

SOCIÉTÉ
NATIONALE

des
CHEMINS DE FER
FRANÇAIS

RÉGION
DU
SUD-EST

DIRECTION
DE
L'EXPLOITATION

ORDRE RÉGIONAL N° 20

Paris, le 1^{er} juin 1939.

Col.

Nm
13

MISE EN VIGUEUR DE LA PREMIÈRE ÉTAPE DE L'UNIFICATION
DE LA RÉGLEMENTATION

La première étape de l'unification de la Réglementation, annoncée par l'Ordre du Jour n° 16, sera mise en vigueur sur la Région du Sud-Est à partir du **20 juin 1939**.

En conséquence, les documents ou rectificatifs ci-après deviendront applicables à partir de la même date, à 0 heure (nuit du 19 au 20 juin).

Règlement Général de Sécurité

Règlement de cantonnement téléphonique.

Instructions Générales de Sécurité

- N° 1. — Protection des trains arrêtés.
- N° 2. — Mesures à prendre pour arrêter et retenir les trains;
Manœuvres des signaux derrière les trains.
- N° 3. — Trains légers.

Règlements particuliers à la Région du Sud-Est

Rectificatif n° 28 au Règlement général d'Exploitation entraînant la réédition :

- du Règlement général d'Exploitation;
- du Livret à l'usage des Conducteurs de trains;
- du Livret à l'usage des Agents des gares et Aiguilleurs;
- du Livret à l'usage des Mécaniciens et Chauffeurs;
- du Livret à l'usage des Agents des brigades et des Gardes-barrières;
- du Livret à l'usage des Agents des brigades et des Gardes-barrières de la ligne du Fayet à Chamonix et à Vallorcine.

fait — Rectificatif n° 7 au Règlement du Block-system enclenché (Double voie).

fait — Rectificatif n° 2 au Règlement du Block-system enclenché (Voie unique).

fait — Rectificatif n° 4 au Règlement du Block-system absolu (Double voie).

fait — Rectificatif n° 4 au Règlement du Block automatique.

fait — Rectificatif n° 5 au Livret pour le service des postes de block-system P.L.M. de voie unique (1889).

fait — Rectificatif n° 4 au Règlement pour l'usage des signaux électriques à cloches sur les lignes à voie unique.

Rectificatif n° 75 au Recueil des documents à l'usage des Agents des trains.

Rectificatif n° 4 au Règlement pour les Cantonniers (Édition de 1923).

Rectificatif n° 6 au Règlement pour les Cantonniers, applicable à la ligne électrique du Fayet à Chamonix et à Vallorcine (Édition de 1926).

Rectificatif n° 1 au Règlement pour les Gardes-barrières.

Rectificatif n° 2 au Règlement spécial pour les Gardes-barrières, applicable à la ligne électrique du Fayet à Chamonix et à Vallorcine.

Rectificatif n° 3 au Livret à l'usage des Agents des brigades et des Gardes-barrières (Instructions relatives au block automatique par signaux lumineux).

Rectificatif au Recueil des documents à l'usage des Mécaniciens et Chauffeurs.

Rectificatif au Recueil des documents à l'usage des Conducteurs-Electriciens.

Rectificatif au Recueil des documents à l'usage des Conducteurs d'autorails.

Ordres Régionaux Sud-Est et Ordres de service Direction P.L.M.

Rectificatif n° 1 à l'Ordre de service n° 9 (1926) Direction P.L.M. (Édition de 1937). — *Dérogations au Règlement général d'Exploitation sur les lignes ou sections de lignes où fonctionne le Dispatching-system.*

Rectificatif n° 5 à l'Ordre de service n° 5 (1929) Direction P.L.M. (1) — *Règlement annexe au Règlement général d'Exploitation en ce qui concerne les trains remorqués électriquement sur les lignes à voie normale.*

Rectificatif n° 1 à l'Ordre de service n° 14 (1930) Direction P.L.M. — *Prescriptions spéciales à la ligne électrifiée de Culoz à Modane.*

Rectificatif n° 3 à l'Ordre de service n° 23 (1932) Direction P.L.M. — *Trains réversibles.*

Rectificatif n° 5 à l'Ordre de service n° 25 (1932) Direction P.L.M. — *Règlement spécial à la ligne électrique de Saint-Gervais-les-Bains-Le Fayet à Vallorcine.*

Rectificatif n° 1 à l'Ordre de service n° 39 (1935) Direction P.L.M. — *Couverture des travaux de la Voie sur certaines lignes à voie unique à faible circulation.*

et à l'Ordre de service n° 40 (1935) Direction P.L.M. — *Liste des lignes ou sections de lignes sur lesquelles il peut être fait application des dispositions de l'Ordre de service n° 39 (1935 — Direction P.L.M.).*

Ordre Régional n° 15 — Édition de 1939 annulant et remplaçant l'Édition du 18 août 1938. — *Mesures concernant l'accompagnement de certains trains par les Agents de l'Exploitation sur les lignes à double voie munies du block-system ou du block automatique.*

Ordre Régional n° 19, annulant et remplaçant l'Ordre de service n° 30 (1937) Direction P.L.M. — *Désignation des lignes complètement équipées pour la répétition des signaux sur les machines.*

Instructions de Service — Ordres de service Exploitation P.L.M. ou Circulaires P.L.M.

fait — Rectificatif n° 4 à l'Ordre de service n° 9 (1924) de l'Exploitation — N° 1317 du Matériel et de la Traction — N° 3248 du Tableau Chronologique de la Voie. — *Mesures à prendre pour la circulation des trains dans le souterrain du Grand-Brion et en cas d'arrêt accidentel de ces trains dans ce souterrain.*

(1) Le Rectificatif du 5 Avril 1939, portant le numéro 4, doit être numéroté 5, l'Ordre Régional n° 7 constituant le Rectificatif n° 4 à l'Ordre de service n° 5 (1929 — Direction P.L.M.).

fait
Rectificatif n° 4 à l'Ordre de service n° 10 (1924) de l'Exploitation — N° 1319 du Matériel et de la Traction — N° 3247 du Tableau Chronologique de la Voie. — *Mesures à prendre pour la circulation des trains dans le souterrain des Frasses et en cas d'arrêt accidentel de ces trains dans ce souterrain.*

fait
Rectificatif n° 5 à l'Ordre de service n° 32 (1925) de l'Exploitation — N° 1352 du Matériel et de la Traction — N° 3269 du Tableau Chronologique de la Voie. — *Mesures à prendre pour la circulation des trains dans le souterrain de Mornay et en cas d'arrêt accidentel de ces trains dans ce souterrain.*

fait
Rectificatif n° 2 à l'Ordre de service n° 26 (1926) de l'Exploitation — N° 1373 du Matériel et de la Traction — N° 3279 du Tableau Chronologique de la Voie. — *Instructions relatives au détournement des trains en cas d'interception de ligne.*

fait
Rectificatif n° 2 à l'Ordre de service n° 36 (1935) de l'Exploitation — N° 1559 du Matériel et de la Traction. — *Mesures à prendre pour la circulation des trains impairs dans le souterrain des Mercières et en cas d'arrêt accidentel de ces trains dans ce souterrain.*

maugué 0.56 (1936)
Rectificatif n° 3 à l'Ordre de service n° 4 (1936) de l'Exploitation — N° 1566 du Matériel et de la Traction — N° 3423 du Tableau Chronologique de la Voie. — *Signaux combinés.*

fait
Rectificatif n° 2 à l'Ordre de service n° 30 (1936) de l'Exploitation — N° 1590 du Matériel et de la Traction — *Mesures à prendre pour la circulation des trains impairs dans certains souterrains de la ligne de Livron à Briançon et en cas d'arrêt accidentel de ces trains dans ces souterrains.*

fait
Rectificatif n° 2 à l'Ordre de service n° 34 (1937) de l'Exploitation — N° 1604 du Matériel et de la Traction — N° 3450 du Tableau Chronologique de la Voie. — *Instructions relatives au Dispatching-system.*

fait
Rectificatif n° 2 à l'Ordre de service n° 9 (1938) de l'Exploitation — N° 6 du Matériel et de la Traction — N° 34-4/37-1 de la Voie et des Bâtiments. — *Instructions relatives à la circulation des autorails.*

Instruction de Service — Mouvement Ex. — Sous-Série Réglementation n° 10 — Entretien VB. — Sous-Série Entretien et Surveillance n° 14, annulant et remplaçant l'Ordre de service n° 9 (1932) de l'Exploitation — N° 3336 du Tableau Chronologique de la Voie. — *Circulation des trains-draisines et des draisines.*

Instruction de Service — Mouvement Ex. — Sous-Série Réglementation n° 112 — Matériel et Traction MT. — Sous-Série Circulation et Utilisation du Matériel n° 11 — Entretien VB. — Sous-Série Entretien et Surveillance n° 13, annulant et remplaçant l'Ordre de service n° 36 (1926) de l'Exploitation — N° 1381 du Matériel et de la Traction — N° 3286 du Tableau Chronologique de la Voie. — *Services des machines chasse-neige et des appareils Flanger.*

Instruction de Service — Mouvement Ex. — Sous-Série Réglementation n° 102, annulant et remplaçant l'Instruction de Service n° 4 de l'Exploitation du 20 août 1938. — *Mesures concernant l'accompagnement de certains trains par les Agents de l'Exploitation sur les lignes à double voie munies du block-system ou du block automatique.*

fait
Rectificatif n° 11 à la Circulaire n° 2 (1899 — Service des Gares et des Trains). — *Instructions relatives au service des signaux et des aiguilles.*

fait
Rectificatif n° 10 à la Circulaire n° 4 (1899 — Service des Gares et des Trains). — *Instructions relatives à la composition des trains.*

fait
Rectificatif n° 15 à la Circulaire n° 5 (1899 — Service des Gares et des Trains). — *Instructions relatives à la circulation des trains.*

fait
Rectificatif n° 20 à l'Instruction n° 462 (NS) du Matériel et de la Traction — Circulaire n° 6 (1899) de l'Exploitation (Service des Gares et des Trains — Edition de 1925). — *Instructions relatives au mode de traction et aux surcharges des trains.*

fait
Rectificatif n° 15 à la Circulaire n° 7 (1899 — Service des Gares et des Trains — Edition de 1930). — *Instructions relatives au service des Agents des trains.*

Rectificatif n° 4 à la Circulaire n° 23 (1899 — Service des Gares et des Trains — Edition de 1927). — *Examens.*

fait
Rectificatif n° 3 à l'Instruction n° 3235 du Tableau Chronologique de la Voie. — Instruction n° 977 du Matériel et de la Traction. — Circulaire n° 11 (1923) de l'Exploitation (Service des Gares et des Trains). — *Appareils porte-cartouches automatiques.*

fait
Rectificatif n° 9 à l'Instruction n° 3270 du Tableau Chronologique de la Voie. — Instruction n° 441 (NS) du Matériel et de la Traction. — Circulaire n° 5 (1925) de l'Exploitation (Service des Gares et des Trains — Edition de 1930). — *Répétition des signaux sur les machines — Lignes non munies du block automatique.*

fait
Rectificatif n° 3 à l'Annexe A à cette Instruction-Circulaire.

fait
Rectificatif n° 1 à la Circulaire n° 11 (1926 — Service des Gares et des Trains — Edition de 1933). — *Instructions relatives au block-system absolu avec circuits de voie.*

fait
Rectificatif n° 3 à la Circulaire n° 28 (1928 — Service des Gares et des Trains). — *Instructions relatives au block-system absolu sans circuits de voie.*

fait
Rectificatif n° 8 à la Circulaire n° 9 (1935 — Service des Gares et des Trains). — *Instructions relatives au block automatique par signaux lumineux.*

Rectificatif manqué
Rectificatif n° 4 à l'Instruction n° 3410 du Tableau Chronologique de la Voie. — Instruction n° 441 bis (N.S.) du Matériel et de la Traction. — Circulaire n° 11 (1935) de l'Exploitation (Service des Gares et des Trains). — *Répétition des signaux sur les machines — Lignes munies du block automatique par signaux lumineux.*

fait
Rectificatif n° 3 à l'Annexe A à cette Instruction-Circulaire.

I.G. manqué
Rectificatif n° 15 à l'Instruction Générale à l'usage des Aiguilleurs et Bloqueurs.

Rectificatif n° 4 à la Consigne Générale à l'usage des Aiguilleurs des postes enclenchés.

Rectificatif n° 5 à l'Instruction relative au service des Vagonniers et Conducteurs d'arrière.

Rectificatif n° 1 à l'Instruction n° 3389 du Tableau Chronologique de la Voie. — *Exécution de fonctions diverses par des auxiliaires.*

Rectificatif n° 7 à l'Instruction n° V-676 de la Voie et des Bâtiments. — *Circulation des trains de service pour les transports de la Voie.*

Rectificatif n° 2 à l'Instruction n° V-686 de la Voie et des Bâtiments. — *Exécution des travaux neufs ou d'entretien sur les parties du Chemin de fer non électrifiées en exploitation.*

Rectificatif n° 1 à l'Instruction n° V-686 bis de la Voie et des Bâtiments. — *Exécution des travaux neufs ou d'entretien sur les parties du Chemin de fer électrifiées en exploitation.*

Rectificatif n° 2 à l'Instruction n° V-687 de la Voie et des Bâtiments. — *Exécution des travaux neufs ou d'entretien sur la ligne électrique du Fayet à Chamonix et à Vallorcine.*

Deviendront également applicables, à partir du **20 juin**, à 0 heure (nuit du 19 au 20 juin), les dispositions de l'article 10 du Fascicule-Annexe n° 1 aux Tableaux de la Marche des trains, relatives aux modifications à l'ordre normal de succession des trains.

A partir de cette même date, les documents ci-après seront **abrogés** :

manqué
Règlement du block-system Tyer.

Ordre de service n° 22 (1919) Direction P.L.M. — *Désignation des lignes dont les gares n'ont ni sémaphore ni carré en tenant lieu.*

Ordre de service n° 5 (1925) Direction P.L.M. — *Modifications au Règlement général d'Exploitation (Edition de 1905).*

Ordre de service n° 36 (1926) Direction P.L.M. ainsi que ses Annexes : Ordres de service nos 17 (1927), 23 (1927), 12 (1931), 22 (1932), 7 (1934) et 13 (1935). — *Désignation des lignes munies du block-system.*

Ordre de service n° 29 (1930) Direction P.L.M. ainsi que ses Annexes : Ordres de service nos 19 (1931) et 25 (1931). — *Désignation des lignes à voie unique munies de signaux à cloches.*

Ordre de service n° 17 (1933) Direction P.L.M. — *Règlement spécial aux lignes à voie unique exploitées en navette au moyen du bâton-pilote.*

Ordre de service n° 18 (1933) Direction P.L.M. — *Désignation des lignes exploitées en navette au moyen du bâton-pilote.*

Ordre de service n° 4 (1934) Direction P.L.M. — *Règlement spécial applicable sur certaines lignes secondaires à voie unique.*

Ordre de service n° 10 (1935) Direction P.L.M. — *Désignation des lignes soumises à la réglementation simplifiée qui fait l'objet de l'Ordre de service n° 4 (1934) — Direction P.L.M.*

Ordre de service n° 12 (1935) Direction P.L.M. — *Application de l'article 135 du Règlement général d'Exploitation dans l'intervalle compris entre deux postes successifs rapprochés.*

Ordre régional n° 2 du 28 janvier 1938. — *Désignation des lignes exploitées par block-system absolu.*

Ordre régional n° 3 du 9 juin 1938. — *Application de l'article 8 du Règlement du block-system absolu.*

Manque
Ordre régional n° 11 du 9 juin 1938. — *Désignation des lignes où fonctionne le block automatique.*

Ordre de service n° 12 (1929 — Exploitation) et ses Annexes. — *Application des articles 234 et 328 du Règlement général d'Exploitation.*

Ordre de service n° 8 (1930) de l'Exploitation — N° 1448 du Matériel et de la Traction — N° 3313 du Tableau Chronologique de la Voie. — *Appareils avertisseurs-enregistreurs de signaux.*

Ordre de service n° 11 (1935) de l'Exploitation — N° 1540 du Matériel et de la Traction. — *Application de l'Ordre de service n° 12 (1935 — Direction P.L.M.).*

Ordre de service n° 31 (1937) de l'Exploitation — N° 1602 du Matériel et de la Traction — N° 3447 du Tableau Chronologique de la Voie. — *Exploitation, pendant l'hiver, de la section de ligne de Montroc-le-Planet à Vallorcine.*

Ordre de service n° 2 (1938) de l'Exploitation — N° 2 du Matériel et de la Traction — N° 1 de la Voie et des Bâtiments. — *Mise en service du block-system absolu avec circuits de voie.*

Ordre de service n° 7 (1938) de l'Exploitation. — *Désignation des gares et des postes qui interviennent dans le fonctionnement des signaux sur les lignes munies du block automatique.*

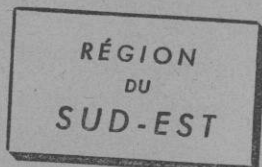
Instruction V-602 du Service de la Voie et des Bâtiments. — *Poteaux-supports pour le maintien des intervalles de trains par les Gardes-barrières.*

Instruction V-603 du Service de la Voie et des Bâtiments. — *Maintien des intervalles de trains par les Gardes-barrières. Drapeaux et lanternes supplémentaires à distribuer aux Gardes chargés de ce service.*

Notes n°s d'ordre 1912, 1919, 1991 du Service de la Voie et des Bâtiments. — *Application des Instructions et Règlements concernant le maintien des intervalles de trains par les Gardes-barrières.*

Le Directeur de l'Exploitation,

A. JOURDAIN



DIRECTION
DE
L'EXPLOITATION

ORDRE RÉGIONAL N° 15

Paris, le 5 Avril 1939

(Approuvé par Décisions Ministérielles des 3 Août 1938
et 8 Mars 1939)

COL.

Nm
13

Annule et remplace, à partir d'une date
qui sera fixée par Ordre Régional,
l'édition du 18 Août 1938

MESURES CONCERNANT L'ACCOMPAGNEMENT DE CERTAINS TRAINS
PAR LES AGENTS DE L'EXPLOITATION
SUR LES LIGNES A DOUBLE VOIE MUNIES DU BLOCK-SYSTEM
OU DU BLOCK AUTOMATIQUE

I. — Dispositions générales

Principe.

ARTICLE PREMIER. — Par dérogation aux prescriptions des articles 38 et 105 du Règlement général d'Exploitation, les trains de toute nature autres que les trains légers peuvent, sur les lignes à double voie munies du block-system ou du block automatique, ne pas être accompagnés par un Conducteur de tête.

Grade, place dans le
train et fonctions de
l'Agent unique.

ART. 2. — L'Agent d'accompagnement en queue est un Chef de train (ou un Agent autorisé à remplir les fonctions de ce grade). Il remplit, en outre, les fonctions de Conducteur d'arrière et il occupe la place assignée à ce dernier Agent par le Règlement général; le véhicule dans lequel il monte doit obligatoirement être muni d'un frein à vis, soumis effectivement à l'action du frein continu automatique et pourvu d'un robinet de vigie.

Le Chef de train est dispensé de l'observation des prescriptions auxquelles il ne peut se conformer du fait soit de la place qu'il occupe dans le train soit des obligations qui lui sont imposées par son rôle de Conducteur d'arrière, rôle qui l'oblige notamment à quitter le train pour assurer la couverture.

ART. 3. — Dans les trains soumis à la réglementation du présent Ordre Régional, le Mécanicien est chargé de l'exécution des prescriptions réglementaires qui incombent normalement au Conducteur de tête dans les mêmes conditions qu'il conduisait une machine isolée et notamment dans les cas suivants:

— renseignements et instructions à recevoir des Agents des signaux [art. 170 et 171 du Règlement général d'Exploitation, art. 8 et 9 du Règlement du block-system enclenché (double voie) et 9 du Règlement du block-system absolu (double voie)];

— reconnaissance du train par les postes (art. 4 et 12 de l'Instruction Générale de sécurité n° 1);

— couverture du train (art. 11 de l'Instruction Générale de sécurité n° 1);

— application du Règlement de block automatique par signaux lumineux.

En outre, pendant que le Chef de train est parti à la couverture, le Mécanicien assure l'exécution des prescriptions des articles 130, 143, 248, 250 et 284 du Règlement général d'Exploitation dont l'observation incombe normalement au Chef de train.

II. — Dispositions particulières — Mesures d'exécution

ART. 4. — Pour les trains faisant l'objet du présent Ordre Régional, le Chef de service doit remettre au Mécanicien un bulletin comportant la mention:

Train n° n'a pas de Conducteur de tête de à
(application de l'Ordre Régional n° 15).

ART. 5. — Dans les gares, le signal de départ est donné directement au Mécanicien par le Chef de service.

Dans les stations SR, haltes et points d'arrêt, le Mécanicien repart de sa propre initiative lorsque le Chef de train lui a signalé que le service est terminé.

ART. 6. — Le Mécanicien d'un train arrêté dans un tunnel doit, si rien ne s'y oppose, et quelle que soit la nature de son train, s'efforcer de tirer son train en dehors du tunnel.

ART. 7. — Lorsque, après un arrêt, le Chef de train est parti à la couverture, il est remplacé immédiatement en queue du train, à la diligence du Mécanicien, par un Agent qualifié pour remplir les fonctions de Conducteur d'arrière, s'il y en a un dans le train.

En l'absence d'Agent de remplacement:

1° s'il s'agit d'un *train de voyageurs* ou d'un *train de messageries non qualifié mixte*, et si le freinage du train ne se trouve pas modifié (1), le Mécanicien peut continuer sa marche normale; il fait remplacer le Chef de train par un Agent de l'Exploitation à la première gare d'arrêt normal où ce remplacement peut s'effectuer. Si un nouvel arrêt nécessitant la couverture se produit avant ce remplacement, le Mécanicien doit envoyer le Chauffeur à la couverture.

2° s'il s'agit d'un *train de marchandises* ou d'un *train mixte* (ou d'un *train de messageries qualifié mixte*), le Mécanicien doit attendre le retour du Chef de train.

Le Directeur de l'Exploitation,

A. JOURDAIN.

(1) Dans le cas où le freinage du train se trouve modifié, le Mécanicien est toujours autorisé à continuer s'il le juge possible, et s'il ne doit pas rencontrer de déclivités supérieures à 10 millimètres, jusqu'à la première gare rencontrée, gare dans laquelle il prend des instructions. Jusqu'à cette gare, il doit observer les plus grandes précautions dans la conduite du train, et ne doit pas dépasser la vitesse de 30 kilomètres à l'heure.

Le Mécanicien n'est, toutefois, autorisé à continuer que si le frein continu automatique fonctionne sur le dernier véhicule du train.

SOCIÉTÉ
NATIONALE
des
CHEMINS DE FER
FRANÇAIS

RÉGION
DU
SUD-EST

DIRECTION
DE
L'EXPLOITATION

Monsieur le Directeur
du Service Central du Mouvement
A titre de renseignement
9 Juin 1939
ORDRE RÉGIONAL N° 19

Paris, le 1^{er} Juin 1939.

Col.

Nm
13

Annule et remplace :

— l'Ordre de service n° 30 (1937) — Direction P.L.M.

**Applicable à partir d'une date qui sera fixée
par Ordre régional.**

Le présent Ordre régional a pour but de faire connaître :

— d'une part, sur le tableau n° 1 ci-après, les lignes ou sections de lignes qui doivent être considérées comme « *complètement équipées* » pour la répétition sur les machines des signaux en position de fermeture, ainsi que celles de ces lignes ou sections de lignes sur lesquelles sont installés des crocodiles de vérification de pleine voie ;

— d'autre part, sur le tableau n° 2 ci-après, les disques rouges situés sur une ligne non équipée et protégeant une bifurcation, qui sont munis de crocodiles et franchis uniquement par des machines équipées pour la répétition des signaux en position de fermeture.

TABLEAU N° 1

Lignes ou sections de lignes complètement équipées ⁽¹⁾

DÉSIGNATION DES LIGNES telles qu'elles figurent au Fascicule annexe aux Tableaux de la Marche des trains	SECTIONS DE LIGNES COMPLÈTEMENT ÉQUIPÉES
Aix-les-Bains à Annemasse	Aix-les-Bains à Annemasse.
Alès à Montpellier, par Sommières	Alès à Mas-des-Gardies. Quissac à Montpellier.
Annemasse à Genève-Eaux-Vives.	Annemasse à Genève-Eaux-Vives.

(1) Les sections de lignes soulignées sont celles sur lesquelles sont installés des crocodiles de vérification de pleine voie.

DÉSIGNATION DES LIGNES telles qu'elles figurent au Fascicule annexe aux Tableaux de la Marche des trains	SECTIONS DE LIGNES COMPLÈTEMENT ÉQUIPÉES
Arles à Lunel.....	Arles à Lunel.
Avignon à Miramas par Salon	Avignon à Miramas, y compris le raccordement de Miramas Poste 5 — Poste 2 bis.
Bellegarde (Ain) au Bouveret.....	Bellegarde (Ain) à Évian-les-Bains.
Bellegarde (Ain) à Divonne-les-Bains.....	Bellegarde (Ain) à Divonne-les-Bains.
Besançon-Viotte au Locle-Col-des-Roches....	Besançon-Viotte à Morteau.
Brioude à Saint-Flour.....	Brioude à Saint-Flour.
Cannes à Grasse.....	Cannes à Grasse.
Cavaillon à Pertuis.....	Cavaillon à Pertuis.
Ceinture (Grande) entre Villeneuve et Juvisy.	Villeneuve-Saint-Georges-Triage à Juvisy.
Chagny à Dôle.....	Chagny à Dôle.
Clermont-Ferrand à St-Étienne-Châteaureux.	Clermont-Ferrand à Saint-Etienne-Châteaureux.
Collonges-Les Brotteaux-Guillotière	Collonges-Fontaines — Lyon-Brotteaux — Lyon-Guillo- tière Poste 4 (bifur.).
Cravant-Bazarnes à Autun.....	Cravant-Bazarnes à Avallon.
Culoz à Modane.....	Culoz à Modane.
Dijon à Belfort.....	Dijon-Ville à Belfort.
Dijon à Is-sur-Tille	Dijon-Ville à Is-sur-Tille, y compris le raccordement Poste 2 de Perrigny — Poste 2 de Longvic.
Dijon à Saint-Amour et à Bourg	Dijon-Ville à Bourg, y compris les raccordements de Perrigny Poste 2 — Poste 3 et de St-Bonnet-en-Bresse Poste 1 - Poste 2 (1).
Dijon à Vallorbe.....	Dijon-Ville à Vallorbe.
Firminy à Saint-Rambert-d'Albon.....	Annonay à Saint-Rambert-d'Albon.
Frasne à Pontarlier.....	Frasne Poste 1 à Pontarlier.
Givors à Chasse-sur-Rhône.....	Givors à Chasse-sur-Rhône, y compris les raccordements Poste 1 de Badan-Triage — Poste 4 de Givors-Canal, Poste 3 — Poste 4 de Givors-Canal et Poste 1 — Poste 3 de Chasse-sur-Rhône.

(1) Ce raccordement n'est en service qu'en temps d'application du Livret spécial.

DÉSIGNATION DES LIGNES telles qu'elles figurent au Fascicule annexe aux Tableaux de la Marche des trains	SECTIONS DE LIGNES COMPLÈTEMENT ÉQUIPÉES
Gray à Chalon-sur-Saône.....	Gray à Chalon-sur-Saône, y compris les raccordements de Villers-les-Pots Poste 3 — Poste 1 (1) et Poste 3 — Poste 5 (1).
La Ferté-Hauterive à Gannat.....	La Ferté-Hauterive à Gannat.
Langeac à Saint-Etienne-Châteaureux.....	Langeac à Saint-Georges-d'Aurac. Le Puy à Saint-Etienne-Châteaureux.
Laroche-Migennes à Nevers.....	Laroche-Migennes à Clamecy. Nevers (2 ^e bifur.) à Nevers.
La Roche-sur-Foron à Saint-Gervais-les-Bains- Le Fayet.....	La Roche-sur-Foron à Saint-Gervais-les-Bains-Le Fayet.
Le Teil à Alès	Le Teil à Alès.
Le Vigan à Nîmes	Quissac à Sommières. Saint-Césaire (bifur.) à Nîmes G.V.
Livron à Briançon.....	Livron à Briançon.
Livron à Privas.....	Livron au Pouzin.
Lyon à Ambérieu.....	Lyon-Perrache à Ambérieu.
Lyon-Croix-Rousse à Trévoux.....	Lyon-Croix-Rousse à Trévoux.
Lyon-Grenoble-Marseille.....	Lyon-Perrache à Grenoble, y compris les voies 1 et 2 Vénissieux entre Lyon-Guillotière Poste 4 et Vénissieux Poste 1 et la voie 2 Raccordement Poste 1 de Vénissieux — Poste de Saint-Fons. Grenoble à Marseille-Saint-Charles.
Lyon à La Voulte et à Nîmes.....	Lyon-Perrache à Nîmes G.V.
Lyon-Saint-Paul à Lyon-Vaise	Lyon-Saint-Paul à Lyon-Vaise.
Lyon-Saint-Paul à Montbrison.....	Lyon-Saint-Paul à L'Arbresle.
Mâcon à Genève-Cornavin.....	Mâcon à Bourg. Bourg à Pougny-Chancy, y compris le raccordement d'Ambé- rieu Poste 3 — Poste 5.
Marseille-St-Charles à Marseille-Prado	Marseille-Saint-Charles à Marseille-Prado.
Miramas à Marseille-Arenc.....	Miramas à Marseille-Arenc par Port-de-Bouc, y compris la voie 2 Raccordement Poste 6 — Poste 4 de Miramas.
Montargis à Sens.....	Montargis à Sens.
Montbéliard à Morvillars	Montbéliard à Morvillars.

(1) Ce raccordement n'est en service qu'en temps d'application du Livret spécial.

DÉSIGNATION DES LIGNES telles qu'elles figurent au Fascicule annexe aux Tableaux de la Marche des trains	SECTIONS DE LIGNES COMPLÈTEMENT ÉQUIPÉES
Mouchard à Salins-les-Bains.....	Mouchard à Salins-les-Bains.
Moulins à Mâcon.....	Moulins à Paray-le-Monial.
	Clermain à Cluny.
Nevers à Chagny.....	Nevers à Chagny, y compris la voie 2 Détournement de Nevers et le raccordement de Chagny Poste 4 — Poste 5.
Nice à Breil-sur-Roya.....	Nice à Breil-sur-Roya.
Paray-le-Monial à Givors.....	Paray-le-Monial à Givors, y compris le raccordement Givors- Canal Poste 3 — Badan-Triage Poste 1.
Paris à Lyon par le Bourbonnais.....	Paris à Roanne (toutes voies). Roanne à Lyon-Perrache.
	Paris à Vintimille (toutes voies), y compris les voies 1 et 2 Remise de Tarascon et les raccordements : — de Moret-les-Sablons Poste 4 — Poste 3 (1), — de Laroche-Migennes Poste 6 — Poste 5 (1), — de Saint-Florentin-Vergigny Poste du kil. 170.020 — Poste 1 (1), — de Perrigny Poste 3 — Poste 4, — de Chagny Poste A — Poste 6, — d'Avignon Poste du kil. 739.580 — Poste A de Font- couverte, — des Chartreux Poste 1 de Marseille-Abeilles — Poste 3 de Marseille-Blancarde.
Paris à Marseille et à Vintimille.....	
Paris à Montargis par Malesherbes.....	Paris à Montargis (toutes voies).
Paris à Montereau (Poste de bifur. du Kil. 86.630) par Corbeil-Essonnes.....	Paris au Poste de bifur. du Kil. 86.630 (toutes voies).
Pont-d'Avignon à Avignon.....	Pont-d'Avignon à Avignon.
Pouilly-sous-Charlieu à Chalon-sur-Saône...	Clermain à Cluny.
Roanne à Lyon par Saint-Etienne, et ligne de l'Étivalière.....	Roanne à Lyon-Perrache (y compris les voies 1 et 2 Givors-Ville — Badan-Triage), sauf la ligne de l'Étivalière.

(1) Ce raccordement n'est en service qu'en temps d'application du Livret spécial.

DÉSIGNATION DES LIGNES telles qu'elles figurent au Fascicule annexe aux Tableaux de la Marche des trains	SECTIONS DE LIGNES COMPLÈTEMENT ÉQUIPÉES
Roanne à Montchanin.....	Roanne au Coteau Poste 2. Paray-le-Monial à Montchanin.
Saint-André-le-Gaz à Chambéry-Challes-les- Eaux.....	Saint-André-le-Gaz à Chambéry-Challes-les-Eaux.
Saint-Germain-des-Fossés à Darsac.....	Saint-Germain-des-Fossés à Vichy. Vichy à Pont-de-Dore.
Saint-Germain-des-Fossés à Nîmes.....	Saint-Germain-des-Fossés à Clermont-Ferrand. Clermont-Ferrand à Nîmes G.V.
St-Pierre-d'Albigny à Bourg-St-Maurice.....	Saint-Pierre-d'Albigny à Bourg-Saint-Maurice.
Sète-Méditerranée — Sète-Midi.....	Sète-Méditerranée à Sète-Midi.
Tarascon à Sète.....	Tarascon à Sète-Ville.
Toulon aux Salins-d'Hyères.....	Toulon aux Salins-d'Hyères.
Valence à Chambéry-Challes-les-Eaux.....	Valence à Chambéry-Challes-les-Eaux.
Vesoul à Lyon.....	Miserey (bifur.) à Lyon-Perrache.
Vichy à Riom.....	Vichy à Riom.

Les mesures d'exception prévues à l'article 60 du Règlement général d'Exploitation pour les lignes complètement équipées sont applicables sur ces lignes ou sections de lignes, sous réserve de l'observation des instructions particulières aux lignes munies du block automatique.

TABLEAU N° 2

Disques rouges situés sur une ligne non équipée et protégeant une bifurcation, qui sont munis de crocodiles et franchis uniquement par des machines équipées pour la répétition des signaux en position de fermeture

DÉSIGNATION DES LIGNES SUR LESQUELLES sont situés les disques rouges	POSITION KILOMÉTRIQUE des disques rouges	SENS DE CIRCULATION auquel s'adressent les disques rouges	POSTES QUI SONT COUVERTS PAR CES DISQUES ROUGES
Ambérieu à Montalieu-Vercieu ..	K. 2.377	pair	Ambérieu — Poste K.
Annecy à Albertville	K. 2.019	pair	Annecy — Poste 1.
	K. 2.201	pair	
Arles à Port-Saint-Louis-du-Rhône.	K. 0.870	impair	Pont tournant (poste côté Arles) ⁽¹⁾ . Pont tournant (poste côté Port-Saint-Louis-du-Rhône) ⁽¹⁾ .
	K. 4.270	pair	
Avallon aux Laumes-Alésia	K. 239.315	pair	Maison-Dieu (bifur.). Pouillenay (bifur.).
	K. 275.311	impair	
Beaune à Allerey	K. 7.411	impair	Saint-Loup-de-la-Salle (bifur.).
Bourg à Bellegarde (Ain)	K. 2.545	pair	Bourg — Poste 2.
	K. 230.360 ⁽²⁾	pair	Clamecy (bifur. de Beaugy). Cercy-la-Tour — Poste 2.
	K. 231.278	pair	
	K. 308.182	impair	Clamecy (bifur. de Beaugy). Cosne — Poste 2.
Clamecy à Cosne	K. 230.079	pair	
	K. 231.080	pair	Maison-Dieu (bifur.). Dracy-Saint-Loup (bifur.).
	K. 286.880 ⁽³⁾	impair	
Cravant-Bazarnes à Autun	K. 287.945 ⁽⁴⁾	impair	Dijon-Ville — Poste 1. Dôle-Triage — Poste 1.
	K. 239.918	pair	
Dijon à Epinac-les-Mines	K. 305.572	impair	Pouillenay (bifur.). Étang — Poste 2.
	K. 3.016	pair	
Dôle à Poligny	K. 363.262	pair	Dracy-Saint-Loup (bifur.).
Épinac-les-Mines aux Laumes-Alésia	K. 68.456	impair	Santenay-les-Bains (bifur.).
	K. 2.133	pair	
Étang à Chagny par Epinac-les-Mines	K. 24.075	pair	
	K. 56.472	impair	

- (1) Par exception, ce disque rouge, qui protège un pont tournant, est assimilé à un disque rouge protégeant une bifurcation.
(2) En service seulement lorsque l'embranchement particulier de la Société des Abattoirs Industriels du Centre est en service.
(3) Non en service en temps d'application du Livret spécial.
(4) En service en temps d'application du Livret spécial seulement.

DÉSIGNATION DES LIGNES SUR LESQUELLES sont situés les disques rouges	POSITION KILOMÉTRIQUE des disques rouges	SENS DE CIRCULATION auquel s'adressent les disques rouges	POSTES QUI SONT COUVERTS PAR CES DISQUES ROUGES
Firminy à Saint-Rambert-d'Albon	K. 2.742	pair	Firminy — Poste 2.
Gray à Besançon-Viotte	K. 2.537	pair	Gray — Poste 3. Miserey (bifur.).
	K. 47.612	impair	
Laroche-Migennes à Nevers	K. 230.771	pair	Clamecy (bifur. de Beaugy). Nevers (2° bifur.).
	K. 296.879	impair	
Le Martinet à Tarascon	K. 70.888	pair	Remoulins (bifur. de Lafoux-les-Bains). Beaucaire (bifur. de Saint-Montant). Saint-Julien-les-Fumades.
	K. 84.307	impair	
	K. 12.286	pair	
Le Puy à Langogne	K. 2.530	pair	Le Puy — Poste de gare.
Le Vigan à Nîmes	K. 85.933	impair	Saint-Césaire (bifur.).
Livron à Privas	K. 643.232	pair	Le Pouzin (bifur.).
Lyon-Saint-Paul à Montbrison	K. 61.250	impair	Montrond-les-Bains. Paray-le-Monial — Poste 3. Cluny — Poste 1. Mâcon — Poste 2.
	K. 69.414	pair	
	K. 123.266	pair	
Moulins à Mâcon	K. 141.658	impair	
	K. 1.614 ⁽¹⁾	pair	Bourron (bifur.). Malesherbes — Poste 2.
	K. 3.156	pair	
Moret-les-Sablons à Malesherbes.	K. 23.964	impair	Voujaucourt (bifur.). Saint-Césaire (bifur.). Le Cailar (bifur.). Aimargues (bifur.).
	K. 3.060	pair	
Montbéliard à Saint-Hippolyte	K. 6.017	pair	Pont tournant du Canal du Perrier ⁽²⁾ . Chalon-sur-Saône — Poste 2. Le Coteau — Poste 2. Pouilly-sous-Charlieu — Poste 2. Paray-le-Monial — Poste 2.
	K. 22.269	impair	
	K. 28.850	pair	
	K. 40.028	impair	
Nîmes au Grau-du-Roi	K. 42.698	pair	
	K. 113.281	impair	
Pouilly-sous-Charlieu à Chalon-sur-Saône	K. 4.690	pair	
Roanne à Montchanin	K. 20.633	pair	
	K. 56.589	impair	

(1) En service en temps d'application du Livret spécial seulement.

(2) Par exception, ces disques rouges, qui protègent un pont tournant, sont assimilés à des disques rouges protégeant une bifurcation.

DÉSIGNATION DES LIGNES SUR LESQUELLES sont situés les disques rouges	POSITION KILOMÉTRIQUE des disques rouges	SENS DE CIRCULATION auquel s'adressent les disques rouges	POSTES QUI SONT COUVERTS PAR CES DISQUES ROUGES
Rognac à Aix-en-Provence.....	K. 22.860	impair	Aix-en-Provence — Poste 1.
Saint-André-le-Gaz à Virieu-le-Grand	K. 74.489	pair	Pressins (bifur.).
St-Florentin-Vergigny à Auxerre-Saint-Gervais.....	K. 24.191 K. 25.150	impair impair	Monéteau-Gurgy (bifur.).
Saint-Jean-de-Losne à Lons-le-Saunier.....	K. 348.843 K. 404.500	pair impair	Saint-Jean-de-Losne — Poste 3 (bifur. de Chaugey). Lons-le-Saunier — Poste 3.
Saint-Rambert-d'Albon à Rives ..	K. 50.375	impair	Rives (bifur. de Beaucroissant).
Salon à Aix-en-Provence.....	K. 30.386	impair	La Calade-Eguilles (bifur.).
Vesoul à Lyon.....	K. 414.786	pair	Miserey (bifur.).
Vogüé à Lalevade - d'Ardèche - Prades.....	K. 700.000	pair	Saint-Sernin (bifur.).
Vogüé à Largentière.....	K. 700.023	pair	

Les mesures d'exception prévues à l'article 60 du Règlement général d'Exploitation sont applicables pour ces disques rouges, comme s'ils étaient munis de pétards

Le Directeur de l'Exploitation :

A. JOURDAIN.

S.N.C.F.

Région du SUD-EST

EXPLOITATION

Division du Mouvement
2^e Section

N° 390/81
9391 D

Paris, le 17 mai 1939.

M.M. les Chefs d'Arrondissement
de l'Exploitation.

A partir de la date de la mise en vigueur de la 1^{ère} étape de l'unification de la Réglementation, les Notes-Circulaires, Notes et Avis désignés ci-après seront abrogés.

1° - 1^{ère} Division - 1^{er} Bureau.

Note-Circulaire N° 3 du 11 juillet 1901.

"Intervalles de temps à maintenir entre les trains de même sens sur certaines lignes exploitées par Block-system".

2° - 2^e Division - 1^{er} Bureau.

Note N° 546/360/1074 D du 31 août 1905.

"Mise à voie libre des signaux fixes sur les lignes à voie unique munies de signaux électriques à cloches".

Note N° 237/480/1668 D du 18 novembre 1912.

"Conditions dans lesquelles les lignes à voie unique doivent être munies de signaux électriques à cloches".

Note N° 365/24/1922 D du 21 septembre 1922.

"Disques rouges à considérer comme doublés d'arrêt au point de vue de l'application de l'article 139 du R.G.E.".

Note-Circulaire N° 8 du 10 octobre 1925.

"Régime des intervalles de temps sur les lignes non exploitées par block-system".

Note N° 479/39/4214 D du 15 octobre 1926.

"Avis à donner aux Mécaniciens lorsque, en cas de pilotage, le block-system cesse de fonctionner".

Note N° 99/40/4425 D du 26 novembre 1926.

"Affichage dans les postes d'agents des trains d'Avis relatifs à l'application de certaines prescriptions réglementaires - Remplacement de ces Avis".

Avis du 26 août 1926.

"Application de l'article 139 du Règlement général d'Exploitation".

Avis du 1^{er} décembre 1930.

"Application de l'article 135 du Règlement général d'Exploitation".

Ces Avis sont à retirer des emplacements où ils sont affichés. Bien entendu l'Avis relatif à l'application de l'article 177 du Règlement général d'Exploitation devra continuer à être affiché dans les postes d'Agents des trains.

Note N° 341/40/4344 D du 12 janvier 1927.

"Fonctionnement du block-system en cas de pilotage sur les sections de lignes munies du block-system (Double voie)".

Note N° 5710 D du 15 décembre 1928.

"Prescriptions relatives à la couverture des trains dans les gares d'arrêt général".

Note-Circulaire N° 7 du 9 juillet 1934.

"Régime des intervalles de temps sur les lignes où la signalisation a été simplifiée".

Note-Circulaire N° 2 du 21 janvier 1937.

"Application de l'article 35 de la Circulaire N° 25 (1900-G. et T.) aux trains légers ayant une machine en adjonction".

Note N° 3142 D du 2 janvier 1925 adressée à M.M. les Chefs de train.

"Rappel des prescriptions de l'art. 282 du R.G.E.".

En conséquence, vous voudrez bien faire annuler, le cas échéant, les dispositions correspondantes qui pourraient être contenues dans les Instructions de votre Arrondissement.

Le Chef du Service de l'Exploitation,

J. T U J A .

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER

FRANÇAIS

Région
du SUD-EST

DIRECTION DE L'EXPLOITATION

Rectificatif n° 7

AU

RÈGLEMENT DU BLOCK-SYSTEM ENCLENCHÉ

(Double voie)

*Applicable à partir d'une date qui sera fixée
par l'Ordre Régional*

Le présent Rectificatif modifie les articles 8, 9, 12 et 15, et supprime les articles 14 et 17 du Règlement du block-system enclenché (double voie), pour tenir compte de la mise en vigueur de la première étape de l'unification de la réglementation.

Les modifications utiles figurent sur les pages 12, 13, 20, 22, 23, 24 et 25 ci-jointes qui annulent les pages correspondantes du Règlement du block-system enclenché (double voie) et doivent leur être substituées.

En outre, les Agents feront à la main les modifications suivantes :

Page 13 bis. — Biffer le texte de cette page.

Page 26. — Biffer les 5 premières lignes de la page.

Paris, le 31 mars 1939.

Le Directeur de l'Exploitation,

A. JOURDAIN

(Décision ministérielle du 8 mars 1939).

65298 Soc. An. de l'Imp. MAULDE et RENOU, Paris.

ART. 8.

TRAINS ARRÊTÉS A UN POSTE

Les installations de certains postes n'assurent pas complètement la protection des trains stationnant devant le signal de cantonnement.

Quand un train est arrêté à un de ces postes, le Bloqueur donne au Chef de train, dès l'arrêt, l'ordre verbal de faire avancer le train pour le mettre sous la protection du signal de cantonnement ; si, pour une cause quelconque, le train ne peut avancer, le Bloqueur doit prescrire au Chef de train de faire assurer la protection du train, comme s'il s'agissait d'un arrêt en pleine voie.

Le Bloqueur ne doit rendre « voie libre » que lorsque le train est reparti.

La Consigne des postes intéressés précise les conditions d'application du présent article.

5° Annexe et Rectificatif n° 7 au Règlement du Block-System enclenché (Double voie).

A coller sur la page 12 du Règlement du Block-System enclenché (Double voie).

CHAPITRE III

MESURES D'EXCEPTION

ART. 9.

ENTRÉE DANS UN CANTON OCCUPÉ

Quand il y a lieu d'expédier un train dans un canton occupé, le Bloqueur donne au Mécanicien et au Chef de train l'ordre de continuer leur marche au moyen de **bulletins de marche prudente**.

Ces bulletins sont libellés comme suit :

« **Ordre au train n°** de continuer sa marche, **mais avec précaution**. La vitesse devra être réglée de manière que le train puisse s'arrêter **dans la partie de voie en vue**, s'il se présente un obstacle ou un signal. »
« Le Mécanicien devra redoubler d'attention à partir du signal avancé du poste suivant au delà duquel il est exposé à rencontrer un train stationnant aux abords de ce poste. »

« **Motif.** — (Le Bloqueur indique ici la raison qui motive la remise des bulletins). »

« Le Mécanicien continuera la marche prudente jusqu'au poste de block suivant (poste....). »

« Si les signaux de ce poste le permettent, il pourra reprendre sa marche normale, mais seulement après avoir franchi le poste. »

Dans certains cas, le Bloqueur supprime le dernier alinéa et ajoute l'ordre de s'arrêter au poste suivant.

Les bulletins de marche prudente sont détachés d'un carnet à souches et remis au Chef de train qui en donne reçu en visant la souche du carnet. Le Chef de train remet au Mécanicien le bulletin qui lui est destiné et ce dernier en donne reçu en apposant sa griffe sur le bulletin du Chef de train.

A coller sur la page 13 du Règlement du Block-System enclenché (Double voie).

5° Annexe et Rectificatif n° 7 au Règlement du Block-System enclenché (Double voie).

de block (1), le Bloqueur opère de la manière suivante :

Il inscrit sur son registre la mention :

Dérangement des appareils de block constaté
à h. m.

A partir de ce moment, il arrête tous les trains allant vers le poste dans la direction duquel existe le dérangement. Il ne les annonce plus (2) et ne les laisse continuer leur marche qu'après avoir remis au Mécanicien et au Chef de train des bulletins de marche prudente en indiquant comme motif « *Dérangement des appareils de block* ». Il ajoute sur les bulletins du **premier train** expédié après la constatation du dérangement **l'ordre de s'arrêter** au poste suivant.

Le Bloqueur laisse en position de fermeture ses signaux et se borne à manœuvrer le signal de cantonnement après l'avoir débloqué, s'il y a lieu, pour rendre « Voie libre » au poste précédent.

Il maintient, entre les trains successifs, un intervalle de **10 minutes**, qui peut être réduit à **5 minutes** si le canton a une longueur inférieure à **3 kilomètres**. Cet intervalle est porté à **15 minutes** si le canton a une longueur supérieure à **10 kilomètres** et à **20 minutes** si le canton a une longueur supérieure à **15 kilomètres**.

Le Bloqueur du poste suivant est averti du dérangement par l'arrêt du premier train expédié du poste qui précède après la constatation du dérangement. Comme il ne reçoit plus les annonces des trains venant du côté où existe le dérangement, il efface, si rien ne s'y oppose,

(1) La rupture du marteau de la sonnerie Joussetin n'est pas considérée comme un dérangement quand l'aiguille continue à fonctionner.

(2) Les signaux de première annonce continuent à être transmis si les sonneries Joussetin fonctionnent.

libre » du train qui fait la reprise du service que lorsqu'il est en possession du bulletin du Chef de train.

L'Agent du Service Électrique peut, s'il est nécessaire pour activer la réparation du dérangement ou la reprise de service, donner au Bloqueur l'ordre d'arrêter un train ou de prescrire un arrêt à un autre poste de block; l'ordre d'arrêt doit être motivé sur le registre du poste et sur les bulletins remis au train.

ART. 14.

TRAIN DE SERVICE OU DE BALLAST (Supprimé).

ART. 15.

PILOTAGE

Le Bloqueur du poste situé à chacune des extrémités de la voie unique temporaire est prévenu de l'établissement du pilotage par le Chef de gare de tête de la voie unique temporaire. Les Bloqueurs des postes situés en des points intermédiaires de la voie unique temporaire en sont prévenus par consigne écrite du Chef de gare qui organise le pilotage. L'Agent qui remet cette consigne au Bloqueur (ou le Chef de gare, dans les postes extrêmes) débloque, s'il est nécessaire, le signal de cantonnement de la voie obstruée et rétablit le scellé.

Pendant toute la durée du pilotage, le block continue à fonctionner, à moins que les circonstances locales ne s'y opposent (1), dans les

(1) Ce cas se présente en particulier sur certaines sections de lignes comprenant plus de 2 voies principales, sur les sections où les deux voies sont éloignées l'une de l'autre, et en général toutes les fois que les signaux d'une voie ne peuvent être facilement observés par le Mécanicien circulant sur l'autre voie.

deux sens de la circulation, entre les deux points considérés comme têtes de la voie unique temporaire.

Toutes les fois que le block cesse de fonctionner dans le sens des trains circulant à contre-voie (1), les dispositions ci-après doivent être appliquées pour la circulation de ces trains.

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° ».

Les Bloqueurs des postes intermédiaires maintiennent à voie libre les signaux fixes qui s'adressent aux trains circulant à contre-voie.

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 suivantes :

- la gare B maintient entre les trains successifs l'intervalle minimum de 10 minutes (ou 5, 15, 20) prévu à l'article 12.

(1) Toutefois, si les sonneries Jouselin fonctionnent, les signaux de première annonce continuent à être transmis. Ils sont immédiatement répercutés de poste en poste jusqu'au poste de sortie de la voie unique temporaire.

5^e Annexe et Rectificatif n° 7 au Règlement du Block-System enclenché (Double voie).

A coller sur la page 23 du Règlement du Block-System enclenché (Double voie).

— avisés de l'interruption téléphonique par le premier train circulant après constatation de cette interruption, les Bloqueurs des postes intermédiaires maintiennent entre les trains l'intervalle prévu à l'article 12 à l'aide du signal de cantonnement et du ou des signaux avancés nécessaires pour obtenir l'arrêt à ce signal. Toutefois, dans les cas, qui doivent être prévus dans la consigne des postes, où les signaux fixes d'une voie ne peuvent être facilement observés par le Mécanicien circulant sur l'autre voie, les Bloqueurs maintiennent le même intervalle au moyen 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 avec prudence, de façon à pouvoir s'arrêter dans la partie de voie en vue s'il se présente un obstacle ou un signal. Cet ordre est donné au Mécanicien, soit verbalement par le Pilote accompagnant le train, soit par écrit sur le bulletin remis, en vertu de l'article 275 du Règlement général d'Exploitation, par le Pilote n'accompagnant pas le train.

— les signaux de cantonnement sont débloqués toutes les fois qu'il est nécessaire.

Quand la circulation normale peut être reprise, le Bloqueur de chaque poste extrême en est avisé par le Chef de gare de tête de la voie unique temporaire; les Bloqueurs des postes intermédiaires sont prévenus par avis écrits, remis sur l'ordre du Chef de gare qui a organisé le pilotage; les avis sont remis, toutes les fois qu'il est possible, au dernier train piloté.

A coller sur la page 24 du Règlement du Block-System enclenché (Double voie).

Rectificatif n° 7 au Règlement du Block-System enclenché (Double voie).

En cas de double pilotage, le block cesse de fonctionner sur toute la section sur laquelle les trains sont pilotés. Les Bloqueurs des postes intermédiaires maintiennent à voie libre les signaux s'adressant aux trains pilotés, après les avoir débloqués s'il est nécessaire.

A la cessation du pilotage simple ou double, la reprise du service du block s'opère, sous la surveillance des Chefs de service des gares extrêmes, comme il est dit à l'article 13 pour la reprise du service après réparation d'un dérangement.

CHAPITRE IV

MESURES SPÉCIALES RECOMMANDATIONS DIVERSES

ART. 16.

MANŒUVRES

Le signal de cantonnement à l'arrêt ne peut être franchi par une manœuvre que sur l'ordre verbal de l'Agent dirigeant la manœuvre.

Cet agent monte alors sur la machine.
Il est toutefois dispensé d'y rester quand la manœuvre doit franchir à plusieurs reprises le signal de cantonnement en exécutant des mouvements successifs.

ART. 17.

BROUILLARDS, TROUBLES ATMOSPHÉRIQUES (supprimé).

Rectificatif n° 7 au Règlement du Block-System enclenché (Double voie).

A coller sur la page 25 du Règlement du Block-System enclenché (Double voie).

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER

FRANÇAIS

Région
du SUD-EST

DIRECTION DE L'EXPLOITATION

Rectificatif n° 2

AU

RÈGLEMENT DU BLOCK-SYSTEM ENCLENCHÉ

de voie unique (1935)

*Applicable à partir d'une date qui sera
fixée par Ordre Régional*

Le présent Rectificatif modifie les articles 4, 7 et 9, et l'Annexe I du Règlement du block-system enclenché de voie unique (1935), pour tenir compte de la mise en vigueur de la première étape de l'unification de la réglementation.

Les modifications utiles figurent sur les pages 7, 12, 13 et 19 ci-jointes qui annulent les pages correspondantes du Règlement du block-system enclenché de voie unique (1935) et doivent leur être substituées.

Paris, le 31 mars 1939.

Le Directeur de l'Exploitation,

A. JOURDAIN

(Décision ministérielle du 8 mars 1939.)

ARTICLE 4.

RÉCEPTION ET PASSAGE D'UN TRAIN
A UNE GARE

Lorsque aucun train n'est attendu, les signaux fixes de la gare sont maintenus à l'arrêt. La lucarne supérieure de l'appareil de block de chaque canton présente le voyant rouge « Voie bloquée sur..... »; la lucarne inférieure présente le voyant blanc. La manivelle d'accord de voie est relevée.

Le Bloqueur ne doit accorder la voie à une gare que sur demande de voie faite par celle-ci.

Dès qu'il reçoit une demande de voie, le Bloqueur accorde la voie, si rien ne s'y oppose, en manœuvrant la manivelle d'accord de voie de la façon indiquée à l'article 2 (30); puis il efface, si rien ne s'y oppose non plus, les signaux permettant l'entrée du train en gare. S'il y a lieu, il demande la voie à la gare suivante en temps voulu pour ne pas retarder le train et, quand il l'a obtenue, il efface le signal de cantonnement permettant le départ vers cette gare.

Toutefois, lorsqu'il s'agit d'un train devant normalement passer sans arrêt, le Bloqueur n'efface le disque rouge s'adressant à ce train qu'après avoir obtenu la voie de la gare suivante et effacé le signal de cantonnement correspondant.

Dès que le train est arrivé, le Bloqueur met à l'arrêt le signal d'entrée; puis, quand

Rectificatif n° 2

SOCIÉTÉ NATIONALE

CHEMINS DE FER

FRANÇAIS

Région
du SUD-EST

DIRECTION DE L'EXPLOITATION

de voie unique 1935

Applicable à partir d'une date qui sera
fixée par l'Ordre Régional

Le présent Rectificatif modifie les articles 4,
7 et 8, et l'Annexe I du Règlement du block-
system enclenché de voie unique (1935), pour
tenir compte de la mise en vigueur de la
première étape de l'unification de la réglemen-
tation.

Les modifications utiles figurent sur les
pages 1, 12, 13 et 19 ci-jointes qui annulent
les pages correspondantes du Règlement
du block-system enclenché de voie unique
(1935) et doivent leur être substituées.

Daté, le 31 mars 1935

Le Directeur de l'Exploitation

A JOINDRE

(Décision ministérielle du 10 mars 1935)

Rectificatif n° 2 au Règlement du block-system enclenché de voie unique (1935)

Le signal de cantonnement est franchi à l'arrêt dans chacune des gares sur remise de bulletins au Mécanicien et au Chef de train par le Bloqueur.

Pendant toute la durée du dérangement des appareils de block, les gares maintiennent entre les trains de même sens un intervalle minimum de 10 minutes (1).

Si le télégraphe fonctionne, les gares ne doivent expédier aucun train avant d'avoir échangé entre elles les dépêches prévues pour la circulation des trains facultatifs ou spéciaux non annoncés (article 313 du Règlement général d'Exploitation).

Lorsqu'un dérangement des appareils de block est constaté, la réparation en est demandée le plus rapidement possible par le Chef de service.

ARTICLE 8.

REPRISE DE SERVICE APRÈS LA RÉPARATION D'UN DÉRANGEMENT

Lorsque l'Agent du Service Electrique a procédé à la réparation du dérangement, il fait connaître, par écrit ou par dépêche, aux deux gares intéressées, que les appareils sont en état de fonctionner.

L'expédition du premier train se fait alors dans les conditions suivantes :

Avant de demander la voie par le block, la gare A, ayant à expédier ce train à la gare B, transmet à cette dernière la dépêche suivante :

a) « *Dernier train reçu de B est train n°..... ; dernier train expédié vers B est train n°..... ; puis-je vous envoyer train n°..... ? Reprise du service du block.* »

(1) Cet intervalle est réduit à 5 minutes si le canton a une longueur inférieure à 3 kilomètres ; il est porté à 15 minutes si le canton a une longueur supérieure à 10 kilomètres et à 20 minutes si le canton a une longueur supérieure à 15 kilomètres.

RECEPTION ET PASSAGE D'UN TRAIN

A UNE GARE

Lorsque aucun train n'est attendu, les signaux fixes de la gare sont maintenus à l'arrêt. La lucarne supérieure de l'appareil de block de chaque canton présente le voyant rouge « Voie bloquée sur... » ; la lucarne inférieure présente le voyant blanc. La manivelle d'accord de voie est relevée.

Le Bloqueur ne doit accorder la voie à une gare que sur demande de voie faite par celle-ci.

Dès qu'il reçoit une demande de voie, le Bloqueur accorde la voie, si rien ne s'y oppose, en manœuvrant la manivelle d'accord de voie de la façon indiquée à l'article 2 (3°) : puis il efface, si rien ne s'y oppose non plus, les signaux permettant l'entrée du train en gare. S'il y a lieu, il demande la voie à la gare suivante en temps voulu pour ne pas retarder le train et, quand il l'a obtenu, il efface le signal de cantonnement permettant le départ vers cette gare.

Toutefois, lorsqu'il s'agit d'un train devant normalement passer sans arrêt, le Bloqueur n'efface le disque rouge s'adressant à ce train qu'après avoir obtenu la voie de la gare suivante et efface le signal de cantonnement correspondant.

Mais que le train est arrivé, le Bloqueur met à l'arrêt le signal d'entrée : puis, quand

Rectificatif n° 2 au Règlement du block-system enclenché de voie unique (1935)

A coller sur la page 42 du Règlement du block-system enclenché de voie unique (1935)

Si le numéro du dernier train expédié par la gare B et celui du dernier train reçu par elle sont bien ceux indiqués par la gare A, la gare B répond :

b) « *Dernier train expédié vers A est bien train n°..... ; dernier train reçu de A est bien train n°..... ; envoyez-moi train n°..... Reprise du service du block* », et le service normal est repris.

Si, au contraire, le dernier train expédié ou le dernier train reçu par B n'est pas celui indiqué par A, la gare B en avise immédiatement A ; le service du block n'est repris que lorsque le canton est complètement dégagé et que la gare B a transmis à A la dépêche prévue en b).

Si le télégraphe ne fonctionne pas au moment où les appareils de block sont réparés, on attend, pour faire la reprise du service du block, que les communications télégraphiques soient rétablies, puis on opère comme ci-dessus.

ARTICLE 9.

TRAINS DE SERVICE

La circulation des trains de service se fait sans se servir du block et en observant simplement les prescriptions de l'article 317 du Règlement général d'Exploitation comme s'il s'agissait d'une ligne cantonnée téléphoniquement ; les signaux de cantonnement restent à l'arrêt et sont franchis avec des bulletins.

ARTICLE 10.

PILOTAGE

Dès qu'un pilotage est organisé, les signaux de cantonnement correspondant au canton dans lequel la voie est interceptée

Rectificatif n° 2 au Règlement du block-system enclenché de voie unique (1935)

Le signal de cantonnement est franchi à l'arrêt dans chacune des gares sur tenues de bulletins au Mécanicien et au Chef de train par le Bloqueur.

Pendant toute la durée du dérangement des appareils de block, les gares maintiennent entre les trains de même sens un intervalle minimum de 10 minutes (1).

Si le télégraphe fonctionne, les gares ne doivent expédier aucun train avant d'avoir échangé entre elles les dépêches prévues pour la circulation des trains facultatifs ou spéciaux non annoncés (article 313 du Règlement général d'Exploitation).

Lorsqu'un dérangement des appareils de block est constaté, la réparation en est demandée le plus rapidement possible par le Chef de service.

ARTICLE 8.

REPRISE DE SERVICE APRÈS LA RÉPARATION D'UN DÉRANGEMENT

Lorsque l'Agent du Service Electrique a procédé à la réparation du dérangement, il fait connaître, par écrit ou par dépêche, aux deux gares intéressées, que les appareils sont en état de fonctionner.

L'expédition du premier train se fait alors dans les conditions suivantes :

Avant de demander la voie par le block, la gare A, ayant expédié ce train à la gare B, transmet à cette dernière la dépêche suivante :

a) « *Dernier train reçu de B est train n°..... ; dernier train expédié vers B est train n°..... ; puis-je vous envoyer train n°..... ? Reprise du service du block.* »

(1) Cet intervalle est réduit à 5 minutes si le canton a une longueur inférieure à 5 kilomètres ; il est porté à 10 minutes si le canton a une longueur comprise entre 5 et 10 kilomètres ; et à 20 minutes si le canton a une longueur supérieure à 10 kilomètres.

Rectificatif n° 2 au Règlement du block-system enclenché de voie unique (1935)

A coller sur la page 13 du Règlement du block-system enclenché de voie unique (1935)

BULLETIN
coloré diagonalement
en rouge et en jaune

Annexe I

TEXTE DU BULLETIN A REMETTRE
AUX MÉCANICIENS ET AUX CHEFS
DE TRAIN

N°

ORDRE au train n°

de franchir à l'arrêt le signal de cantonnement.
La vitesse devra être réglée de manière que le
train puisse s'arrêter dans la partie de voie
en vue, s'il se présente un obstacle ou un
signal (1).

MOTIF (2)

- Détresse ou rupture d'attelage du train n°....
(art. 6 du Règlement de block V. U.).
- Dérangement de block (art. 7 du Règlement de
block V. U.).
- Train de service (art. 9 du Règlement de
block V. U.).
- Pilotage (art. 10 du Règlement de block V. U.).

(1) Cette phrase est à supprimer, sauf dans le cas
de détresse, de rupture d'attelage ou de déran-
gement de block.

(2) Le présent bulletin ne peut être remis que dans un des
quatre cas énumérés limitativement sur le bulletin. Le Blo-
queur ne laisse figurer que l'indication utile et efface les trois
autres.

A coller sur la page 19 du Règlement du block-system enclenché de voie unique (1935)

Rectificatif n° 2 au Règlement du block-system enclenché de voie unique (1935)

Si le numéro du dernier train expédié
par la gare B et celui du dernier train reçu
par elle sont bien indiqués par la
gare A, la gare B répond :

b) « Dernier train expédié vers A est bien
« train n°.... ; dernier train reçu de A est
« bien train n°.... ; envoyez-moi train
« n°.... Reprise du service du block »

et le service normal est repris.
Si, au contraire, le dernier train expédié
ou le dernier train reçu par B n'est pas celui
indiqué par A, la gare B en avise immédia-
tement A ; le service du block n'est repris
que lorsque le canton est complètement
dégagé et que la gare B a transmis à A
la dépêche prévue en b).

Si le télégraphe ne fonctionne pas au
moment où les appareils de block sont
réparés, on attend, pour faire la reprise du
service du block, que les communications
télégraphiques soient rétablies, puis on
opère comme ci-dessus.

ARTICLE 9.

TRAINS DE SERVICE

La circulation des trains de service se
fait sans se servir du block et en observant
simplement les prescriptions de l'article 317
du Règlement général d'exploitation
comme s'il s'agissait d'une ligne cantonnée
téléphoniquement ; les signaux de canton-
nement restent à l'arrêt et sont franchis
avec des bulletins.

ARTICLE 10.

PILOTAGE

Dès qu'un pilotage est organisé, les
signaux de cantonnement correspondant
au canton dans lequel la voie est interceptée

Le présent règlement est applicable aux voies à deux voies (1935)

A coller sur la page 12 du Règlement du block-system enclenché de voie unique (1935)

Rectificatif n° 4

AU

RÈGLEMENT DU BLOCK-SYSTEM ABSOLU

(Double voie)

*Applicable à partir d'une date qui sera
fixée par Ordre Régional*

Le présent Rectificatif modifie les articles 9, 12 et 15, et supprime les articles 8 et 17 du Règlement du block-system absolu (double voie) pour tenir compte de la mise en vigueur de la première étape de l'unification de la réglementation.

Les modifications utiles figurent sur les pages 13, 21, 23 et 24 ci-jointes qui annulent les pages correspondantes du Règlement du block-system absolu (double voie) et doivent leur être substituées, ainsi que sur la page 24 *bis* qui doit être collée à sa place dans le dit Règlement.

En outre, les Agents feront à la main les modifications suivantes :

Page 12. — Biffer le texte de l'article 8.

Page 13 *bis*. — Biffer le texte de cette page.

Pages 25 et 26. — Biffer le texte de l'article 17.

Paris, le 31 mars 1939.

Le Directeur de l'Exploitation,

A. JOURDAIN

(Décision ministérielle du 8 mars 1939).

CHAPITRE III

MESURES D'EXCEPTION

ART. 9.

ENTRÉE DANS UN CANTON OCCUPÉ

Quand il y a lieu, par application des articles suivants, d'expédier un train dans un canton occupé, le Bloqueur donne au Mécanicien et au Chef de train l'ordre de continuer leur marche au moyen de **bulletins de marche prudente**.

Ces bulletins sont libellés comme suit :

« **Ordre au train n°** de continuer sa
« **marche, mais avec précaution.** La vitesse
« **devra être réglée de manière que le train**
« **puisse s'arrêter dans la partie de voie en**
« **vue, s'il se présente un obstacle ou un signal.** »

« **Le Mécanicien devra redoubler d'attention**
« **à partir du signal avancé du poste suivant au**
« **délà duquel il est exposé à rencontrer un train**
« **stationnant aux abords de ce poste.** »

« **Motif.** — (Le Bloqueur indique ici la raison qui motive
« la remise des bulletins). »

« **Le Mécanicien continuera la marche pru-**
« **dente jusqu'au poste de block suivant (poste.....).** »

« **Si les signaux de ce poste le permettent, il**
« **pourra reprendre sa marche normale, mais**
« **seulement après avoir franchi le poste.** »

Dans certains cas, le Bloqueur supprime le dernier alinéa et ajoute l'ordre de s'arrêter au poste suivant.

Les bulletins de marche prudente sont détachés d'un carnet à souches et remis au Chef de train qui en donne reçu en visant la souche du carnet. Le Chef de train remet au Mécanicien le bulletin qui lui est destiné et ce dernier

A coller sur la page 13 du Règlement du Block-System absolu (Double voie).

2. Annexe et Rectificatif n° 4 au Règlement du Block-System absolu (Double voie).

de cantonnement après l'avoir débloqué, s'il y a lieu, pour rendre « Voie libre » au poste précédent.

Il maintient, entre les trains successifs, un intervalle de **10** minutes, qui peut être réduit à **5** minutes si le canton a une longueur inférieure à **3** kilomètres. Cet intervalle est porté à **15** minutes si le canton a une longueur supérieure à **10** kilomètres et à **20** minutes si le canton a une longueur supérieure à **15** kilomètres.

Le Bloqueur du poste suivant est averti du dérangement par l'arrêt du premier train expédié du poste qui précède après la constatation du dérangement; il inscrit sur son registre la mention :

Reçu du poste de
avis d'un dérangement de block à h. m.,

et ne rend pas « Voie libre » de ce train ni des trains suivants jusqu'à la reprise du service de block. Comme il ne reçoit plus les annonces des trains venant du côté où existe le dérangement, il efface, si rien ne s'y oppose, les signaux s'adressant à ces trains, aussitôt qu'il a reçu « Voie libre », et remet son sémaphore à l'arrêt dès que le train l'a dépassé.

Si le Bloqueur de ce poste est normalement chargé de transmettre à une bifurcation des signaux d'annonce de direction des trains, il arrête les trains se dirigeant vers cette bifurcation lorsqu'il n'est pas fixé sur la direction qu'ils doivent suivre. Il se renseigne auprès du Chef de train et transmet en conséquence les signaux d'annonce de direction.

Le Bloqueur qui constate un dérangement en avise le Chef de celle des gares voisines qu'il peut avertir le plus vite. Ce dernier prévient de suite l'Agent du Service Électrique.

A coller sur la page 21 du Règlement du Block-System absolu (Double voie).

Rectificatif n° 4 au Règlement du Block-System absolu (Double voie).

ART. 14.

TRAIN DE SERVICE OU DE BALLAST

(Supprimé)

ART. 15.

PILOTAGE

A coller sur la page 23 du Règlement du Block-System absolu (Double voie).

Le Bloqueur du poste situé à chacune des extrémités de la voie unique temporaire est prévenu de l'établissement du pilotage par le Chef de gare de tête de la voie unique temporaire. Les Bloqueurs des postes situés en des points intermédiaires de la voie unique temporaire en sont prévenus par consigne écrite du Chef de gare qui organise le pilotage. L'Agent qui remet cette consigne au Bloqueur (ou le Chef de gare, dans les postes extrêmes) débloque, s'il est nécessaire, le signal de cantonnement de la voie obstruée et rétablit le scellé.

Pendant toute la durée du pilotage, le block continue à fonctionner dans le **sens normal** de la circulation, entre les deux points considérés comme têtes de la voie unique temporaire; sauf instructions spéciales, il cesse de fonctionner dans l'autre sens.

Toutes les fois que le block cesse de fonctionner dans le sens des trains circulant à contre-voie (1), les dispositions ci-après doivent être appliquées pour la circulation de ces trains.

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

(1) Toutefois, si les sonneries Joussetin fonctionnent, les signaux de première annonce continuent à être transmis. Ils sont immédiatement répercutés de poste en poste jusqu'au poste de sortie de la voie unique temporaire.

2^e Annexe et Rectificatif n° 4 au Règlement du Block-System absolu (Double voie).

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°..... »

Les Bloqueurs des postes intermédiaires maintiennent à voie libre les signaux fixes qui s'adressent aux trains circulant à contre-voie.

En l'absence de liaison téléphonique ou en cas d'interruption du téléphone, la circulation des trains à contre-voies s'effectue dans les conditions suivantes :

— La gare B maintient entre les trains successifs l'intervalle minimum de 10 minutes (ou 5, 15, 20) prévu à l'article 12.

— Avisés de l'interruption téléphonique par le premier train circulant après constatation de cette interruption, les Bloqueurs des postes intermédiaires maintiennent entre les trains l'intervalle prévu à l'article 12 à l'aide du signal de cantonnement et du ou des signaux avancés nécessaires pour obtenir l'arrêt à ce signal. Toutefois, dans les cas, qui doivent être prévus dans la consigne des postes, où les signaux fixes d'une voie ne peuvent être facilement observés par le Mécanicien circulant sur l'autre voie, les Bloqueurs maintiennent le même intervalle au moyen de signaux à main.

Rectificatif n° 4 au Règlement du Block-System absolu (Double voie).

A substituer à la page 24 du Règlement du Block-System absolu (Double voie).

— 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 avec prudence, de façon à pouvoir s'arrêter dans la partie de voie en vue s'il se présente un obstacle ou un signal. Cet ordre est donné au Mécanicien, soit verbalement par le Pilote accompagnant le train, soit par écrit sur le bulletin remis, en vertu de l'article 275 du Règlement général d'Exploitation, par le Pilote n'accompagnant pas le train.

— Les signaux de cantonnement sont débloqués toutes les fois qu'il est nécessaire.

Quand la circulation normale peut être reprise, le Bloqueur de chaque poste extrême en est avisé par le Chef de gare de tête de la voie unique temporaire ; les Bloqueurs des postes intermédiaires sont prévenus par avis écrits, remis sur l'ordre du Chef de gare qui a organisé le pilotage ; les avis sont remis, toutes les fois qu'il est possible, au dernier train piloté.

En cas de double pilotage, le block cesse de fonctionner sur toute la section sur laquelle les trains sont pilotés. Les Bloqueurs des postes intermédiaires maintiennent à voie libre les signaux s'adressant aux trains pilotés, après les avoir débloqués s'il est nécessaire.

A la cessation du pilotage simple ou double, la reprise du service du block s'opère, sous la surveillance des Chefs de service des gares extrêmes, comme il est dit à l'article 13 pour la reprise du service après réparation d'un dérangement.

Rectificatif n° 4

RÈGLEMENT DE BLOCK AUTOMATIQUE
par signaux lumineux

*Applicable à partir d'une date qui sera
fixée par l'Ordre Régional*

CHAPITRE PREMIER

Le présent Rectificatif modifie les articles 1^{er}, 4, 9 et 13 du Règlement de block automatique par signaux lumineux, pour tenir compte de la mise en vigueur de la première étape de l'unification de la réglementation.

Les modifications utiles figurent sur les pages 1, 5, 9, 13 et 14 ci-jointes qui annulent les pages correspondantes du Règlement de block automatique par signaux lumineux et doivent leur être substituées, ainsi que sur la page 14 *bis* qui doit être collée à sa place dans le dit Règlement.

En outre, les Agents feront à la main la modification suivante :

Page 4. — Biffer à l'avant-dernière ligne : « 117 ».

Paris, le 31 mars 1939.

Le Directeur de l'Exploitation,

A. JOURDAIN

(Décision ministérielle du 8 mars 1939).

RÈGLEMENT DE BLOCK AUTOMATIQUE

PAR
signaux lumineux

CHAPITRE PREMIER

SIGNAUX

ARTICLE PREMIER.

OBJET DU BLOCK AUTOMATIQUE PAR SIGNAUX LUMINEUX

Le block automatique a pour objet de réaliser automatiquement la couverture des trains (1) se succédant sur la même voie et de maintenir entre les trains en marche normale des intervalles de distance.

A cet effet, chaque voie principale est divisée en **cantons**, dont l'entrée est commandée par un signal d'arrêt.

Le présent Règlement s'applique à un block automatique réalisé à l'aide de signaux lumineux.

(1) A moins de stipulation contraire, le mot *Train* dans le présent Règlement s'applique aussi aux *Machines isolées*.

Le présent Règlement est également applicable aux *Auto-rails*; toutefois des précautions spéciales peuvent être prévues, dans les instructions concernant ces engins, pour leur circulation sur les sections de lignes munies du block automatique.

A coller sur la page 1 du Règlement de block automatique par signaux lumineux.

Rectificatif n° 4 au Règlement de block automatique par signaux lumineux.

Des exceptions peuvent être prévues dans certaines gares et postes, qui interviennent, soit à chaque passage de train, soit uniquement pendant le stationnement des trains.

ARTICLE 5.

APPUI PAR DES PÉTARDS
DE L'INDICATION D'ARRÊT

Sur les lignes ou sections de lignes exploitées par block automatique par signaux lumineux, l'indication du sémaphore ou du carré à l'arrêt est toujours appuyée par des pétards commandés par un poste ou fonctionnant sous l'action des circuits de voie.

Dans ce dernier cas, les prescriptions de l'article 119 du Règlement général ne sont pas applicables.

A coller sur la page 5 du Règlement de block automatique par signaux lumineux.

3. Annexe et Rectificatif n° 4 au Règlement de block automatique par signaux lumineux.

CHAPITRE III

MESURES DE PROTECTION

ARTICLE 9.

PROTECTION DES TRAINS

La protection des trains étant assurée par les signaux du block automatique, les prescriptions réglementaires habituelles concernant la protection des trains arrêtés ne sont pas applicables sur les lignes équipées en block automatique.

Cependant le Conducteur d'arrière doit, sans délai et de sa propre initiative, aller couvrir son train *comme s'il s'agissait d'un obstacle*, dans les conditions réglementaires (art. 61 et 20 du Règlement général), si l'arrêt est dû soit à un déraillement, soit à une rupture d'attelages se produisant derrière l'un des cinq derniers véhicules du train.

En outre, en cas de brouillard, de tourmente ou d'orage intense, le Conducteur d'arrière d'un train arrêté en dehors d'un point normal de stationnement doit, lorsque les signaux d'arrière ne sont pas allumés, présenter de sa vigie sa lanterne allumée, le feu rouge tourné vers l'arrière, de manière à signaler la présence de son train au Mécanicien de tout train qui pourrait survenir. Dans le cas d'une machine isolée arrêtée dans les mêmes conditions, le Mécanicien doit faire allumer le feu rouge réglementaire d'arrière.

A coller sur la page 9 du Règlement de block automatique par signaux lumineux.

Rectificatif n° 4 au Règlement de block automatique par signaux lumineux.

Des exceptions peuvent être prévues dans certaines gares et postes, du inter-venant, soit à chaque passage de train, soit uniquement pendant le stationnement des trains.

ARTICLE 8.

APPUI PAR DES PÉTARDS DE L'INDICATION D'ARRÊT

Sur les lignes ou sections de lignes exploi-tées par block automatique par signaux lumineux, l'indication du sémaphore ou du caré à l'arrêt est toujours appuyée par des pétards commandés par un poste ou fonctionnant sous l'action des circuits de voie.

Dans ce dernier cas, les prescriptions de l'article 119 du Règlement général ne sont pas applicables.

De toutes les gares et postes, il est interdit d'aller au-delà du point d'arrêt sans avoir obtenu l'autorisation du conducteur.

A coller sur la page 9 du Règlement de block automatique par signaux lumineux.

CHAPITRE IV

MESURES D'EXCEPTION RECOMMANDATIONS DIVERSES

ARTICLE 13.

PILOTAGE

Pendant toute la durée du pilotage, les signaux de la voie unique temporaire continuent à s'adresser aux trains circulant dans le sens normal sur cette voie. Par exception aux dispositions de l'article 5 du présent Règlement, les indications d'arrêt de ces signaux ne sont plus appuyées par des pétards.

Par dérogation à l'article 276 — dernier alinéa — du Règlement général, les Mécaniciens des trains circulant à contre-voie sur la voie restée libre ne doivent pas tenir compte des indications des signaux fixes de la voie obstruée, dont le fonctionnement n'est plus assuré; leur attention doit se porter spécialement sur les signaux à main qui pourraient leur être faits.

Les Agents des trains circulant à contre-voie ne sont plus autorisés à user des dispenses visées à l'article 9 du présent Règlement. Ils doivent assurer la protection de ces trains dans les conditions réglementaires habituelles.

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, en dehors du cas de détresse ou de rupture

A substituer aux pages 13 et 14 du Règlement de block automatique par signaux lumineux.

Rectificatif n° 4 au Règlement de block automatique par signaux lumineux.

d'attelage, 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 suivantes :

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. Ce délai est réduit à 5 minutes si la distance séparant les gares B et A est inférieure à 3 kilomètres. 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 avec prudence, de façon à pouvoir s'arrêter dans la partie de voie en vue s'il se présente un obstacle ou un signal. Cet ordre est donné au Mécanicien, soit verbalement par le Pilote accompagnant le train, soit par écrit sur le bulletin remis, en vertu de l'article 275 du Règlement général, par le Pilote n'accompagnant pas le train.

Dans certains cas d'interruption *prévue à l'avance*, le fonctionnement des installations du block automatique peut être

normalement assuré dans les deux sens de la circulation. L'Avis d'Arrondissement de l'Exploitation qui organise le pilotage indique alors les dispositions particulières à observer pour la circulation des trains.

En cas de double pilotage, 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 double pilotage.

ARTICLE 14.

RECOMMANDATIONS IMPORTANTES

1° L'emploi des appareils de block automatique ne dispense, en aucune façon, les Agents des gares et des trains de l'exécution de toutes les prescriptions réglementaires en vigueur et non modifiées par le présent Règlement.

2° Il est défendu, aux Agents chargés de manœuvrer des signaux ou des appareils de voie, d'altérer en quoi que ce soit le fonctionnement des mécanismes mis à leur disposition, ou de chercher, par quelque moyen que ce soit, à s'affranchir, même momentanément, en dehors des cas prévus par les Règlements, Instructions ou Consignes, des enclenchements réalisés par ces mécanismes.

ARTICLE 15.

AGENTS MUNIS DU RÈGLEMENT

Le présent Règlement est distribué sur les lignes exploitées par block automatique par signaux lumineux :

— aux Agents qui ont à remplir les fonctions de Chef de service et aux Agents chargés de la manœuvre des signaux;

Rectificatif n° 4 au Règlement de block automatique par signaux lumineux.

A coller entre les pages 14 et 15 du Règlement de block automatique par signaux lumineux.

Rectificatif n° 4 au Règlement de block automatique par signaux lumineux.

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER

FRANÇAIS

Région
du SUD-EST

DIRECTION DE L'EXPLOITATION

Rectificatif n° 5

AU

RÈGLEMENT

POUR LE

Service des appareils de Block-system P.L.M. sur voie unique

(ÉDITION DE 1904)

*Applicable à partir d'une date
qui sera fixée par Ordre Régional*

Le présent Rectificatif modifie les articles 12 et 26 du Règlement pour le service des appareils de block-system P.L.M. sur voie unique, pour tenir compte de la mise en vigueur de la première étape de l'unification de la réglementation.

Les modifications utiles figurent sur les pages 12 et 33 ci-jointes qui annulent les pages correspondantes du Règlement pour le service des appareils de block-system P.L.M. sur voie unique et doivent leur être substituées.

Paris, le 31 mars 1939.

Le Directeur de l'Exploitation,

A. JOURDAIN

(Décision ministérielle du 8 mars 1939).

annoncé, fait apparaître en même temps le voyant de mise à voie libre de l'appareil électrique.

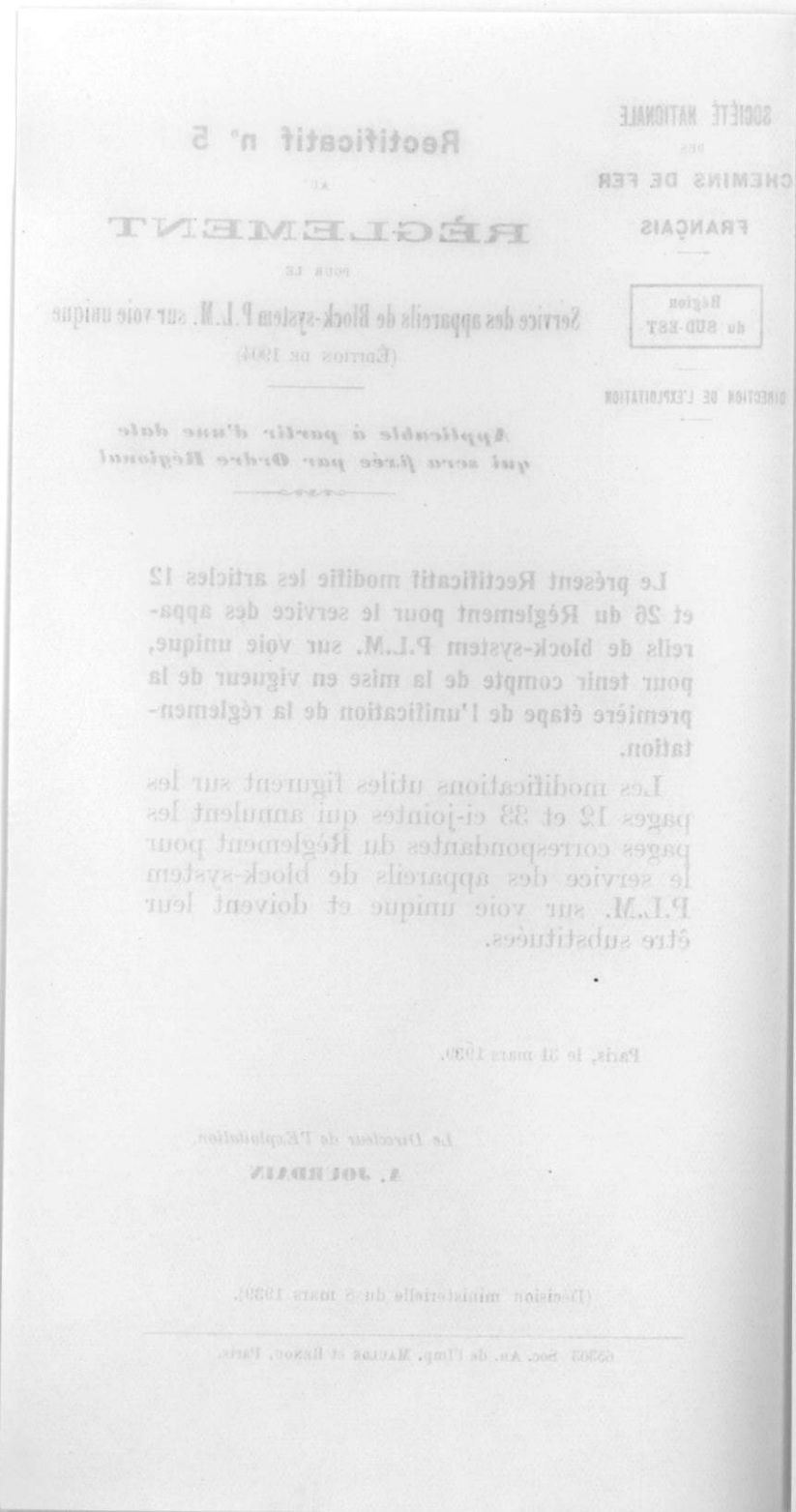
Le Bloqueur, sauf ordre contraire du Chef de gare (ou de son Représentant), efface ensuite le bras sémaphorique d'entrée et le disque avancé s'adressant au train attendu, si rien d'ailleurs ne s'y oppose, et assez à temps pour que le train trouve ces signaux mis à voie libre (1).

Par exception, si le train attendu doit franchir la gare *sans arrêt*, le Bloqueur ne doit effacer le disque avancé s'adressant audit train **qu'après qu'il a reçu « voie libre » du poste situé au delà dans le sens de la**

(1) Il va sans dire que, si des wagons manœuvrés engagent la voie unique ou l'une des voies principales, l'Agent qui commande la manœuvre doit donner les ordres utiles au Bloqueur pour que cette manœuvre ne cesse pas d'être protégée par les signaux réglementaires (art. 303 du Règlement général d'Exploitation) jusqu'à ce que les voies principales aient été dégagées.

Lorsque le bras sémaphorique d'entrée est déjà effacé, l'Agent désigné pour commander la manœuvre (*faite dans un cas d'urgence*) ne doit la commencer **qu'après avoir** (indépendamment du disque avancé remis à l'arrêt), **fait placer un signal d'arrêt à la main en avant de l'aiguille de dédoublement**, alors même que la manœuvre ne devrait pas engager la voie unique du côté du train attendu.

Ces mêmes prescriptions doivent également être observées par l'Agent qui expédie un train d'une voie de garage.



d'ailleurs exposés à des dérangements imprévus. En conséquence, **l'emploi de ces appareils ne dispense en aucune manière les Agents des gares et des trains de l'exécution de toutes les prescriptions réglementaires en vigueur et non modifiées par le présent Règlement.**

Lorsque les appareils du Block-System ne fonctionnent plus (Art. 23) ou lorsque leur emploi est momentanément suspendu (Art. 20 et 21), ces Agents doivent maintenir entre les trains de même sens **un intervalle minimum de 10 minutes (1).**

Si le télégraphe fonctionne, les gares ne doivent expédier aucun train avant d'avoir échangé entre elles les dépêches prévues pour la circulation des trains facultatifs ou spéciaux non annoncés (Art. 313 du Règlement général d'Exploitation).

ART. 27.

Les Bloqueurs et les Chefs de gare doivent être munis du présent Règlement dont des exemplaires doivent, en outre, être remis aux Chefs de train, aux Conducteurs et aux Mécaniciens circulant sur les lignes à voie unique munies du Block-system P. L. M.

ART. 28.

Il est défendu, aux Agents chargés de manœuvrer des signaux ou des appareils de voie, d'altérer en quoi que ce soit le fonctionnement des mécanismes mis à leur disposition, ou de chercher, par quelque moyen que ce soit, à s'affranchir, même momentanément, en dehors des cas prévus par les Règlements, Instructions ou Consignes, des enclenchements réalisés par ces mécanismes.

Paris, le 31 Octobre 1889.

Le Chef de l'Exploitation,
R. PICARD.

VU ET APPROUVÉ :
Le Directeur de la Compagnie,
G. NOBLEMAIRE.

Approuvé par décision ministérielle du 23 avril 1890.

(1) Cet intervalle est réduit à 5 minutes si le canton a une longueur inférieure à 3 kilomètres ; il est porté à 15 minutes si le canton a une longueur supérieure à 10 kilomètres et à 20 minutes si le canton a une longueur supérieure à 15 kilomètres.

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER
FRANÇAIS

Rectificatif n° 4

AU

RÈGLEMENT

POUR L'USAGE DES

Région
du SUD-EST

Signaux électriques à cloches sur les lignes à voie unique

DIRECTION DE L'EXPLOITATION

*Applicable à partir d'une date
qui sera fixée par Ordre Régional*

Le présent Rectificatif modifie les articles 3, 16, 19 et 25 du Règlement pour l'usage des signaux électriques à cloches sur les lignes à voie unique, pour tenir compte de la mise en vigueur de la première étape de l'unification de la réglementation.

Les modifications utiles figurent sur la page 27 ci-jointe qui annule la page correspondante du Règlement pour l'usage des signaux électriques à cloches sur les lignes à voie unique et doit lui être substituée, ainsi que sur les béquets ci-joints qui doivent être collés à leur place dans le dit Règlement.

Paris, le 31 mars 1939.

Le Directeur de l'Exploitation,

A. JOURDAIN

(Décision ministérielle du 8 mars 1939).

65302 Soc. An. de l'Imp. MAULDE et RENOU, Paris.

**DISPOSITIONS SPÉCIALES AUX GARES A SERVICE
INTERROMPU SUR LES LIGNES OÙ CIRCULENT
DES TRAINS DE NUIT.**

ART. 25

Dans les gares à service interrompu dont il est parlé à l'article 289 du Règlement général d'Exploitation, les appareils à cloche sont mis, au moyen d'un commutateur spécial, sur *communication directe* en même temps que les appareils télégraphiques de ces gares. Quand ces derniers sont remis sur sonnerie, les appareils à cloche sont également replacés dans leur position normale.

Le commutateur spécial dont il vient d'être parlé est disposé de telle sorte que les signaux faits par les gares en service agissent en même temps sur les cloches des gares à service interrompu, comme elles agissent sur la cloche de chaque poste de ligne.

Si la gare est gardée pendant l'interruption du service, le Garde qui entend le signal d'arrêt général n° 5 doit immédiatement mettre à l'arrêt les signaux fixes de la gare dans les deux directions, puis prévenir le Chef de gare. Il prévient également sans retard cet Agent s'il entend l'un des signaux n° 3 ou 4.

**AVIS-CIRCULAIRES RELATIFS AU GARDIENNAGE
DES POSTES D'APPAREILS A CLOCHE**

ART. 26

Des Avis-circulaires, préparés d'un commun accord par les Inspecteurs principaux et par les Ingénieurs de la Voie, donnent les instructions nécessaires relativement au gardiennage des

Rectificatif n° 4 au Règlement pour l'usage des signaux électriques à cloches sur les lignes à voie unique.

A coller sur la page 27 du Règlement pour l'usage des signaux électriques à cloches sur les lignes à voie unique.

RÈGLEMENT

Rectificatif n° 4

CHÉMIN DE FER
FRANÇAIS

Paris, le 31 mars 1930.

Approuvé à Paris le 31 mars 1930.

Le présent Rectificatif modifie les articles 3, 16, 18 et 25 du Règlement pour l'usage des signaux électriques à cloches sur les lignes à voie unique pour tenir compte de la mise en vigueur de la première étape de l'installation de la réglementation.

Les modifications ci-dessus figurent sur la page 27 ci-jointe qui annule la page correspondante du Règlement pour l'usage des signaux électriques à cloches sur les lignes à voie unique et doit être substituée, ainsi que sur les pages ci-jointes qui doivent être collées à leur place dans le dit Règlement.

Paris, le 31 mars 1930.

Le Directeur de l'Exploitation,
A. JOUBERTIN

(Division administrative du 10 mars 1930.)

Imprimé par les soins de l'Administration.

RÈGLEMENT

Rectificatif n° 4

CHÉMIN DE FER
FRANÇAIS

LE 20 OCT 1937

Signaux électriques à cloches sur les lignes à voie unique

Approuvé à Paris le 20 octobre 1937
par son Excellence Monsieur le Ministre

Le présent Rectificatif modifie les articles 3, 16, 19 et 25 du Règlement pour l'usage des signaux électriques à cloches sur les lignes à voie unique pour tenir compte de la mise en vigueur de la première étape de l'installation de la réglementation.

Les modifications utiles figurent sur la page 21 ci-jointe qui remplace la page correspondante du Règlement pour l'usage des signaux électriques à cloches sur les lignes à voie unique et doit lui être substituée, ainsi que les décrets ci-joints qui doivent être collés à leur place dans le dit Règlement.

Paris, le 21 mars 1938.

Le Directeur de l'Exploitation,
A. JARIN

(Décret ministériel du 9 mars 1938)

Envoi des livrets de la Voie aux agents de la Voie

ART. 3

Le Livret de la marche des trains indique les lignes à voie unique pourvues d'appareils à cloche et où sont, par suite, applicables les dispositions du présent Règlement.

Rectificatif n° 4 au Règlement
pour l'usage des signaux
électriques à cloches.

A coller sur l'article 3
du dit Règlement.

Rectificatif n° 4
au Règlement pour
l'usage des signaux
électriques à cloches.

Les trains ou machines ainsi arrêtés doivent, bien entendu, être couverts à l'arrière dans les conditions réglementaires.

A coller sur la partie
correspondante de
la page 18.

Rectificatif n° 4 au Règlement
pour l'usage des signaux
électriques à cloches.

Si un Agent de la Voie autre qu'un Garde-barrières en service, est chargé de la couverture du train, il se conforme aux prescriptions réglementaires relatives à la couverture des trains.

B. — Tout Agent de la Voie qui vient de

A coller au bas de la page 21
du dit Règlement.

Paris, le 26 Avril 1939.

RECTIFICATIF N° 4

à l'ORDRE de SERVICE

N° 9 (1924) de l'EXPLOITATION

N° 1317 du MATÉRIEL et de la TRACTION

N° 3248 du TABLEAU CHRONOLOGIQUE
de la VOIE

COL.

Nm
13

Applicable à partir d'une date qui sera fixée par Ordre Régional

**MESURES A PRENDRE POUR LA CIRCULATION DES TRAINS
DANS LE SOUTERRAIN DU GRAND-BRION**

(Ligne de Lyon à Marseille, par Grenoble, kil. 156.767 à 157.942)

ET EN CAS D'ARRÊT ACCIDENTEL DE CES TRAINS DANS CE SOUTERRAIN.

Pour tenir compte de la publication du Rectificatif n° 28 au Règlement général d'Exploitation et de la mise en vigueur de la première étape de l'unification de la Réglementation, il convient d'apporter les modifications suivantes à l'Ordre de service n° 9 (1924) de l'Exploitation, n° 1317 du Matériel et de la Traction, n° 3248 du Tableau Chronologique de la Voie :

Page 3.

Article 7. — Biffer, à la 13^e ligne, les mots : « chaque jour ».

Article 8. — Coller à sa place le béquet ci-joint.

Page 4.

Article 9. — Biffer le texte de l'article 9.

Article 10. — Biffer les mots : « prévues par les articles 8 et 9 ci-dessus ».

Article 11. — *Au lieu de :*

.... la gare de Saint-Martin-de-la-Cluze fait parvenir
l'avis d'arrivée d'un train....

il faut :

.... la gare de Saint-Martin-de-la-Cluze fait parvenir la
dépêche de voie libre d'un train....

Article 12. — 3^e alinéa,

au lieu de :

.... qu'après réception de la dépêche annonçant l'arrivée
du train à la gare de Saint-Martin-de-la-Cluze.

il faut :

.... qu'après réception de la dépêche de reddition de voie
libre.

Page 5.

Article 13. — 2^e alinéa,

Biffer les mots : « de retard ou de ralentissement dans la
marche et ».

Page 10.

Biffer la page 10.

Le Chef du Service
du Matériel et de la Traction, de la Voie et des Bâtiments,
JAPIOT

Le Chef du Service
de l'Exploitation,
HACHON

Le Chef du Service
de l'Exploitation,
J. TUJA

Établissement, dans le
sens impair,
d'un cantonnement
téléphonique absolu.

ART. 8. — Le Règlement de cantonnement téléphonique est
applicable entre les gares de Vif et de Saint-Martin-de-la-Cluze, sous
réserve des modifications suivantes en ce qui concerne les trains
impairs.

Aucun train ou machine ne doit être expédié par la gare de Vif à
celle de Saint-Martin-de-la-Cluze avant que Vif ait reçu de Saint-
Martin-de-la-Cluze voie libre du train précédant le train en partance (1).

Il ne peut être dérogé à cette règle que pour l'expédition de la
machine de secours allant secourir le train dont on n'a pas reçu voie
libre.

(1) Bien entendu, les dépêches prévues par le Règlement de cantonnement téléphonique ne dispensent
pas de l'échange des dépêches de circulation proprement dites, prévues par le Règlement général d'Exploi-
tation (changement de croisement, etc.), ni de l'annonce des trains par les signaux électriques à cloches.

Rectificatif n° 4 à l'Ordre de service n° 9 (1924) de l'Exploitation,
n° 1317 du Matériel et de la Traction,
n° 3248 du Tableau Chronologique de la Voie.

RECTIFICATIF N° 4

à l'ORDRE de SERVICE

N° 10 (1924) de l'EXPLOITATION

N° 1319 du MATÉRIEL et de la TRACTION

N° 3247 du TABLEAU CHRONOLOGIQUE
de la VOIE

Col.

Nm
13

Applicable à partir d'une date qui sera fixée par Ordre Régional

**MESURES A PRENDRE POUR LA CIRCULATION DES TRAINS
DANS LE SOUTERRAIN DES FRASSES**

(ligne d'ANDELOT à LA CLUSE, kil. 46.353 à 47.398)

ET EN CAS D'ARRÊT ACCIDENTEL DE CES TRAINS DANS CE SOUTERRAIN

Pour tenir compte de la publication du Rectificatif n° 28 au Règlement général d'Exploitation et de la mise en vigueur de la 1^{re} étape de l'unification de la Réglementation, il convient d'apporter les modifications suivantes à l'Ordre de service n° 10 (1924) de l'Exploitation, n° 1319 du Matériel et de la Traction, n° 3247 du Tableau chronologique de la Voie :

Page 3.

Article 7. — Biffer, à la 12^e ligne, les mots : « chaque jour ».

Article 8. — Coller à sa place le béquet ci-dessous.

Établissement, dans le
sens pair, d'un cantonne-
ment téléphonique absolu.

ART. 8. — Le Règlement de cantonnement téléphonique est applicable entre les gares de Morez et de Morbier, sous réserve des modifications suivantes en ce qui concerne les trains *pairs*.

Aucun train ou machine ne doit être expédié par la gare de Morez à celle de Morbier avant que Morez ait reçu de Morbier voie libre du train précédant le train en partance (1).

Il ne peut être dérogé à cette règle que pour l'expédition de la machine de secours allant secourir le train dont on n'a pas reçu voie libre.

(1) Bien entendu, les dépêches prévues par le Règlement de cantonnement téléphonique ne dispensent pas de l'échange des dépêches de circulation proprement dites prévues par le Règlement général d'Exploitation (changement de croisement, etc.), ni de l'annonce des trains par les signaux électriques à cloches.

Page 4.

Article 9. — Biffer le texte de l'article 9.

Article 10. — Biffer les mots « prévues par les articles 8 et 9 ci-dessus ».

Article 11. — *Au lieu de :*

... la gare de Morbier fait parvenir l'avis d'arrivée d'un train pair...

il faut :

... la gare de Morbier fait parvenir la dépêche de voie libre d'un train pair...

Article 12. — 3^e alinéa

Au lieu de :

... qu'après réception de la dépêche annonçant l'arrivée du train à la gare de Morbier.

il faut :

... qu'après réception de la dépêche de reddition de voie libre.

Page 5.

Article 13. — 2^e alinéa.

Biffer les mots : « de retard ou de ralentissement dans la marche et ».

Page 10.

Biffer la page 10.

*Le Chef du Service
du Matériel et de la Traction,*

JAPIOT

*Le Chef du Service
de la Voie et des Bâtiments,*

HACHON

*Le Chef du Service
de l'Exploitation,*

J. TUJA

Paris, le 17 Avril 1939

RECTIFICATIF N° 5

Col.

Nm
13

à l'ORDRE DE SERVICE
N° 32 (1925) de l'EXPLOITATION
N° 1352 du MATÉRIEL et de la TRACTION
N° 3269 du TABLEAU CHRONOLOGIQUE
de la VOIE

Approuvé par Décision Ministérielle du 8 Mars 1939

***Applicable à partir d'une date qui sera fixée
par Ordre Régional***

Le présent Rectificatif a pour but de modifier les articles 18, 19, 20, 21 et 22, et de supprimer les articles 14 et 23 de l'Ordre de service N° 32 (1925) de l'Exploitation — N° 1352 du Matériel et de la Traction — N° 3269 du Tableau Chronologique de la Voie, pour tenir compte de la publication du Rectificatif n° 28 au Règlement général d'Exploitation et de la mise en vigueur de la première étape de l'unification de la réglementation.

Les modifications utiles figurent sur les pages 5, 6, 7 et 8 ci-jointes qui annulent les pages correspondantes de cet Ordre de service et doivent leur être substituées.

En outre, les Agents bifferont à la main les tableaux de la page 18.

*Le Chef du Service
de l'Exploitation,*

J. TUJA

*Le Chef du Service
du Matériel et de la Traction,*

JAPIOT

*Le Chef du Service
de la Voie et des Bâtiments,*

HACHON

L'incorporation dans ces trains de voitures dont les glaces seraient cassées, ou dont les vasistas ne pourraient être fermés, est interdite. Les gares de Bourg, de La Cluse et de Bellegarde doivent veiller à ce que cette prescription soit bien observée.

ART. 14. — *Supprimé.*

Barres d'enraiment et cales spéciales.

ART. 15. — Les Agents des trains sont munis en tout temps de barres d'enraiment et de cales spéciales sur le parcours de Cize-Bolozon à Nurieux et vice versa.

Un Avis-Circulaire de l'Inspecteur Principal règle les conditions dans lesquelles doivent s'effectuer la remise et le retrait de ces agrès par les gares de Cize-Bolozon et de Nurieux.

Éponges mouillées individuelles.

ART. 16. — Les Agents de la Traction et de l'Exploitation chargés de la conduite des trains *des deux sens* entre les gares de Cize-Bolozon et de Nurieux doivent avoir à leur disposition des éponges mouillées individuelles dont ils peuvent faire usage pour se protéger le nez et la bouche *pendant la traversée du tunnel*. Une réserve d'éponges est constituée dans chacune des gares de Cize-Bolozon et de Nurieux, où sont disposés des arrosoirs d'eau propre pour le mouillage des éponges.

Appareils téléphoniques installés à chaque extrémité du souterrain.

ART. 17. — Un **appareil téléphonique** est installé à chaque extrémité du souterrain de Mornay (kil. 29.885 et kil. 32.600).

Ces appareils sont normalement branchés sur un **circuit téléphonique spécial** établi entre les gares de Cize-Bolozon et de Nurieux. En cas de dérangement du circuit spécial, des commutateurs permettent de brancher ces appareils en dérivation sur le fil omnibus.

Le personnel des trains et les Agents de la Voie utilisent ces appareils pour les communications qu'ils peuvent avoir à échanger avec la gare de **Cize-Bolozon** ou celle de **Nurieux** ainsi qu'avec la station de ventilation, en cas d'incident sous le tunnel de **Mornay** ou entre les deux gares.

Le fonctionnement des appareils téléphoniques installés aux kil. 20.885 et 32.600 est vérifié chaque jour conformément à la Consigne établie à cet effet par l'Inspecteur Principal de l'Exploitation et l'Ingénieur de la Voie.

Rectificatif n° 5 à l'Ordre de service n° 32 (1925) de l'Exploitation — n° 1352 du Matériel et de la Traction —
n° 3269 du Tableau Chronologique de la Voie.
A substituer aux pages 5 et 6 du dit Ordre de service.

§ II. — PRESCRIPTIONS RELATIVES A L'EXPÉDITION DES TRAINS
DE CIZE-BOLOZON A NURIEUX ET VICE VERSA

Établissement d'un cantonnement téléphonique absolu.

ART. 18. — Le Règlement de cantonnement téléphonique est applicable entre les gares de Cize-Bolozon et de Nurieux *sous réserve des modifications suivantes :*

Aucun train ou machine ne doit être expédié :

par Cize-Bolozon, dans le sens impair,

par Nurieux, dans le sens pair,

avant que ces gares aient reçu par téléphone de la gare suivante voie libre du train précédant le train en partance (1).

Il ne peut être dérogé à cette règle que pour l'expédition de la machine de secours allant secourir le train dont on n'a pas reçu voie libre.

Interruption du téléphone.

ART. 19. — Lorsque, par suite de dérangement du téléphone (2), une gare ne peut expédier à l'autre gare la dépêche de voie libre derrière le train qu'elle a reçu de celle-ci, elle fait porter cette dépêche soit par le premier train de sens contraire, soit par exprès.

Pour faciliter la circulation des trains pendant la période d'interruption du téléphone, les gares de Cize-Bolozon et de Nurieux peuvent provoquer le garage des trains de marchandises dont la circulation ferait obstacle à celle des trains de voyageurs.

Transmission des dépêches.

ART. 20. — Les dépêches sont échangées normalement par le circuit téléphonique spécial dont il est question à l'article 17. En cas de dérangement de ce circuit, elles doivent être échangées par le fil omnibus.

(1) Bien entendu les dépêches prévues par le Règlement de cantonnement téléphonique ne dispensent pas de l'échange des dépêches de circulation proprement dites prévues par le Règlement général d'Exploitation (changement de croisement, etc.) ni de l'annonce des trains par les signaux électriques à cloches.

(2) C'est-à-dire lorsque le fil omnibus et le circuit téléphonique spécial sont tous deux dérangés.

Rectificatif n° 5 à l'Ordre de service n° 32 (1925) de l'Exploitation — n° 1352 du Matériel et de la Traction
n° 3269 du Tableau Chronologique de la Voie.

Couverture des trains
par les gares de Cize-
Bolozon et de Nurieux.

ART. 21. — Un drapeau rouge est placé entre les rails de la voie principale, en avant de la gare à Cize-Bolozon, immédiatement après le départ d'un train sur Nurieux, et à Nurieux, immédiatement après le départ d'un train sur Cize-Bolozon.

La nuit, le drapeau est remplacé par une lanterne dont le feu rouge est dirigé vers la gare.

Le drapeau ou la lanterne ne sont enlevés qu'après réception de la dépêche de reddition de voie libre.

Ces signaux doivent être placés et enlevés par le Chef de service lui-même ou, sous la responsabilité de ce dernier, par un Agent délégué chaque fois par lui à cet effet.

Observations concernant
les Conducteurs de trains.

ART. 22. — Par l'application des dispositions qui précèdent, les trains circulant entre Cize-Bolozon et Nurieux dans les deux sens sont protégés par la gare qui les expédie.

En conséquence et par assimilation aux trains de ballast (article 322 du Règlement général d'Exploitation), en cas d'arrêt accidentel se produisant entre ces deux gares, les Conducteurs de ces trains n'ont pas à les couvrir, sauf en cas de demande de secours du côté où la machine de secours est attendue.

Les trains peuvent également refouler, en cas de besoin, sans être couverts.

ART. 23. — *Supprimé.*

Rectificatif n° 5 à l'Ordre de service n° 32 (1925) de l'Exploitation — n° 1352 du Matériel et de la Traction
n° 3269 du Tableau Chronologique de la Voie.

A substituer aux pages 7 et 8 du dit Ordre de service.

§ III. — MODE DE TRACTION, CHARGE ET FREINAGE
DES TRAINS IMPAIRS DE CIZE-BOLOZON A NURIEUX

A. — TRAINS DE MARCHANDISES

Renfort.

ART. 24. — Les trains impairs de marchandises peuvent être remorqués normalement entre Cize-Bolozon et Nurieux, soit par une, soit par deux machines.

Ils ne peuvent être remorqués par une seule machine que dans les conditions prescrites par l'article 18 de l'Instruction n° 462 (N.S.) du Matériel et de la Traction — Circulaire n° 6 (1899) de l'Exploitation, Édition de 1925, et sous réserve de l'observation des prescriptions des articles 25 et 26 ci-après.

Lorsqu'un train est renforcé par l'arrière, la machine de renfort est attelée au train.

Charge.

ART. 25. — Le tonnage de ces trains ne doit *en aucun cas* dépasser entre ces deux gares la charge offerte par la ou les machines sur rampe de 25 m/m, à la vitesse de 15 kilomètres à l'heure, réduite de 25 %.

Freinage.

ART. 26. — En prévision d'un mouvement de refoulement, le tonnage à freiner pour les trains de sens impair entre Cize-Bolozon et Nurieux doit être déterminé en cherchant, de la manière indiquée à l'article 3 de l'Ordre de service du Freinage au poids des trains, séparément, le nombre total de tonnes qu'il est nécessaire de freiner :

a) pour empêcher une dérive,

b) pour arrêter le train dans le sens du refoulement sur la pente moyenne maximum de 27 mm, en tenant compte, le cas échéant, du poids freiné disponible de la machine de queue, mais sans tenir compte du poids freiné disponible de la machine de tête.

On compare le poids total à freiner obtenu dans le cas b) à celui obtenu en a) augmenté du poids du frein de tête et on prend le plus fort des deux.

3° Annexe et Rectificatif n° 5 à l'Ordre de service n° 32 (1925) de l'Exploitation — n° 1352 du Matériel et de la Traction —
n° 3269 du Tableau Chronologique de la Voie.

Paris, le 17 Avril 1939

RECTIFICATIF N° 2

Col.

Nm
13

à l'ORDRE de SERVICE
N° 26 (1926) de l'EXPLOITATION
N° 1373 du MATÉRIEL et de la TRACTION
N° 3279 du TABLEAU CHRONOLOGIQUE
de la VOIE

Applicable à partir d'une date qui sera fixée par Ordre Régional

**INSTRUCTIONS RELATIVES AU DÉTOURNEMENT
DES TRAINS EN CAS D'INTERCEPTION DE LIGNE**

Pour tenir compte de la publication du Rectificatif n° 28 au Règlement général d'Exploitation et de la mise en vigueur de la première étape de l'unification de la Réglementation, il convient d'apporter les modifications suivantes à l'Ordre de service n° 26 (1926) de l'Exploitation, n° 1373 du Matériel et de la Traction, n° 3279 du Tableau Chronologique de la Voie :

Article premier.

Biffer le renvoi (1) au dernier alinéa et le texte de ce renvoi au bas de la page.

Article 2.

Substituer aux deux derniers alinéas de cet article, l'alinéa qui fait l'objet du béquet ci-dessous.

Le Chef du Service
de l'Exploitation,
J. TUJA

Le Chef du Service
du Matériel et de la Traction,
JAPIOT

Le Chef du Service
de la Voie et des Bâtiments,
HACHON

65415 Soc. An. de l'Imp. MAULDE et RENOU, 144, rue de Rivoli, Paris.

Sur les lignes à voie unique à service suspendu désignées comme lignes de détournement, les gares dont le service est interrompu se conforment naturellement, pour la reprise du service, aux prescriptions de l'article 289 du Règlement général d'Exploitation.

Rectificatif n° 2 à l'Ordre de service n° 26
(1926) de l'Exploitation
n° 1373 du Matériel et de la Traction
n° 3279 du Tableau Chronologique de la Voie.
(A coller sur les deux derniers alinéas
de l'art. 2).

Paris, le 11 Avril 1939.

RECTIFICATIF N° 2

à l'ORDRE de SERVICE N° 36 (1935)
de l'EXPLOITATION

N° 1559 du MATÉRIEL et de la TRACTION

COL.

Nm
13

RÉGION
DU
SUD-EST

Applicable à partir d'une date qui sera fixée par Ordre Régional

**MESURES A PRENDRE POUR LA CIRCULATION
DES TRAINS IMPAIRS DANS LE SOUTERRAIN DES MERCIÈRES**
(Km. 11.449 à 12.637 de la ligne de LYON à BOURG)
entre les gares de Lyon-Saint-Clair et de Sathonay-Rillieux,
ET EN CAS D'ARRÊT ACCIDENTEL DE CES TRAINS DANS CE SOUTERRAIN.

Pour tenir compte de la publication du Rectificatif n° 28 au Règlement général d'Exploitation et de la mise en vigueur de la 1^{re} étape de l'unification de la Réglementation, il convient d'apporter les modifications suivantes à l'Ordre de service n° 36 (1935) de l'Exploitation — n° 1559 du Matériel et de la Traction :

Page 1.

Coller à sa place le béquet ci-dessous.

Page 2.

Biffer à la plume les 6 premiers alinéas (texte de l'article 2) et le texte du renvoi 1.

*Le Chef du Service
de l'Exploitation,*
J. TUJA

*Le Chef du Service
du Matériel et de la Traction,*
JAPIOT

Règles à observer.

ART. 2. — Les dispositions spéciales prévues pour l'expédition des trains dans les cantons de block appelés « Cantons-tunnels » sont applicables entre Lyon-Saint-Clair et Sathonay-Rillieux pour les deux sens de la circulation. De plus, en cas de dérangement simultané du block-system et du téléphone, la gare de Lyon-Saint-Clair ne doit pas expédier un train vers Sathonay-Rillieux avant d'avoir reçu de cette dernière gare avis de l'arrivée du train précédent de même sens.

La gare de Sathonay-Rillieux fait alors parvenir cet avis, soit par un train pair, qui reçoit au besoin l'ordre de s'arrêter à Lyon-Saint-Clair, soit par exprès.

Il ne peut être dérogé à cette règle que pour l'expédition de la machine allant secourir le train dont on n'a pas reçu voie libre.

65418
Rectificatif n° 2 à l'Ordre de service n° 36 (1935)
de l'Exploitation — N° 1559 du Matériel et de la
Traction.

SOCIÉTÉ
NATIONALE

des

CHEMINS DE FER
FRANÇAIS

RÉGION
DU
SUD-EST

Paris, le 11 Avril 1939.

RECTIFICATIF N° 2

à l'ORDRE de SERVICE N° 30 (1936)

de l'EXPLOITATION

N° 1590 du MATÉRIEL et de la TRACTION

Col.

Nm
13

*Applicable à partir d'une date
qui sera fixée par Ordre Régional*

**MESURES A PRENDRE POUR LA CIRCULATION
DES TRAINS IMPAIRS DANS CERTAINS SOUTERRAINS
de la ligne de LIVRON à BRIANÇON
ET EN CAS D'ARRÊT ACCIDENTEL DE CES TRAINS DANS CES SOUTERRAINS**

Le présent Rectificatif a pour but de modifier l'Ordre de service n° 30 (1936) de l'Exploitation, n° 1590 du Matériel et de la Traction, pour tenir compte de la publication du Rectificatif n° 28 au Règlement général d'Exploitation et de la mise en vigueur de la 1^{re} étape de l'unification de la Réglementation.

Les modifications utiles figurent sur les pages 2 et 3 ci-jointes qui annulent et remplacent les pages correspondantes de cet Ordre de service et doivent leur être substituées.

En outre, les Agents bifferont à la plume sur le même Ordre de service les pages 9, 10 et 11.

Le Chef du Service
de l'Exploitation,
J. TUJA

Le Chef du Service
du Matériel et de la Traction,
JAPIOT

II. — Prescriptions relatives à l'expédition des trains impairs
de Luc-en-Diois à Lesches-Beaumont, de Beaurières à La Beaume
et de L'Argentièrre-la-Bessée à Pnelles.

Établissement, dans le
sens impair, d'un canton-
nement téléphonique
absolu.

ART. 2. — Le Règlement de cantonnement téléphonique est applicable entre les gares de Luc-en-Diois et de Lesches-Beaumont, de Beaurières et de La Beaume, de L'Argentièrre-la-Bessée et de Pnelles, sous réserve des modifications suivantes en ce qui concerne les trains *impairs*.

Aucun train ou machine ne doit être expédié par la gare de Luc-en-Diois à celle de Lesches-Beaumont, ou par la gare de Beaurières à celle de La Beaume, ou par la gare de L'Argentièrre-la-Bessée à celle de Pnelles, avant que Luc-en-Diois ait reçu de Lesches-Beaumont, ou que Beaurières ait reçu de La Beaume, ou que L'Argentièrre-la-Bessée ait reçu de Pnelles, voie libre du train précédant le train en partance (1).

Il ne peut être dérogé à cette règle que pour l'expédition de la machine de secours allant secourir le train dont on n'a pas reçu voie libre.

ART. 3. — *Supprimé.*

(1) Bien entendu, les dépêches prévues par le Règlement de cantonnement téléphonique ne dispensent pas de l'échange des dépêches de circulation proprement dites prévues par le Règlement général d'Exploitation (changement de croisement, etc.) ni de l'annonce des trains par les signaux électriques à cloches.

Rectificatif n° 2 à l'Ordre de service n° 30 (1936) de l'Exploitation — n° 1590 du Matériel et de la Traction.
A coller sur la page 2 du dit Ordre de service.

Interruption du télégraphe et du téléphone.

ART. 4. — *En cas de dérangement du télégraphe et du téléphone*, la gare de Lesches-Beaumont, celle de La Beaume, ou celle de Prelles, fait parvenir la dépêche de voie libre d'un train impair soit par un train de sens contraire, soit par expès.

Couverture des trains par les gares de Luc-en-Diois, de Beaurières et de L'Argentièrre-la-Bessée.

ART. 5. — Un drapeau rouge est placé entre les rails de la voie principale, à Luc-en-Diois, en avant de la gare côté Lesches-Beaumont, à Beaurières, en avant de la gare côté La Beaume, à L'Argentièrre-la-Bessée, en avant de la gare côté Prelles, immédiatement après le départ d'un train sur Lesches-Beaumont, sur la Beaume, ou sur Prelles.

La nuit, le drapeau rouge est remplacé par une lanterne dont le feu rouge est dirigé vers la gare.

Le drapeau ou la lanterne ne sont enlevés qu'après réception de la dépêche de reddition de voie libre.

Ces signaux doivent être placés et enlevés par le Chef de service lui-même ou, sous la responsabilité de ce dernier, par un Agent délégué chaque fois par lui à cet effet.

Observations concernant les Conducteurs de trains.

ART. 6. — En raison des dispositions qui précèdent, les trains *impairs* circulant de Luc-en-Diois à Lesches-Beaumont, de Beaurières à La Beaume et de L'Argentièrre-la-Bessée à Prelles demeurent constamment protégés par la gare de Luc-en-Diois, par celle de Beaurières ou par celle de L'Argentièrre-la-Bessée.

En conséquence et par assimilation aux trains de ballast (Art. 322 du Règlement général d'Exploitation), en cas d'arrêt accidentel se produisant entre les gares de Luc-en-Diois et de Lesches-Beaumont, de Beaurières et de La Beaume, de même qu'entre celles de L'Argentièrre-la-Bessée et de Prelles, les Conducteurs de ces trains n'ont pas à les couvrir, sauf en cas de demande de secours du côté où la machine de secours est attendue.

Les trains peuvent également être refoulés sans être couverts, dans les cas prévus aux articles ci-après.

Rectificatif n° 2 à l'Ordre de service n° 30 (1936) de l'Exploitation — n° 1590 du Matériel et de la Traction.
A coller sur la page 3 du dit Ordre de service.

Paris, le 17 Avril 1939

RECTIFICATIF N° 2

COL.

Nm
13

à l'ORDRE de SERVICE
N° 34 (1937) de l'EXPLOITATION
N° 1604 du MATÉRIEL et de la TRACTION
N° 3450 du TABLEAU CHRONOLOGIQUE
de la VOIE

*Applicable à partir d'une date qui sera fixée
par l'Ordre Régional*

INSTRUCTIONS RELATIVES AU DISPATCHING-SYSTEM

Le présent Rectificatif à l'Ordre de service n° 34 (1937) de l'Exploitation, n° 1604 du Matériel et de la Traction, n° 3450 du Tableau Chronologique de la Voie a pour but, d'une part de modifier les articles 34 et 46 ainsi que l'Annexe II, d'autre part de supprimer les articles 38 et 43, pour tenir compte de la publication du Rectificatif n° 28 au Règlement général d'Exploitation et de la mise en vigueur de la 1^{re} étape de l'unification de la Réglementation.

Les modifications utiles figurent sur les bécquets ci-joints, que les Agents colleront à leur place dans le dit Ordre de service.

En outre, les Agents apporteront à la main les modifications indiquées ci-après :

— Sommaire :

Page III : biffer les articles 38 et 43

Page IV : *au lieu de :*

Art. 46. — — Application de l'article 231 du Règlement général d'Exploitation.....

il faut :

Art. 46. — — Application de l'article 229 du Règlement général d'Exploitation

— Pages 23, 24 et 25 :

Biffer le texte des articles 38 et 43.

— Annexe II :

Biffer le texte du 1° « Cas d'application de l'article 43 ».

D'autre part, il convient d'apporter à la main les modifications ci-après.

— Page 4 :

Piquer un renvoi (1) à la fin de la 9^e ligne.

Modifier comme suit le texte de ce renvoi :

Dans certains cas, le commutateur est constitué soit par une clé se manœuvrant à la main fixée sur le côté droit du boîtier de l'appareil téléphonique, soit par un bouton placé sur la poignée du combiné.

— Page 38 — Article 67 — 7^e ligne :

Ajouter après : « position renversée : levier vertical », les mots : (ou abaissé à 45° suivant le type de l'appareil).

*Le Chef du Service
de l'Exploitation,*

J. TUJA

*Le Chef du Service
du Matériel et de la Traction,*

JAPIOT

*Le Chef du Service
de la Voie et des Bâtiments,*

HACHON

Expédition de plusieurs
trains de marchandises
successifs, devant un train
plus rapide.

ART. 34. — Lorsqu'une gare doit expédier plusieurs trains de marchandises successifs devant un train plus rapide, elle doit s'assurer au préalable, en consultant le Dispatcher, qu'aucun de ces trains ne sera arrêté pour « Voie libre » du train précédent, et que chacun d'eux pourra atteindre son point de garage sans gêner le train plus rapide suivant.

Annnonce des inter-
versions de trains.

Application de l'article
229 du Règlement général
d'Exploitation.

ART. 46. — Aux termes de l'article 229 du Règlement général d'Exploitation, lorsque le télégraphe 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.

Indépendamment de cette annonce par les gares, le Dispatcher annonce les interversions de trains aux gares de bifurcation, de garage et d'arrêt et à certains postes, lorsque ce renseignement présente pour eux un intérêt immédiat.

Les Avis-Circulaires des Inspecteurs principaux indiquent pour chaque sens de circulation quels sont les gares et postes auxquels de tels avis doivent être transmis.

Rectificatif n° 2
à l'Ordre de service n° 34 (1937)
de l'Exploitation — n° 1604 du
Matériel et de la Traction — n° 3450
du Tableau Chronologique de la Voie.
A coller sur l'article 34 de
cet Ordre de service.

Rectificatif n° 2 de l'Ordre de service n° 34 (1937)
de l'Exploitation — n° 1604 du Matériel
et de la Traction — n° 3450 du Tableau Chronologique
de la Voie.
A coller sur l'article 46 de cet
Ordre de service.

Paris, le 15 mai 1939.

RECTIFICATIF N° 2

à l'Ordre de service
N° 9 de l'EXPLOITATION
(Voyageurs et Réglementation — 1^{er} Bureau)
N° 6 du MATÉRIEL et de la TRACTION
N°s { 34-4 } de la VOIE et des BATIMENTS
 { 37-1 }

Col.

Nm
13
34
37

(Applicable à partir d'une date qui sera fixée
par Ordre Régional)

**INSTRUCTIONS RELATIVES A LA CIRCULATION
DES AUTORAILS**

Le présent Rectificatif à l'Ordre de service N° 9 de l'Exploitation — N° 6 du Matériel et de la Traction — N°s 34-4/37-1 de la Voie et des Bâtiments a pour but de modifier :

a) les articles 1^{er}, 15, 16, 17 et 36-I, pour tenir compte de la mise en vigueur de la première étape de l'unification de la réglementation;

b) l'article 36-II, pour tenir compte des dispositions nouvelles concernant la circulation des TA facultatifs ou spéciaux en service commercial.

c) l'article 42 § a) — 1° — en ce qui concerne la ligne de Saint-Germain-des-Fossés à Nîmes;

d) l'Annexe III, pour tenir compte des sections de lignes dont les installations ont été revisées en vue de la circulation des autorails.

Les modifications utiles figurent sur les feuilles et béquets ci-joints qui doivent être collés à leur place dans le dit Ordre de service.

En outre, les Agents apporteront à la plume sur le même Ordre de service les modifications ci-après :

Page 18 — Article 15.

Biffer le renvoi (1), à la 2^e ligne du 2^e alinéa, ainsi que le texte de ce renvoi au bas de la page.

Au lieu de :

Saint-Germain-des-Fossés à Langeac. }
Chamborigaud à Nîmes. } (Ligne de Saint-Germain-des-Fossés à Nîmes);

Il faut :

Saint-Germain-des-Fossés à Nîmes;

ANNEXE III

TABLEAUX DES LIGNES OU SECTIONS DE LIGNES
DONT LES INSTALLATIONS ONT ÉTÉ REVISÉES EN VUE DE LA CIRCULATION DES AUTORAILS

DÉSIGNATION DES LIGNES	AUTORAILS SUD-EST DÉSIGNÉS A L'ANNEXE I					AUTORAILS AFFECTÉS AUX AUTRES RÉGIONS														
	TOUS LES AUTORAILS EN SERVICE COMMERCIAL (Annexe I) à l'exception de ceux désignés dans les colonnes 3 à 6	BUGATTI K-1 à 3, K-101 à 106, K-203 à 218, K-301 à 310	MICHELIN R-1 à 6, R-101 à 105			RÉGION DU NORD RENAULT SÉRIE 22 710/714		CHARENTAISES SÉRIE 60.001	RENAULT SÉRIES 60.051 — 70.051	BATIGNOLLES-BACALAN SÉRIE 60.101	MICHELIN Séries 36.001 — 54.001 — 55.001	DE DIÉTRICH SÉRIE 90.051/90.060		RÉGION DU SUD-OUEST RENAULT ZZ-Ety 23 861 et 23 862	ACIÉRIES DU NORD ZZP-Ety 23.815 à 23.819	STANDARD Sdr 23.751/23.752, 23.753/23.760	ALSTHOM-SOULÉ SÉRIE 23.661/23.662			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	

Page 66. — Ligne de Clermont-Ferrand à Saint-Etienne-Châteaureux.

Au lieu de :

Clermont-Ferrand à St-Etienne-Châteaur.																			
Clermont-Ferrand à Pont-de-Dore....	*	*	*																

il faut :

Clermont-Ferrand à St-Etienne-Châteaur.	*	*	*																
---	---	---	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Page 68. — Ligne de Paris à Lyon, par le Bourbonnais.

Au lieu de :

.....																			
Saint-Germain-des-Fossés à Lyon....	*																		

il faut :

Saint-Germain-des-Fossés au Coteau.	*	*	*																
Le Coteau à Lyon.....	*																		

Sur les autres lignes, le frein électromagnétique peut être utilisé, mais seulement en cas d'urgence.

Sur toutes les lignes, l'essai de ce frein peut être effectué en gare, mais à l'arrêt.

Lorsqu'un Conducteur d'autorail a fait usage du frein électromagnétique, il doit en aviser le plus tôt possible le Chef de train qui consigne ce renseignement sur le journal de train. Les Chefs d'Arrondissement de l'Exploitation signalent ensuite aux Chefs d'Arrondissement de la Voie les points d'utilisation.

ART. 16.

a) L'attention des Bloqueurs est attirée sur le fait que les autorails peuvent n'actionner que très brièvement certains dispositifs d'avertissement de passage.

b) Les Aiguilleurs doivent redoubler d'attention pour l'application des articles 74 et 74 bis du Règlement général d'Exploitation et de l'article 4 de la Consigne générale à l'usage des Aiguilleurs des postes enclenchés et ne pas compter sur les appareils électriques qui, le cas échéant, peuvent être installés pour faciliter l'application de ces mesures :

— sur les lignes ou sections de lignes où les autorails Bugatti et Michelin sont autorisés à circuler en service commercial ;

— sur toutes les lignes ou sections de lignes empruntées par un des autorails précités effectuant des parcours d'essai ou de transfert.

c) Les autorails à bandages pneumatiques pouvant ne pas faire exploser les pétards ordinaires, les Agents qui ne disposent pas de pétards spéciaux comme complément des signaux à main faits pour couvrir un obstacle ou une manœuvre susceptibles d'être rencontrés par ces autorails doivent, sauf cas d'impossibilité absolue, rester sur place pour présenter le signal d'arrêt à main (drapeau ou lanterne).

D'autre part, les bulletins de marche prudente ou les bulletins MV remis à un autorail à bandages pneumatiques, en cas de dérangement de block (dérangement du téléphone, s'il s'agit d'une ligne sur laquelle fonctionne

Rectificatif n° 2 à l'Ordre de service n° 9 de l'Exploitation — N° 6 du Matériel et de la Traction — N° 34-4/37-1
de la Voie et des Bâtiments.

A substituer aux pages 19 et 20 de cet Ordre de service.

le cantonnement téléphonique) ou d'expédition dans un canton occupé, doivent être complétés par la mention suivante : « *Les pétards protégeant un train arrêté peuvent ne pas exploser au passage de l'autorail* ».

d) Sur les lignes où fonctionne le block-system absolu avec circuit de voie, les Bloqueurs qui rendent « Voie libre » d'un autorail doivent faire suivre la reddition de voie libre du signal spécial « Confirmation de voie libre ». Les Bloqueurs qui attendent « Voie libre » d'un autorail ne doivent considérer qu'ils ont reçu « Voie libre » de cette circulation qu'à la double condition d'avoir reçu « Voie libre » (1) puis le signal « Confirmation de voie libre ».

e) Le stationnement prolongé des autorails sur les circuits d'occupation de voie est interdit (2).

ART. 17.

a) *Circulation des autorails désignés à l'Annexe IV.*

La circulation des autorails désignés à l'Annexe IV ne donne lieu, sur les sections de lignes munies du block automatique, à aucune précaution particulière.

Toutefois, sur ces sections de lignes, lorsqu'un autorail s'arrête en pleine voie après avoir fait usage du *frein électromagnétique*, il doit être protégé par des pétards dans les conditions réglementaires ordinaires (Instruction Générale de sécurité n° 1 — § 3).

Si l'autorail est accompagné par un Chef de train seul, le Conducteur d'autorail doit, en l'absence du Chef de train parti à la couverture, s'avancer pour se mettre sous la protection du signal lumineux suivant, en le dépassant de 50 mètres au moins.

L'autorail repart dès que le Chef de train a rejoint son poste.

(1) Il est rappelé que, sauf instruction contraire donnée par la Consigne du poste, le Bloqueur ne doit considérer qu'il a « Voie libre » d'un train que si l'aiguille du Jouselin vient sur « Voie libre » en même temps que l'appareil de block passe à « Voie libre » [renvoi (1) de l'article 10 du Règlement du block-system absolu].

(2) Il est rappelé qu'on entend par « circuit d'occupation de voie » une installation telle que l'occupation d'un tronçon de voie principale, par un train ou des véhicules, provoque dans le poste dont dépend ce tronçon de voie l'apparition d'un voyant rouge ou le verrouillage du signal protégeant le tronçon de voie [voir article 4 de la Circulaire n° 11 (1926) — Gares et Trains — pour les sections de lignes équipées en block avec circuit de voie et article 23 de la Circulaire n° 9 (1935) — Gares et Trains — pour les sections de lignes munies du block automatique].

Circulation des autorails sur les sections de lignes munies du block automatique.

Rectificatif n° 2 à l'Ordre de service n° 9 de l'Exploitation — N° 6 du Matériel et de la Traction — N° 34-4/37-1 de la Voie et des Bâtimens.

Train automoteur
(AUTOR)

On appelle train automoteur toute circulation d'autorail ou de groupe d'autorails couplés ou jumelés, remorquant ou non d'autres véhicules.

Les circulations d'autorails ou de groupes d'autorails couplés ou jumelés, remorquant ou non d'autres véhicules, sont désignées au Livret de la marche des trains par l'indice AUTOR.

2° Couverture.

Lorsqu'un autorail s'arrête sur la voie entre deux gares, il doit être protégé par des pétards dans les conditions réglementaires ordinaires (Instruction Générale de sécurité n° 1 § 3).

Lorsqu'un autorail est arrêté par un signal lumineux présentant l'indication du carré, le Chef de train doit se faire reconnaître **immédiatement** par le poste dont dépend le signal.

S'il n'obtient pas l'assurance que l'autorail va pouvoir reprendre sa marche sans aucun délai, il doit faire couvrir ou couvrir lui-même cette circulation dans les conditions réglementaires habituelles.

Rectificatif n° 2 à l'Ordre de service n° 9 de l'Exploitation — N° 6 du Matériel et de la Traction — N° 34-4/37-1 de la Voie et des Bâtimens.

A coller sur la partie correspondante de la page 22.

Rectificatif n° 2 à l'Ordre de service n° 9 de l'Exploitation — N° 6 du Matériel et de la Traction — N° 34-4/37-1 de la Voie et des Bâtimens.

A coller sur le dernier alinéa de la page 2.

Toutes les prescriptions réglementaires concernant les trains de voyageurs et leurs dédoublements sont applicables aux trains automoteurs de voyageurs et à leurs supplémentaires.

II. — *Trains automoteurs facultatifs ou spéciaux.*

Les circulations facultatives ou spéciales de trains automoteurs sont soumises aux prescriptions suivantes :

a) *Circulations de trains automoteurs facultatifs ou spéciaux pouvant s'effectuer sans être annoncées par Avis d'Arrondissement.*

Des trains automoteurs peuvent circuler, sans publication d'Avis d'Arrondissement, suivant des marches facultatives ou spéciales, lorsque les conditions ci-après sont remplies :

— les lignes empruntées ont leurs installations revisées en vue de la circulation des autorails utilisés (voir Annexe III);

— ces lignes figurent au § a) — 1^o — de l'article 42 du présent Ordre de service (lignes qui sont toutes revisées pour la circulation des trains facultatifs non annoncés);

— les marches facultatives ou spéciales utilisées sont prévues au Livret de la marche des trains ou par Consigne d'Arrondissement publiée à l'occasion du changement de service pour l'organisation des détournements; leurs vitesses de tracé ne sont pas supérieures à celles du barème N.

On doit remettre au Conducteur d'autorail et au Chef de train des bulletins leur prescrivant de ne dépasser en aucun cas les vitesses du barème N.

b) *Circulations de trains automoteurs facultatifs ou spéciaux devant être annoncées par Avis d'Arrondissement.*

Lorsque les conditions de l'alinéa a) ci-dessus ne peuvent pas être **toutes** remplies, les circulations de trains automoteurs facultatifs ou spéciaux ne peuvent avoir lieu qu'après publication d'Avis d'Arrondissement établis par les Chefs d'Arrondissement de l'Exploitation assez tôt pour parvenir aux Chefs d'Arrondissement de la Voie intéressés au moins quatre jours complets avant la date de mise en marche. Le cas échéant, les Avis d'Arrondissement rappelleront les prescriptions particulières à observer pour les circulations des autorails Bugatti et Michelin.

Sur les lignes non revisées, ces circulations sont, en outre, soumises aux prescriptions spéciales qui font l'objet de l'article 44.

Dans les deux cas (a et b), les circulations sont annoncées dans les conditions réglementaires et **doivent obligatoirement être signalées par les signaux du train précédent sur tout le parcours.**

Toutefois, sur les lignes ou sections de lignes indiquées au § a) — 1^o — de l'article 42, le signalement n'est obligatoire qu'autant qu'il est possible.

Le Conducteur de l'autorail doit faire un large usage de l'avertisseur acoustique, notamment aux abords des passages à niveau, des chantiers de la voie et dans les souterrains.

DÉSIGNATION DES LIGNES

1

AUTORAILS SUD-EST DÉSIGNÉS A L'ANNEXE I

TOUS LES AUTORAILS
EN SERVICE COMMERCIAL (Annexe I)
à l'exception de ceux
désignés dans les colonnes 3 à 6

BUGATTI K-1 à 3, K-101 à 106,
K-203 à 218, K-301 à 310

MICHELIN R-1 à 6, R-101 à 105

5

6

AUTORAILS AFFECTÉS AUX AUTRES RÉGIONS

RÉGION DU NORD
RENAULT
SÉRIE ZZ 710/714

CHARENTAISES
SÉRIE 60.001

RENAULT
SÉRIE 60.051 — 70.051

BATIGNOLLES-BACALAN
SÉRIE 60.101

MICHELIN
Série 36.001 - 54.001 - 56.001

DE DIETRICH
SÉRIE 90.051/90.060

RÉGION DU SUD-OUEST

RENAULT ZP Ety 23.331/23.338,
23.863/23.866, 23.867/23.878

RENAULT
ZZ-Ety 23.361 et 23.362

ACIÉRIES DU NORD
ZZP-Ety 23.815 à 23.819

STANDARD
Sér. 23.751/23.752, 23.753, 23.760

ALSTHOM-SOULÉ
SÉRIE 23.661/23.662

20

Page 69. — Ligne de Roanne à Lyon, par Saint-Etienne.

Au lieu de :

Roanne à Lyon, par Saint-Etienne.....

il faut :

Roanne à Lyon, par Saint-Etienne.

Roanne à Saint-Etienne-Châteaureux.

Saint-Etienne-Châteaureux à Lyon...

Page 70. — Ligne de Tarascon à Sète.

Au lieu de :

Tarascon à Sète.

Tarascon à Montpellier.....

Montpellier à Sète.....

il faut :

Tarascon à Montpellier.....

Montpellier à Sète.....

Pour le Chef du Service
de l'Exploitation :

L'INGÉNIEUR EN CHEF,

St. MERMIER

Le Chef du Service
du Matériel et de la Traction,

JAPIOT

Le Chef du Service
de la Voie et des Bâtiments,

HACHON

INSTRUCTION DE SERVICE

CoL.

Série **MOUVEMENT-Ex**

Nm
13

Sous-Série **RÉGLEMENTATION N° 10**

Série **ENTRETIEN-VB.**

Nm
34

Sous-Série **ENTRETIEN ET SURVEILLANCE N° 14**

(ex-Ordre de service n° 9 (1932) Exploitation)

(ex n° 3336 du Tableau Chronologique de la Voie)

Circulation des trains-draisines et des draisines

Applicable à partir d'une date qui sera fixée par Ordre Régional

PARIS

SOCIÉTÉ ANONYME DE L'IMPRIMERIE MAULDE ET RENOU

144, RUE DE RIVOLI, 144

1939

SOMMAIRE

CHAPITRE PREMIER

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

	PAGES
ARTICLE 1 ^{er} . — Conduite.....	2
— 2. — Signaux et appareils avertisseurs.....	2
— 3. — Composition maximum. — Liaison entre les véhicules et la draisine.	3
— 4. — Écritures.....	3
— 5. — Observation importante.....	3

CHAPITRE II

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

ARTICLE 6. — Assimilation de la circulation des trains-draisines à celle des trains de service.....	4
— 7. — Conditions de mise en marche.....	4
— 8. — Prescriptions relatives au service des passages à niveau.....	5
— 9. — Complément à l'article 161 du Règlement général d'Exploitation.....	5
— 10. — Complément à l'article 127 et application de l'article 208 du Règlement général d'Exploitation.....	6
— 11. — Complément à l'article 213 du Règlement général d'Exploitation.....	6
— 12. — Application des articles 216, 217 et 316 du Règlement général d'Exploitation.....	6
— 13. — Circulation et stationnement des trains-draisines sur les pédales électriques d'aiguilles et sur les circuits d'occupation de voie.....	7

CHAPITRE III

DISPOSITIONS SPÉCIALES AUX LIGNES A DOUBLE VOIE

ARTICLE 14. — Accompagnement.....	8
— 15. — Application de l'article 5 (2 ^e) des Règlements du block-system.....	8
— 16. — Application de l'article 19 des Règlements du block-system.....	8

	PAGES
ARTICLE 17. — Couverture des trains-draisines.....	8
— 18. — Détresse	9
— 19. — Mise hors rails ou remise sur rails d'une draisine légère	9
— 20. — Dispositions spéciales aux lignes munies du block-system absolu avec circuits de voie.....	10

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS SPÉCIALES AUX LIGNES A VOIE UNIQUE

ARTICLE 21. — Accompagnement	11
— 22. — Mise hors rails d'un train-draisine en pleine voie et reprise de marche après mise hors rails.....	11
— 23. — Non fonctionnement du téléphone portatif.....	12
— 24. — Lignes sur lesquelles le téléphone portatif ne peut pas être utilisé...	13
— 25. — Circulation d'un train-draisine pendant la suspension du service [Application de l'article 24-c) de l'Ordre Général n° 14].....	13
— 26. — Détresse	14

Extraits du Règlement général d'Exploitation.....	15
---	----

SOCIÉTÉ NATIONALE

des

CHEMINS DE FER FRANÇAIS

RÉGION
DU
SUD-EST

Paris, le 13 Mai 1939.

INSTRUCTION DE SERVICE

Série **MOUVEMENT-Ex**

Sous-Série **RÉGLEMENTATION N° 10**

Série **ENTRETIEN-VB**

Sous-Série **ENTRETIEN ET SURVEILLANCE N° 14**

(ex-Ordre de service n° 9 (1932) Exploitation)

(ex-n° 3336 du Tableau Chronologique de la Voie)

*Applicable à partir d'une date
qui sera fixée par Ordre Régional*

CIRCULATION DES TRAINS-DRAISINES ET DES DRAISINES

CHAPITRE PREMIER

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Les *trains-draisines* sont formés par des vagonnets spéciaux, appropriés aux diverses natures de chargements et remorqués par un véhicule automoteur sur rails, dénommé « *draisine* ».

Ces vagonnets sont en général formés de deux ou plusieurs « éléments de diplorys », chaque élément étant un petit chariot constitué par une poutre, formant traverse, portée par deux paires de roues.

Les trains-draisines sont généralement utilisés par le Service de la Voie pour des transports de matériaux.

Les draisines peuvent circuler isolément; elles servent, dans ce cas, soit à la surveillance des lignes, soit à des transports de personnel ou de matériaux.

Certaines draisines, d'une série spéciale numérotée de 1 à 299, sont d'un poids peu élevé, ce qui permet toujours de les mettre sur les rails ou de les enlever des rails rapidement et sans le secours d'aucun appareil.

Ces draisines, dites « *draisines légères* », ne peuvent circuler qu'isolément et servent *exclusivement* à la surveillance des lignes. Leur circulation est autorisée sur toutes les lignes, *sauf sur celles munies du block automatique*.

Certaines autres draisines (série 600) sont munies de tampons et d'attelages normaux, ce qui permet de leur faire remorquer des wagons ordinaires.

Le Service de la Voie peut utiliser ces draisines, soit pour exécuter des manœuvres de gare, soit pour conduire à pied d'œuvre, entre deux gares, quelques wagons de matériaux, à condition que les wagons à remorquer répondent aux conditions de charge et de freinage requises pour la catégorie de draine considérée.

La présente Instruction de Service a pour objet d'indiquer les conditions auxquelles est soumise la circulation des trains-draisines. Sauf stipulation contraire, ses prescriptions s'appliquent également aux draisines de toutes catégories circulant isolément.

ART. 1^{er}. — Conduite.

Un train-draisine est conduit par un Agent chargé de régler sa marche. C'est le *Conducteur du train-draisine*. Ce Conducteur est normalement un Agent du Service de la Voie (1).

Pour l'observation des signaux, le Conducteur du train-draisine est assimilé à un Mécanicien.

ART. 2. — Signaux et appareils avertisseurs.

Un train-draisine porte : le jour, une plaque rouge ou une lanterne, munie d'une bordure blanche et placée à l'arrière du dernier véhicule; la nuit, à l'avant un feu blanc, à l'arrière trois lanternes lançant un feu rouge vers l'arrière et placées, l'une à l'arrière du dernier véhicule, les deux autres en haut et à l'arrière de la draine motrice, ou de la deuxième draine si le train-draisine est remorqué par deux draisines motrices.

Une draine circulant isolément porte : le jour, à l'arrière une plaque rouge bordée de blanc; la nuit, un feu blanc à l'avant, un feu rouge à l'arrière.

(1) Obligatoirement un Agent supérieur ou un Agent dirigeant s'il s'agit d'une *draine légère*.

Toutefois, *sur voie unique*, le Chef de Section peut, quand il le juge nécessaire, autoriser un Agent sous ses ordres à utiliser une *draine légère*, sous réserve que l'Agent ainsi autorisé soit titulaire du permis de conduire et qu'il ait subi avec succès l'examen prescrit au 2^e alinéa de l'article 21 de la présente Instruction. Dans ce cas, cet Agent doit être muni de l'autorisation indiquée au dit alinéa.

Les signaux de nuit sont, le cas échéant, substitués aux signaux de jour, dans les conditions prévues par les prescriptions réglementaires pour les trains ordinaires.

Les draisines doivent être munies d'un appareil avertisseur (klaxon ou trompe).

ART. 3. — Composition maximum. — Liaison entre les véhicules et la draine.

Sauf dérogations autorisées par les Chefs des Services de l'Exploitation et de la Voie, le nombre d'éléments de diplorys pouvant entrer dans la composition d'un train-draisine est limité à 20.

Une liaison automatique est installée entre le dernier véhicule et la draine motrice, pour déceler immédiatement toute rupture d'attelages qui viendrait à se produire en cours de route.

ART. 4. — Écritures.

Il est fait usage pour les trains-draisines d'un journal de train mod. Sy 0569-04 (papier bleu), établi dans les conditions prévues par le Chapitre IV de l'Instruction n° 412 — Circulaire n° 25 (1900 — Gares et Trains), et en tête duquel on porte, à la main, l'indication « Train-draisine » ou « Draine », suivant le cas.

Toutefois, il n'est pas fait usage de journal de train, mais d'un bulletin mod. 363 :

— *sur les lignes à voie unique*, pour les draisines de toute catégorie circulant isolément;

— *sur les lignes à double voie*, pour les *draisines légères*.

L'expédition n'a lieu que sur l'ordre écrit donné par le Chef de service sur le bulletin mod. 363. Ce bulletin est remis à l'arrivée à chaque gare (1), qui l'adresse en fin de journée à son Arrondissement.

ART. 5. — Observation importante.

Dès qu'un train-draisine est sorti de la voie, la draine et les remorques qui entrent dans sa composition doivent toujours être enchaînées et cadencées de façon à les immobiliser parfaitement.

(1) Si une *draine légère*, mise hors rails entre deux gares, ne doit plus être remise sur rails le même jour, le Conducteur fait parvenir le bulletin mod. 363 dont il est porteur, à l'une ou l'autre des gares entre lesquelles la draine a été mise hors rails.

CHAPITRE II

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

ART. 6. — Assimilation de la circulation des trains-draisines à celle des trains de service.

La circulation des trains-draisines est assimilée à celle des trains de service (trains accidentels ou trains permanents) avec ou sans itinéraire fixe.

Elle est dès lors réglementée :

— sur les lignes à double voie, par les articles 208 à 217 du Règlement général d'Exploitation,

— sur les lignes à voie unique, par les articles 315 à 323 du même Règlement,
sous réserve des dispositions spéciales prévues par la présente Instruction de Service.

ART. 7. — Conditions de mise en marche.

Un service *permanent* de train-draisine peut être prévu pour un certain laps de temps, déterminé ou non, et mis en marche régulièrement, soit tous les jours, soit un ou plusieurs jours seulement de chaque semaine.

S'il comporte des trains sans itinéraire fixe, il est assimilé à un service permanent de ballast et de matériaux et la circulation s'effectue sous le couvert d'un Avis-Transport dont la reprise et la suspension sont annoncées par Avis d'Arrondissement.

S'il ne comporte que des trains dont les horaires sont prévus d'avance, il suffit qu'il soit annoncé par un Avis d'Arrondissement commun aux trois Services : Voie et Bâtiments, Traction et Exploitation.

Cet Avis d'Arrondissement est distribué notamment à toutes les gares situées sur le parcours des trains-draisines, aux gares de formation qui peuvent avoir à lancer des trains sur ce parcours et enfin aux Chefs de train qui accompagnent les trains-draisines.

En dehors de ces services permanents, un train-draisine peut faire l'objet de transports *accidentels*.

Ces transports *accidentels* sont prévus également par Avis du Chef d'Arrondissement de l'Exploitation sur la demande qui lui est faite quelques jours à l'avance par le Chef d'Arrondissement de la Voie.

Enfin les Chefs de gare sont autorisés en permanence à expédier, dans les conditions de la présente Instruction de Service, un train-draisine dont l'itinéraire n'a pas été fixé à l'avance par Avis d'Arrondissement, mais seulement lorsque aucun autre train de service également sans itinéraire fixe ne circule déjà sur la section à faire parcourir par le train-draisine.

L'expédition d'une *draisine légère* est cependant autorisée sur les sections où circule déjà un train de service sans marche tracée.

ART. 8. — Prescriptions relatives au service des passages à niveau.

Pendant toute la durée des transports, sur les parties de lignes qui doivent être parcourues par les trains-draisines ou draisines ordinaires, à marche indéterminée, et entre les stations extrêmes encadrant les chantiers, le régime des barrières fermées est appliqué temporairement aux passages à niveau dont les barrières sont normalement ouvertes, le terme chantiers devant s'entendre de la zone de travail effectif sur les voies sur lesquelles les trains de service sont susceptibles de s'arrêter et de manœuvrer pour assurer la desserte des chantiers.

Les Chefs de section doivent en aviser, en temps opportun, les Gardes des passages à niveau, et prendre toutes dispositions, s'il y a lieu, pour compléter cette mesure par un renforcement de gardiennage.

Ces prescriptions ne sont pas à appliquer pour la circulation des draisines légères, pour lesquelles les Conducteurs n'ont qu'à se conformer aux prescriptions de l'article 9 ci-après.

Les Conducteurs des trains-draisines ou des draisines ordinaires, à *marche indéterminée*, doivent marquer l'arrêt avant de franchir tout passage à niveau dont ils ne constatent pas nettement la fermeture des barrières (cela, sans préjudice de l'application des prescriptions de l'article 9 ci-après).

ART. 9. — Complément à l'article 161 du Règlement général d'Exploitation.

A l'approche de chaque passage à niveau, le Conducteur d'un train-draisine, d'une draisine ordinaire ou d'une *draisine légère*, doit signaler son arrivée par trois coups de l'appareil avertisseur de sa draisine ou, à défaut d'un appareil de ce genre, ou bien en cas de non fonctionnement accidentel du dit appareil, par trois coups de trompe; il doit en outre se rendre maître de sa vitesse et ralentir sa marche de manière à pouvoir s'arrêter avant d'aborder le passage à niveau; il ne doit reprendre sa vitesse qu'après s'être rendu compte que les barrières

sont fermées ou que le passage à niveau ne pourra être engagé par une voiture venant de la voie routière, au cas où les barrières seraient ouvertes.

Pour l'application de l'alinéa ci-dessus, le Conducteur de *draisine* ou de *draisine légère*, ainsi que le serre-frein de queue du *train-draisine* sont munis chacun d'une trompe d'appel.

En cas de brouillard ne permettant pas d'apercevoir un homme à 100 mètres, le Conducteur ne devra pas aborder le passage à niveau à une vitesse supérieure à 10 kilomètres à l'heure.

ART. 10. — Complément à l'article 127 et application de l'article 203 du Règlement général d'Exploitation.

Le Conducteur d'un train-draisine doit, avant chaque départ, s'assurer que son avertisseur et ses freins sont en bon état de fonctionnement et en faire l'essai; le départ est formellement interdit en cas de fonctionnement défectueux.

Les freins à main des véhicules des trains-draisines peuvent être des freins à levier au lieu d'être des freins à vis.

Le véhicule attelé directement à la draisine peut ne pas avoir de frein.

ART. 11. — Complément à l'article 213 du Règlement général d'Exploitation.

Il est interdit de transporter sur les draisines un nombre d'hommes supérieur à celui des places assises qu'elles comportent, et d'y faire monter des personnes étrangères au service.

Il est interdit de se tenir debout, pendant la marche, sur les draisines et les véhicules des trains-draisines.

ART. 12. — Application des articles 216, 217 et 316 du Règlement général d'Exploitation.

La vitesse des trains-draisines ne doit pas dépasser 40 *kilomètres à l'heure*.

Par exception, cette vitesse maximum est portée à 60 kilomètres à l'heure pour les draisines munies de roues mesurant 0^m,850 de diamètre, circulant soit isolément, soit en remorquant des véhicules freinés qui comportent :

1° soit des roues mesurant 0^m,850 de diamètre,

2° soit deux bogies avec roues de 0^m,380 de diamètre au minimum et montés sur ressorts,

3° soit quatre essieux avec roues de 0^m,380 de diamètre au minimum, jumelés deux par deux et montés sur ressorts.

En approchant des gares, le Conducteur d'un train-draisine doit ralentir sa marche, de manière à pouvoir s'arrêter au besoin au point de stationnement ordinaire des trains.

En outre, le Conducteur d'un train-draisine doit ralentir à l'approche des appareils de voie, de façon à ne circuler sur les aiguilles et croisements qu'à la vitesse de 20 *kilomètres à l'heure au maximum*.

De plus, lorsqu'il s'agit d'une *draisine légère*, le Conducteur doit, avant de franchir en talon une aiguille cadénassée ou enclenchée à la cheville, s'assurer que la dite aiguille est dans la position convenable.

ART. 13. — Circulation et stationnement des trains-draisines sur les pédales électriques d'aiguilles et sur les circuits d'occupation de voie.

Les Aiguilleurs ne doivent pas compter sur le fonctionnement des pédales électriques d'aiguilles ni des circuits d'occupation de voie lorsqu'un train-draisine circule ou est en stationnement sur des parties de voie comportant ces installations.

En ce qui concerne plus particulièrement le stationnement des trains-draisines sur les circuits d'occupation de voie, il appartient aux Aiguilleurs de prendre les mesures utiles, *une fois que le Chef de train accompagnant le train-draisine (art. 14 et 21) s'est fait reconnaître du poste*; les Aiguilleurs doivent notamment interdire le stationnement prolongé des trains-draisines sur les circuits d'occupation de voie.

Toutefois, pour permettre le stationnement sur ces circuits d'occupation de voie en cas de nécessité, par exemple pour la distribution ou le ramassage des matériaux de la Voie, une consigne permanente du Chef de gare réglera les conditions dans lesquelles l'autorisation de stationnement pourra être accordée.

Pour l'observation de ces dispositions, le Chef de train accompagnant le train-draisine (art. 14 et 21) devra, avant tout commencement de travaux nécessitant des arrêts sur des parties de voie comportant des circuits d'occupation, demander à l'Aiguilleur intéressé l'autorisation de stationner sur ces circuits d'occupation.

CHAPITRE III

DISPOSITIONS SPÉCIALES AUX LIGNES A DOUBLE VOIE

ART. 14. — Accompagnement.

Sur les lignes à double voie, un train-draisine doit obligatoirement être accompagné par un Chef de train de l'Exploitation (1).

Cet Agent doit être capable d'assurer la conduite du train, à moins qu'il n'y ait sur le train-draisine un deuxième Agent de la Voie capable d'assurer la conduite de la draisine.

ART. 15. — Application de l'article 5 (2°) des Règlements du block-system.

Sur les lignes à double voie où fonctionne le block-system, les trains-draisines sont annoncés par les sonneries Jouselin « Marchandises et Ballast » ou « Machine isolée », suivant le cas.

ART. 16. — Application de l'article 19 des Règlements du block-system.

Sur les trains-draisines, les deux signaux supérieurs d'arrière étant placés, non pas sur le dernier véhicule, mais sur la draisine motrice (art. 2), les Bloqueurs ne doivent, la nuit, considérer un train-draisine comme entier qu'autant qu'ils ont vu le feu inférieur placé à l'arrière du dernier véhicule.

ART. 17. — Couverture des trains-draisines.

Lorsqu'un train-draisine s'arrête sur la voie, en dehors de la protection des signaux fixes, *en vue de l'exécution du travail pour lequel il a été mis en marche (desserte d'un chantier, distribution de matériaux, etc.)*, il doit être couvert au moyen de signaux faits à la main, appuyés par des pétards, à la distance réglementaire (art. 61 du Règlement général d'Exploitation) pendant le temps de son stationnement en pleine voie et *pendant les cinq minutes qui suivent son départ*.

Dans tous les autres cas d'arrêt sur la voie, les prescriptions réglementaires relatives à la protection des trains arrêtés doivent être rigoureusement observées.

(1) Il n'est fait exception à cette règle que pour les *draisines légères*; dans ce cas, le Conducteur de la draisine remplit les fonctions de Chef de train.

Pour l'observation de ces prescriptions, le Chef de train doit donc emmener avec lui le personnel nécessaire pour assurer la couverture en dehors des gares.

Par exception aux dispositions qui précèdent, le Conducteur d'une *draisine légère* est dispensé de couvrir ou de faire couvrir la draisine s'il doit repartir **immédiatement**, ou si la mise hors rails peut être effectuée **sans délai**.

ART. 18. — Détresse.

En cas de détresse d'un train-draisine sur une ligne à double voie, le Chef de train demande le secours dans les conditions réglementaires habituelles.

Si cet Agent décide de faire pousser le train-draisine jusqu'à la gare voisine par le premier train survenant, le train-draisine doit être poussé à la vitesse d'un homme au pas. Pendant tout le temps que dure l'acheminement du train-draisine, le Conducteur reste à son poste, prêt à serrer son frein, tandis que les autres Agents accompagnant le train-draisine doivent en surveiller les véhicules et attelages de façon à pouvoir faire les signaux d'arrêt au Mécanicien s'ils constatent une anomalie quelconque.

ART. 19. — Mise hors rails ou remise sur rails d'une draisine légère.

Le Conducteur d'une draisine légère est autorisé à mettre sa draisine hors rails ou à la remettre sur rails entre deux gares moyennant l'observation des dispositions ci-après :

1° *Mise hors rails d'une draisine légère.*

La draisine légère est sortie des rails aussi rapidement que possible et placée entièrement en dehors des voies principales de façon à ne pas entraver la circulation. Puis, le Conducteur de la draisine se rend, en suivant la voie, à celui des postes situé en amont ou en aval où il peut parvenir le plus rapidement.

a) *Le Conducteur de la draisine légère se rend au poste amont.*

Arrivé à ce poste, il remet au Chef de service ou à l'Agent du poste, suivant le cas, un avis écrit, ainsi libellé :

« Draisine légère partie du poste... à... h... m. a été sortie des rails et mise en entier hors des voies à ... h... m. au km... La voie (1 ou 2) est libre ».

Au reçu de cet avis, l'Agent du poste transmet au poste aval l'annulation de l'annonce de la draisine.

Sur une ligne où fonctionne le block-system, au reçu de l'annulation de l'annonce de la draisine légère, le Bloqueur du poste aval se conforme aux prescriptions de l'article 24 des Règlements du block-system.

Si, en se rendant au poste amont, le Conducteur de la draisine rencontre un train ayant pénétré dans le canton avec bulletins de marche prudente, il monte

dans ce train, après l'avoir arrêté, et se rend avec lui au poste aval où il lui prescrit de s'arrêter.

b) Le Conducteur de la draisine légère se rend au poste aval.

Arrivé à ce poste, soit à pied, soit par un train dans les conditions du dernier alinéa du § a) (1), le Conducteur de la draisine remet à l'Agent du poste un Avis écrit rédigé comme il est dit au § précédent.

Au reçu de cet avis, l'Agent du poste opère comme si la draisine était parvenue à son poste et en rend « voie libre » au poste précédent.

Si le Conducteur de la draisine est arrivé au poste avec un train ayant pénétré dans le canton avec bulletins de marche prudente, l'Agent du poste applique les dispositions habituelles concernant les trains ayant circulé en canton occupé.

Lorsqu'il y a lieu, sur les lignes où fonctionne le block-system enclenché, de débloquer un signal de cantonnement, cette opération est effectuée par le Chef de service ou le Conducteur de la draisine légère, qui rétablit aussitôt le scellé.

2° Remise sur rails de la draisine légère.

La draisine légère ne doit être remise sur rails que si aucun train n'est engagé sur la voie intéressée entre les postes encadrant le point d'où la draisine peut reprendre sa marche et que si « voie libre » a été rendue du dernier train ayant circulé du poste amont au poste aval.

A cet effet, le Conducteur de la draisine s'entend avec le poste amont sur le moment où la remise sur rails pourra s'opérer.

Lorsqu'il a donné l'autorisation de remettre la draisine sur rails, l'Agent du poste amont annonce cette draisine comme si elle partait de son poste. S'il s'agit d'une ligne où fonctionne le block-system, cet Agent efface puis remet à l'arrêt le signal de cantonnement.

ART. 20. — Dispositions spéciales aux lignes munies du block-system absolu avec circuits de voie.

Sur les lignes munies du block-system absolu avec circuits de voie, le Bloqueur qui rend « voie libre » d'une draisine ou d'un train-draisine doit faire suivre la reddition de voie libre du signal spécial « Confirmation de voie libre » (2).

De son côté, le Bloqueur du poste amont ne doit considérer qu'il a reçu « voie libre » de la draisine ou du train-draisine que si la reddition de voie libre a été suivie du signal spécial « Confirmation de voie libre » (2).

(1) Si, en se rendant à pied au poste aval, le Conducteur de la draisine est rejoint par un train survenant avec bulletins de marche prudente, il l'arrête et opère comme s'il l'avait rencontré en se rendant au poste amont.

(2) Ou du signal « Essai de l'appareil », s'il n'existe pas de signal spécial « Confirmation de voie libre ».

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS SPÉCIALES AUX LIGNES A VOIE UNIQUE

ART. 21. — Accompagnement.

Sur les lignes à voie unique, un train-draisine dont l'itinéraire a été fixé à l'avance doit obligatoirement être accompagné par un Chef de train de l'Exploitation.

Sur les mêmes lignes, un train-draisine sans itinéraire fixe peut n'être pas accompagné par un Chef de train de l'Exploitation. Mais, dans ce cas, l'Agent de la Voie, Conducteur du train-draisine, remplit les fonctions de Chef de train. Sauf s'il s'agit d'un Agent supérieur ou d'un Agent conduisant une draisine légère, cet Agent doit, à cet effet, avoir subi un examen constatant qu'il connaît les prescriptions qui font l'objet des Chapitres I^{er}, II et IV de la présente Instruction de Service; il doit, en outre, être muni d'une autorisation écrite délivrée par le Chef d'Arrondissement de l'Exploitation et visée par le Chef d'Arrondissement de la Voie, autorisation dont il doit toujours être porteur.

En général, le Chef de train d'un train-draisine est muni d'un appareil téléphonique portatif qui lui sert à communiquer avec les gares voisines (1). Toutefois cet appareil ne peut pas être utilisé sur les lignes ou sections de lignes désignées à l'article 24.

Le Chef de train d'un train-draisine prend note sur le journal de train (2) de toutes les communications échangées avec les gares voisines, avec indication de l'heure de transmission ou de réception.

ART. 22. — Mise hors rails d'une draisine légère et reprise de marche après mise hors rails.

Le Conducteur d'une draisine légère peut mettre sa draisine hors rails ou la remettre sur rails entre deux gares en se conformant aux prescriptions de l'article 319 du Règlement général d'Exploitation.

Il peut également être autorisé à mettre sa draisine sur la voie lorsque cet engin n'a pas encore circulé entre les deux gares, moyennant l'échange des dépêches prévues par le dit article 319.

Dans les dépêches, les mots « Draisine légère » sont substitués à ceux « Machine ballast ».

Le Conducteur de la draisine légère prend note des communications téléphoniques sur une feuille volante qui tient lieu du bulletin mod. 363 prévu à l'article 4.

(1) Un Avis des Chefs d'Arrondissement de la Voie, visé par le Chef d'Arrondissement de l'Exploitation intéressé, désigne, pour chaque ligne ou section de ligne à voie unique, le fil téléphonique sur lequel doit être branché l'appareil téléphonique portatif.

(2) Ou au verso du bulletin mod. 363 s'il s'agit d'une draisine circulant isolément.

ART. 23. — Non fonctionnement du téléphone portatif.

Dans le cas faisant l'objet de l'article 22, il peut arriver que l'appareil téléphonique dont est muni le Conducteur d'une draisine légère cesse de fonctionner.

Cet Agent doit alors rendre la voie par expès.

Il peut la demander par le même moyen s'il veut remettre la draisine en circulation.

Pour rendre la voie par expès, le Conducteur de la draisine légère envoie un Cantonnier à la gare la plus voisine (gare A par exemple), porteur du bulletin mod. 363 sur lequel il a inscrit la mention :

« Draisine garée au km... à ... h.... m. Voie libre ».

Le Chef de la gare A prévient le Chef de la gare B par la dépêche suivante :

« Draisine garée au km... à ... h.... m. Voie libre ».

La gare B répond :

« Pris note du garage de la draisine au km... à ... h.... m. ».

Le Chef de la gare A annote comme suit le bulletin mod. 363 :

« Pris note du garage de la draisine au km... à ... h.... m. ».

et le remet au Cantonnier qui le rapporte au Conducteur de la draisine légère.

Pour reprendre la circulation, le Conducteur de la draisine légère envoie un Cantonnier à la gare la plus voisine, porteur du bulletin mod. 363 sur lequel il a inscrit la mention suivante :

« Je demande voie pour circuler entre A et B ».

La gare qui reçoit cette demande (la gare A, par exemple) s'assure avant de communiquer avec B, que ses signaux, s'adressant aux trains qui se dirigent vers B, sont et seront maintenus à l'arrêt, puis elle transmet à B la dépêche suivante :

« Draisine garée au km... demande voie pour circuler entre A et B. Dernier train expédié de A pour B est train n°... Dernier train reçu à A venant de B est train n° ... ».

La gare B s'assure avant de répondre :

1° que ses signaux s'adressant aux trains se dirigeant vers A sont et seront maintenus à l'arrêt;

2° que le dernier train reçu de A est bien le train indiqué par la dépêche comme parti le dernier de A et que le dernier train parti pour A, est bien le train indiqué par la même dépêche comme reçu le dernier à A. S'il en est bien ainsi, elle répond :

1^{er} cas

« Voie libre. Draisine peut circuler entre A et B. La voie restera fermée ».

Au contraire, si le dernier train annoncé comme reçu par A n'est pas le dernier train expédié par B, cette dernière gare répond à A :

2^e cas

« Dernier train parti pour A n'est pas train n° ... mais train n° ... La voie restera fermée ».

Lorsque le dernier train annoncé comme parti de B est arrivé à A, le Chef de cette dernière gare rend au Cantonnier, pour être remis au Conducteur de la draisine légère, le bulletin mod. 363, après y avoir porté la mention suivante :

« Draisine autorisée à circuler entre A et B. Voie libre.

« Date — Heure et signature ».

Ce n'est qu'après être en possession du bulletin mod. 363 ainsi annoté que la draisine peut être remise sur rails et circuler entre A et B.

ART. 24. — Lignes sur lesquelles le téléphone portatif ne peut pas être utilisé.

Le téléphone portatif ne peut pas être utilisé sur les lignes ou sections de lignes ci-après :

Riom à Châtel-Guyon
Le Puy à Langogne
Morez à Saint-Claude
Saint-Pierre-d'Albigny à Bourg-Saint-Maurice
Grenoble à Jarrie-Vizille
Nice à Breil-sur-Roya
Courty à Pont-de-Dore
Saint-Georges-d'Aurac à Langeac
La Bastide-Saint-Laurent-les-Bains à Alès.

Par suite si, sur ces lignes ou sections de lignes, une draisine légère doit être sortie des rails, ou mise sur rails, entre deux gares, le Conducteur de la draisine opère comme il est dit en cas de non fonctionnement du téléphone portatif (art. 23).

ART. 25. — Circulation d'un train-draisine pendant la suspension du service [application de l'article 24-c) de l'Ordre Général n° 14].

Sur les lignes à voie unique qui ne sont pas susceptibles d'être empruntées en détournement, un train-draisine sans itinéraire fixe peut être mis en marche pendant la suspension du service, à la condition que la voie soit demandée et obtenue pendant les heures d'ouverture des deux gares entre lesquelles le train-draisine doit circuler.

Le Chef de train (ou le Conducteur du train-draisine) doit prendre les dispositions nécessaires pour que la voie unique soit dégagée et que l'autorisation de circuler (journal de train ou bulletin mod. 363) soit rendue à l'une des deux gares *au plus tard* 10 minutes avant l'heure à laquelle le premier train régulier ou annoncé doit partir de l'une de ces deux gares après la reprise du service.

Une Consigne, commune aux Services de l'Exploitation et de la Voie, désigne les lignes sur lesquelles peuvent être appliquées les dispositions du présent article et fixe, s'il y a lieu, les mesures particulières d'exécution.

ART. 26. — Détresse.

En cas de détresse d'un train-draisine engagé entre deux gares, le Chef de train demande le secours en se conformant aux prescriptions réglementaires.

Le train-draisine doit être poussé ou tiré à la vitesse d'un homme au pas. Pendant tout le temps que dure l'acheminement du train-draisine, ainsi poussé ou tiré, le Conducteur reste à son poste, prêt à serrer son frein, tandis que les autres Agents accompagnant le train-draisine doivent en surveiller les véhicules et attelages, de façon à pouvoir faire les signaux d'arrêt au Mécanicien s'ils constatent une anomalie quelconque.

Les Chefs d'Arrondissement de l'Exploitation et les Chefs d'Arrondissement de la Voie et des Bâtiments sont chargés chacun en ce qui le concerne :

1° de porter la présente Instruction de Service à la connaissance de ceux de leurs Agents qui peuvent avoir à l'exécuter;

2° de veiller à son exécution.

*Pour le Chef
du Service de l'Exploitation :*
L'INGÉNIEUR EN CHEF,
St. MERMIER

*Le Chef du Service
de la Voie et des Bâtiments,*

HACHON

EXTRAITS DU RÈGLEMENT GÉNÉRAL D'EXPLOITATION

Circulation des trains

Dispositions communes aux lignes à double voie et aux lignes à voie unique.

PREScriptions SPÉCIALES AUX CONDUCTEURS Service dans les gares et en route.

Art. 127. — En prenant son poste :
Chaque Conducteur s'assure que le frein qui lui est confié fonctionne bien ;
Le Chef de train examine les attelages et les chargements et en signale les défauts au Chef de service ;

PREScriptions SPÉCIALES AUX MÉCANICIENS Circulation en dehors des gares.

Art. 161. — Avant la mise en marche des trains transportant des troupes, des trains conduits par plusieurs machines et des trains de machines, à l'approche des gares, pour les trains ne devant pas y marquer l'arrêt, à l'approche des passages à niveau en courbe, à l'entrée et à la sortie des tranchées en courbe, à l'entrée des souterrains, le Mécanicien doit faire jouer le sifflet pour avertir de l'approche du train.

Il siffle au moment où il va aborder un signal avancé (disque rouge, annonciateur) s'adressant à la voie qu'il parcourt, lorsque ce signal est en position de fermeture.

Il se sert également du sifflet comme moyen d'avertissement, toutes les fois que la voie ne lui paraît pas complètement libre, quand il croise dans une gare, station à service restreint, halte ou point d'arrêt, un autre train ou machine et lorsqu'il aperçoit des personnes en danger devant ou à proximité de la machine.

TRAINS DE SERVICE

Dispositions spéciales aux lignes à double voie.

Art. 208. — Les trains de service sont de deux catégories :

1° Trains accidentels ;

2° Trains permanents organisés pour un certain laps de temps déterminé ou non.

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 wagon muni d'un frein à vis.

Art. 209. — Un train de service accidentel ne peut être exécuté que sur l'ordre du Chef d'Arrondissement de l'Exploitation, écrit ou télégraphique et déterminant, au moins sommairement, l'itinéraire du train. Toutefois, en cas d'urgence, le Chef d'Arrondissement peut autoriser les Chefs de gare à expédier ces trains, sans Avis-Transport, dans les conditions fixées aux articles 212 et suivants.

Art. 210. — Un service permanent de ballast et de matériaux ne peut être organisé qu'en vertu d'un Avis-Transport du Chef d'Arrondissement de la Voie, visé par le Chef d'Arrondissement de la Traction et approuvé par le Chef d'Arrondissement de l'Exploitation.

Cet Avis-Transport est transmis :

- 1° Aux Chefs des gares situées sur le parcours du train de ballast ;
- 2° Aux Chefs des gares de formation qui peuvent avoir à lancer des trains sur ce parcours ;
- 3° Au Chef de train du train de ballast.

Art. 211. — Lorsqu'il n'y a sur une section qu'un seul service de ballast, comme c'est le cas le plus ordinaire, les trains de ce service ne sont pas assujettis à une marche tracée d'avance. Dans ce cas, l'Avis-Transport indique d'une manière précise :

- 1° Les gares ou points kilométriques entre lesquels les trains ont à circuler sur les voies principales ;
- 2° Les points de garage des wagons et machines ;
- 3° Les heures limites du travail ;
- 4° La durée du repos à donner aux Mécaniciens, Chauffeurs et Conducteurs ;
- 5° Les mesures spéciales qu'il peut y avoir lieu de prescrire dans l'intérêt de la sécurité et de la régularité du service.

Lorsqu'il y a sur une même section plusieurs services de ballast, les trains *d'un seul de ces services* peuvent circuler sans marche tracée d'avance.

Art. 212. — Lorsque l'Avis-Transport n'indique pas d'itinéraire fixe, 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.

L'attention du Chef de train doit se porter particulièrement sur les signaux d'arrière des trains de l'Exploitation, de sorte que le signalement des trains supplémentaires, facultatifs ou spéciaux, ne puisse lui échapper. Il doit aussi s'enquérir, avant son départ d'une gare, auprès du Chef de service, si des trains supplémentaires, facultatifs ou spéciaux sont annoncés. Mais il ne doit pas oublier que des trains facultatifs ou spéciaux peuvent être expédiés sans être signalés. En conséquence, pendant tout le temps où son train circule ou stationne sur les voies principales, il doit se tenir sur ses gardes et agir toujours comme si un train était attendu.

Art. 213. — Il est interdit de faire monter les hommes sur les wagons chargés des trains de service, à moins qu'il ne leur soit possible de s'y maintenir sans effort pendant la marche et au moment des arrêts.

Art. 214. — Sur les voies principales, en dehors des gares, le Chef de train à 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.

Les aiguilles de cette communication sont manœuvrées par un Agent de la Voie qui, en dehors des moments où il les manœuvre, les tient constamment cadenassées.

Art. 216. — Sur un parcours quelconque, la vitesse d'un train de service est soumise aux mêmes limitations que celle d'un train de marchandises.

Toutefois, par dérogation au 3° de l'article 160, la vitesse des machines chasse-neige circulant comme trains de service peut, quelle que soit la pente de la voie, atteindre 45 kilomètres toutes les fois que le type des machines ou la limite de vitesse inscrite pour la section de ligne sur le Livret de marche ne s'y opposent point.

Quand un train de service est fait sans marche tracée à l'avance, le Chef de train fait connaître au Mécanicien, à chaque trajet, la vitesse moyenne à observer.

Art. 217. — En approchant des gares, le Mécanicien d'un train de service doit ralentir sa marche, de manière pouvoir s'arrêter au besoin au point de stationnement ordinaire des trains.

Dispositions spéciales aux lignes à voie unique

Art. 315. — Les trains de service, dont l'itinéraire a été fixé à l'avance, sont assimilés aux trains spéciaux, et circulent conformément aux dispositions des articles 309 à 313.

Art. 316. — Des trains de service peuvent circuler, sans itinéraires fixes, dans les intervalles des passages des trains, en se conformant aux dispositions des articles 208, 210, 211, 213, 214, 216 et 217 et de plus aux suivantes.

Art. 317. — Les Chefs de train des trains de service concertent leur marche avec les Chefs de gare, en se conformant aux règles ci après :

1° Un train de service doit toujours être garé dix minutes avant l'heure à laquelle les trains réguliers ou annoncés doivent partir de l'une des gares entre lesquelles il circule ;

2° S'il s'agit d'une ligne cantonnée téléphoniquement, la circulation d'un train de service se fait sans se servir du cantonnement. Si la gare n'a pas reçu voie libre du train précédent, elle ne doit expédier le train de service qu'à dix minutes au moins d'intervalle de ce train ; elle remet alors au Mécanicien du train de service l'ordre écrit de marcher à vue et annote en conséquence le journal du Chef de train.

Sur les lignes munies du block-system, le Chef de gare se conforme aux prescriptions des règlements correspondants.

Art. 318. — Aucun train de service ne peut quitter une gare sans un ordre du Chef de service. Celui-ci ne le donne qu'après avoir demandé la voie par télégraphe à la gare suivante et l'avoir obtenue ; il inscrit cet ordre sur le journal du Chef de train.

Avant de télégraphier, chacune des gares s'assure que ces signaux fixes s'adressant aux trains se dirigeant vers l'autre sont à l'arrêt et seront maintenus dans cette position, tant que le train de service n'aura pas dégagé la voie entre les deux gares.

Les dépêches à échanger dans ces circonstances ne diffèrent de celles de l'article 313 que par la substitution des mots « machine ballast » à ceux-ci : « facultatif N°... non annoncé (ou train spécial non annoncé) ».

Lorsque le train est arrivé à la gare ou est revenu à son point de départ, la gare qui le reçoit retire aussitôt des mains du Chef de train le journal de train, puis elle télégraphie à l'autre gare :

Machine ballast { arrivée } Voie libre.
 { ou rentrée }

A quoi la gare attaquée répond

Pris note de { l'arrivée } de machine ballast.
 { la rentrée }

Aucune circulation ne peut s'engager entre les deux gares avant que l'échange de ces deux dépêches soit terminé.

Art. 319. — Lorsqu'un train de ballast doit stationner dans une sablière pourvue d'un poste télégraphique, assez longtemps pour qu'il y ait lieu de rétablir la circulation des trains de l'Exploitation pendant le stationnement, le Chef de train prévient chacune des deux gares de part et d'autre de la sablière par la dépêche suivante :

Première dépêche.

Machine ballast garée à sablière à... h... m. Voie libre.

Chacune des gares répond :

Pris note de l'arrivée de machine ballast à sablière à... h... m.

A partir du moment où il a transmis sa dépêche, et alors même qu'il n'aurait pas reçu de réponse, il est formellement interdit au Chef de train de sortir de son garage, sans en avoir obtenu l'autorisation de chacune des deux gares voisines. Il télégraphie d'abord à A :

Deuxième dépêche.

Je demande voie pour circuler entre A et B.

La gare A, avant de répondre, s'assure que ses signaux, s'adressant aux trains qui se dirigent sur B, sont et seront maintenus à l'arrêt, puis elle répond :

Dernier train expédié de A pour B est train N°... Dernier train reçu de B est train N°... La voie restera fermée.

Après réception de la réponse de A, le Chef de train télégraphie à B :

Troisième dépêche.

Je demande voie pour circuler entre A et B. Dernier train expédié de A pour B est train N°... Dernier train reçu à A venant de B est train N°...

La gare B (interrogée en dernier) s'assure avant de répondre :

1° Que ses signaux, s'adressant aux trains qui se dirigent vers A, sont et seront maintenus à l'arrêt ;

2° Que le dernier train reçu de A est bien le train indiqué par la dépêche comme parti le dernier de A et que le dernier train parti pour A est bien le train indiqué par la même dépêche comme reçu le dernier à A. S'il en est bien ainsi, elle répond :

(1^{er} CAS).

Voie libre. Machine ballast peut circuler entre A et B. La voie restera fermée.

Au contraire, si le dernier train annoncé comme reçu par A n'est pas le dernier train expédié par B, cette dernière gare répond à la sablière :

(2^e CAS).

Dernier train parti pour A n'est pas train N°... mais train N°... Prévenez A. La voie restera fermée.

Le Chef de train transmet ce renseignement à A. Il reste dans le circuit jusqu'à ce qu'il ait reçu de A avis de l'arrivée du dernier train expédié par B, et ne sort de la sablière qu'après réception de cet avis.

Art. 320. — En cas d'interruption du télégraphe, les trains de ballast sans itinéraire fixe doivent cesser leur service.

Si l'interruption se produit pendant qu'un train de ballast est engagé entre deux gares, la gare où il vient se garer ne pouvant prévenir l'autre par dépêche de la rentrée du train (art. 318), la prévient par écrit. L'avis est porté soit par un exprès, soit par le Chef de train d'un train ordinaire, soit par le Chef de transport avec la machine du train de ballast, qui revient ensuite prendre son train ou rentre au dépôt, en s'adjoignant au premier train utilisable.

Art. 321. — Par surcroît de précaution, toutes les fois que la voie est occupée par un train de ballast, chacune des gares entre lesquelles il circule place un drapeau rouge entre les rails de la voie principale, en avant de la gare, du côté du train de ballast, de manière à arrêter tout train ou machine qui, par suite d'une inadvertance coupable, quitterait la gare pour se diriger de ce côté sur la voie unique. La nuit, le drapeau est remplacé par une lanterne dont le feu rouge est dirigé vers la gare.

Art. 322. — Les trains de ballast sont couverts, pendant toute la durée de leur séjour entre deux gares, par les signaux de ces gares. En conséquence, lors des arrêts de ces trains sur la voie, les Conducteurs n'ont pas à les faire couvrir, sauf en cas de détresse.

Art. 323. — En cas de détresse d'un train de ballast, le Chef de train de ce train demande la machine de secours comme aux articles 332 et suivants, après avoir couvert son train dans la direction d'où elle doit venir. De plus, le train de ballast marchant dans les deux sens n'a ni avant ni arrière; il faut donc que le Chef de train dans sa demande, désigne explicitement cette direction.

Paris, le 26 Avril 1939.

INSTRUCTION DE SERVICE

Série **MOUVEMENT-Ex**

CoL.

Nm
13

RÉGION
DU
SUD-EST

Sous-Série **RÈGLEMENTATION N° 112**

Série **MATÉRIEL ET TRACTION-MT**

Nm
13

Sous-Série **CIRCULATION ET UTILISATION DU MATÉRIEL N° 11**

Série **ENTRETIEN-VB**

Nm
34

Sous-Série **ENTRETIEN ET SURVEILLANCE N° 13**

(ex-Ordre de service N° 36 (1926) Exploitation)
(ex N° 1381 Matériel et Traction)
(ex N° 3286 du Tableau Chronologique de la Voie)

Applicable à partir d'une date qui sera fixée par Ordre Régional

**SERVICE DES MACHINES CHASSE-NEIGE
ET DES APPAREILS FLANGER**

SERVICE DES MACHINES CHASSE-NEIGE ET DES APPAREILS FLANGER

§ 1^{er}. — Dispositions générales.

ARTICLE PREMIER. — Sur les parties de la Région où, pendant la saison d'hiver, la circulation des trains est plus ou moins exposée à être entravée par l'abondance des neiges, le Service de la Voie fait usage, pour déblayer les voies, de machines chasse-neige et d'appareils Flanger.

Les chasse-neige sont remisés soit dans les dépôts, soit dans les gares munies de machines de réserve sur lesquelles ils peuvent être montés, soit dans certaines gares dénommées au tableau ci-après qui ne possèdent ni dépôt, ni machine de réserve; ils ne peuvent sortir de leur remisage que sur la demande du Chef de section de la Voie ou du Chef de district intéressé (1).

Il existe actuellement deux appareils Flanger remisés l'un à Pontarlier et l'autre à Langeac.

Le premier appareil est affecté aux sections de lignes de Mouchard à Pontarlier, Frasné à Vallorbe, Pontarlier à Vallorbe, Pontarlier à Gilley et Andelot à Morbier. Le Service local de la Traction règle les couteaux de cet appareil pour la circulation en courbes de 350 mètres de rayon pour le trajet Mouchard-Pontarlier et de 300 mètres pour les trajets Pontarlier-Gilley, Pontarlier-Vallorbe et Andelot-Morbier.

Le second appareil est affecté normalement à la section de ligne de Saint-Georges-d'Aurac à Villefort, mais, en cas de besoin, et sur demande du Service de la Voie, il peut être envoyé sur les parties de lignes de Saint-Georges-d'Aurac au Puy, d'Arlanc à Darsac et de Thiers à Boën, ainsi que sur la ligne de Lyon à Marseille.

Le Service local de la Traction règle, d'accord avec celui de la Voie, les couteaux de l'appareil **pour les courbes de plus petit rayon où il est appelé à circuler.**

(1) Il va sans dire que, dans ces circonstances, le concours des Agents de tous les Services doit être acquis au Chef de section de la Voie ou au Chef de district, pour lui faire tenir, sans aucun retard, tous les renseignements qui peuvent leur être parvenus d'une façon quelconque sur la situation de la ligne.

Les règles relatives à la circulation de ces appareils sont les mêmes que celles d'un chasse-neige ordinaire.

Les prescriptions de la présente Instruction de Service leur sont donc entièrement applicables.

ART. 2. — Si le chasse-neige demandé est remisé dans un **dépôt** ou une annexe, la demande est adressée au Chef local de l'établissement qui fait monter immédiatement le chasse-neige sur une machine appropriée et met cette machine à la disposition des Agents de la Voie.

Si le chasse-neige demandé est remisé dans une **gare munie d'une machine de réserve sur laquelle il peut être monté**, la demande est transmise au Mécanicien de réserve qui monte immédiatement le chasse-neige sur sa machine et se met à la disposition des Agents de la Voie. Les Agents de l'Exploitation et de la Voie doivent aider le Mécanicien à effectuer ce montage; l'Agent de la Voie qui a ainsi demandé le chasse-neige doit en avertir le Chef de dépôt qui prend les mesures utiles pour le remplacement de la machine de réserve, s'il y a lieu.

Si le chasse-neige demandé est remisé dans une **gare ne possédant ni dépôt, ni machine de réserve**, la demande est transmise par dépêche au dépôt intéressé qui, aussitôt, désigne une machine en stationnement dans cette gare ou à défaut en envoie une sans retard; le personnel de la machine monte le chasse-neige dès qu'il est prévenu ou qu'il est arrivé sur les lieux et se met à la disposition des Agents de la Voie; les Agents de l'Exploitation et de la Voie doivent aider le Mécanicien à effectuer le montage.

ART. 3. — Les machines chasse-neige doivent être accompagnées par un **Agent de la Voie** et par un **Agent de l'Exploitation** (Chef ou Sous-chef de gare, ou, en cas d'empêchement, Chef de train délégué à cet effet).

La présence de ces deux Agents sur la machine est obligatoire.

Les appareils **Flanger** doivent être, en outre, accompagnés par le Chef de la Brigade du Service Electrique chargé de l'entretien de la section de ligne intéressée, ou par son remplaçant.

§ 2. — Répartition et affectation des chasse-neige.

ART. 4. — La répartition des chasse-neige et les limites dans lesquelles ils peuvent circuler sont indiquées dans le tableau ci-après :

DÉPÔT OU GARE DE REMISAGE	NOMBRE de CHASSE-NEIGE	NUMÉROS des APPAREILS	LIGNES OU SECTIONS DE LIGNES auxquelles chaque machine chasse-neige est affectée
Villeneuve-Saint-Georges-Triage..	1	22	de Paris à Melun, par Brunoy et Corbeil-Essonne, sur toutes voies.
Montereau	1	24	de Melun à Montereau, par Moret-les-Sablons. de Melun à Montereau, par Héricy. de Moret-les-Sablons (bif.) à Malesherbes (bif.).
Sens	1	45	de Montereau à Sens. de Triguères à Sens.
		35	de Sens à Tonnerre.
Laroche-Migennes .	2	70	de Laroche-Migennes (bif.) à Clamecy. d'Auxerre-Saint-Gervais à Toucy-Moulins. de Saint-Florentin-Vergigny à Monéteau-Gurgy.
Autun	1	57	de Maison-Dieu (bif.) à Dracy-Saint-Loup (bif.). d'Etang (bif.) à Santenay-les-Bains (bif.). d'Etang au Creusot.
		26	de Tonnerre à Darcey (Côte-d'Or).
Les Laumes-Alésia.	3	82	des Laumes-Alésia à Epinac-les-Mines.
		44	de Cravant-Bazarnes Poste 3 (bif.) à Avallon. d'Avallon à Nuits-sous-Ravières. d'Avallon à Pouillenay (bif.).
		20	de Dijon-Ville à Epinac-les-Mines. de Darcey (Côte-d'Or) à Chagny. de Dijon-Ville (bif. d'Is-sur-Tille-Longvic) à Is-sur-Tille.
Perrigny	2	69	de Perrigny (bif. de Seurre) à Saint-Amour (bif.). de Seurre (bif.) à Allerey (bif.). d'Allerey à Chagny. de Saint-Loup-de-la-Salle (bif. de Beaune) à Beaune. de Dijon-Ville (bif. de Belfort) à Auxonne. d'Auxonne (bif. de Villers-les-Pots) à Gray. d'Auxonne (bif. de Chalon) à Saint-Jean-de-Losne (bif.).
Chalon-sur-Saône..	1	66	de Chagny à Chalon-sur-Saône. de Chalon-sur-Saône à Dôle-Ville (bif.). de Chalon-sur-Saône à Cluny.
Montchanin	1	46	de Chagny à Montchanin. de Montchanin (bif.) à Paray-le-Monial. de Saint-Gengoux à Montchanin. de Montchanin au Creusot.

DÉPÔT OU GARE DE REMISAGE	NOMBRE de CHASSE-NEIGE	NUMÉROS des APPAREILS	LIGNES OU SECTIONS DE LIGNES auxquelles chaque machine chasse-neige est affectée
Mâcon	1	47	de Chalon-sur-Saône à Mâcon. de Mâcon à Bourg. de Mâcon à Cluny.
Lyon-Vaise	1	71	de Mâcon (bif.) à Lyon-Mouche. de Belleville-sur-Saône à Beaujeu. de Lyon-Perrache-1, aiguille P.L., à Lyon-Perrache-2. de Collonges-Fontaines à Lyon-Saint-Clair. de Lyon-Saint-Paul à L'Arbresle. Raccordement de Lyon-Vaise à Lyon-Gorge-de-Loup (bif.).
Saint-Rambert-d'Albon	1	74	de Lyon-Mouche à Saint-Rambert-d'Albon. de Saint-Rambert-d'Albon à Rives (bif.).
		10	de Saint-Rambert-d'Albon à Portes. de Valence à Romans-Bourg-de-Péage.
Portes	3	68	de Livron à Die. de Portes à Montélimar.
		92	de Livron à La Voulte-sur-Rhône (bif. Sud). du Pouzin (bif.) à Privas. de Peyraud au Teil.
Pierrelatte (1)	1	75	de Montélimar à Pierrelatte.
Avignon	1	41	Traversée du Rhône à Avignon. de Pierrelatte à Avignon. de Pierrelatte à Nyons.
Miramas	1	33	d'Avignon à Marseille-Saint-Charles. Raccordement des Chartreux. d'Arles à Port-Saint-Louis-du-Rhône. de Pertuis (bif.) à Aix-en-Provence. d'Aix-en-Provence (bif.) à Rognac. de L'Estaque à Marseille-Joliette. de Salon à La Calade-Eguilles. de Miramas à L'Estaque.
Carnoules	1	34	de Marseille-St-Charles (bif. de Toulon) à Vintimille. d'Aix-en-Provence à Marseille-Saint-Charles (bif.). de Gardanne à Carnoules (Poste 2). de Marseille-Blancarde (bif.) à Marseille-Prado. d'Aubagne à La Barque. de La Pauline-Hyères (bif.) aux Salins-d'Hyères. des Arcs à Draguignan. de Cannes-La Bocca (bif.) à Grasse. de Nice à Breil-sur-Roya.

(1) Quand le chasse-neige n° 75 de Pierrelatte devra être employé sur la section de Montélimar à Pierrelatte, il pourra être envoyé, le cas échéant, de Montélimar à Livron pour y être tourné, en circulant comme machine isolée dans les conditions réglementaires.

DÉPÔT OU GARE DE REMISAGE	NOMBRE de CHASSE-NEIGE	NUMÉROS des APPAREILS	LIGNES OU SECTIONS DE LIGNES auxquelles chaque machine chasse-neige est affectée
Montargis	2	23	de Montargis à Cosne. de Montargis à Triguères. de Triguères à Toucy-Moulins. de Fontenoy à Surgy. de Gien à Toucy-Moulins.
Nevers	1	49	de Corbeil-Essonnes à Montargis (bif.). de Bourron (bif.) à Montargis.
Clamecy	1	50	de Cosne à Moulins. de Nevers (1 ^{re} bif.) à Etang.
Moulins	1	25	de Cosne à Clamecy (bif. de Beaugy). de Nevers (2 ^e bif.) à Clamecy. de Clamecy (bif. P. 2) à Cercy-la-Tour (bif.). de Tamnay-Châtillon à Château-Chinon.
St-Germ.-d.-Fossés	1	51	de Moulins à Gilly-sur-Loire. de Moulins à Saint-Germain-des-Fossés. de Cercy-la-Tour à Gilly-sur-Loire (bif.).
Clermont-Ferrand.	1	28	de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont-Ferrand (bif. de Thiers). de Saint-Germain-des-Fossés (bif. Poste 3) à Roanne. de Riom à Châtel-Guyon. de La Ferté-Hauterive à Gannat.
Brioude	2	67	de Clermont-Ferrand à Thiers. de Saint-Germain-des-Fossés (bif. de Vichy) à Courty. de Vichy à Riom.
Langeac	1	84	de Brioude à Saint-Flour.
Langogne	1	102	de Clermont-Ferrand à Saint-Georges-d'Aurac.
		38 (1) et l'appareil Flanger (4). (2), (3), (4).	de Saint-Georges-d'Aurac à Langogne. de Saint-Georges-d'Aurac à Villefort.
		3 (3)	de Langogne à La Bastide-Saint-Laurent-les-Bains.

(1) Le chasse-neige n° 38 et l'appareil Flanger de Langeac pourront circuler en même temps sur la section de Saint-Georges-d'Aurac à Langogne, à la condition qu'un seul des chasse-neige ou appareil pourra circuler sans marche tracée à l'avance.

(2) En cas de besoin, l'appareil Flanger de Langeac pourra être envoyé sur les parties de lignes de Saint-Georges-d'Aurac au Puy, d'Arlanc à Darsac et de Thiers à Boën, ainsi que sur la ligne de Lyon à Marseille. Il pourra circuler sur les différentes sections de ces lignes en même temps que les chasse-neige qui y sont affectés, à la condition que sur chaque section un seul des chasse-neige ou appareil pourra circuler sans marche tracée à l'avance.

(3) Le chasse-neige n° 3 et l'appareil Flanger de Langeac pourront circuler en même temps sur la section de Langogne à La Bastide-Saint-Laurent-les-Bains, à la condition qu'un seul des chasse-neige ou appareil pourra circuler sans marche tracée à l'avance.

(4) Le chasse-neige n° 4 de Villefort et l'appareil Flanger de Langeac pourront circuler en même temps sur la section de La Bastide-Saint-Laurent-les-Bains à Villefort, à la condition qu'un seul des chasse-neige ou appareil pourra circuler sans marche tracée à l'avance.

DÉPÔT OU GARE DE REMISAGE	NOMBRE de CHASSE-NEIGE	NUMÉROS des APPAREILS	LIGNES OU SECTIONS DE LIGNES auxquelles chaque machine chasse-neige est affectée
Villefort	1	4 (1)	de La Bastide-Saint-Laurent-les-Bains à Villefort.
Alès	3	14	d'Alès à Vogüé. de Robiac à Bessèges et à La Valette. d'Alès à L'Ardoise. de Saint-Julien-les-Fumades (bif.) au Martinet.
		42	de Villefort à Alès.
		52	d'Alès à Nozières-Brignon. de Mas-des-Gardies à Quissac (bif.). de Lézan à Saint-Jean-du-Gard.
Nîmes	3	15	de Saint-Césaire au Vigan. de Lunel (bif. du Vigan) à Sommières (bif.). de Sommières (bif.) aux Mazes-le-Crès (bif.). de Lunel (bif.) à Aimargues (bif.). de Lunel à Sète.
		9	de Nîmes (embranchement d'Alès) à Nozières-Bri- gnon. de Nozières-Brignon à Uzès. de Remoulins à Saint-Julien-les-Fumades (bif.). de Lafoux-les-Bains (bif.) à Pont-d'Avignon.
		53	de Tarascon à Lunel. de Beaucaire (marchandises) (bif.) à Lafoux-les- Bains (bif.). de Grézan (bif.) à Lafoux-les-Bains (bif.). de Saint-Césaire (bif.) au Grau-du-Roi. d'Arles au Cailar (bif.).
Roanne	2	32	de Roanne (bif. du Coteau) à Saint-Germain-au- Mont-d'Or (bif.). de Roanne à Saint-Just-sur-Loire (bif.).
		78	du Coteau (bif.) à Paray-le-Monial. de Pouilly-sous-Charlieu à Clermain.
Montbrison	1	17	de Thiers à Bonson.
Saint-Etienne- Châteaureux.	2	16	de Saint-Just-sur-Loire à Givors-Ville. de Saint-Just-sur-Loire (bif.) à Fraisse-Unieux (bif.). de Saint-Just-sur-Loire à Bonson. de Bonson à Saint-Bonnet-le-Château. de Saint-Etienne-Châteaureux à Aurec. de Saint-Etienne-Le Clapier à La Béraudière. de L'Etivalière (bif.) à Saint-Etienne-Pont-de-l'Ane.
		48	de Montbrison à L'Arbresle.

(1) Le chasse-neige n° 4 et l'appareil Flanger de Langeac pourront circuler en même temps sur la section de La Bastide-Saint-Laurent-les-Bains à Villefort, à la condition qu'un seul des chasse-neige ou appareil pourra circuler sans marche tracée à l'avance.

DÉPÔT OU GARE DE REMISAGE	NOMBRE de CHASSE-NEIGE	NUMÉROS des APPAREILS	LIGNES OU SECTIONS DE LIGNES auxquelles chaque machine chasse-neige est affectée
Fraisse-Unieux	1	65	de Firminy (bif.) à Saint-Rambert-d'Albon.
Badan	1	36	de Lyon-Perrache-2 à Givors-Ville. de Chasse à Badan (bif.). de Givors-Canal (bif.) à Peyraud. de Givors-Canal à Lozanne. Raccordement Chasse-Paray-le-Monial (bif. du Poste 4 de Givors-Canal à bif. du Poste 3 de Givors-Canal).
Le Teil	1	13	du Teil à Vogüé. de Vogüé à Lalevade-d'Ardèche-Prades et à Lar- gentière. du Teil à Pont-d'Avignon.
Besançon-Viotte . . .	2	29	de Besançon-Viotte (bif. de Morteau) à L'Hôpital- du-Gros-Bois. de L'Hôpital-du-Gros-Bois à Lods.
		31	de Besançon-Viotte à Labarre. de François (bif.) à Arc-Senans (bif.). de Gray (bif.) à Miserey (bif.). de Besançon-Viotte (bif. de Vesoul) à Vesoul. de Montbozon à Lure. de Besançon-Viotte à Clerval.
Morteau	2	62	de L'Hôpital-du-Gros-Bois à Morteau.
		27	de Morteau au Locle.
Dôle-Ville	2	54	d'Auxonne à Labarre.
		73(1)	de Dôle-Ville (bif.) à Mouchard. de Montagney à Fraisans. de Dôle-Ville (bif.) à Poligny.
Montbéliard	1	60	de Clerval à Belfort. de Montbéliard (bif.) à Morvillars. de Voujaucourt (bif.) à Saint-Hippolyte.
Mouchard	3	96, 97, 98(2)	de Mouchard à Andelot (Jura). de Mouchard à Salins.

(1) En cas d'insuffisance des chasse-neige n°s 99 et 100 de Pontarlier pour assurer le déblaiement des lignes desservies par ces appareils, on pourra demander au dépôt de Dôle de fournir un ou deux de ses chasse-neige.

(2) Les chasse-neige n°s 96, 97, 98, et l'appareil Flanger de Pontarlier pourront circuler en même temps sur la section de Mouchard à Andelot (Jura), à la condition qu'un seul de ces chasse-neige ou appareil pourra circuler sans marche tracée à l'avance.

DÉPÔT OU GARE DE REMISAGE	NOMBRE de CHASSE-NEIGE	NUMÉROS des APPAREILS	LIGNES OU SECTIONS DE LIGNES auxquelles chaque machine chasse-neige est affectée
Pontarlier	2	99 100 (1) (3) et l'appareil Flanger (2), (3), (4), (5).	d'Andelot (Jura) à Pontarlier. de Pontarlier à Vallorbe. de Pontarlier à Gilley.
Vallorbe	1	93(4)	de Vallorbe à Frasne.
Lons-le-Saunier . . .	2	55	de Lons-le-Saunier à Bourg. de Saint-Jean-de-Losne à Lons-le-Saunier. de Chalon-sur-Saône à Lons-le-Saunier (bif.).
		80	de Mouchard à Lons-le-Saunier (bif.). de Lons-le-Saunier à Champagnole (bif.).
Morez	1	77 (5)	d'Andelot à Saint-Claude.
Bourg	2	59	de Saint-Germain-du-Plain à Bourg. de Sathonay-Rillieux à Bourg (bif.). de Lyon-Croix-Rousse à Trévoux.
		81	de Bourg à La Cluse. de Bourg à Ambérieu.
Bellegarde (Ain) . .	3	30	de Bellegarde (Ain) à La Cluse. de La Cluse à Saint-Claude.
		89	de Collonges-Fort-l'Ecluse (bif.) à Divonne-les- Bains.
		76 (6)	de Culoz à La Plaine.
Vénissieux	1	40	de Lyon-Mouche (bif. du Poste 2) à Ambérieu. de Lyon-Saint-Clair à Sathonay-Rillieux.

(1) En cas d'insuffisance des chasse-neige n°s 99 et 100 de Pontarlier pour assurer le déblaiement des lignes desservies par ces appareils, on pourra demander au dépôt de Dôle de fournir un ou deux de ses chasse-neige.

(2) Les chasse-neige n°s 96, 97, 98 de Mouchard et l'appareil Flanger de Pontarlier pourront circuler en même temps sur la section de Mouchard à Andelot (Jura), à la condition qu'un seul de ces chasse-neige ou appareil pourra circuler sans marche tracée à l'avance.

(3) Les chasse-neige n°s 99 et 100, et l'appareil Flanger pourront circuler en même temps sur les sections d'Andelot (Jura) à Pontarlier et de Pontarlier à Vallorbe, à la condition qu'un seul des chasse-neige ou appareil pourra circuler sans marche tracée à l'avance.

(4) Le chasse-neige n° 93, et l'appareil Flanger de Pontarlier pourront circuler en même temps sur la section de Vallorbe à Frasne, à la condition qu'un seul des chasse-neige ou appareil pourra circuler sans marche tracée à l'avance.

(5) Le chasse-neige n° 77, et l'appareil Flanger de Pontarlier pourront circuler en même temps sur la section d'Andelot (Jura) à Morbier, à la condition qu'un seul des chasse-neige ou appareil pourra circuler sans marche tracée à l'avance.

(6) Le chasse-neige n° 76 peut continuer jusqu'à Genève pour s'y tourner en circulant comme machine isolée, dans les conditions réglementaires.

DÉPÔT OU GARE DE REMISAGE	NOMBRE de CHASSE-NEIGE	NUMÉROS des APPAREILS	LIGNES OU SECTIONS DE LIGNES auxquelles chaque machine chasse-neige est affectée
Ambérieu	1	85	d'Ambérieu à Culoz. d'Ambérieu à Montalieu-Vercieu.
Chambéry- Challes-les-Eaux	4	39 (1)	de Culoz à Chambéry-Challes-les-Eaux. d'Aix-les-Bains (bif.) à Annecy (bif.).
		63 (1)	de Chambéry-Challes-les-Eaux à Saint-Jean-de-Maurienne.
		86 (1)	de Chambéry-Challes-les-Eaux à St-André-le-Gaz.
		87 (1)	de Saint-Pierre-d'Albigny (bif.) à Moutiers-Salins. de Moutiers-Salins à Bourg-Saint-Maurice.
St-André-le-Gaz ..	1	72	de Lyon-Mouche (bif. de Vénissieux) à Rives. de Pressins (bif.) à Virieu-le-Grand.
Annecy	1	91	d'Annecy (bif.) à La Roche-sur-Foron. d'Annecy (bif.) à Albertville (bif.).
Annemasse	2	37	de Bellegarde (bif. de Longera) au Bouveret. d'Annemasse à Genève-Eaux-Vives.
		79	d'Annemasse à La Roche-sur-Foron. de La Roche-sur-Foron à Saint-Gervais-les-Bains- Le Fayet.
Modane	1	8	de Saint-Jean-de-Maurienne à Modane.
Grenoble	2	12	de Rives à Grenoble. de Romans-Bourg-de-Péage à Moirans (bif.). de Grenoble à Montmélian (bif.).
		18	de Grenoble (bif.) à Monestier-de-Clermont.
Briançon	1	58	d'Embrun à Briançon.
Veynes	4	19 et 101 (2)	de Monestier-de-Clermont à Aspres-sur-Buëch.
		61	de Veynes à Embrun.
		43	de Die à Veynes. de Sisteron à Veynes (bif.).

(1) Les chasse-neige n° 39, 63, 86 et 87 ont été modifiés pour permettre leur circulation sur les lignes électrifiées équipées avec rail conducteur.

(2) Les chasse-neige n° 19 et 101 pourront circuler en même temps sur la section de Monestier-de-Clermont à Aspres-sur-Buëch, à la condition qu'un seul des chasse-neige pourra circuler sans marche tracée à l'avance.

DÉPÔT OU GARE DE REMISAGE	NOMBRE de CHASSE-NEIGE	NUMÉROS des APPAREILS	LIGNES OU SECTIONS DE LIGNES auxquelles chaque machine chasse-neige est affectée
Pertuis	1	7	de Pertuis à Sisteron. de Saint-Auban à Digne.
Cavaillon	2	56	de Pertuis à Cavaillon. de Volx à Forcalquier et à Cavaillon. de Cavaillon à Miramas.
		11	de Sorgues à Carpentras. d'Avignon à Cavaillon. d'Orange à L'Isle-Fontaine-de-Vaucluse.
Paray-le-Monial ...	1	90	de Paray-le-Monial à Gilly-sur-Loire. de Paray-le-Monial à Lozanne. de Paray-le-Monial à Cluny.
Sembadel	3	88	de Sembadel à Saint-Bonnet-le-Château.
		94	de Sembadel à Pont-de-Dore.
		5	de Sembadel à Darsac.
Le Puy	2	64	du Puy à Saint-Georges-d'Aurac.
		6	du Puy à Aurec. du Puy à Langogne.

§ 3. — Circulation des machines chasse-neige.

ART. 5. — En général, les machines chasse-neige circulent isolément et, dans ce cas, conformément aux dispositions de l'article 76 du Règlement général d'Exploitation, leur circulation est assimilée à celle des **trains de service** sans itinéraires fixes (1).

Elle est réglementée dès lors :

1° Sur les lignes à double voie, par les articles 208 et 210 à 217 du Règlement général d'Exploitation (2);

2° Sur les lignes à voie unique, par les articles 316 à 323 du même Règlement (2).

(1) Les écritures à tenir, lorsque les chasse-neige circulent comme trains de service, sont : Journal de train mod. 333 (bleu) et bulletin de traction mod. 345 (bleu), pour une machine circulant isolément; à ces deux pièces s'ajoute la feuille de mouvement de matériel mod. 339 (bleu), pour une machine chasse-neige remorquant un ou plusieurs véhicules.

(2) On substitue simplement, dans les dépêches à passer, les mots « *Machine chasse-neige* » aux mots « *Machine ballast* ».

La présente Instruction de Service tient lieu et place des Avis-Transports prévus par l'article 210 du Règlement général d'Exploitation comme devant être établis de concert entre les Chefs d'Arrondissement de la Voie, de la Traction et de l'Exploitation.

ART. 6. — L'Agent de la Voie, qui demande la mise en circulation d'une machine chasse-neige dans les conditions prévues pour les trains de service, s'assure **préalablement** qu'aucun autre train de service n'est autorisé à circuler sur la partie de la voie à faire parcourir par la machine chasse-neige.

Si une autorisation de ce genre existe, il prend d'office, après entente avec les Agents locaux de l'Exploitation, toutes les mesures utiles pour **interdire**, jusqu'à nouvel ordre, **la circulation de tout autre train de service** que celui de la machine chasse-neige. Il ne demande cette dernière que quand il a reçu les accusés de réception écrits ou télégraphiques de l'interdiction précitée, et pour cela, il se conforme aux instructions suivantes :

(a) — Si le train de ballast à interdire est remis à la gare ou près de la gare où se trouve l'Agent de la Voie précité, il avisera simplement le Chef de transport que le train de ballast ne devra pas sortir jusqu'à nouvel ordre, et prendra son accusé de réception.

(b) — Si le train de ballast à interdire n'est pas remis à la gare ou près de la gare où se trouve l'Agent de la Voie chargé de faire circuler la machine chasse-neige, ce dernier devra passer une dépêche ainsi conçue au Chef de gare le plus rapproché de l'endroit où se trouve le train de ballast :

« Donnez ordre au Chef de transport du train de ballast de cesser de circuler.

« Prévenez-moi dès que vous aurez reçu l'accusé de réception du Chef de transport. »

ART. 7. — Les machines chasse-neige peuvent également être expédiées aux lieu et place d'un train supprimé (article 76 du Règlement général d'Exploitation). Lorsqu'elles circulent dans ces conditions, elles doivent observer toutes les règles régissant la marche du train dont elles ont pris la place.

Toutefois, **sur les lignes à voie unique**, une machine chasse-neige ne peut prendre la place d'un train régulier ou annoncé, qu'autant que la suppression de ce train n'a pas déjà fait l'objet d'un avis écrit ou télégraphique aux gares (article 314 du Règlement général d'Exploitation).

ART. 8. — Enfin, les machines chasse-neige peuvent circuler en tête des trains de l'Exploitation (article 76 du Règlement général d'Exploitation), mais, dans ce cas, **la vitesse de ces trains ne doit pas dépasser 35 kilomètres** à l'heure, sauf à titre exceptionnel, pour aborder les menées de neige où la vitesse peut atteindre le maximum de 45 kilomètres.

Une machine chasse-neige peut d'ailleurs être adjointe, en cas de besoin, en tête d'un train de voyageurs déjà remorqué par 2 machines, l'adjonction de la machine chasse-neige constituant en réalité le cas de secours, prévu par le dernier alinéa de l'article 87 du Règlement général d'Exploitation.

Sur les sections où le renfort des trains de marchandises se donne par l'arrière, l'adjonction d'une machine chasse-neige se fera toujours par l'avant. L'exception visée au 3^o de l'article 20 de l'Instruction N^o 462 (Nouvelle série) du Matériel et de la Traction, Circulaire N^o 6 (1899) de l'Exploitation (Service des Gares et des Trains) — Edition de 1925 —, en ce qui concerne la section de La Levade à La Bastide-Saint-Laurent-les-Bains, ne s'applique pas aux machines chasse-neige.

Les machines chasse-neige n'interviennent pas dans la détermination de la charge, ni dans la détermination du freinage des trains.

ART. 9. — **Sur les lignes où le service est suspendu**, la circulation d'une machine chasse-neige peut avoir lieu, en cas de nécessité reconnue par le Service de la Voie et sur la demande de ce Service (article premier ci-dessus), pendant une période de suspension. Dans ce cas, la machine chasse-neige doit être conduite avec la plus grande prudence, et les Agents de l'Exploitation et de la Voie qui l'accompagnent ont, en outre, à observer les mesures de précaution prescrites par l'article 11 ci-après.

ART. 10. — Quand il y a avantage à faire un échange entre deux machines chasse-neige à une gare limite de parcours, plutôt que de tourner ces deux machines pour les renvoyer de part et d'autre vers leur point de départ, cette combinaison doit être adoptée, à la condition que chaque Agent de l'Exploitation dirigeant un service de chasse-neige, de part et d'autre du point limite commun, restera sur son terrain avec la direction d'une seule machine (1).

(1) Cette mesure présentant quelques inconvénients au point de vue de la traction, on ne devra y avoir recours qu'en cas d'utilité bien démontrée.

On peut également faire circuler une machine chasse-neige en dehors des limites fixées ci-dessus pour son parcours, mais à la condition expresse que sa marche ne sera pas assimilée à celle d'un train de service. Elle devra, dans ce cas, circuler à la place ou en tête d'un train (articles 7 et 8 ci-dessus), ou bien comme machine isolée, conformément aux prescriptions des articles 205 et 313 du Règlement général d'Exploitation (1).

ART. 11. — Les Agents de l'Exploitation et de la Voie qui accompagnent une machine chasse-neige sont responsables, chacun en ce qui le concerne, de l'observation des mesures prescrites par la présente Instruction de Service.

L'Agent de l'Exploitation est plus particulièrement chargé :

1^o d'observer l'exécution des prescriptions réglementaires rappelées par la présente Instruction de Service;

2^o de veiller à ce que le Mécanicien n'aborde qu'avec la plus grande prudence les aiguilles prises par la pointe;

3^o sur les lignes où le chasse-neige circule pendant la période de suspension du service des trains, de prescrire au Mécanicien de **s'arrêter avant chaque aiguille prise en pointe et non cadencée à demeure**, et de procéder personnellement à la **visite** prescrite par l'article 73 du Règlement général d'Exploitation.

A l'Agent de la Voie incombe le soin :

1^o de signaler au Mécanicien les différents points de la ligne où son attention doit être appelée, et de lui prescrire de régler sa vitesse en conséquence;

2^o sur les lignes où le chasse-neige circule pendant la période de suspension du service des trains, d'assurer l'**arrêt** de la machine chasse-neige **avant chaque passage à niveau**, pour permettre d'enlever les clôtures spéciales qui pourraient se trouver en travers de la voie.

L'Agent du Service Électrique qui accompagne un appareil **Flanger** doit être muni de sa sacoche, d'une paire de grappins et de deux téléphones portatifs. Cet Agent doit :

1^o en marche, surveiller la voie et faire lever l'appareil **Flanger** avant d'aborder les points où sont installés, entre les rails, des appareils de signalisation (crocodiles, pédales mécaniques d'avertissement, etc.);

(1) Cette mesure présentant quelques inconvénients au point de vue de la traction, on ne devra y avoir recours qu'en cas d'utilité bien démontrée.

2^o en cas d'incident de marche, et sur la demande de l'Agent de l'Exploitation accompagnant la circulation, brancher un de ses téléphones sur le circuit omnibus pour permettre à l'Agent de l'Exploitation de se concerter avec les gares encadrantes.

Le Chef du Service
de l'Exploitation,

J. TUJA

Le Chef du Service
du Matériel et de la Traction,

JAPIOT

Le Chef du Service
de la Voie et des Bâtimens,

HACHON

EXTRAITS DU RÈGLEMENT GÉNÉRAL D'EXPLOITATION

TRAINS DE SERVICE

Dispositions communes à toutes les lignes.

Art. 46. — Les Agents de tout ordre sont tenus d'occuper le poste qui leur est désigné.

Il leur est interdit de l'abandonner ou de modifier les conditions d'exécution de leur service, telles qu'elles résultent des Règlements, ou des instructions qui ont pu leur être adressées par leurs Chefs hiérarchiques.

Pourront être excusés les Agents qui quitteront leur poste en cas de force majeure ou de danger imminent, après avoir mis en usage tous les moyens à leur disposition pour empêcher l'accident qui est à craindre ou en atténuer la gravité.

Dispositions spéciales aux lignes à double voie.

Art. 208. — Les trains de service sont de deux catégories :

1° Trains accidentels;

2° Trains permanents organisés pour un certain laps de temps déterminé ou non.

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 wagon 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.

Art. 210. — Un service permanent de ballast et de matériaux ne peut être organisé qu'en vertu d'un Avis-Transport du Chef d'Arrondissement de la Voie, visé par le Chef d'Arrondissement de Traction et approuvé par le Chef d'Arrondissement de l'Exploitation.

Cet Avis-Transport est transmis :

1° Aux Chefs des gares situées sur le parcours du train de ballast;

2° Aux Chefs des gares de formation qui peuvent avoir à lancer des trains sur ce parcours;

3° Au Chef de train du train de ballast.

Art. 211. — Lorsqu'il n'y a sur une section qu'un seul service de ballast, comme c'est le cas le plus ordinaire, les trains de ce service ne sont pas assujettis à une marche tracée d'avance. Dans ce cas, l'Avis-Transport indique d'une manière précise :

1° Les gares ou points kilométriques entre lesquels les trains ont à circuler sur les voies principales;

2° Les points de garage des wagons et machines;

3° Les heures limites du travail;

4° La durée du repos à donner aux Mécaniciens, Chauffeurs et Conducteurs;

5° Les mesures spéciales qu'il peut y avoir lieu de prescrire dans l'intérêt de la sécurité et de la régularité du service.

Lorsqu'il y a sur une même section plusieurs services de ballast, les trains d'un seul de ces services peuvent circuler sans marche tracée d'avance.

Art. 212. — Lorsque l'Avis-Transport n'indique pas d'itinéraire fixe, 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.

L'attention du Chef de train doit se porter particulièrement sur les signaux d'arrière des trains de l'Exploitation, de sorte que le signalement des trains supplémentaires, facultatifs ou spéciaux, ne puisse lui échapper. Il doit aussi s'enquérir, avant son départ d'une gare, auprès du Chef de service, si des trains supplémentaires, facultatifs ou spéciaux sont annoncés. Mais il ne doit pas oublier que des trains facultatifs ou spéciaux peuvent être expédiés sans être signalés. En conséquence, pendant tout le temps où son train circule ou stationne sur les voies principales, il doit se tenir sur ses gardes et agir toujours comme si un train était attendu.

Art. 213. — Il est interdit de faire monter les hommes sur les wagons chargés des trains de service, à moins qu'il ne soit possible de s'y maintenir sans effort pendant la marche et au moment des arrêts.

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.

Les aiguilles de cette communication sont manœuvrées par un Agent de la Voie qui, en dehors des moments où il les manœuvre, les tient constamment cadencées.

Art. 216. — Sur un parcours quelconque, la vitesse d'un train de service est soumise aux mêmes limitations que celle d'un train de marchandises.

Toutefois, par dérogation au 3° de l'article 160, la vitesse des machines chasse-neige circulant comme trains de service peut, quelle que soit la pente de la voie, atteindre 45 kilomètres toutes les fois que le type des machines ou la limite de vitesse inscrite pour la section de ligne sur le Livret de marche ne s'y opposent point.

Quand un train de service est fait sans marche tracée à l'avance, le Chef de train fait connaître au Mécanicien, à chaque trajet, la vitesse moyenne à observer (1).

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.

Dispositions spéciales aux lignes à voie unique.

Art. 316. — Des trains de service peuvent circuler, sans itinéraires fixes, dans les intervalles des passages des trains en se conformant aux dispositions des articles 208, 210, 211, 213, 214, 216 et 217 et de plus aux suivantes.

Art. 317. — Les Chefs de train des trains de service concertent leur marche avec les Chefs de gare, en se conformant aux règles ci-après :

1° Un train de service doit toujours être garé dix minutes avant l'heure à laquelle les trains réguliers ou annoncés doivent partir de l'une des gares entre lesquelles il circule;

2° S'il s'agit d'une ligne cantonnée téléphoniquement, la circulation d'un train de service se fait sans se servir du cantonnement. Si la gare n'a pas reçu voie libre du train précédent, elle ne doit expédier le train de service qu'à dix minutes au moins d'intervalle de ce train; elle remet alors au Mécanicien du train de service l'ordre écrit de marcher à vue et annoté en conséquence le journal du Chef de train.

Sur les lignes munies du block-system, le Chef de gare se conforme aux prescriptions des règlements correspondants.

Art. 318. — Aucun train de service ne peut quitter une gare sans un ordre du Chef de service. Celui-ci ne le donne qu'après avoir demandé la voie par télégraphe à la gare suivante et l'avoir obtenue; il inscrit cet ordre sur le journal du Chef de train.

Avant de télégraphier, chacune de ces gares s'assure que ses signaux fixes s'adressant aux trains se dirigeant vers l'autre sont à l'arrêt et seront maintenus dans cette position, tant que le train de service n'aura pas dégagé la voie entre les deux gares.

Les dépêches à échanger dans ces circonstances ne diffèrent de celles de l'article 313 que par la substitution des mots « machine ballast » à ceux-ci : « facultatif N°... non annoncé (ou train spécial non annoncé) ».

(1) Il est toutefois recommandé aux Mécaniciens qui conduisent les machines chasse-neige isolées de ne dépasser la vitesse de 35 kilomètres à l'heure que dans les circonstances spécifiées par l'article 8 pour les machines chasse-neige circulant en tête des trains, c'est-à-dire pour aborder les menées de neige qui leur sont signalées par l'Agent du Service de la Voie qui les accompagne.

Lorsque le train est arrivé à la gare ou est revenu à son point de départ, la gare qui le reçoit retire aussitôt des mains du Chef de train le journal de train, puis elle télégraphie à l'autre gare :

Machine ballast { arrivée } *Voie libre.*
 ou rentrée }

A quoi la gare attaquée répond :

Pris note de { l'arrivée } *de machine ballast.*
 { la rentrée }

Aucune circulation ne peut s'engager entre les deux gares avant que l'échange de ces deux dépêches soit **terminé**.

Art. 319. — Lorsqu'un train de ballast doit stationner dans une sablière pourvue d'un poste télégraphique, assez longtemps pour qu'il y ait lieu de rétablir la circulation des trains de l'Exploitation pendant le stationnement, le Chef de train prévient chacune des deux gares de part et d'autre de la sablière par la dépêche suivante :

Première dépêche.

Machine ballast garée à sablière à..... h..... m. Voie libre.

Chacune des gares répond :

Pris note de l'arrivée de machine ballast à sablière à..... h..... m.

A partir du moment où il a transmis sa dépêche, et alors même qu'il n'aurait pas reçu de réponse, il est formellement interdit au Chef de train de sortir de son garage, sans en avoir obtenu l'autorisation **de chacune** des deux gares voisines. Il télégraphie d'abord à A :

Deuxième dépêche.

Je demande voie pour circuler entre A et B.

La gare A, **avant de répondre**, s'assure que ses signaux, s'adressant aux trains qui se dirigent sur B, sont et seront maintenus à l'arrêt, puis elle répond :

Dernier train expédié de A pour B est train N°..... Dernier train reçu de B est train N°..... La voie restera fermée.

Après réception de la réponse de A, le Chef de train télégraphie à B :

Troisième dépêche.

Je demande voie pour circuler entre A et B. Dernier train expédié de A pour B est train N°..... Dernier train reçu à A venant de B est train N°.....

La gare B (interrogée en dernier) s'assure **avant de répondre** :

1° Que ses signaux, s'adressant aux trains qui se dirigent vers A, sont et seront maintenus à l'arrêt;

2° Que le dernier train reçu de A est bien le train indiqué par la dépêche comme parti le dernier de A et que le dernier train parti pour A est bien le train indiqué par la même dépêche comme reçu le dernier à A. S'il en est bien ainsi, elle répond :

(1^{er} cas).

Voie libre. Machine ballast peut circuler entre A et B. La voie restera fermée.

Au contraire, si le dernier train annoncé comme reçu par A n'est pas le dernier train expédié par B, cette dernière gare répond à la sablière :

(2^e cas).

Dernier train parti pour A n'est pas train N°..... mais train N°..... Prévenez A. La voie restera fermée.

Le Chef de train transmet ce renseignement à A. Il reste dans le circuit jusqu'à ce qu'il ait reçu de A avis de l'arrivée du dernier train expédié par B, et ne sort de la sablière qu'après réception de cet avis.

Art. 320. — En cas d'interruption du télégraphe, les trains de ballast sans itinéraire fixe doivent cesser leur service.

Si l'interruption se produit pendant qu'un train de ballast est engagé entre deux gares, la gare où il vient se garer, ne pouvant prévenir l'autre par dépêche de la rentrée du train (art. 318), la prévient par écrit. L'avis est porté soit par un exprès, soit par le Chef de train d'un train ordinaire, soit par le Chef de transport avec la machine du train de ballast, qui revient ensuite prendre son train ou rentre au dépôt, en s'adjoignant au premier train utilisable.

Art. 321. — Par surcroît de précaution, toutes les fois que la voie est occupée par un train de ballast, chacune des gares entre lesquelles il circule place un drapeau rouge entre les rails de la voie principale, en avant de la gare, du côté du train de ballast, de manière à arrêter tout train ou machine qui, par suite d'une inadvertance coupable, quitterait la gare pour se diriger de ce côté sur la voie unique. La nuit, le drapeau est remplacé par une lanterne dont le feu rouge est dirigé vers la gare.

Art. 322. — Les trains de ballast sont couverts, pendant toute la durée de leur séjour entre deux gares, par les signaux de ces gares. En conséquence, lors des arrêts de ces trains sur la voie, les Conducteurs n'ont pas à les faire couvrir, sauf en cas de détresse.

Art. 323. — En cas de détresse d'un train de ballast, le Chef de train de ce train demande la machine de secours comme aux articles 332 et suivants, après avoir couvert son train dans la direction d'où elle doit venir. De plus, le train de ballast marchant dans les deux sens n'a ni avant ni arrière; il faut donc que le Chef de train, dans sa demande, désigne explicitement cette direction.

Paris, le 14 Avril 1939.

INSTRUCTION DE SERVICE

Série **MOUVEMENT-Ex**

Col.

Nm
13

RÉGION
DU
SUD-EST

Sous-Série

RÈGLEMENTATION N° 102

EXPLOITATION

(Ex-Instruction de Service n° 4)

Division du Mouvement

Applicable à partir d'une date qui sera fixée par Ordre Régional

**MESURES CONCERNANT L'ACCOMPAGNEMENT DE CERTAINS TRAINS
PAR LES AGENTS DE L'EXPLOITATION
SUR LES LIGNES A DOUBLE VOIE MUNIES DU BLOCK-SYSTEM
OU DU BLOCK AUTOMATIQUE**

ARTICLE PREMIER. — Objet de l'Instruction de Service.

L'Ordre Régional n° 15 indique les prescriptions particulières à observer pour le service des trains ne possédant pas de Conducteur de tête.

La présente Instruction de Service a pour but d'attirer l'attention des Agents des gares et des trains sur les dispositions essentielles de cet Ordre Régional et d'indiquer les modalités d'application de ses prescriptions.

§. — Service dans les gares

ART. 2. — Annonce des heures réelles de départ et d'arrivée. — Indication des retards.

(Art. 17 et 19 de la Circulaire n° 25 — 1900 — Gares et Trains).

Le Chef de train porte sur son journal de train les heures de départ et d'arrivée relevées à sa montre; il indique en outre, s'il y a lieu, le motif du retard quand il le connaît.

Lorsqu'un Chef de train manque d'éléments d'appréciation pour déterminer les causes d'une marche lente, d'un arrêt, d'un retard, etc., il se renseigne auprès du Mécanicien à la première gare où il peut le faire.

ART. 3. — Ordre de départ donné par téléphone.

(Art. 113 du Règlement général, 4, 7, 22 et 23 de la Circulaire n° 5 — 1899 — Gares et Trains).

L'ordre de départ donné par téléphone est transmis directement au Mécanicien par le Chef de service.

Le Chef de train est, en conséquence, dispensé de s'assurer avant le départ du train que la voie est libre ou que le Bloqueur a remis au Mécanicien les bulletins autorisant l'entrée dans le canton bloqué.

ART. 4. — Formalités en cas d'arrêt accidentel.

(Art. 114 du Règlement général et 9 de la Circulaire n° 5 — 1899 — Gares et Trains).

Le Chef de service qui prescrit à un train de s'arrêter en un point où le Tableau de marche ne prévoit pas d'arrêt pour ce train remet un ordre écrit au Mécanicien titulaire et au Chef de train et, le cas échéant, au Mécanicien de renfort. Aucune inscription n'est à faire par la gare sur le journal de train.

ART. 5. — Circulation d'un train en avance sur son horaire.

Suppression des arrêts d'un train.

(Art. 5 et 6 de l'Ordre de service n° 9 — 1926 — Direction, 44 et 45 de l'Ordre de service n° 34 — 1937 — Exploitation).

Le Chef de service remet directement les avis utiles au Mécanicien titulaire et, le cas échéant, au Mécanicien de renfort. Il renseigne également le Chef de train lorsqu'il peut le faire sans difficulté.

ART. 6. — Renseignements à fournir au Mécanicien en cas de modification de la composition d'un train.

(Art. 22 de la Circulaire n° 6 — 1899 — Gares et Trains).

Les renseignements qui doivent être fournis au Mécanicien, dans les gares, autres que celles de formation et de relais de machine, où un train subit un changement sensible dans sa composition (variations atteignant au moins 10 % du tonnage du train) lui sont donnés directement par le Chef de service.

ART. 7. — Emplacement des boîtes de secours dans les trains.

(Art. 39 de la Circulaire n° 11 — 1930 — Gares et Trains).

La boîte de secours est placée dans le véhicule effectivement occupé par le Chef de train.

ART. 8. — Remise du bulletin de traction au Mécanicien.

(Art. 38 de la Circulaire n° 25 — 1900 — Gares et Trains).

A l'arrivée, le bulletin de traction est remis au Mécanicien par l'intermédiaire d'un Agent de la gare, sans émargement sur la feuille de Mouvement du Matériel.

§. — Service en cours de route

ART. 9. — Observation des signaux.

(Art. 129 (dernier alinéa), 169, 171, 171 quater et 177 du Règlement général, 9 des Règlements du block-system).

Le Chef de train est dispensé de l'observation des signaux prévue par ces articles, ainsi que de la surveillance des conditions dans lesquelles le Mécanicien effectue la marche prudente, lorsque celle-ci lui est prescrite.

§. — Arrêt aux signaux ou aux abords d'un poste

ART. 10. — Disque rouge rencontré à l'arrêt.

(Art. 171 du Règlement général).

L'attention des Agents des postes est attirée sur ce que, dans le cas d'arrêt d'un train ayant rencontré un disque rouge à l'arrêt, ils doivent d'eux-mêmes renseigner le Mécanicien le plus tôt possible.

ART. 11. — Train arrêté à un sémaphore.

(Art. 170 du Règlement général, 9 du Règlement du block-system absolu, 8 et 9 du Règlement du block-system enclenché, 8 de la Circulaire n° 11 — 1926 — Gares et Trains, 52 de l'Instruction générale à l'usage des Aiguilleurs et Bloqueurs).

Dans le cas où un train est arrêté à un sémaphore, le Bloqueur doit, de lui-même, renseigner le Mécanicien. En particulier, il lui prescrit, lorsqu'il y a lieu :

— soit de faire assurer la protection du train;

— soit de faire avancer le train au delà du sémaphore, en appelant son attention sur le fait qu'il ne devra pas poursuivre sa marche avant d'en avoir reçu l'ordre.

Dans les cas où des bulletins doivent être délivrés au train, ceux-ci sont remis au Mécanicien par le Bloqueur; ce dernier attire spécialement l'attention du Mécanicien lorsque les bulletins comportent l'ordre de s'arrêter au poste suivant.

Sur une ligne munie du block-system absolu avec circuits de voie, si le premier essieu d'un train arrêté à un poste pour attendre voie libre se trouve à moins de dix mètres du signal de cantonnement, le Bloqueur doit inviter immédiatement le Mécanicien à faire refouler le train si rien ne s'y oppose.

§. — Protection des trains

ART. 12. — Utilisation, pour assurer la couverture, des Agents voyageant haut-le-pied.

D'après les prescriptions réglementaires en vigueur, les Agents qui voyagent haut-le-pied dans un train doivent, en cas d'arrêt inopiné ou de détresse, se mettre spontanément à la disposition du Chef de train. A cet effet, ils préviennent, au départ, le Chef de train qui prend note de leur présence dans le train.

Lorsqu'il y a, dans un train soumis aux prescriptions de l'Ordre Régional n° 15, des Agents voyageant haut-le-pied, le Chef de train en désigne un parmi eux pour monter en queue avec lui; c'est cet Agent qu'il envoie à la couverture, le cas échéant.

De même, s'il s'agit d'un train léger accompagné par un Chef de train et un Conducteur, le Chef de train envoie le Conducteur à la couverture.

ART. 13. — Couverture des obstacles.

(Art. 61 du Règlement général).

L'attention des Agents est attirée sur ce que la couverture des *obstacles*, par exemple la couverture des wagons déraillés, doit continuer à être assurée en présentant, à la distance indiquée par l'article 61 du Règlement général, des signaux à main appuyés de pétards.

§. — Incidents de route

ART. 14. — Détresse.

(Art. 248 et 250 du Règlement général).

Fractionnement d'un train. — Rupture d'attelage.

(Art. 253 et 261 du Règlement général).

Dans tous les cas d'incidents de route, une fois la couverture du train assurée, le Chef de train assume la direction des opérations comme dans les

trains possédant un Conducteur de tête. En particulier, en cas de détresse, bien que le Mécanicien doive signaler celle-ci le plus rapidement possible, c'est au Chef de train qu'il appartient de demander le secours dès son retour au train.

Toute gare qui reçoit un avis de détresse d'un Mécanicien doit, sans attendre la demande du Chef de train, prendre les mesures utiles pour faire secourir le train.

Lorsqu'il est nécessaire de fractionner le train, ce que le Mécanicien ne doit jamais faire en l'absence du Chef de train, ce dernier Agent doit rester avec la partie abandonnée sur la voie, s'il n'y a pas dans le train un Agent apte à remplir les fonctions de Conducteur d'arrière.

§. — Cas particulier des lignes munies du block automatique

ART. 15. — Train arrêté devant un signal lumineux présentant l'indication du sémaphore.

Train rencontrant un signal éteint.

(Art. 6 et 7 du Règlement de block automatique, 14 et 16 de la Circulaire n° 9 — 1935 — Gares et Trains).

Le Chef de train est dispensé des obligations qui sont faites à cet Agent par les articles 6 et 7 du Règlement de block automatique, 14 et 16 de la Circulaire n° 9 (1935 — Gares et Trains), dans le cas d'un train arrêté devant un signal lumineux présentant l'indication du sémaphore à l'arrêt ou d'un train rencontrant un signal éteint.

ART. 16. — Avis à donner en cas d'éclatement de pétards ou de cartouches.

(Circulaire n° 9 — 1935 — Gares et Trains : Application de la Circulaire n° 11 — 1923 — Gares et Trains).

Le Chef de train renseigne la première gare où le train s'arrête au sujet des éclatements de pétards ou de cartouches qu'il a entendus ou qui lui ont été signalés.

Le Chef du Service de l'Exploitation,

J. TUJA

Paris, le 17 Mai 1939

RECTIFICATIF N° 11

à la CIRCULAIRE N° 2 (1899)

(Service des Gares et des Trains)

(Edition de 1930)

CoL.

Nm
13

RÉGION
DU
SUD-EST

EXPLOITATION

Division des Études

**Applicable à partir d'une date qui sera fixée
par Ordre Régional**

Le présent Rectificatif à la Circulaire n° 2 (1899 — Services des Gares et des Trains) a pour objet :

- de compléter l'article 4 pour étendre aux appareils porte-pétards ainsi qu'aux détonateurs mécaniques les recommandations en vue du bon fonctionnement des signaux en temps de givre ou de neige;
- de modifier l'article 4 bis pour tenir compte d'une part, du fait que le service électrique ne dépend plus de l'Exploitation et, d'autre part, de l'abrogation de l'article 117 du Règlement général d'Exploitation;
- de modifier l'article 5 pour tenir compte de la première étape de l'unification de la réglementation;
- de modifier l'article 11, par suite de l'extension des attributions du Service de la Voie, en ce qui concerne l'entretien et la réparation de tous les organes des signaux fixes, ainsi que des dispositifs de manœuvre et de contrôle;
- de modifier l'article 12 pour tenir compte d'une part de l'existence des signaux éclairés électriquement et, d'autre part, de la modification des règles relatives à l'imputation des dépenses en ce qui concerne l'éclairage des signaux fixes;
- de supprimer l'article 13 devenant sans objet, en raison des modifications apportées à l'article 11;
- de retoucher l'article 14 en supprimant le texte du dernier alinéa relatif à l'entretien des transmissions mécaniques;
- de compléter le texte du 3^e alinéa de l'article 15 pour préciser la hauteur et l'amplitude de la course à donner aux appareils porte-pétards mécaniques, en vue d'éviter l'avarie ou l'explosion intempestive des pétards;
- de modifier l'article 17, d'une part, pour porter à six mois le délai du remplacement périodique des pétards et, d'autre part, pour introduire une nouvelle disposition prescrivant l'affichage d'un tableau mentionnant les dates de remplacement des pétards et des cartouches;
- de compléter l'article 19 pour indiquer les précautions à observer lors de l'emploi des pétards spéciaux pour autorails à bandages pneumatiques;
- de retoucher le texte du 3^e alinéa de l'article 23 pour tenir compte de la modification apportée à l'article 109 du Règlement général d'Exploitation;

— de modifier le texte du 1^{er} alinéa de l'article 47 pour tenir compte de l'abrogation de l'article 117 du Règlement général d'Exploitation;

— de créer un nouvel article 47 *bis* pour préciser les conditions d'application de l'Instruction Générale de Sécurité N° 2;

— de créer un nouvel article 47 *ter* pour préciser les conditions d'application des articles 6 — 6^e alinéa — des Règlements du block-system (double voie) et 8 du Règlement de cantonnement téléphonique.

Les modifications utiles font l'objet des pages rectificatives 3, 4, 6, 7, 10, 11, 12, 16, 17, 34, 34 *bis* et des béquets ci-joints qui doivent être collés aux endroits voulus.

En outre, les Agents détenteurs de la Circulaire N° 2 précitée effectueront à la main les modifications suivantes :

Page 5 — 1^{re} ligne.

Biffer les mots : Règlements de block-system s'il s'agit d'un signal de cantonnement).

2^e ligne.

Au lieu de : « (art. 11 et 13) », il faut : « (art. 11) ».

Page 8 — dernière ligne.

Au lieu de : « l'Ordre de Service N° 13 (1930) Direction,

Écrire : l'Ordre Régional N° 16.

Page 16 *bis*.

Supprimer le renvoi (1) mentionné à la 27^e ligne et biffer le texte de ce renvoi qui figure au bas de la page.

Le Chef du Service de l'Exploitation,
J. TUJA

Disques bleu •

ART. 2. — Les leviers non enclenchés des disques bleus doivent être :

— abaissés horizontalement lorsque le signal est effacé;

— relevés verticalement lorsque le signal autorise le refoulement.

La position normale du levier d'un disque bleu est celle qui correspond à la position du signal interdisant le refoulement (disque effacé).

Signaux manœuvrés
électriquement.

ART. 3. — Certains signaux sont manœuvrés électriquement. Ceux qui ne dépendent pas de postes électro-dynamiques sont commandés soit par une manette, soit par un levier.

Une inscription indique obligatoirement la position de la manette ou du levier qui correspond à chacune des deux positions du signal.

Recommandations en
vue du bon fonctionne-
ment des signaux avancés,
des appareils porte-pétards
et détonateurs mécaniques.

ART. 4. — Pour assurer le bon fonctionnement des signaux avancés qui ne sont pas manœuvrés électriquement, il est recommandé de toujours attaquer franchement le levier au début de la manœuvre, en lui donnant une vive impulsion. Le levier doit être ensuite accompagné à la main jusqu'à l'extrémité de sa course.

Lorsque le signal n'obéit pas à la première manœuvre du levier, il convient de faire une seconde manœuvre en cherchant à développer le plus de force possible. Si ce nouvel essai reste infructueux, l'Agent des signaux conclut à un non fonctionnement du signal et se conforme aux prescriptions des articles 4 *bis* et 5.

Par les temps de givre ou de neige, afin de maintenir en état de bon fonctionnement les signaux avancés, autres que les signaux lumineux, il est nécessaire de les manœuvrer de temps en temps, même lorsque ces signaux sont actionnés par un moteur électrique. Cette précaution est à prendre, en particulier, au moment de la reprise du service dans les gares ou postes à service interrompu.

Les mêmes précautions sont applicables en ce qui concerne les appareils porte-pétards et les détonateurs mécaniques à une cartouche (art. 17 et 17 *bis*), lorsque ces appareils sont commandés, soit par un levier semi-solidaire, soit par un levier indépendant. Elles ne concernent ni les appareils porte-cartouches automatiques ni les appareils à pétards ou à cartouches solidaires du signal correspondant. Dans ce dernier cas, il suffit que l'Agent des signaux ait l'assurance que le signal lui-même fonctionne bien.

Bien entendu, la manœuvre d'un signal avancé dans les conditions qui viennent d'être indiquées ne peut avoir lieu que si le maintien de ce signal en position de fermeture n'est pas nécessaire. Si, pour effectuer cette manœuvre, il y a lieu de mettre à voie libre un signal de cantonnement, ce signal n'est refermé que pour couvrir le premier train qui se présente (art. 15-2°).

Non-fonctionnement des
signaux de toute nature.

ART. 4 *bis*. — Lorsqu'un signal n'est pas muni d'un automoteur assurant sa fermeture au passage des trains et lorsqu'il est manœuvré par un seul levier, **il doit toujours y avoir concordance entre la**

position de ce levier et celle du signal. S'il n'en est pas ainsi, l'Agent des signaux conclut au non-fonctionnement du signal; en particulier, cette conclusion doit être prise lorsqu'un signal reste en position douteuse après avoir été manœuvré dans les conditions indiquées à l'article 4.

Lorsqu'un signal est manœuvré par deux ou plusieurs postes ou lorsqu'il est muni d'un automoteur, ce signal peut être en position de fermeture alors que le levier d'un des postes est à « Voie libre ». Il suffit pour cela qu'il soit maintenu fermé par un des autres postes ou qu'il ait été fermé automatiquement au passage d'un train. En effet, sauf indication contraire donnée par les tableaux d'enclenchements, lorsqu'un signal est manœuvré par deux ou plusieurs postes, ce signal doit être en position de fermeture lorsque l'un quelconque des postes le maintient dans cette position. Il faut au contraire que tous les postes aient leur levier à « Voie libre » pour que le signal soit lui-même à voie libre. En conséquence, l'Agent des signaux ne conclut à dérangement que si l'une ou l'autre de ces conditions n'est pas réalisée.

Lorsque l'Agent des signaux conclut au non-fonctionnement d'un signal, **il prend immédiatement et de sa propre initiative les mesures destinées à assurer la sécurité sans compter sur le signal dérangé** (voir, à ce sujet, art. 5, 7, 7 bis et 7 ter), puis il prévient sans retard le Chef de service verbalement, par téléphone ou par un avis écrit. S'il n'a pu aviser personne avant de remettre le service à son remplaçant, il se rend, en quittant son poste, à la maison de garde la plus voisine ou à la gare dont il dépend. Il opère de même en cas d'extinction du feu d'un signal qu'il ne peut aller rallumer.

Tout en prenant les mesures de sécurité qui peuvent lui incomber (art. 62 et 62 bis du Règlement général d'Exploitation) le Chef de service avise d'urgence le Service de la Voie pour faire remettre le signal en bon état de fonctionnement.

S'il y a lieu d'envoyer un Agent à un signal éloigné de la gare ou de maintenir un Agent au pied d'un signal fixe, le Chef de service demande un Agent de la Voie au Chef de canton ou, en cas d'impossibilité, en réquisitionne un d'office. Dans ce dernier cas il en donne avis, par les voies les plus rapides, au Chef de canton. A défaut d'Agent de la Voie, le Chef de service désigne un Agent de l'Exploitation (1). Si cet Agent doit rester au pied du signal, il est relevé aussitôt que possible par un Agent de la Voie. Le temps passé dans ces conditions par les Agents de la Voie reste à la charge de ce Service.

Sauf indication contraire donnée par la consigne du poste, lorsqu'un signal muni d'un automoteur ne se ferme pas au passage des trains, l'Agent des signaux ne considère pas le signal comme dérangé, si celui-ci obéit convenablement à la manœuvre du levier. L'Agent des signaux redouble seulement d'attention pour l'observation des prescriptions réglementaires relatives aux conditions de manœuvre des signaux.

(1) Cet Agent peut être demandé à la gare voisine, si le signal est à proximité de cette gare ou d'un poste en dépendant.

lanterne) et que le passage des circulations auxquelles s'adresse le signal dérangé peut avoir lieu sans inconvénient, cet Agent continue à manœuvrer ses leviers dans les conditions ordinaires (1) pour le passage de ces circulations. Il n'en rend toutefois « Voie libre » au poste précédent qu'après avoir reçu lui-même « Voie libre » du poste suivant (2).

Si une circulation vient à s'arrêter à son poste, sur la voie dont le signal avancé est dérangé ou éteint, il prévient les Agents du train ou de la machine qu'ils doivent opérer comme s'il s'agissait d'un arrêt en pleine voie (2).

L'Agent des signaux **interdit toute manœuvre d'appareil de voie ou tout passage exigeant le maintien du signal dérangé en position de fermeture**. S'il est absolument indispensable d'effectuer un mouvement exigeant le maintien du signal dérangé en position de fermeture (2), l'Agent des signaux ne laisse effectuer ce mouvement que si sa couverture en a été assurée par un signal à main placé à la distance réglementaire et appuyé de pétards (art. 20 et 61 du Règlement général d'Exploitation). Si cette couverture ne peut être assurée par un Agent de la gare ou du Service de la Voie, l'Agent des signaux peut réquisitionner à cet effet un Agent de train qu'il fait ensuite relever dès que possible par un Agent de la gare ou de la Voie. Par surcroît de précautions, si le mouvement ne peut être terminé au moins dix minutes avant l'arrivée ou le passage du premier train attendu dans la direction correspondant au signal dérangé, le mouvement n'est effectué qu'après l'arrivée ou le passage de ce train.

Enfin, si au moment de la constatation du non-fonctionnement d'un signal avancé, un obstacle ou une manœuvre engage la voie correspondante, ou si celle-ci ne peut être parcourue sans danger, l'Agent des signaux doit s'efforcer (2) :

- d'une part, de protéger l'obstacle ou la manœuvre;
- d'autre part, de faire dégager la partie de voie dont la couverture n'est plus assurée.

Il prescrit, si possible, à la gare ou au poste précédent d'arrêter immédiatement les trains venant dans sa direction et n'annule cet ordre que lorsque la voie est redevenue libre (3). Cet ordre ne peut en aucun cas dispenser l'Agent des signaux de faire assurer la protection de l'obstacle ou de la manœuvre. Il peut se faire, en effet, qu'au moment où cet ordre est donné, un train ait déjà dépassé la gare ou le poste précédent.

(1) Cette disposition n'est pas applicable aux postes enclenchés. En pareil cas, les Aiguilleurs de ces postes se conforment aux prescriptions de l'article 6 de la Consigne Générale à l'usage des Aiguilleurs des postes enclenchés à moins que la Consigne du poste ne prévoise des dispositions particulières.

(2) Si la Consigne du poste prévoit que les indications du signal dérangé peuvent être remplacées par celles d'un disque rouge, cette disposition n'est pas applicable, la protection pouvant alors être assurée indépendamment du signal dérangé.

(3) Si une relation Joussetin existe avec la gare ou le poste précédent, l'Agent du poste transmet le signal : « Arrêtez train venant sur moi ».

Rectificatif n° 11 à la Circulaire n° 2 (1899) — Service des Gares et des Trains.
A coller sur la page 6 de la dite Circulaire.

C'est seulement lorsque les prescriptions de l'article 62 du Règlement général d'Exploitation ont pu être appliquées ou lorsque le signal a pu être rallumé que l'Agent des signaux, prévenu au besoin par le Chef de service, **peut cesser de se conformer aux dispositions du présent article**.

Application par le Chef de service de l'Art. 62 du Règlement général d'Exploitation.

ART. 6. — Lorsque l'Agent des signaux, ayant conclu au non-fonctionnement d'un signal avancé, en avise le Chef de service, celui-ci prend immédiatement les mesures prescrites par l'article 62 du Règlement général d'Exploitation. Il peut être ainsi conduit :

- à faire caler le signal en position de fermeture;
- à faire remplacer ce signal par un signal à la main appuyé de pétards;
- à faire appliquer une consigne locale permettant, soit de remplacer les indications du signal dérangé par celles d'un disque rouge, soit d'actionner le signal dérangé suivant les indications de l'Agent qui ne peut plus le manœuvrer.

Le calage d'un signal en position de fermeture s'effectue par un Agent envoyé sur place qui l'immobilise à l'aide d'un cadenas (1).

Pour les signaux simples sur mât et les signaux combinés sur mât à deux signaux, ce cadenas relie la chaîne du mouvement de rappel à une ferrure à œil placée en dessous et solidaire du mât.

Pour les signaux combinés sur mât à trois signaux, le cadenas relie une chaîne fixée sur le mât à une chape fixée sur le levier de rappel.

Pour les signaux sur potence, le cadenas relie une chaîne fixée sur le pied de la potence à une ferrure à œil placée sous le contrepoids de rappel.

A défaut de ces dispositifs, l'Agent attache au mât du signal la manivelle de l'arbre s'il s'agit d'un signal sur mât, ou attache au treillis le contrepoids de rappel s'il s'agit d'un signal sur potence ou sur portique.

Avant d'ordonner le calage d'un signal avancé **manœuvré par transmission funiculaire**, le Chef de service prescrit à l'Agent des signaux de ne plus manœuvrer le levier et de le maintenir dans la position correspondant à la fermeture du signal (2) jusqu'au moment où le service normal pourra être repris (3).

Lorsque le calage de la cible est réalisé, l'Agent qui a effectué cette opération en avise, par les moyens les plus rapides, soit le Chef de service, soit l'Agent des signaux.

(1) Les mesures à observer pour le calage des signaux avancés des postes électrodynamiques et pour celui des signaux avancés manœuvrés par un moteur électrique sont respectivement indiquées par des Instructions particulières.

(2) Il peut arriver exceptionnellement que le levier d'un signal avancé manœuvré par transmission funiculaire actionne également un signal d'arrêt (carré ou sémaphore). En pareil cas, afin de permettre la manœuvre du signal d'arrêt, il est interdit de faire immobiliser le signal avancé.

(3) Le levier pourra cependant être actionné à la demande du Service de la Voie ou du Service électrique (Art. 15 bis et 15 ter) à la condition d'être aussitôt remis en position de fermeture.

Constatation du bon fonctionnement des signaux nouveaux, déplacés ou modifiés.

ART. 10. — Toute installation, tout déplacement ou modification de signal donne lieu à un procès-verbal de bon fonctionnement en double expédition, dressé sur l'imprimé *mod.* 822, s'il s'agit d'un déplacement; rédigé à la main dans la même forme que cet imprimé, s'il s'agit d'une modification ou d'une installation nouvelle.

Le procès-verbal est signé par le Chef de gare et le Chef de district qui en conservent chacun un exemplaire.

§ 3. — Entretien des signaux fixes.

Règle générale concernant l'entretien des signaux.

ART. 11. — Pour les signaux fixes de toute nature, quel qu'en soit le mode de manœuvre (mécanique, électrique ou autre), le Service de la Voie a dans ses attributions l'entretien et la réparation de tous les organes y compris les dispositifs de manœuvre et de contrôle.

Toutefois, en ce qui concerne les lanternes, leur entretien courant, l'allumage et l'extinction incombent, soit au Service de la Voie, soit au Service de l'Exploitation, conformément aux indications de l'Art. 12 ci-après. De plus, pour les signaux éclairés électriquement, le Service de la Voie est chargé du réglage et de l'entretien des dispositifs assurant l'alimentation du courant d'éclairage et du remplacement des lampes brûlées.

Entretien, allumage et extinction des lanternes de signaux.

ART. 12. — L'entretien proprement dit (nettoyage de la lanterne et de ses accessoires, garnissage de la lampe, fourniture de pétrole, mèches, etc...), ainsi que l'allumage et l'extinction sont faits par les Agents de l'Exploitation ou de la Voie d'après les règles suivantes :

1° **Signaux de toute nature (1) situés à l'intérieur des poteaux-limite (2) d'une gare ou d'un poste gardé en permanence.**

Sémaphores non combinés avec un autre signal et dépendant d'un poste de block à service intermittent.

L'entretien proprement dit, l'allumage et l'extinction des lanternes sont à la charge du Service de l'Exploitation, sauf s'il s'agit de signaux éclairés électriquement. Dans ce dernier cas, les attributions des Agents de l'Exploitation comportent seulement l'allumage et l'extinction éventuelle du signal, ainsi que le nettoyage des faces extérieures des lentilles des lanternes, le Service de la Voie étant alors chargé du nettoyage et de l'entretien de tout l'appareillage situé à

(1) A l'exception toutefois des signaux situés dans un souterrain et des signaux de block automatique.

(2) A défaut de poteau-limite de protection, c'est le carré, le sémaphore ou le guidon d'entrée précédant la gare ou le poste, qui détermine les attributions des Services de l'Exploitation et de la Voie, ce carré, ce sémaphore ou guidon d'entrée étant lui-même compris parmi les signaux à entretenir par l'Exploitation.

Rectificatif n° 11 à la Circulaire n° 2 (1899) — Service des Gares et des Trains.
A coller sur la page 10 de la dite Circulaire.

l'intérieur des lanternes. Toutefois, en cas d'urgence, les Agents de l'Exploitation peuvent effectuer le remplacement des lampes brûlées en utilisant des lampes prises dans une petite réserve, mise à leur disposition par les Agents du Service Electrique de la Voie.

2° **Signaux non désignés au § 1°.**

L'entretien proprement dit, l'allumage et l'extinction des lanternes de ces signaux sont entièrement à la charge du Service de la Voie.

La même règle est applicable aux lanternes ou dispositifs spéciaux installés dans les souterrains, soit comme avertisseurs de signaux, soit pour éclairer un poteau-limite de protection.

Des exceptions aux règles qui viennent d'être indiquées font l'objet d'instructions concertées entre l'Inspecteur Principal de l'Exploitation et le Chef d'Arrondissement de la Voie intéressés. Le cas échéant, les dépenses de main-d'œuvre, de matière et de menu matériel, supportées par le Service qui effectue le travail, donnent lieu à remboursement par le Service auquel ces dépenses incombent d'après les dispositions du présent article. Toutefois, pour ce qui concerne la main-d'œuvre il n'y a lieu à remboursement que si le travail effectué pour le compte de l'autre Service entraîne effectivement un supplément de dépenses.

ART. 13. — *Supprimé.*

Appareils d'enclenchements.

ART. 14. — L'entretien courant des appareils d'enclenchement **Vignier** ou **Saxby** manœuvrés par des **Aiguilleurs à poste fixe**, est confié aux soins de ces Aiguilleurs.

Ceux de ces appareils qui ne sont manœuvrés que d'une façon intermittente (Embranchements particuliers, postes de sablières, aiguilles isolées, etc...) sont entretenus par les Agents du Service de la Voie.

Vérification du fonctionnement des signaux manœuvrés à distance et dépendant de postes de gare ou de postes de pleine voie gardés en permanence.

ART. 15. — Le bon fonctionnement des signaux manœuvrés à distance, dépendant de postes de gare ou de postes de pleine voie gardés en permanence (c'est-à-dire pendant toute la durée du service), et dont les organes de manœuvre sont entretenus par le Service de la Voie, est vérifié chaque jour au cours d'une manœuvre faite contradictoirement par les Agents locaux des Services de l'Exploitation et de la Voie.

Rectificatif n° 11 à la Circulaire n° 2 (1899) — Service des Gares et des Trains.
A coller sur la page 11 de la dite Circulaire.

Chaque jour, à la même heure autant que possible, chacun de ces signaux est manœuvré, soit par le Chef de gare ou son délégué, soit par l'Agent du poste (1) dont le signal dépend, en présence de l'Agent du Service de la Voie chargé de l'entretien du signal et de sa transmission. Le résultat de la manœuvre contradictoire (2) est consigné sur un carnet mod. 873 A, dont l'Agent du Service de la Voie est dépositaire et ne doit se dessaisir que sur un ordre écrit de son Chef.

Les appareils porte-pétards mécaniques, solidaires ou non d'un signal, sont vérifiés chaque jour par l'Agent du Service de la Voie chargé de leur entretien (Art. 17). Cet Agent s'assure en particulier, pour les signaux qui sont à l'arrêt au moment de son passage, que les pétards correspondants sont bien sur le rail (3). S'il y a lieu, il prend les dispositions voulues pour remettre les installations en bon état de fonctionnement. Il est rappelé à ce sujet que les pétards doivent se trouver à une hauteur n'excédant pas 1 centimètre et demi au-dessus du niveau supérieur du rail lorsqu'ils sont lancés. Dans le cas contraire, les pétards doivent être éloignés d'une distance minimum de 6 centimètres du bord extérieur du rail.

En cas de bon fonctionnement des signaux et des appareils porte-pétards, la formule imprimée du carnet mod. 873 A est complétée par la mention « **que ces signaux et appareils fonctionnent bien** » ajoutée à la main.

Dans le cas contraire, les irrégularités révélées par la manœuvre contradictoire sont sommairement indiquées dans les lignes laissées en blanc, chaque signal ou appareil à pétards étant séparément visé et désigné par le numéro d'ordre qui lui est attribué à la première page du carnet.

La remise en état des installations est alors effectuée dans les conditions indiquées à l'article 15 bis.

Lorsque la manœuvre contradictoire n'a révélé aucune anomalie susceptible d'intéresser les installations du Service de la Voie, ce Service n'a plus à s'occuper des signaux jusqu'au lendemain, sauf en cas de réquisition du Chef de gare ou de l'Agent du poste comme il est dit plus loin.

S'il survient un dérangement dans l'intervalle de deux manœuvres contradictoires journalières, le Chef de gare prévenu, ou l'Agent du poste, requiert l'Agent du Service de la Voie de constater avec lui le fonctionnement du signal. A cet effet, celui-ci est manœuvré par l'Agent des signaux, en présence de l'Agent du Service de la Voie.

(1) Dans les postes où il y a simultanément deux ou plusieurs Agents en service, c'est le Chef de poste qui procède personnellement à la manœuvre contradictoire.

(2) Pour cette manœuvre contradictoire, on observe le signal lui-même s'il est visible du poste, l'appareil de contrôle dans le cas contraire (Articles 4 bis et 4 ter).

(3) Dans certains cas les pétards sont actionnés par un appareil à pétards talonnable agencé de telle sorte que les pétards ne sont lancés sur le rail que lorsque, le signal étant à l'arrêt, la pédale de l'appareil est abordée par une circulation à laquelle le signal s'adresse. L'Agent de la voie s'assure, dans ce cas, qu'en actionnant la pédale il provoque le lancement des pétards sur le rail.

Visite journalière et entretien des signaux dépendant de postes situés en pleine voie et non gardés en permanence.

ART. 16. — Les signaux quels qu'ils soient dépendant de postes situés en pleine voie et non gardés en permanence, sont visités, chaque jour, par un Agent de la Voie qui s'assure seul, et sous sa responsabilité, de leur bon état.

Toutes les fois qu'il a la possibilité de manœuvrer les leviers, cet Agent s'assure du bon fonctionnement des signaux du poste et de leurs appareils de contrôle, s'il en existe.

S'il remarque une défectuosité intéressant un signal, ou son appareil de contrôle, il en avise sans retard le Chef de la gare dont dépend le poste. Les Agents de l'Exploitation opèrent de même chaque fois qu'ils viennent au poste pour y effectuer une manœuvre.

§ 4. — Signaux détonants

Pétards à queue.

ART. 17. — Certains signaux sont munis d'appareils porte-pétards. Il existe aussi dans certains postes des dispositifs spéciaux pour la mise en place des pétards à distance. Ces appareils sont entretenus par le Service de la Voie, à l'exception des organes qui sont installés à l'intérieur des postes et dont l'entretien incombe aux Aiguilleurs; leur bon fonctionnement est constaté tous les jours, en même temps que celui des signaux (Art. 15).

La pose et le remplacement des pétards sont faits par le Service de l'Exploitation ou, dans certains cas spéciaux, par le Service de la Voie.

Il est recommandé aux Agents chargés de la mise en place des pétards de bien enfoncer la queue dans le porte-pétards jusqu'à la goupille de butée. Il est, en tout cas, interdit de couper la queue du pétard, ce qui pourrait en provoquer l'explosion.

Si la longueur de la queue s'oppose à l'ajustage rationnel du pétard, il y a lieu de faire modifier par le Service de la Voie la distance du porte-pétard au rail.

L'attention des Agents est également attirée sur ce fait que les pétards qui n'ont pas explosé lors de leur écrasement par un véhicule léger sont susceptibles d'exploser ensuite par un choc. Le cas échéant, ces pétards doivent être retirés du porte-pétards avec précaution et en évitant les chocs d'outils, tels que pinces, tenailles, etc...

Les pétards à queue doivent être remplacés tous les six mois par des pétards neufs. Les Chefs de gare détruisent les pétards ayant six mois d'usage par écrasement (au moyen d'une machine) en observant les mesures de précaution indiquées à l'article 20 ci-après.

Le Chef de gare fait mention de ce remplacement sur son rapport 73 E. Dans chaque poste manœuvrant des signaux fixes appuyés par des pétards ou des cartouches, un tableau comportant la liste nominative de ces signaux doit être affiché en permanence. Ce tableau doit être complété par une colonne dans laquelle sont inscrites à l'encre, en regard de chaque signal, les dates de remplacement des pétards ou des cartouches (art. 17 bis). L'Agent qui procède à cette opération doit en faire mention sur le dit tableau et sur le rapport 456.

Détonateur mécanique
Cousin à une seule cartouche

ART. 17 bis. — Cet appareil est généralement utilisé en remplacement de l'appareil à pétards ordinaires, lorsque le signal à appuyer se trouve situé à proximité des passages empruntés fréquemment par le Personnel ou aux abords de lieux accessibles au Public : trottoirs à voyageurs, passages à niveau, etc.

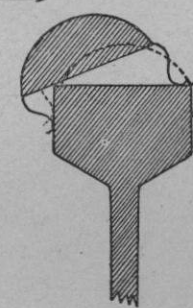
signaux sont munis d'appareils automatiques pouvant contenir un approvisionnement de cartouches.

L'usage de ces appareils est réglé par une Circulaire spéciale Gares et Trains.

Fixation des pétards à griffes sur les rails.

ART. 19. — Toutes les fois qu'il y a lieu de faire usage de pétards à griffes, on se conforme aux dispositions suivantes :

Le pétard est placé dans la position indiquée par la figure ci-contre



de manière que l'une des griffes s'appuie sur la face verticale du champignon du rail, tandis que l'autre se trouve sur la table horizontale. On fait glisser le pétard dans le sens de la flèche, en continuant à l'appuyer sur le rail, de manière que la griffe ne quitte pas la face verticale du champignon. L'extrémité de l'autre griffe suit dans ce mouvement la table de roulement du rail, dépasse son extrémité et vient se placer en dernier lieu contre l'autre face verticale. Le pétard est alors en place.

L'opération se fait avec la plus grande facilité, quelle que soit la dimension du rail.

Ces prescriptions sont également applicables aux pétards spéciaux pour autorails à bandages pneumatiques; toutefois, il est nécessaire, au moment de l'utilisation, **de retirer le protecteur dont chaque pétard est muni** et de ne plus pousser le pétard dès que les deux griffes coiffent complètement le champignon du rail.

Les Chefs de gare doivent s'assurer que tous les Agents appelés à se servir des pétards des différents types sont bien au courant des prescriptions faisant l'objet du présent article.

Avertissement à donner par l'Agent qui pose des pétards sur un rail.

ART. 20. — Dans le cas où des pétards doivent être placés sur les rails, l'explosion de ces pétards ne peut présenter aucun danger pour les Agents qui se trouvent sur la machine qui détermine l'explosion, mais les éclats de la capsule peuvent blesser les personnes se trouvant à une faible distance des pétards.

En conséquence, l'Agent qui pose des pétards sur les rails ne doit jamais négliger de prévenir les personnes se trouvant à proximité dans un rayon d'une trentaine de mètres. Il doit, autant que possible, placer ces pétards à plus de 30 mètres des endroits où des personnes étrangères à la Compagnie sont susceptibles de passer.

§ 5. — Ruptures d'attelages.

Signaux à faire en cas de rupture d'attelages.

ART. 21. — Lorsqu'un train se coupe en passant devant une gare ou un poste de pleine voie, les Agents doivent se garder de faire des signaux d'arrêt au Mécanicien, car l'arrêt immédiat de la première partie du train pourrait entraîner une collision avec les autres parties, surtout si la ligne est en pente dans le sens de la marche du train.

C'est à la dernière partie du train, **celle d'arrière**, qu'il faut faire ces signaux, de telle sorte que les Conducteurs agissent au plus vite sur leur frein et obtiennent l'arrêt.

Rectificatif n° 11 à la Circulaire n° 2 (1899) — Gares et Trains
A coller sur la page 17 de la dite Circulaire.

Rectificatif n° 11 à la Circulaire n° 2 (1899) — Service des Gares et des Trains.
A coller sur la page 16 de la dite Circulaire.

Pour les trains qui ont à manœuvrer pendant leur stationnement dans une gare, il peut arriver que les appareils d'enclenchements rendant solidaires les signaux et les aiguilles, les serrures Bouré ou les règles relatives au cadénassage soient incompatibles avec l'observation littérale de cette prescription.

Il doit donc être entendu que le sémaphore (ou le carré qui le remplace) peut être mis à l'arrêt **avant le passage entier d'un train lorsque cela est nécessaire pour effectuer une manœuvre.**

Application de l'Instruction Générale de Sécurité n° 2.

ART. 47 bis. — Sur les lignes où fonctionne le cantonnement téléphonique, le Garde doit prendre, derrière chaque train, les dispositions utiles pour « arrêter et retenir » les trains jusqu'à ce qu'il ait reçu voie libre du poste de cantonnement suivant.

Ces dispositions résultent des prescriptions édictées par l'Instruction Générale de sécurité n° 2, applicable sur l'ensemble de la S.N.C.F. et par le Règlement général particulier à la Région Sud-Est.

Par application de ces prescriptions, les Gardes opèrent de la manière suivante :

Manœuvre des signaux derrière les trains.

Au passage d'un train, tous les signaux s'adressant à ce train sont fermés derrière lui.

Ces signaux ne sont ouverts qu'au moment voulu pour l'arrivée d'un autre train et si rien ne s'y oppose.

Réception d'un train avant d'avoir reçu voie libre.

Dans le cas où le Garde doit faire entrer un train en gare avant d'avoir reçu voie libre du train précédent, il procède comme suit :

a) **Gares autres que celles d'arrêt général (double voie et voie unique).**

Une fois l'arrêt du train obtenu par les signaux, le signal d'entrée (sémaphore ou carré) est momentanément mis à voie libre pour faire avancer le train jusqu'à son point de stationnement.

Sur les lignes à voie unique, en cas de croisement, avant de mettre à voie libre le signal d'entrée, le Garde doit, toutefois, placer un signal à main au delà du point que le train ne doit pas dépasser. Il est dispensé de cette obligation si la gare comporte un signal de sortie.

b) **Gares d'arrêt général (double voie et voie unique).**

Les signaux avancés et le signal d'entrée, s'il en existe un, sont mis à voie libre. Le signal de sortie est maintenu à l'arrêt; à défaut de signal de sortie, un signal à main doit être placé au point que le train ne doit pas dépasser.

Application des articles 6 — 6° alinéa — des Règlements du block-system (double voie) et 8 du Règlement de cantonnement téléphonique.

ART. 47 ter. — Les articles 6 — 6° alinéa — des Règlements du block-system (double voie) et 8 du Règlement de cantonnement téléphonique autorisent, sous certaines conditions, à rendre voie libre d'un train qui n'a pas complètement dégagé le canton. **En particulier**, la reddition de voie libre n'est permise que si la protection du train est assurée au moyen des signaux du poste.

L'attention des Agents est attirée sur ce que, pour l'application de ces dispositions, les signaux du poste doivent assurer la protection du train dans les conditions prescrites pour la couverture **des obstacles** (article 61 du Règlement général d'Exploitation).

2° Annexe et Rectificatif n° 11 à la Circulaire n° 2 (1899) — Service des Gares et des Trains — Édition 1930).
A coller sur la page 34 de la dite Circulaire

Gares à service interrompu sur les lignes à voie unique où circulent des trains de nuit.

Ces conditions sont notamment remplies lorsque le train a complètement franchi le signal d'entrée d'une gare. Dans le cas exceptionnel, par exemple pendant le fonctionnement d'un pilotage, où un Chef de service pourrait être conduit à faire rendre voie libre d'un train qui n'a pas encore franchi ce signal, ainsi que dans le cas où il n'existe pas de signal d'entrée, il serait nécessaire de vérifier au préalable que le train est protégé par les signaux du poste dans les mêmes conditions que s'il s'agissait d'un obstacle.

ART. 48. — Dans les gares à service interrompu, sur les lignes à voie unique où circulent des trains de nuit, les lanternes des signaux fixes et des signaux d'aiguilles situés sur voies principales restent allumées pendant toute la durée de l'interruption du service.

Un Agent de l'Exploitation ou de la Voie est chargé, pendant cette période, de la surveillance des aiguilles et du service des signaux, d'après les instructions données par les Inspecteurs principaux d'accord avec les Ingénieurs de la Voie.

1° **En ce qui concerne le service des aiguilles**, l'Agent désigné est tenu, en vertu de l'article 73 du Règlement général d'Exploitation, de s'assurer que l'aiguille de jonction de la voie unique avec la double voie, qui n'est pas cadénassée à demeure, se trouve dans la position convenable pour le passage des trains réguliers ou annoncés.

De plus, pour se mettre à l'abri des actes de malveillance, il est prescrit à cet Agent de **rester présent à l'aiguille (1-2)** depuis le moment où il procède à la visite réglementaire **jusqu'après le passage du train**, même dans le cas où cette aiguille est munie d'un appareil de contrôle.

Il se munit de sa lanterne à main ; afin que sa présence puisse bien être constatée par les Agents du train, il agite horizontalement sa lanterne au moment du passage du train.

2° **Pour le service des signaux**, l'Agent désigné ci-dessus reçoit une consigne lui indiquant ses obligations relativement à la mise à voie libre des signaux (Art. 56 du Règlement général d'Exploitation) et à la couverture des trains.

En ce qui concerne la couverture des trains, il est prescrit d'opérer de la façon suivante :

Dès que le train a franchi l'aiguille (1-2), l'Agent revient en gare pour remettre les signaux fixes à l'arrêt ; à cet effet, il suit la voie parcourue par le train, **en présentant à l'arrière le feu rouge de sa lanterne**, pour remplacer momentanément les signaux fixes non encore remis à l'arrêt.

La consigne prévue ci-dessus doit reproduire, d'ailleurs, les prescriptions du 1° relatives au service des aiguilles.

Les Chefs de train signalent, chaque fois qu'il y a lieu, la non présence à l'aiguille de dédoublement de la voie unique des Agents chargés de ce service pendant la nuit.

L'Ingénieur en Chef de l'Exploitation,

Eug. MUGNIOT.

2° Annexe et Rectificatif n° 11 à la Circulaire n° 2 (1899) — Service des gares et des trains — Édition 1930).
A coller en onglet entre les pages 34 et 35 de la dite Circulaire

ARTICLE 4. — Recommandations en vue du bon fonctionnement des signaux avancés, des appareils porte-pétards et détonateurs mécaniques 3

Rectificatif n° 11 à la Circulaire n° 2
(1899 — Gares et Trains)
A coller sur la page I
du Sommaire.

- 11. — Règle générale concernant l'entretien des signaux 10
- 12. — Entretien, allumage et extinction des lanternes des signaux 10
- 13. — *Supprimé.*
- 14. — Appareils d'enclenchements 11

Rectificatif n° 11 à la Circulaire n° 2
(1899 — Gares et Trains)
A coller sur la page I
du Sommaire.

- 47. — Manœuvre des signaux 33
- 47 bis. — Application de l'Instruction Générale N° 2 34
- 47 ter. — Application des articles 6 — 6° alinéa — des Règlements du block-system (double voie) et 8 du Règlement de cantonnement téléphonique 34
- 48. — Gares à service interrompu sur les lignes à voie unique où circulent des trains de nuit 34 bis

Rectificatif n° 11 à la Circulaire n° 2
(1899 — Gares et Trains)
A coller sur la page III
du Sommaire.

Par contre, la **position normale** des leviers des disques rouges est, en règle générale, celle qui correspond à la position de voie libre de ces signaux. Lorsque, exceptionnellement, une station à service restreint ou halte joue un rôle particulier, par exemple celui de poste de cantonnement, la **position normale** des leviers des disques rouges est celle qui correspond à la position **d'arrêt** : des instructions spéciales des Inspecteurs Principaux sont données aux stations à service restreint ou haltes qui sont dans ce cas.

Rectificatif n° 11 à la Circulaire n° 2
(1899 — Gares et Trains)
A coller sur le 3° alinéa de l'article 23
page 18.

Manœuvre des signaux.

ART. 47. — Les signaux avancés (disques rouges, annonceurs, triangles jaunes, T.I.V. effaçables) doivent, sauf indication contraire donnée dans la consigne locale, être remis en position de fermeture aussitôt que l'on a pu constater que le train les a dépassés.

En outre, un sémaphore (ou le carré qui le remplace), mis à voie libre pour le départ ou le passage d'un train, ne peut être remis à l'arrêt qu'après le passage **entier** du train.

(1) Toutefois, cette interdiction ne s'applique pas aux leviers dits « libres » manœuvrant en multiple transmission certains signaux d'arrêt absolu (carrés ou signaux violets), pas plus qu'aux leviers des signaux avancés (disques rouges, annonceurs, triangles jaunes et T.I.V. effaçables) (Art. 4 de la Consigne générale à l'usage des Aiguilleurs des Postes enclenchés).

Rectificatif n° 11 à la Circulaire n° 2
(1899 — Gares et Trains)
A coller sur le 1er alinéa de l'article 47
(bas de la page 33).

SOCIÉTÉ
NATIONALE
des
CHEMINS DE FER
FRANÇAIS

RÉGION
DU
SUD-EST

EXPLOITATION

Paris, le 11 Avril 1939

RECTIFICATIF N° 10

à la CIRCULAIRE N° 4 (1899)

(Service des Gares et des Trains)

(Édition de 1932)

Col.

Nm
13

*Applicable à partir d'une date qui sera fixée
par Ordre Régional*

Pour tenir compte de la mise en vigueur de la première étape de l'unification de la Réglementation, il convient de supprimer l'article 4 *bis* de la Circulaire n° 4 (1899 — Service des Gares et des Trains) — Édition de 1932.

Les Agents possédant cette Circulaire bifferont à la main, le titre et le texte de l'article 4 *bis*, à la page 1 — Sommaire — et à la page 4.

Le Chef du Service de l'Exploitation,
J. TUJA



EXPLOITATION

Paris, le 11 Avril 1939.

RECTIFICATIF N° 15

à la CIRCULAIRE N° 5 (1899)
(Service des Gares et des Trains)
(Edition de 1930)

Col.

Nm
13

*Applicable à partir d'une date
qui sera fixée par Ordre Régional*

Pour tenir compte de la publication du Rectificatif n° 28 au Règlement général d'Exploitation et de la mise en vigueur de la première étape de l'unification de la réglementation, la Circulaire n° 5 (1899 — Service des Gares et des Trains) est à modifier de la façon indiquée ci-après :

Page I. — Supprimer les indications relatives à l'article 3;

Page II. — Supprimer les indications relatives au chapitre IV;

Page III. — Supprimer les indications relatives aux articles 39, 40, 41, 42 et les indications relatives à l'article 49;

Pages 3 et 4. — Supprimer l'article 3;

Page 7. — Au 2° alinéa de l'article 6, supprimer depuis « comme cela a lieu..... » jusqu'à « double voie »;

Pages 17, 18, 19 et 20. — Supprimer tout le chapitre IV;

Page 25. — Supprimer les 2° et 3° alinéas de l'article 36;

Page 26, 27 et 28. — Supprimer les articles 39, 40, 41 et 42, ainsi que les renvois figurant au bas des pages 26 et 28;

Page 29. — Supprimer les 2° et 3° alinéas de l'article 44;

Page 32. — Supprimer l'article 49;

Au 1° alinéa de l'article 50, supprimer depuis « qui doit contrôler..... » jusqu'à « les colonnes 6, 7, 8, 9 et 10 »;

Page 34. — Article 54, 1^{er} alinéa, *au lieu de* : « *Sur les lignes ou sections de lignes munies du block-system*, les postes qu'intéresse..... »,

il faut : « Les postes qu'intéresse..... »;

Au 2^e alinéa, *au lieu de* : « *Sur les lignes ou sections de lignes non munies du block-system*, l'Agent..... »,

il faut : « Dans le cas contraire, l'Agent..... »;

Page 39. — Au 2^e alinéa de l'article 62, *au lieu de* : « *Sur les lignes ou sections de lignes munies du block-system*, les postes qu'intéresse..... »,

il faut : « Les postes qu'intéresse..... »;

Au 3^e alinéa, *au lieu de* : « *Sur les lignes ou sections de lignes non munies du block-system*, avant d'effacer..... »,

il faut : « Dans les autres postes, avant d'effacer..... »;

Page 47. — Tableau. — Supprimer toutes les indications relatives aux articles 109 *bis*, 231, 233, 247 ainsi que les indications figurant dans la colonne « Observations »;

Page 48. — Tableau. — Supprimer les indications relatives à l'article 109 *bis*;

Page 49. — Dans la colonne « Conditions de délivrance des bulletins », dans les indications se rapportant à l'article 328, supprimer les mots « dans les quatre cas prévus par cet article ».

Par ailleurs, l'article 34 de la même Circulaire doit être modifié de la façon suivante :

Page 23. — Au 3^e alinéa de l'article 34, *au lieu de* : « par les Avis-Circulaires des Inspecteurs principaux. »,

il faut : « dans les conditions indiquées par l'article 30 de l'Ordre de service n° 34 (1937) de l'Exploitation ».

Toutes les modifications indiquées ci-dessus seront faites à la plume par les Agents détenteurs de la Circulaire n° 5 (1899 — Service des Gares et des Trains).

Le Chef du Service de l'Exploitation,
J. TUJA

Paris, le 11 Avril 1939.

RECTIFICATIF N° 20

Col.

Nm.
13

RÉGION
DU
SUD-EST

à l'INSTRUCTION N° 462 (Nouvelle Série)
du MATÉRIEL et de la TRACTION
CIRCULAIRE N° 6 (1899) de l'EXPLOITATION
(Service des Gares et des Trains)
(Édition de 1925)

Applicable à partir d'une date qui sera fixée par Ordre Régional

**INSTRUCTIONS RELATIVES AU MODE DE TRACTION
ET AUX SURCHARGES DES TRAINS**

Le présent Rectificatif a pour but de modifier l'article 8 et de supprimer les articles 3 et 19 *bis* de l'Instruction n° 462 (Nouvelle Série) du Matériel et de la Traction — Circulaire n° 6 (1899) de l'Exploitation (Service des Gares et des Trains — Édition de 1925) pour tenir compte de la mise en vigueur de la première étape de l'unification de la réglementation.

Les modifications utiles figurent sur le bécquet ci-joint qui devra être collé à sa place dans la dite Instruction-Circulaire.

En outre, les Agents feront à la main les modifications suivantes :

Sommaire :

Page I : biffer l'article 3.

Page II : biffer l'article 19 *bis*.

Page 3 : biffer le texte de l'article 3.

Page 11 : biffer le texte de l'article 19 *bis*.

*Le Chef du Service
du Matériel et de la Traction,*
JAPIOT

*Le Chef du Service
de l'Exploitation,*
J. TUJA

Trains légers.

ART. 8. — Les dispositions du présent Chapitre relatives aux règles à suivre en cas de surcharge des trains de voyageurs, mixtes et de messageries, s'appliquent aux trains légers de même nature, sous réserve des modifications suivantes :

a) les trains légers ne peuvent être surchargés que dans la limite de leur composition maximum (32 essieux — 250 tonnes);

b) le *dédoublement* des trains de voyageurs légers et mixtes légers est interdit (2).

(1) Même lorsque ces trains sont affectés au transport des voyageurs.

(2) Cette interdiction ne concerne pas les trains de voyageurs automoteurs ou trains mixtes automoteurs.

D'autre part, la marche *bis* d'un train de voyageurs léger peut être utilisée pour la circulation d'un autorail à l'essai ou en transfert.

Rectificatif n° 20 à l'Instruction n° 462 (NS)
du Matériel et de la Traction
Circulaire n° 6 (1899 — Service des Gares et des Trains)
Édition de 1925.

A coller sur la partie correspondante de la page 5.

RÉGION
DU
SUD-EST

Les modifications apportées à l'Instruction n° 462 (NS) du Matériel et de la Traction — Circulaire n° 6 (1899) de l'Exploitation — Service des gares et des trains — par le Rectificatif n° 20 comportent deux béquets au lieu d'un seul comme indiqué sur ce Rectificatif.

Le béquet ci-dessous devra être collé à sa place dans l'Instruction-Circulaire précitée.

— 6 —

En cas d'insuffisance, les trains de voyageurs légers de la 1^{re} catégorie doivent être transformés en trains ordinaires de voyageurs et les dispositions concernant ceux-ci leur deviennent alors entièrement applicables.

Les trains légers de voyageurs des 2^e et 3^e catégories ne peuvent être transformés en trains ordinaires qu'en vertu d'instructions spéciales des Inspecteurs principaux.

Rectificatif n° 20 à l'Instruction n° 462 (NS)
du Matériel et de la Traction — Circulaire n° 6 (1899)
de l'Exploitation — Service des gares et des trains.

A coller en haut de la page 6
de cette Instruction-Circulaire.



Paris, le 19 Avril 1939.

RECTIFICATIF N° 15

à la CIRCULAIRE N° 7 (1899)
(Service des Gares et des Trains)
(Edition de 1930)

COL.

Nm
13

**Applicable à partir d'une date
qui sera fixée par Ordre Régional**

Le présent Rectificatif a pour but :

1° de modifier les articles 7, 12, 34 *bis*, 35, 36, 38, 40, 43, 45 et 46 et de supprimer les articles 39 et 43 *bis* de la Circulaire N° 7 (1899 — Gares et Trains) pour tenir compte de la mise en vigueur de la première étape de l'unification de la Réglementation;

2° de modifier l'article 38 pour prévoir l'utilisation des signaux de modèle réduit, définis à l'article 32 de l'Ordre Général n° 14, pour la protection des trains de service;

3° de modifier l'article 47 pour indiquer les dispositions à observer pour l'emploi des pétards spéciaux pour autorails à bandages pneumatiques;

4° de modifier l'article 51 pour indiquer les mentions qui doivent être portées sur le registre mod. 471 lors du rétablissement d'un scellé de block.

Les modifications utiles figurent sur les pages 20, 21, 22, 23, 24, 25 et 26 ci-jointes qui annulent et remplacent les pages correspondantes de la Circulaire n° 7 (1899 — Gares et Trains) et devront leur être substituées.

En outre, les béquets ci-joints devront être collés sur les parties correspondantes des pages II du Sommaire, 4 et 28 de cette Circulaire.

Par ailleurs, les Agents devront apporter à la main la modification suivante :

ART. 12. — 2° ligne, biffer le mot « Graphiques ».

Le Chef du Service de l'Exploitation,
J. TUJA

§ 3. — Prescriptions complétant les Règlements

(Règlement général d'Exploitation,
Règlements du block-system [double voie], etc.) (1).

Couverture des obstacles.

ART. 34 bis. — L'attention des Agents est appelée sur ce que la couverture des obstacles (par exemple des véhicules déraillés), doit être assurée *en présentant, à la distance indiquée par l'article 61 du Règlement général d'Exploitation, des signaux à main appuyés de pétards.*

Complément à l'article 143 du Règlement général d'Exploitation, sur les lignes à double voie où fonctionne le block-system.

ART. 35. — L'article 143 du Règlement général d'Exploitation prescrit que sur les lignes à double voie, en cas d'obstruction des deux voies principales, le Chef de train doit couvrir son train à l'avant et à l'arrière, et que, s'il lui est **matériellement impossible** de le couvrir simultanément dans les deux directions, il donne la priorité à celle d'où est attendu le train le plus prochain.

Sur les lignes à double voie, la priorité doit être donnée à la couverture à l'avant sur la voie opposée où peut survenir immédiatement un train en pleine vitesse.

Les mêmes dispositions doivent être prises par le Conducteur d'arrière lorsque, par exemple, à la suite d'une rupture d'attelages interceptant les deux voies principales, il se trouve seul pour assurer la couverture de l'obstacle dans les deux directions.

Usage du téléphone des stations à service restreint et des haltes.

ART. 35 bis. — Les stations à service restreint et haltes munies du téléphone ne doivent rentrer dans le circuit que pour annoncer les retards des trains dans les conditions qui font l'objet d'instructions particulières des Inspecteurs principaux, pour signaler des faits extraordinaires ou pour transmettre une demande de secours, sauf l'exception prévue à l'article 35 ter pour les stations à service restreint et haltes des lignes à voie unique.

Le rôle des stations à service restreint et haltes se borne à la simple transmission des dépêches; elles n'ont, bien entendu, à intervenir en rien dans la circulation des trains.

Restriction à l'emploi du téléphone pour les demandes de secours.

ART. 35 ter. — Lorsque la machine d'un train en détresse porte elle-même la demande de secours, cette demande doit, aux termes de l'article 336 du Règlement général d'Exploitation, être remise à la première gare **en avant.**

(1) Les Contrôleurs de l'Exploitation (Trains), Contrôleurs principaux, Contrôleurs et Contrôleurs-adjoints des trains doivent interroger spécialement dans les examens sur les matières qui font l'objet du présent paragraphe, ainsi que sur les prescriptions remplaçant celles qu'il contient, qui sont édictées par d'autres Instructions, en particulier celles relatives à l'application de l'Ordre Régional n° 15.

Une station à service restreint ou halte **précédant** cette première gare, dans le sens de la marche de la machine, n'a donc ni à la recevoir ni à la transmettre.

Complément aux prescriptions de l'Instruction Générale de Sécurité n° 1.

ART. 36. — En cas de stationnement *d'un train de marchandises, d'un train de messageries ou d'un train mixte* devant les signaux d'entrée de certains postes, il y a lieu d'assurer la protection de ce train comme s'il s'agissait d'un arrêt en pleine voie.

Les points où ces dispositions doivent être appliquées comportent une plaque prescrivant en langage clair d'assurer la protection du train.

Interdiction de circuler sur les marchepieds des véhicules pendant la marche des trains.

ART. 37. — **Il est interdit d'une façon absolue à tous les Agents des trains autres que ceux chargés du contrôle de route (1) de circuler sur les marchepieds des véhicules pendant la marche des trains.**

Lorsque, dans un train transportant des voyageurs, un Chef de train, un Conducteur ou un Vagonnier entend un appel partant de l'une des voitures du train, il opère comme s'il s'agissait d'un fait nécessitant l'arrêt, en se conformant aux prescriptions de l'article 129 du Règlement général d'Exploitation.

Couverture d'un train de service arrêté entre deux gares.

ART. 38. — Lorsqu'un train de service s'arrête sur la voie en dehors de la protection des signaux fixes, *en vue de l'exécution du travail pour lequel il a été mis en marche (desserte d'un chantier, distribution de matériaux, etc.)*, il doit être couvert au moyen de signaux faits à la main, appuyés par des pétards, à la distance réglementaire (art. 61 du Règlement général d'Exploitation), pendant le temps de son stationnement en pleine voie et **pendant les cinq minutes qui suivent son départ (2).**

Ces dispositions ne concernent pas les trains de service sans marche tracée d'avance sur les lignes à voie unique, la circulation de ces trains étant soumise aux prescriptions des articles 316 à 323 du Règlement général d'Exploitation.

ART. 39. — *Supprimé.*

(1) Les Agents chargés du contrôle de route connaissent seuls les points où la circulation sur les marchepieds présente des dangers. Il leur est remis, à cet effet, un *Tableau désignant les diverses parties de lignes du réseau où il est interdit de contrôler les trains, pendant la marche, en circulant sur les marchepieds.*

(2) Toutefois, la couverture du train par des signaux à main est inutile si le train est protégé par un carré du modèle réduit installé pour obtenir l'arrêt des trains en avant d'un chantier de travaux dans les conditions définies aux articles 32 et 33 de l'Ordre Général n° 14. Le Chef de train, Chef de transport, donne alors à l'Agent de la Voie chargé de la manœuvre du carré l'ordre de maintenir ce signal à l'arrêt pendant le stationnement du train de ballast et pendant les cinq minutes qui suivent sont départ.

Application de l'article 5 (3^e alinéa) de la Circulaire n° 2 (1899 — Service des Gares et des Trains).

ART. 39 bis. — L'article 5 (3^e alinéa) de la Circulaire n° 2 (1899 — Service des Gares et des Trains) prévoit le cas où, un signal avancé ne fonctionnant pas, il est absolument indispensable d'effectuer un mouvement exigeant la fermeture de ce signal avant qu'aient été prises les mesures prescrites par l'article 62 du Règlement général d'Exploitation; il prévoit qu'à défaut d'Agent de la gare ou de la Voie, l'Agent des signaux est autorisé à réquisitionner un Agent de train pour assurer la couverture.

En pareille circonstance, les Chefs de train doivent sans délai mettre à disposition un Agent de leur train, que l'Agent des signaux fait remplacer dès que possible par un Agent de la gare ou de la Voie.

Place que doit occuper le Chef de train dans les trains.

ART. 40. — En règle générale, le Chef de train (ou l'Agent qui en fait fonctions) prend place dans le fourgon qui est attelé à la machine.

Cette règle n'est pas applicable aux trains de service (article 208 du Règlement général d'Exploitation, exception faite pour le cas particulier prévu au dit article), non plus qu'aux trains légers.

Il peut y être fait exception :

A. — Dans les trains de voyageurs et de messageries.

a) *régulièrement*, dans des cas particuliers, sur l'ordre ou avec l'autorisation de l'Ingénieur en Chef de l'Exploitation (2^e Division — 1^{er} Bureau);

b) *accidentellement*, lorsque la mesure est justifiée par un motif exceptionnel : par exemple, gain de temps suffisant permettant d'éviter le garage du train pour un train plus rapide suivant ou l'arrêt de ce dernier, facilité notable du service dans une gare où le train rebrousse, etc.

Le fourgon dans lequel prend place le Chef de train peut alors être l'un des trois premiers véhicules du train.

B. — Dans les trains de marchandises sur lesquels fonctionne le frein continu automatique spécial.

Aux termes de l'article 5 de l'Instruction n° 489 (N.S.) du Matériel et de la Traction — Circulaire n° 3 (1931) de l'Exploitation (Service des Gares et des Trains), le véhicule dans lequel prend place le Conducteur de tête doit être l'un des quatre premiers véhicules du train.

Il ne doit être fait usage de cette latitude que dans les cas où, soit pour faciliter le service, soit pour d'autres raisons, il y a intérêt à ne pas classer le fourgon en tête.

Il est bien entendu que, lorsque le Conducteur d'arrière d'un train est laissé sur la voie, le Chef de train doit, à défaut d'autres Agents, prendre place dans le frein d'arrière jusqu'à ce que le personnel du train ait été complété, sauf dans les cas prévus à l'article 14 de l'Instruction Générale de Sécurité N° 1.

2^e, 4^e, 6^e, 7^e, 8^e Annexes et Rectificatifs n° 13 et 15 à la Circulaire n° 7 (1899 — Service des Gares et des Trains — Edition de 1930).

Observation des signaux.

ART. 41. —

1^o Prescriptions concernant tous les Conducteurs.

Il est rappelé à tous les Conducteurs qu'ils doivent, aux termes de l'article 129 du Règlement général d'Exploitation, surveiller leur train et la voie pendant tout le temps où ils ne sont pas occupés au service des bagages et des marchandises.

2^o Prescriptions concernant spécialement les Chefs de train.

a) *Observations des signaux des bifurcations.*

Les prescriptions de l'article 177 du Règlement général d'Exploitation sont instamment rappelées aux Chefs de train, qui doivent porter la plus grande attention aux signaux des bifurcations (1).

b) *Observation d'un disque rouge à l'arrêt.*

Lorsqu'un train a rencontré un disque rouge à l'arrêt, le Chef de train doit se tenir attentif pour assurer, même si le disque est suivi d'un carré ou d'un sémaphore à voie libre, l'arrêt, soit à la première aiguille, soit à la première traversée de voie protégée par ce disque, soit au poste de manœuvre du disque, soit à la gare, suivant les circonstances.

c) *Observation d'un annonciateur en position de fermeture.*

Lorsque le Chef de train s'aperçoit que son train a rencontré un annonciateur en position de fermeture, il doit porter son attention sur la position du signal d'arrêt annoncé (carré ou sémaphore) pour être à même de se conformer, le cas échéant, aux prescriptions du dernier alinéa de l'article 169 du Règlement général d'Exploitation.

d) *Observation des prescriptions des bulletins de marche prudente.*

Toutes les fois qu'il lui est remis un bulletin de marche prudente, le Chef de train est tenu de veiller à l'exécution des prescriptions de ce bulletin; il doit notamment observer la position des signaux rencontrés afin d'être en mesure d'appliquer l'article 129 du Règlement général d'Exploitation.

ART. 42. — *Supprimé.*

(1) Les Contrôleurs de l'Exploitation (Trains), Contrôleurs principaux, Contrôleurs et Contrôleurs adjoints des trains s'assurent, lors des examens, que les Agents des trains comprennent bien toute la portée de ces prescriptions, notamment en ce qui concerne les bifurcations avec les lignes à voie unique.

2^e, 6^e, 7^e, 8^e, 10^e Annexes et Rectificatif n° 15 à la Circulaire n° 7 (1899 — Service des Gares et des Trains — Edition de 1930).
A substituer aux pages 23 et 24 de la dite Circulaire.

Prescriptions applicables
aux postes intermédiaires
des lignes à double voie
munies du block-system.

ART. 43. — Les précautions indiquées à l'article 7 de la Circulaire n° 5 (1899 — Gares et Trains) doivent être prises par le Chef de train, dans les postes intermédiaires des lignes à double voie munies du block-system, quand un train arrêté est mis sous la protection du signal de cantonnement par application de l'article 8 du Règlement du block-system enclenché (double voie).

ART. 43 bis. — Supprimé.

ART. 44. — Supprimé.

Débloquage des signaux
de cantonnement et réta-
blissement des scellés des
serrures de block par les
Chefs de train.

ART. 45. — Les Chefs de train (ou les Conducteurs d'arrière, le cas échéant) ne peuvent procéder au **débloquage** d'un signal de cantonnement que dans les cas où les Règlements du block-system les autorisent à effectuer cette opération, c'est-à-dire :

1° après le garage d'un train (art. 6);

2° pour permettre de rendre « Voie libre » d'un train expédié avec bulletins mod. 363 A dans un canton occupé [art. 10 du Règlement du block-system enclenché (double voie) ou 11 du Règlement du block-system absolu (double voie)];

3° pour permettre de rendre « Voie libre » d'un train qui parvient à un poste réuni au train précédent par suite de détresse de ce dernier (art. 11).

Les Chefs de train (ou Conducteurs d'arrière) ne doivent donc pas **débloquer** un signal de cantonnement lorsqu'il s'agit d'une erreur commise par le Bloqueur dans la manœuvre des appareils de block, dans les cas suivants par exemple :

1° Signal de cantonnement bloqué à l'arrêt parce que, à la suite d'un oubli du Bloqueur, ce signal n'a été remis à l'arrêt qu'après réception de « Voie libre » du poste correspondant.

La situation créée par cet oubli ne peut se solutionner réglementairement que par l'application des prescriptions de l'article 12 des

2°, 7° Annexes et Rectificatif n° 15 à la Circulaire n° 7 (1899 — Service des Gares et des Trains — Édition de 1930).

Règlements du block-system (double voie), c'est-à-dire par la constatation d'un dérangement.

2° Signal de cantonnement mis indûment à l'arrêt et bloqué dans cette position bien que le canton suivant soit libre.

Le Bloqueur opère dans ce cas comme il est dit au dernier alinéa de l'article 20 des Règlements du block-system (double voie), en remettant au premier train qui se présente des bulletins mod. 363 lui donnant l'ordre de continuer sa marche en franchissant le signal de cantonnement à l'arrêt. Lorsque le train arrive au poste suivant, le Bloqueur reçoit « Voie libre » et tout rentre dans l'ordre.

3° Signal de cantonnement mis indûment à voie libre, puis remis à l'arrêt et bloqué dans cette position bien que le canton suivant soit libre.

Le Bloqueur opère dans ce cas comme au 2° ci-dessus.

Lorsqu'un train est arrêté à un poste de block et que le Chef de train est invité par le Bloqueur à **rétablir un scellé brisé**, le Chef de train doit toujours procéder à cette opération; mais il doit, en outre, se renseigner très exactement sur les causes qui ont motivé le bris du scellé, en consultant au besoin le registre du poste.

Si le motif donné par le Bloqueur ne correspond pas aux cas prévus par l'article 6 des Règlements du block-system (garage d'une machine isolée ou d'un train de machines) ou par les articles 10 du Règlement du block-system enclenché ou 11 du Règlement du block-system absolu (entrée d'une machine isolée ou d'un train de machines dans un canton occupé), *il y a lieu de craindre que le canton suivant ne soit pas libre*; le premier train expédié dans ce canton doit alors recevoir des bulletins de marche prudente mod. 363 A. En conséquence, le Chef de train qui rétablit le scellé exige la remise de ces bulletins, si son train circule sur la voie intéressée; il prescrit au Bloqueur de les remettre, par une mention inscrite sur le registre du poste, si son train circule sur une autre voie.

Emploi de lanternes à
main pour suppléer aux
signaux d'arrière des trains.

ART. 46. — La nuit, et le jour comme la nuit, au passage des souterrains pour lesquels l'éclairage des trains est obligatoire, tous les Conducteurs tiennent leur lanterne allumée.

Si les signaux d'arrière d'un train viennent à s'éteindre, le Conducteur d'arrière met en évidence le feu rouge de sa lanterne à main pour suppléer aux signaux éteints, jusqu'à ce que ces signaux aient été remis en état.

Le Conducteur d'arrière fait encore usage du feu rouge de sa lanterne dans le cas prévu par l'article 140 du Règlement général d'Exploitation, c'est-à-dire lorsque la queue d'un train arrêté à un poste stationne dans un souterrain et que ses signaux d'arrière ne sont pas allumés.

2°, 10° Annexes et Rectificatif n° 15 à la Circulaire n° 7 (1899 — Service des Gares et des Trains — Édition de 1930).
A substituer aux pages 25 et 26 de la dite Circulaire.

Fixation des pétards sur les rails.

ART. 47. — Toutes les fois qu'il y a lieu de faire usage de pétards, on se conforme aux dispositions suivantes :

Le pétard est placé dans la position indiquée par la figure ci-contre, de manière que l'une des griffes s'appuie sur la face verticale du champignon du rail tandis que l'autre se trouve sur la table horizontale. On fait glisser le pétard dans le sens de la flèche, en continuant de l'appuyer sur le rail, de manière que la griffe ne quitte pas la face verticale du champignon. L'extrémité de l'autre griffe suit dans ce mouvement la table de roulement du rail, dépasse son extrémité et vient se placer en dernier lieu contre l'autre face verticale. Le pétard est alors en place.

L'opération se fait avec la plus grande facilité, quelle que soit la dimension du rail.

Ces prescriptions sont également applicables aux pétards spéciaux pour autorails à bandages pneumatiques; toutefois, il est nécessaire, au moment de l'utilisation, de retirer le protecteur dont chaque pétard est muni et de ne plus pousser le pétard dès que les deux griffes coiffent complètement le champignon du rail.

Les Contrôleurs de l'Exploitation (Trains), Contrôleurs principaux, Contrôleurs et Contrôleurs-adjoints des trains doivent s'assurer que tous les Agents des trains sont bien au courant de cette façon d'opérer.

Les Agents des trains ne doivent pas emporter chez eux les pétards dont ils sont munis pour leur service.

Avertissement à donner par l'Agent qui pose des pétards sur les rails.

ART. 47 bis. — Dans le cas où des pétards doivent être placés sur les rails, l'explosion de ces signaux ne peut présenter aucun danger pour les Agents qui se trouvent sur la machine qui détermine l'explosion, mais les éclats de la capsule peuvent blesser les personnes se trouvant à une faible distance des pétards.

En conséquence, l'Agent qui pose des pétards sur les rails ne doit jamais négliger de prévenir les personnes se trouvant à proximité dans un rayon d'une trentaine de mètres. Il doit, autant que possible, placer ces pétards à plus de 30 mètres des endroits où des personnes étrangères à la Compagnie sont susceptibles de passer.

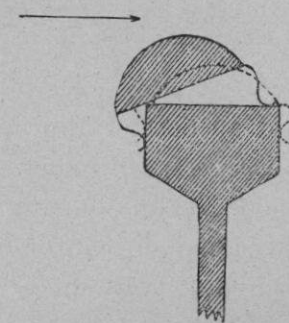
Dispositions à prendre en cas d'écrasement de pétards.

ART. 48. — Lorsque, au passage à un signal à voie libre, une explosion de pétard ou de cartouche se fait entendre, le Mécanicien réduit aussitôt sa vitesse à celle d'un homme au pas.

S'il peut obtenir l'arrêt au poste qui manœuvre le signal ou à proximité de ce poste, il s'arrête pour se renseigner.

S'il ne peut obtenir l'arrêt dans ces conditions, le Mécanicien continue sa marche, mais prudemment et à une vitesse assez réduite pour pouvoir s'arrêter dans la partie de voie en vue. Si, après avoir parcouru ainsi 1.500 mètres en marche prudente, il ne voit aucun obstacle devant lui, il reprend sa vitesse normale en redoublant d'attention.

Au premier point où le train s'arrête, le Mécanicien fait renseigner par le Conducteur de tête ou renseigne lui-même l'Agent de la gare ou du poste.



2^e, 3^e, 6^e Annexes et Rectificatifs n^{os} 14 et 15 à la Circulaire n^o 7 (1899 — Service des Gares et des Trains — Édition de 1930).

§ 3. — Prescriptions complétant les Règlements [Règlement général d'Exploitation, Règlements du block-system (double voie)], etc.

ARTICLE 34 bis. — Couverture des obstacles.....	20
— 35. — Complément à l'article 143 du Règlement général d'Exploitation, sur les lignes à double voie où fonctionne le block-system.....	20
— 35 bis. — Usage du téléphone des stations à service restreint et des haltes.....	20
— 35 ter. — Restriction à l'emploi du téléphone pour les demandes de secours.....	20
— 36. — Complément aux prescriptions de l'Instruction Générale de Sécurité N ^o 1.....	21
— 37. — Interdiction de circuler sur les marchepieds des véhicules pendant la marche des trains.....	21
— 38. — Couverture d'un train de service arrêté entre deux gares.	21
— 39. — Supprimé.	
— 39 bis. — Application de l'article 5 (3 ^e alinéa) de la Circulaire n ^o 2 (1899 — Service des Gares et des Trains).....	22
— 40. — Place que doit occuper le Chef de train dans les trains..	22
— 41. — Observation des signaux.....	23
— 42. — Supprimé.	
— 43. — Prescriptions applicables aux postes intermédiaires des lignes à double voie munies du block-system.....	24
— 43 bis. — Supprimé.	
— 44. — Supprimé.	
— 45. — Débloquage des signaux de cantonnement et rétablissement des scellés des serrures de block par les Chefs de train.....	24

Les Contrôleurs de l'Exploitation (Trains), Contrôleurs principaux, Contrôleurs et Contrôleurs-adjoints des trains s'assurent fréquemment que les Agents des trains en service placés sous leurs ordres sont pourvus des objets d'équipement et documents énumérés à l'article 126 du Règlement général d'Exploitation et à l'article 10 ci-après. Ils doivent, en particulier, se faire présenter très fréquemment les étuis à pétards et en vérifier le contenu.

Les Chefs de train parcourant les lignes munies du block-system (double voie) sont munis de carnets de scellés bleus mod. 457 C. Lorsqu'ils délèguent au Conducteur d'arrière du train le soin de rétablir un scellé, ils lui remettent en même temps leur carnet et veillent à ce que celui-ci leur soit rendu à la première gare où ils peuvent communiquer avec le Conducteur. Ils sont personnellement responsables de l'emploi des scellés qui leur sont confiés.

Lorsqu'un Agent a à refaire un scellé, il détache une feuille du carnet et la place dans le cadre à ce destiné après y avoir inscrit la date et l'heure et apposé sa signature. La souche doit porter les mêmes renseignements ainsi que la signature de l'Agent.

Le rétablissement du scellé est indiqué sur le registre mod. 471 dans les mêmes conditions que le déblocage. De plus, il est fait mention sur le dit registre du numéro du scellé utilisé ainsi que du numéro du carnet dans lequel il a été prélevé.

Tout scellé qui, après avoir été établi, n'a pu être utilisé, est annulé et doit être épinglé à la souche avec indication du motif de l'annulation.

Les souches des carnets sont remises aux Contrôleurs de l'Exploitation (Trains) ou Contrôleurs principaux des trains qui les conservent pendant un an. Passé ce délai, elles sont versées à l'Inspection principale pour être envoyées au pilon.

2^e, 6^e, 7^e, 8^e, 10^e Annexes et Rectificatifs n^{os} 12 et 15 à la Circulaire n^o 7 (1899 — Service des Gares et des Trains — Édition de 1930)

A coller sur la partie correspondante de la page II de la dite Circulaire.

Rectificatif n^o 15 à la Circulaire n^o 7 (1899 — Service des Gares et des Trains — Édition de 1930)

A coller sur la partie correspondante de la page 4 de la dite Circulaire.

3^e Annexe et Rectificatif n^o 15 à la Circulaire n^o 7 (1899 — Service des Gares et des Trains — Édition de 1930)

A coller sur la partie correspondante de la page 28 de cette Circulaire.

Paris, le 24 Mars 1939

RECTIFICATIF N° 3

RÉGION
DU
SUD-EST

à
l'INSTRUCTION n° 3235 du Tableau Chronologique de la Voie
INSTRUCTION n° 977 du Matériel et de la Traction
CIRCULAIRE n° 11 (1923) de l'Exploitation
(Service des Gares et des Trains)

Col.

Nm
13

*Applicable à partir d'une date qui sera fixée
par un Ordre régional.*

Le présent Rectificatif à l'Instruction n° 3235 du Tableau Chronologique de la Voie, Instruction n° 977 du Matériel et de la Traction, Circulaire n° 11 (1923) — Exploitation (Service des Gares et des Trains), a pour but de modifier l'article 20 de cette Instruction-Circulaire pour tenir compte de la suppression de l'article 139 du Règlement général d'Exploitation.

Les Agents détenteurs de cette Instruction-Circulaire feront à la main la modification suivante :

Page 13, 2^e paragraphe, 4^e ligne :

au lieu de : « des articles 60 et 139 »,

il faut : « de l'article 60 ».

Le Chef du Service
de la Voie et des Bâtiments,

HACHON

Le Chef du Service
du Matériel et de la Traction,

JAPIOT

Le Chef du Service
de l'Exploitation,

J. TUJA

Paris, le 27 Mai 1939.

RECTIFICATIF N° 9

COL.

Nm
13

A
L'INSTRUCTION N° 3270 du Tableau Chronologique de la Voie
L'INSTRUCTION N° 441 (Nouvelle Série)
du Matériel et de la Traction
CIRCULAIRE N° 5 (1925) de l'Exploitation
(Service des Gares et des Trains)
Édition de 1930

*Applicable à partir d'une date qui sera fixée
par l'Ordre régional*

Le présent Rectificatif a pour objet :

1° la modification des textes pour tenir compte de la suppression de l'article 139 du Règlement général d'Exploitation et de la modification de l'article 60 et de la mise en service des crocodiles de vérification de pleine voie;

2° la suppression de la catégorie des lignes dites « équipées », car actuellement toutes ces lignes sont « complètement équipées » pour la répétition des signaux sur les machines;

3° la suppression de l'article 15 relatif aux mesures à prendre par les Agents des postes et des gares toutes les fois qu'un signal avancé est rencontré en position douteuse, cet article faisant double emploi avec des Instructions plus générales.

Les modifications utiles figurent sur les pages 4, 5 et 8 et sur les béquets ci-joints, qui doivent être collés à leur place dans l'Instruction-Circulaire.

En outre, les Agents feront à la main les modifications suivantes :

Page 6 :

- biffer le texte du renvoi (1) ;
- remplacer (2) par (1) à la 3^e ligne du 2° de l'article 10 ;
- numéroté (1) le renvoi (2) actuel.

Page 9 :

- 3^e et 4^e lignes :
- au lieu de : « des art. 60 et 139 »,
- il faut : « de l'art. 60 ».

Page 13 :

— article 23, 7^e ligne :

au lieu de : « les art. 60 et 139 »,
il faut : « l'art. 60 » ;

— article 24, 6^e ligne :

biffer les mots : « ou d'un annonceur » ;

— article 24, 10^e ligne :

au lieu de : « les art. 60 et 139 »,
il faut : « l'art 60 ».

Le Chef du Service
du Matériel et de la Traction,
JAPIOT

Le Chef du Service
de la Voie et des Bâtiments,
HACHON

Pour le Chef du Service
de l'Exploitation,
St. MERMIER

Crocodiles de vérification.

Sur voie unique, les installations fixes comprennent en outre un dispositif, commandé généralement par des sections de rails isolés, qui a pour but d'annuler le fonctionnement du crocodile lorsque le signal est franchi par l'arrière.

Les appareils placés sur les machines comprennent en particulier :
— une brosse de contact qui frotte sur le crocodile quand la locomotive passe au-dessus de lui;

— un relais polarisé qui se déclenche au passage sur le crocodile lorsque celui-ci est en charge.

Le déclenchement de ce relais provoque le fonctionnement :

— d'une part, du sifflet placé à l'intérieur de l'abri du Mécanicien, ce sifflet constituant l'avertisseur;

— d'autre part, d'un dispositif chargé d'enregistrer le franchissement du signal qui a provoqué le déclenchement des appareils.

ART. 2 bis. — Des crocodiles de vérification, reliés en permanence à une pile, sont installés dans les dépôts et annexes pour permettre aux Mécaniciens de contrôler, au départ et à l'arrivée, le bon fonctionnement des appareils montés sur les machines.

De tels crocodiles sont également installés en pleine voie sur certaines lignes ou sections de lignes complètement équipées, pour permettre aux Mécaniciens d'effectuer le même contrôle en cours de route. Ces lignes ou sections de lignes sont indiquées dans l'Ordre régional qui désigne les lignes complètement équipées.

Les crocodiles de vérification de pleine voie sont repérés au moyen d'une plaque portant, en blanc sur fond noir, les lettres CRO. Cette plaque, généralement implantée à 50 mètres en avant du crocodile, est éclairée la nuit.

Équipement des signaux
et des lignes.

Sur les lignes non munies du block automatique, les signaux équipés pour la répétition sur les machines de leur position de fermeture sont :

1^o les disques rouges, les annonceurs, les triangles jaunes, les tableaux indicateurs de vitesse effaçables (T.I.V. effaçables) et les tableaux indicateurs de vitesse ordinaires (T.I.V. ordinaires) en forme de carré placé sur la pointe, de certaines lignes ou sections de ligne. Ces lignes ou sections de lignes, sur lesquelles les machines appelées à circuler sont toutes agencées (2) pour la répétition des signaux en position de fermeture, sont dites « complètement équipées » ; elles figurent sur l'Ordre régional prévu à l'art. 60 du Règlement général d'Exploitation.

2^o certains disques rouges protégeant des bifurcations (ou des points importants assimilés exceptionnellement aux bifurcations) situés sur des lignes non équipées et franchis uniquement par des machines agencées (2) pour la répétition des signaux en position de fermeture (3). L'Ordre régional, qui désigne les lignes « complètement équipées », donne également la liste de ces disques rouges ; il indique que les mesures d'exception, prévues à l'art. 60 du Règlement général d'Exploitation pour les lignes « complètement équipées », sont applicables à ces disques rouges, comme s'ils étaient munis de pétards.

3^o les signaux d'avertissement des chantiers de la Voie, sur les lignes « complètement équipées », lorsque la vitesse de franchissement de ces chantiers est inférieure ou égale à 30 km./h.

(Une Annexe A à la présente Instruction-Circulaire traite de la répétition sur les machines des signaux d'avertissement des chantiers de la Voie).

CHAPITRE PREMIER

BUT ET DESCRIPTION DES APPAREILS

But des appareils.

ARTICLE PREMIER. — Les appareils de répétition de signaux ont pour but :

(1) Une instruction-Circulaire spéciale traite de la répétition sur les machines des signaux des lignes munies du block automatique par signaux lumineux.

(2) A l'exclusion toutefois des locomotives de faible puissance et de faible vitesse qui ne viennent que tout à fait exceptionnellement sur ces lignes ainsi que des machines et locotracteurs spécialisés au service des manœuvres qui n'effectuent sur ces lignes, en dehors des gares, que des parcours de faible étendue et sans remorquer d'autres véhicules.

(3) Lorsque, sur une ligne non équipée, un disque rouge protégeant une bifurcation doit être équipé, le ou les autres disques rouges qui peuvent protéger cette bifurcation sur cette même ligne doivent également être équipés.

Mentions à porter sur les écritures des trains.

ART. 11. — En cas de raté de l'avertisseur au passage sur un crocodile de vérification, au départ ou en cours de route, le Chef de train, averti par le Mécanicien, le mentionne sur le bulletin de traction et sur le journal de train, dans les conditions indiquées aux articles 5 et 5 bis ci-dessus.

En cas de raté de l'avertisseur au passage à un signal équipé ou de fonctionnement intempestif sur voie principale, le Chef de train renseigné par le Mécanicien, en fait mention dans la colonne « Observations » du bulletin de traction et du journal de train. Le cas échéant, il note également sur ces deux pièces si le Mécanicien a avisé le poste, au passage, par quatre coups de sifflet, comme il est indiqué à l'Art. 7.

En cas d'annulation, en cours de route, du fonctionnement de l'avertisseur, le Chef de train, prévenu par le Mécanicien, inscrit sur le bulletin de traction et sur le journal de train, dans la dernière colonne, la mention suivante :

« Le fonctionnement de l'avertisseur a été annulé à..... ».

Chacune de ces mentions est visée par le Mécanicien, qui appose sa griffe (Article 10).

Avis à donner aux Agents des gares et des postes.

ART. 12. — Lorsque le Chef de train est prévenu par le Mécanicien d'un raté au passage à un signal équipé ou d'un fonctionnement intempestif de l'appareil-avertisseur, il en avise au moyen d'un bulletin mod. 379 :

Mise en service des crocodiles.

ART. 21. — La date de mise en service des crocodiles est donnée par l'Ordre régional prévu à l'article 60 du Règlement général d'Exploitation.

Les dispositions de la présente Instruction entrent en vigueur en même temps que cet Ordre régional.

(1) Sur les sections de lignes très courtes ainsi que pour les disques rouges visés au 2° du § « Equipement des signaux et des lignes », la vérification peut être faite avec un train ou avec une machine isolée, après accord entre l'Ingénieur en Chef du Matériel et de la Traction, l'Ingénieur en Chef de l'Exploitation et l'Ingénieur en Chef de la Voie.

Liste des signaux munis de crocodiles et des crocodiles de vérification.

ART. 26. — Au moment de la publication de l'Ordre régional, annonçant la mise en service de crocodiles sur une ligne ou section de ligne, le Service de la Voie donne au Service du Matériel et de la Traction :

1° la liste des signaux équipés; cette liste fait connaître la position kilométrique de ces signaux et les postes dont ils dépendent;

2° la liste des crocodiles de vérification; cette liste fait connaître leur position kilométrique et les gares (ou postes) au voisinage desquelles ils sont installés.

Les mêmes renseignements sont donnés pour les signaux ou crocodiles de vérification déplacés et pour les signaux nouveaux.

4^e Annexe et Rectificatif n° 9 à l'Instruction n° 3270 du Tableau Chronologique de la Voie — Instruction n° 441 (nouvelle série) du Matériel et de la Traction — Circulaire n° 5 (1925) de l'Exploitation (Service des Gares et des Trains).

A coller sur le bas de la page 7.

7^e Annexe et Rectificatif n° 9 à l'Instruction n° 3270 du Tableau Chronologique de la Voie — Instruction n° 441 (nouvelle série) du Matériel et de la Traction — Circulaire n° 5 (1925) de l'Exploitation (Service des Gares et des Trains).

A coller sur le bas de la page 12.

6^e Annexe et Rectificatif n° 9 à l'Instruction n° 3270 du Tableau Chronologique de la Voie — Instruction n° 441 (nouvelle série) du Matériel et de la Traction — Circulaire n° 5 de l'Exploitation (Service des Gares et des Trains).

A coller sur l'article 26.

a) l'Agent du poste dont dépend le signal en cas d'arrêt à ce poste;

b) le Chef de service de la première gare d'arrêt, dans le cas contraire.

Lorsqu'un Chef de service est prévenu d'un raté ou d'un fonctionnement intempestif de l'appareil-avertisseur, si cet avis intéresse une autre gare, il renseigne cette dernière par le moyen le plus rapide, en lui indiquant le nombre de machines du train, si celui-ci est remorqué par plus d'une machine ou s'il s'agit d'un train de machines.

Mesures à prendre par les Agents des postes et des gares en cas de raté de l'avertisseur au passage à un signal équipé.

ART. 13. — Lorsque l'Agent d'un poste de signaux est prévenu d'un raté de l'avertisseur au passage à un signal, il considère que le fonctionnement du crocodile n'est plus assuré pour ce signal. Il en avise sans retard le Chef de service et, **lorsqu'il s'agit d'un disque rouge situé sur une ligne complètement équipée ou d'un disque rouge visé au 2° du § « Equipement des signaux et des lignes », il ne compte plus sur le crocodile pour l'application de l'art. 60 du Règlement général d'Exploitation, si les mesures d'exception prévues par cet article sont applicables au point considéré** (1).

Dès qu'il en a la possibilité, l'Agent des signaux manœuvre le signal et vérifie s'il y a bien concordance entre les deux positions du levier et les indications de l'appareil de contrôle.

S'il n'y a pas concordance, il applique les prescriptions réglementaires relatives au non-fonctionnement du signal à moins qu'il puisse s'assurer dans les conditions prescrites par l'art. 7 ter de l'Instruction Générale à l'usage des Aiguilleurs et des Bloqueurs, que le signal obéit bien à chaque manœuvre du levier.

Si, au contraire, il y a concordance, il inscrit dans la colonne « Observations » du registre de circulation du poste (ou de la gare), indépendamment des indications prévues à l'Art. 17 ci-après, la mention : « Crocodile tel signal, telle voie, en observation le, à..... H..... » (2).

Il questionne (ou fait questionner par la gare si c'est plus commode) les Agents du premier train venant à s'arrêter après avoir trouvé en position de fermeture le signal en observation, pour savoir si l'appareil avertisseur a été déclenché au passage à ce signal.

Dans l'affirmative, il conclut au bon fonctionnement du crocodile. Dans la négative, il conclut à un dérangement de cet appareil (3).

Il fait alors mention sur le registre de circulation du poste (ou de la gare) de la conclusion prise et rend compte au Chef de service des vérifications effectuées et du résultat qu'elles ont donné.

(1) Mention est portée sur le registre de circulation du poste ou de la gare du nombre de machines du train qui a constaté le raté, si ce train est remorqué par plus d'une machine ou s'il s'agit d'un train de machines.

(2) S'il s'agit d'un raté de l'avertisseur au passage à un T.I.V. ordinaire, l'Agent des signaux porte cette mention sur le registre de circulation du poste, dès qu'il est prévenu du raté.

(3) Bien entendu, si le non-fonctionnement de l'avertisseur du deuxième train provient de ce que cet appareil n'est pas en état de fonctionnement, on questionne les Agents d'un autre train.

CHAPITRE II

PRESCRIPTIONS CONCERNANT LES MÉCANICIENS

Vérification du fonctionnement des appareils de la machine au départ et à l'arrivée.

ART. 5. — Le Mécanicien doit visiter les différents organes de l'avertisseur-enregistreur au même titre que tous les autres organes de la machine.

Avant chaque sortie d'un dépôt, il purge la boîte attrape-poussières placée à l'origine des conduites d'air comprimé de l'avertisseur-enregistreur sur les machines munies de cette boîte ; il s'assure, par le passage sur un crocodile de vérification, du bon fonctionnement de l'ensemble du dispositif (le sifflet avertisseur doit alors se faire entendre et un enregistrement identique à celui d'un signal équipé dont le crocodile est en charge doit s'effectuer sur le graphique de l'indicateur-enregistreur de vitesse) ; en outre, au passage sur le crocodile de vérification, le Mécanicien doit actionner le levier de vigilance pour effectuer simultanément, sur le graphique de l'indicateur-enregistreur de vitesse, un enregistrement de vigilance.

Si le sifflet avertisseur ne fonctionne pas, le Mécanicien en informe, avant le départ, le Chef de train. Ce dernier Agent en fait mention sur le bulletin de traction et sur le journal de train en inscrivant dans la dernière colonne : « Avertisseur n'a pas fonctionné à l'essai au départ » (1).

Cette mention est visée par le Mécanicien, qui appose sa griffe, et par le Chef de service.

L'appareil de la machine est alors considéré comme n'étant pas en service.

A chaque rentrée dans un dépôt, le Mécanicien procède à une nouvelle visite des organes de l'avertisseur-enregistreur et à un nouvel essai de fonctionnement de l'appareil sur un crocodile de vérification ; si, à ce moment, le sifflet avertisseur ne fonctionne plus, ou si, n'ayant pas fonctionné au départ, il ne fonctionne encore pas, le Mécanicien inscrit sur le bulletin de traction : « Avertisseur n'a pas fonctionné à l'essai à l'arrivée ».

Vérification du fonctionnement des appareils de la machine en cours de route.

ART. 5 bis. — En pleine voie, dès qu'il aperçoit une plaque CRO, le Mécanicien actionne le levier de vigilance ; il s'assure que le sifflet avertisseur fonctionne au passage sur le crocodile de vérification.

Si le sifflet avertisseur ne fonctionne pas, le Mécanicien en informe le Chef de train au premier arrêt. Le Chef de train porte sur le bulletin de traction et sur le journal de train la mention suivante : « Avertisseur n'a pas fonctionné au passage sur le crocodile de vérification à la gare (ou au poste) de Cette mention est visée par le Mécanicien qui appose sa griffe.

Mesures à prendre en cas de non fonctionnement de l'avertisseur de plusieurs machines sur un même crocodile de vérification.

ART. 5 ter. — Lorsqu'un crocodile de vérification de dépôt ou de pleine voie a donné lieu à un non fonctionnement de l'appareil avertisseur de plusieurs machines dans la même journée et que l'appareil avertisseur de ces mêmes machines a bien fonctionné par la suite, le dépôt, à la connaissance duquel parvient cette particularité, doit conclure au mauvais fonctionnement de ce crocodile et aviser d'urgence le Service de la Voie.

Mesures à prendre à l'approche des signaux.

ART. 6. — Dès qu'il aperçoit un signal équipé présentant l'indication d'arrêt (disque rouge), d'avertissement ou de ralentissement, le Mécanicien actionne le levier de vigilance et se conforme aux prescriptions réglementaires (articles 171, 171^{bis}, 171^{ter}, 171^{quater}, 291^{bis} et 292 du Règlement général d'Exploitation) suivant le signal dont il s'agit.

Le levier de vigilance doit être actionné :

— une fois, si le signal aperçu est un disque rouge ou un annon-

(1) Les bulletins de mise en tête des machines munies de l'avertisseur-enregistreur portent la mention « Avertisseur ».

ciateur en position de fermeture (1), même si le Mécanicien aperçoit en même temps un triangle jaune ou un T.I.V. effaçable en position de fermeture, ou un T.I.V. ordinaire en forme de carré placé sur la pointe;

— deux fois, à un intervalle d'environ 150 à 200 mètres, si le signal aperçu est un triangle jaune (2) ou un T.I.V. effaçable en position de fermeture, ou un T.I.V. ordinaire en forme de carré placé sur la pointe, à condition qu'aucun disque rouge ou annonceur en position de fermeture ne soit en vue.

Le Mécanicien est toutefois dispensé d'appliquer les dispositions du présent article :

1° s'il renforce un train en queue, l'observation des signaux incombant alors au Mécanicien de tête en vertu du dernier alinéa de l'article 165 du Règlement général d'Exploitation ;

2° si, sa machine étant placée en tête d'un train ou dans un train de machines, mais non la première, le signal équipé qu'il voit en position de fermeture a été vu par lui, à distance, en position d'ouverture et ne s'est fermé qu'après avoir été franchi par la première machine.

Mesures à prendre en cas de fonctionnement du sifflet avertisseur.

ART. 6 bis. — Lorsque le sifflet avertisseur se fait entendre, le Mécanicien doit opérer comme s'il franchissait un disque rouge à l'arrêt, sauf dans les cas suivants :

1° Il a la certitude que le signal qui a fait fonctionner le sifflet avertisseur est un annonceur (3), un triangle jaune (4) ou un T.I.V. effaçable en position de fermeture, ou un T.I.V. ordinaire en forme de carré placé sur la pointe, ou encore un signal d'avertissement d'un chantier de la Voie quand le taux du ralentissement est égal ou inférieur à 30 km. à l'heure (voir Annexe A à la présente Instruction-Circulaire); il se conforme alors aux indications de ce signal.

2° Il a la certitude que le déclenchement du sifflet avertisseur a été provoqué par le passage sur un crocodile de vérification de pleine voie ; il continue sa marche normale.

3° Il circule sur voie unique et il a la certitude que le signal qui a fait fonctionner le sifflet avertisseur s'adresse aux trains de sens contraire ; il continue dans ce cas sa marche normale.

4° Il renforce un train en queue ; l'observation des signaux incombant alors au Mécanicien de tête en vertu du dernier alinéa de l'article 165 du Règlement Général d'Exploitation, le Mécanicien de renfort en queue n'a pas à tenir compte du fonctionnement du sifflet avertisseur.

5° Il conduit une machine placée derrière une ou plusieurs autres, soit en tête d'un train, soit dans un train de machines, et il a la certitude que le signal ayant fait fonctionner le sifflet avertisseur est un disque rouge, un annonceur, un triangle jaune ou un T.I.V. effaçable en position de fermeture, mais il n'a pas constaté que ce signal ait été franchi en position de fermeture par la première machine ; il continue dans ce cas sa marche normale.

Il résulte des prescriptions qui précèdent que le Mécanicien doit opérer comme s'il franchissait un disque rouge à l'arrêt, même si le sifflet avertisseur se fait entendre intempestivement au passage à un signal en position d'ouverture (ou à un groupe dont tous les signaux sont en position d'ouverture) ou en pleine voie alors qu'aucun signal n'a été franchi ; sur les lignes non équipées ces dispositions ne sont applicables que dans l'intervalle des deux gares qui encadrent un disque rouge équipé conformément au 2° du § « Equipement des signaux et des lignes » et seulement pour les trains auxquels ce disque s'adresse.

Pour arrêter le fonctionnement du sifflet avertisseur, le Mécanicien doit actionner une commande spéciale placée à portée de sa main.

Avis à donner au Service de l'Exploitation en cas de raté de l'avertisseur au passage à un signal équipé.

ART. 7. — En cas de raté de l'avertisseur au passage à un signal équipé le Mécanicien, en vue de renseigner l'Agent du poste dont dépend le signal, avise verbalement le Chef de train au premier arrêt (5).

En outre, s'il n'y a pas d'arrêt au poste ou à la gare (6), il avise le poste au passage, au moyen de quatre coups de sifflet : deux coups de sifflet prolongés encadrant deux coups de sifflet brefs.

Avis à donner au Service de l'Exploitation en cas de fonctionnement intempestif de l'avertisseur.

ART. 8. — Lorsque le sifflet avertisseur s'est fait entendre intempestivement, le Mécanicien, en vue de renseigner le Service de l'Exploitation, avise verbalement le Chef de train au premier arrêt (5) en lui faisant connaître à quel signal ou à quel point kilométrique le fonctionnement intempestif s'est produit.

Cette prescription est applicable non seulement aux cas de fonctionnements intempestifs visés à l'avant-dernier alinéa de l'article 6 bis, mais encore à ceux dont il est question au 3° du même article.

(1) Le Mécanicien opère de même lorsqu'il doit franchir, la nuit, un sémaphore (ou un carré) à l'arrêt combiné avec un disque rouge ou un annonceur et que le bulletin lui prescrivant de franchir le sémaphore (ou le carré) à l'arrêt ne lui fait pas connaître que tous les signaux avancés du signal combiné sont effacés.

(2) Le Mécanicien opère de même lorsqu'il doit franchir, la nuit, un sémaphore (ou un carré) à l'arrêt combiné avec un triangle jaune et que le groupe combiné ne comprend pas d'autre signal avancé.

(3) Il doit considérer notamment qu'il a cette certitude lorsqu'il franchit la nuit un sémaphore (ou un carré) à l'arrêt combiné avec un annonceur seulement.

(4) Il doit considérer notamment qu'il a cette certitude lorsqu'il franchit la nuit un sémaphore (ou un carré) à l'arrêt combiné avec un triangle jaune et que le groupe combiné ne comprend pas d'autre signal avancé.

(5) Dans le cas d'une machine isolée, le Mécanicien avise directement l'Agent du poste dont dépend le signal, en cas d'arrêt à ce poste, ou le Chef de service de la première gare d'arrêt dans le cas contraire.

(6) Il n'y a pas d'arrêt au poste ou à la gare si, le train n'ayant d'ailleurs pas d'arrêt normal à la gare : 1° le Mécanicien a seulement rencontré un triangle jaune, un annonceur ou un T.I.V. effaçable en position de fermeture ou un T.I.V. ordinaire en forme de carré placé sur la pointe.

2° le Mécanicien a franchi ou doit considérer qu'il a franchi un disque rouge à l'arrêt, mais, par application de la dérogation prévue au 5° alinéa de l'art. 171 du Règlement général d'Exploitation, n'a pas à s'arrêter au poste.

1^{re}, 2^e, 3^e, 5^e Annexes, Rectificatifs n^{os} 8 et 9 à l'Instruction n^o 3270 du Tableau Chronologique de la Voie — n^o 441 (nouvelle série) du Matériel et de la Traction — Circulaire n^o 5 (1925) de l'Exploitation (Service des Gares et des Trains)

A coller sur la page 5.

Lorsqu'un raté se produit à un crocodile répétant plusieurs signaux équipés dépendant de son poste, l'Agent des signaux opère comme si le raté intéressait tous ces signaux.

Quant au Chef de service, lorsqu'il est avisé qu'un raté s'est produit au passage à un signal équipé de sa gare, il prévient immédiatement l'Agent du poste dont dépend le signal et s'assure que les vérifications prescrites ci-dessus sont bien effectuées. De plus, **s'il s'agit d'un disque rouge d'une ligne complètement équipée ou d'un disque rouge visé au 2° du § « Equipement des signaux et des lignes »**, à partir du moment où le crocodile a donné lieu à un raté, jusqu'au moment où on a l'assurance que son fonctionnement est normal, la couverture des manœuvres, sur la voie correspondant à ce crocodile, doit être assurée dans les conditions réglementaires pour les disques rouges non munis de pétards et ne se trouvant pas sur une ligne complètement équipée (art. 60 du Règlement général d'Exploitation).

ARTICLE 15. — Supprimé.

Mesures à prendre en vue de la remise en état d'un crocodile appuyant un signal équipé.

ART. 16. — Lorsque, par application des dispositions indiquées ci-dessus, l'Agent chargé des signaux conclut au dérangement d'un crocodile (art. 13) ou en est avisé (art. 14), il continue à manœuvrer le signal ou les signaux correspondants dans les conditions ordinaires.

En outre, il doit prévenir sans retard le Service de la Voie (Service électrique) en vue de la visite des installations.

Lorsque, sur voie unique, une gare a été avisée d'un fonctionnement intempestif au passage devant un signal pris par l'arrière, elle prévient par les voies les plus rapides le Service de la Voie (Service électrique).

NOTA. — Toutefois, les installations nouvelles remaniées peuvent ne pas comporter la subordination du contrôle du signal à la mise en charge du crocodile. La mention utile est portée sur les Consignes des postes intéressés.

Rectificatif n^o 9 à l'Instruction n^o 3270 du Tableau Chronologique de la Voie — Instruction n^o 441 (nouvelle série) du Matériel et de la Traction — Circulaire n^o 5 (1925) de l'Exploitation (Service des Gares et des Trains).
A coller à la suite du renvoi (2).

3^e Annexe et Rectificatifs n^{os} 8 et 9 à l'Instruction n^o 3270 du Tableau Chronologique de la Voie — Instruction n^o 441 (nouvelle série) du Matériel et de la Traction — Circulaire n^o 5 (1925) de l'Exploitation (Service des Gares et des Trains).

A coller sur le bas de la page 10.

2^e, 5^e Annexes et Rectificatifs n^{os} 8 et 9 à l'Instruction n^o 3270 du Tableau Chronologique de la Voie — Instruction n^o 441 (nouvelle série) du Matériel et de la Traction — Circulaire n^o 5 (1925) de l'Exploitation (Service des Gares et des Trains).
A coller sur les 5^e et 6^e alinéas de la page 9.

Paris, le 27 Mai 1939.

RECTIFICATIF N° 3

à l'ANNEXE A

COL.

Nm
13

RÉGION
DU
SUD-EST

à
l'INSTRUCTION N° 3270
du Tableau Chronologique de la Voie
l'INSTRUCTION n° 441
(Nouvelle série)
du Matériel et de la Traction
la CIRCULAIRE N° 5 (1925)
de l'Exploitation (Service des Gares
et des Trains) — (Édition de 1930)

à
l'INSTRUCTION N° 3410
du Tableau Chronologique de la Voie
l'INSTRUCTION N° 441 bis
(Nouvelle série)
du Matériel et de la Traction
la CIRCULAIRE N° 11 (1935)
de l'Exploitation
(Service des Gares et des Trains)

**Applicable à partir d'une date qui sera fixée
par l'Ordre régional.**

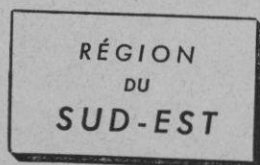
Le présent Rectificatif a pour objet de préciser que les signaux d'avertissement des chantiers de travaux ne sont munis de crocodiles que sur les lignes « complètement équipées », dont la liste est donnée par un Ordre régional.

Les modifications utiles figurent sur la page ci-jointe qui doit être collée sur la page 1.

Le Chef du Service
du Matériel et de la Traction,
JAPIOT

Le Chef du Service
de la Voie et des Bâtiments,
HACHON

Pour le Chef du Service
de l'Exploitation,
St. MERMIER



Paris, le 11 Avril 1939.

RECTIFICATIF N° 1

à la CIRCULAIRE N° 11 (1926)
(Service des Gares et des Trains)
(Édition de 1933)

Col.

Nm
13

*Applicable à partir d'une date
qui sera fixée par Ordre Régional*

Le présent Rectificatif a pour but de modifier les articles 8, 15, 16, 17 et 18, et de supprimer l'article 9 de la Circulaire n° 11 (1926 — Service des Gares et des Trains) — Édition de 1933 — pour tenir compte de la mise en vigueur de la première étape de l'unification de la Réglementation.

Les modifications utiles figurent sur les pages 9, 10 et 11 et les béquets [ci-joints qui devront être collés à leur place dans la dite Circulaire.

En outre, les Agents feront à la main les modifications suivantes:

Sommaire :

Biffer l'article 9.

ART. 18. — *Au lieu de* : Avis à donner au pilote en cas d'application du 5^e alinéa de l'article 15 du Règlement du block-system absolu..... 11

Il faut : Avis à donner en cas de pilotage lorsque l'espacement des trains à contre-voie est réalisé au moyen d'intervalles de temps..... 11

Pages 4 et 5 : Biffer le texte de l'article 9.

Le Chef du Service de l'Exploitation,
J. TUJA

Etablissement des bulletins de marche prudente.

ART. 16. — Les bulletins de marche prudente (mod. 363-A) portent, imprimées à l'avance, les mentions les plus fréquentes que le Bloqueur a à y faire figurer. Le Bloqueur n'a donc, dans la majorité des cas, qu'à biffer à la plume les indications qui ne se rapportent pas au cas pour lequel les bulletins sont établis.

Dans les cas spéciaux non prévus dans l'imprimé, le motif de la délivrance est inscrit à la main.

Quand le train doit s'arrêter au poste suivant, le Bloqueur biffe l'alinéa « *Si les signaux de ce poste le permettent.....* », et remplit la formule « *Ordre de s'arrêter au poste de block suivant (poste de.....)* ». S'il s'agit d'un arrêt demandé par un Agent du Service Electrique (1), il ajoute au dessous de cette formule le motif porté par cet Agent sur le registre du poste (voir article 26).

Si le train ne doit pas s'arrêter au poste suivant, le Bloqueur maintient l'alinéa « *Si les signaux de ce poste le permettent.....* » et biffe la formule « *Ordre de s'arrêter au poste de block suivant* ».

Le Bloqueur doit remplir exactement tous les blancs des bulletins et biffer soigneusement les mentions inutiles.

Pour éviter toute perte de temps, les bulletins doivent être établis par le Bloqueur autant que possible avant l'arrivée du train auquel ils sont destinés.

En remettant les bulletins au Chef de train, le Bloqueur appelle son attention sur l'ordre d'arrêt porté au bulletin.

Les bulletins établis et non remis sont annulés et restent adhérents ou épinglés à la souche avec indication du motif de l'annulation.

Application de l'article 11 du Règlement du block-system absolu.

ART. 17. — L'article 11 du Règlement du block-system absolu indique les mesures à prendre par un Bloqueur lorsqu'il a été avisé qu'un train est en détresse entre son poste et le poste suivant, ou

(1) Il est bien entendu que si l'Agent du Service Electrique demande l'arrêt au poste suivant, d'un train auquel le Bloqueur n'a pas à délivrer de bulletins mod. 363-A, il est fait usage de l'imprimé ordinaire mod. 363.

qu'une partie de ce train est restée dans le canton, et lorsque, dans l'un ou l'autre cas, il n'a pas reçu voie libre au moment où se présente le train suivant.

Pour accélérer l'application de cet article, on opère comme suit :

1° *Détresse.* — Lorsque le Chef d'un train estime nécessaire de faire pousser son train par le train suivant, qu'il y ait lieu ou non de demander le secours, il donne, par écrit (1), au Bloqueur le plus voisin, soit l'ordre d'appliquer l'article 11, si ce poste est en arrière du train, soit celui de passer en arrière le signal Jousselin « *Appliquez article 11* » (2), si ce poste est en avant du train.

2° *Ruptures d'attelages.* — Le Bloqueur qui constate une rupture d'attelages doit, en outre des dispositions qu'il a à prendre par application de l'article 22 du Règlement du block-system absolu, transmettre au poste précédent le signal Jousselin « *Appliquez article 11* ».

En conséquence, dans tous les cas, un Bloqueur qui n'a pas reçu « *Voie libre* » d'un train, n'est autorisé à appliquer les dispositions de l'article 11 du Règlement du block-system absolu que lorsqu'il a été effectivement avisé de la détresse, en particulier lorsqu'il en a reçu l'ordre écrit dans les conditions indiquées plus haut, ou lorsqu'il a reçu le signal Jousselin « *Appliquez article 11* ».

Le seul signal « *Train en détresse sur voie.....* » n'autorise pas à appliquer les dispositions de l'article 11; ce signal est, en effet, transmis de poste à poste jusqu'à la première gare; sa seule réception ne donne donc pas au Bloqueur attendant « *Voie libre* » l'assurance que le train dont il n'a pas reçu « *Voie libre* » est celui qui est en détresse.

Si, après avoir été avisé d'une détresse ou d'une rupture d'attelages, le Bloqueur reçoit voie libre avant d'avoir appliqué l'article 11 de ce Règlement, il n'a pas à se conformer à cet article.

(1) Dans le cas où le Chef de train fait passer également le signal Jousselin « *Train en détresse sur voie.....* », les deux ordres sont portés sur le même bulletin.

(2) En plus des signaux Jousselin prévus au Règlement du block-system absolu, les Jousselins devront donc toujours comporter le signal « *Appliquez article 11* », qui sera passé dans les conditions prescrites par la présente Circulaire. Ce signal devra toujours être collationné.

Rectificatif n° 1 à la Circulaire n° 11 (1926) — Service des Gares et des Trains (ÉDITION DE 1933).

Avis à donner en cas de pilotage lorsque l'espacement des trains à contre-voie est réalisé au moyen d'intervalles de temps.

ART. 18. — En cas de pilotage, lorsque, par application de l'art. 15 du Règlement du block-system absolu, l'espacement des trains circulant à contre-voie s'effectue au moyen d'intervalles de temps, le pilote doit en être prévenu par avis écrit. Si les signaux fixes d'une voie ne peuvent être facilement observés par le Mécanicien circulant sur l'autre voie, l'avis écrit doit faire mention de cette particularité.

Le Pilote avise en conséquence chaque Mécanicien intéressé verbalement, s'il accompagne le train, par écrit dans le cas contraire.

Reprise du service de block après pilotage.

ART. 19. — En cas de pilotage, s'il y a présomption d'avarie aux installations du block, en particulier du circuit de voie, le Chef de gare qui organise le pilotage doit prévenir immédiatement le Service Électrique de façon que la remise en état de ces installations soit faite le plus tôt possible et, s'il se peut, avant la cessation du pilotage. La reprise du service du block se fait dans ce cas sous la direction de l'Agent du Service Électrique, comme il est indiqué à l'article 13 du Règlement du block-system absolu.

Par contre, s'il n'y a pas lieu de présumer que les appareils de block ne sont plus en état de fonctionner, en particulier si le circuit de voie est intact, la reprise du service du block s'opère dans les conditions indiquées à l'article 15 du Règlement du block-system absolu, c'est-à-dire sous la surveillance des Chefs de service des gares extrêmes au moyen de bulletins remis au premier train de chaque sens et libellés comme il est dit à l'article 13 de ce Règlement pour la reprise du service après réparation d'un dérangement.

§ 6. — Mesures à prendre en cas de dérangement

Dérangements constatés par le poste de sortie du canton.

ART. 20. — L'article 12 du Règlement du block-system absolu concernant le dérangement des appareils de block vise le cas le plus fréquent, celui où le dérangement est constaté par le poste d'entrée dans le canton et indique ce qu'il y a lieu de faire dans ce cas comme dans tous les autres cas où l'on constate un dérangement dans les appareils.

Il peut se faire qu'un dérangement pour un sens de la circulation

Rectificatif n° 1 à la Circulaire n° 11 (1926) — Service des Gares et des Trains — Édition de 1933.
A coller sur la page 11 de cette Circulaire.

Obligation pour les trains
arrêtés devant un signal de
cantonnement bloqué de ne
pas pénétrer sur le circuit
de voie du canton suivant.

ART. 8. — Sur les lignes munies du block-system avec circuits de voie, un train arrêté à un poste, pour attendre voie libre du train précédent, ne doit pas pénétrer sur le circuit de voie du canton suivant.

Si, en effet, le train franchissait, *ne fût-ce que d'un essieu*, le joint isolant de ce circuit de voie, le poste ne serait pas débloqué, au cas où, à ce moment, le poste suivant rendrait voie libre.

Ce joint isolant peut, dans certains cas, se trouver à quelques mètres en avant du sémaphore de cantonnement. Par mesure de précaution, il est donc prescrit à **tout train arrêté à un poste pour attendre voie libre du train précédent de ne pas s'approcher à moins de dix mètres du signal de cantonnement.**

Par suite, si le premier essieu d'un train arrêté dans ces conditions se trouve à moins de dix mètres du signal de cantonnement, le Chef de train devra immédiatement faire refouler le train.

1° L'erreur la plus grave consiste, pour un Bloqueur, à rendre prématurément voie libre d'un train avant que les conditions prévues au 4^e alinéa de l'article 6 du Règlement du block-system absolu n'aient été remplies. En pareil cas, le Bloqueur doit immédiatement passer au poste précédent le signal « *Marche prudente du train venant sur moi* » ; il annule ce dernier signal dès que le train dont il avait indûment rendu voie libre, a dégagé le canton.

Révisé par le Service des Gares et des Trains — Édition de 1933).

A coller sur l'article 8 de cette Circulaire.

Rectifié par le Service des Gares et des Trains — Édition de 1933).

A coller sur la partie correspondante de la page 8 de cette Circulaire.

Paris, le 11 Avril 1939.

RECTIFICATIF N° 3

à la CIRCULAIRE N° 28 (1928)
(Service des Gares et des Trains)

COL.

Nm.
13

*Applicable à partir d'une date
qui sera fixée par Ordre Régional*

RÉGION
DU
SUD-EST

Le présent Rectificatif a pour but de modifier les articles 1, 12, 14 et 15 de la Circulaire n° 28 (1928 — Service des Gares et des Trains) pour tenir compte de la mise en vigueur de la première étape de l'unification de la Réglementation.

Les modifications utiles figurent sur la page 6 et le béquet ci-joints qui doivent être collés à leur place dans cette Circulaire.

En outre, les Agents feront à la main les modifications suivantes :

Sommaire :

Au lieu de :

ART. 15. — Avis à donner au pilote en cas d'application du 5^e alinéa de l'article 15 du Règlement de block-system absolu..... 6

Il faut :

ART. 15. — Avis à donner en cas de pilotage lorsque l'espacement des trains à contre-voie est réalisé au moyen d'intervalles de temps..... 6

Page 1. — Au 1^{er} alinéa de l'article premier, biffer le renvoi (1); biffer le texte de ce renvoi au bas de la page.

Le Chef du Service de l'Exploitation,
J. TUJA

65439 Soc. An. de l'Imp. MAULDE et RENOU, 144, rue de Rivoli, Paris.

1° L'erreur la plus grave consiste, pour un Bloqueur, à rendre prématurément voie libre d'un train avant que les conditions prévues au 4^e alinéa de l'article 6 du Règlement du block-system absolu n'aient été remplies. En pareil cas, le Bloqueur doit immédiatement passer au poste précédent le signal « Marche prudente du train venant sur moi »; il annule ce dernier signal dès que le train dont il avait indûment rendu voie libre, a dégagé le canton.

Rectificatif n° 3
à la Circulaire n° 28 (1928)
(Gares et Trains).

A coller sur la partie
correspondante de la page 4
de la dite Circulaire.

En conséquence, dans tous les cas, un Bloqueur qui n'a pas reçu « Voie libre » d'un train, n'est autorisé à appliquer les dispositions de l'article 11 du Règlement du block-system absolu que lorsqu'il a été effectivement avisé de la détresse, en particulier lorsqu'il en a reçu l'ordre écrit dans les conditions indiquées plus haut, ou lorsqu'il a reçu le signal Jousselin « Appliquez article 11 ».

Le seul signal « Train en détresse sur voie.... » n'autorise pas à appliquer les dispositions de l'article 11 ; ce signal est, en effet, transmis de poste à poste jusqu'à la première gare ; sa seule réception ne donne donc pas au Bloqueur attendant « Voie libre » l'assurance que le train dont il n'a pas reçu « Voie libre » est celui qui est en détresse.

Si, après avoir été avisé d'une détresse ou d'une rupture d'attelages, le Bloqueur reçoit voie libre avant d'avoir appliqué l'article 11 de ce Règlement, il n'a pas à se conformer à cet article.

Avis à donner en cas de pilotage lorsque l'espacement des trains à contre-voie est réalisé au moyen d'intervalles de temps.

ART. 15. — En cas de pilotage, lorsque, par application de l'article 15 du Règlement du block-system absolu, l'espacement des trains circulant à contre-voie s'effectue au moyen d'intervalles de temps, le Pilote doit en être prévenu par avis écrit. Si les signaux fixes d'une voie ne peuvent être facilement observés par le Mécanicien circulant sur l'autre voie, l'avis écrit doit faire mention de cette particularité.

Le Pilote avise en conséquence chaque Mécanicien intéressé verbalement, s'il accompagne le train, par écrit dans le cas contraire.

Article 16. — **Supprimé.**

§ 5. — Mesures à prendre en cas de dérangement

Dérangements constatés par le poste de sortie du canton.

ART. 17. — L'article 12 du Règlement du block-system absolu concernant le dérangement des appareils de block vise le cas le plus fréquent, celui où le dérangement est constaté par le poste d'entrée dans le canton et indique ce qu'il y a lieu de faire dans ce cas comme dans tous les autres cas, où l'on constate un dérangement dans les appareils.

Il peut se faire qu'un dérangement pour un sens de la circulation soit constaté, non par le poste d'entrée dans le canton qui doit arrêter

Paris, le 8 Avril 1939.

RECTIFICATIF N° 8

RÉGION
DU
SUD-EST

à la CIRCULAIRE N° 9 (1935)
(Service des Gares et des Trains)

COL.

EXPLOITATION

Division du Mouvement
2^e Section

Nm
13

*Applicable à partir d'une date qui sera fixée
par Ordre Régional*

Le présent Rectificatif à la Circulaire n° 9 (1935 — Service des Gares et des Trains) a pour but de tenir compte de la mise en vigueur de la première étape de l'unification de la Réglementation.

Les modifications utiles figurent sur les pages 13, 14, 21, 39 et sur les béquets ci-joints qui doivent être collés à leur place dans la Circulaire n° 9 (1935 — Service des Gares et des Trains).

En outre, les Agents feront à la main les modifications suivantes :

Page 27.

Dans la marge,

au lieu de :

« Entretien des signaux. (Articles 11 à 13 de la Circulaire) ».

il faut :

« Entretien des signaux. (Articles 11 et 12 de la Circulaire) ».

A la 4^e ligne,

au lieu de :

« Les dispositions des articles 11 à 13 de la Circulaire n° 2 ».

il faut :

« Les dispositions des articles 11 et 12 de la Circulaire n° 2 ».

Page 36.

A la 2^e ligne du 1^{er} alinéa du § 3,

au lieu de :

« remplaçant les articles 11 à 13 de la Circulaire ».

il faut :

« remplaçant les articles 11 et 12 de la Circulaire ».

Le Chef du Service de l'Exploitation,
J. TUJA

Mesures à prendre par les Agents d'un train en cas d'extinction d'un signal lumineux s'adressant à ce train.

ART. 16. — L'article 7 du Règlement de block automatique indique les mesures à prendre par les Agents d'un train en cas d'extinction d'un signal lumineux s'adressant à ce train, et leur prescrit, pour la continuation de la marche, d'opérer comme si le train était arrêté devant un signal présentant l'indication du sémaphore (article 6 du Règlement de block automatique et 14 de la présente Circulaire).

L'attention des Chefs de train est appelée sur l'obligation qui leur est faite, si le commutateur de blocage n'a pas déjà été manœuvré, de procéder à cette opération *dans tous les cas et même si le train, en engageant le canton suivant, a déjà provoqué l'allumage de l'indication du sémaphore sur le signal.*

D'autre part, les prescriptions ci-après doivent être observées en outre de celles édictées par l'article 7 du Règlement de block automatique.

Si le train qui a rencontré le signal éteint ne s'est arrêté qu'après l'avoir dépassé, le Chef de train doit présenter un signal d'arrêt à main en se rendant au signal pour manœuvrer le commutateur de blocage.

Ainsi qu'il a été indiqué à l'article 4, la manœuvre du commutateur de blocage commande l'allumage de l'indication du sémaphore sur le signal éteint et fait donner, par le ou les signaux annonçant le signal éteint, l'indication de l'annonceur à tout train se présentant. Dans le cas exceptionnel où la manœuvre du commutateur de blocage n'a pas provoqué l'allumage de l'indication du sémaphore, tout train qui, après s'être arrêté au signal éteint, vient à s'arrêter de nouveau dans le canton dont ce signal commande l'entrée doit être immédiatement couvert à l'arrière, à la diligence du Chef de train, conformément aux prescriptions réglementaires ordinaires concernant la protection des trains arrêtés (Instruction Générale de sécurité n° 1 — § 3).

Le Chef de train qui a manœuvré le commutateur de blocage doit, en avisant la première gare ou le premier poste **gardé** (1), lui faire connaître si la manœuvre du commutateur de blocage a rallumé ou non le signal éteint; il lui indique, en outre, le cas échéant, si le feu de franchissement était éteint.

Dans le cas où le signal comporte un téléphone relié au circuit du Dispatching-system, le Chef de train peut charger le Dispatcher de renseigner cette gare ou ce poste. Cette autorisation ne s'étend pas au Mécanicien qui conduit une machine isolée ou un train de machines.

Mesures à prendre par les Agents d'un train lorsqu'un signal lumineux s'adressant à ce train présente un aspect anormal.

ART. 17. — Lorsqu'un signal lumineux présente un aspect anormal (2), le Mécanicien et le Chef de train doivent opérer comme si le signal et son feu de franchissement étaient éteints.

(1) La désignation des gares et des postes **gardés** ainsi que leurs périodes de gardiennage sont portées à la connaissance du personnel par l'Avis-Circulaire relatif au block automatique.

(2) Par signal présentant un aspect anormal, il faut entendre un signal présentant une combinaison de feux non conforme aux indications de la Planche I. Toutefois, un signal lumineux de voie principale (article 2 — A) donnant l'indication de voie libre du signal violet (un feu blanc fixe) ne doit pas être considéré comme présentant un aspect anormal s'il autorise le passage d'une manœuvre sur une voie de service.

Complément à l'article 8
du Règlement de block au-
tomatique.

ART. 18. — Il peut arriver qu'au départ d'un point normal de stationnement sur voie principale, le premier signal de voie principale à rencontrer ne soit pas visible. Il peut arriver également que, dans une gare ou dans un poste, un train ayant un arrêt normal à cette gare ou à ce poste reçoive le signal de départ en un point d'où le premier signal de voie principale à rencontrer ne soit pas visible. Dans ces divers cas, le Mécanicien doit se comporter *comme si le train repartait après s'être arrêté en pleine voie* (art. 8 du Règlement de block automatique), à moins qu'il ne soit dûment renseigné par un bulletin remis par l'Agent qui donne le signal de départ.

La remise de bulletins de ce genre peut, d'ailleurs, être prévue à l'avance par les Consignes des gares ou des postes, lorsqu'elle est susceptible de se produire assez couramment.

Train arrêté par un si-
gnal présentant l'indica-
tion du sémaphore ou du
carré.

ART. 19. — L'installation des porte-cartouches est réalisée, en règle très générale, de telle manière que ces appareils ne soient déclenchés que si la machine dépasse le signal. Toutefois, dans certains cas, le porte-cartouches peut être actionné lorsque le premier essieu de la machine parvient à quelques mètres en avant du signal. En conséquence, le Mécanicien qui aborde un signal présentant l'indication du sémaphore ou du carré ne doit pas s'approcher à moins de 10 mètres de ce signal.

D'autre part, bien qu'aux termes de l'article 9 du Règlement de block automatique, les prescriptions réglementaires ordinaires concernant la protection des trains arrêtés ne soient pas applicables sur les lignes exploitées au moyen de ce système de block, lorsqu'un train est arrêté par un signal présentant l'indication du carré, le Chef de train doit signaler sa présence à la gare ou au poste dont dépend le signal, afin de faciliter l'exécution du service.

CHAPITRE IV

MESURES DE PROTECTION

Dispositions particu-
lières à la circulation des
autorails, locotracteurs,
etc.

ART. 20. — Le Règlement de block automatique est applicable à la circulation des trains, des machines isolées et des autorails. Ce Règlement précise, toutefois, que des précautions spéciales peuvent être prévues dans les Instructions concernant ces derniers engins, pour leur circulation sur les sections de ligne munies du block automatique. Ces précautions sont indiquées dans l'Ordre de service relatif à la circulation des autorails.

Les autres engins tels que locotracteurs, trains-draisines, draisines, etc., ne peuvent, en principe, circuler sur une section de ligne munie du block automatique sans que des mesures de précaution spéciales soient observées. Ces mesures sont indiquées soit dans la présente Circulaire (Titre II), soit dans les documents relatifs à la circulation des engins dont il s'agit.

Si l'arrêt n'a pu être obtenu à la gare ou au poste, le Dispatcher prend les mesures utiles pour provoquer l'arrêt du train à l'endroit convenable et le faire visiter.

Si les avaries signalées au Dispatcher peuvent faire craindre l'encombrement soit de la voie suivie par le train, soit d'une voie contiguë, le Dispatcher prend ses dispositions pour faire arrêter et renseigner les trains circulant sur ces voies.

Pilotage.

ART. 30. — En cas de pilotage, il est nécessaire d'annuler l'appareil porte-cartouches automatique appuyant chaque signal lumineux de la voie unique temporaire, pour éviter que les trains circulant à contre-voie ne fassent éclater les cartouches jusqu'à épuisement de la provision de l'appareil. En cas de double pilotage, les appareils porte-cartouches automatiques sont annulés sur les deux voies, s'il y a lieu.

L'annulation doit se faire au moment de l'organisation du pilotage, en manœuvrant le *commutateur d'annulation permanente*, à l'aide de la clé spéciale (art. 5) dont chaque gare est munie.

Les Mécaniciens des trains circulant dans le sens normal doivent être avisés, *par écrit*, que les appareils porte-cartouches automatiques de la voie unique temporaire ne fonctionnent pas.

Lorsqu'il y a présomption d'avarie aux installations de block automatique, en particulier aux circuits de voie, le Chef de gare qui organise le pilotage doit prévenir immédiatement le Service Electrique de façon que la remise en état de ces installations soit faite le plus tôt possible et, s'il se peut, avant la cessation du pilotage.

2^e, 4^e Annexes et Rectificatif n° 8 à la Circulaire n° 9 (1935) — Service des Gares et des Trains).

Rectificatif n° 8 à la Circulaire n° 9 (1935) — Service des Gares et des Trains).
A coller sur la page 21 de la dite Circulaire.

De son côté, la gare (ou le poste) qui reçoit un train-draisine ou une draisine doit, dès l'arrivée de cette circulation, commander l'indication du carré sur le signal qui protège la gare (ou le poste), puis, après s'être assurée que le train-draisine est entier, envoyer à la gare (ou au poste) qui précède la dépêche ci-après :

« Train-draisine (ou draisine) arrivé à h. m. ».

La gare (ou le poste) qui reçoit cette dépêche en fait mention sur le registre des signaux.

A partir de ce moment seulement, la gare (ou le poste) qui a expédié le train-draisine ou la draisine peut cesser d'arrêter les trains se dirigeant sur la voie principale parcourue par le train-draisine ou la draisine.

La gare (ou le poste) où est parvenu le train-draisine ou la draisine doit maintenir l'indication du carré sur le signal qui la protège jusqu'à ce que le train-draisine ou la draisine soit complètement garé ou bien jusqu'à ce qu'elle ait reçu, à son tour, avis de l'arrivée à la gare (ou au poste) qui suit, si cette circulation doit poursuivre sa marche (1).

Annonce des trains draisines ou des draisines.
(Article 15 de l'Instruction de Service).

Sur les lignes où fonctionne le block automatique, les trains-draisines ou les draisines sont annoncés de gare (ou poste) en gare (ou poste), dans les conditions indiquées par l'article « Circulation d'un train-draisine ou d'une draisine » ci-dessus.

Signaux portés par les trains-draisines.
(Article 16 de l'Instruction de Service).

Les prescriptions de l'article 16 de l'Instruction de Service — Série Mouvement-Ex — Sous-Série Réglementation n° 10 — Série Entretien-VB — Sous-Série Entretien et Surveillance n° 14 ne trouvent pas leur application sur les lignes munies du block automatique.

Couverture des trains-draisines et des draisines.
(Article 17 de l'Instruction de Service).

Lorsqu'un train-draisine s'arrête sur la voie entre deux gares, il doit être couvert au moyen de signaux faits à la main, à la distance réglementaire (art. 61 du Règlement général d'Exploitation); ces signaux doivent être appuyés par des pétards. La couverture est maintenue non seulement pendant le stationnement du train, mais encore pendant les cinq minutes qui suivent son départ.

Lorsqu'un train-draisine ou une draisine est arrêté au pied d'un signal lumineux présentant l'indication du carré, le Chef de train du train-draisine doit se faire reconnaître *immédiatement* par le poste dont dépend le signal.

S'il n'obtient pas l'assurance que le train-draisine ou la draisine va pouvoir reprendre sa marche sans aucun délai, il doit faire couvrir cette circulation dans les conditions indiquées au premier alinéa du présent paragraphe.

Dès que le train-draisine ou la draisine reprend sa marche, le Chef de train est autorisé à rappeler ou à faire rappeler l'Agent de couverture.

L'Ingénieur en Chef de l'Exploitation,
J. TUJA.

(1) Si le train-draisine ou la draisine continue dans un canton de block manuel, l'indication du carré peut cesser d'être commandée lorsque le signal de cantonnement a été remis à l'arrêt derrière la circulation.

b) **Couverture d'un train.** — Lorsque, par application du 2^e alinéa de l'article 9 du Règlement de block automatique, un Conducteur doit aller couvrir son train, il manœuvre rapidement, au passage, le commutateur de blocage du premier signal qu'il rencontre. Il continue ensuite à se porter à la distance fixée par l'article 61 du Règlement général d'Exploitation.

Si, sur son parcours, il rencontre une gare ou un poste *gardé*, il charge l'Agent de cette gare ou de ce poste *gardé* d'assurer la couverture. Lorsque cette couverture peut être assurée par l'Agent de la gare ou du poste, le Conducteur doit, néanmoins, avant de regagner son poste, aller placer *sans délai* des pétards à la distance réglementaire (art. 61 du Règlement général d'Exploitation).

Rectificatif n° 8 à la Circulaire n° 9
(1935 — Service des Gares et des Trains).
A coller sur la partie correspondante
de la page 20 de cette Circulaire.

— 38 —

INSTRUCTION DE SERVICE

Série MOUVEMENT-Ex

Sous-Série **RÈGLEMENTATION N° 10**

Série ENTRETIEN-VB

Sous-Série **ENTRETIEN ET SURVEILLANCE N° 14**

(ex-Ordre de Service n° 9 (1932) Exploitation)
(ex n° 3336 du Tableau Chronologique de la Voie)

CIRCULATION DES TRAINS-DRAISINES ET DES DRAISINES

Les points sur lesquels les dispositions de cette Instruction de Service sont modifiées ou complétées sont indiqués ci-après.

Rectificatif n° 8 à la Circulaire n° 9 (1935 — Service des Gares et des Trains).
A coller sur la partie correspondante de la page 38 de cette Circulaire.

Instruction de Service — Série Mouvement-Ex — Sous-Série Réglementation N° 10 — Série Entretien-VB — Sous-Série Entretien et Surveillance N° 14 (ex-Ordre de Service n° 9 (1932) Exploitation — ex n° 3336 du Tableau Chronologique de la Voie) — Circulation des trains-draisines et des draisines..... 38

Rectificatif n° 8 à la Circulaire n° 9
(1935 — Service des Gares
et des Trains).
A coller sur la partie correspondante
de la page III du Sommaire.

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER
FRANÇAIS

Région
du SUD-EST

EXPLOITATION

Division des Etudes

Paris, le 26 avril 1939.

Rectificatif n° 4

Col.

Nm 13

A LA

CONSIGNE GÉNÉRALE

A L'USAGE DES

Aiguilleurs des Postes enclenchés

(Édition de 1930)

*Applicable à partir d'une date qui sera fixée
par Ordre Régional*

Le présent Rectificatif a pour objet de modifier l'article 4, par suite de la suppression de l'article 117 du Règlement général d'Exploitation.

Les Agents détenteurs de cette Consigne générale feront à la main la modification suivante :

Page 4. — 1^{re} et 2^e lignes.

Au lieu de : « dans les conditions indiquées à l'article 117 du Règlement général d'Exploitation »,

il faut : « conformément aux prescriptions réglementaires relatives à la manœuvre des signaux ».

Le Chef du Service de l'Exploitation,

J. TUJA

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER
FRANÇAIS

Région
du SUD-EST

EXPLOITATION

DIVISION DU MOUVEMENT

2^e Section

Paris le 11 Avril 1939.

Rectificatif n° 5
à
L'INSTRUCTION

RELATIVE AU SERVICE
DES

Vagonniers et Conducteurs d'arrière

(ÉDITION DE 1926)

*Applicable à partir d'une date
qui sera fixée par Ordre Régional*

Le présent Rectificatif a pour but de supprimer les articles 14, 15 et 16 et de modifier l'article 19 de l'Instruction relative au service des Vagonniers et Conducteurs d'arrière pour tenir compte de la publication du Rectificatif n° 28 au Règlement général d'Exploitation et de la mise en vigueur de la première étape de l'unification de la réglementation.

Les Agents bifferont à la main les articles 14, 15 et 16 et substitueront la page ci-jointe à la page 17 de la dite Instruction.

Le Chef du Service de l'Exploitation,
J. TUJA

Rupture
d'attelage.

ART. 19. — S'il survient une rupture d'attelage, le Conducteur d'arrière doit, aussitôt que la partie coupée est arrêtée :

la couvrir ou la faire couvrir comme s'il s'agissait d'un obstacle, dans les conditions réglementaires (art. 61 et 20 du Règlement général d'Exploitation) :

sur double voie, à l'arrière ;

sur voie unique, à l'avant comme à l'arrière.

Paris le 11 Avril 1930

Rectificatif n° 5

L'INSTRUCTION

RELATIVE AU SERVICE

VAGONNIERS ET CONDUCTEURS D'ARRIÈRE

ÉDITION DE 1928

Applicable à partir d'une date
qui sera fixée par l'Ordre Régional

Le présent Rectificatif a pour but de suppléer aux articles 14, 15 et 16 de l'Instruction relative au service des Vagonniers et Conducteurs d'arrière, pour tenir compte de la publication du Rectificatif no 25 au Règlement général d'Exploitation et de la mise au point de la réglementation relative à l'attelage.

Les articles 14, 15 et 16 de l'Instruction relative au service des Vagonniers et Conducteurs d'arrière sont remplacés par les articles 14, 15 et 16 du présent Rectificatif.

ART. 19.

CHÉMIN DE FER

FRANÇAIS

EXPLOITATION

SECTION

DE SERVICE

DE SERVICE

RECTIFICATIF N° 3

à l'ORDRE DE SERVICE

N° 4 (1936) de l'EXPLOITATION

N° 1566 du MATÉRIEL et de la TRACTION

N° 3423 du TABLEAU CHRONOLOGIQUE
de la VOIE

COL.

NM
13

RÉGION
DU
SUD-EST

Applicable à partir d'une date à fixer par Ordre Régional

Par suite de la modification du renvoi (1) de l'Annexe I (Bulletin) au Règlement de block-system enclenché de voie unique (1935), le deuxième alinéa de l'article 4 de l'Ordre de Service N° 4 (1936) de l'Exploitation — N° 1566 du Matériel et de la Traction — N° 3423 du Tableau Chronologique de la Voie — est à compléter *in fine* par les mots « ou de dérangement de block ».

D'autre part, il est rappelé (1) qu'en raison de la publication de l'Ordre Régional N° 16 qui a annulé et remplacé l'Ordre de Service N° 13 (1930) — Direction P.L.M., il convient de substituer :

— « l'Ordre Régional N° 16 » à « l'Ordre de Service N° 13 (1930-Direction) » à la 2^e ligne de l'article 6 :

— « Ordre Régional » à « Ordre de Service » à la 5^e ligne du même article.

Les Agents intéressés effectueront à la main les modifications prescrites par le présent Rectificatif.

Le Chef du Service
de l'Exploitation :

J. TUJA

Le Chef du Service
du Matériel et de la Traction :

JAPIOT

Le Chef du Service
de la Voie et des Bâtiments :

HACHON

(1) Modifications déjà prescrites par note.

Paris, le 22 Mars 1939.



RECTIFICATIF N° 3

à l'ORDRE DE SERVICE

N° 4 (1936) de l'EXPLOITATION

N° 1566 du MATÉRIEL et de la TRACTION

N° 3423 du TABLEAU CHRONOLOGIQUE
de la VOIE

COL.

NM
13

Applicable à partir d'une date à fixer par Ordre Régional

Par suite de la modification du renvoi (1) de l'Annexe I (Bulletin) au Règlement de block-system enclenché de voie unique (1935), le deuxième alinéa de l'article 4 de l'Ordre de Service N° 4 (1936) de l'Exploitation — N° 1566 du Matériel et de la Traction — N° 3423 du Tableau Chronologique de la Voie — est à compléter *in fine* par les mots « ou de dérangement de block ».

D'autre part, il est rappelé (1) qu'en raison de la publication de l'Ordre Régional N° 16 qui a annulé et remplacé l'Ordre de Service N° 13 (1930) — Direction P.L.M., il convient de substituer :

— « l'Ordre Régional N° 16 » à « l'Ordre de Service N° 13 (1930-Direction) » à la 2^e ligne de l'article 6 :

— « Ordre Régional » à « Ordre de Service » à la 5^e ligne du même article.

Les Agents intéressés effectueront à la main les modifications prescrites par le présent Rectificatif.

Le Chef du Service
de l'Exploitation :

J. TUJA

Le Chef du Service
du Matériel et de la Traction :

JAPIOT

Le Chef du Service
de la Voie et des Bâtiments :

HACHON

(1) Modifications déjà prescrites par note.

Paris, le 22 Mars 1939.

RECTIFICATIF N° 3

à l'ORDRE DE SERVICE

N° 4 (1936) de l'EXPLOITATION

N° 1566 du MATÉRIEL et de la TRACTION

N° 3423 du TABLEAU CHRONOLOGIQUE
de la VOIE

COL.

NM
13

RÉGION
DU
SUD-EST

Applicable à partir d'une date à fixer par Ordre Régional

Par suite de la modification du renvoi (1) de l'Annexe I (Bulletin) au Règlement de block-system enclenché de voie unique (1935), le deuxième alinéa de l'article 4 de l'Ordre de Service N° 4 (1936) de l'Exploitation — N° 1566 du Matériel et de la Traction — N° 3423 du Tableau Chronologique de la Voie — est à compléter *in fine* par les mots « ou de dérangement de block ».

D'autre part, il est rappelé (1) qu'en raison de la publication de l'Ordre Régional N° 16 qui a annulé et remplacé l'Ordre de Service N° 13 (1930) — Direction P.L.M., il convient de substituer :

— « l'Ordre Régional N° 16 » à « l'Ordre de Service N° 13 (1930-Direction) » à la 2^e ligne de l'article 6 :

— « Ordre Régional » à « Ordre de Service » à la 5^e ligne du même article.

Les Agents intéressés effectueront à la main les modifications prescrites par le présent Rectificatif.

Le Chef du Service
de l'Exploitation :

J. TUJA

Le Chef du Service
du Matériel et de la Traction :

JAPIOT

Le Chef du Service
de la Voie et des Bâtiments :

HACHON

(1) Modifications déjà prescrites par note.

Paris, le 22 Mai 1939.

RECTIFICATIF N° 15

à l'INSTRUCTION GÉNÉRALE
à l'usage des Aiguilleurs et Bloqueurs
(Édition de 1930)

CoL.

Nm
13

**Applicable à partir d'une date qui sera fixée
par Ordre Régional**

Le présent Rectificatif a pour objet, d'une part, d'établir la concordance des textes entre l'Instruction Générale à l'usage des Aiguilleurs et Bloqueurs (Édition de 1930) et la Circulaire n° 2 (1899 — Service des Gares et des Trains) — Édition de 1930 — complétée par son Rectificatif n° 11 et, d'autre part, d'apporter certaines retouches aux textes de divers articles du Chapitre III (appareils électriques) de la présente Instruction Générale.

Les modifications apportées intéressent :

— l'article 1^{er} dont le texte a été complété pour prescrire, dans les postes où plusieurs Agents concourent simultanément au service du poste, que le service du block doit continuellement être assuré par le même Agent;

— les articles 7, 7 *bis*, 8, 10, 20, 22 *bis*, 23, 25, 26, 26 *bis* et 28 dont les textes ont été modifiés pour les mettre en concordance avec ceux de la Circulaire n° 2 (1899 — Service des Gares et des Trains) — Édition de 1930;

— l'article 39 qui a été supprimé; il n'existe plus de commutateurs à battant dans les installations en service;

— les articles 45, 46, 53, 53 *bis*, 54, 55 et 65 dont le texte a été retouché, par suite de l'abrogation du Règlement de block system Tyer;

— l'article 50, pour prescrire aux Agents qui procèdent au remplacement des scellés de block, de mentionner sur le registre modèle 471, le numéro du scellé utilisé ainsi que le numéro du carnet dans lequel ce scellé a été prélevé;

— l'article 54, § 1^o, pour prescrire, dans le cas de reddition prématurée de voie libre d'un train, l'utilisation du signal « Marche prudente du train venant sur moi » au lieu et place du signal « Arrêtez train venant sur moi »;

— l'article 58, dont la nouvelle rédaction donne la description succincte du verrou Lebeau;

— l'article 59, dont la nouvelle rédaction donne la description succincte du verrou Mors;

— l'article 60 qui a été supprimé; il n'existe plus de verrous 2 bis dans les installations en service;

— l'article 62, dont le texte a été complété par un renvoi pour tenir compte de ce que, dans certaines installations, les relations d'enclenchements électriques du commutateur-répétiteur sont reportées sur un des leviers du poste;

— l'article 63, dont le texte a été retouché, en raison de l'abrogation de l'article 117 du Règlement général d'Exploitation;

— l'article 66 (article nouveau) pour préciser les mesures à prendre lors de la reprise du service du cantonnement téléphonique sur voie unique, après dérangement.

— l'Extrait de la Circulaire n° 2 (1899 — Gares et Trains) — Article 47, 47 bis et 47 ter pour tenir compte de la publication du Rectificatif n° 11 à cette circulaire.

Les modifications utiles font l'objet des pages rectificatives 4, 6, 7, 14, 15, 18 bis, 20, 31, 32, 34, 35, 36, 47, 48, 48 bis et des béquets ci-joints qui devront être collés aux endroits voulus de l'Instruction Générale à l'usage des Aiguilleurs et Bloqueurs (Edition de 1930).

En outre, les Agents détenteurs de ce document effectueront à la main les modifications suivantes :

Sommaire. — Chapitre III.

§ 1^{er} : biffer l'article 31.

§ 2 : ajouter l'article 32 bis.

§ 4 : biffer l'article 39.

Chapitre IV.

§ Unique, au lieu de : « articles 63 à 65 »,
il faut : « articles 63 à 66 ».

Page 5. — Dernier alinéa de l'article 7 bis, 6^e, 7^e et 8^e lignes. — Biffer les mots « à la fermeture du signal (art. 117 du Règlement général d'Exploitation s'il s'agit d'un signal avancé, Règlements de block-system s'il s'agit d'un signal de cantonnement) » et leur substituer les mots « aux conditions de manœuvre des signaux ».

Page 8. — Alinéa a) de l'article 10, 4^e ligne.

Au lieu de : « l'Ordre de service n° 13 (1930) Direction »,

Ecrire : « l'Ordre Régional n° 16 ».

Page 12. — Article 20 — Manchette. — Biffer les mots « et des transmissions d'aiguilles ».

Page 12. — Article 20 — 1^{re} ligne.

Au lieu de : « L'entretien des appareils..... »,

Il faut : « L'entretien courant des appareils..... ».

Page 12. — Article 20 — 3^e alinéa. — Biffer le texte : « L'entretien de toutes les transmissions d'aiguilles incombe au Service de la Voie ».

Page 19. — Article 26 bis. — Supprimer le renvoi (1) mentionné à la 27^e ligne, biffer le texte de ce renvoi qui figure au bas de la page.

Signaux manœuvrés
électriquement.

ART. 6 bis. — Certains signaux sont manœuvrés électriquement. Ceux qui ne dépendent pas de postes électro-dynamiques sont commandés soit par une manette, soit par un levier.

Une inscription indique obligatoirement la position de la manette ou du levier qui correspond à chacune des deux positions du signal.

Recommandations en
vue du bon fonctionne-
ment des signaux avancés,
des appareils porte-pétards
et détonateurs mécaniques.

ART. 7. — Pour assurer le bon fonctionnement des signaux avancés qui ne sont pas manœuvrés électriquement, il est recommandé de toujours attaquer franchement le levier au début de la manœuvre, en lui donnant une vive impulsion. Le levier doit être ensuite accompagné à la main jusqu'à l'extrémité de sa course.

Lorsque le signal n'obéit pas à la première manœuvre du levier, il convient de faire une seconde manœuvre en cherchant à développer le plus de force possible. Si ce nouvel essai reste infructueux, l'Agent des signaux conclut à un non-fonctionnement du signal et se conforme aux prescriptions des articles 7 bis et 8.

Par les temps de givre ou de neige, afin de maintenir en état de bon fonctionnement les signaux avancés, autres que les signaux lumineux, il est nécessaire de les manœuvrer de temps en temps, même lorsque ces signaux sont actionnés par un moteur électrique. Cette précaution est à prendre, en particulier, au moment de la reprise du service dans les gares ou postes à service interrompu.

Les mêmes précautions sont applicables en ce qui concerne les appareils porte-pétards et les détonateurs mécaniques à une cartouche (art. 26 et 26 bis) lorsque ces appareils sont commandés, soit par un levier semi-solidaire, soit par un levier indépendant. Elles ne concernent ni les appareils porte-cartouches automatiques ni les appareils à pétards ou à cartouches solidaires du signal correspondant. Dans ce dernier cas, il suffit que l'Agent des signaux ait l'assurance que le signal lui-même fonctionne bien.

Bien entendu, la manœuvre d'un signal avancé dans les conditions qui viennent d'être indiquées ne peut avoir lieu que si le maintien de ce signal en position de fermeture n'est pas nécessaire. Si, pour effectuer cette manœuvre, il y a lieu de mettre à voie libre un signal de cantonnement, ce signal n'est refermé que pour couvrir le premier train qui se présente (art. 23-2°).

Non-fonctionnement des
signaux de toute nature.

ART. 7 bis. — Lorsqu'un signal n'est pas muni d'un automoteur assurant sa fermeture au passage des trains et lorsqu'il est manœuvré par un seul levier, **il doit toujours y avoir concordance entre la position de ce levier et celle du signal.** S'il n'en est pas ainsi, l'Agent des signaux conclut au non-fonctionnement du signal; en particulier, cette conclusion doit être prise lorsqu'un signal reste en position douteuse après avoir été manœuvré dans les conditions indiquées à l'article 7.

Lorsqu'un signal est manœuvré par deux ou plusieurs postes ou lorsqu'il est muni d'un automoteur, ce signal peut être en position de fermeture alors que le levier d'un des postes est à « Voie libre ». Il suffit pour cela qu'il soit maintenu fermé par un des autres postes ou qu'il ait été fermé automatiquement au passage d'un train. En effet, sauf indication contraire donnée par les tableaux d'enclenchements, lorsqu'un signal est manœuvré par deux ou plusieurs postes, ce signal doit être en position de fermeture lorsque l'un quelconque des postes le maintient dans cette position. Il faut au contraire que tous les postes aient leur levier à « Voie libre » pour que le signal soit lui-même à voie libre. En conséquence, l'Agent des

qu'un signal non visible du poste et muni d'un appareil de contrôle, **qui aurait dû être à Voie libre**, a été rencontré en position de fermeture, ou en position douteuse, cet Agent manœuvre le dit signal, dès qu'il en a la possibilité, pour s'assurer que les indications données par l'appareil de contrôle concordent bien avec les deux positions du levier. S'il n'y a pas concordance, il conclut immédiatement, comme il est dit plus haut, au non-fonctionnement du signal. Dans le cas contraire, il attend, pour conclure à un non-fonctionnement, qu'un deuxième train confirme l'avis donné par le premier. Si, 24 heures après le premier avis, l'Agent des signaux n'en a pas reçu confirmation, il y a lieu de conclure au bon fonctionnement des installations du signal.

Mesures de première urgence à prendre par l'Agent des signaux en cas de non-fonctionnement d'un signal avancé ou d'extinction de sa lanterne.

ART. 8. — Lorsque l'Agent des signaux conclut au non-fonctionnement d'un signal avancé (ou lorsqu'il est avisé de l'extinction de sa lanterne) et que le passage des circulations auxquelles s'adresse le signal dérangé peut avoir lieu sans inconvénient, cet Agent continue à manœuvrer ses leviers dans les conditions ordinaires (1) pour le passage de ces circulations. Il n'en rend toutefois « Voie libre » au poste précédent qu'après avoir reçu lui-même « Voie libre » du poste suivant (2).

Si une circulation vient à s'arrêter à son poste, sur la voie dont le signal avancé est dérangé ou éteint, il prévient les Agents du train ou de la machine qu'ils doivent opérer comme s'il s'agissait d'un arrêt en pleine voie (2).

L'Agent des signaux **interdit toute manœuvre d'appareil de voie ou tout passage exigeant le maintien du signal dérangé en position de fermeture**. S'il est absolument indispensable d'effectuer un mouvement exigeant le maintien du signal dérangé en position de fermeture (2), l'Agent des signaux ne laisse effectuer ce mouvement que si sa couverture en a été assurée par un signal à main placé à distance réglementaire et appuyé de pétards (art. 20 et 61 du Règlement général d'Exploitation) Si cette couverture ne peut être assurée par un Agent de la gare ou du Service de la Voie, l'Agent des signaux peut réquisitionner à cet effet un Agent de train qu'il fait ensuite relever dès que possible par un Agent de la gare ou de la Voie. Par surcroît de précautions, si le mouvement ne peut être terminé au moins dix minutes avant l'arrivée ou le passage du premier train attendu dans la direction correspondant au signal dérangé, le mouvement n'est effectué qu'après l'arrivée ou le passage de ce train.

Enfin, si au moment de la constatation du non-fonctionnement d'un signal avancé, un obstacle ou une manœuvre engage la voie correspondante, ou si celle-ci ne peut être parcourue sans danger, l'Agent des signaux doit s'efforcer (2) :

(1) Cette disposition n'est pas applicable aux postes enclenchés. En pareil cas, les Aiguilleurs de ces postes se conforment aux prescriptions de l'Art. 6 de la Consigne Générale à l'usage des Aiguilleurs des postes enclenchés à moins que la Consigne du poste ne prévoise des dispositions particulières.

(2) Si la consigne du poste prévoit que les indications du signal dérangé peuvent être remplacées par celles d'un disque rouge, cette disposition n'est pas applicable, la protection pouvant alors être assurée indépendamment du signal dérangé.

Rectificatif n° 15 à l'Instruction générale à l'usage des Aiguilleurs et Bloqueurs (Edition de 1930).

A coller sur la page 6.

— d'une part, de protéger l'obstacle ou la manœuvre;

— d'autre part, de faire dégager la partie de voie dont la couverture n'est plus assurée.

Il prescrit, si possible, à la gare ou au poste précédent d'arrêter immédiatement les trains venant dans sa direction et n'annule cet ordre que lorsque la voie est redevenue libre (1). Cet ordre ne peut en aucun cas dispenser l'Agent des signaux de faire assurer la protection de l'obstacle ou de la manœuvre. Il peut se faire, en effet, qu'au moment où cet ordre est donné, un train ait déjà dépassé la gare ou le poste précédent.

C'est seulement lorsque les prescriptions de l'Art. 62 du Règlement général d'Exploitation ont pu être appliquées, ou lorsque le signal a pu être rallumé, que l'Agent des signaux, prévenu au besoin par le Chef de service, **peut cesser de se conformer aux dispositions du présent article**.

ART. 9. — *Supprimé.*

Dispositions spéciales aux carrés et sémaphores.

ART. 10. — En règle générale, tout carré ou bras sémaphorique précédé d'un disque rouge ou d'un annonceur ne doit être mis à l'arrêt qu'après que le disque rouge ou l'annonceur correspondant a été lui-même mis en position de fermeture.

Réciproquement, le disque rouge ou l'annonceur ne doit être mis à voie libre qu'après que le carré ou le bras sémaphorique correspondant a été lui-même mis à voie libre.

Il n'est fait exception à cette règle que dans les cas prévus par le Règlement général d'Exploitation pour **les points d'arrêt général** (Art. 192 et 303) et pour **les gares où deux trains doivent se croiser normalement** (Art. 295).

Dans tous les cas de mauvais fonctionnement des carrés ou des bras sémaphoriques ou d'extinction de la lanterne de ces signaux, le disque rouge correspondant (ou à défaut l'annonceur) est maintenu en position de fermeture **jusqu'à ce que le fonctionnement normal du signal soit rétabli ou que sa lanterne soit rallumée**. L'Agent des signaux continue à manœuvrer le signal dérangé (ou éteint) dans les conditions habituelles (2).

En outre, **en attendant que le Chef de service ait pu prendre les**

(1) Si une relation Jousselin existe avec la gare ou le poste précédent, l'Agent du poste transmet le signal : « Arrêtez train venant sur moi ».

(2) Toutefois, dans les postes enclenchés, sauf indication contraire donnée par la Consigne du poste l'Aiguilleur se conforme aux prescriptions de l'Article 6 de la Consigne générale à l'usage des Aiguilleurs des postes enclenchés.

Rectificatif n° 15 à l'Instruction générale à l'usage des Aiguilleurs et Bloqueurs (Edition de 1930).

A coller sur la page 7.

Il est rendu compte, dans les mêmes conditions, des ratés du détendeur (aiguille forcée sans qu'il y ait explosion de la cartouche) ou des fonctionnements intempestifs (explosion de la cartouche bien que l'aiguille n'ait pas été forcée).

Visite et entretien des aiguilles situées en pleine voie et dépendant de postes non gardés en permanence. Essai des appareils de contrôle.

ART. 22. — Les aiguilles enclenchées ou non, situées en pleine voie et dépendant de postes non gardés en permanence, sont visitées et entretenues chaque jour par un Agent de la Voie qui s'assure, seul et sous sa responsabilité, de leur bon état. Il s'assure aussi de leur bon fonctionnement toutes les fois que, ces aiguilles n'étant pas cadénassées, il est autorisé à les manœuvrer. Lorsqu'on manœuvre sur ces aiguilles, l'Agent de l'Exploitation chargé de la manœuvre doit, s'il remarque un fonctionnement défectueux, prévenir un Agent de la Voie par les moyens les plus rapides, et celui-ci fait tout de suite les réparations nécessaires.

En outre, sur les lignes à voie unique ou à double voie, toute aiguille située en pleine voie, dépendant d'un poste non gardé, et que les trains sont susceptibles d'aborder par la pointe en vitesse, est visitée contradictoirement, au moins une fois par mois, par un Agent de l'Exploitation et un Agent de la Voie, sur l'initiative du Chef de la gare qui expédie les trains devant l'aborder par la pointe. Cette visite, pour laquelle on profite autant que possible du passage d'un train allant manœuvrer sur l'aiguille, comporte la manœuvre des appareils et des signaux du poste non gardé dont fait partie cette aiguille, ainsi que l'essai de son dispositif de contrôle; les résultats de la visite de l'aiguille sont constatés sur un carnet 873. Le résultat de l'essai du dispositif de contrôle est porté sur le registre 367.

§ 3. — Dispositions communes aux postes enclenchés et aux postes non enclenchés

Règle générale concernant l'entretien des signaux

ART. 22 bis. — Pour les signaux fixes de toute nature, quel qu'en soit le mode de manœuvre (mécanique, électrique ou autre), le Service de la Voie a dans ses attributions l'entretien et la réparation de tous les organes y compris les dispositifs de manœuvre et de contrôle.

Toutefois, en ce qui concerne les lanternes, leur entretien courant, l'allumage et l'extinction incombent, soit au Service de la Voie, soit au Service de l'Exploitation, conformément aux indications de l'Art. 25 ci-après. De plus, pour les signaux éclairés électriquement, le Service de la Voie est chargé du réglage et de l'entretien des dispositifs assurant l'alimentation du courant d'éclairage et du remplacement des lampes brûlées.

Les Aiguilleurs et Bloqueurs peuvent être chargés de l'allumage, de l'extinction et de l'entretien courant des lanternes de certains signaux (art. 25).

Vérification du fonctionnement des signaux manœuvrés à distance et dépendant de postes de gare ou de postes de pleine voie gardés en permanence.

ART. 23. — Le bon fonctionnement des signaux manœuvrés à distance, dépendant de postes de gare ou de postes de pleine voie gardés en permanence (c'est-à-dire pendant toute la durée du service), et dont les organes de manœuvre sont entretenus par le Service de la Voie, est vérifié chaque jour au cours d'une manœuvre faite contradictoirement par les Agents locaux des Services de l'Exploitation et de la Voie.

Chaque jour, à la même heure autant que possible, chacun de ces signaux est manœuvré, soit par le Chef de gare ou son délégué, soit

par l'Agent du poste (1) dont le signal dépend, en présence de l'Agent du Service de la Voie chargé de l'entretien du signal et de sa transmission. Le résultat de la manœuvre contradictoire (2) est consigné sur un carnet mod. 873 A, dont l'Agent du Service de la Voie est dépositaire et ne doit se dessaisir que sur un ordre écrit de son Chef.

Les appareils porte-pétards mécaniques, solidaires ou non d'un signal, sont vérifiés chaque jour par l'Agent du Service de la Voie chargé de leur entretien (Art. 26). Cet Agent s'assure en particulier, pour les signaux qui sont à l'arrêt au moment de son passage, que les pétards correspondants sont bien sur le rail (3). S'il y a lieu, il prend les dispositions voulues pour remettre les installations en bon état de fonctionnement. Il est rappelé à ce sujet que les pétards doivent se trouver à une hauteur n'excédant pas 1 centimètre et demi au-dessus du niveau supérieur du rail lorsqu'ils sont lancés. Dans le cas contraire, les pétards doivent être éloignés d'une distance minimum de 6 centimètres du bord extérieur du rail.

En cas de bon fonctionnement des signaux et des appareils porte-pétards, la formule imprimée du carnet mod. 873 A est complétée par la mention « **que ces signaux et appareils fonctionnent bien** » ajoutée à la main.

Dans le cas contraire, les irrégularités révélées par la manœuvre contradictoire sont sommairement indiquées dans les lignes laissées en blanc, chaque signal ou appareil à pétards étant séparément visé et désigné par le numéro d'ordre qui lui est attribué à la première page du carnet.

La remise en état des installations est alors effectuée dans les conditions indiquées à l'article 23 *bis*.

Lorsque la manœuvre contradictoire n'a révélé aucune anomalie susceptible d'intéresser les installations du Service de la Voie, ce Service n'a plus à s'occuper des signaux jusqu'au lendemain, sauf en cas de réquisition du Chef de gare ou de l'Agent du poste comme il est dit plus loin.

S'il survient un dérangement dans l'intervalle de deux manœuvres contradictoires journalières, le Chef de gare prévenu, ou l'Agent du poste, requiert l'Agent du Service de la Voie de constater avec lui le fonctionnement du signal. A cet effet, celui-ci est manœuvré par l'Agent des signaux, en présence de l'Agent du Service de la Voie.

Toutefois, cette manœuvre contradictoire est inutile lorsqu'elle ne peut donner aucune indication sur le fonctionnement du signal ou de son appareil de contrôle. C'est le cas, par exemple, lorsque par application de l'Art. 62 du Règlement général d'Exploitation, un signal a été calé en position de fermeture. C'est encore le cas lorsqu'un signal non visible du poste et dont l'appareil de contrôle donne des indications normales, a été trouvé deux fois en position de fermeture, ou en position douteuse, alors qu'il aurait dû être à « Voie libre » (art. 7 *ter* — dernier alinéa).

Lorsqu'un Agent du Service de la Voie est appelé pour la remise en état d'un signal, cet Agent présente, soit le carnet mod. 873 A,

(1) Dans les postes où il y a simultanément deux ou plusieurs Agents en service, c'est le Chef de poste qui procède personnellement à la manœuvre contradictoire.

(2) Pour cette manœuvre contradictoire, on observe le signal lui-même s'il est visible du poste, l'appareil de contrôle dans le cas contraire (Articles 7 *bis* et 7 *ter*).

(3) Dans certains cas les pétards sont actionnés par un appareil à pétards talonnable agencé de telle sorte que les pétards ne sont lancés sur le rail que lorsque, le signal étant à l'arrêt, la pédale de l'appareil est abordée par une circulation à laquelle le signal s'adresse. L'Agent de la voie s'assure dans ce cas, qu'en actionnant la pédale il provoque le lancement des pétards sur le rail.

Entretien, allumage et extinction des lanternes de signaux.

ART. 25. — Dans certains cas, les Agents des postes de signaux sont chargés personnellement de l'entretien (nettoyage journalier et alimentation en pétrole), de l'allumage et de l'extinction des lanternes des signaux situés à proximité de leur poste.

Lorsque ces signaux sont éclairés électriquement, les attributions des Agents des postes sont limitées à l'allumage et l'extinction des dits signaux, au nettoyage des faces extérieures des lanternes ainsi qu'au remplacement des lampes brûlées. Cette dernière opération est effectuée en utilisant les lampes prises dans une petite réserve constituée par les Agents du Service Électrique de la Voie.

Le tableau mod. 95 fait alors mention, suivant le cas, des obligations résultant soit du premier alinéa, soit du deuxième alinéa du présent article.

Il est tout particulièrement recommandé aux Agents chargés de l'entretien des lanternes des signaux fixes de n'employer, pour nettoyer les réflecteurs, que les matières fournies spécialement pour cet usage par le Magasin général et de prendre, pour les essuyer, des chiffons choisis, de façon à ne pas rayer la surface de ces réflecteurs.

L'emploi du sable ou de la pierre ponce est formellement interdit pour le nettoyage des réflecteurs.

§ 4. — Signaux détonants.

ART. 26. — Certains signaux sont munis d'appareils porte-pétards. Il existe aussi dans certains postes des dispositifs spéciaux pour la mise en place des pétards à distance. Ces appareils sont entretenus par le Service de la Voie, à l'exception des organes qui sont installés à l'intérieur des postes et dont l'entretien incombe aux Aiguilleurs; leur bon fonctionnement est constaté tous les jours, en même temps que celui des signaux (Art. 23).

La pose et le remplacement des pétards sont faits par le Service de l'Exploitation ou, dans certains cas spéciaux, par le Service de la Voie.

Il est recommandé aux Agents chargés de la mise en place des pétards de bien enfoncer la queue dans le porte-pétards jusqu'à la goupille de butée. Il est, en tout cas, interdit de couper la queue du pétard, ce qui pourrait en provoquer l'explosion.

Si la longueur de la queue s'oppose à l'ajustage rationnel du pétard, il y a lieu de faire modifier par le Service de la Voie la distance du porte-pétard au rail.

L'attention des Agents est également attirée sur ce fait que les pétards qui n'ont pas explosé lors de leur écrasement par un véhicule léger, sont susceptibles d'exploser ensuite par un choc. Le cas échéant, ces pétards doivent être retirés du porte-pétards avec précaution et en évitant les chocs d'outils, tels que pinces, tenailles, etc...

Les pétards à queue doivent être remplacés tous les six mois par des pétards neufs.

Dans chaque poste manœuvrant des signaux fixes appuyés par des pétards ou des cartouches, un tableau comportant la liste nominative de ces signaux doit être affiché en permanence. Ce tableau doit être complété par une colonne dans laquelle sont inscrites à l'encre, en regard de chaque signal, les dates de remplacement des pétards ou des cartouches (art. 26 bis). L'Agent qui procède à cette opération doit en faire mention sur le dit tableau et sur le rapport 456.

Détonateur mécanique
Cousin à une seule touche.

ART. 26 bis. — Cet appareil est généralement utilisé en remplacement de l'appareil à pétards ordinaires, lorsque le signal à appuyer se trouve situé à proximité des passages empruntés fréquemment par le Personnel ou aux abords de lieux accessibles au Public : trottoirs à voyageurs, passages à niveau, etc.

Pétards à queue.

Porte-cartouches automatiques.

ART. 27. — En raison de leur éloignement de tout poste et de la difficulté de remplacer les pétards à chaque écrasement, certains signaux sont munis d'appareils automatiques pouvant contenir un approvisionnement de cartouches.

L'usage de ces appareils est réglé par une Circulaire spéciale Gares et Trains.

Fixation des pétards à griffes sur les rails.

ART. 28. — Toutes les fois qu'il y a lieu de faire usage de pétards à griffes, on se conforme aux dispositions suivantes :

Le pétard est placé dans la position indiquée par la figure ci-contre de manière que l'une des griffes s'appuie sur la face verticale du champignon du rail, tandis que l'autre se trouve sur la table horizontale. On fait glisser le pétard dans le sens de la flèche, en continuant à l'appuyer sur le rail, de manière que la griffe ne quitte pas la face verticale du champignon. L'extrémité de l'autre griffe suit dans ce mouvement la table de roulement du rail, dépasse son extrémité et vient se placer en dernier lieu contre l'autre face verticale. Le pétard est alors en place.

L'opération se fait avec la plus grande facilité, quelle que soit la dimension du rail.

Ces prescriptions sont également applicables aux pétards spéciaux pour autorails à bandages pneumatiques; toutefois, il est nécessaire, au moment de l'utilisation, de retirer le protecteur dont chaque pétard est muni et de ne plus pousser le pétard dès que les deux griffes coiffent complètement le champignon du rail.

Avertissement à donner par l'Agent qui pose des pétards sur un rail.

ART. 29. — Dans le cas où des pétards doivent être placés sur les rails, l'explosion de ces pétards ne peut présenter aucun danger pour les Agents qui se trouvent sur la machine qui détermine l'explosion, mais les éclats de la capsule peuvent blesser les personnes se trouvant à une faible distance des pétards.

En conséquence, l'Agent qui pose des pétards sur les rails ne doit jamais négliger de prévenir les personnes se trouvant à proximité dans un rayon d'une trentaine de mètres. Il doit, autant que possible, placer ces pétards à plus de 30 mètres des endroits où des personnes étrangères à la Compagnie sont susceptibles de passer.

Pour éviter toute perte de temps, les bulletins doivent être établis par le Bloqueur autant que possible avant l'arrivée du train auquel ils sont destinés.

En remettant les bulletins au Chef de train, le Bloqueur appelle son attention sur l'ordre d'arrêt porté au bulletin.

Les bulletins établis et non remis sont annulés et restent adhérents ou épinglés à la souche avec indication du motif de l'annulation.

Signaux conventionnels
échangés par Joussetin
entre le Bloqueur et
l'Agent du Service Elec-
trique pour la réparation
des dérangements.

ART. 53. — Le dernier alinéa de l'article 5 des Règlements du block-system enclenché interdit aux Bloqueurs d'employer les signaux de correspondance de l'appareil Joussetin pour un usage autre que celui qui est indiqué aux Règlements. Il n'est prévu de dérogation à cette interdiction que pour la réparation des dérangements des appareils de block.

Dans ce cas, en effet, le Bloqueur peut échanger, avec l'Agent du Service Electrique, les signaux conventionnels suivants, à l'exclusion de tout autre signal, à la condition que l'Agent du Service Electrique l'ait averti, ou fait avertir, de sa présence au poste voisin, par un avis écrit ou téléphonique :

1^o Quel que soit le type de l'appareil de block employé, si le Bloqueur reçoit deux fois de suite le signal « *Essai de l'appareil* », il en conclut que l'Agent du Service Electrique lui demande si ses appareils fonctionnent bien. Il collationne chaque fois le signal « *Essai de l'appareil* », puis, si ses appareils fonctionnent bien, il fait suivre le dernier collationnement du signal : « *Dernier signal passé est annulé* ».

S'il reçoit le signal « *Essai de l'appareil* » suivi du signal « *Marche prudente du train venant sur moi* », il conclut que le dérangement est réparé et il remet au premier train qui se présente pour entrer dans le canton des bulletins de reprise de service.

2^o Dans le cas du block enclenché, si le Bloqueur reçoit le signal « *Essai de l'appareil* », suivi de l'annonce d'un train, « *Voyageurs* » par exemple, et du signal « *Dernier signal passé est annulé* », il en conclut que l'Agent du Service Electrique demande qu'on lui rende « *Voie libre* ». Il met alors successivement à voie libre et à l'arrêt le signal commandant le dispositif de reddition de voie libre, puis il rend « *Voie libre* ».

S'il reçoit le signal « *Essai de l'appareil* » suivi de « *Voie libre* », il en conclut que l'Agent du Service Electrique se propose de rendre « *Voie libre* » pour essayer le fonctionnement du dispositif qui commande le signal de cantonnement de son poste. Le Bloqueur vérifie d'abord si le signal de cantonnement est bloqué; s'il ne l'est pas, il le bloque en le mettant successivement à voie libre et à l'arrêt. Puis il envoie l'annonce d'un train, « *Voyageurs* » par exemple, suivi du signal « *Dernier signal passé est annulé* ». Il doit alors s'attendre à recevoir « *Voie libre* ». Il vérifie si le signal de cantonnement est débloquent et répond comme il est dit ci-dessus au 1^o quand l'Agent du Service Electrique lui demande au moyen du signal conventionnel si ses appareils fonctionnent bien.

Reprise du service du block après réparation des dérangements.

ART. 53 bis. — Dans le cas du block enclenché, la reprise du service du block se fait à l'aide de bulletins libellés comme il est dit à l'article 13 du Règlement.

Sauf l'exception prévue au 3° ci-dessous, ces bulletins sont préparés par l'Agent du Service Electrique qui laisse en blanc le numéro du train.

1° Si cet Agent se trouve, après la réparation, au poste qui expédie les trains dans le sens où existait le dérangement, il donne au Bloqueur les bulletins de reprise du service avec ordre de les remettre au premier train qui se présentera pour entrer dans le canton.

2° S'il se trouve à l'autre extrémité du canton, il a eu soin d'envoyer les bulletins à l'avance au Bloqueur qui expédie les trains dans le sens du dérangement et, lorsque le dérangement est réparé, il lui donne l'ordre de les remettre au premier train qui se présentera pour entrer dans le canton, au moyen du signal conventionnel composé du signal « *Essai de l'appareil* » suivi du signal « *Marche prudente du train venant sur moi.* »

3° Il peut arriver que l'Agent du Service Electrique se trouvant à l'extrémité du canton opposée au poste qui expédie les trains dans le sens où il existait le dérangement, n'ait pas la possibilité d'envoyer à ce poste, en temps utile, les bulletins de reprise du service.

Dans ce cas, si les deux postes peuvent communiquer téléphoniquement, la reprise du service peut se faire dans les conditions suivantes :

L'Agent du Service Electrique avise le poste qui expédie les trains dans le sens où existait le dérangement, par une dépêche régulièrement inscrite sur le registre mod. 452 (1), que la reprise du service normal du block peut être faite.

Le Bloqueur qui reçoit cette dépêche établit le bulletin de reprise du service; il y mentionne, en outre, le numéro et l'heure de la dépêche de l'Agent du Service Electrique ainsi que le nom et le grade de cet Agent.

Quel que soit le cas, le Bloqueur complète les bulletins par l'indication du numéro du train, date et signe.

Erreurs dans la manœuvre des appareils de block.

ART. 54. — Les Bloqueurs doivent apporter le plus grand soin dans la manœuvre des appareils de block.

S'il arrive pourtant à un Bloqueur de commettre une erreur dans la manœuvre des appareils, il doit immédiatement prendre les mesures nécessaires pour la réparer et éviter les accidents ou les retards qui pourraient en être la conséquence.

EXEMPLES : 1° L'erreur la plus grave consiste, pour un Bloqueur, à rendre prématurément voie libre d'un train avant que les conditions prévues aux 4° et 6° alinéas de l'article 6 du Règlement du block enclenché n'aient été remplies. En pareil cas, le Bloqueur doit immédiatement passer au poste précédent le signal « *Marche prudente du train venant sur moi* »; il annule ce dernier signal dès que le train, dont il avait rendu voie libre, a dégagé le canton.

2° Si, dans un poste de block enclenché, un Bloqueur met indûment à l'arrêt son signal de cantonnement, bien que le canton suivant soit libre, il opère comme il est dit au dernier alinéa de l'article 20 du Règlement du block enclenché, en remettant au premier train qui se présente des bulletins 363 lui donnant l'ordre de continuer sa marche en franchissant le signal de cantonnement à l'arrêt. Lorsque

(1) Les postes de block de pleine voie, qui ne possèdent pas de registre mod. 452, utilisent le registre mod. 471 pour l'inscription des dépêches.

Rectificatif n° 15 à l'Instruction générale à l'usage des Aiguilleurs et Bloqueurs (Edition de 1930).

Les indications qui suivent ne donnent qu'une description sommaire des différents appareils d'enclenchements électriques employés et ont simplement pour objet de renseigner les Agents sur les dispositions les plus essentielles relatives à leur manœuvre. Toutes les explications complémentaires touchant les conditions d'établissement et de fonctionnement de ces appareils sont données aux Agents intéressés par les soins des Chefs de gare et des Contrôleurs du Service Electrique.

Des consignes règlent, d'ailleurs, les conditions d'emploi de ces appareils.

1° — Verrous électriques

Verrou Lebeau.

ART. 58. — Le verrou Lebeau est destiné à enclencher les leviers des postes Saxby.

Le verrou Lebeau comporte une semelle supportant le mécanisme du verrou et une boîte en fonte recouvrant l'ensemble du mécanisme.

Sur la boîte en fonte est fixée la pédale de libération du verrou et dans la partie supérieure de la boîte en fonte est ménagée une fenêtre qui laisse apparaître un voyant rouge lorsque le verrou est enclenché et un voyant blanc dans le cas contraire.

Dans la boîte en fonte se déplace verticalement la barre d'enclenchement, cette barre est reliée au secteur mobile du levier à enclencher.

Lorsque l'on appuie le pied sur la pédale, si le verrou est libéré, le voyant rouge est remplacé par le voyant blanc et le levier peut être manœuvré.

La manœuvre de la pédale doit se faire lentement et la pédale maintenue à fond de course pour obtenir la libération du verrou.

Verrou Mors.

ART. 59. — Le verrou Mors est destiné à enclencher les leviers isolés type « Vignier » et les leviers faisant partie d'un appareil « Vignier ».

Le verrou Mors est constitué par un bâti en fonte supportant le mécanisme du verrou et un capot recouvrant l'ensemble du mécanisme.

Dans la partie supérieure du capot est ménagée une fenêtre qui laisse apparaître un voyant rouge lorsque le verrou est enclenché et un voyant blanc dans le cas contraire.

Dans le bâti du verrou se déplace la barre d'enclenchement reliée au levier à enclencher.

La barre d'enclenchement peut être immobilisée à l'intérieur du verrou par une pièce dite de verrouillage. Cette pièce de verrouillage est reliée par un câble flexible à la manette du levier enclenché où, dans certains cas particuliers, à une pédale placée au pied du levier enclenché.

Lorsque l'on presse la manette du levier enclenché ou lorsque l'on appuie le pied sur la pédale, le câble est entraîné dans sa gaine et provoque, si le verrou est libéré, le dégagement de la barre d'enclenchement par la pièce de verrouillage.

Rectificatif n° 15 à l'Instruction générale à l'usage des Aiguilleurs et Bloqueurs (Edition de 1930).

A coller sur la page 34.

Dès que la barre d'enclenchement est libérée, le voyant rouge est remplacé par le voyant blanc et le levier peut être manœuvré.

Pour permettre le dégagement de la barre d'enclenchement par la pièce de verrouillage, il est expressément recommandé de manœuvrer *lentement* la manette des leviers enclenchés par verrous électriques « Mors ».

ART. 60. — *Supprimé.*

Dérangement.

ART. 61. — En cas de dérangement d'un verrou, l'Agent du poste brise le scellé, annule le verrou et se conforme à la consigne du poste.

2° — **Commutateur-répétiteur** (1)

But de l'appareil.

ART. 62. — Cet appareil a pour but d'autoriser ou d'interdire la manœuvre d'un levier situé à distance auquel est appliqué un verrou électrique et, en même temps, d'indiquer la position du levier commandé.

Cet appareil est contenu dans une boîte comportant un *bouton*, une *manette* que l'on peut amener sur l'une ou l'autre des deux indications « Autorisation » et « Interdiction » placées sous le couvercle de la boîte, et un *voyant* pouvant passer alternativement du *rouge* au *blanc*.

1° **La manette est sur « Interdiction ».**

La manette peut être amenée sur « Autorisation » sans qu'on ait besoin d'appuyer sur le bouton;

2° **La manette est sur « Autorisation ».**

Lorsqu'on appuie de *la main gauche* sur le bouton, si le voyant rouge est remplacé par le voyant blanc, on peut mettre *de la main droite* la manette sur « Interdiction ».

Si, au contraire, le voyant reste au rouge, c'est que le levier du verrou a été manœuvré, et l'on ne peut pas mettre la manette sur « Interdiction ».

Il existe des commutateurs-répétiteurs d'un nouveau modèle qui sont munis d'un dispositif de déverrouillage permettant l'annulation de l'enclenchement électrique.

Sur ces commutateurs-répétiteurs le voyant rouge est remplacé par le voyant blanc — si l'enclenchement électrique le permet — lorsqu'on appuie sur le bouton-poussoir, mais seulement après que l'on a commencé la manœuvre de la manette dans le sens d'« Interdiction ».

Cette manœuvre de la manette doit être effectuée très lentement; si, vers le milieu de la course, on éprouve une résistance, il suffit de ramener la manette légèrement en sens inverse, puis d'achever la course dans le sens « Interdiction ».

(1) Dans certaines installations, les relations d'enclenchement électrique de cet appareil sont reportées sur un des leviers du poste. Ce levier, qui est dépourvu d'enclenchements mécaniques, est muni d'un verrou électrique en relation avec le verrou électrique appliqué au levier commandé.

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS DIVERSES

§ UNIQUE. — Prescriptions relatives à la circulation des trains

Mise à l'arrêt des carrés et sémaphores avant le passage entier du train.

ART. 63. — Par dérogation aux instructions relatives aux conditions de manœuvre des signaux, les carrés et bras sémaphoriques, effacés pour le passage d'un train, peuvent être mis à l'arrêt avant le passage entier de ce train, lorsqu'il s'agit d'effectuer une manœuvre pour laquelle les enclenchements, les serrures Bouré ou l'application des règles du cadénassage rendent nécessaire cette mise à l'arrêt.

Signal d'avertissement porté par la première partie de tout train dédoublé.

ART. 64. — Sur les lignes à double voie, les Agents doivent porter toute leur attention sur les signaux d'avant des trains ou machines et, en particulier, sur le *signal d'avertissement* que doit porter à l'avant la première partie de tout train dédoublé (train précédant un train *bis*, train *bis* précédant un train *ter*), indépendamment du signal d'annonce à l'arrière prévu par l'article 24 du Règlement général d'Exploitation.

Ce signal d'avertissement est constitué, le jour, par un disque blanc, la nuit par deux ou trois feux blancs, disposés à des hauteurs différentes.

Un seul feu blanc ou deux feux blancs, à la même hauteur, constituent le signal d'avant ordinaire prévu par l'art. 23 du Règlement général d'Exploitation.

Signaux à faire en cas de rupture d'attelages.

ART. 65. — Lorsqu'un train se coupe en passant devant un poste de signaux, les Agents du poste doivent se garder de faire des signaux d'arrêt au Mécanicien, car l'arrêt immédiat de la première partie du train pourrait entraîner une collision avec la seconde, surtout si la ligne est en pente.

C'est à la deuxième partie du train, *celle d'arrière*, qu'il faut faire ces signaux, de telle sorte que les Conducteurs agissent au plus vite sur leurs freins et obtiennent l'arrêt.

Sur les lignes exploitées par block-system, les Bloqueurs ont, en outre, à se conformer, en pareil cas, aux prescriptions de l'art. 22 des Règlements du block-system (enclenché double voie).

Reprise du service du cantonnement téléphonique sur voie unique après dérangement.

ART. 66. — Aux termes de l'art. 16 du Règlement de cantonnement téléphonique, lorsque le téléphone recommence à fonctionner, le Garde ne doit reprendre l'expédition normale des trains qu'après avoir reçu voie libre derrière le dernier train qu'il a expédié. Cet article précise en outre que le Garde s'en assure en vérifiant que le dernier bulletin MV délivré par lui a été remis au garde du poste de cantonnement suivant. D'autre part, l'art. 17 prévoit que sur les sections de ligne à voie unique, lorsque, par suite du dérangement du téléphone, un garde n'a pas reçu voie libre derrière un train, il doit considérer que le passage d'un train de sens contraire est équivalent à la réception de voie libre derrière le premier train.

Dans le cas où la reprise du service du cantonnement téléphonique s'effectue après l'expédition d'un train ayant circulé sans bulletin MV par application de l'art. 17, l'attention du garde est attirée sur ce qu'il doit attendre la réception de voie libre de ce train pour reprendre l'expédition normale des trains.

L'Ingénieur en Chef de l'Exploitation,
Eug. MUGNIOT.

Rectificatif n° 15 à l'Instruction générale à l'usage des Aiguilleurs et Bloqueurs (Édition de 1930).

CHAPITRE IV

COMPLÉMENT AUX PRESCRIPTIONS RÉGLEMENTAIRES

Mesures à prendre pour provoquer l'arrêt d'un train au moyen d'un signal d'arrêt (carré ou sémaphore) annoncé par un annonciateur.

ART. 46 bis. — Aux termes de l'article 171 *quater* du Règlement général d'Exploitation, lorsque après avoir rencontré un annonciateur dans sa position de fermeture, le Mécanicien constate que le signal d'arrêt (carré ou sémaphore) annoncé est ouvert, il est autorisé à reprendre sa marche normale. Il s'ensuit que l'annonciateur en position de fermeture ne permet pas à lui seul d'obtenir l'arrêt d'un train.

Pour obtenir cet arrêt, il est indispensable de maintenir en position de fermeture, non seulement l'annonciateur, mais encore le signal d'arrêt (carré ou sémaphore) annoncé.

Application de l'art. 4 de la Consigne générale à l'usage des aiguilleurs des postes enclenchés.

ART. 46 ter. — L'article 4 de la Consigne générale à l'usage des Aiguilleurs des postes enclenchés **interdit à l'aiguilleur d'un tel poste de toucher aux leviers qu'il a manœuvrés pour permettre un passage, tant que ce passage n'a pas été complètement effectué** (1).

Les Agents doivent tenir rigoureusement compte de cette interdiction, qui a notamment pour but d'empêcher l'Aiguilleur soit de manœuvrer intempestivement une aiguille sous une rame de véhicules, soit de supprimer les enclenchements qui s'opposent à l'exécution de mouvements convergents, en particulier lorsque ces enclenchements sont réalisés par le levier d'un carré, sémaphore, disque bleu ou signal violet permettant le mouvement qui s'effectue.

En outre, l'attention des Agents est appelée d'une façon toute spéciale sur le fait que **tout mouvement empruntant un passage dans un poste enclenché ne doit se composer que d'une tranche unique**.

Il est, par suite, interdit d'autoriser plusieurs mouvements empruntant successivement le même passage sans que les signaux aient été manœuvrés **pour chacun de ces mouvements**. Cette interdiction s'applique notamment dans le cas où une machine isolée, ou bien un groupe de machines attelées, se disposent à sortir d'un dépôt, ou à y rentrer, en succédant à une circulation quelconque.

Manœuvre des signaux.

ART. 47. — Les signaux avancés (disques rouges, annonciateurs, triangles jaunes, T.I.V. effaçables) doivent, sauf indication contraire donnée dans la consigne locale, être remis en position de fermeture aussitôt que l'on a pu constater que le train les a dépassés.

En outre, un sémaphore (ou le carré qui le remplace), mis à voie libre pour le départ ou le passage d'un train, ne peut être remis à l'arrêt qu'après le passage **entier** du train.

(1) Toutefois, cette interdiction ne s'applique pas aux leviers dits « libres » manœuvrant en multiple transmission certains signaux d'arrêt absolu (carrés ou signaux violets), pas plus qu'aux leviers des signaux avancés (disques rouges, annonciateurs, triangles jaunes et T.I.V. effaçables). (Art. 4 de la Consigne générale à l'usage des Aiguilleurs des Postes enclenchés).

Rectificatif n° 15 à l'Instruction générale à l'usage des Aiguilleurs et Bloqueurs (Édition de 1930).

A substituer aux pages 47 et 48.

Pour les trains qui ont à manœuvrer pendant leur stationnement dans une gare, il peut arriver que les appareils d'enclenchements rendant solidaires les signaux et les aiguilles, les serrures Bouré ou les règles relatives au cadénassage soient incompatibles avec l'observation littérale de cette prescription.

Il doit donc être entendu que le sémaphore (ou le carré qui le remplace) peut être mis à l'arrêt **avant le passage entier d'un train lorsque cela est nécessaire pour effectuer une manœuvre.**

Application de l'Instruction Générale de Sécurité n° 2.

ART. 47 bis. — Sur les lignes où fonctionne le cantonnement téléphonique, le Garde doit prendre, derrière chaque train, les dispositions utiles pour «arrêter et retenir» les trains jusqu'à ce qu'il ait reçu voie libre du poste de cantonnement suivant.

Ces dispositions résultent des prescriptions édictées par l'Instruction Générale de sécurité n° 2, applicable sur l'ensemble de la S.N.C.F. et par le Règlement général particulier de la Région Sud-Est.

Par application de ces prescriptions, les Gardes opèrent de la manière suivante :

Manceuvre des signaux derrière les trains.

Au passage d'un train, tous les signaux s'adressant à ce train sont fermés derrière lui.

Ces signaux ne sont ouverts qu'au moment voulu pour l'arrivée d'un autre train et si rien ne s'y oppose.

Réception d'un train avant d'avoir reçu voie libre.

Dans le cas où la Garde doit faire entrer un train en gare avant d'avoir reçu voie libre du train précédent, il procède comme suit :

a) Gares autres que celles d'arrêt général (double voie et voie unique).

Une fois l'arrêt du train obtenu par les signaux, le signal d'entrée (sémaphore ou carré) est momentanément mis à voie libre pour faire avancer le train jusqu'à son point de stationnement.

Sur les lignes à voie unique, en cas de croisement, avant de mettre à voie libre le signal d'entrée, le Garde doit, toutefois, placer un signal à main au delà du point que le train ne doit pas dépasser. Il est dispensé de cette obligation si la gare comporte un signal de sortie.

b) Gares d'arrêt général (double voie et voie unique).

Les signaux avancés et le signal d'entrée, s'il en existe un, sont mis à voie libre. Le signal de sortie est maintenu à l'arrêt; à défaut de signal de sortie, un signal à main doit être placé au point que le train ne doit pas dépasser.

Application des articles 6 — 6° alinéa — des Règlements du block-system (double voie) et 8 du Règlement de cantonnement téléphonique.

ART. 47 ter. — Les articles 6 — 6° alinéa — des Règlements du block-system (double voie) et 8 du Règlement de cantonnement téléphonique autorisent, sous certaines conditions, à rendre voie libre d'un train qui n'a pas complètement dégagé le canton. **En particulier**, la reddition de voie libre n'est permise que si la protection du train est assurée au moyen des signaux du poste.

Rectificatif n° 15 à l'Instruction générale à l'usage des Aiguilleurs et Bloqueurs (Edition de 1930).

L'attention des Agents est attirée sur ce que, pour l'application de ces dispositions, les signaux du poste doivent assurer la protection du train dans les conditions prescrites pour la couverture **des obstacles** (article 61 du Règlement général d'Exploitation).

Ces conditions sont notamment remplies lorsque le train a complètement franchi le signal d'entrée d'une gare. Dans le cas exceptionnel, par exemple pendant le fonctionnement d'un pilotage, où un Chef de service pourrait être conduit à faire rendre voie libre d'un train qui n'a pas encore franchi ce signal, ainsi que dans le cas où il n'existe pas de signal d'entrée, il serait nécessaire de vérifier au préalable que le train est protégé par les signaux du poste dans les mêmes conditions que s'il s'agissait d'un obstacle.

Gares à service interrompu sur les lignes à voie unique où circulent des trains de nuit.

ART. 48. — Dans les gares à service interrompu, sur les lignes à voie unique où circulent des trains de nuit, les lanternes des signaux fixes et des signaux d'aiguilles situés sur voies principales restent allumées pendant toute la durée de l'interruption du service.

Un Agent de l'Exploitation ou de la Voie est chargé, pendant cette période, de la surveillance des aiguilles et du service des signaux, d'après les instructions données par les Inspecteurs principaux d'accord avec les Ingénieurs de la Voie.

1° En ce qui concerne le service des aiguilles, l'Agent désigné est tenu, en vertu de l'article 73 du Règlement général d'Exploitation, de s'assurer que l'aiguille de jonction de la voie unique avec la double voie, qui n'est pas cadénassée à demeure, se trouve dans la position convenable pour le passage des trains réguliers ou annoncés.

De plus, pour se mettre à l'abri d'un acte de malveillance, il est prescrit à cet Agent de **rester présent à l'aiguille (1-2)** depuis le moment où il procède à la visite réglementaire **jusqu'après le passage du train**, même dans le cas où cette aiguille est munie d'un appareil de contrôle.

Il se munit de sa lanterne à main; afin que sa présence puisse bien être constatée par les Agents du train, il agite horizontalement sa lanterne au moment du passage du train.

2° Pour le service des signaux, l'Agent désigné ci-dessus reçoit une consigne lui indiquant ses obligations relativement à la mise à voie libre des signaux (Art. 56 du Règlement général d'Exploitation) et à la couverture des trains.

En ce qui concerne la couverture des trains, il est prescrit d'opérer de la façon suivante :

Dès que le train a franchi l'aiguille (1-2), l'Agent revient en gare pour remettre les signaux fixes à l'arrêt; à cet effet, il suit la voie parcourue par le train, **en présentant à l'arrière le feu rouge de sa lanterne**, pour remplacer momentanément les signaux fixes non encore remis à l'arrêt.

La consigne prévue ci-dessus doit reproduire, d'ailleurs, les prescriptions du 1° relatives au service des aiguilles.

Les Chefs de trains signalent, chaque fois qu'il y a lieu, la non-présence à l'aiguille de dédoublement de la voie unique des Agents chargés de ce service pendant la nuit.

Rectificatif n° 15 à l'Instruction générale à l'usage des Aiguilleurs et Bloqueurs (Edition de 1930).
A coller en onglet entre les pages 48 et 49.

Prescriptions essentielles
concernant le service des
Aiguilleurs et de tous
Agents du block.

ART. 1^{er}. — Les Aiguilleurs et Bloqueurs doivent apporter une attention constante dans l'exécution de leur service. Par Bloqueur, la présente Instruction entend tout Agent chargé d'assurer le service du block, donc également les *Garde-signaux* et les *Femmes sémaphoristes*.

Dans les postes de signaux où le service est assuré simultanément par deux ou plusieurs Agents, il doit y avoir constamment un *Chef de poste* qui est désigné par le tableau de service mod. 95. Le Chef de poste a autorité sur les autres Agents du poste et veille à la bonne exécution du service. Le service du block, lorsqu'il existe dans ces postes, doit être assuré *exclusivement* par un même Agent pendant toute la période de travail. Cet Agent est également désigné par le tableau de service mod. 95.

La présence d'objets susceptibles de détourner l'attention des Agents de l'exécution de leur service (notamment de cartes à jouer), ou d'installations permettant à ces Agents de coucher entre les passages des trains, ne doit pas être tolérée dans les postes.

L'accès des postes est interdit aux personnes étrangères à la Compagnie et aux Agents que leur service n'y appelle point.

Rétablissement des scellés
des appareils de block.

ART. 50. — Lorsqu'un Agent a à refaire un scellé, il détache une feuille du carnet et place dans le cadre à ce destiné après y avoir indiqué la date et l'heure et apposé sa signature. La souche doit porter les mêmes renseignements et la signature de l'Agent.

Le rétablissement du scellé est indiqué sur le registre mod. 471 dans les mêmes conditions que le déblocage. De plus, il est fait mention sur le dit registre du numéro du scellé utilisé, ainsi que du numéro du carnet dans lequel il a été prélevé.

Tout scellé qui, après avoir été établi, n'a pu être utilisé, est annulé et doit être épinglé à la souche avec indication du motif de l'annulation.

Rectificatif n° 15 à l'Instruction générale à l'usage
des Aiguilleurs et Bloqueurs (Edition de 1930)

A coller sur la partie correspondante de la page 1.

Rectificatif n° 15 à l'Instruction générale
à l'usage des Aiguilleurs et Bloqueurs
(Edition de 1930)

A coller sur la partie correspondante
de la page 30.

Page 25. — Article 39. — Biffer en entier le texte de cet article et porter en regard le mot « Supprimé ».

Page 27. — Article 45 — 2^e ligne. — Biffer les mots : « et des appareils de block Tyer ».

Page 27. — Article 46 — 2^e ligne. — Biffer les mots : « et du Règlement du block-system Tyer (double voie) ».

Page 27. — Biffer le 2^e alinéa du texte du renvoi (1) situé au bas de la page, laisser subsister le texte du 1^{er} alinéa du dit renvoi.

Page 33. — Article 55 — 1^{er} alinéa — 3^e ligne. — Biffer les mots « ou de l'article 27 du Règlement du block Tyer ».

Page 33. — 3^e alinéa — 2^e ligne. — Biffer les mots « et du block-system Tyer ».

Page 52. — Article 16 de la Circulaire n° 3 (1899 — Gares et Trains) — Edition de 1930.

Biffer en entier le texte du dernier alinéa de cet article, ce texte constituant la répétition du précédent alinéa du dit article.

Le Chef du Service de l'Exploitation,
J. TUJA

Béquet à coller page 1 de l'Avis d'Arrondissement "TRAVAUX" N° 43

Dates	Intervalles		Mesures à appliquer
Du Vendredi 1er Mars 1968 et jusqu'à nou- vel ordre.	<u>SUR</u> <u>VOIE</u> <u>1</u>	3927 / 5177 (ou 5169) / (ou PNy)	- <u>Intervalle réduit ou scindé</u> en cas de circulation du train facultatif W.10075.
	<u>SUR</u> <u>VOIE</u> <u>2</u>	3902 / 52 ou 50 NP / 354 ou 5546	- <u>Intervalle réduit</u> en cas de circulation des trains facultatifs 10052 et 11052. Néant.