions prévues à l'article 261 ci-après). Toutefois, l'ordre de marcher à contre-voie peut être donné par téléphone, lorsqu'il s'agit du retour à la gare en arrière d'un train arrêté en pleine voie (article 256).

ARTICLE 253 - L'agent qui donne cet ordre doit acquérir l'assurance que la partie de voie à parcourir est libre de toute circulation et le restera jusqu'au moment où cessera le mouvement à contre-voie.

ARTICLE 254 - En dehors de ceux effectués sur de faibles parcours, qui font l'objet de l'article 261 ci-après, les mouvements à contre-voie peuvent être classés en 3 catégories:

- Mouvements à contre-voie de la gare en avant vers un point de pleine voie,
- Mouvements à contre-voie d'un point de pleine voie vers la gare en arrière,
- Mouvements à contre-voie d'une gare vers la gare en arrière.

§ 2 - Mouvement à contre-voie de la gare en avant vers un point de pleine voie.

ARTICLE 255 - Le chef de la gare en avant est seul qualifié pour ordonner un tel mouvement.

En général, ce mouvement est consécutif à une demande de secours par l'avant faite par un train en détresse. Dans ce cas, le chef de la gare en avant doit se conformer aux prescriptions de l'art. 253 en opérant comme suit:

.....

Il acquiert l'assurance que la partie de voie à parcourir à contre-voie est libre de toute circulation:

- dans le cas où la demande de secours lui a été apportée par la machine du train en détresse[1], par le fait que cette machine (et éventuellement la partie de train qu'elle conduit) est arrivée,

- dans le cas où la demande de secours lui a été apportée par un exprès[2] suivant la voie, en interrogeant cet exprès,

- dans les autres cas (demande de secours transmise téléphoniquement ou portée à la gare en avant par un exprès ne suivant pas la voie, etc...), en demandant au chef de la gare en arrière le numéro du dernier train expédié avant le train en détresse et en vérifiant que ce train est arrivé à sa gare, ou bien par une reconnaissance de la voie.

Il acquiert l'assurance que cette partie de voie restera libre en vérifiant que la demande de secours porte bien la mention[3] :

"Le train ne sera pas remis en marche et ne se laissera pas pousser".

Si, entre le train en détresse et la gare en avant, un changement de voie utilisable existe entre les voies principales, le chef de cette gare peut, si rien ne s'y oppose, expédier la machine de secours par voie normale jusqu'à ce changement de voie, de façon à limiter au minimum le parcours à contre-voie ~~(art. 252)~~. Il fait alors accompagner la machine par un agent qualifié.

.....

---

(1) - Le mécanicien a dû alors prévenir du mouvement à contre-voie les agents intéressés (~~article 259~~).

(2) - L'exprès a dû alors prévenir du mouvement à contre-voie les agents intéressés (~~art. 259~~).

(3) - S'il s'agit d'un train (ou d'une partie de train) abandonné, le chef de la gare en avant ne pourra expédier la machine de secours après s'être assuré que la partie de voie à parcourir est libre, qu'après avoir acquis l'assurance auprès du chef de la gare en arrière qu'aucun train n'a été expédié derrière le train en détresse et ne le sera plus jusqu'au moment où la machine de secours abordera le train en détresse.

§ 3 - Mouvement à contre-voie d'un point de pleine voie vers la gare en arrière.

ARTICLE 256 - Le chef de la gare en arrière est seul qualifié pour ordonner un tel mouvement qui a lieu, par exemple, lorsqu'un train ou une partie de train arrêtée en pleine voie doit revenir ou être conduit à contre-voie à la gare en arrière, soit à la demande du mécanicien ou d'un agent resté avec la partie du train, soit sur l'initiative du chef de la gare en arrière.

Le chef de la gare en arrière se conforme aux prescriptions de l'article 253 en opérant comme suit:

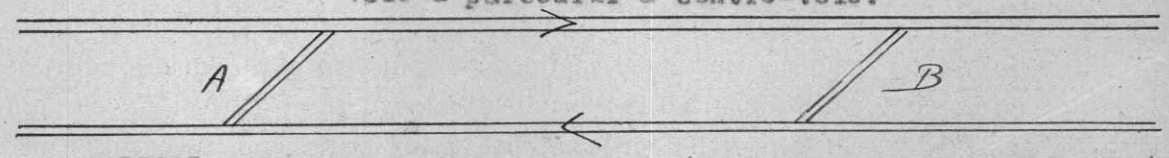
Il prend les dispositions utiles pour retenir toute circulation se dirigeant vers la partie de voie qui va être parcourue à contre-voie.

Puis, s'il s'agit d'un train qui doit revenir à contre-voie, jusqu'à la gare en arrière, il vérifie qu'aucune circulation n'a été expédiée derrière ce train et transmet au mécanicien, soit par exprès(1), soit par l'intermédiaire d'un poste téléphonique, l'ordre de revenir à contre-voie.

S'il s'agit, au contraire, d'un train, d'une partie de train ou de vagons qu'il envoie chercher par une machine pour les ramener à sa gare, il donne directement au mécanicien(2) de cette machine l'ordre écrit de revenir à contre-voie.

§ 4 - Mouvement à contre-voie d'une gare B vers la gare en arrière A (3)

Voie à parcourir à contre-voie:



ARTICLE 257 - Le chef de la gare qui expédie le train à contre-voie (B dans l'exemple ci-dessus) est seul qualifié pour ordonner un

.....

(1) - Cet exprès, s'il suit la voie, prévient alors du mouvement à contre-voie les agents intéressés (art. 259).
(2) - Le mécanicien prévient alors du mouvement à contre-voie les agents intéressés (art. 259).
(3) - S'il existe entre les gares A et B une communication 1-2, les mouvements à contre-voie peuvent avoir leur origine ou leur terminus en ce point à condition d'y installer un agent qui remplisse les fonctions de chef de gare.

tel mouvement qui a lieu en général à la suite d'une interruption de la circulation sur l'autre voie principale, lorsque cette interruption est d'assez courte durée pour que l'on puisse éviter d'organiser un pilotage.

Le chef de la gare B doit, pour se conformer aux prescriptions de l'art. 253, acquérir l'assurance que le dernier train expédié par A est bien arrivé en B et que le chef de la gare A a pris les dispositions utiles pour retenir les trains se dirigeant vers B.

A cet effet, il transmet à A la dépêche suivante:

italique "B à A - Dernier train reçu de A est train N° .... à .... heures "... minutes. Puis-je vous expédier train N° ..... à contre-voie ?".

Le chef de la gare A, s'il est d'accord, prend les dispositions utiles pour retenir les trains se dirigeant vers B, puis, après avoir vérifié que le dernier train expédié vers B est bien celui indiqué par B, il transmet à cette gare la dépêche suivante:

italique "A à B - Dernier train expédié vers B est bien train N° ..... "à .... heures ... minutes. Pouvez m'expédier train N° ..... à contre-"voie. Je retiens tout train impair, jusqu'à l'arrivée du train N°...".

En cas de dérangement du téléphone, les dépêches ci-dessus sont échangées par exprès.

Un ou plusieurs autres trains peuvent être expédiés à contre-voie par la gare B, moyennant l'application, pour chacun d'eux, des dispositions qui précèdent. De plus, avant d'expédier chacun de ces trains, le chef de la gare B doit s'assurer auprès de A, au moyen d'un échange de dépêches, que le train précédent ayant circulé à contre-voie est bien arrivé à cette gare. S'il ne peut obtenir cette assurance (détresse, dérangement du téléphone)....) il expédié le train avec ordre de marcher à vue jusqu'à la gare A, après qu'il s'est écoulé un délai d'au moins 10 minutes[1] après le départ du train précédent

En cas d'arrêt en pleine voie d'un train circulant à contre-voie, la protection doit en être assurée dans les conditions

.....

(1) - Ce délai minimum est réduit à 5 minutes si la distance entre les gares A et B est inférieure à 5 kilomètres; il est porté à 15 minutes si cette distance est supérieure à 10 kilomètres et à 20 minutes si elle est supérieure à 15 kilomètres.

réglementaires habituelles; la dispense de protection prévue pour les lignes munies du block automatique ne s'applique pas dans ce cas particulier.

§ 5 - Dispositions communes aux mouvements à contre-voie faisant l'objet des §§ 2,3 et 4° ci-dessus.

ARTICLE 258 - S'il existe des aiguilles ou des cisailles en des points du parcours à contre-voie, l'agent qui ordonne le mouvement à contre-voie prescrit par écrit au mécanicien de s'arrêter avant d'aborder ces points et de ne reprendre sa marche qu'après s'être assuré que les aiguilles sont convenablement disposées et qu'aucun mouvement n'engage ou n'est susceptible d'engager la voie parcourue. Il lui prescrit en outre de ne pas dépasser la vitesse de 30 Km/h au franchissement des aiguilles prises en pointe.

L'arrêt n'a toutefois pas à être prescrit en avant d'une aiguille ou d'une cisaille:

1° - S'il existe en ce point un agent prévenu par avis écrit ou téléphonique du mouvement à contre-voie et chargé de vérifier la position des aiguilles ainsi que d'interdire l'accès à la voie où doit s'effectuer le mouvement à contre-voie, jusqu'après le passage de ce mouvement.

2° - Si les appareils de voie interdisant l'accès en ce point à la voie parcourue à contre-voie sont pourvus d'un cadenas ou d'un dispositif d'enclenchement et si l'agent qui ordonne le mouvement à contre-voie a l'assurance que la clé libérant ces appareils ne sera pas utilisée avant le passage de ce mouvement. S'il s'agit d'une aiguille prise en pointe à contre-voie, il faut en outre qu'elle reste immobilisée dans la position convenable par un cadenassage, un enclenchement ou tout autre dispositif d'immobilisation.

Si une aiguille intermédiaire est manoeuvrée par un poste où des trains sont susceptibles d'être expédiés sur la voie parcourue à contre-voie ou d'en sortir, l'agent qui ordonne le mouvement à contre-voie doit acquérir l'assurance que le dernier de ces trains a bien dégagé cette voie et qu'aucun autre train ne pénétrera plus par cette

.....

aiguille jusqu'au moment où cessera le mouvement à contre-voie.

ARTICLE 258 bis - S'il existe, sur la voie parcourue à contre-voie, des ralentissements pour travaux de la voie, l'agent qui ordonne le mouvement à contre-voie indique par écrit au mécanicien les sections sur lesquelles il doit ralentir ainsi que le taux du ralentissement à observer.

ARTICLE 259 - Lorsqu'un mouvement doit être effectué à contre-voie, les agents intéressés (agents des postes, agents de la voie, gardes des passages à niveau, etc...) doivent en être avisés, dans la mesure du possible, par l'agent qui ordonne ce mouvement.

A partir du moment où ils ont reçu avis d'un mouvement à contre-voie, ces agents ont à protéger en avant et en arrière les obstacles, les travaux qu'ils seraient amenés à effectuer sur cette voie, ainsi que les lorrys qu'il serait indispensable d'y faire circuler, jusqu'après le passage du mouvement à contre-voie.

Si les agents intéressés n'ont pu être tous prévenus en temps utile, l'ordre donné au mécanicien de circuler à contre-voie doit comporter en outre des prescriptions de l'article 258 ci-dessus la prescription de marcher à vue sur tout le parcours effectué à contre-voie et de faire fréquemment usage du sifflet.

ARTICLE 260 - Sauf dans le cas de mouvements à contre-voie sur de faibles parcours (art. 261 ci-après), tout train ou machine circulant à contre-voie doit porter à l'avant le jour un drapeau rouge déployé, la nuit un feu rouge.

§ 6 - Mouvements à contre-voie sur de faibles parcours.

ARTICLE 261 - On peut être amené à exécuter des mouvements à contre-voie sur de faibles parcours, à l'intérieur d'une gare ou en pleine voie (en cas notamment de rupture d'attelage lorsque la deuxième partie du train est en vue et arrêtée).

Les mouvements à contre-voie dans les gares s'effectuent dans les conditions réglementaires prévues pour les manoeuvres.

.....

En pleine voie, les mouvements à contre-voie ont lieu sur l'initiative du mécanicien qui doit alors se conformer au préalable aux prescriptions de l'article 253 ci-dessus.

- CHAPITRE V -

Pilotage

§ 1 - Généralités.

ARTICLE 262. - Quand la circulation doit être suspendue accidentellement[1] sur une des voies principales, elle est reportée sur l'autre voie au moyen d'un pilotage.

ARTICLE 264 - Le pilotage consiste à faire accompagner les trains ou machines, sur la voie unique, par un agent spécialement désigné à cet effet par un ordre écrit et qui prend le titre de pilote.

Le pilotage est organisé par le chef de l'une des gares situées de part et d'autre de l'obstacle, conformément aux dispositions de l'article 270.

ARTICLE 265 - Tous les trains doivent s'arrêter avant d'entrer sur la voie unique temporaire.

En conséquence, les gares ou postes situés aux deux extrémités de la voie unique temporaire arrêtent, au moyen de leurs signaux fixes, tous les trains qui se dirigent vers la voie unique temporaire.

Sauf dans les gares d'arrêt général, les disques rouges s'adressant à ces trains sont maintenus constamment fermés.

Si les signaux fixes ne comprennent pas de disque rouge et sont constitués uniquement par un carré ou un sémaphore précédé d'un avertissement, le carré ou le sémaphore ne doit être ouvert qu'après l'arrêt du train et pour la durée de son passage seulement.

.....

---

(1) - Lorsque l'interruption de la circulation sur une des voies principales peut être prévue à l'avance ou doit avoir une longue durée, les Chefs d'Arrondissements intéressés règlent par consigne les conditions dans lesquelles la circulation doit s'effectuer sur l'autre voie principale.

A défaut de signaux fixes permettant d'obtenir l'arrêt des trains avant l'entrée de la voie unique temporaire, les trains sont arrêtés par des signaux à main faits à la distance prescrite par l'article 61 de l'Instruction Régionale de Sécurité A et appuyés par des pétards.

Des gardes sont placés aux deux extrémités de la voie unique. Ils sont munis (contre reçu) d'un ordre écrit d'arrêter tout train se présentant à l'aiguille pour entrer sur la voie unique et de ne le laisser passer que sur l'ordre verbal du pilote présent à l'aiguille.

Cette consigne doit être exécutée à la lettre.

Aucun train ne doit donc entrer sur la voie unique sans s'être arrêté à l'aiguille, quelque voisine que soit cette aiguille de la gare ou du poste formant la tête de la voie unique et, sous aucun prétexte, l'ordre verbal qui doit être donné par le pilote ne peut être remplacé par un ordre écrit laissé au garde.

Chacun des chefs de gare de tête de la voie unique temporaire s'assure fréquemment par lui-même que le garde se conforme à ces prescriptions.

ARTICLE 266 - Pendant toute la durée du pilotage, les signaux fixes situés entre les deux points considérés comme têtes de la voie unique temporaire s'adressent exclusivement: ceux de la voie 1 aux trains impairs, ceux de la voie 2 aux trains pairs, circulant les uns et les autres sur la voie unique. En conséquence, la protection de l'obstacle, ainsi que des trains circulant sur la voie encombrée, doit être assurée au moyen de signaux à main.

Dans le cas où les signaux fixes d'une voie ne peuvent être facilement observés par le mécanicien circulant sur l'autre voie[1], la protection et l'espacement des trains circulant à contre-voie sont faits avec des signaux à main. Le pilote en est avisé par écrit par

.....

(1) - Ce cas se présente en particulier quand les deux voies principales sont éloignées l'une de l'autre et sur certaines sections comprenant deux voies accolées de même parité.

le chef de gare qui organise le pilotage.

Si la position des signaux enclenchés s'oppose à l'entrée sur la voie unique temporaire ou à la sortie de cette voie, les chefs de gare de tête font supprimer temporairement les enclenchements correspondants.

Sur les lignes munies du block-system, les chefs de gare de tête de la voie unique temporaire préviennent les bloqueurs de leur gare de l'établissement du pilotage.

§ 1 bis - Dispositions spéciales aux lignes munies du block automatique.

ARTICLE 266 bis - Pendant toute la durée du pilotage, les signaux de la voie unique temporaire continuent à s'adresser aux trains circulant dans le sens normal. Sauf instructions spéciales, les mécaniciens des trains circulant à contre-voie ne doivent pas tenir compte des indications des signaux fixes de la voie obstruée.

Les agents des trains circulant à contre-voie ne sont pas autorisés à user de la dispense de protection prévue à l'article 6 de la première Annexe au Règlement des Signaux. En cas d'arrêt de ces trains, ils doivent assurer la protection dans les conditions réglementaires habituelles.

Sauf en cas de détresse ou de rupture d'attelage, le chef de la gare B située à la tête de la voie unique temporaire, qui a expédié un train à contre-voie, ne doit expédier un autre train de même sens qu'après avoir reçu par dépêche téléphonique du chef de la gare A située à l'autre tête de la voie unique temporaire l'assurance que le premier train a dégagé cette voie.

Les dépêches à échanger dans ce cas sont les suivantes :

" B à A - J'annonce train n° .....".

" A à B - Voie libre derrière train n° .....".

Néligne

En l'absence de liaison téléphonique ou en cas d'interruption du téléphone, la circulation des trains à contre-voie s'effectue dans les conditions ci-après :

Un train ne doit partir de la gare B que s'il est écoulé depuis le départ du train précédent de même sens un délai d'au moins

10 minutes[1]. Les agents des postes intermédiaires maintiennent le même intervalle à l'aide de signaux à main.

En outre, lorsque le train précédent de même sens n'a pas été accompagné par le pilote, le mécanicien doit recevoir l'ordre de marcher à vue. Cet ordre lui est donné par le pilote, verbalement, si celui-ci accompagne le train, par écrit sur le bulletin visé à l'article 275, dans le cas contraire.

§ 2 - Devoirs des agents qui organisent le pilotage.

ARTICLE 267 - Le chef de gare qui organise le pilotage délègue comme pilote un agent de sa gare ou des trains. Il lui remet, pour l'accréditer auprès des agents des gares, des trains et de la Voie, un ordre écrit et signé ainsi conçu :

M..... est désigné comme pilote de .....
à ..... - Date et signature.

ARTICLE 268 - Lorsqu'il est nécessaire, par suite de la durée du service ou pour toute autre cause, de remplacer l'agent désigné comme Pilote, cette mesure peut être prise par l'un ou l'autre des Chefs de gare de tête de la voie unique temporaire.

Dans ce cas, il retire des mains du pilote l'ordre écrit qui lui avait été remis pour justifier de sa qualité et remet au nouveau pilote un ordre ainsi conçu :

M..... est désigné comme pilote de ..... à .....
en remplacement de M..... - Date, heure et signature.

ARTICLE 269 - S'il existe des aiguilles ou des cisailles à des points intermédiaires de la voie unique temporaire (communication de voies, ballastière, embranchements quelconques), le Chef de gare qui organise le pilotage doit placer un garde à chacun de ces points en lui donnant, par écrit (ou par dépêche téléphonique) contre reçu (ou accusé de réception), l'ordre de ne laisser aucun train engager la voie unique temporaire par les aiguilles ou les cisailles. Il recrute au besoin ces gardes parmi les agents de la Voie.

---

(1) Ce délai minimum est réduit à 5 minutes si la distance séparant les gares B et A est inférieure à 3 kilomètres; il est porté à 15 minutes, si cette distance est supérieure à 10 Km. et à 20 minutes si elle dépasse 15 Km.

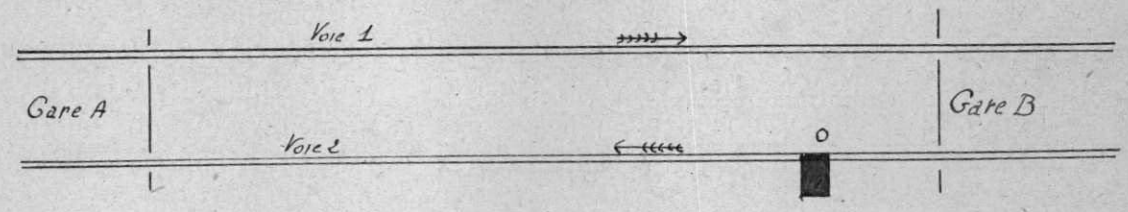
S'il existe déjà des aiguilleurs sur ces points, ils doivent être avisés de l'interception d'une des voies et la même consigne écrite (ou la même dépêche) leur est donnée contre reçu (ou accusé de réception).

Le Chef de gare qui fait passer le premier train à contre-voie ne doit le laisser partir qu'après avoir reçu l'assurance que ces mesures ont été prises. Toutefois, le Chef de gare peut autoriser le départ de ce train sans qu'un garde ait été placé au préalable à une aiguille ou à une cisaille, à la condition que les appareils de voie interdisant l'accès à ce point à la voie unique temporaire soient pourvus d'un cadenas ou d'un dispositif d'enclenchement et s'il a pu obtenir l'assurance que la clé libérant ces appareils ne sera pas utilisée jusqu'à la mise en place du garde. Ce dernier est installé au moyen du premier train expédié à contre-voie qui reçoit à cet effet l'ordre de s'arrêter avant d'aborder l'aiguille, ou la cisaille.

Enfin, s'il existe des postes de block en des points intermédiaires de la voie unique temporaire, les Bloqueurs doivent être prévus, par écrit ou par dépêche téléphonique, de l'organisation du pilotage par les soins du chef de gare qui l'établit (1).

ARTICLE 270 - Les dispositions à prendre pour l'organisation du pilotage par les chefs des gares situées aux deux extrémités de la voie unique sont les suivantes :

Supposons que l'obstacle soit au point O sur la voie 2 entre les deux gares consécutives A et B.



(1) Lorsque, au moment de l'organisation du pilotage, un train est engagé sur la voie où la circulation doit être suspendue, le chef de gare qui établit le pilotage, s'il n'a pas l'assurance que ce train est arrêté et ne se remettra pas en marche, doit donner aux Bloqueurs les avis prévus au présent article avant l'expédition du premier train à contre-voie.

Si le chef de l'une des gares A et B a connaissance de l'interception avant d'en avoir été informé par son collègue, il en avise celui-ci par dépêche. Si le téléphone ne fonctionne pas, le chef de gare qui expédiera les trains à contre-voie (B dans l'exemple ci-dessus) fait donner cet avis au chef de la gare A par la voie la plus prompte (piéton, voiture).

Dès que le chef de la gare B a été informé de l'interception, il arrête toute circulation vers l'obstacle (à l'exception de la machine de secours, s'il y a lieu).

Le pilotage est organisé selon l'une des deux méthodes suivantes :

1ère méthode - Le pilotage est organisé par le chef de gare qui expédie les trains sur la voie restée libre dans le sens normal de la circulation.

Cette méthode est employée dans les deux cas suivants :

1° - Le premier train à expédier sur la voie unique circule dans le sens normal, le téléphone fonctionnant ou ne fonctionnant pas au moment de l'organisation du pilotage;

2° - Le premier train à expédier sur la voie unique circule à contre-voie et le téléphone ne fonctionne pas.

1er Cas -

Le chef de la gare A nomme le pilote. Puis, après avoir pris les mesures prescrites à l'article 265, en ce qui le concerne, il avise le chef de la gare B de l'organisation du pilotage en lui transmettant la dépêche suivante :

"A à B - Circulation interrompue sur voie (deux) entre A et "B. J'établis pilotage sur voie (un) qui devient voie unique. "Je nomme M..... pilote par ordre écrit dont cet agent est "porteur."

Il précise en outre, si possible, la position de l'obstacle ainsi que sa nature.

Si le téléphone ne fonctionne pas, B est avisé de l'interception et de l'organisation du pilotage par un avis écrit conçu dans les mêmes termes que la dépêche ci-dessus et remis au premier train expédié vers B.

Au reçu de la dépêche ou de l'avis écrit d'organisation du pilotage, le Chef de la gare B place un garde avec consigne écrite à l'entrée de la voie unique. Il en informe le Chef de la gare A, par un avis ainsi conçu :

"B à A - Reçu avis d'organisation du pilotage sur voie (un). "J'ai placé à ma gare, avec consigne écrite, un garde à l'entrée "de la voie unique. J'ai pris note que M..... est nommé pilote".

Cet avis est transmis à A soit par le téléphone, soit, si le téléphone est dérangé, au moyen du premier train expédié vers A.

2ème cas -

Le ~~Chef~~ chef de gare A nomme le pilote. Puis, après avoir pris les mesures prescrites à l'article 265, en ce qui le concerne, il donne au pilote l'ordre de parcourir la voie 1 de A en B et de remettre au Chef de la gare B l'avis écrit suivant, complété si possible par l'indication de la position et de la nature de l'obstacle :

"A à B - Circulation interrompue sur voie (deux) entre A et "B. J'établis pilotage sur voie (un) qui devient voie unique. "Je nomme M..... pilote par ordre écrit dont cet agent est "porteur. Il suivra la voie (un) de A en B et vous dira si elle "est complètement libre ou quels trains et machines il a rencon- "trés sur cette voie. Je retiendrai tout train (impair). Je place "à ma gare un garde à l'entrée de la voie unique. Le pilote "vous remettra les reçus des consignes des gardes des aiguilles "intermédiaires".

Au reçu de cet avis, le Chef de la gare B place un garde avec consigne écrite à l'entrée de la voie unique; puis, si le pilote lui a donné l'assurance que la voie 1 est libre et les aiguilles intermédiaires gardées, il expédie à contre-voie le premier train qui circulera sur la voie unique temporaire, après lui avoir remis l'avis écrit suivant destiné au Chef de la gare A :

"B à A - Reçu avis d'organisation du pilotage sur voie (un). "J'ai placé à ma gare, avec consigne écrite, un garde à l'entrée "de la voie unique. J'ai pris note que M..... est nommé "pilote".

2ème méthode - Le pilotage est organisé par le chef de gare qui expédie les trains à contre-voie sur la voie restée libre.

Cette méthode ne peut être utilisée que si le téléphone fonctionne. Elle est employée lorsque le premier train circule à contre-voie.

Le chef de la gare B nomme le pilote. Puis, après avoir pris les mesures prescrites à l'article 265, en ce qui le concerne, il avise le chef de la gare A de l'organisation du pilotage en lui transmettant la dépêche suivante :

"B à A - Circulation interrompue sur voie (deux) entre B et A. "J'établis pilotage sur voie (un) qui devient voie unique. Je "nomme M....., pilote par ordre écrit dont cet agent est "porteur. Retenez tout train (impair). Dernier train reçu de A "est train N° ..... à ..... heures ..... minutes. Puis-"je vous expédier train N° ..... à contre voie".

Il précise en outre, si possible, la position de l'obstacle ainsi que sa nature.

Au reçu de cette dépêche, le chef de la gare A arrête tous les trains se dirigeant vers la voie unique et il place un garde avec consigne écrite à l'entrée de cette voie ; puis, après avoir vérifié que le dernier train expédié vers B est bien celui indiqué par le chef de la gare B, il transmet à ce dernier la dépêche suivante :

"A à B - Reçu avis d'organisation du pilotage sur voie (un). "J'ai pris note que M..... est nommé pilote. Je retiendrai "tout train (impair). J'ai placé à ma gare, avec consigne écrite, un garde à l'entrée "de la voie unique. Dernier train expédié vers B est bien train "N° ..... à ..... heures ..... minutes. Pouvez m'ex-"pédier train n° ..... à contre-voie".

Le chef de la gare B doit, avant d'expédier le premier train à contre-voie s'assurer, le cas échéant, que le dernier train ayant pénétré par les aiguilles intermédiaires sur la voie unique temporaire ou devant en sortir par ces aiguilles a bien dégagé cette voie

Article 271 - En général, le pilotage s'établit entre deux gares consécutives.

Toutefois, s'il existe dans l'intervalle une communication 1-2,

elle peut être prise comme tête de voie unique [1]. Dans ce cas, le chef de gare qui organise le pilotage installe sur ce point, indépendamment du garde qui manoeuvre les aiguilles, un second agent qui remplit les fonctions de chef de gare.

Lorsqu'il n'est pas possible, faute de personnel ou pour toute autre cause, de profiter d'une communication pour réduire le parcours en voie unique au moment même de l'établissement du pilotage, l'un ou l'autre des chefs de gare de tête peut le faire ultérieurement; à cet effet, il remet à l'agent qui doit remplir les fonctions de chef de gare à la nouvelle tête de voie unique une consigne écrite destinée au garde de cette aiguille, et un ordre écrit désignant le pilote en fonctions comme pilote sur le parcours réduit; puis il expédie cet agent avec le pilote quand celui-ci repart de sa gare à l'un de ses voyages. Arrivé au changement de voie, cet agent retire des mains du garde et du pilote l'ordre écrit dont chacun d'eux était porteur, leur remet à la place les nouvelles consignes et s'installe à la nouvelle tête de voie unique. A partir de ce moment, la circulation normale est reprise sur le tronçon de voie qu'il vient de parcourir et le pilotage ne fonctionne plus qu'entre la nouvelle gare temporaire et l'autre tête de voie unique.

plus simple

Lorsque l'obstacle est compris entre deux changements de voie non situés dans des gares, chacune des gares entre lesquelles le pilotage est établi d'abord opère comme il vient d'être dit, de manière à réduire au minimum le parcours en voie unique.

ARTICLE 271 bis - Les aiguilles situées à des points intermédiaires de la voie unique temporaire ne doivent pas, quand elles sont prises en pointe par les trains circulant à contre-voie, être franchies à une vitesse supérieure à 30 kilomètres à l'heure.

Généralités

Le chef de gare qui organise le pilotage remet au pilote un avis écrit mentionnant ces aiguilles et prescrit aux gardes-aiguilles de présenter un signal jaune (drapeau le jour, feu la nuit) à tout train circulant à contre-voie.

drapeau à supp.

Si le pilotage doit se prolonger, il est recommandé aux chefs de gare de s'entendre avec les chefs de district pour faire

---

(1) Ceci s'applique en particulier aux bifurcations qui offrent en général une communication permettant de passer directement ou indirectement d'une voie à l'autre.

tirefonner celles des aiguilles de la voie unique temporaire dont on n'a pas à se servir pendant la durée du pilotage. Il n'y a pas lieu à ralentissement sur les aiguilles ainsi tirefonnées.

ARTICLE 271 ter - S'il existe, sur la voie unique temporaire, des ralentissements pour travaux de la voie, le chef de gare qui organise le pilotage remet au pilote un avis écrit indiquant les sections sur lesquelles les trains circulant à contre-voie doivent ralentir ainsi que le taux du ralentissement à observer sur chacune d'elles.

voir formule Est 12000

Il avise aussitôt le chef de district intéressé qui doit alors faire placer à l'origine de chaque section un agent chargé de présenter un signal jaune (drapeau le jour, feu la nuit) aux mécaniciens circulant à contre-voie.

§ 3 - Devoirs du Pilote et des Mécaniciens.

ARTICLE 273 - Le pilote doit toujours être porteur du tableau de la marche des trains.

Il doit être informé d'avance par les chefs de gare de tête de la voie unique temporaire de toutes les circulations exceptionnelles.

art 47 Est

Il règle avec eux l'ordre de passage des trains, de manière à atténuer, autant que possible, les retards, en s'attachant surtout à assurer la régularité des trains de voyageurs, et, en première ligne, des express.

ARTICLE 274 - Dans aucun cas, le pilote ne doit laisser entrer sur la voie unique le premier train qui y circule à contre voie, avant d'avoir reçu l'assurance que la voie est libre et qu'un garde, placé à l'autre extrémité, a reçu l'ordre écrit de n'y laisser pénétrer aucun train sans la présence du pilote et sans son ordre.

ARTICLE 275 - Le pilote accompagne tous les trains et prend place sur la machine.

Toutefois, lorsque plusieurs trains doivent être expédiés dans le même sens avant le passage d'un train venant en sens contraire, le dernier de ces trains seul est accompagné par le pilote. Dans ce cas, le pilote présent à l'aiguille de la voie unique remet lui-même aux mécaniciens qui doivent passer sans être accompagnés,

pas o/o écrit

o/o écrit seuls pour limitations particulières.

l'ordre écrit d'avancer.

Si un train non accompagné par le pilote tombe en détresse, avis de la détresse et de la demande de secours, s'il y a lieu, est donné le plus promptement possible au pilote, afin qu'il prenne les mesures nécessaires.

ARTICLE 276 - Tout mécanicien prévenu de l'existence d'un pilotage doit, tant que le pilotage fonctionne, refuser de s'engager sur la voie unique sans être accompagné par le pilote ou sans que le pilote lui ait remis lui-même l'ordre écrit d'avancer. Il remet ensuite cet ordre à l'aiguilleur de sortie.

pas écrit

Sauf dans le cas de pilotage sur une ligne munie du block automatique (art. 266 bis) ou de double pilotage (art. 280) le mécanicien circulant à contre-voie doit obéir aux signaux fixes de la voie sur laquelle il devrait circuler normalement, à moins d'indication contraire donnée par le pilote (1) dans le cas prévu au 2e alinéa de l'article 266.

ARTICLE 277 - Si les agents de la Voie n'ont pas été prévenus en temps utile de l'établissement du pilotage, le pilote en informe le mécanicien du train qui passe le premier sur la voie unique temporaire. Le mécanicien doit alors observer la marche à vue s'il circule à contre-voie.

En outre, le pilote prévient les gardiens des passages à niveau et les agents de la Voie qu'il rencontre qu'à partir de ce moment ils ont à protéger en avant et en arrière les obstacles de toute nature sur la voie unique temporaire, ou les lorrys qu'il serait indispensable d'y faire circuler.

Lorsque pour donner ces avis, le train doit s'arrêter en pleine voie, il est exceptionnellement dispensé de se protéger à la condition que le temps perdu pour chacun de ces arrêts n'excède pas deux minutes.

Les trains circulant à contre-voie portent le signal prévu à l'article 260.

.....

(1) - Cet avis est donné au mécanicien par le pilote, soit verbalement, soit par écrit, suivant qu'il accompagne ou non les trains pilotés.

ARTICLE 277bis - Le pilote indique aux mécaniciens des trains circulant à contre-voie:

1° - les aiguilles qui doivent être franchies en pointe par ces trains, ainsi que la limitation de vitesse à observer sur ces aiguilles (art. 271bis),

2° - la position des chantiers de travaux du Service de la Voie et la limitation de vitesse à observer sur ces chantiers.

Le pilote donne ces avis, soit verbalement, soit par écrit, suivant qu'il accompagne ou non les trains pilotés.

§ 4 - Cessation du pilotage.

ARTICLE 278 - Lorsque la circulation peut être rétablie sur la voie interceptée, le chef de la gare de tête de la voie unique temporaire, qui en est informé le premier, en avise immédiatement par écrit ou par téléphone le chef de l'autre gare de tête.

Mais le pilotage ne cesse que lorsque le pilote est rentré à la gare qui expédiait les trains dans le sens normal. Par suite:

Si le pilote se trouve à cette gare, le chef de gare le retient, lui retire l'ordre écrit qui lui avait été remis, et informe le chef de l'autre gare, téléphoniquement ou par lettre remise au premier train de la cessation du pilotage.

Si, au contraire, le pilote se trouve à la gare qui expédiait les trains à contre-voie, il laisse à cette gare par écrit la déclaration qu'il cessera son service à son arrivée à l'autre gare et que la circulation normale peut être reprise. Puis il retourne à cette dernière gare, soit par le premier train, soit à pied s'il doit y arriver plus vite par ce moyen.

Par dérogation aux dispositions qui précèdent, le pilotage peut cesser alors que le pilote se trouve à la gare qui expédiait les trains à contre-voie, à condition que le téléphone fonctionne et moyennant l'application des mesures suivantes:

Le chef de la gare A qui expédie les trains dans le sens normal transmet à son collègue de la gare B, située à l'autre extrémité de la voie unique temporaire, la dépêche ci-après:

"A à B - Dernier train reçu de B sur voie unique temporaire "est train N° ..... à ..... heures ..... minutes.

....

"Puis-je cesser le pilotage".

Le chef de la gare B, s'il est d'accord, retire la nomination du pilote puis, après avoir vérifié que le dernier train expédié vers A est bien celui indiqué par A, il répond:

"B à A - Dernier train expédié vers A sur voie unique tempo-
"raire est bien train N° ..... à ..... heures ..... minutes. Pouvez
"cesser pilotage".

ARTICLE 279 - Lorsqu'un pilotage est supprimé:

1° - le chef de gare qui l'a organisé annonce la cessation du pilotage aux gardes des aiguilles des points intermédiaires,

2° - Chacun des chefs de gare retire l'ordre écrit qu'il a donné au garde de l'entrée de la voie unique.

§ 5 - Interceptions entraînant un double pilotage.

ARTICLE 280 - Lorsqu'un obstacle intercepte les deux voies, si l'interception doit être assez longue pour exiger un transbordement de voyageurs, on organise, dans chaque direction, un pilotage entre l'obstacle et la gare voisine.

Ces deux pilotages sont indépendants; chacun d'eux, établi par les soins du chef de gare de tête, est desservi par un pilote spécial.

Une fois le pilotage organisé, aucun train, aucune machine, même la machine de secours, aucun véhicule ne peut circuler entre l'une des gares et l'obstacle, sur l'une quelconque des voies, sans être accompagné par le pilote.

Sur les lignes munies du block-system, le block cesse de fonctionner sur toute la section sur laquelle les trains sont pilotés.

Sur les lignes munies du block automatique, les mécaniciens, quel que soit le sens dans lequel ils circulent, n'ont pas à tenir compte des indications des signaux fixes dans la zone où fonctionne le pilotage.

.....

ARTICLE 281 - Quand la circulation peut être rétablie, deux cas peuvent se présenter:

1er cas - Si l'une des voies est rendue libre avant l'autre, comme c'est le cas le plus ordinaire, le double pilotage est remplacé par un pilotage simple établi sur cette voie entre les deux gares, et ce pilotage est généralement assuré par celui des deux pilotes qui accompagne le premier train devant circuler directement d'une gare à l'autre, quel que soit son sens.

Soient A et B les deux gares de tête qui ont désigné respectivement comme pilotes Pa et Pb. Supposons que le premier train circulant directement d'une gare à l'autre aille de A vers B.

Lors de la dernière rencontre des pilotes à l'obstacle, le pilote Pb qui est en service du côté de B et qui va cesser ses fonctions, renvoie en B le train qui l'a amené, en lui donnant un ordre écrit (art. 275), puis il monte avec le pilote Pa dans le train venant de A qui doit continuer directement jusqu'en B. Lorsque ce train est arrivé en B, le chef de la gare B retire des mains des deux pilotes les ordres qui les ont nommés; il annule celui de son pilote Pb et remplace celui du pilote Pa par la consigne écrite suivante: "Voie un (ou deux) libre. Le pilote Pb cesse ses fonctions. J'ai nommé Pa pilote unique entre A et B; à son arrivée en A, il remettra copie du présent ordre au chef de la gare A."

a la ligne et en italiques

Arrivé en A, le pilote Pa donne copie de cet ordre au chef de gare et, à partir de ce moment, le pilotage fonctionne entre A et B, comme un pilotage simple ordinaire.

2e cas - Si les deux voies sont rendues à la circulation en même temps, la cessation du double pilotage a lieu comme suit:

A la dernière rencontre des pilotes, celui de ces agents qui se trouve en service du côté d'où doit venir le premier train circulant normalement d'une gare à l'autre retire des mains de son collègue l'ordre qui l'avait désigné comme pilote et lui remet en échange l'avis écrit suivant:

italiques

"Le pilote P au chef de gare d..... Voies un et deux libres. "Pilotage levé".

Chacun des pilotes rentre ensuite avec le dernier train piloté

.....

à sa gare d'origine, où il cesse son service. Ils remettent alors à leurs chefs de gare respectifs, l'un l'avis ci-dessus, l'autre les deux ordres écrits nommant les pilotes. La remise de ces pièces autorise à reprendre, à partir de ce moment, la circulation normale.

Toutefois, le premier train expédié dans la direction de l'obstacle, par chacune des gares de tête, après la cessation du pilotage, doit être encore arrêté et un bulletin de marche prudente jusqu'à la gare suivante doit être remis au mécanicien de ce train.

En outre, si le dernier train piloté et suivant la voie normale vient à s'arrêter entre l'obstacle et la gare de tête, il doit être protégé à l'arrière dans les conditions habituelles.

INSTRUCTION REGIONALE de SECURITE B

Recueil des prescriptions spéciales aux lignes à double voie

Avant M.

CHAPITRE I

Mise en marche des trains

§ 1 - Trains à marche tracée

Art. 192. - En principe, la mise en marche des trains à marche tracée (trains réguliers, facultatifs, spéciaux et supplémentaires) est annoncée aux Chefs de gare intéressés, soit par écrit (distribution du Livret de la marche des trains - distribution des avis de trains spéciaux - avis écrit, établi par le Chef de la gare d'origine, de la mise en marche de certains trains facultatifs, etc.), soit par dépêche (annonce, par le Chef de la gare d'origine, de la mise en marche d'un train facultatif ou supplémentaire etc.).

Toutefois, les trains peuvent être mis en marche sans annonce préalable, en particulier en cas de dérangement du téléphone.

Dans la mesure du possible, la mise en marche des trains facultatifs et spéciaux est annoncée aux Agents intéressés des Services de la Traction et de la Voie. Les dispositions à observer pour la transmission de ces avis sont prévues par Consignes.

Art. 193. - Dans le cas d'un train spécial, l'avis qui en annonce la mise en marche doit indiquer l'horaire suivi par ce train, les points où il doit se garer et les garages des trains qu'il doit dépasser. Le Chef de service s'assure, avant de donner le signal de départ, que le Mécanicien est pourvu de la marche du train spécial.

§ 2 - Trains à marche indéterminée

Art. 194. - En principe, la mise en marche des trains à marche indéterminée est annoncée par dépêche par le Chef de la gare d'origine, aux Chefs de gare intéressés.

Toutefois, ces trains peuvent être mis en marche sans annonce préalable, en particulier en cas de dérangement du téléphone.

Ce titre ne convient pas pour l'art. 196.

§ 3 - Suppression des trains

Art. 195. - En principe, la suppression d'un train est annoncée par dépêche, par le Chef de gare qui supprime le train, aux Chefs de gare intéressés.

Toutefois, les trains peuvent être supprimés sans annonce préalable en cas de dérangement du téléphone.

Art. 196. - Chaque Chef de gare doit tenir un registre de circulation, qui est rempli dans les conditions indiquées sur l'imprimé correspondant.

§ 4 - Trains de service

Art. 206. -

Les **trains de service** (1) assurent les transports de service (ballast, matériaux, distribution et reprise de matériel aux embranchements particuliers situés en dehors des gares, etc.). Leur composition est assujettie aux mêmes règles que celle des trains de marchandises.

La circulation des machines chasse-neige est assimilée à celle des trains de service, à moins qu'elles ne soient expédiées aux lieu et place d'un train supprimé, ou en tête d'un train de l'Exploitation, ou encore comme machine isolée ~~avec marche tracée à l'avance.~~

(art 76)

A

Art. 207. - En règle générale, les trains de service ne doivent être remorqués, en dehors du cas de secours, que par une seule machine. Cette machine est, autant que possible, placée en tête sur les pentes et en queue sur les rampes.

En cas de remorque par une machine à tender séparé cette machine peut circuler tender en avant.

Lorsqu'un train de service est poussé par la machine, en plus des prescriptions réglementaires prévues en pareil cas, les dispositions suivantes doivent être observées:

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

Art. 208. -

Les règles concernant la composition, le freinage et les limitations de vitesse des trains de service

caractères gras

~~Les règles de leur composition et le tonnage des freins montés~~ sont les mêmes que pour les trains de marchandises. Ils doivent toujours avoir à chacune de leurs extrémités un vagon muni d'un frein à vis.

Aucun train de service ne peut circuler sans être accompagné par un Chef de train de l'Exploitation, auquel le Service de la Voie adjoint les Agents nécessaires pour manœuvrer les freins et couvrir le train en dehors des gares. Le Chef de train leur donne les instructions nécessaires pour qu'ils obéissent aux signaux de la machine et prennent les mesures utiles en cas de rupture d'attelage.

Le Chef de train prend place sur la machine. Toutefois, s'il s'agit d'un train de service à marche tracée d'avance et circulant machine en tête, le Chef de train prend place dans le fourgon de tête, s'il y en a un.

(1) On les appelle aussi trains de ballast, alors même qu'ils sont affectés à des transports de service autres que le ballast proprement dit.

Art. 210. - Les services permanents de ballast et de matériaux font l'objet d'Avis-Ballast établis par les Chefs d'Arrondissement et remis aux Agents intéressés (Chefs des trains de ballast, Chefs de gare et Agents de la Voie situés sur le parcours de ces trains).

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

le train de service

ART. **212**. — Lorsque ~~l'Avis-Transport n'indique pas d'itinéraire fixe~~ circule comme train à marche indéterminée, le Chef de train règle la marche de son train de façon à arriver aux points de garage en temps utile pour que le train suivant trouve les signaux à voie libre.

ART. **214**. — **Sur les voies principales,** en dehors des gares, le Chef de train a l'initiative et la responsabilité de la conduite de son train, ~~conformément aux prescriptions des règlements et de l'Avis-Transport réglant le service du ballastage auquel il est attaché~~; il a, par suite, autorité sur le Mécanicien et sur tous les Agents de la Voie chargés du service des freins, de l'exécution des signaux et de la manœuvre des aiguilles, à l'entrée et à la sortie des sablières.

Pour les manœuvres à exécuter **sur les voies des sablières, en dehors des voies principales,** comme pour ce qui concerne la désignation des matériaux à transporter et des points de chargement et de déchargement, le Chef de train est placé sous les ordres des Chefs de section et Chefs de district.

Dans les gares, il est sous l'autorité du Chef de service.

ART. **215**. — A moins d'une **autorisation écrite** du Chef d'Arrondissement de l'Exploitation, les trains de ballast marchent sur les voies principales dans le sens normal. Les manœuvres à contre-voie, autres que celles autorisées dans les gares pour les trains de l'Exploitation, leur sont interdites. En conséquence, toutes les fois que ~~l'Avis-Transport indique un point autre qu'une gare comme limite du~~ parcours des trains de ballast, le Service de la Voie y établit une communication 1-2.

est limité à un point autre qu'une gare,

Les aiguilles de cette communication sont manœuvrées par un Agent de la Voie qui, en dehors des moments où il les manoeuvre, les tient constamment cadenassées.

ART. **217**. — En approchant des gares, le Mécanicien d'un train de service doit ralentir sa marche, de manière à pouvoir s'arrêter au besoin au point de stationnement ordinaire des trains.

Protection s/ double voie

CHAPITRE II

Circulation des trains

§ 1 - Sens normal de circulation

Art. 218. - Les trains des deux sens circulent sur des voies distinctes, les trains d'un même sens empruntant normalement la voie de gauche dans le sens de leur marche.

voies banalisées ?

§ 2 - Modifications dans l'ordre normal de succession des trains de même sens - Changements de garages - Suppression des arrêts

ART. **227.** — Tout Chef de gare peut, lorsque cette mesure présente un avantage pour le service, modifier l'ordre normal de succession de deux trains de même sens, soit en garant l'un des trains pour l'autre train avant son point de garage normal ou d'arrivée (1), soit en expédiant l'un des trains, avant son tour, au delà de son point de garage normal jusqu'à un autre point de garage (1).

ART. **228.** — Lorsque l'ordre normal de succession de deux trains de même sens a été modifié, les deux trains circulent sans formalité spéciale.

ART. **229.** — Lorsque le ~~télégraphe~~ téléphone fonctionne, la modification de l'ordre normal de succession de deux trains de même sens est annoncée, par le Chef de gare qui modifie cet ordre, aux Chefs de gare intéressés.

ART. **230.** — Lorsqu'un train ne transportant pas de voyageurs est expédié avant son tour, il peut partir *avant son heure réglementaire*, mais il ne doit pas prendre d'avance sur l'horaire du train qui devait le précéder, à moins qu'il ne s'agisse d'une ligne où l'expédition des trains en avance sur leur horaire peut être autorisée par le Régulateur dans les conditions de l'article 112.

(1) Le garage d'un train pour un autre train peut également être obtenu en faisant circuler le premier train sur une autre voie principale (voie de garage actif, voie lente de circulation, etc.) pour laisser passer l'autre train.

Art. **233.** — Lorsqu'un train doit être garé, le garage est effectué soit sur une des voies normales de garage, soit, si elles sont toutes occupées, sur une voie de garage réservée à la circulation de sens contraire ou sur l'autre voie principale elle-même (dans ces deux derniers cas, il est recommandé aux Chefs de service de ne pas s'exposer à retarder des trains de voyageurs circulant en sens inverse du train à garer).

Lorsque, dans ces conditions, un train se gare sur la voie principale réservée à la circulation de sens contraire, le signal supplémentaire d'arrêt à main, prescrit par l'article 59, doit être maintenu non seulement pendant que le train se gare ou sort de son garage, mais encore pendant tout le temps qu'il stationne sur la dite voie principale.

Si le garage est impossible, soit parce que les voies normales de garage sont occupées, soit parce que le garage sur les voies opposées ou sur l'autre voie principale troublerait la circulation des trains de sens inverse, soit pour toute autre cause, le train continue sa marche jusqu'au point de garage suivant.

Art. **234.** — Sur les lignes régulées, le Régulateur peut, en cas de retard, faire supprimer les arrêts d'un train ne transportant pas de voyageurs, après s'être assuré auprès des gares intéressées qu'il n'en résulte pas d'inconvénient pour le service.

Le Régulateur renseigne alors les gares qui doivent être franchies sans arrêt et fait donner les ordres utiles au Mécanicien.

CHAPITRE III

Incidents

§ 1 - Secours

Art. 239. - Un Mécanicien demande le secours:

- lorsque, par suite d'avarie à la machine, de déraillement, etc., il estime que le secours est nécessaire;
- lorsque, par suite d'impuissance de la machine (surcharge, pousse d'un train précédent, manque d'eau, etc.), il juge nécessaire de laisser tout ou partie de son train en pleine voie.

Art. 240. - Lorsque la détresse se produit en gare, le Mécanicien avise verbalement le Chef de gare qui fait le nécessaire pour se procurer une machine de secours.

Art. 241. - Lorsque le train en détresse se trouve en pleine voie, le Mécanicien établit une demande de secours.

Le secours peut être demandé par l'arrière (1) ou par l'avant (2) compte tenu par ailleurs:

- de la nécessité d'obtenir le secours le plus rapidement possible (situation du train par rapport aux gares voisines, proximité d'une machine ou d'un train pouvant porter secours, etc.);
- des circonstances particulières telles que véhicule avarié en queue du train empêchant matériellement de le pousser, fermeture de la ligne au service derrière le train, etc.

La demande de secours est rédigée par écrit dans les termes suivants:

"Train N° ... machine N° ... (ou deuxième partie du train N° ...) ... véhi-
"cules ... tonnes, en détresse au km. ... à ... heures ... minutes pour ...
"(indiquer brièvement le motif de la demande de secours) demande le secours
"par ... (l'arrière ou l'avant suivant le cas)(3). Vagon de secours ou grue
"de relevage de ... tonnes nécessaire (éventuellement)".

Dans le cas où le secours est demandé par l'avant, la demande de secours doit porter la mention:

"Le train ne sera pas remis en marche et ne se laissera pas pousser".

Si un Mécanicien demandant le secours par l'avant doit quitter son train (voir art. 242 ci-après, par exemple), il donne, avant de partir, à un Agent qui gardera le train (4) l'ordre écrit, contre reçu, de ne pas le laisser pousser.

---

(1) C'est-à-dire que la machine de secours devra aborder le train par l'arrière.
(2) C'est-à-dire que la machine de secours devra aborder le train par l'avant.
(3) Indiquer les circonstances particulières qui peuvent motiver l'envoi du secours dans un sens déterminé (véhicule avarié en queue empêchant matériellement de pousser le train, etc.).
(4) Si le Mécanicien ne dispose pas d'Agent pour garder le train, il remplace dans la demande de secours les mots:"Le train ne sera pas remis en marche et ne se laissera pas pousser" par "Train abandonné" ou "deuxième partie du train abandonné".

Art. 242. - Si la machine du train est en état de marche, le Mécanicien peut se rendre à la gare en avant, en conduisant éventuellement une première partie du train pour porter la demande de secours au Chef de gare.

Dans le cas contraire, la demande de secours est transmise par exprès à l'une quelconque des gares voisines. Si cet exprès rencontre un poste téléphonique lui permettant de communiquer soit directement, soit par un ou plusieurs intermédiaires, avec l'une ou l'autre des gares voisines, il transmet la demande de secours au Chef de gare.

Art. 243. - Un train ayant fait une demande de secours par l'arrière peut être remis en marche avant l'arrivée de la machine de secours; si cette machine venait entre temps à être expédiée par la gare en arrière, elle continuerait jusqu'à la gare en avant, où elle s'arrêterait et prendrait les instructions du Chef de gare.

Un train ayant fait une demande de secours par l'arrière peut également être poussé par la machine d'un train de même sens survenant, cette dernière laissant au besoin son propre train en pleine voie.

Art. 244. - Un train ayant fait une demande de secours par l'avant doit, ainsi que l'engagement en a été pris sur la demande de secours, rester à l'arrêt jusqu'à l'arrivée de la machine de secours. Il ne pourrait être remis en marche ou être poussé qu'avec l'autorisation du Chef de la gare en avant:

- Soit dans le cas où le Mécanicien aurait annulé la demande de secours par l'avant et lorsque le Chef de la gare en avant, lui accusant réception de cette annulation, l'aurait autorisé à remettre son train en marche ou à le laisser pousser;
- soit lorsque le Chef de la gare en avant aurait fait transmettre, par exprès, par l'intermédiaire d'un poste téléphonique ou par la machine de secours envoyée par l'arrière, une dépêche avisant le Mécanicien ou l'Agent gardant le train que la demande de secours par l'avant est annulée et que le train peut par suite être remis en marche ou être poussé.

Art. 245. - Si un Chef de gare recevant une demande de secours dispose d'une machine pouvant fournir le secours dans le sens demandé, il l'utilise en observant suivant le cas les prescriptions des articles 246 et suivants.

Dans le cas contraire, il transmet la demande de secours à une gare disposant d'une machine ou à la gare de secours de la section sur laquelle se trouve le train en détresse.

Art. 246. - La circulation de la machine de secours jusqu'à la première gare en arrière ou en avant du train en détresse a lieu habituellement dans les conditions prévues pour les trains à marche indéterminée.

Art. 247. - Lorsque le secours est envoyé par l'arrière, le Chef de la première gare en arrière expédie la machine de secours vers l'arrière du train en détresse dans les conditions fixées par la réglementation du cantonnement.

Art. 248. - Lorsque le secours est envoyé par l'avant, le Chef de la première gare en avant, avant de donner au Mécanicien de la machine de secours l'~~ordre écrit~~ de se diriger en marchant à vue vers l'avant du train en détresse, en parcourant à contre-voie la partie de voie comprise entre le changement de voie utilisé situé en avant de ce train et ce train lui-même, doit se conformer aux prescriptions des articles 252 et suivants de la présente Instruction concernant les mouvements à contre-voie.

§ 2 - Rupture d'attelage

Art. 249. - Lorsqu'un Mécanicien s'aperçoit que son train s'est divisé par suite de rupture d'attelage, il doit veiller à ce que la partie du train laissée en arrière ne rejoigne pas brusquement la première partie.

Si la deuxième partie est en vue et arrêtée, le Mécanicien peut reculer vers cette deuxième partie.

Dans le cas contraire, le Mécanicien continue sa marche jusqu'à la première gare, où il s'arrête et renseigne d'urgence le Chef de gare.

De leur côté, les Agents de train de la partie séparée de la machine doivent, dès qu'ils s'aperçoivent de la rupture d'attelage, serrer les freins dont ils disposent de manière à arrêter dès que possible cette deuxième partie.

Si le train comporte une machine de pousse, la deuxième partie pourra, si rien ne s'y oppose, être poussée par cette machine.

Dans le cas contraire, la deuxième partie devra être immobilisée et protégée comme s'il s'agissait d'un obstacle, cette deuxième partie pouvant, si rien ne s'y oppose, être poussée par un train de même sens survenant.

Les Chefs des deux gares voisines s'entendront s'il y a lieu pour dégager la voie aussi rapidement que possible.

§ 3 - Dérive

Art. 250. - Dès qu'un Agent constate une dérive ou en est averti, il prévient, s'il le peut, d'urgence les gares et les postes vers lesquels se dirige la dérive. Cet avis doit être transmis de gare en gare, et de poste en poste, jusqu'à un point tel que la dérive ne pourra certainement pas l'atteindre. Tous les Agents intéressés doivent être avisés d'urgence et doivent faire tous leurs efforts pour arrêter la dérive et pour en éviter ou au moins en atténuer les conséquences dangereuses.

S'il s'agit d'une dérive dans le sens normal de la circulation, les signaux doivent être fermés à son passage comme pour un train ordinaire. S'il s'agit, au contraire, d'une dérive à contre-voie, les signaux qui s'adressent aux trains à la rencontre desquels circule la dérive doivent être fermés d'urgence. Les Agents des trains doivent être prévenus dès l'arrêt de leur train afin de pouvoir éventuellement faire descendre les voyageurs s'il y a danger de collision avec la dérive.

Les Aiguilleurs ne doivent laisser passer les trains ainsi arrêtés qu'après avoir été avisés que la dérive a été elle-même arrêtée.

Après son arrêt, la dérive devra être protégée, comme s'il s'agissait d'un obstacle. La voie sera dégagée par entente entre les Chefs des deux gares voisines.

§ 4 - Accidents divers

Art. 251. - Lorsque en route un Mécanicien ou un Conducteur aperçoit sur une voie voisine de sens opposé un obstacle (ou constate une dégradation particulière sur cette voie), sans que l'obstacle soit protégé par un signal, il arrête immédiatement ou fait arrêter son train. ~~L'arrêt obtenu, le Chef de train fait~~ afin de couvrir ou de faire couvrir l'obstacle par des pétards placés à la distance réglementaire. ~~Il repart ensuite en prescrivant~~ Le Mécanicien repart ensuite et s'arrête :

afin de protéger ou se faire protéger

~~1° Au Mécanicien, de s'arrêter~~ à la première gare, ou s'il rencontre un Agent de la Voie, pour lui signaler l'obstacle et indiquer le point où ont été placés les pétards;

~~2° Au Mécanicien et aux Conducteurs, de présenter le signal rouge à tout train (ou machine) qu'ils croiseraient avant d'avoir prévenu un Agent.~~

~~Dans ce dernier cas, il arrête son train pour aviser le Mécanicien et les Conducteurs de l'autre, puis il repart et ne s'arrête plus qu'à la première gare pour la renseigner.~~

En outre, si le train croise un autre train avant qu'ils aient pu prévenir un agent de la voie ou une gare, le Mécanicien et les Conducteurs doivent présenter un signal d'arrêt à main et aviser, après arrêt, le Mécanicien et les Conducteurs de ce train de la présence de l'obstacle.

CHAPITRE IV

Mouvements à contre-voie

§ 1 - Généralités

Art. 252. - Les mouvements à contre-voie sont effectués, en cas de nécessité, sur un parcours aussi réduit que possible. Ils donnent lieu à la remise d'un ordre écrit ~~(1)~~ au Mécanicien à moins qu'il ne s'agisse des mouvements à contre-voie s'effectuant dans les conditions prévues à l'article 258 ci-après.

Art. 253. - L'Agent qui donne cet ordre doit acquérir l'assurance que la partie de voie à parcourir est libre de toute circulation et le restera jusqu'au moment où cessera le mouvement à contre-voie.

~~(1) Toutefois, l'ordre de marcher à contre-voie peut être donné par téléphone lorsqu'il s'agit du retour à la gare en arrière d'un train arrêté en pleine voie (art. 257).~~

Art. 254. - Les Agents intéressés (Agents des postes, Agents de la voie, Gardes des passages à niveau, etc.) pouvant n'être pas prévenus du mouvement à contre-voie, le Mécanicien doit, sur tout le parcours qu'il effectue à contre-voie, marcher à vue sans dépasser la vitesse de 30 km/h et faire fréquemment usage du sifflet. Il doit toujours marquer l'arrêt avant de franchir les cisailles qui pourraient exister sur la voie qu'il parcourt.

Son attention est attirée sur le fait qu'il peut rencontrer un obstacle non protégé par des signaux à main.

De plus, sauf dans le cas de mouvements à contre-voie sur de faibles parcours, tout train ou machine circulant à contre-voie doit porter à l'avant le jour un drapeau rouge déployé, la nuit un feu rouge.

Art. 255. - Les Agents intéressés (Agents des postes, Agents de la voie, Gardes des passages à niveau, etc.) doivent être avisés, dans la mesure du possible, des mouvements à exécuter à contre-voie.

En plus de la protection réglementaire à l'arrière, ils doivent alors protéger à l'avant, à la distance de 100 mètres, les obstacles, les travaux qu'ils seraient amenés à effectuer sur cette voie ainsi que les lorrys qu'il y aurait lieu d'engager.

Ils appliquent ces mesures jusqu'au moment où ils constatent le passage du mouvement à contre-voie.

§ 2 - Mouvement à contre-voie de la gare en avant vers un point de pleine voie

Art. 256. - Le Chef de gare en avant est seul qualifié pour ordonner un tel mouvement.

En général, ce mouvement est consécutif à une demande de secours par l'avant faite par un train en détresse. Dans ce cas, le Chef de la gare en avant doit se conformer aux prescriptions de l'article 253 en opérant comme suit:

Il acquiert l'assurance que la partie de voie à parcourir à contre-voie est libre de toute circulation:

- dans le cas où la demande de secours lui a été apportée par la machine du train en détresse (1), par le fait que cette machine (et éventuellement la partie de train qu'elle conduit) est arrivée;
- dans le cas où la demande de secours lui a été apportée par un exprès suivant la voie, en interrogeant cet exprès;
- dans les autres cas (demande de secours transmise téléphoniquement, ou portée à la gare en avant par un exprès ne suivant pas la voie, etc.), en demandant au Chef de la gare en arrière le numéro du dernier train expédié avant le train en détresse et en vérifiant que ce train est arrivé à sa gare, ou bien par une reconnaissance de la voie.

Il acquiert l'assurance que cette partie de voie restera libre en vérifiant que la demande de secours porte bien la mention (3):

"Le train ne sera pas remis en marche et ne se laissera pas pousser".

---

(1) Le Mécanicien a dû alors prévenir du mouvement à contre-voie les Agents intéressés (art. 254).

(2) L'exprès a dû alors prévenir du Mouvement à contre-voie les Agents intéressés (art. 254).

(3) S'il s'agit d'un train (ou d'une partie de train) abandonné, le Chef de la gare en avant ne pourra expédier la machine de secours, après s'être assuré que la partie de voie à parcourir est libre, qu'après avoir acquis l'assurance auprès du Chef de la gare en arrière qu'aucun train n'a été expédié derrière le train en détresse et ne le sera plus jusqu'au moment où la machine de secours abordera le train en détresse.

De plus, s'il existe, sur la partie de voie à parcourir à contre-voie, une ou plusieurs aiguilles intermédiaires, le Chef de la gare en avant devra également avoir l'assurance que la dernière circulation entrée ou devant sortir par chacune de ces aiguilles a bien dégagé la partie de voie à parcourir à contre-voie et que rien ne pénétrera plus par ces aiguilles jusqu'au moment où cessera le mouvement à contre-voie.

Si, entre le train en détresse et la gare en avant, un changement de voie utilisable existe entre les voies principales, le Chef de cette gare peut, si rien ne s'y oppose, expédier la machine de secours par voie normale jusqu'à ce changement de voie, de façon à limiter au minimum le parcours à contre-voie (art. 252). Il fait alors accompagner la machine par un Agent qualifié.

§ 3 - Mouvement à contre-voie d'un point de pleine voie vers la gare en arrière

Art. 257. - Le Chef de la gare en arrière est seul qualifié pour ordonner un tel mouvement qui a lieu, par exemple, lorsqu'un train ou une partie de train arrêtée en pleine voie doit revenir ou être conduit à contre-voie à la gare en arrière, soit à la demande du Mécanicien ou d'un Agent resté avec la partie du train, soit sur l'initiative du Chef de la gare en arrière.

Le Chef de la gare en arrière doit se conformer aux prescriptions de l'article 253 en opérant comme suit:

Il prend les dispositions utiles pour retenir toute circulation se dirigeant vers la partie de voie qui va être parcourue à contre-voie.

Puis, s'il s'agit d'un train qui doit revenir à contre-voie jusqu'à la gare en arrière, il vérifie qu'aucune circulation n'a été expédiée derrière ce train et transmet au Mécanicien, soit par exprès(1), soit par l'intermédiaire d'un poste téléphonique, l'ordre de revenir à contre-voie.

S'il s'agit, au contraire, d'un train, d'une partie de train ou de vagons qu'il envoie chercher par une machine pour les ramener à sa gare, il donne directement au Mécanicien (2) de cette machine l'ordre écrit de revenir à contre-voie.

De plus, s'il existe, sur la partie de voie à parcourir à contre-voie, une ou plusieurs aiguilles intermédiaires, le Chef de la gare en arrière opère dans des conditions analogues à celles prévues à l'avant-dernier alinéa de l'article 256.

§ 4 - Mouvements à contre-voie sur de faibles parcours

Art. 258. - On peut être amené à exécuter des mouvements à contre-voie sur de faibles parcours: à l'intérieur d'une gare (dans le cas d'un train devant refouler après avoir dépassé légèrement son point d'arrêt normal, etc.) en pleine voie (en cas de rupture d'attelage lorsque la deuxième partie du train est en vue et arrêtée, etc.).

Ces mouvements ont lieu sur l'ordre verbal du Chef de gare à l'intérieur d'une gare ou sur l'initiative du Mécanicien en pleine voie, mais le Chef de gare ou le Mécanicien doit toujours se conformer, au préalable, aux prescriptions de l'article 253 ci-dessus.

---

(1) Cet exprès, s'il suit la voie, prévient du mouvement à contre-voie les Agents intéressés (art. 255).

(2) Le Mécanicien prévient du mouvement à contre-voie les Agents intéressés(art.255).

CHAPITRE 5

Voie unique temporaire - Transbordement

---

§ I - Principes généraux.

Art. **262**. — Quand la circulation doit être suspendue, temporairement ou accidentellement, sur une des voies principales, elle est reportée sur l'autre voie au moyen soit de l'application des règles spéciales de la voie unique, soit d'un pilotage.

Art. **263**. — **Un service de voie unique sans pilotage,** sur une ligne à double voie, ne peut être organisé que sur l'ordre du Chef du Service de l'Exploitation.

Lorsqu'un service de ce genre est organisé, aucun Mécanicien ne doit s'engager sur la voie unique, sans un ordre écrit du Chef de service de la gare d'entrée sur cette voie.

Art. **264**. — Le **pilotage** consiste à faire accompagner les trains ou machines, sur la voie unique, par un Agent spécialement désigné à cet effet par un ordre écrit et qui prend le titre de *Pilote*.

En cas d'interruption *prévue à l'avance*, le pilotage est organisé par Avis d'Arrondissement ~~de l'Inspecteur principal~~ du Chef du Service de l'Exploitation, visé par les ~~Ingénieurs~~ Chefs du Service de la Voie et de la Traction intéressés.

En cas d'interruption *imprévue*, le pilotage est organisé par le Chef de l'une des gares situées de part et d'autre de l'obstacle, conformément aux dispositions de l'article 270.

Art. **265**. — Tous les trains doivent s'arrêter avant d'entrer sur la voie unique temporaire.

En conséquence, les gares ou postes situés aux deux extrémités de la voie unique temporaire arrêtent, au moyen de leurs signaux fixes, tous les trains qui se dirigent vers la voie unique temporaire.

Sauf dans les gares d'arrêt général, les disques rouges s'adressant à ces trains sont maintenus constamment à l'arrêt.

Si les signaux fixes ne comprennent pas de disque rouge et sont constitués uniquement par un carré ou un sémaphore précédé d'un ~~annonciateur~~ avertissement, le carré ou le sémaphore ne doit être effacé qu'après l'arrêt du train et pour la durée de son passage seulement.

A défaut de signaux fixes permettant d'obtenir l'arrêt des trains avant l'entrée de la voie unique temporaire, les trains sont arrêtés par des signaux à main faits à la distance prescrite par l'article 61 et appuyés par des pétards.

Des Gardes sont placés aux deux extrémités de la voie unique.

Ils sont munis (contre reçu) d'un ordre écrit d'arrêter tout train se présentant à l'aiguille pour entrer sur la voie unique et de ne le laisser passer que sur l'ordre *verbal* du Pilote présent à l'aiguille.

Cette consigne doit être exécutée à la lettre.

Aucun train ne doit donc entrer sur la voie unique sans s'être arrêté à l'aiguille, quelque voisine que soit cette aiguille de la gare ou du poste formant la tête de la voie unique, et, sous aucun prétexte, l'ordre verbal qui doit être donné par le Pilote ne peut être remplacé par un ordre écrit laissé au Garde.

Chacun des Chefs de gare de tête de la voie unique temporaire s'assure fréquemment par lui-même que le Garde se conforme à ces prescriptions.

Art. **266**. — Pendant toute la durée du pilotage, les signaux fixes situés entre les deux points considérés comme têtes de la voie unique temporaire s'adressent exclusivement : ceux de la voie 1 aux trains impairs, ceux de la voie 2 aux trains pairs, circulant les uns et les autres sur la voie unique. En conséquence, la couverture de l'obstacle, ainsi que des trains circulant sur la voie encombrée, doit être assurée au moyen de signaux à main.

Dans le cas où les signaux fixes d'une voie ne peuvent être facilement observés par le Mécanicien circulant sur l'autre voie (1), la couverture et l'espacement des trains circulant à contre-voie sont faits avec des signaux à main.

Si la position des signaux enclenchés s'oppose à l'entrée sur la voie unique temporaire ou à la sortie de cette voie, les Chefs de gare de tête font supprimer temporairement les enclenchements correspondants.

Sur les lignes munies du block-system, les Chefs de gare de tête de la voie unique temporaire préviennent les Bloqueurs de leur gare de l'établissement du pilotage.

§ Ibis - Block automatique.

Art. **266** *bis*. — Pendant toute la durée du pilotage, les signaux de la voie unique temporaire continuent à s'adresser aux trains circulant dans le sens normal. Sauf instructions spéciales, les Mécaniciens des trains circulant à contre-voie ne doivent pas tenir compte des indications des signaux fixes de la voie obstruée.

(1) Ce cas se présente en particulier quand les deux voies principales sont éloignées l'une de l'autre et sur certaines sections comprenant deux voies accolées de même parité.

Les Agents des trains circulant à contre-voie ne sont pas autorisés à user de la dispense de protection prévue à l'article 6 de la première Annexe au Règlement des Signaux. En cas d'arrêt de ces trains, ils doivent assurer la protection dans les conditions réglementaires habituelles.

Sauf en cas de détresse ou de rupture d'attelage, le Chef de la gare B située à la tête de la voie unique temporaire, qui a expédié un train à contre-voie, ne doit expédier un autre train de même sens qu'après avoir reçu par dépêche téléphonique du Chef de la gare A située à l'autre tête de la voie unique temporaire l'assurance que le premier train a dégagé cette voie.

Les dépêches à échanger dans ce cas sont les suivantes :

« *B à A. — J'annonce train n° . . .* ».

« *A à B. — Voie libre derrière train n° . . .* ».

En l'absence de liaison téléphonique ou en cas d'interruption du téléphone, la circulation des trains à contre-voie s'effectue dans les conditions ci-après :

Un train ne doit partir de la gare B que s'il s'est écoulé depuis le départ du train précédent de même sens un délai d'au moins 10 minutes (1). Les Agents des postes intermédiaires maintiennent le même intervalle à l'aide de signaux à main.

En outre, lorsque le train précédent de même sens n'a pas été accompagné par le Pilote, le Mécanicien doit recevoir l'ordre de marcher à vue. Cet ordre lui est donné par le Pilote, verbalement, si celui-ci accompagne le train, par écrit sur le bulletin visé à l'article 275, dans le cas contraire.

§ 2 - Devoirs des Agents qui organisent le pilotage.

Art. 267. — Le Chef de gare qui organise le pilotage délègue comme Pilote un Agent de sa gare ou des trains. Il lui remet, pour l'accréditer auprès des Agents des gares, des trains et de la Voie, un ordre écrit et signé ainsi conçu :

M . . . . . est désigné comme Pilote de . . . . . à . . . . . — Date et signature.

(1) Ce délai minimum est réduit à 5 minutes si la distance séparant les gares B et A est inférieure à 3 kilomètres.

Art. 268. — Lorsqu'il est nécessaire, par suite de la durée du service ou pour toute autre cause, de remplacer l'Agent désigné comme Pilote, cette mesure peut être prise par l'un ou l'autre des Chefs de gare de tête de la voie unique temporaire.

Dans ce cas, il retire des mains du Pilote l'ordre écrit qui lui avait été remis pour justifier de sa qualité et remet au nouveau Pilote un ordre ainsi conçu :

M . . . . . est désigné comme Pilote de . . . . . à . . . en remplacement de M . . . . — Date, heure et signature.

Art. 269. — S'il existe des aiguilles ou des cisailles à des points intermédiaires de la voie unique temporaire (communication de voies, ballastière, embranchements quelconques), le Chef de gare qui organise le pilotage doit placer un Garde à chacun de ces points en lui donnant, **par écrit (ou par dépêche ~~télégraphique~~ téléphonique) contre reçu (ou accusé de réception)**, l'ordre de ne laisser aucun train engager les voies principales par les aiguilles ou les cisailles. Il recrute au besoin ces Gardes parmi les Agents de la Voie.

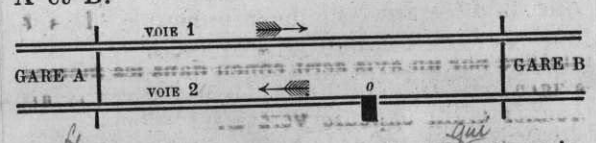
S'il existe déjà des Aiguilleurs sur ces points, ils doivent être avisés de l'interception d'une des voies et la même consigne écrite (ou la même dépêche) leur est donnée **contre reçu (ou accusé de réception)**.

Le Chef de gare qui fait passer le premier train à contre-voie ne doit le laisser partir qu'après avoir reçu l'assurance que ces mesures ont été prises. Toutefois, le Chef de gare peut autoriser le départ de ce train sans qu'un garde ait été placé au préalable à une aiguille ou à une cisaille, à la condition que les appareils de voie interdisant l'accès en ce point à la voie unique temporaire soient pourvus d'un cadenas ou d'un dispositif d'enclenchement et s'il a pu obtenir l'assurance que la clé libérant ces appareils ne sera pas utilisée jusqu'à la mise en place du Garde.

Enfin, s'il existe des postes de block en des points intermédiaires de la voie unique temporaire, les Bloqueurs doivent être prévenus, par écrit ou par dépêche ~~télégraphique~~ téléphonique, de l'organisation du pilotage par les soins du Chef de gare qui l'établit.

Art. 270. — Les dispositions à prendre pour l'organisation du pilotage par les Chefs des gares situées aux deux extrémités de la voie unique sont les suivantes :

Supposons que l'obstacle soit au point O sur la voie 2 entre les deux gares consécutives A et B.



Si le Chef de l'une des gares A et B a connaissance de l'interception avant d'en avoir été informé par son collègue, il en avise celui-ci par dépêche. Si le ~~télégraphe~~ téléphone ne fonctionne pas, le Chef de gare qui expédiera les trains à contre-voie (B dans l'exemple ci-dessus) fait donner cet avis au Chef de la gare A par la voie la plus prompte (piéton, vo[illegible]).

Dès que le Chef de la gare B a été informé de l'interception, il arrête toute circulation vers l'obstacle (à l'exception de la machine de secours, s'il y a lieu).

Le pilotage est organisé selon l'une des deux méthodes suivantes :

1re méthode. — Le pilotage est organisé par le Chef de gare qui expédie les trains sur la voie restée libre dans le sens normal de la circulation.

Cette méthode est employée dans les deux cas suivants :

1° Le premier train à expédier sur la voie unique circule dans le sens normal, le ~~télégraphe~~ téléphone fonctionnant ou ne fonctionnant pas au moment de l'organisation du pilotage;

2° Le premier train à expédier sur la voie unique circule à contre-voie et le ~~télégraphe~~ téléphone ne fonctionne pas.

1er Cas.

Le Chef de la gare A nomme le pilote. Puis, après avoir pris les mesures prescrites à l'article 265, en ce qui le concerne, il avise le Chef de la gare B de l'organisation du pilotage en lui transmettant la dépêche suivante :

Circulation interrompue sur voie (deux) entre A et B. J'établis pilotage sur voie (un) qui devient voie unique. Je nomme M... Pilote par ordre écrit dont cet Agent est porteur.

Il précise en outre, si possible, la position de l'obstacle ainsi que sa nature.

Si le télégraphe ne fonctionne pas, B est avisé de l'interception et de l'organisation du pilotage par un avis écrit conçu dans les mêmes termes que la dépêche ci-dessus et remis au premier train expédié vers B.

Au reçu de la dépêche ou de l'avis écrit d'organisation du pilotage, le Chef de la gare B place un Garde avec consigne écrite à l'entrée de la voie unique. Il en informe le Chef de la gare A, par un avis ainsi conçu :

Reçu avis d'organisation du pilotage sur voie (un). J'ai placé à ma gare, avec consigne écrite, un Garde à l'entrée de la voie unique. J'ai pris note que M..... est nommé pilote.

Cet avis est transmis à A soit par le télégraphe, soit, si le télégraphe est dérangé, au moyen du premier train expédié vers A.

2e Cas.

Le Chef de la gare A nomme le pilote. Puis, après avoir pris les mesures prescrites à l'article 265, en ce qui le concerne, il donne au Pilote l'ordre de parcourir la voie 1 de A en B et de remettre au Chef de la gare B l'avis écrit suivant, complété si possible par l'indication de la position et de la nature de l'obstacle.

Circulation interrompue sur voie (deux) entre A et B. J'établis pilotage sur voie (un) qui devient voie unique. Je nomme M..... Pilote par ordre écrit dont cet Agent est porteur. Il suivra la voie (un) de A en B et vous dira si elle est complètement libre ou quels trains et machines il a rencontrés sur cette voie. Je retiendrai tout train (impair). Je place à ma gare un Garde à l'entrée de la voie unique. Le Pilote vous remettra les reçus des consignes des Gardes des aiguilles intermédiaires.

Au reçu de cet avis, le Chef de la gare B place un Garde avec consigne écrite à l'entrée de la voie unique; puis, si le Pilote lui a donné l'assurance que la voie 1 est libre et les aiguilles intermédiaires gardées, il expédie à contre-voie le premier train qui circulera sur la voie unique temporaire, après lui avoir remis l'avis écrit suivant destiné au Chef de la gare A :

Reçu avis d'organisation du pilotage sur voie (un). J'ai placé à ma gare, avec consigne écrite, un Garde à l'entrée de la voie unique. J'ai pris note que M..... est nommé Pilote.

2e méthode. — Le pilotage est organisé par le Chef de gare qui expédie les trains à contre-voie sur la voie restée libre.

Cette méthode ne peut être utilisée que si le ~~télégraphe~~ téléphone fonctionne. Elle est employée lorsque le premier train circule à contre-voie.

Le Chef de la gare B nomme le pilote. Puis, après avoir pris les mesures prescrites à l'article 265, en ce qui le concerne, il avise le Chef de la gare A de l'organisation du pilotage en lui transmettant la dépêche suivante :

Circulation interrompue sur voie (deux) entre B et A. J'établis pilotage sur voie (un) qui devient voie unique. Je nomme M....., Pilote par ordre écrit dont cet Agent est porteur. Retenez tout train (impair). Dernier train reçu de A est train N°..... à ..... heures ..... minutes. Puis-je vous expédier train N° ..... à contre-voie?

Il précise en outre, si possible, la position de l'obstacle ainsi que sa nature.

Au reçu de cette dépêche, le Chef de la gare A arrête tous les trains se dirigeant vers la voie unique et il place un Garde avec consigne écrite à l'entrée de cette voie; puis, après avoir vérifié que le dernier train expédié vers B est bien celui indiqué par le Chef de la gare B, il transmet à ce dernier la dépêche suivante :

Reçu avis d'organisation du pilotage sur voie (un): J'ai pris note que M..... est nommé Pilote. Je retiendrai tout train (impair). J'ai placé à ma gare un Garde à l'entrée de la voie unique. Dernier train expédié vers B est bien train N° ..... à ..... heures ..... minutes. Pouvez m'expédier train N° ..... à contre-voie.

Le Chef de la gare B doit, avant d'expédier le premier train à contre-voie, s'assurer, le cas échéant, que le dernier train ayant pénétré par les aiguilles intermédiaires sur la voie unique temporaire ou devant en sortir par ces aiguilles a bien dégagé cette voie.

Si la ligne est régulée, le Chef de la gare B, avant d'aviser par dépêche son collègue de la gare A de l'organisation du pilotage, demande au Régulateur si le dernier train ayant circulé vers B sur la voie restée libre a bien dégagé cette voie.

A cet effet, le Régulateur vérifie auprès des gares et postes intéressés l'exactitude des indications de son graphique et, s'étant assuré que la voie unique temporaire est bien libre, il en donne avis au Chef de la gare B. Ces diverses communications n'ont pas à faire l'objet de dépêches écrites.

Art. **271.** — En général, le pilotage s'établit entre deux gares consécutives.

Toutefois, s'il existe dans l'intervalle une communication 1-2, elle peut être prise comme tête de voie unique (1). Dans ce cas, le Chef de gare qui organise le pilotage installe sur ce point, indépendamment du Garde qui manœuvre les aiguilles, un second Agent qui remplit les fonctions de Chef de gare.

Lorsqu'il n'est pas possible, faute de personnel ou pour toute autre cause, de profiter d'une communication pour réduire le parcours en voie unique au moment même de l'établissement du pilotage, l'un ou l'autre des Chefs de gare de tête peut le faire ultérieurement; à cet effet, il remet à l'Agent qui doit remplir les fonctions de Chef de gare à la nouvelle tête de voie unique une consigne écrite destinée au Garde de cette aiguille, et un ordre écrit désignant le Pilote en fonctions comme Pilote sur le parcours réduit ; puis il expédie cet Agent avec le Pilote quand celui-ci repart de sa gare à l'un de ses voyages. Arrivé au changement de voie, cet Agent retire des mains du Garde et du Pilote l'ordre écrit dont chacun d'eux était porteur, leur remet à la place les nouvelles consignes et s'installe à la nouvelle tête de voie unique. A partir de ce moment, la circulation normale est reprise sur le tronçon de voie qu'il vient de parcourir et le pilotage ne fonctionne plus qu'entre la nouvelle gare temporaire et l'autre tête de voie unique.

Lorsque l'obstacle est compris entre deux changements de voie non situés dans des gares, chacune des gares entre lesquelles le pilotage est établi d'abord opère comme il vient d'être dit, de manière à réduire au minimum le parcours en voie unique.

Art. **271** *bis.* — Les aiguilles situées à des points intermédiaires de la voie unique temporaire ne doivent pas, quand elles sont prises **en pointe** par les trains circulant **à contre-voie,** être franchies à une vitesse supérieure à **30 kilomètres à l'heure.**

En cas d'interruption *imprévue,* le Chef de gare qui organise le pilotage remet au Pilote un avis **écrit** mentionnant ces aiguilles et prescrit aux Garde-aiguilles de présenter un signal jaune (drapeau le jour, feu la nuit) à tout train circulant à contre-voie.

(1) Ceci s'applique en particulier aux bifurcations qui offrent en général une communication permettant de passer directement ou indirectement d'une voie à l'autre.

Si le pilotage doit se prolonger, il est recommandé aux Chefs de gare de s'entendre avec les Chefs de district pour faire tirefonner celles des aiguilles de la voie unique temporaire dont on n'a pas à se servir pendant la durée du pilotage. Il n'y a pas lieu à ralentissement sur les aiguilles ainsi tirefonnées.

Dans le cas d'interruption *prévue à l'avance,* l'Avis d'Arrondissement qui organise le pilotage (art. 264) fait connaître les limitations de vitesse au passage des aiguilles prises en pointe qui ne sont pas tirefonnées et les signaux qui les commandent. Il prescrit, en outre, aux Gardes de ces aiguilles de présenter un signal jaune (drapeau le jour, feu la nuit) à tout train circulant à contre-voie.

Art. **271** *ter.* — S'il existe, sur la voie unique temporaire, des ralentissements pour travaux de la voie, le Chef de gare qui organise le pilotage remet au Pilote un avis **écrit** indiquant les sections sur lesquelles les trains circulant à contre-voie doivent ralentir ainsi que le taux du ralentissement à observer sur chacune d'elles.

Il avise aussitôt le Chef de district intéressé qui doit alors faire placer à l'origine de chaque section un Agent chargé de présenter un signal jaune (drapeau le jour, feu la nuit) aux Mécaniciens circulant à contre-voie.

Art. **272.** — Dans le cas d'un pilotage organisé, en cas d'interruption prévue à l'avance, par le Chef d'Arrondissement de l'Exploitation (art. 264), l'ordre écrit servant à faire connaître le Pilote par les Agents des trains et des gares peut être remplacé par un *brassard* portant un *numéro* très apparent, envoyé par le Chef d'Arrondissement de l'Exploitation et dont le Pilote doit toujours être porteur en service. Ce mode de reconnaissance n'est employé que si l'Avis d'Arrondissement d'organisation l'autorise et désigne le numéro du brassard.

Dans ce cas, les trains et machines circulant à contre-voie ne portent pas le signal prévu à l'article 258. L'Avis d'Arrondissement en fait mention.

254

§ 3 - Devoirs du Pilote et des Mécaniciens.

Art. 273. — Le Pilote doit toujours être porteur du tableau de la marche des trains.

Il doit être informé d'avance par les Chefs de gare de tête de la voie unique temporaire de toutes les circulations exceptionnelles.

Il règle avec eux l'ordre de passage des trains, de manière à atténuer, autant que possible, les retards, en s'attachant surtout à assurer la régularité des trains de voyageurs, et, en première ligne, des express.

Art. 274. — Dans aucun cas, le Pilote ne doit laisser entrer sur la voie unique le premier train qui y circule à contre-voie, avant d'avoir reçu l'assurance que la voie est libre et qu'un Garde, placé à l'autre extrémité, a reçu l'ordre écrit de n'y laisser pénétrer aucun train sans la présence du Pilote et sans son ordre.

Art. 275. — **Le Pilote accompagne tous les trains et prend place sur la machine.**

Toutefois, lorsque plusieurs trains doivent être expédiés dans le même sens avant le passage d'un train venant en sens contraire, le dernier de ces trains seul est accompagné par le Pilote. Dans ce cas, le Pilote **présent à l'aiguille** de la voie unique remet lui-même aux Mécaniciens qui doivent passer sans être accompagnés, l'**ordre écrit** d'avancer.

Si un train non accompagné par le Pilote tombe en détresse, avis de la détresse et de la demande de secours, s'il y a lieu, est donné le plus promptement possible au Pilote, afin qu'il prenne les mesures nécessaires.

Art. 276. — **Tout Mécanicien prévenu de l'existence d'un pilotage doit, tant que le pilotage fonctionne, refuser de s'engager sur la voie unique sans être accompagné par le Pilote ou sans que le Pilote lui ait remis lui-même l'ordre *écrit* d'avancer. Il remet ensuite cet ordre à l'Aiguilleur de sortie.**

Sauf dans le cas de pilotage sur une ligne munie du block automatique (art. 266 *bis*) ou de double pilotage (art. 280), le Mécanicien circulant à contre-voie doit obéir aux signaux fixes de la voie sur laquelle il devrait circuler normalement, à moins d'indication contraire donnée par le Pilote dans le cas prévu au 2e alinéa de l'article 266.

Art. 277. — Si les Agents de la Voie n'ont pas été prévenus en temps utile de l'établissement du pilotage, le Pilote en informe le Mécanicien du train qui passe le premier sur la voie unique temporaire. Le Mécanicien marche alors avec prudence, surtout s'il circule à contre-voie, et se tient en mesure de s'arrêter immédiatement, si cela est nécessaire.

En outre, le Pilote prévient les gardiens des passages à niveau et les Agents de la Voie qu'il rencontre qu'à partir de ce moment ils ont à protéger **en avant et en arrière** les obstacles de toute nature sur la voie unique temporaire, ou les lorrys qu'il serait indispensable d'y faire circuler.

Lorsque pour donner ces avis, le train doit s'arrêter en pleine voie, il est exceptionnellement dispensé de se protéger à la condition que le temps perdu pour chacun de ces arrêts n'excède pas deux minutes.

Art. 277 *bis*. — Le Pilote indique aux Mécaniciens des trains circulant à contre-voie :

1° Les aiguilles qui doivent être franchies en pointe par ces trains, ainsi que la limitation de vitesse à observer sur ces aiguilles (art. 271 *bis*) ;

2° La position des chantiers de travaux du Service de la Voie et la limitation de vitesse à observer sur ces chantiers.

Le Pilote donne ces avis, soit verbalement, soit par écrit, suivant qu'il accompagne ou non les trains pilotés.

§ 4 - Cessation du pilotage.

Art. 278. — Lorsque la circulation peut être rétablie sur la voie interceptée, le Chef de la gare de tête de la voie unique temporaire, *qui en est informé le premier*, en avise immédiatement par écrit ou par ~~télégraphe~~ téléphone le Chef de l'autre gare de tête.

Mais le pilotage ne cesse que lorsque le Pilote est rentré à la gare qui expédiait les trains dans le sens normal. Par suite :

Si le Pilote se trouve à cette gare, le Chef de gare le retient, lui retire l'ordre écrit qui lui avait été remis, et informe le Chef de l'autre gare, télégraphiquement ou par lettre remise au premier train, de la cessation du pilotage.

Si, au contraire, le Pilote se trouve à la gare qui expédiait les trains à contre-voie, il laisse à cette gare par écrit la déclaration qu'il cessera son service à son arrivée à l'autre gare et que la circulation normale peut être reprise. Puis il retourne à cette dernière gare, soit par le premier train, soit à pied s'il doit y arriver plus vite par ce moyen.

Art. **279**. — Lorsqu'un pilotage est supprimé :

1° Le Chef de gare qui expédiait les trains dans le sens normal retire l'ordre écrit remis au Pilote et annonce la cessation du pilotage aux Gardes des aiguilles des points intermédiaires ;

2° Chacun des Chefs de gare retire l'ordre écrit qu'il a donné au Garde de l'entrée de la voie unique et lui indique le numéro du premier train qui doit circuler sans Pilote.

§ 5 - Interception entrainant double pilotage.

Art. **280**. — Lorsqu'un obstacle **intercepte les deux voies,** si l'interception doit être assez longue pour exiger un **transbordement** de voyageurs, on organise, dans chaque direction, un pilotage entre l'obstacle et la gare voisine.

Ces deux pilotages sont indépendants; chacun d'eux, établi par les soins du Chef de gare de tête, est desservi par un Pilote spécial.

Une fois le pilotage organisé, aucun train, aucune machine, même la machine de secours, aucun véhicule ne peut circuler entre l'une des gares et l'obstacle, *sur l'une quelconque des voies*, sans être accompagné par le Pilote.

Sur les lignes munies du block-system, le block cesse de fonctionner sur toute la section sur laquelle les trains sont pilotés.

Sur les lignes munies du block automatique, les Mécaniciens, quel que soit le sens dans lequel ils circulent, n'ont pas à tenir compte des indications des signaux fixes dans la zone où fonctionne le pilotage.

Art. **281**. — Quand la circulation peut être rétablie, deux cas peuvent se présenter :

1er Cas. — *Si l'une des voies est rendue libre avant l'autre*, comme c'est le cas le plus ordinaire, le double pilotage est remplacé par un pilotage simple établi sur cette voie entre les deux gares, et ce pilotage est généralement assuré par celui des deux Pilotes qui accompagne le premier train devant circuler directement d'une gare à l'autre, quel que soit son sens.

Soient A et B les deux gares de tête qui ont désigné respectivement comme Pilotes P_a et P_b. Supposons que le premier train circulant directement d'une gare à l'autre aille de A vers B.

Lors de la dernière rencontre des Pilotes à l'obstacle, le Pilote P_b, qui est en service du côté de B et qui va cesser ses fonctions, renvoie en B le train qui l'a amené, en lui donnant un ordre écrit (art. 275), puis il monte avec le Pilote P_a dans le train venant de A qui doit continuer directement jusqu'en B. Lorsque ce train est arrivé en B, le Chef de la gare B retire des mains des deux Pilotes les ordres qui les ont nommés; il annule celui de son Pilote P_b et remplace celui du Pilote P_a par la consigne écrite suivante : *Voie un* (ou deux) *libre. Le Pilote P_b cesse ses fonctions. J'ai nommé P_a Pilote unique entre A et B; à son arrivée en A, il remettra copie du présent ordre au Chef de la gare A.*

Arrivé en A, le Pilote P_a donne copie de cet ordre au Chef de gare et, à partir de ce moment, le pilotage fonctionne entre A et B, comme un pilotage simple ordinaire.

2e Cas. — *Si les deux voies sont rendues à la circulation en même temps*, la cessation du double pilotage a lieu comme suit :

A la dernière rencontre des Pilotes, celui de ces Agents qui se trouve en service du côté d'où doit venir le premier train circulant normalement d'une gare à l'autre retire des mains de son collègue l'ordre qui l'avait désigné comme Pilote et lui remet en échange l'avis écrit suivant :

Le Pilote P au Chef de gare d..... Voies un et deux libres. — Pilotage levé.

Chacun des Pilotes rentre ensuite avec le dernier train piloté à sa gare d'origine, où il cesse son service. Ils remettent alors à leurs Chefs de gare respectifs, l'un l'avis ci-dessus, l'autre les deux ordres écrits nommant les Pilotes. La remise de ces pièces autorise à reprendre, à partir de ce moment, la circulation normale.

Toutefois, le premier train expédié dans la direction de l'obstacle, par **chacune** des gares de tête, après la cessation du pilotage, doit être encore arrêté et des bulletins de marche prudente jusqu'à la gare suivante doivent être remis ~~au Conducteur de tête et~~ au Mécanicien de ce train.

En outre, si le dernier train piloté et suivant la voie normale vient à s'arrêter entre l'obstacle et la gare de tête, il doit être couvert à l'arrière dans les conditions habituelles.