

409LM 1/21

SOCIÉTÉ
NATIONALE
des
CHEMINS DE FER
FRANÇAIS
M

INSTRUCTION GÉNÉRALE

Des prescriptions analogues sont distribuées aux agents EX sous le n° EX 22 c et aux agents MT sous le n° MT 25 a n° 5 (3^e partie). Il est publié de cette Instruction Générale des extraits à l'usage des divers échelons d'exécution des Services VB.

VB 31 d

N° 4

Date d'application : 1^{er} mars 1944.

POSTES DE COMMANDEMENT

RÉGULATION

Sommaire

Pages

Article 1 — Documents abrogés	2
Article 2 — Objet de l'Instruction	2
Article 3 — Définition et rôle du Poste de Régulation	2
Article 4 — Zone d'action — Circuits — Antennes	3
Article 5 — Liaisons téléphoniques	3
Article 6 — Discipline des circuits de régulation	3
Article 7 — Organisation du Service du Poste de Régulation	3
Article 8 — Consignes de régulation	3
Article 9 — Exécution des mesures prescrites par le Poste de Régulation	4
Article 10 — Généralités	4
Article 11 — Annonce de la position des trains	4
Article 12 — Justification des pertes de temps	5
Article 13 — Annonce de la composition des trains	5
Article 14 — Annonce de renseignements divers	5
Article 15 — Renseignements que les gares et autres organismes peuvent obtenir du Poste de Régulation	5
Article 16 — Autres moyens d'information du Régulateur	6
Article 17 — Enregistrement des renseignements reçus	6
Article 18 — Généralités	6
Article 19 — Intervention du Régulateur en service normal	6
Article 20 — Intervention du Régulateur en cas d'incident ou d'accident	7
Article 21 — Relations entre P.R. voisins	8
Article 22 — Transmission des retards	8
Article 23 — Surveillance de l'utilisation des trains de voyageurs	9
Article 24 — Intervention du Régulateur en cas d'intempéries	9
Article 25 — Distribution et contrôle de l'heure	9
Article 26 — Débranchement des installations téléphoniques — Rôle du Poste de Régulation	9

DISTRIBUTION

VB

1 - 51 } limitée aux sections
de lignes soumises
à l'action d'un
Poste de Régulation.

Rectificatifs

1 - 2 - 3 - 15 avril 45)
5 du 20.2.58

Chapitre 1

ROLE ET ORGANISATION DU POSTE DE REGU- LATION

Chapitre 2

ATTRIBUTIONS DU RÉGULATEUR RENSEIGNEMENTS ET ANNONCES

Chapitre 3

ATTRIBUTIONS DU RÉGULATEUR CONTROLE DE LA CIRCULATION

Chapitre 4

ATTRIBUTIONS DIVERSES DU RÉGULATEUR

Chapitre 5
**ATTRIBUTIONS
SPÉCIALES
DU RÉGULATEUR**

**PARAGRAPHE 1 — DISPOSITIONS CONCERNANT LES LIGNES A DOUBLE
VOIE**

Articles 27 à 30 — ~~préservés~~ (*voir annexe 1*)

**PARAGRAPHE 2 — DISPOSITIONS CONCERNANT LES LIGNES A VOIE
UNIQUE**

Article 31 — Généralités	10
Article 32 — Attributions du Régulateur	10
Article 33 — Dispositions applicables en cas de non fonctionnement du circuit de régulation	10

PARAGRAPHE 1 — RÉGULATION SIMPLIFIÉE

Article 34 — Définition et rôle de la Régulation simplifiée	11
Article 35 — Organisation des Postes de Régulation simplifiée	11
Article 36 — Fonctionnement des Postes de Régulation simplifiée	11
Article 37 — Consigne spéciale de Régulation simplifiée	12
Article 38 — Etablissement d'un régime de Régulation simplifiée	12

PARAGRAPHE 2 — POSTES TEMPORAIRES DE RENSEIGNEMENTS

Article 39 — Rôle des Postes Temporaires de Renseignements	12
Article 40 — Fonctionnement des Postes Temporaires de Renseignements	12

Chapitre 6
**DISPOSITIONS
DIVERSES**

Annexe 1

Dispositions concernant les lignes à double voie.

article 1 ♦ Documents abrogés.

Services Centraux.

— Note Générale Série M — Affaires Générales n° 6-A° — Série MT — Utilisation et circulation du matériel N° 1-A° — Série VB — Affaires Générales n° 6-A° du 30 janvier 1939 — (Articles 6 et 7).

— Circulaire n° 1 du 1^{er} février 1939 pour l'application de la Note Générale ci-dessus — Chapitres IV et VIII.

— Instruction Générale EX 22 c — Chapitre 2.

— Instruction Générale EX 22 c — Chapitre 3. *MT 25 a N° 3*

Circulaire n° 3 du 21 juillet 1941 pour l'application de la Note Générale
Région de l'EST — Note de Service EX 22 c — Instruction de Service EX 24 g — Chapitre 4.

Région du NORD — Néant.

Région de l'OUEST — Néant.

Région du SUD-OUEST — Instruction de Service n° 300 EX — 2516 VB — 4391 MT.

Région du SUD-EST — Ordre de Service n° 1604 MT — 34 (1937) EX — 3450 VB.

article 2 ♦ Objet de l'Instruction.

La présente Instruction a pour objet de définir les attributions du Poste de Régulation (P.R.) et d'exposer le fonctionnement de cet organisme dans le cadre du P.C.

CHAPITRE 1

ROLE ET ORGANISATION DU POSTE DE RÉGULATION

article 3 ♦ Définition et rôle du Poste de Régulation.

Le Poste de Régulation est un organisme qui, sous l'autorité du Chef du P.C., a pour rôle essentiel d'assurer et de contrôler la régularité de la marche des trains. Il dispose, à cet effet, de relations téléphoniques spécialisées au moyen desquelles sont recueillis et centralisés entre les mains d'un agent, appelé « Régulateur », les renseignements concernant la circulation des trains sur une ligne, un groupe de lignes ou des sections de lignes.

article 4 ♦ Zone d'action — Circuits — Antennes.

La zone d'action du Poste de Régulation coïncide, en principe, avec le territoire de l'Arrondissement de l'Exploitation.

Suivant l'importance des lignes, le Poste de Régulation peut être divisé en **circuits** ; chacun d'eux comprend une ou plusieurs Sections de lignes susceptibles d'être contrôlées par un seul agent.

Pour faciliter la tâche du Poste de Régulation, certains circuits peuvent comprendre des ramifications, appelées **antennes** sur les lignes d'embranchement aboutissant à un poste relié au Poste de Régulation.

article 5 ♦ Liaisons téléphoniques.

Le Poste de Régulation est relié par des circuits téléphoniques spécialisés aux différents points (gares, postes de pleine voie ou de bifurcation, dépôts, postes ou prises téléphoniques de pleine voie installés sur certaines lignes) présentant un intérêt particulier pour la circulation.

Le Régulateur peut entrer en relations avec l'un quelconque des postes par la manœuvre simple d'un dispositif d'appel ; il peut communiquer en même temps avec tous ces postes (appel général), ou simplement avec une partie d'entre eux.

L'écoute doit être aisée et réalisée de préférence par haut-parleur.

En dehors des appareils précités, le Régulateur dispose de circuits téléphoniques ordinaires, au moyen desquels il peut entrer constamment en relation :

- avec les P.C., Permanences et P.R. voisins,
- avec certains dépôts de machines et commandes locales de sa zone d'action.

Le Poste de Régulation est, en général, également relié avec le réseau téléphonique des P.T.T.

article 6 ♦ Discipline des circuits de régulation.

L'appareil téléphonique du réseau de régulation, installé dans chaque poste de ligne, est utilisé par les agents de ce poste exclusivement pour communiquer avec le P.R. **Il est formellement interdit de chercher à utiliser cet appareil pour communiquer avec tout autre correspondant.**

Une consigne apposée sur l'armoire à coupure de chaque poste relié à un poste de Régulation indique les dispositions à prendre pour se mettre en relation avec le P.R., répondre à un appel de ce poste et, éventuellement, donner la C.D. sur l'ordre du P.R.

Dans leurs communications avec le P.R., les agents des postes reliés doivent s'attacher à être **brefs en même temps que très précis**. Ils donnent le plus tôt possible les renseignements qu'ils ont à fournir, mais les mesures de sécurité qui leur incombent ne doivent en aucun cas être subordonnées à une communication à faire au P.R., sauf exceptions prévues par les Instructions de Sécurité.

article 7 ♦ Organisation du Service du Poste de Régulation.

Le Poste de Régulation fonctionne généralement en permanence. Toutefois, certains P.R. peuvent ne fonctionner qu'une partie de la journée ou même à certaines périodes de l'année. Le rôle essentiel du Régulateur étant d'assurer la régularité de la marche des trains de toute nature, on ne doit lui confier des fonctions accessoires que dans la mesure où l'exercice de ce rôle ne risque pas d'en souffrir.

Lorsqu'un P.R. comporte plusieurs circuits, chacun d'eux peut être dirigé par un Régulateur, dont les attributions font l'objet des chapitres suivants.

Certains P.R. sont dirigés, par contre, par un Régulateur unique, assisté d'autant « d'opérateurs » que le P.R. comporte de circuits. Dans ce cas, les opérateurs sont chargés d'une partie des attributions dévolues au Régulateur par les articles 8 à 23 de la présente Instruction Générale. Ces attributions sont définies par la consigne du P.C.

article 8 ♦ Consigne de régulation.

Les Régulateurs, d'une part, les gares et postes reliés au P.R., d'autre part, sont munis de consignes précisant leurs obligations et leurs attributions.

Les consignes spéciales à chacun des postes reliés indiquent les renseignements à fournir d'office au P.R. sur les départs, arrivées ou passages des mouvements, ainsi que sur les événements de toute nature.

La consigne du P.R. comprend, outre l'ensemble des consignes des postes reliés aux circuits de régulation, diverses prescriptions, en particulier, celles relatives aux relations avec les P.R. voisins.

Les consignes des postes reliés comportent, en général, les matières suivantes :

- discipline du circuit de régulation,
- poste de la gare désigné pour recevoir du P.R. les renseignements d'ordre général,
- mode de diffusion des renseignements reçus du P.R., et, en particulier, des retards,
- annonce de la position des trains. Postes de la gare désignés pour effectuer ces annonces dans les différents cas,
- poste de la gare chargé de transmettre éventuellement, et, le cas échéant, de recevoir, puis de diffuser, les avis de mise en marche des circulations extraordinaires,
- dispositions diverses.

article 9 ♦ Exécution des mesures prescrites par le Poste de Régulation.

Le Régulateur peut être amené à donner aux gares et postes des indications ayant un caractère impératif. Même dans ce cas, les agents intéressés, en prenant les dispositions conformes à ces indications, **conservent l'entière responsabilité de l'observation des prescriptions réglementaires relatives à la sécurité.**

Lorsque les mesures indiquées par le P.R. se révèlent incompatibles avec la sécurité ou susceptibles d'entraîner des inconvénients qui ont pu échapper au Régulateur, l'agent qui reçoit l'indication doit en aviser immédiatement ce dernier.

Si, en raison de circonstances exceptionnelles, une gare (ou un poste) ne peut toucher le Régulateur en temps utile pour obtenir les renseignements qui lui sont nécessaires, elle adopte d'office la solution compatible avec la sécurité qui lui paraît la plus avantageuse et la plus conforme à l'intérêt de la circulation, en tablant sur les renseignements qu'elle possède par ailleurs.

En principe, le Régulateur transmet ses instructions aux Chefs de service des gares. Des consignes des Chefs d'Arrondissement peuvent indiquer les cas dans lesquels il est fait exception à cette règle.

CHAPITRE 2

ATTRIBUTIONS DU RÉGULATEUR — RENSEIGNEMENTS ET ANNONCES

article 10 ♦ Généralités.

Le Régulateur est en permanence à l'écoute. Il est chargé :

- a) de recueillir les annonces et renseignements fournis par les gares et d'établir le graphique réel de la circulation,
- b) d'enregistrer les motifs des retards subis par les trains,
- c) d'assurer la transmission des annonces de retards,
- d) de transmettre ou de recueillir, dans les conditions fixées par la consigne du P.C., certains renseignements relatifs à la mise en marche de circulations extraordinaires, aux compositions et à l'occupation des trains, etc.
- e) de donner aux gares tous renseignements utiles relatifs à la circulation des trains,
- f) de veiller à la discipline des conversations sur le circuit de régulation.

Le rôle du Régulateur est essentiellement actif. Il ne doit pas se borner à enregistrer ou à répercuter des renseignements et des ordres, mais, grâce à une vigilance toujours en éveil, il doit réclamer aux gares tous les renseignements utiles qui ne lui sont pas fournis d'office et prévoir les difficultés que ces dernières pourraient éprouver.

article 11 ♦ Annonce de la position des trains.

Les consignes des postes fixent de façon précise les renseignements que chacun d'eux doit fournir d'office au poste de régulation.

Suivant l'importance des postes, ces annonces peuvent porter sur les heures d'arrivée, de départ ou de passage de toutes les circulations ou bien sur une partie plus ou moins grande de ces renseignements.

En outre, tous les postes doivent renseigner d'office le Régulateur, et dans les plus brefs délais, en cas d'incidents de toute nature (détresses, déraillements, ruptures d'attelage, dérangements de signaux et appareils de block, etc...) susceptibles d'influer sur la circulation et l'aviser, à l'avance, lorsqu'ils estiment qu'un train dépassera son temps normal de stationnement (manœuvres par exemple). Ces renseignements doivent être donnés dès que le fait ou la circonstance peuvent être prévus.

article 12 ♦ Justification des pertes de temps.

Toute perte de temps doit être justifiée dans toute la mesure du possible ; les renseignements à ce sujet doivent être fournis sans retard et d'une manière exacte et précise. Les gares ne doivent pas oublier que la qualité de ces justifications permet au P.R. des interventions rapides et fructueuses qui ne seraient obtenues qu'au bout de plusieurs jours s'il fallait engager des correspondances pour déterminer les causes de ces pertes de temps.

article 13 ♦ Annonce de la composition des trains.

Certains éléments essentiels de la composition des trains (tonnage, nombre de véhicules ou d'essieux, type de machines...) sont nécessaires au Régulateur pour intervenir en connaissance de cause. Ces renseignements lui sont fournis, soit par le Permanent Exploitation, soit par les gares, dans des conditions fixées par la Consigne du P.C. Cette Consigne précise également les organismes auxquels le Régulateur fournit d'office les mêmes renseignements et les conditions dans lesquelles ils doivent être transmis.

article 14 ♦ Annonce de renseignements divers.

Les particularités suivantes doivent être signalées au Régulateur :

- occupation des garages utilisables,
- limitations de vitesse imposées à certains trains par suite de leur composition, leur freinage, leurs conditions de remorque,
- occupation anormale des trains de voyageurs,
- incidents de signaux de toute nature.

En outre, chaque poste relié doit signaler au Régulateur tous les incidents qu'il remarque, même ceux intéressant des trains pour lesquels il n'a pas normalement de renseignements à donner ou ceux qui se passent en dehors de son poste et se rapportent à un poste voisin.

Les gares et les postes reliés assurant temporairement un service de sécurité, doivent aviser le Régulateur lorsqu'ils cessent ou reprennent ce Service.

article 15 ♦ Renseignements que les gares et autres organismes peuvent obtenir du Poste de Régulation.

Les renseignements reçus par le Poste de Régulation lui permettent, à tout moment, de donner aux gares des indications sur la circulation des trains.

Les gares peuvent ainsi :

- connaître le retard le plus récemment connu d'un train,
- régler l'expédition des trains en correspondance,
- choisir le moment où une manœuvre — intéressant les voies principales — peut être entreprise,
- être fixées sur la composition d'un train et sur ses heures probables d'arrivée.

Les gares se renseignent fréquemment auprès du Régulateur, plus particulièrement dans les périodes de circulation intense.

Une gare serait sans excuse d'être restée inactive ou d'avoir pris des mauvaises dispositions faute d'avoir demandé en temps utile des renseignements au Régulateur.

Les Chantiers de la Voie ont besoin de connaître avec précision la position des trains, notamment pour assurer en temps utile le dégagement des voies principales. Ils doivent à cet effet se renseigner auprès du P.R. sur la position des trains et les retards qui les intéressent.

article 16 ♦ *Autres moyens d'information du Régulateur.*

En plus des renseignements qui lui parviennent des postes de la Section qu'il contrôle, le Régulateur reçoit les indications de postes non reliés aux circuits, par l'intermédiaire de postes reliés, de certaines gares d'embranchement reliées aux circuits par des antennes, de gares de bifurcation pour les lignes non contrôlées, ainsi que des P.R. voisins.

article 17 ♦ *Enregistrement des renseignements reçus.*

Les renseignements reçus par le Régulateur sur la circulation des trains sont portés sur un graphique sur lequel sont indiqués, par des signes conventionnels, les incidents devant faire l'objet d'un examen particulier ; les renseignements intéressants, reçus à ce sujet, sont notés d'une manière très sommaire.

Les Postes reliés aux circuits de Régulation tiennent un registre sur lequel sont enregistrées certaines communications échangées avec le Régulateur. Ces communications sont inscrites distinctement avec indication de l'heure de transmission ou de réception et d'un numéro d'ordre. Des consignes d'Arrondissement précisent la nature des communications devant faire l'objet de cet enregistrement.

CHAPITRE 3

ATTRIBUTIONS DU RÉGULATEUR — CONTRÔLE DE LA CIRCULATION

article 18 ♦ *Généralités.*

Grâce aux renseignements dont il a été parlé au Chapitre précédent et qu'il a rassemblés sur son graphique, le Régulateur peut, mieux que quiconque, apprécier l'utilité des mesures à prendre, mais à cause de son éloignement il n'est pas toujours à même d'en apprécier la possibilité ; aussi ne peut-il pas, en toutes circonstances, donner des ordres ; il doit parfois se borner à des conseils.

1° — Ordres.

Dans le cas où le Régulateur est en possession de tous les éléments nécessaires pour estimer qu'une opération déterminée (garage, hors tour, etc...) est avantageuse pour la circulation, il la prescrit à la gare intéressée. Bien entendu, lorsque cet ordre a été donné, il appartient aux agents des gares et des postes d'en assurer l'exécution conformément aux prescriptions réglementaires et sous leur entière responsabilité au point de vue de la sécurité.

Le Régulateur doit, d'ailleurs, en donnant ses ordres, en préciser autant que possible les conditions d'application.

2° — Conseils.

Lorsque le Régulateur estime qu'il n'est pas en possession de tous les renseignements suffisants pour avoir une vue exacte de la situation, il se borne à conseiller la gare intéressée, en lui laissant la liberté de la décision.

article 19 ♦ *Intervention du Régulateur en service normal.*

1° — Garages.

Le Régulateur règle l'ordre de succession des trains ; il détermine le point de garage qu'un train doit atteindre. A cet effet, il doit connaître :

- les possibilités des divers garages de sa zone d'action,
- les temps nécessaires aux opérations de garage partout où cette opération s'effectue par refoulement.

2° — Arrêts exceptionnels.

En règle générale, le Régulateur, en accord avec le Permanent Exploitation, peut prescrire l'arrêt d'un train quelconque en un point non prévu aux Tableaux-horaires, en particulier dans les circonstances suivantes :

- correspondance manquée, accident, incident (signaux d'avant ou d'arrière éteints, chauffage, chargement déplacé, incendie, anomalie quelconque relevée dans un train, etc...), suppression accidentelle des trains, etc...

3° — Circulation des trains de service.

Le Régulateur doit **surveiller** et **faciliter** tout spécialement la circulation des trains de service (trains de ballast, de matériaux, de désherbage, draisines, etc...).

Pour faciliter la circulation et le fonctionnement de ces trains, il est indispensable qu'une entente très étroite soit réalisée entre le Régulateur, les gares et les Chefs de transport ou l'Agent S.N.C.F., Chef de chantier, entente dans laquelle le Régulateur joue le rôle de direction.

Le Régulateur doit donc connaître, autant que possible, le programme de travail établi pour le train de service et le ou les Chantiers intéressés. Il informe les gares intéressées et fait informer par celles-ci ou informe lui-même les Chefs de transport ou de Chantiers du moment où les trains peuvent partir et leur indique la durée des intervalles libres. Les mêmes avis sont donnés aux gares où ces trains doivent arriver.

Le Régulateur et les Chefs de transport ou de Chantier de pleine voie disposent, pour leurs relations, de postes ou prises téléphoniques de pleine voie, qui sont reliés au Réseau de Régulation. Ils peuvent utiliser aussi des postes téléphoniques mobiles reliés à ce Réseau, notamment sur les chantiers dont le fonctionnement est particulièrement délicat.

En cas de travaux importants nécessitant la circulation de nombreux trains de service de diverses catégories, un Agent dirigeant du Service V.B. peut être détaché auprès du Régulateur pour régler avec ce dernier l'ordre de succession de ces trains, dans le cadre du programme établi pour ces travaux.

article 20 ♦ Intervention du Régulateur en cas d'incident ou d'accident.

Le Régulateur doit :

- chercher à déterminer, de façon aussi précise que possible, la nature de l'incident ou de l'accident, ainsi que ses conséquences probables,
- répercuter aux gares, centres de moyens de secours, et, le cas échéant, dans les conditions fixées par des Consignes locales, au Service des caténaires, les demandes qu'il reçoit,
- alerter ou faire alerter les divers fonctionnaires dont l'intervention est nécessaire,
- assurer, d'accord avec la Permanence, l'acheminement des secours (machines, wagons de secours, wagons de grand secours, grues de relevage, etc...),
- prendre toutes les mesures utiles pour organiser les services à V.U., les transbordements, détournements, qui sont nécessaires.

Les dispositions suivantes indiquent le rôle particulier du Régulateur dans certains cas précis d'accidents ou d'incidents :

1° — **Ruptures d'attelage** — Le Régulateur indique aux gares le procédé à adopter pour la reprise de la partie du train restée sur la voie.

2° — **Dérives** — Dès qu'une dérive lui est signalée, le Régulateur alerte les gares et postes intéressés. Il les avise de la nature de cette dérive et les conseille sur les mesures à prendre pour l'arrêter.

Il provoque l'arrêt et même le garage des trains vers lesquels la dérive se dirige.

3° — **Impuissance ou avarie de machine — Détresses.** — En pareil cas, le Régulateur se rapproche du Permanent Traction afin de déterminer si une machine d'un train situé à proximité du train en détresse ne peut aider ou remplacer la machine avariée.

4° — **Avaries à des voies principales — Obstruction d'une ou de plusieurs voies principales** — Lorsque le Régulateur vient d'être avisé d'un incident ou accident ayant provoqué (ou susceptible de provoquer) une avarie à la voie (ou, sur les sections électrifiées, aux lignes électriques) compromettant la sécurité de la circulation des trains, ou d'une obstruction des voies principales, il doit :

- faire arrêter les trains se dirigeant vers le point dangereux,
- faire reconnaître la portion de voie incriminée si cette opération n'a pas été déjà effectuée par les gares intéressées et si des renseignements précis n'ont pu lui être fournis,
- faire organiser éventuellement, d'accord avec la Permanence, les services à V.U., les détournements ou les services de transbordement nécessaires.

En cas de détournement, des Instructions Régionales ou des Consignes d'Arrondissement précisent les mesures spéciales qu'il peut être nécessaire de prendre dans certains cas (détournements empruntant des lignes dépendant d'un autre arrondissement ou même d'une autre Région).

Sur certaines lignes, ont été installés en pleine voie, soit des postes téléphoniques reliés au circuit de régulation, soit des prises téléphoniques, permettant d'intercaler un téléphone portatif sur le circuit de régulation pour communiquer avec le Régulateur.

Ces Postes doivent être utilisés par les agents d'un train arrêté en pleine voie, par suite d'incident ou d'accident, pour signaler immédiatement au Régulateur les causes de l'arrêt, sa durée probable, et, le cas échéant, demander le secours.

Inversement, le Régulateur peut donner au train arrêté les directives utiles; de même, le Permanent Traction peut, éventuellement, entrer en relations avec le mécanicien.

Ces Postes peuvent également être utilisés, sur les lignes électrifiées, par les agents du Service des caténaires pour signaler des incidents de ligne intéressant la circulation, et, dans les conditions fixées par des consignes spéciales, pour prendre les mesures nécessaires à la remise en état des installations.

article 21 ♦ Relations entre P.R. voisins.

Les Régulateurs de deux P.R. voisins, s'annoncent mutuellement, aussi fréquemment qu'il est nécessaire, la mise en marche et les conditions de circulation des mouvements qu'ils se remettent (retards, variations, prévisions de retards).

Le Régulateur d'un P.R. doit connaître les possibilités de garage situées immédiatement après la sortie de sa zone d'action, et, sauf nécessité impérieuse, ne remettre un train à marche lente au P.R. voisin que dans des conditions telles qu'il puisse gagner le premier garage libre sans gêner le train à marche rapide qui le suit.

Des consignes communes d'Arrondissement déterminent les rapports entre les Régulateurs de deux P.R. voisins et la conduite qu'ils ont à tenir dans les différents cas qui peuvent se présenter. Ces consignes désignent, en particulier, lorsqu'il y a chevauchement de deux P.R., le Régulateur auquel est confié le contrôle de la circulation sur la section de ligne commune.

CHAPITRE 4

ATTRIBUTIONS DIVERSES DU RÉGULATEUR

article 22 ♦ Transmission des retards.

a) Rôle du P.R.

En principe, le Régulateur signale d'office aux gares et postes intéressés, ainsi qu'aux P.R. voisins, les retards ou les variations de retards d'une certaine importance.

Ces renseignements sont portés à la connaissance des Permanents Exploitation et Traction et de la Commande Centrale des Agents des trains, qui les utilisent dans les conditions fixées par l'Instruction Générale EX 22 b (Postes de Commandement — Permanence).

Toutefois, pour certains trains, en nombre limité, déterminés par le Chef du P.C., sur proposition du Dirigeant Traction, le Régulateur peut être chargé de transmettre directement les retards à l'arrivée à des dépôts également désignés.

En période de trafic intense, un agent spécialisé peut être désigné pour assurer la réception et la transmission des retards, à la place du Régulateur, soit pendant la journée entière, soit pendant certaines périodes.

b) Rôle des gares.

Le Régulateur avisant directement les divers postes reliés des retards qui peuvent les intéresser, ceux-ci sont dispensés, dans ces conditions, de passer les dépêches de retards prévues par l'Instruction Générale EX 24 — Chapitre 1, sauf dans les deux cas suivants :

1° — en cas d'interruption d'un circuit de régulation ou d'impossibilité de communiquer avec le Régulateur, les gares encadrant la section où ce circuit est interrompu reprennent d'office l'annonce, sur cette section, des retards par dépêches dans les conditions prévues par l'Instruction Générale précitée. Le Régulateur les renseigne sur la circulation des trains devant pénétrer sur la section où le circuit de régulation est interrompu.

2° — toute gare de bifurcation, où des mouvements passent d'une ligne soumise à un Poste de Régulation sur une ligne non soumise à un tel Poste, transmet, aussi longtemps que possible à l'avance, les dépêches de

retards sur la ligne non soumise à la régulation. Inversement, ces gares répercutent au Poste de Régulation les dépêches de retards sur la ligne non soumise à la régulation, pour les mouvements devant pénétrer dans la zone d'action du Poste de Régulation.

Nota : Une consigne du Chef d'Arrondissement peut désigner limitativement les gares ou postes auxquels le Régulateur annonce directement les retards et prescrire l'application de dispositions analogues à celles prévues au b — 1°) ci-dessus à l'égard des autres gares ou postes.

article 23 ♦ Surveillance de l'utilisation des trains de voyageurs.

Lorsque la composition d'un train de voyageurs peut devenir insuffisante, le Régulateur se fait renseigner par la gare de départ et les gares intermédiaires sur l'utilisation, par classe, de ce train.

Ce renseignement est transmis aux gares d'arrêt, et, s'il y a lieu, aux Régulateurs voisins.

Le Régulateur, en se rapprochant des gares à desservir, détermine s'il est nécessaire de renforcer le train ou de mettre en marche un train supplémentaire. Il avise en conséquence les gares et Permanents intéressés.

article 24 ♦ Intervention du Régulateur en cas d'intempéries.

Des consignes (1) précisent aux agents les mesures à prendre en cas d'intempéries telles que : neige, gelée, brouillard, tempête. Le Régulateur, qui a à sa disposition un exemplaire de ces diverses Consignes, s'assure qu'elles sont bien appliquées dès que les conditions atmosphériques le justifient.

D'autre part, le P.C. peut recevoir du P.C.R. un message météorologique prescrivant l'application de ces Consignes. Il appartient au Régulateur de répercuter ces messages aux gares, postes et dépôts et de se renseigner sur les mesures prises.

article 25 ♦ Distribution et contrôle de l'heure.

Sur les lignes soumises à l'action d'un Poste de Régulation, il y a avantage à profiter des liaisons permanentes de ce Poste avec les gares et postes reliés pour effectuer journellement la remise à l'heure des appareils chronométriques de ces établissements par l'intermédiaire du Régulateur.

article 26 ♦ Dérangement des installations téléphoniques — Rôle du Poste de Régulation.

Le Poste de Régulation n'intervient, en principe, qu'en cas d'avaries graves aux lignes téléphoniques aériennes, sauf en ce qui concerne les circuits de régulation pour lesquels son intervention doit toujours être prévue par les Consignes.

a) Avaries graves aux lignes aériennes.

Sur les sections de lignes soumises à l'action d'un P.R., en cas d'avaries graves survenues aux lignes téléphoniques aériennes, notamment par suite d'intempéries, les gares ou postes de pleine voie qui constatent ces avaries ou en sont prévenus, doivent **immédiatement** s'efforcer d'en aviser le Régulateur.

De plus, dès que le Régulateur se rend compte que ses communications sont affectées en plusieurs endroits ou dès qu'il a connaissance, par les avis des gares, que des avaries se sont produites sur une échelle un peu étendue, il doit se préoccuper d'obtenir rapidement des renseignements complets sur l'incident. Il utilise, à cet effet, tous les moyens téléphoniques qui lui restent et fait arrêter, s'il y a lieu, des trains convenablement choisis, et fait questionner leur personnel.

Il fait aviser et renseigner sans délai le Service local de la Voie et en rend compte au Chef du P.C. et aux Chefs d'Arrondissement EX et VB intéressés.

b) Dérangement des circuits de régulation.

Lorsque le Régulateur constate un non fonctionnement, soit total, soit partiel, des circuits qu'il contrôle, il alerte par les moyens les plus rapides, les agents du Service de la Voie chargés de l'entretien des installations électriques.

Il donne aux agents intéressés toutes indications de nature à faciliter leur tâche, leur acheminement sur les lieux du dérangement et leur rapatriement ; il est, à cet effet, autorisé à prescrire des arrêts exceptionnels pour les trains de toute nature convenablement choisis.

Pour pallier les inconvénients résultant des dérangements et faciliter leur réparation, le Régulateur a la possibilité, en attendant l'intervention du Service de la Voie, ou en liaison avec lui s'il est déjà à pied d'œuvre :

♦ (1) Les consignes propres aux Services VB ne sont pas visées par le présent article.

1° — d'isoler rapidement, en opérant de proche en proche, au moyen de « commutateurs de coupure » manœuvrés par les gares ou postes suivant ses indications, le tronçon situé entre deux postes consécutifs où se trouve le dérangement,

2° — sur certains circuits, de rétablir la continuité du circuit dérangé, en substituant au tronçon isolé la partie correspondante d'un autre circuit téléphonique, au moyen de « commutateurs de renvoi » également manœuvrés par les gares et postes suivant les instructions du Régulateur ou des agents du Service de la Voie.

Pour faire exécuter ces opérations, le Régulateur transmet ses instructions aux gares et postes par le circuit de régulation s'il est encore utilisable, ou par un circuit téléphonique ordinaire en bon état, dans le cas contraire.

En cas d'interruption complète sur une section de ligne, l'annonce des retards sur cette section de ligne s'effectue d'office dans les mêmes conditions que si elle n'était normalement pas soumise à la régulation.

CHAPITRE 5

ATTRIBUTIONS SPÉCIALES DU RÉGULATEUR

PARAGRAPHE 1

DISPOSITIONS CONCERNANT LES LIGNES A DOUBLE VOIE

articles 27 à 30 ♦ ~~(Réservés)~~ *(voir Annexe 1)*

PARAGRAPHE 2

DISPOSITIONS CONCERNANT LES LIGNES A VOIE UNIQUE

article 31 ♦ **Généralités.**

En dehors des cas où l'intervention du Régulateur est explicitement prévue par le Titre IV du Règlement Général de Sécurité, la réception d'un ordre du Régulateur ne dispense en aucune manière les agents des gares de l'exécution des prescriptions réglementaires définies au Titre IV du Règlement Général de Sécurité; en particulier, les gares restent tenues d'échanger entre elles les dépêches de sécurité, telles que : dépêches de changement de croisement, de suppression de trains, de demande de voie, etc...

article 32 ♦ **Attributions du Régulateur.**

Le Régulateur assure normalement les fonctions du chef de gare de commande dans les conditions définies à l'article 406 du Règlement Général de Sécurité.

D'autre part, il peut seul ordonner :

- la mise en marche d'un train à marche indéterminée,
- la suppression d'un train,
- un changement de croisement,
- un changement de garage.

Cependant, lorsqu'une gare estime qu'il peut y avoir avantage à procéder à une telle opération, elle a le devoir d'en aviser le Régulateur et de lui demander l'autorisation de l'effectuer.

Le Régulateur annonce la mise en marche des trains à marche indéterminée aux gares intéressées ainsi que le prévoit l'article 408 du Règlement Général de Sécurité et leur donne les instructions utiles pour la circulation de ces trains.

Il avise les gares intéressées de la modification apportée par un changement de garage à l'ordre normal de succession des trains (art. 413 du Règlement Général de Sécurité).

article 33 ♦ **Dispositions applicables en cas de non fonctionnement du circuit de régulation.**

1° — En cas de non fonctionnement du circuit de régulation, le Régulateur en avise par dépêche ou exprès le Chef de la gare de commande.

Le Régulateur spécifie notamment que, jusqu'à nouvel ordre, le Chef de la gare de commande reprend les fonctions définies aux articles 401 à 405 du Titre IV du Règlement Général de Sécurité ; le Régulateur renseigne, en outre, le Chef de la gare de commande sur les trains ayant fait l'objet de dépêches de commande et d'autorisation de mise en marche.

Lors de la reprise du fonctionnement normal de la Régulation, le Chef de la gare de commande renseigne le Régulateur sur les commandes de trains en cours d'exécution, avant que ce dernier ne reprenne les fonctions définies à l'article 406 du Règlement Général de Sécurité.

2° — Lorsqu'une gare constate qu'elle ne peut plus communiquer avec le Régulateur, elle effectue d'office les opérations indiquées aux articles précédents pour lesquelles l'intervention du Régulateur est prévue : mise en marche de trains à marche indéterminée, changement de croisement, changement de garage, etc...

CHAPITRE 6

DISPOSITIONS DIVERSES

PARAGRAPHE 1

REGULATION SIMPLIFIEE

article 34 ♦ Définition et rôle de la Régulation simplifiée.

Pour certaines lignes non équipées de la régulation et sur lesquelles la circulation est ou peut devenir dense ou difficile, il est avantageux d'organiser, d'une façon permanente ou temporaire, un système de « régulation simplifiée » permettant, à l'aide des liaisons téléphoniques existantes ou susceptibles d'être améliorées à peu de frais, d'obtenir les heures de passage des trains en certains points importants de la ligne, de tenir un graphique de la circulation, et d'agir, en conséquence, par des directives et des ordres donnés aux gares et postes sur les conditions de cette circulation.

article 35 ♦ Organisation des Postes de Régulation simplifiée.

Le Poste de Régulation simplifiée doit être placé en un point judicieusement choisi de la ligne ou de la section de ligne à réguler, compte tenu des liaisons téléphoniques possibles avec les établissements les plus importants de cette ligne ou section de ligne et des postes de régulation des lignes adjacentes. On cherchera toutes les fois que cela est possible, à le placer au siège du P.C. d'Arrondissement.

Le Régulateur du Poste de Régulation simplifiée est normalement un agent de la filière des gares qui peut être secondé, d'une façon permanente ou temporaire, par un opérateur.

Il peut, dans certains cas, remplir en même temps le rôle de Chef de circulation de gare.

Enfin, un Poste de Régulation d'Arrondissement peut être appelé à effectuer de la régulation simplifiée sur une ou plusieurs sections de ligne de l'Arrondissement par exemple, en attendant l'installation des circuits ou d'appareils spéciaux.

article 36 ♦ Fonctionnement des Postes de Régulation simplifiée.

Les attributions du Régulateur contrôlant une ligne soumise à la régulation simplifiée sont celles d'un Régulateur sur les lignes régulées, dans la mesure où le permettent les appareils dont il dispose. Toutefois, sur les lignes à voie unique, le Chef de la gare de commande conserve ses attributions relatives à la commande des trains facultatifs et spéciaux.

En outre, il sert de liaison entre les établissements de la ligne qu'il contrôle et les agents du P.C. d'Arrondissement dont elle dépend, et, notamment, les Permanents Exploitation et Traction.

Il renseigne ces agents et transmet leurs directives aux gares et dépôts de sa zone d'action dans les conditions indiquées à l'article suivant.

Enversément, les gares et Permanents fournissent au Régulateur tous les renseignements qui peuvent lui être utiles : mise en marche de trains supplémentaires, éléments essentiels de la composition des trains (tonnage, nombre de véhicules ou d'essieux, type de la ou des machines de remorque).

Ainsi, lorsqu'une gare de 2^e catégorie est invitée à modifier l'itinéraire normalement donné par une aiguille en pointe (qu'il s'agisse d'une opération de garage ou de déviation, normale ou accidentelle), le Chef de Sécurité doit recevoir en temps voulu les renseignements nécessaires pour identifier le train en cause et situer exactement sa position par rapport à ceux qui le précèdent.

De même, les Chefs de Sécurité des gares de 2^e catégorie ne doivent engager les voies principales qu'après avoir obtenu l'accord du Régulateur et reçu les renseignements leur permettant d'estimer l'heure probable d'arrivée du premier train attendu.

Les communications ainsi échangées entre les Chefs de Sécurité des gares de 2^e catégorie et le Régulateur ne font pas l'objet de dépêches enregistrées. Elles sont toutefois notées par les gares sur un registre spécial avec indication de l'heure à laquelle elles ont eu lieu et avec une brève référence permettant de les identifier.

Le Régulateur annonce d'office, aux gares de 2^e catégorie, le retard des trains qui les desservent et leur fournit les renseignements nécessaires à l'exécution du service.

Sauf dérogation, les gares de 2^e catégorie annoncent seulement au Régulateur les heures d'arrivée et de départ des trains qui s'y arrêtent. S'il en était autrement, elles se borneraient à indiquer, pour chacune des autres circulations, son heure de passage et sa nature (voyageurs, autorail, h.l.p.).

Une consigne du Chef d'Arrondissement précise, pour chacune des gares intéressées, les conditions d'application des prescriptions précédentes.

Article 29 bis. — Les renseignements échangés entre les gares et le Régulateur, ainsi que les ordres donnés par celui-ci, doivent toujours être énoncés en termes clairs et précis, en évitant tout langage conventionnel qui risquerait d'être mal traduit. L'agent qui reçoit un ordre du Régulateur doit lui en répéter exactement le libellé.

Article 30. — Les dispositions qui précèdent ne sauraient dispenser les agents des gares de la stricte application des prescriptions réglementaires notamment en ce qui concerne la manœuvre des aiguilles et des signaux.

Il est bien précisé d'autre part qu'elles ne concernent pas les communications de sécurité que les gares pourraient être appelées à échanger exceptionnellement avec le Régulateur. Par exemple, en cas de mouvement à contre-voie ou de voie unique temporaire, si un Chef de gare, faute de pouvoir se renseigner efficacement auprès d'une autre gare, était conduit à s'adresser au Régulateur pour identifier un train, les communications échangées à cet effet devraient faire l'objet de dépêches de sécurité régulièrement enregistrées.

Le Directeur Général,

C. BOYAUX.

409LHJ/22

SOCIÉTÉ
NATIONALE
des
CHEMINS DE FER
FRANÇAIS
V

INSTRUCTION GÉNÉRALE

Des prescriptions identiques sont distribuées aux agents EX sous le numéro EX 26 c et aux agents MT sous le numéro MT 25 f n° 1.

Un extrait de la présente Instruction Générale est publié à l'usage des agents d'exécution (1).

VB 32

N° 1

Paris, le 13 mai 1969.

Le présent tirage annule et remplace celui du 31 décembre 1954

AVIS A DONNER EN CAS D'ACCIDENT OU D'INCIDENT ■ ENQUÊTES ET RAPPORTS

DISTRIBUTION	
VB	—
	1
	10 - 13
	20 - 25
	31 - 32
	41 - 41 bis - 43 - 43 bis
	51 - 52 - 57
	61 - 64

◆ (1) Les parties de texte reprises dans l'extrait sont signalées en marge de la présente instruction par un trait vertical.