

CHEMINS DE FER

DE

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

EXTRAITS

DU

RÈGLEMENT GÉNÉRAL D'EXPLOITATION

1905

LIVRET A L'USAGE

DES

AGENTS DES GARES & AIGUILLEURS

(Edition de 1905)

CHEMINS DE FER
DE
PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

EXPLOITATION

EXTRAITS
DU
RÈGLEMENT GÉNÉRAL
D'EXPLOITATION

LIVRET
A L'USAGE DES
AGENTS DES GARES ET AIGUILLEURS

Édition de 1905

PARIS
IMPRIMERIE MAULDE, DOUMENE ET C^{ie}

144 - Rue de Rivoli - 144

1903

EXTRAITS
DU
RÈGLEMENT GÉNÉRAL
D'EXPLOITATION

(Agents des gares et Aiguilleurs)

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE I. — SIGNAUX.

Dispositions générales	Art. 1 à 4
Signaux à main	Art. 5 à 7
Signaux au sifflet de marine	Art. 8
Signaux à la trompe ou à la corne	Art. 9
Signaux électriques à cloches	Art. 10
Block-System	Art. 11
Bâton-Pilote	Art. 12
Signaux fixes.	
§ 1 ^{er} Sémaphores	Art. 13 à 14
§ 2 Disques et carrés	Art. 15 à 17
§ 2 bis Signal de passage en vitesse	Art. 17 bis
§ 3 Signaux de position des aiguilles	Art. 18
§ 4 Transparents	Art. 19
Signaux détonants	Art. 20 et 21
Signaux de trains.	
§ 1 ^{er} Signaux ordinaires	Art. 22 et 23
§ 2 Signaux d'annonce des trains supplémentaires, facultatifs ou spéciaux, ou des machines isolées	Art. 24 et 25
Signaux de mécaniciens	Art. 26 à 28
Exploitation sur plus de deux voies principales.	Art. 29
CHAPITRE II. — DÉFINITIONS. — ATTRIBUTIONS	Art. { 30, 31, 36, 38, 45 et 46.
— RESPONSABILITÉ	

CHAPITRE III. — SURVEILLANCE DES VOIES
DANS LES GARES ET STATIONS.

1° — Désignation des voies	
§ 1 ^{er} Classification	Art. 47
§ 2 Lignes à double voie	Art. 48 à 50
§ 3 Lignes à voie unique	Art. 51
§ 4 Bifurcations	Art. 52 et 53
§ 5 Désignations diverses	Art. 54
2° — Protection des voies	Art. 55 à 68
3° — Service des aiguilles	Art. 69 à 75

Les dispositions du présent Livret à l'usage des Agents des gares et Aiguilleurs, tirées du Règlement général d'Exploitation (*Édition de 1905*), annulent et remplacent celles des éditions précédentes.

Paris, le 30 Septembre 1905.

Le Directeur de la Compagnie,

G. NOBLEMAIRE.

CHAPITRE V. — CIRCULATION DES TRAINS. —
DISPOSITIONS COMMUNES AUX LIGNES A
DOUBLE VOIE ET AUX LIGNES A VOIE UNIQUE.

- 1° — Prescriptions générales..... Art. 108 et 108 bis
- 2° — Prescriptions concernant les gares.
- § 1^{er} Intervalles à maintenir entre les trains
se succédant dans le même sens sur la même
voie..... Art. 109 et 109 bis
- § 2 Départ des trains..... Art. 110 et 111
- § 3 Passage des trains aux gares..... Art. 115 à 120
- § 4 Dispositions spéciales aux gares munies
de disques, mais non pourvues de
sémaphore ou de carré..... Art. 121
- § 5 Dispositions spéciales à certaines stations
et haltes non pourvues de signaux fixes
de protection..... Art. 122
- § 6 Garage des trains..... Art. 123
- 3° — Prescriptions spéciales aux conducteurs.
- § 3 Arrêts des trains..... Art. 144
- 4° — Prescriptions spéciales aux mécaniciens.
- § 4 Observation des signaux..... Art. 170 et 171
- § 5 Passage aux bifurcations..... Art. 175 et 176
- 5° — Exécution des manœuvres..... Art. 179 à 191

CHAPITRE VI. — DISPOSITIONS SPÉCIALES AUX
LIGNES A DOUBLE VOIE.

- 1° — Protection des manœuvres..... Art. 192 et 193
- 4° — Trains de service..... Art. 212
- 5° — Dérangements dans la marche. — Détresses.
— Secours.
- § 2 Intervernion des trains. — Changements de
garages..... Art. 233

CHAPITRE VII. — DISPOSITIONS SPÉCIALES AUX
LIGNES A VOIE UNIQUE.

1° — Prescriptions fondamentales.

- § 1^{er} Service télégraphique..... Art. 285
- § 2 Désignation des voies de circulation des
trains..... Art. 291 et 291 bis
- § 3 Arrêts commandés par les disques des
gares..... Art. 292
- § 4 Croisements..... Art. 294 à 296
- § 5 Protection des obstacles sur la voie..... Art. 302
- § 6 Protection des manœuvres dans les gares. Art. 303

3° — Trains de service..... Art. { 317, 321
et 322

CHAPITRE VIII. — MESURES D'ORDRE DIVERSES.

- § 1^{er} Circulation dans les gares et dans les
trains des représentants de l'Adminis-
tration publique..... Art. { 353 et 354,
356 à 358
- § 2 Admission dans les gares des personnes
étrangères au service..... Art. 360 et 361
- § 5 Dispositions diverses concernant les voya-
geurs..... Art. { 367 à 370
et 373
- § 6 Registres de retards et de réclamations.. Art. 376
- § 8 Communications à faire aux fonction-
naires du Contrôle et aux autorités.... Art. { 385 à 386,
389 et 390

LIVRET

A L'USAGE DES

Agents des Gares et Aiguilleurs

OBSERVATION GÉNÉRALE

Les numéros d'ordre des articles sont ceux du Règlement Général d'Exploitation.

Les dispositions imprimées en caractères ordinaires concernent plus spécialement le service des Agents des gares et Aiguilleurs, ou contiennent des indications essentielles que ces Agents doivent toujours avoir présentes.

Les dispositions imprimées en petits caractères n'ont été introduites dans le présent Livret qu'à titre de complément des précédentes.

Les articles du Règlement Général d'Exploitation qui n'ont pas été reproduits dans le présent Livret sont ceux dont les dispositions ne peuvent, dans aucun cas, concerner le service des Agents des gares et Aiguilleurs.

EXTRAITS

DU

RÈGLEMENT GÉNÉRAL

D'EXPLOITATION

(Agents des Gares et Aiguilleurs)

CHAPITRE PREMIER

SIGNAUX

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

ART. 1. — Tout Employé, quel que soit son grade, doit obéissance passive aux signaux.

ART. 2. — Sur tous les points et à toute heure, les dispositions doivent être prises comme si un train pouvait survenir inopinément.

ART. 3. — L'absence de tout signal indique que la voie est libre.

Tout signal qui se présente dans une position douteuse doit être considéré comme commandant l'arrêt.

ART. 4. — Il doit être fait usage des signaux de nuit, du soir, quand le jour baisse, au matin, jusqu'au jour.

Dans les souterrains, les signaux de nuit sont exclusivement employés à toute heure.

Lorsque, pendant le jour, l'état de l'atmosphère ne permet pas d'apercevoir un homme à 100 mètres, il est fait usage des signaux de nuit en même temps que des signaux de jour.

SIGNAUX A MAIN

ART. 5. — Les signaux à main s'exécutent : le jour, avec un drapeau vert ou rouge ; la nuit, avec une lanterne pouvant donner, à volonté, un feu blanc, vert ou rouge.

Signaux de jour : Le drapeau roulé ou dans son fourreau indique *voie libre* ;

Le drapeau vert déployé commande le *ralentissement* ;

Le drapeau rouge déployé commande l'*arrêt immédiat*.

A défaut de drapeau rouge, l'arrêt est commandé, soit en agitant vivement un objet quelconque, soit en élevant les bras de toute leur hauteur.

Signaux de nuit : Le feu blanc indique *voie libre* ;

Le feu vert commande le *ralentissement* ;

Le feu rouge, et, à défaut, toute lumière vivement agitée, commande l'*arrêt immédiat*.

ART. 6. — Dans les manœuvres, on donne :

Le signal de *marche* en agitant horizontalement, le jour, un drapeau roulé ou le bras, la nuit, une lumière blanche ;

Le signal d'*arrêt*, le jour, soit en agitant verticalement le bras ou un drapeau roulé, soit en élevant les bras de toute leur hauteur, la nuit, en agitant verticalement une lumière blanche.

ART. 7. — A défaut d'Agents pour tenir les signaux à la main, un drapeau rouge déployé, le jour, et un feu rouge, la nuit, placés entre les rails ou le long d'une voie, commandent l'*arrêt immédiat* à tout train ou machine se présentant sur cette voie.

Ce signal d'arrêt non tenu à la main ne doit

être employé en pleine voie que s'il peut être surveillé par l'Agent chargé de le faire, et dans ce cas, il doit être complété par des pétards placés à 25 mètres au moins en avant.

Exceptionnellement, le signal peut être abandonné temporairement, sans surveillance, quand aucun Agent ne pourrait être laissé sur place sans de très graves inconvénients pour la sécurité.

Les garde-barrières sont dispensés de tenir à la main et d'appuyer par des pétards les signaux d'arrêt (drapeau rouge déployé ou feu rouge) lorsqu'ils en font usage pour maintenir les intervalles réglementaires entre les trains ou machines se succédant dans le même sens, sur la même voie ; mais dans ce cas, ils doivent fixer les signaux sur les supports disposés à cet effet.

Un drapeau vert déployé ou un guidon (1) vert, le jour, et un feu vert, la nuit, placés près d'une voie principale, du côté extérieur, commandent le *ralentissement* à tout train ou machine circulant sur cette voie.

Un drapeau roulé ou dans son fourreau, ou un guidon blanc, le jour, et un feu blanc, la nuit, placés à l'extérieur de la voie, indiquent le point à partir duquel le ralentissement *doit cesser*.

SIGNAUX AU SIFFLET DE MARINE

ART. 8. — Les signaux au sifflet *de marine*, appuyés par les signaux à main (art. 6), sont

(1) Le guidon est une plaque en tôle ou en bois montée sur une tige qui permet de le fixer dans le sol.

employés dans les manœuvres à la machine (1).

Deux coups de sifflet *prolongés* commandent « *en avant* ».

Trois coups de sifflet *prolongés* commandent « *en arrière* ».

Plusieurs coups de sifflet *saccadés* commandent « *halte* ».

La direction des mouvements dans les manœuvres est déterminée par la position de la cheminée de la machine, par rapport au Mécanicien : la cheminée précède le Mécanicien dans tout mouvement *en avant*, et le suit dans tout mouvement *en arrière*.

Le Mécanicien (ou son Chauffeur) ne doit jamais perdre de vue l'Agent qui lui fait les signaux à main. Il ne doit obéir à un signal au sifflet que s'il est certain qu'il s'adresse à lui.

Si le Mécanicien est au repos, tant qu'un signal de marche au sifflet n'est pas confirmé par un signal à main, il ne doit pas se mettre en mouvement.

S'il est en marche et s'il entend un signal au sifflet commandant l'arrêt, il doit s'arrêter sans hésitation, s'il n'a plus en vue l'Agent qui commande la manœuvre ou celui qui transmet les signaux à main.

SIGNAUX A LA TROMPE OU A LA CORNE

ART. 9. — On emploie sur certains points les trompes ou les cornes pour annoncer l'approche des trains ou machines.

En général, on se sert d'un coup de trompe

(1) Toutefois, pour les manœuvres exécutées dans les gares de transit par les machines des Compagnies étrangères, les commandements sont faits à la voix.

pour les trains de sens impair et de deux coups pour les trains de sens contraire.

Plusieurs coups de trompe vivement répétés constituent un signal d'alarme appelant l'attention de tous les Agents qui l'entendent.

SIGNAUX ÉLECTRIQUES A CLOCHES

ART. 10. — On emploie sur certaines lignes à voie unique des signaux électriques à cloches destinés à annoncer aux Agents de la Voie et de l'Exploitation le départ des trains pairs ou impairs, les dérives et l'arrêt général de la circulation.

Un règlement spécial établit les conditions de fonctionnement des signaux de cloches.

BLOCK-SYSTEM

ART. 11. — On applique sur certaines lignes le block-system dont les appareils sont combinés de manière à empêcher que deux trains puissent se trouver en même temps sur la même voie, entre deux postes consécutifs.

Des règlements spéciaux établissent les conditions de fonctionnement des divers block-system sur voie unique et sur double voie.

BATON-PILOTE

ART. 12. — L'exploitation est faite sur certaines lignes au moyen du Bâton-Pilote; aucun train ne peut circuler, en général, dans une section de ces lignes sans être muni du bâton-pilote unique appartenant à la section.

Un règlement spécial établit les conditions d'emploi de ces appareils.

SIGNAUX FIXES

§ 1^{er}. — Sémaphores

ART 13. — Les sémaphores sont des mâts munis de bras mobiles pour les signaux de jour, et de lanternes pour la nuit. Ils sont de deux catégories :

Les sémaphores de gare ou de poste intermédiaire, employés pour protéger sur place les points où la circulation sur les voies principales peut rencontrer fréquemment des obstacles, et pour maintenir les intervalles réglementaires entre les trains de même sens ;

Les sémaphores de bifurcation, fonctionnant à la fois comme *signaux de protection* et comme *indicateurs de direction*.

1^o Sémaphores de gare ou de poste intermédiaire

Les bras sont rectangulaires et peints en rouge sur la face qui s'adresse aux trains ou machines, et en blanc sur la face opposée.

Le bras qui se présente à gauche du mât à un Mécanicien se dirigeant vers le sémaphore s'adresse seul à cet Agent.

Ces sémaphores présentent, la nuit, un feu blanc ou un feu rouge et vert.

Le jour : le bras rabattu sur le mât indique *voie libre* ;

Le bras horizontal commande l'*arrêt* dans les conditions indiquées par l'article 170.

La nuit : le feu blanc indique *voie libre* ;

Le feu rouge et vert commande l'*arrêt*, dans les conditions indiquées par l'article 170.

2^o Sémaphores de bifurcation

Ces sémaphores ne s'adressent qu'aux trains ou machines **abordant les aiguilles par la pointe**.

Les bras sont peints en violet sur la face qui s'adresse aux trains ou machines, et en blanc sur la face opposée : ils se terminent en flamme par une double pointe.

Ces bras, **en nombre égal aux directions que peut donner le poste**, sont placés sur le mât, à des hauteurs différentes. Le plus élevé correspond à la voie la plus à gauche, le moins élevé à la voie la plus à droite, chacun étant placé, de haut en bas, dans l'ordre où se présentent les voies pour le Mécanicien qui aborde la bifurcation par la pointe. La nuit, les bras horizontaux présentent un feu violet ; les bras inclinés à angle aigu, un feu blanc ou un feu vert, suivant que l'on peut ou non passer en vitesse.

Le jour : le bras incliné à angle aigu autorise le *passage dans les conditions prévues aux articles 175 et 176* ;

Le bras étendu horizontalement interdit le passage dans la direction à laquelle il correspond et commande l'*arrêt*.

La nuit : le feu vert ou blanc autorise le *passage dans les conditions prévues aux articles 175 et 176* ;

Le feu violet interdit le passage dans la direction à laquelle il correspond et commande l'*arrêt*.

ART. 14. — Sauf exceptions motivées par des circonstances locales, les bifurcations sont précédées, dans chacune des directions y aboutissant, des signaux ci-après :

1° Un **indicateur de bifurcation** (plaque portant le mot BIFURCATION ou BIFUR), éclairé la nuit et placé près d'un poste dont le Garde annonce à l'Aiguilleur de la bifurcation l'arrivée des trains ou machines et la direction qu'ils doivent suivre. Toutefois, cet indicateur peut être supprimé du côté du talon des aiguilles de la bifurcation ;

2° Un **disque rouge**, placé à la distance voulue pour couvrir les trains arrêtés par le carré ci-après ;

3° Un **carré**, placé à cent mètres au moins de la bifurcation.

Les leviers de la bifurcation sont enclenchés de manière à satisfaire aux conditions suivantes :

A. — Un carré ne peut être mis à l'arrêt qu'après que le disque correspondant a été préalablement mis dans la même position ; mais le disque peut être maintenu à l'arrêt quand le carré est mis à voie libre.

B. — Un carré placé du côté du talon des aiguilles ne peut être mis à voie libre que quand les aiguilles sont faites pour les trains ou machines provenant de la direction à laquelle s'adresse ce carré.

C. — **Enfin les carrés ne peuvent jamais donner le passage simultané à deux trains dans des conditions dangereuses.**

La consigne spéciale de la bifurcation règle l'usage des appareils de correspondance qui, ainsi que cela est dit plus haut, annoncent à

l'Aiguilleur les trains se dirigeant vers lui, afin qu'il puisse disposer à l'avance les aiguilles et les signaux de la bifurcation.

Quand aucun train n'est annoncé, **tous** les signaux de la bifurcation sont à l'arrêt.

Par exception, quand une gare où tous les trains s'arrêtent est placée aux abords d'une bifurcation, le poteau BIFURCATION est supprimé de ce côté. Le Chef de gare est chargé d'annoncer électriquement à l'Aiguilleur les trains se dirigeant vers la bifurcation, et la direction qu'ils doivent suivre.

Par exception également, quand deux ou plusieurs bifurcations se succèdent à très faible distance les unes des autres, elles peuvent n'être pas précédées dans toutes les directions du poteau BIFURCATION et du disque avancé. — Des signaux électriques spéciaux, passés de poste en poste, annoncent aux Aiguilleurs des bifurcations l'arrivée des trains et la direction qu'ils doivent prendre.

Des Ordres de service du Directeur de la Compagnie portent à la connaissance du personnel la position kilométrique des bifurcations et les directions qui y aboutissent.

§ 2. — Disques et carrés

ART. 15. — Ces signaux sont des plaques rondes ou carrées pouvant occuper, en tournant autour d'un axe vertical, deux positions, l'une parallèle et l'autre perpendiculaire aux voies. Ils portent une lanterne donnant des feux de

couleurs différentes dans ces deux positions. Ils sont de deux catégories :

1^o Carrés d'arrêt absolu et disques rouges, s'adressant à la circulation sur les voies principales ;

2^o Disques jaunes et disques bleus pour le service intérieur des gares ou les manœuvres.

ART. 16. — Les carrés sont peints en damier rouge et blanc sur une face, et en blanc sur l'autre ; la nuit, ils peuvent présenter aux trains arrivant un feu blanc ou deux feux rouges et, du côté opposé, un feu bleu ou blanc.

Le carré effacé parallèlement à la voie, ou le feu blanc, indique *voie libre* ;

Le carré présentant sa face rouge et blanche perpendiculairement à la voie, ou le double feu rouge, commande *l'arrêt absolu*.

Vus la nuit du point à protéger, le feu blanc indique que le carré est à l'arrêt, le feu bleu qu'il est effacé.

Les disques rouges sont peints en rouge sur une face et en blanc sur l'autre ; la nuit, ils peuvent présenter aux trains arrivant un feu blanc ou rouge, et, du côté opposé, un feu blanc, quelle que soit la position du signal.

Le disque effacé parallèlement à la voie, ou le feu blanc, indique *voie libre* ;

Le disque présentant sa face rouge perpendiculairement à la voie, ou le feu rouge, commande *l'arrêt*, dans les conditions indiquées par les articles 171, 175 et 292.

Sauf les exceptions motivées par des circonstances locales, les points à partir desquels les disques assurent une protection efficace sont indiqués par des poteaux portant l'inscription : « *Limite de protection du disque* ».

ART. 17. — Les disques jaunes s'adressant à la circulation sur les voies de service sont peints en jaune sur une face et en blanc sur l'autre ; la nuit, ils peuvent présenter aux trains ou machines auxquels ils s'adressent un feu blanc ou jaune, et du côté opposé un feu bleu ou blanc.

Le disque effacé parallèlement à la voie, ou le feu blanc, indique *voie libre*.

Le disque présentant sa face jaune perpendiculairement à la voie, ou le feu jaune, commande *l'arrêt absolu*.

Vus la nuit du point à protéger, le feu blanc indique que le disque est à l'arrêt, le feu bleu qu'il est effacé.

Les disques bleus s'adressent aux trains ou machines qui, dans une gare ou dans un poste, doivent exécuter un mouvement de refoulement ou changer de direction par rebroussement.

Ces disques sont peints en bleu sur leurs deux faces ; la nuit, ils peuvent présenter, dans les deux directions, un feu blanc ou un feu bleu.

Le disque effacé parallèlement à la voie, ou le feu blanc, indique que le mouvement de refoulement ou de rebroussement *ne peut pas encore commencer* :

Le disque perpendiculaire à la voie, ou le feu bleu, *autorise* le refoulement ou le rebroussement.

§ 2^{bis} — Signal de passage en vitesse

ART. 17 *bis*. — Parmi les voies qui se détachent d'une aiguille ou d'un groupe d'aiguilles (faisant ou non partie d'une bifurcation) on distingue, dans certains cas, une voie *directe*, en alignement droit ou dont le rayon est assez grand pour qu'un train puisse franchir en vitesse l'aiguille prise en pointe. Les autres voies sont dites *déviées*.

Un signal, dit *de passage en vitesse*, est alors placé sur le tronç commun à une certaine distance de l'aiguille pour indiquer au mécanicien qui aborde l'aiguille par la pointe si elle est disposée pour la voie directe.

Ce signal présente l'apparence soit d'un carré à diagonale verticale, peint en damier vert et blanc, soit de deux carrés blancs placés l'un au dessus de l'autre sur leur pointe. Il porte une lanterne qui présente, la nuit, soit deux feux verts, soit deux feux blancs.

A ces deux aspects différents correspondent les deux significations suivantes :

Le signal présentant les deux carrés blancs sur pointe, ou le double feu blanc, indique que l'aiguille est disposée pour la voie directe.

Le signal présentant le damier vert et blanc, ou le double feu vert, indique que l'aiguille peut être disposée pour une voie déviée.

Le signal, vu la nuit du poste qui le manœuvre, présente un feu bleu dans le premier cas et un feu blanc dans le second.

§ 3. — Signaux de position des aiguilles

ART. 18. — Le signal d'aiguille, destiné à renseigner les Agents sédentaires sur la direction donnée par l'aiguille, se compose d'un disque pouvant occuper, en tournant autour d'un axe vertical, deux positions, l'une parallèle et l'autre perpendiculaire aux voies ; le disque est surmonté la nuit d'une lanterne donnant quatre feux.

On distingue deux catégories de signaux d'aiguilles.

Le signal de la 1^{re} catégorie a son disque peint en rouge sur une face, en vert sur l'autre ; sa lanterne donne soit un feu rouge dans un sens et un feu vert dans le sens opposé, soit un feu blanc dans chaque sens.

Le signal de la 2^e catégorie a son disque peint en vert sur les deux faces ; sa lanterne donne un feu vert ou un feu blanc dans chaque direction.

1^o SIGNAL DE LA PREMIÈRE CATÉGORIE

Le signal de la 1^{re} catégorie est employé dans les cas et avec la signification ci-après indiqués :

A. — Aiguilles de jonction des voies de service avec les voies principales, prises en pointe par les trains en marche régulière.

Vu du côté de la pointe de l'aiguille :

Le disque effacé parallèlement aux voies, ou le feu blanc, indique que l'aiguille donne la voie principale ;

Le disque présentant sa face rouge perpendiculaire aux voies, ou le feu rouge, indique que l'aiguille donne la voie de service.

Vu du côté du talon :

Le disque effacé, ou le feu blanc, indique que l'aiguille est faite pour la voie principale ;

Le disque présentant sa face verte perpendiculaire aux voies, ou le feu vert, indique que l'aiguille est faite pour la voie de service.

B. — Aiguilles de jonction d'une voie unique avec une double voie. — Aiguilles de dédoublement de la voie unique dans les gares non pourvues d'une voie directe (1). Aiguilles de dédoublement de la voie unique dans les gares pourvues d'une voie directe quand celle-ci est située à gauche pour les trains venant de la voie unique.

Vu du côté de la pointe de l'aiguille :

Le disque effacé parallèlement aux voies, ou le feu blanc, indique que l'aiguille donne la voie de gauche ;

Le disque présentant sa face rouge perpendiculaire aux voies, ou le feu rouge, indique que l'aiguille donne la voie de droite.

Vu du côté du talon :

Le disque effacé, ou le feu blanc, indique que l'aiguille est faite pour la voie de droite ;

Le disque présentant sa face verte perpendiculaire aux voies, ou le feu vert, indique que l'aiguille est faite pour la voie de gauche.

(1) Dans les gares d'arrêt général on peut employer un signal de la 2^e catégorie.

2^e SIGNAL DE LA DEUXIÈME CATÉGORIE

Le signal de la 2^e catégorie est employé dans les cas et avec la signification ci-après indiqués :

A. — Aiguilles d'entrée des voies de circulation ou de manœuvres, latérales aux voies principales, sur lesquelles certains trains pénètrent directement.

Dans les deux sens :

Le disque effacé parallèlement aux voies, ou le feu blanc, indique que l'aiguille donne la voie principale ;

Le disque présentant sa face verte perpendiculaire aux voies, ou le feu vert, indique que l'aiguille donne la voie latérale.

B. — Aiguilles de dédoublement de la voie unique, dans les gares pourvues d'une voie directe, quand celle-ci est située à droite pour les trains venant de la voie unique.

Dans les deux sens :

Le disque effacé parallèlement aux voies, ou le feu blanc, indique que l'aiguille donne la voie directe.

Le disque présentant sa face verte perpendiculaire aux voies, ou le feu vert, indique que l'aiguille donne la voie déviée.

C. — Aiguilles de jonction des voies accessoires, sur lesquelles les machines sont appelées à circuler, avec les voies aboutissant aux voies principales.

Dans les deux sens :

Le disque effacé parallèlement aux voies, ou le feu blanc, indique que l'aiguille donne la voie de service ;

Le disque présentant sa face verte perpendiculaire aux voies, ou le feu vert, indique que l'aiguille donne la voie aboutissant aux voies principales.

NOTA. — Les aiguilles faisant partie d'appareils d'enclenchements ou situées à l'intérieur de gares d'arrêt général peuvent n'être pas munies de signaux de position.

§ 4. — Transparents

ART. 19. — Des transparents ou tableaux à fond blanc, éclairés pendant la nuit et sur lesquels se détache en noir un chiffre, peuvent être établis à gauche de la voie, dans le sens de la marche du train, pour indiquer la limite de vitesse que ne doivent pas dépasser les trains sur certains parcours. Les transparents ou tableaux sont placés à 500 mètres avant l'origine de ces parcours, dont les extrémités sont d'ailleurs marquées par des poteaux éclairés la nuit. Le chiffre inscrit sur le signal indique la limite de vitesse en kilomètres à l'heure pour les trains de voyageurs et de messageries. La vitesse limite pour les trains mixtes ou de marchandises est moitié de celle fixée pour les trains de voyageurs.

SIGNAUX DÉTONANTS

ART. 20. — Les pétards sont employés le jour et la nuit, comme signaux d'avertissement et de ralentissement, pour maintenir entre les trains

les intervalles réglementaires et, en général, pour indiquer aux trains qu'il y a, en avant, un obstacle à une distance plus ou moins grande. (Voir article 171).

Quand il y a lieu de faire usage de pétards, on en fixe deux, l'un sur le rail de droite, l'autre sur le rail de gauche, à 25 ou 30 mètres l'un de l'autre. Par un temps humide, on en met trois espacés de la même manière.

Les pétards doivent être employés comme complément des signaux à main, dans les souterrains en tout temps, et à l'extérieur lorsque l'état de l'atmosphère ne permet pas d'apercevoir distinctement les signaux à main à 100 mètres ou, la nuit, lorsque les lanternes ne peuvent rester allumées, ou enfin lorsqu'on ne peut rester sur place pour faire et surveiller les signaux à main.

Les pétards doivent, autant que possible, être placés à 25 mètres au moins en avant des signaux à main.

Toutefois, l'emploi des pétards n'est pas obligatoire :

1° Dans les souterrains, pour appuyer les signaux à main de ralentissement prévus par les Ordres de service de la Voie ;

2° A l'extérieur, pour appuyer les signaux à main prévus à l'article 7, pour le maintien des intervalles réglementaires entre les trains par les garde-barrières.

ART. 21. — Sauf le cas de force majeure, l'Agent qui a placé des pétards n'est pas pour cela dispensé de couvrir l'obstacle par les signaux ordinaires à vue, à moins qu'il n'en reçoive l'ordre formel, ou qu'il ne se trouve

seul pour couvrir un obstacle de deux côtés à la fois.

Dès que la cause qui a fait placer des pétards a cessé d'exister, les Agents de la Voie ou de l'Exploitation doivent enlever les pétards quand ils sont à même de le faire.

SIGNAUX DE TRAINS

§ 1^{er}. — Signaux ordinaires

ART. 22. — Tout train circulant de jour doit porter vers le bas de la face arrière du dernier véhicule une lanterne préparée pour la nuit.

Tout train circulant de nuit doit porter à l'avant au moins un feu blanc, et à l'arrière trois lanternes, l'une placée vers le bas de la face arrière du dernier véhicule et donnant un feu rouge, les deux autres lançant un feu blanc vers l'avant, rouge vers l'arrière, et placées de chaque côté, vers le haut du dernier véhicule ou de l'un des derniers. Il en est de même le jour quand le train doit traverser un tunnel d'une longueur supérieure à 1200 mètres (art. 111) et certains tunnels soumis à des prescriptions spéciales.

Les trains qui n'ont à effectuer de nuit qu'un parcours de moins de 5 kilomètres peuvent n'avoir qu'un seul feu rouge à l'arrière.

Quand, sur une ligne à double voie, en dehors des gares, un train doit circuler à **contre voie**, il doit porter à l'avant, le jour, un drapeau ou

une plaque rouge, et, la nuit, un feu rouge en plus du feu blanc ordinaire.

Si le train est refoulé sur une partie de son parcours, un Agent doit être placé sur le premier ou l'un des premiers véhicules du train pour avertir les Agents qui se trouveraient sur la voie, ou faire, en cas de nécessité, le signal d'arrêt au Mécanicien.

ART. 23. — Toute machine isolée circulant sur la ligne, hors de la protection des gares ou postes, doit porter, la nuit, à l'avant au moins un feu blanc, et à l'arrière au moins un feu rouge. En cas de circulation à **contre voie**, cette machine doit porter en outre à l'avant, le jour, un drapeau ou une plaque rouge, la nuit, un feu rouge.

Les machines circulant ou manœuvrant dans les gares et dépôts portent un feu blanc à l'avant et un feu blanc à l'arrière.

§ 2. — Signaux d'annonce des trains supplémentaires, facultatifs ou spéciaux ou des machines isolées

ART. 24. — Les trains supplémentaires doublant des trains réguliers de voyageurs doivent **toujours** être annoncés au moyen des signaux suivants portés par le train qu'ils doublent :

Le jour, un drapeau rouge déployé à l'angle supérieur de droite de l'un des derniers véhicules et, autant que possible, à l'angle supérieur arrière de droite du dernier véhicule.

La nuit, deux feux verts remplaçant les deux

feux rouges latéraux et placés aux angles supérieurs arrière du dernier véhicule, ou, en cas d'impossibilité, de l'un des derniers véhicules.

ART. 25. — Les trains facultatifs ou spéciaux et les machines isolées sont, autant que possible, annoncés au moyen de signaux portés par le train ou la machine isolée qui les précède.

Les machines isolées qui suivent une marche facultative figurant au Livret sont annoncées comme un train facultatif; celles qui suivent une marche spéciale comme un train spécial.

Quand l'annonce est faite par un train, les signaux sont les suivants :

Trains facultatifs :

Le jour, un drapeau vert déployé à l'angle supérieur de gauche de l'un des derniers véhicules;

La nuit, un feu vert placé à l'angle supérieur de gauche du même véhicule et remplaçant l'un des feux rouges latéraux.

Trains spéciaux :

Le jour, un drapeau vert déployé à l'angle supérieur de droite de l'un des derniers véhicules;

La nuit, un feu vert placé à l'angle supérieur de droite du même véhicule et remplaçant l'un des feux rouges latéraux.

Quand l'annonce est faite par une machine isolée, les signaux sont les suivants :

Trains facultatifs :

Le jour, un drapeau vert déployé sur le côté gauche arrière de la machine;

La nuit, un feu vert à gauche du feu réglementaire d'arrière.

Trains spéciaux :

Le jour, un drapeau vert déployé sur le côté droit arrière de la machine;

La nuit, un feu vert à droite du feu rouge réglementaire d'arrière.

Ces derniers signaux ne sont pas portés par les machines de renfort placées à l'arrière des trains annonçant un train facultatif ou spécial.

SIGNAUX DE MÉCANICIENS

ART. 26. — Les Mécaniciens communiquent au moyen du sifflet de la machine avec les Agents de la Voie et avec les Conducteurs de leur train.

1° Un coup de sifflet prolongé appelle l'attention et annonce la mise en marche;

2° Deux coups de sifflet brefs ordonnent de *serrer* les freins (ces deux coups peuvent être répétés et saccadés lorsque le Mécanicien demande une action extrêmement rapide et énergique sur les freins);

3° Un coup de sifflet bref ordonne de *desserrer* les freins.

ART. 27. — Le Mécanicien se dirigeant vers une bifurcation qu'il doit aborder par la pointe indique la voie qu'il doit suivre en donnant le nombre de coups de sifflet prolongés correspondant au rang qu'occupe cette voie, **en comptant à partir de sa gauche :**

Un coup pour prendre la 1^{re} voie la plus à gauche;

Deux coups pour prendre la 2^e voie;

Trois coups pour prendre la 3^e voie;

Quatre coups pour prendre la 4^e voie.

Ces signaux sont faits par le Mécanicien au moment où il passe devant l'*Indicateur de bifurcation* (art. 14) ou, si la bifurcation est précédée immédiatement d'une gare où tous les trains s'arrêtent, au moment où il part de cette gare. Le Garde du poste chargé d'avertir l'Aiguilleur de l'arrivée du train annonce aussitôt le train à la bifurcation, conformément aux prescriptions de sa consigne.

Les Mécaniciens se dirigeant vers un poste de bifurcation pour s'y arrêter et y manœuvrer sous la protection des signaux de ce poste font entendre **cinq** coups de sifflet prolongés, quelles que soient la direction d'où ils proviennent et les voies qu'ils doivent emprunter pour manœuvrer.

ART. 28. — Une cloche est disposée sur le tender de manière que le Conducteur de tête puisse, du wagon qu'il occupe, la sonner au moyen d'une corde.

Le Conducteur donne un coup de cloche toutes les fois que, le train étant en mouvement, il y a lieu de l'arrêter. Un coup de cloche commande *l'arrêt*.

EXPLOITATION SUR PLUS DE DEUX VOIES PRINCIPALES

ART. 29. — Si l'exploitation se fait sur plus de deux voies principales, les signaux destinés à chacune des voies sont placés, sauf exceptions motivées par des circonstances locales, au voisinage immédiat et à gauche du rail de gauche de la voie (dans le sens de la marche des trains) ou au-dessus de cette voie.

Toutefois, pour les sémaphores, les bras pourront être placés les uns au-dessous des autres, le bras le plus élevé s'adressant à la voie la plus à gauche et le plus bas à la voie la plus à droite dans le sens de la marche des trains, le bras intermédiaire s'adressant à la voie intermédiaire, s'il y en a une.

CHAPITRE II

**DÉFINITIONS — ATTRIBUTIONS
RESPONSABILITÉ**

ART. 30. — On appelle **gares, stations** ou **haltes** les points où les trains s'arrêtent normalement pour les besoins du service.

Le service des **gares** comprend : le mouvement des voyageurs et marchandises, la perception des taxes, la surveillance des cours et des voies, la formation des trains, leur circulation dans l'enceinte des **gares**, etc.

Les **stations** se distinguent des **gares** en ce qu'elles n'interviennent pas dans la circulation des trains. Elles sont ouvertes, soit à tous les services, soit seulement à la grande vitesse, soit enfin uniquement aux voyageurs et bagages.

On appelle **haltes** les stations ouvertes seulement aux voyageurs sans bagages.

Dans le Livret de marche, les stations sont désignées par le signe **S**, les haltes par le signe **H** placé à la suite de leur nom.

Certaines haltes ne sont desservies que par les trains légers. Elles sont désignées par la mention **(H. T. L.)**

Les stations et haltes **non pourvues de signaux fixes** pour la protection des trains sont signalées sur le Livret de marche par un trait (—) soulignant leur nom. Toutefois, cette indication n'est pas employée pour les stations des lignes exploitées en navette, ni pour les haltes T. L.

ART. 31. — Il existe un certain nombre de points (gares, stations, quais de contrôle, etc.) dits d'**arrêt général**, qui ne doivent pas être franchis sans arrêt par les trains ou machines. Ils sont marqués sur le livret de marche par le signe **■**.

L'obligation de l'arrêt général s'applique soit à tous les trains passant au point considéré, soit seulement à ceux qui proviennent de l'une ou de plusieurs branches y aboutissant.

ART. 36. — Les **Chefs de station** ont les attributions et la responsabilité des **Chefs de gare** en ce qui touche la gestion et la surveillance de la Station ; ils n'ont pas autorité sur les **Conducteurs de trains**, ni sur les **Mécaniciens**.

L'article 35 (1) ne s'applique pas à eux et il sont tenus de connaître seulement :

1° La Loi du 15 Juillet 1845 et l'Ordonnance du 15 Novembre 1846 modifiée par le Décret du 1^{er} Mars 1901.

2° Celles des prescriptions du présent Règlement qui sont reproduites dans le *Livret à l'usage des Agents des gares et Aiguilleurs* ;

3° Les Ordres généraux, Instructions et Circulaires qui complètent ou commentent les prescriptions réglementaires précitées.

Les **Chefs de halte** (hommes ou femmes) ne sont tenus de connaître que le Chapitre 1^{er} du présent Règlement (Signaux), les principales dispositions de la Loi du 15 Juillet 1845 et de l'Ordonnance du 15 Novembre 1846 modifiée par le Décret du 1^{er} Mars 1901, et les Instructions spéciales qui leur sont adressées par les **Inspecteurs principaux**.

ART. 38. — Les **Conducteurs** sont placés sous les ordres des **Inspecteurs principaux, Inspecteurs, Sous-Inspecteurs de l'Exploitation** et des **Chefs de trains principaux**.

Chaque train est accompagné par un ou plusieurs **Conducteurs** sous les ordres d'un **Conducteur-chef**.

Celui-ci a autorité sur le **Mécanicien** pour l'exécution des manœuvres lors des arrêts et pour les mesures à prendre en cas de dérangement dans la marche des trains.

Le **Conducteur-chef** peut être seul, dans les cas prévus à l'art. 100 (1^o et 2^o) (1).

Dans les **gares**, le **Conducteur-chef** est sous les ordres immédiats du **Chef de gare**.

Dans les **stations** et **haltes**, il assure, sous sa responsabilité, le service de son train.

En dehors des **gares**, et, la nuit, dans les **gares non ouvertes au service**, il a l'initiative et la responsabilité des mesures concernant les mouvements de son train.

En cas d'arrêt inopiné ou de détresse, les **Conducteurs** qui voyagent haut-le-pied dans un train doivent se mettre spontanément à la disposition du **Conducteur-chef**.

ART. 43. — **A moins de stipulation contraire, les prescriptions du présent Règlement, relatives à la circulation des trains, sont applicables aux machines circulant isolément et aux trains de machines.**

(1) Les prescriptions des articles 35 et 100 ne concernant pas le Service des Agents des gares et Aiguilleurs, ces articles ne sont pas reproduits dans le présent Livret.

En conséquence, dans tous les cas où des mesures spéciales ne sont pas édictées par le présent Règlement, les Chefs de gare doivent prendre pour la circulation des machines les précautions prescrites pour la circulation des trains. De son côté, un Mécanicien conduisant une machine isolée ou un train de machines doit assurer l'exécution des mesures de sécurité prescrites aux Conducteurs par le présent Règlement, à moins qu'il ne soit accompagné d'un Agent de l'Exploitation, auquel cas cet Agent prend l'initiative et la Responsabilité de ces mesures, avec le concours des Agents de la Traction qui doivent, par suite, se conformer à ses ordres.

Lorsqu'un train se trouve accidentellement démuné de ses Conducteurs, c'est également le Mécanicien qui doit prendre, conformément aux indications du présent Règlement, les mesures nécessaires pour le protéger en cas de dérangement dans la marche, et s'il y a lieu, demander le secours.

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 de la Compagnie, 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.

CHAPITRE III

SURVEILLANCE DES VOIES DANS LES GARES ET STATIONS

1° DÉSIGNATION DES VOIES

§ 1^{er}. — Classification

ART. 47. — Les voies se classent en deux catégories :

1° VOIES PRINCIPALES, sur lesquelles les trains circulent entre les gares et à la traversée des gares ;

2° VOIES ACCESSOIRES, comprenant les voies de garage, les voies de manœuvres et les voies de service en général.

§ 2. — Lignes à double voie

ART 48. — La voie principale parcourue par les trains dans le sens du kilométrage s'appelle *Voie 1* ; les trains qui circulent sur cette voie portent des numéros *impairs*.

La voie principale parcourue en sens inverse du kilométrage s'appelle *Voie 2* ; les trains qui y circulent portent des numéros *pairs* (1).

(1) Lorsque l'exploitation se fait sur plus de deux voies principales, on peut les désigner ainsi : parmi les voies affectées aux trains impairs, l'une d'elles est appelée *Voie 1*, les autres *Voies 1 bis, 1^{er} ou 1^m* ; parmi les voies affectées aux trains pairs, l'une est appelée *Voie 2*, les autres *Voies 2 bis, 2^e ou 2^m*.

Ces dénominations doivent être énoncées en toutes lettres dans les dépêches télégraphiques, lorsqu'il y a lieu de désigner une voie principale.

Les trains circulent sur la voie de gauche en regardant le point vers lequel ils se dirigent.

Il peut être fait exception à cette règle dans les manœuvres de gare. Il en est de même dans les cas de dérangements dans la marche des trains (art. 218 à 281) (1), ou dans des circonstances exceptionnelles faisant l'objet d'instructions spéciales. Dans ces derniers cas, le fait doit être porté immédiatement à la connaissance de l'Administration supérieure par le Directeur de la Compagnie.

ART. 49. — Les voies accessoires placées à l'extérieur de la Voie 1 s'appellent : *Voie 3, Voie 5, Voie 7, etc.*

Les voies accessoires placées à l'extérieur de la Voie 2 s'appellent : *Voie 4, Voie 6, Voie 8, etc.*

Les voies accessoires comprises entre les voies principales 1 et 2 s'appellent : *Voie A, Voie B, Voie C, etc.*, en partant de la Voie 1.

L'ensemble des voies ci-dessus dénommées est donc le suivant :

.....7, 5, 3, 1, A, B, C....., 2, 4, 6, 8.....

Dans les gares où il existe, à l'extérieur d'une voie principale, plusieurs voies s'embranchant à des points différents de la voie principale, ces voies sont numérotées dans l'ordre où elles se présenteraient en les supposant prolongées à

(1) Les prescriptions des articles 218 à 232, 234 à 281 ne concernant pas le service des Agents des gares et Aiguilleurs, ces articles ne sont pas reproduits dans le présent Livret.

l'extérieur de celles qui les précèdent dans le sens de la circulation des trains sur cette voie principale.

Des exceptions aux règles précédentes peuvent être nécessitées dans certains cas spéciaux par les circonstances locales.

Les *stations* peuvent avoir des voies accessoires, mais elles ne possèdent jamais de voie de garage.

ART. 50. — Les communications entre les voies prennent les numéros ou lettres des deux voies qu'elles relient. Ainsi une communication entre les Voies 1 et 2 s'appelle : *Communication 1-2* ; une communication entre les Voies C et 2, *Communication C-2, etc.*

En général, les stations ne possèdent pas de communication 1-2.

§ 3. — Lignes à voie unique

ART. 51. — Les trains qui circulent dans le sens du kilométrage portent des numéros *impairs* et ceux qui circulent dans le sens inverse des numéros *pairs*.

Dans les gares où la voie unique est dédoublée pour permettre les croisements, les deux voies de circulation sont dites *Voies principales*, et l'on appelle *Voie 1* la voie de gauche et *Voie 2* celle de droite, dans le sens du kilométrage.

Les voies accessoires de ces gares se désignent comme sur la double voie.

Dans les gares où la voie unique n'est pas dédoublée, on désigne comme voies impaires

les voies que les trains impairs ont à leur gauche et comme voies paires celles qu'ils ont à leur droite.

Il en est de même dans les stations où la voie unique n'est jamais dédoublée.

Les voies accessoires impaires sont numérotées à partir du n° 3 et les voies paires à partir du n° 4.

§ 4. — Bifurcations

ART. 52. — Aux bifurcations les voies principales de chaque branche conservent leurs dénominations de Voie 1 et Voie 2 avec addition du nom de l'une des gares importantes de la ligne à laquelle appartient la voie à désigner.

ART. 53. — Lorsqu'une des lignes embranchées est à voie unique, cette voie garde, jusqu'à l'aiguille de bifurcation, le nom de Voie principale de, en y ajoutant le nom de la ligne.

Lorsqu'il y a deux voies raccordant la voie unique avec la double voie, elles portent les numéros 1 et 2, avec addition du nom de la ligne, et on n'emploie la dénomination de voie principale, sans numéro, que pour la partie à voie unique.

§ 5. — Désignations diverses

ART. 54. — Dans le sens transversal, pour désigner un des côtés de la ligne ou une file de rails dans une voie, on doit prendre la gauche et la droite, telles qu'on les verrait en marchant dans le sens du kilométrage.

Dans le sens longitudinal du chemin de fer, lorsqu'on emploie les expressions : *Avant* (ou *en deçà*), *après* (ou *au delà*), on doit, à moins de stipulation contraire, se considérer comme placé à l'origine du kilométrage de la ligne.

2° PROTECTION DES VOIES

ART. 55. — Pendant toute la durée du service, les gares maintiennent normalement à l'arrêt leurs signaux fixes (disques, carrés et sémaphores), à l'exception des signaux fixes dépendant de postes non gardés et destinés à protéger les manœuvres qui s'effectuent dans ces postes.

La période de durée du service est le temps pendant lequel le service des signaux est assuré dans les gares, qu'elles soient pourvues d'un service de nuit complet, ou qu'elles soient chargées simplement de maintenir les intervalles entre les trains.

Sur les lignes où la circulation est suspendue durant une partie de la nuit, les gares doivent maintenir leurs signaux fixes à l'arrêt pendant la suspension du service.

Sur les lignes où circulent des trains de nuit, le service de certaines gares peut être complètement interrompu pendant une partie de la nuit. Les signaux fixes de ces gares, allumés ou non, restent, en général, à voie libre entre l'heure de clôture et l'heure de reprise du service.

Sauf instructions spéciales des Inspecteurs principaux, les stations maintiennent normalement leurs signaux à voie libre et ne les mettent à l'arrêt que pour couvrir les trains qui s'y arrêtent ou, s'il y a lieu, les obstacles qui existeraient sur la voie.

ART. 56. — Les signaux, normalement à l'arrêt en vertu de l'article précédent, ne doivent être effacés que pour permettre l'entrée des trains annoncés ou attendus, si

rien ne s'y oppose d'ailleurs, et notamment si la voie principale à laquelle ils s'adressent est libre de tout obstacle.

Dans les gares munies d'enclenchements rendant solidaires les signaux et les aiguilles, les aiguilleurs des postes enclenchés donnent entrée aux trains annoncés en se conformant à la *Consigne générale à l'usage des postes enclenchés* et aux consignes locales dressées par le Chef de gare, consignes qui peuvent d'ailleurs être modifiées par le Chef de service dans des circonstances exceptionnelles.

Dans les gares non munies des enclenchements précités, les signaux sont effacés soit sur l'ordre direct du Chef de service (1) soit conformément aux consignes établies par le Chef de gare et approuvées par l'Inspecteur de l'Exploitation de la circonscription.

Les consignes de chaque gare déterminent en outre :

1° Sur les lignes qui sont pourvues d'appareils avertisseurs (*Jousselin, cloches, etc.*), le mode d'annonce des divers trains.

2° Sur les lignes non munies de ces appareils, les délais de mise à voie libre des signaux fixes avant l'heure réglementaire d'arrivée ou de passage des trains.

3° Dans les gares où le service est interrompu pendant une partie de la nuit, les précautions à observer pour la mise à voie libre des signaux fixes après la clôture et pour la remise à l'arrêt avant la reprise du service.

(1) Lorsqu'un Agent reste seul pour assurer le service des signaux dans une gare, il n'a pas, bien entendu, d'autorisation à demander. Il agit alors sous sa propre responsabilité.

ART. 37. — Sauf l'exception visée à l'article 122, toutes les fois qu'une voie principale n'est pas entièrement libre, elle doit être couverte par un signal d'arrêt, jusqu'à ce qu'elle soit redevenue libre.

Il doit en être de même en cas de réparation de nature à compromettre la circulation.

La traversée des passages à niveau par les animaux et voitures n'entraîne pas l'obligation de couvrir les voies. Ces passages font l'objet d'une réglementation spéciale.

ART. 38. — Avant d'entreprendre sur les voies principales ou accessoires d'une gare ou station c'est-à-dire entre les poteaux limites de protection des disques avancés de la dite gare ou station, des travaux ou des transports sur lorrys pouvant gêner la circulation des trains ou les manœuvres, les Agents de la Voie se concertent avec le Chef de gare ou de station qui fixe les heures auxquelles ces travaux peuvent être exécutés, et arrête la nature des mesures de protection à prendre par lui et par les Agents de la Voie.

Quand l'exécution de travaux, autres que ceux d'entretien courant, exigera la suspension des enclenchements d'un poste intéressant la circulation sur les voies principales, elle ne pourra, sauf les cas urgents ou imprévus, être entreprise qu'après que les mesures générales de protection et, s'il y a lieu, les ralentissements utiles auront été prescrits par un Ordre de service dressé par l'Ingénieur de la Voie et accepté par l'Inspecteur principal de l'Exploitation et par l'Ingénieur de Traction.

ART. 39. — Dans les gares, aucune circulation ou stationnement de machines, voitures, wagons, sur les voies principales, aucune manœuvre susceptible d'engager ces voies par aiguille, cisaille, transversale, plaque, chariot, etc., ne doit avoir lieu sans l'autorisation du Chef de service ou de l'Agent délégué pour commander la manœuvre.

L'Agent qui donne cette autorisation doit s'assurer préalablement que chacune des voies

principales intéressées est protégée conformément aux prescriptions des articles 192 et 193 (double voie) et 303 (voie unique).

Dans les stations, il ne doit être fait, pendant l'intervalle des passages des trains, aucune manœuvre engageant les voies principales, sauf instructions spéciales des Inspecteurs principaux indiquant dans quelles conditions peuvent se faire ces manœuvres.

ART. 60. — Pour assurer la régularité de la marche des trains, le Chef de service et les Agents préposés aux manœuvres doivent s'efforcer de dégager les voies principales (1) assez à temps pour que les trains ne rencontrent pas les signaux à l'arrêt, et au moins trois minutes avant l'heure réglementaire d'arrivée du train quand celui-ci n'a pas de retard annoncé.

A partir du moment où les signaux ont été effacés pour permettre l'entrée d'un train et jusqu'à ce que ce train soit passé, il est interdit de faire une manœuvre engageant la voie principale intéressée.

Toutefois, en cas de retard, le Chef de service peut autoriser une manœuvre dans les conditions suivantes :

En cas de retard annoncé il autorise la manœuvre, après avoir fait remettre les signaux à l'arrêt, s'ils ont été déjà effacés, et pris les précautions réglementaires (art. 192, 193 et 303). Il détermine, en outre, l'heure précise à laquelle la manœuvre devra être terminée.

En cas de retard non annoncé, si le télégraphe est interrompu, le Chef de service qui constate la nécessité de faire une manœuvre avant le passage du train en retard, prend les mesures utiles pour l'arrêter et exécute ensuite la manœuvre.

(1) Quand une gare est disposée pour recevoir les trains de même sens tantôt sur la voie principale, tantôt sur une voie latérale, cette dernière est considérée comme principale pour la réception du train.

Ainsi, par exemple, la voie 1 étant occupée et la voie A libre, si l'aiguille de jonction est disposée pour la voie A, la voie principale doit être considérée comme dégagée.

ART. 61. — Pour qu'un obstacle soit efficacement protégé par un signal d'arrêt, il doit y avoir entre eux une distance telle qu'un train apercevant ce signal puisse s'arrêter avant d'atteindre l'obstacle. Cette distance dépend du profil de la ligne, de la vitesse des trains, etc. L'emplacement des **signaux fixes avancés** est déterminé en tenant compte de ces différents éléments.

Lorsqu'il y a lieu de couvrir un obstacle par un signal d'arrêt **fait à la main**, l'Agent chargé de faire ce signal doit se placer :

A **1,000 mètres** au moins de l'obstacle, si la voie, entre le signal et l'obstacle, présente aux trains se dirigeant vers l'obstacle une pente ou rampe de 5^{mm} au plus par mètre.

A **1,200 mètres**, si la voie présente une pente dépassant 5^{mm} sans être supérieure à 8^{mm}.

A **1,500 mètres**, si la voie présente une pente supérieure à cette dernière limite.

Par contre, si la voie, entre le signal et l'obstacle, présente une rampe de plus de 5^{mm}, la distance de protection peut être réduite à **800 mètres**.

Sur les rampes de **10** et au-dessus, la distance peut être abaissée **au-dessous de 800 mètres**; mais ces exceptions ne peuvent être autorisées que par des Ordres de service spéciaux du Directeur de la Compagnie s'appliquant à des parties déterminées de la ligne.

ART. 62. — Les signaux des disques doivent être remplacés par des signaux faits à la main lorsqu'un disque ne fonctionne pas, ou que, la nuit, sa lanterne ne peut rester allumée.

Le Chef de gare désigne alors un Agent qui va se poster au pied du disque.

a) *Dans le cas où le disque peut être manœuvré sur place :*

S'il est en vue de la gare, l'Agent le manœu-

vre suivant les signaux qui lui sont faits de la gare. (*Art. 6.*)

S'il n'est pas en vue de la gare, l'Agent le maintient à l'arrêt au moyen de son levier de rappel, jusqu'à ce qu'il reçoive du Chef de service l'ordre écrit de l'effacer.

b) *Dans le cas où le disque ne peut être manœuvré sur place*, qu'il soit ou non en vue de la gare, ou si, la nuit, *sa lanterne ne peut rester allumée*, l'Agent fait usage des signaux à main et présente le signal d'arrêt à tout train ou machine survenant.

Quand l'appareil de contrôle du disque ne fonctionne pas, on opère comme si le disque lui-même ne fonctionnait pas.

Si le non-fonctionnement du disque doit se prolonger, le Chef de gare se concerta avec le Conducteur de la Voie ou, à son défaut, avec le Brigadier poseur pour faire assurer, autant que possible, les signaux par les Agents de la Voie.

ART. 63. — Les signaux des disques doivent être appuyés par des signaux faits à la main, lorsque, pour une cause quelconque, une voie principale se trouve occupée en dehors des poteaux-limites.

Sur les lignes à double voie, le Chef de gare envoie un Agent faire à la main les signaux d'arrêt à la distance réglementaire (*Art. 61*) de l'obstacle, sans compter sur les signaux du disque.

Sur les lignes à voie unique, les mesures de protection à prendre dans ces circonstances sont indiquées à l'article 303.

Toutefois, *sur les lignes à double voie comme sur les lignes à voie unique*, lorsque l'obstacle est formé par un train qui s'est arrêté avant d'arriver au poteau-limite, ce sont les Conducteurs de ce train qui prennent l'initiative des signaux à faire pour le couvrir et qui en sont responsables; mais la gare n'en doit pas moins remettre le disque à l'arrêt aussitôt que la présence du train lui est signalée.

ART. 64. — Les Agents chargés de couvrir les voies par les signaux à main doivent être porteurs de pétards pour suppléer, au besoin, à l'insuffisance des signaux à vue.

Les pétards sont toujours employés, concurremment avec les signaux à main, dans les souterrains en tout temps, et à l'extérieur lorsque l'état de l'atmosphère ne permet pas de voir ces signaux à 100 mètres, sauf les exceptions prévues à l'art. 20.

ART. 65. — Les taquets établis à la sortie des voies de service doivent toujours être disposés de manière à empêcher que les véhicules en stationnement sur ces voies puissent être entraînés sur les voies principales par le vent, par leur propre poids ou par toute autre cause.

A défaut de taquets, ou lorsque l'intensité du vent peut faire craindre que les taquets ne présentent pas une résistance suffisante, le premier véhicule ou même plusieurs véhicules, si cela est nécessaire, sont calés, soit au moyen d'une pièce de bois passée dans les rais des roues d'un même essieu, soit, si le type des roues ne permet pas l'emploi de ce moyen, par tout autre offrant les mêmes conditions de sécurité.

Les chariots à bras doivent être assimilés aux wagons en ce qui concerne les soins à prendre pour assurer leur complète immobilité lorsqu'ils sont remisés.

En conséquence, toutes les fois qu'un chariot à bras ne peut être remisé dans des conditions telles que les cales faisant partie de son agencement et relevées dans la position voulue en assurent l'immobilité, on doit avoir recours à des cales mobiles. Dans ce cas, au moment de l'arrivée ou du passage des trains et jusqu'après

leur départ, un homme doit être préposé à la garde de chaque chariot et se tenir prêt à en assujettir les cales, si elles venaient à se déranger par l'effet de la trépidation des trains, d'un vent violent ou de toute autre cause.

On doit, autant que possible, remiser les chariots sur les points les plus éloignés des voies principales.

ART. 66. — L'état des signaux fixes doit être l'objet d'une attention particulière de la part des Chefs de gare et de station, qui en signalent d'urgence les dérangements aux Agents de la Voie.

Ils leur signalent aussi les dégradations survenues dans les voies et leurs accessoires, notamment dans les aiguilles, croisements et plaques tournantes placés sur les voies principales.

Ils informent sans retard les Agents du service télégraphique des dérangements des appareils électriques de contrôle, sonneries, répétiteurs, etc.

ART. 67. — Les signaux fixes doivent être allumés aussitôt que le jour baisse ou dès que l'état de l'atmosphère ne permet pas de les voir à 100 mètres.

Des Instructions de l'Ingénieur en Chef de l'Exploitation fixent, pour chaque point, les heures auxquelles ils peuvent être éteints.

L'entretien, l'allumage et l'extinction de ces signaux sont faits par les Agents de l'Exploitation ou par ceux de la Voie, d'après les instructions données par les Inspecteurs principaux d'accord avec les Ingénieurs de la Voie.

ART. 68. — Les fosses à piquer le feu et les grues hydrauliques doivent être éclairées pendant le même temps que les signaux fixes.

Les fosses ou grues situées sur les voies principales et de garage sont éclairées par les soins des Chefs de gare; celles qui dépendent des dépôts le sont par les soins des Chefs de dépôt.

3° SERVICE DES AIGUILLES

ART. 69. — On désigne les aiguilles par les numéros ou les lettres des voies qu'elles réunissent. Ainsi :

L'aiguille de jonction des voies 1 et A s'appelle aiguille 1-A ;

L'aiguille de jonction d'une communication 1-2 et de la voie 2 s'appelle aiguille 2 (2-1); etc.

ART. 70. — Le service des aiguilles est fait dans les gares par des aiguilleurs spéciaux ou par des Agents désignés temporairement par les Chefs de gare.

Ces Agents doivent connaître les extraits du présent Règlement reproduits dans un *Livret à l'usage des Aiguilleurs*. Il en est remis à chaque gare un nombre suffisant et les Chefs de gare veillent à ce que les Aiguilleurs spéciaux ou temporaires en soient pourvus.

Les Aiguilleurs doivent, dans l'exercice de leurs fonctions, être munis d'un extrait à leur usage de la marche des trains, de signaux à main, de pétards, d'une lanterne et d'une trompe, s'il y a lieu.

ART. 71. — Les Aiguilleurs, en prenant leur service, s'assurent que leurs aiguilles sont en bon état et fonctionnent bien. (Cette prescription ne s'applique pas aux aiguilles des postes enclenchés qui font l'objet d'une surveillance

spéciale des services de la Voie et de l'Exploitation).

Les Aiguilleurs ne peuvent quitter leur poste sans autorisation et sans avoir été remplacés, à moins qu'il ne soit urgent de faire à la main un signal d'arrêt.

Les Aiguilleurs, en remettant leur service, font reconnaître à ceux qui les remplacent le bon état des aiguilles, et leur transmettent les consignes particulières qu'ils ont reçues, ainsi que tous renseignements utiles.

Aussitôt qu'une aiguille est dérangée, l'Aiguilleur avise le Chef de gare et, si ce dérangement peut compromettre la sécurité, il prend immédiatement les dispositions nécessaires pour que le point dangereux soit couvert par les signaux d'arrêt.

ART. 72. — Sauf les exceptions autorisées :

1° Toute aiguille située sur une voie principale doit être normalement disposée pour assurer la continuité de la circulation sur cette voie ;

2° Dans les gares des lignes à voie unique où cette voie est dédoublée, les aiguilles de jonction de la voie unique avec les voies 1 et 2 doivent être disposées de façon à donner la voie de gauche aux trains et machines entrant en gare, excepté toutefois dans les gares pourvues d'une voie directe où ces aiguilles doivent donner la voie directe au passage des trains franchissant la gare en vitesse (art. 291 *bis*) ;

3° Toute aiguille située sur une voie accessoire et permettant d'engager une voie principale par une communication ou une cisaille doit être normalement disposée de manière à interdire l'accès de la voie principale.

ART. 73. — Toute aiguille qui a été manœuvrée soit à la main, soit par un train ou par un véhicule, doit être examinée par l'Aiguilleur ou, à défaut, par un Agent chargé de s'assurer qu'elle a repris sa position normale.

Ainsi, toute aiguille doit être visitée entre le passage d'un train ou d'un véhicule qui l'a manœuvrée lui-même, en la prenant par le talon, et le passage d'un train qui doit la prendre par la pointe.

En outre, lorsqu'un train doit prendre en pointe une aiguille établie sur une voie principale et non cadenassée à demeure, c'est-à-dire dont le contrepoids n'est pas immobilisé pour la position normale de l'aiguille par une chaîne cadenassée, cette aiguille doit être visitée, moins de trente minutes avant le passage, par un Agent qui s'assure qu'elle est dans la position convenable.

Cet article n'est pas applicable aux aiguilles faisant partie d'un appareil d'enclenchement ou munies d'un appareil de contrôle.

ART. 74. — Il est formellement interdit de changer la position d'une aiguille sur laquelle un train ou des wagons sont engagés.

L'Aiguilleur qui a omis de manœuvrer une aiguille, ou qui l'a manœuvrée à tort et qui ne s'aperçoit de son erreur que quand l'aiguille est déjà engagée, doit se garder d'en changer la position tant qu'elle est engagée, ce qui pourrait provoquer un déraillement ou une rupture d'attelage.

Il doit faire arrêter le train, le faire reculer de façon à dégager entièrement l'aiguille et alors seulement rectifier la direction du changement de voie.

Pour la même raison, quand une aiguille à contrepoids fixe est manœuvrée pour le passage d'un train *qui la prend en pointe*, le levier doit être maintenu à la main pendant tout le temps du passage.

ART. 73. — Les Aiguilleurs spéciaux des postes non enclenchés sont chargés du nettoyage, du graissage et des menus travaux d'entretien de leurs aiguilles en se conformant aux instructions des Chefs de section, Conducteurs et Chefs-poseurs de Voie.

Des consignes établies de concert entre les Services de la Voie et de l'Exploitation désignent les aiguilles dont l'entretien n'incombe pas aux Aiguilleurs spéciaux.

Les aiguilles manœuvrées par des Agents détachés temporairement du service des gares sont nettoyées, graissées et entretenues par le Service de la Voie. Toutefois, ces Agents doivent, à chaque visite, faire les nettoyages nécessaires pour que le jeu des aiguilles ne rencontre pas d'obstacles.

CHAPITRE V

CIRCULATION DES TRAINS

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

1° PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

ART. 103. — Tous les ordres écrits et les bulletins qui doivent être remis, dans les cas prévus au présent Règlement, par les Agents des gares aux Agents des trains, et réciproquement, à l'effet d'autoriser, prescrire ou annoncer des mouvements de trains ou de machines, doivent toujours être signés très lisiblement par l'Agent qui les délivre.

ART. 103 bis. — Bien que le texte du présent Règlement vise uniquement l'emploi du télégraphe dans les communications de service, les dépêches peuvent également être échangées par le téléphone.

En conséquence, sur les lignes pourvues à la fois du télégraphe et du téléphone, c'est seulement lorsque les deux appareils sont hors de service que l'on doit appliquer les mesures prescrites par le Règlement *en cas de non-fonctionnement du télégraphe*.

Dans tous les cas, les dépêches réglementaires échangées par le téléphone sont inscrites textuellement, sous un numéro d'ordre, sur le

registre du poste expéditeur et du poste récepteur, au moment même de leur transmission avec mention de la date et de l'heure. Chaque poste fait connaître le numéro d'inscription de la dépêche au poste correspondant, qui le reproduit sur son propre registre. Toute dépêche téléphonique doit être collationnée.

La nomenclature des lignes munies du téléphone est produite par la Compagnie au Ministre des Travaux Publics.

2° PRESCRIPTIONS CONCERNANT LES GARES

§ 1^{er}. — Intervalles à maintenir entre les trains se succédant dans le même sens sur la même voie

ART. 109. — Les règles varient suivant qu'il s'agit d'une ligne exploitée ou non par *block-system*. On appelle de ce nom un système où les lignes sont divisées en sections à l'extrémité desquelles sont établis des appareils optiques, électriques, etc., permettant de n'admettre qu'un train à la fois sur la même voie dans une même section. Des Ordres de service du Directeur de la Compagnie les font connaître au personnel.

1° **Sur les lignes exploitées par block-system**, un train peut circuler quand la voie lui est donnée par le poste d'entrée de la section, quel que soit l'intervalle de temps qui le sépare du train précédent.

2° **Sur les lignes non exploitées par block-system**, un train ne doit partir d'une gare (ou la dépasser) que s'il s'est écoulé depuis le départ (ou le passage) du précédent :

10 minutes si les deux trains ont la même vitesse;

5 minutes, lorsque le premier train a une marche plus rapide que le second.

Toutefois, à moins de précautions spéciales, l'intervalle à maintenir entre deux trains de marchandises successifs ne doit pas être inférieur à 15 minutes.

En outre, **sur les mêmes lignes**, une gare qui expédie deux trains consécutifs de vitesse inégale doit maintenir entre eux un intervalle tel que le premier puisse atteindre au moins 10 minutes avant le second la première gare où il trouvera le service des signaux non interrompu.

ART. 109 *bis*. — Lorsqu'un train, après avoir été arrêté sur l'initiative du Mécanicien (art. 177 *bis*) (1), s'arrête à la gare suivante ouverte au service, le Conducteur-chef examine avec le Mécanicien si l'état de la machine lui permet de reprendre, à partir de ce point, la vitesse normale prévue au tableau de marche.

S'il en est ainsi, la gare n'a qu'à appliquer l'article 109.

S'il n'en est pas ainsi, le Conducteur-chef remet au Chef de service (ou à défaut, à l'Agent chargé de la manœuvre des signaux), un bulletin indiquant le numéro du train dont la vitesse

(1) Les prescriptions de l'article 177 *bis* ne concernant pas le service des Agents des gares et Aiguilleurs, cet article n'est pas reproduit dans le présent Livret.

normale ne peut être maintenue par le Mécanicien. Il fait aussi inscrire et signer par l'Agent de la gare sur son journal de train la mention : « J'arrêterai, s'il y a lieu, le train suivant. »

Le Chef de service (ou l'Agent chargé des signaux) arrête alors le train suivant, remet au Conducteur-chef et au Mécanicien un bulletin indiquant le numéro et l'heure de départ du premier train en les avisant que ce train ne peut soutenir sa vitesse normale.

Toutefois, il n'y a pas lieu d'arrêter le second train :

1° Si lors de son passage la gare a été avisée de l'arrivée du premier au point de garage suivant ;

2° Si la gare a eu le temps d'aviser le point d'arrêt précédent et a reçu de ce point l'assurance que l'avis utile a été transmis au second train.

§ 2. — Départ des trains

ART. 110. — Dans les gares de formation, le Chef de service doit vérifier la composition de chaque train en partance. Il s'assure particulièrement :

- 1° Que les attelages sont complets et bien faits ;
- 2° Que, dans les trains munis du frein continu, cet appareil fonctionne bien ;
- 3° Que les trains comprennent le nombre réglementaire de véhicules à freins ;
- 4° Que la communication réglementaire est établie entre le véhicule monté par le Conducteur-chef et le tender ;
- 5° Que les signaux d'arrière sont en place et allumés en temps utile ;
- 6° Que les signaux d'annonce des trains facultatifs ou spéciaux sont en place ;
- 7° Que les lanternes d'intérieur des voitures à voyageurs sont allumées, s'il y a lieu ;
- 8° Que le chargement des wagons ne présente aucune chance de dérangement en route ;
- 9° Que les Conducteurs sont à leur poste ;

10° Que les Agents de la Traction ont terminé la visite et le graissage des véhicules et ne sont pas exposés à être surpris par la mise en marche du train ;

11° Que les allumeurs de lampes sont descendus de la toiture des voitures.

La même inspection est faite dans les gares intermédiaires où la composition du train a été modifiée, et dans les autres, si la durée du stationnement le permet.

Les Agents des gares chargés d'assurer le service des trains ne doivent jamais se retirer dans l'intérieur du bâtiment avant que la dernière voiture d'un train partant ait dépassé l'extrémité du trottoir. Ils portent leur attention pendant toute la durée du passage des voitures sur l'état des attelages, la position des poignées et loqueteaux des portières et sur les signaux de queue pouvant annoncer une circulation extraordinaire.

ART. 111. — Les signaux des trains et les lanternes d'intérieur des voitures doivent être allumés :

1° Aussitôt que le jour baisse ou quand l'état de l'atmosphère ne permet pas d'apercevoir les signaux de jour à 100 mètres ;

2° Le jour et la nuit, pour le passage des souterrains ayant plus de 1,200 mètres de longueur.

En outre, en ce qui concerne l'allumage des signaux des trains, certains tunnels d'une longueur inférieure à 1,200 mètres peuvent être soumis à des prescriptions spéciales.

Au départ, les signaux d'arrière et les lanternes des voitures sont allumés par les soins des Chefs de gares ; les signaux des machines, par les Agents de la Traction.

En route, les Conducteurs veillent à l'éclairage des signaux d'arrière et les Mécaniciens à celui des signaux d'avant.

§ 3. — Passage des trains aux gares

ART. 115. — Les voies principales doivent être dégagées dans toute l'étendue de la gare pour que l'on puisse effacer les signaux avancés en vue de la réception d'un train attendu.

Lorsqu'une gare est dans la nécessité de recevoir un train sur une voie principale qu'il aurait été impossible de dégager sur toute sa longueur, le Chef de service fait arrêter, avant son entrée en gare, le train pour lequel les signaux avancés ont dû être mis à l'arrêt; puis il le fait avancer avec précaution, sous la conduite d'un Agent, jusqu'au point où il doit stationner.

Les passages à niveaux situés à moins de 300 mètres en avant du point de stationnement des trains, doivent être fermés avant chaque arrivée. Ils peuvent ensuite être rouverts si la durée du stationnement le comporte, mais seulement après que le train est complètement arrêté.

Les prescriptions du présent article ne sont pas applicables aux gares et stations d'arrêt général.

ART. 116. — En tout point d'arrêt général, au moment de l'arrivée d'un train, un Agent doit se tenir dans une position où il soit bien visible du Mécanicien, à une distance suffisante avant le point où la machine de ce train doit stationner.

Dès que le train entre en gare, cet Agent fait d'abord le signal de **marché** (art. 6), puis il cesse ce signal et élève le bras lorsque la machine est près de lui; il fait enfin le signal d'arrêt au moment où le Mécanicien passe devant lui.

ART. 117. — **Sur toutes les lignes**, à l'arrivée ou au passage d'un train dans **une gare**, le disque de la voie qu'il a suivie doit être remis à l'arrêt aussitôt que l'on a pu constater que le train l'a dépassé.

Sur les lignes non munies du block-system, le sémaphore (ou le carré qui le remplace) doit être remis à l'arrêt aussitôt après le passage **entier** du train. Ce signal, ainsi que le disque avancé, ne peut être effacé de nouveau que pour permettre l'entrée d'un autre train, et à la condition qu'il se soit écoulé *10 minutes au moins après le départ ou le passage du premier. Cet intervalle peut être réduit à 5 minutes lorsque le premier train a une marche plus rapide que le second. Entre deux trains de marchandises consécutifs, il doit être au moins, sauf précautions spéciales, de 15 minutes.*

Sur toutes les lignes, en cas de garage, le sémaphore (ou le carré qui le remplace) ainsi que le disque avancé s'adressant à la direction d'où provient le train garé peuvent être effacés dès que la voie principale est dégagée.

Sur les lignes munies du block-system, les signaux une fois à l'arrêt ne peuvent être effacés que dans les conditions prévues au Règlement spécial des Appareils de block.

Sur toutes les lignes, et sauf exceptions autorisées par les Inspecteurs principaux, les **stations** non pourvues de postes de block, mais possédant des signaux fixes, couvrent les trains **qui s'y arrêtent**, à l'aide de leurs signaux fixes, qu'elles maintiennent à l'arrêt pendant 10 minutes après le départ du train.

ART. 118. — Les prescriptions de l'article précédent doivent être rigoureusement observées, de nuit comme de jour ; en conséquence, il doit y avoir, dans chaque gare, à toute heure, un Agent préposé à l'exécution des signaux. Le Chef de gare doit s'assurer fréquemment par lui-même que cet Agent est constamment en éveil et se conforme rigoureusement à ces prescriptions.

Par exception, sur certaines lignes, le service des signaux peut être suspendu dans certaines gares pendant tout ou partie de la nuit. Dans ce cas, des Ordres de service font connaître au Personnel les heures auxquelles commence et finit le service de chaque gare.

ART. 119. — Les sémaphores (et carrés) destinés à maintenir les intervalles entre les trains doivent être appuyés par des pétards :

1° Le jour et la nuit, en cas de troubles atmosphériques ne permettant pas d'apercevoir les signaux ordinaires à 100 mètres ;

2° La nuit, en tout temps, lorsque, pour une cause quelconque, les lanternes ne peuvent rester allumées.

Dans ces deux cas, immédiatement après le passage du train, l'Agent préposé aux signaux place deux pétards sur la voie parcourue par le train et les y laisse tant que le signal est maintenu à l'arrêt.

ART. 120. — Lorsqu'un train arrivant à une gare vient à s'arrêter avant d'avoir entièrement dépassé le poteau-limite de protection, le Conducteur-chef le fait couvrir (art. 63) par le Conducteur d'arrière, qui, d'ailleurs, doit être relevé le plus promptement possible par un Agent de la gare, lorsque le stationnement du train doit se prolonger.

Le Conducteur-chef doit également faire couvrir son train à l'arrière lorsqu'il s'arrête aux abords d'une bifurcation, ou de tout autre point protégé par un disque avancé, et que le dernier véhicule n'a pas dépassé le poteau-limite.

§ 4. — Dispositions spéciales aux gares munies de disques, mais non pourvues de sémaphore ou de carré

ART. 121. — Sur certaines lignes désignées par des Ordres de service du Directeur de la Compagnie, les gares n'ont ni sémaphore, ni carré en tenant lieu.

Ces gares appliquent, pour la protection des trains et pour le maintien des intervalles (art. 109), les prescriptions de l'article 117, §§ 1 et 2, relatives à la manœuvre du disque avancé.

§ 5. — Dispositions spéciales à certaines stations et haltes non pourvues de signaux fixes de protection

ART. 122. — Sur les lignes secondaires, où le Livret de marche prévoit moins de 6 trains réguliers en 24 heures dans chaque sens, certaines stations ne sont pas pourvues de signaux fixes pour la protection des trains.

Il peut en être de même sur toutes les lignes pour les haltes.

Ces stations et haltes n'ont pas à couvrir les trains en stationnement, sauf dans des cas particuliers prévus par l'article 144.

Quand un Chef de station ou de halte a reçu d'un Conducteur-chef l'ordre de couvrir un train par un signal à main, ce signal doit être maintenu pendant 15 minutes devant la station même et, s'il y a lieu, appuyé de pétards.

§ 6. — Garage des trains

ART. 123. — Les Chefs de gare, les Conducteurs-chefs et les Agents qui les remplacent ou les assistent doivent observer, pour le garage des trains, les précautions indiquées ci-après (art. 179 à 193 et 303), pour l'exécution des manœuvres en général.

3° PRESCRIPTIONS SPÉCIALES AUX CONDUCTEURS (1)

§ 3. — Arrêts des trains

ART. 144. — Sur toutes les lignes munies ou non du *block-system*, tout train qui s'arrête à une station ou halte non pourvue de signaux fixes (art. 122) alors que sa marche ne prévoit pas d'arrêt à cette station, est considéré comme arrêté en pleine voie et doit être couvert conformément à l'art. 139 (2).

(1) En général, on comprend aussi sous cette dénomination les Vagonniers et les Agents chargés temporairement de la manœuvre des freins.

(2) Les prescriptions de l'article 139 ne concernant pas le service des Agents des gares et Aiguilleurs, cet article n'est pas reproduit dans le présent Livret.

Sur les lignes où ne fonctionne pas le *block-system*, les trains qui ont un arrêt régulier à une station ou halte non pourvue de signaux fixes ne sont pas couverts pendant leur stationnement, ni après leur départ, s'ils sont à l'heure; s'ils sont en retard, le Conducteur-chef se conforme aux prescriptions suivantes :

Si le train en stationnement ne peut, en marchant à sa vitesse normale, atteindre la première gare ou station munie de signaux fixes dix minutes avant le train suivant (*régulier, facultatif ou spécial*), figurant au Livret de la marche des trains ou prévu par un Ordre de service de l'Ingénieur en Chef de l'Exploitation ou par un Avis-circulaire de l'Inspecteur principal, que ce train soit annoncé ou non, le Conducteur-chef, avant de donner le signal de départ, prescrit par écrit au Chef de station de le couvrir par un signal à main pendant quinze minutes (d'appuyer, *s'il y a lieu*, ce signal par des pétards), et d'arrêter le train suivant, s'il se présente avant l'expiration de ce délai, pour le renseigner sur l'heure de départ du train en retard.

Le Conducteur, quand il peut disposer d'un Agent du train, peut, s'il le juge utile, au lieu d'avoir recours au Chef de station, se faire couvrir par l'Agent du train, conformément à l'article 139 (1). Il doit, notamment, agir ainsi quand son train est tombé en détresse dans la station; dans ce dernier cas, au besoin, il assure lui-même la couverture de son train.

(1) Les prescriptions de l'article 139 ne concernant pas le service des Agents des gares et Aiguilleurs, cet article n'est pas reproduit dans le présent Livret.

4° PRESCRIPTIONS SPÉCIALES AUX MÉCANICIENS

§ 4. — Observation des signaux

ART. 170. — **Aucun train ne doit franchir un carré à l'arrêt.**

Un sémaphore à l'arrêt est franchissable :

1° *En pleine voie*, après renseignements pris, et, s'il s'agit d'une voie à block-system, sur l'ordre écrit de l'Agent du poste qui manœuvre le sémaphore.

2° *Dans une gare*, avec les mêmes précautions qu'en pleine voie, si le train doit poursuivre sa marche, ou sur l'ordre du Chef de gare (ou de son représentant) s'il s'agit d'une manœuvre obligeant à franchir le sémaphore.

Un Mécanicien arrêté par un sémaphore ou un signal à main ne doit repartir que sur le coup de cornet du Conducteur-chef, qui, de son côté, aussitôt le train arrêté, se renseigne auprès de l'Agent qui a fait le signal, et, suivant ces renseignements, donne en conséquence des ordres au Mécanicien.

ART. 171. — Bien que les disques avancés et les pétards soient destinés, en général, à couvrir les obstacles à distance, il peut arriver qu'ils indiquent un obstacle très voisin.

En conséquence, le mécanicien qui aperçoit un disque à l'arrêt, ou qui entend l'explosion d'un pétard, ne doit compter en aucune manière sur l'espace qui peut rester libre entre le signal

et l'obstacle, et il doit employer immédiatement tous les moyens à sa disposition pour réduire sa vitesse à celle d'un homme au pas, si son train n'a pas le frein continu, ou à 20 kilomètres à l'heure au plus, si ce frein fonctionne sur son train ; il reprend ensuite sa marche prudemment et à une vitesse assez réduite pour pouvoir s'arrêter dans la partie de voie en vue.

Lorsqu'il s'agit d'un pétard, si après avoir parcouru 1500 mètres dans ces conditions à partir du lieu de l'explosion, le Mécanicien ne voit aucun obstacle devant lui, il reprend sa vitesse normale, en redoublant d'attention.

Mais lorsqu'il s'agit d'un disque d'arrêt, le Mécanicien doit toujours s'arrêter avant d'atteindre la première aiguille ou la première traversée de voie protégée par ce disque, et ne doit se remettre en marche que sur le coup de cornet du Conducteur de tête. S'il ne rencontre ni aiguille ni traversée, ou si, à celle qu'il rencontre, le Conducteur de tête ne peut être renseigné sur les causes de l'arrêt, il s'arrête au poste de manœuvre du disque, ou à la gare, afin de permettre au Conducteur de tête de s'y renseigner (1).

Cette obligation de l'arrêt au poste de manœuvre, ou à la gare, n'admet d'autre dérogation que celle qui est prévue à l'article 175 (6° et 8° alinéas. — Disque protégeant une bifurcation).

(1) Dans le cas où un disque est manœuvré de plusieurs postes, ou encore se trouve placé sous la dépendance d'un autre poste au moyen d'un verrou électrique commutateur ou autre appareil d'enclenchement à distance, les Aiguilleurs de ces postes reçoivent des consignes spéciales pour l'application des prescriptions du présent alinéa.

Le Conducteur de tête veille à l'exécution de ces prescriptions et sonne la cloche du tender si le Mécanicien ne s'y conforme pas.

§ 5. — Passage aux bifurcations

ART. 173. — Lorsqu'un train se dirige vers une bifurcation qu'il doit prendre en **pointe**, le Mécanicien en passant devant l'*Indicateur de Bifurcation*, demande sa direction en sifflant (art. 27), et se prépare, en abordant la bifurcation, à se conformer aux prescriptions suivantes :

Si le disque et le carré de la bifurcation sont à voie libre, et si le **bras sémaphorique correspondant à la direction qu'il doit suivre est incliné à angle aigu, le jour, ou présente, la nuit un feu vert ou blanc**, le Mécanicien franchit la bifurcation à la **vitesse indiquée au tableau de marche** (sauf l'exception prévue, en cas de brouillard, à l'article 176); cette vitesse doit être appliquée depuis le carré qui précède la bifurcation jusqu'à ce que le dernier véhicule du train ait franchi les aiguilles de la bifurcation.

Lorsque le Mécanicien aborde une bifurcation pouvant être franchie en vitesse, son attention doit se porter sur le signal de passage en vitesse qui précède la bifurcation. Si ce signal indique que la voie directe est bien donnée, et si rien d'ailleurs ne s'y oppose, il peut franchir la bifurcation à la vitesse maxima indiquée au tableau de marche.

Si le disque et le carré sont à voie libre, mais si le **bras sémaphorique correspondant à la direction qu'il doit suivre est à l'arrêt**, le Mécanicien s'arrête le plus rapidement possible.

S'il n'a pu s'arrêter avant d'engager les aiguilles de la bifurcation, il ne doit refouler son train, pour prendre ensuite la bonne direction, que sur l'ordre du Conducteur-chef qui prend la direction de la manœuvre et s'entend, à cet effet, avec l'Aiguilleur.

Si le disque est à l'arrêt, le Mécanicien se conforme aux prescriptions des 2^e et 4^e alinéas de l'article 171, sauf en ce qui concerne l'arrêt au poste de manœuvre du disque, pour lequel il se conforme aux prescriptions suivantes :

Si le carré est à l'arrêt, il s'arrête et siffle pour demander la voie une seconde fois et se remet en marche sur le coup de cornet du Conducteur de tête, dès que le carré est effacé, pourvu que le sémaphore correspondant à la direction qu'il doit suivre autorise le passage.

Si le carré est à voie libre, le Mécanicien s'avance prudemment jusqu'au poste de la bifurcation, s'y arrête pour permettre au Conducteur de tête de se renseigner et repart sur le coup de cornet qui lui est donné par cet Agent,

Il peut se faire que le poste soit situé de telle sorte qu'un train s'arrêtant au droit de ce poste stationne sur la bifurcation. Pour éviter cet inconvénient, le Mécanicien doit marquer l'arrêt avant d'engager la bifurcation. Il ne se remet en marche que sur le coup de cornet du Conducteur de tête, pourvu que la direction utile lui soit donnée par le sémaphore, et, en l'absence d'indication contraire donnée par le poste de la bifurcation, il passe devant celui-ci sans s'arrêter.

Toutefois, le Mécanicien qui, après avoir franchi une bifurcation dont il a trouvé le disque à l'arrêt, atteindra une gare avant d'avoir rencontré un nouveau disque rouge (effacé ou à l'arrêt) devra s'arrêter à cette gare pour s'y renseigner.

Les prescriptions qui font l'objet du présent article sont applicables aux trains qui abordent une bifurcation **par le talon**, avec cette différence que le mécanicien n'a pas à siffler pour indiquer la direction de sa provenance. Il n'a pas, bien entendu, à se préoccuper de la position des bras sémaphoriques, pas plus que du signal de passage en vitesse, qui ne s'adressent qu'aux trains abordant la bifurcation par la pointe. En conséquence, lorsque le passage peut avoir lieu en vitesse (et ce cas ne se présente que pour les trains provenant de la branche directe), le Mécanicien peut franchir la bifurcation à la vitesse maxima indiquée au tableau de marche, si rien ne s'y oppose d'ailleurs.

ART. 176. — En cas de brouillard épais ou de tourmente, de jour ou de nuit, quelles que soient les indications du tableau de marche, le Mécanicien ne doit aborder une bifurcation dans un sens quelconque qu'à la vitesse d'**un homme au pas**. Après avoir reconnu les signaux et s'être assuré qu'ils autorisent le passage dans la direction voulue, il peut, lorsque la machine a franchi l'aiguille de la bifurcation, reprendre la vitesse indiquée sur le tableau de marche.

5° EXÉCUTION DES MANŒUVRES

ART. 179. — Dans les **gares de formation**, les manœuvres sont commandées, d'après les instructions du Chef de gare, par des Agents spéciaux. Dans les **autres gares**, elles sont commandées par le Chef de gare ou par un Agent désigné par lui.

Pour les manœuvres et garages des trains de passage, le Chef de gare se fait assister par les Conducteurs-chefs et leur en délègue au besoin la direction.

Dans les **stations**, les manœuvres pour prendre ou laisser des wagons sont commandées par le Conducteur-chef, après entente avec le Chef de station.

Dans les gares où le service de nuit n'existe pas (ou s'il n'y a pas de Chef de service), le Conducteur-chef a l'initiative et la responsabilité des manœuvres de son train.

Il en est de même, en dehors des gares, pour le garage des trains sur les voies de service et les manœuvres sur embranchements particuliers.

ART. 180. — Le Mécanicien doit obéissance à l'Agent commandant les manœuvres pour tout ce qui en concerne l'exécution.

Celui-ci, avant le commencement de la manœuvre, indique aussi complètement que possible au Mécanicien les mouvements à exécuter.

ART. 181. — Lorsqu'un train renforcé par une machine à l'arrière doit manœuvrer, le Mécanicien de renfort doit en être prévenu avant le commencement de la manœuvre.

Pendant tout le temps que la machine de tête manœuvre, un signal rouge doit être placé à côté et en avant de la machine de renfort.

ART. 182. — Pour éviter que, pendant la manœuvre, des wagons ou parties de trains abandonnés à eux-mêmes ne soient mis en mouvement, par le vent, par leur propre poids sur les pentes, ou par toute autre cause, on doit

serrer le nombre de freins à vis nécessaires ; en cas d'insuffisance de ces appareils, on doit caler un ou plusieurs wagons ou les embarrer avec des pièces de bois passées dans les rais des roues d'un même essieu.

Lorsqu'il y a lieu de faire une coupure dans un train, les mêmes mesures doivent être prises pour les tranches à séparer de la machine, avant le décrochage des véhicules. Si le train est muni du frein continu, l'Agent commandant la manœuvre doit faire serrer ce frein avant la coupure ; mais il n'est pas dispensé de se conformer aux dispositions ci-dessus, attendu que les sabots actionnés par l'air comprimé se desserrent au bout d'un temps assez court.

En cas de vent violent, le Chef de service s'assure par lui-même que ces prescriptions sont rigoureusement appliquées et que les taquets des voies de service (art. 65) sont relevés.

L'Agent commandant la manœuvre doit songer que les Conducteurs peuvent ne pas connaître les déclivités des voies accessoires. En conséquence, il leur donne des instructions précises pour la manœuvre de leurs freins, s'ils ont à coopérer à des manœuvres devant emprunter ces voies.

ART. 133. — Les signaux prévus à l'article 6 doivent être faits aux points convenables pour que les Mécaniciens évitent les chocs brusques entre les tranches qu'ils raccordent et pour que les wagons ne dépassent pas les extrémités des voies.

Pour que la partie d'un train sur laquelle on refoule ne cède pas sous le choc, on fait serrer le nombre de freins nécessaires.

Lorsque des voitures contenant des voyageurs doivent être mises en mouvement, on doit faire préalablement fermer toutes les portières de ces véhicules et empêcher les voyageurs de monter dans les voitures ou d'en descendre pendant la durée de la manœuvre.

Il est interdit de manœuvrer au lancer des voitures contenant des voyageurs.

Il est également interdit de lancer à la machine ou à la prolonge des wagons sur une voie bordant un quai à voyageurs ou occupée par un train ou une partie de train contenant des voyageurs.

Avant de commencer un mouvement sur une voie occupée par des wagons ou longeant un quai à marchandises, l'Agent commandant une manœuvre prévient les hommes qui se trouveraient dans les wagons ou contre les tampons, fait retirer les ponts de chargement, s'assure que les portes des halles fermant la voie de manœuvres sont bien fixées, et que les portes et côtés tombants des wagons ne sont pas dans une position pouvant gêner la manœuvre.

Si la manœuvre doit engager un passage à niveau, l'Agent qui la commande se concerté avec le gardien pour la fermeture des barrières.

ART. 134. — Les Agents du Matériel et Traction, qui travaillent à des wagons en stationnement, signalent leur présence en plaçant un signal rouge sur le premier wagon du groupe dont ces wagons font partie, du côté où il pourrait être tamponné par la manœuvre. Si le groupe peut être tamponné des deux côtés, on place le signal rouge à chacune des extrémités. Un wagon isolé est assimilé à un groupe.

L'Agent commandant la manœuvre appelle sur ces signaux l'attention des Mécaniciens ou des hommes de manœuvre, suivant les cas.

ART. 185. — A chaque mouvement exigeant un aiguillage, l'Agent commandant la manœuvre doit s'assurer que les Aiguilleurs sont à leur poste et vérifier autant que possible si les aiguilles sont bien disposées.

Lorsqu'un train ou des wagons ouvrant eux-mêmes une aiguille prise en talon s'arrêtent avant que le dernier wagon ait dégagé l'aiguille, l'Agent commandant la manœuvre ne doit commander un mouvement de recul qu'après avoir envoyé un homme (ou être allé lui-même) maintenir l'aiguille en retournant le contrepoids s'il est mobile, ou en soutenant le levier à la main si le contrepoids est fixe.

ART. 186. — Les wagons chargés de poudre ou de dynamite ne peuvent être manœuvrés à l'aide de locomotives que s'ils en sont séparés par trois wagons, au moins, ne renfermant aucune matière explosible ou inflammable. Les manœuvres par lancement et par chariot à vapeur sont interdites pour ces wagons. Il est également interdit de lancer sur eux d'autres wagons.

ART. 187. — Dans l'intérêt de la sécurité des Agents, il leur est interdit :

1° De passer entre un quai et des wagons circulant ou stationnant sur la voie du quai ;

2° De se tenir ou de passer sur les crochets de traction, les tampons et les toitures des véhicules en mouvement ;

3° De se tenir sur les marchepieds des machines et véhicules qui circulent le long des

quais à marchandises ou des bâtiments dont les murs sont contigus aux voies ;

4° De monter sur une machine ou sur un véhicule et d'en descendre quand la machine ou le véhicule a une vitesse supérieure à celle d'un homme marchant au pas ;

5° D'appuyer les épaules sur les tampons pour pousser des véhicules qui sont suivis ou peuvent être suivis d'autres véhicules en mouvement.

Il est interdit aux Agents autres que les Agents des trains et ceux chargés des manœuvres de se tenir sur les marchepieds des véhicules en mouvement et d'y monter ou d'en descendre, même lorsque leur mouvement est lent.

ART. 188. — Pour décrocher des véhicules, il est interdit de s'introduire entre eux avant qu'ils ne soient complètement au repos.

Pour accrocher des véhicules, les Agents peuvent se placer, avant l'accostage, entre les tampons du premier wagon immobile ; mais il leur est interdit d'en sortir avant l'arrêt complet du groupe en mouvement.

Il est interdit de remettre le groupe en mouvement tant qu'il reste un homme entre les véhicules.

Quand on a plusieurs tranches de véhicules ou des véhicules isolés à raccorder, l'Agent commandant la manœuvre doit toujours arrêter le mouvement après avoir attelé la première tranche à la seconde ; il reprend ensuite le mouvement pour accrocher la troisième, fait arrêter, et ainsi de suite.

Dans les manœuvres à la machine, l'Agent commandant la manœuvre doit, en outre, se rendre compte constamment de la position occupée par l'attaleur; à cet effet, il se tient lui-même en vue de l'attaleur, ou bien il place, en vue de l'attaleur un de ses aides chargé de faire les signaux utiles. Il doit s'assurer, avant de commencer un mouvement, que le Mécanicien pourra apercevoir les signaux qui lui sont destinés; il place, s'il en est besoin, des agents de distance en distance pour répéter les signaux. Aucun de ces Agents ne doit être placé sur la machine pour répéter verbalement les signaux au Mécanicien; toutefois, cette interdiction ne s'applique pas aux machines conduites par un Mécanicien seul (art. 77, 2^e alinéa) (1). Il est formellement interdit à l'Agent commandant une manœuvre à la machine d'effectuer lui-même l'accrochage ou le décrochage des véhicules.

Cette interdiction s'applique également à tout Agent chargé de diriger simultanément plusieurs manœuvres.

ART. 189. — Dans les manœuvres, les véhicules doivent être attelés entre eux et à la machine au moyen des tendeurs; les chaînes de sûreté doivent être accrochées ou relevées.

ART. 190. — Les machines sont attelées aux véhicules et dételées par les Agents des gares. Quand plusieurs machines sont attelées ensemble, l'accrochage et le décrochage des machines entre elles sont effectués par les Agents de la machine de tête.

(1) Les prescriptions de l'article 77, ne concernant pas le service des Agents des gares et Aiguilleurs, cet article n'est pas reproduit dans le présent Livret.

Avant le départ d'un train, le Mécanicien doit toujours veiller, par lui-même ou par l'intermédiaire du Chauffeur, à ce que la machine et le tender soit bien attelés au train.

Les Agents des gares sont chargés d'accrocher au départ, et de décrocher, à l'arrivée, la corde mettant le Conducteur de tête en communication avec le Mécanicien.

ART. 190^{bis}. — Sont considérés comme manœuvres, les mouvements qui s'effectuent entre les gares et les ateliers, dépôts, parcs à voitures voisins, pour la prise et la remise du matériel, lorsque la distance à parcourir sur les voies principales est inférieure à 5 kilomètres, et à la condition que le block-system fonctionne sur le parcours considéré.

Les dispositions de l'article 22 du présent Règlement sont applicables à ces manœuvres.

ART. 191. — Les Chefs de gare ou leurs représentants doivent veiller à la stricte observation par tous les Agents des mesures de précaution prescrites par les articles 187 à 190. Lorsqu'ils prennent comme auxiliaires des hommes étrangers au service, ils leur font ou leur font faire les recommandations utiles à cet égard.

CHAPITRE VI

DISPOSITIONS SPÉCIALES AUX LIGNES A DOUBLE VOIE

1° PROTECTION DES MANŒUVRES

ART. 192. — Le premier soin de l'Agent commandant une manœuvre qui engage une ou plusieurs voies principales doit être de s'assurer que chacune de ces voies est et demeurera couverte pendant toute la durée des manœuvres par des signaux d'arrêt (art. 61 à 63).

Si, au moment de l'exécution de la manœuvre, le disque destiné à couvrir une voie principale est effacé pour un motif quelconque, il doit être remis à l'arrêt et la manœuvre ne commence qu'après le temps nécessaire pour l'arrivée d'un train qui aurait pu dépasser le disque.

En outre, les manœuvres qui n'engagent une voie principale que dans l'intérieur des poteaux-limites de protection sont couvertes par un signal d'arrêt à main à **cent mètres** au moins en avant du point extrême engagé par la manœuvre. Ce signal est effacé dès que la voie principale redevient libre.

Ce signal supplémentaire peut être fait soit par un Agent, soit en plaçant entre les rails de la voie à protéger un drapeau rouge le jour, une lanterne rouge la nuit. Il est inutile s'il

existe un carré ou un sémaphore maintenu à l'arrêt en avant du point où la voie principale doit être engagée.

Les mêmes dispositions s'appliquent au cas où un train se gare, ou quitte un garage, et au cas où des wagons ou chariots manœuvrés sur des traversées de voies engagent une voie principale.

Si une manœuvre n'engage une voie principale qu'en avant d'un train (ou partie de train) arrêté sur cette voie, elle est suffisamment protégée par les signaux qui couvrent ce train (art. 117).

Dans les gares d'arrêt général, il n'est pas nécessaire de couvrir la manœuvre, si la voie principale n'est engagée qu'au delà du point d'arrêt général.

ART. 193. — Dans toute manœuvre exécutée à contre-voie sur une voie principale, les wagons refoulés doivent, indépendamment des signaux de protection faits à distance, être précédés, à **cent mètres** au moins, par un homme présentant le signal d'arrêt. Cet homme peut être remplacé par un signal rouge placé entre les rails de la voie, à **cent mètres** au delà du point extrême de refoulement.

Le signal d'arrêt supplémentaire n'est pas nécessaire s'il existe au delà du point extrême de refoulement un sémaphore ou un carré à l'arrêt.

Aucun signal d'arrêt n'est nécessaire si la manœuvre n'a pour objet que de rejoindre des wagons à une partie de train arrêtée sur la voie principale, et qui elle-même ne devrait pas être refoulée.

4° TRAINS DE SERVICE

ART. 212. — Lorsque l'Ordre de service n'indique pas d'itinéraire fixe, le Conducteur-chef règle la marche du train en se conformant rigoureusement aux prescriptions suivantes :

Un train de ballast ne doit suivre un train de l'Exploitation qu'à 10 minutes d'intervalle ou à 5 minutes si le premier train marche plus vite que lui.

Il doit arriver aux points de garage avant le passage des trains qui le suivent, dans les délais fixés à l'article 232 (1).

L'attention du Conducteur-chef 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.

5° DÉRANGEMENTS DANS LA MARCHÉ
DÉTRESSES — SECOURS§ 2. — Interspersion des trains
Changements de garages

2° Cas. — Garage d'un train en retard avant qu'il ait atteint son point de garage ou d'arrivée réglementaire.

ART. 233. — Lorsqu'un train expédié hors tour (art. 228 et 229) (1) ou en retard (art. 232) (1) est arrivé au point de garage suivant, il y est garé, soit sur une des voies normales de garage, soit si elles sont toutes occupées, sur une voie de

(1) Les prescriptions des articles 228, 229 et 232 ne concernant pas le service des Agents des gares et Aiguilleurs, ces articles ne sont pas reproduits dans le présent Livret.

garage réservée à la circulation de sens contraire ou sur l'autre voie principale elle-même. (Dans ces deux derniers cas, il est recommandé aux Chefs de service de ne pas s'exposer à retarder des trains de voyageurs circulant en sens inverse du train à garer).

Lorsque, dans ces conditions, un train se gare sur la voie principale réservée à la circulation de sens contraire, le signal d'arrêt à la main à 100 mètres, prescrit par les articles 192 et 193 à défaut de sémaphore ou de carré, doit être maintenu non seulement pendant que le train se gare ou sort de son garage, mais encore pendant tout le temps qu'il stationne sur ladite voie principale.

Si le garage est impossible, soit parce que les voies normales de garage sont occupées, soit parce que le garage sur les voies opposées ou sur l'autre voie principale troublerait la circulation des trains en sens inverse, soit pour toute autre cause, le train continue sa marche jusqu'au point de garage suivant. Dans ce cas, le Conducteur-chef fait inscrire et signer sur son journal de train, par le Chef de service ou à défaut par l'Agent chargé de la manœuvre des signaux de la gare, la mention : « *J'arrêterai, s'il y a lieu, le train suivant* ».

Le Chef de service (ou l'Agent chargé des signaux) arrête, en effet, le train suivant, remet au Conducteur-chef et au Mécanicien de ce train un bulletin indiquant le numéro et l'heure de départ du premier train et leur donnant l'ordre de se tenir à l'intervalle réglementaire de ce train.

Toutefois, il n'arrête pas le second train :

1° Si, lors de son passage, la gare a été avisée de l'arrivée du premier au point de garage suivant ;

2° Si la gare a eu le temps d'aviser le point d'arrêt précédent et a reçu de ce point l'assurance que l'avis utile a été transmis au second train ;

3° Si, sur une ligne munie du block-system, la gare a reçu voie libre du poste suivant après le passage du premier train à ce poste.

S'il n'y a aucun Agent de service à la gare, la gare est considérée comme n'existant pas et le Conducteur-chef se conforme aux prescriptions de l'article 137 (1)

(1) Les prescriptions de l'article 137 ne concernant pas le service des Agents des gares et Aiguilleurs, cet article n'est pas reproduit dans le présent Livret.

CHAPITRE VII

DISPOSITIONS SPÉCIALES AUX LIGNES A VOIE UNIQUE

1° PRESCRIPTIONS FONDAMENTALES

§ 1^{er}. — Service télégraphique

ART. 235. — Toutes les dépêches intéressant la sécurité doivent être passées de gare en gare, avec calme, et en toutes lettres (1) (sauf les numéros des trains, qui peuvent être transmis en chiffres) par les Chefs de service, ou, en cas d'absence ou d'empêchement, par l'Agent désigné à cet effet.

Lorsque la dépêche contient une demande de secours, il en est donné connaissance immédiatement au Chef de gare.

Toutes les dépêches expédiées ou reçues sont inscrites sur un registre, avec mention de la date et de l'heure de l'expédition ou de la réception.

Ce registre doit toujours être consulté et visé par le Chef de service. L'employé remplacé donne, d'ailleurs, tous les renseignements utiles en quittant le service.

(1) Cette disposition ne s'applique pas aux dépêches téléphoniques, lesquelles sont transmises dans les conditions de l'article 108 bis.

§ 2. — Désignation des voies de circulation des trains

ART. 291. — A la traversée des gares, où la voie unique est dédoublée en voies 1 et 2, les trains entrent, en général, à gauche.

Si, pour un garage ou pour toute autre cause, le Chef de service veut diriger un train sur la voie située à sa droite, il doit, après avoir fait maintenir à l'arrêt le disque avancé, envoyer un Agent à l'aiguille de dédoublement pour prescrire au Mécanicien, arrêté à l'aiguille, d'avancer jusqu'en gare. Toutefois le maintien du disque à l'arrêt n'est pas nécessaire lorsqu'un arrêt à l'aiguille est prévu dans la marche des trains.

La vitesse des trains (et machines) ne doit pas dépasser 20 kilomètres à l'heure dans le parcours de ces gares entre les deux aiguilles de dédoublement. Toutefois, cette vitesse peut atteindre, pour certaines gares, 40 kilomètres ou même 60; dans ce cas, le livret de marche des trains indique la limite de vitesse.

Les dispositions qui précèdent ne s'appliquent pas aux gares d'arrêt général, ni aux gares pourvues d'une voie directe, lors du passage des trains en vitesse.

ART. 291 bis. — Les gares pourvues d'une voie directe pour permettre aux trains le passage en vitesse et munies, à cet effet, du signal de l'article 17 bis, sont désignées au livret de marche par un signe spécial.

Lorsqu'un mécanicien aborde une gare qu'il doit franchir en vitesse, son attention doit se porter sur le signal de passage en vitesse qui la précède.

Si ce signal indique que la voie directe est bien donnée et si rien ne s'y oppose d'ailleurs, le Mécanicien peut franchir la gare à la vitesse indiquée au livret de marche.

Si le signal indique que l'aiguille est faite pour la voie déviée, le Mécanicien prend ses mesures pour aborder cette aiguille à la vitesse de 20 kilomètres à l'heure qu'il ne doit pas dépasser entre les aiguilles de dédoublement.

§ 3. — Arrêts commandés par les disques des gares

ART. 292. — Tout Mécanicien qui trouve à l'arrêt le disque avancé d'une gare doit s'arrêter à l'aiguille de dédoublement de la voie unique alors même qu'il se serait arrêté déjà, conformément à l'art. 171, à une autre aiguille ou traversée de voie précédant l'aiguille de dédoublement; il ne repart que sur le coup de cornet donné par le Conducteur de tête, après que cet Agent s'est renseigné et s'est assuré que le train peut avancer. A défaut d'Agent présent à l'aiguille, la mise à voie libre du sémaphore ou du carré précédant l'aiguille de dédoublement, ou enfin le signal de marche fait à la main par un Agent de la gare, autorisent le Conducteur-chef à se remettre en marche jusqu'à la gare où il doit se renseigner.

§ 4. — Croisements

ART. 294. — Lorsqu'un Mécanicien aborde une gare où il doit croiser un autre train, il ralentit sa marche, même si le disque avancé est effacé, de manière à aborder à la vitesse d'un homme au pas l'aiguille de dédoublement de la voie unique.

Il se conforme, pour l'entrée en gare, aux indications des signaux fixes ou à main qui lui sont faits. Si ces signaux ne lui donnent pas voie libre, il s'arrête avant l'aiguille précitée.

Le Conducteur de tête veille à l'exécution de ces prescriptions et sonne la cloche du tender si le Mécanicien ne s'y conforme pas.

ART. 295. — Dans les gares où deux trains doivent se croiser normalement, chacun des disques avancés doit être effacé, si rien ne s'y oppose, avant l'arrivée du train auquel il s'adresse.

Les sémaphores (ou carrés en tenant lieu) sont maintenus à l'arrêt dans les deux directions. L'entrée est ensuite donnée au train qui se présente le premier, en mettant à voie libre le sémaphore (ou le carré correspondant); puis les signaux s'adressant à ce train sont remis à l'arrêt pour le couvrir.

Lorsque le premier train est arrêté à son point de stationnement, le Chef de service s'assure que les aiguilles d'entrée et de sortie sont dégagées et fait entrer le second train en opérant comme pour le premier.

En cas de croisement **accidentel** à une gare (art. 327) (1), le disque avancé s'adressant au train auquel a été délivré un ordre écrit

(1) Les prescriptions de l'article 327, ne concernant pas le service des Agents des gares et Aiguilleurs, cet article n'est pas reproduit dans le présent Livret.

d'avancer ou un bulletin de changement de croisement doit être effacé avant son arrivée. Celui qui s'adresse à l'autre train doit, au contraire, être **maintenu à l'arrêt**, pour avertir le Mécanicien qu'il doit s'arrêter avant d'aborder la première aiguille. L'entrée en gare est ensuite donnée à celui des deux trains qui se présente le premier comme il vient d'être dit.

En outre, lorsque le croisement de deux trains est reporté à une gare où l'un d'eux n'a pas d'arrêt normal (ou n'a pas reçu l'ordre de s'arrêter), un homme doit être envoyé à la première aiguille du côté où le train direct est attendu pour prévenir le Conducteur-chef de ce train qu'un croisement doit avoir lieu et le faire avancer jusqu'au point où il doit stationner pour le croisement.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux gares d'arrêt général. Pour la réception des trains, ces gares doivent toujours, qu'il y ait ou non croisement, se conformer à l'art. 116.

ART. 296. — Lorsqu'un croisement doit avoir lieu dans une gare qui n'a pas de sémaphore ou de carré, ou dont le sémaphore n'est pas visible depuis l'aiguille de dédoublement de la voie unique, ces signaux fixes doivent être remplacés par des signaux à main, exécutés (art. 6), d'après les indications du Chef de service, par un Agent qui se tient du côté du train attendu et dans une position bien visible pour les Agents du train. A défaut de ce signal à main, le train doit s'arrêter avant l'aiguille de dédoublement.

§ 5. — Protection des obstacles sur la voie

ART. 302. — **Tout obstacle sur la voie doit être couvert, à l'avant et à l'arrière, à la distance réglementaire (art. 61).**

Sont dans ce cas les lorrys, les wagons circulant sans machine et les parties de trains abandonnées accidentellement sur la voie.

Les trains et machines s'arrêtant sur la voie ne sont couverts qu'à l'arrière, à moins qu'une machine de secours n'ait été demandée à l'avant.

Il n'y a pas lieu de couvrir les trains de ballast arrêtés sur la voie en dehors des gares, sauf en cas de détresse (art. 322).

§ 6. — Protection des manœuvres dans les gares

ART. 303. — **Dans les gares, toute manœuvre engageant une voie principale doit être couverte dans les deux sens par les signaux d'arrêt à la distance réglementaire.**

Si, au moment de l'exécution de la manœuvre, un disque avancé se trouve effacé, on le remet à l'arrêt, et la manœuvre ne commence qu'après qu'il s'est écoulé le temps nécessaire à un train pour franchir l'espace compris entre ce signal et le point où la voie principale doit être occupée.

Lorsqu'un point d'arrêt général se trouve placé entre le disque et la manœuvre, il n'y a pas lieu de couvrir cette dernière au moyen du disque correspondant.

En outre, toute manœuvre qui engage la voie unique doit être protégée de la manière suivante par des signaux à main si elle n'est pas terminée 20 minutes avant l'arrivée du premier train attendu, ou si la voie a été accordée à un train de ballast :

1° Si la manœuvre ne doit pas dépasser le poteau-limite de protection, le signal d'arrêt à la main doit être fait à 100 mètres au moins du point extrême occupé par la manœuvre dans la direction du train ou des trains attendus. Le signal à main est inutile, s'il existe un carré ou un sémaphore en avant de la manœuvre (dans la direction du train attendu), pourvu que le signal fixe soit maintenu à l'arrêt;

2° Si la manœuvre doit dépasser le poteau-limite, le Chef de gare doit envoyer un Agent couvrir la voie au delà du disque, à la distance fixée par l'article 61.

Toutefois, aucun signal à main n'est nécessaire pour couvrir à l'avant les manœuvres d'un train qui doit croiser à la gare suivante le premier train attendu en sens inverse.

Dans les stations, les manœuvres engageant la voie principale ne peuvent avoir lieu, sauf instructions de l'Inspecteur principal, que pendant le stationnement des trains (art. 59). Le train est couvert à l'arrière par le disque avancé (art. 117).

Dans les stations non pourvues de signaux fixes, il n'y a pas lieu de couvrir le train si la durée de la manœuvre n'excède pas le temps prévu pour le stationnement. En cas de retard, le Conducteur-chef se conforme aux prescriptions de l'article 144.

3° TRAINS DE SERVICE

ART. 317. — Les Conducteurs-chefs des trains de service concertent leur marche avec les Chefs de gare, en se conformant aux règles ci-après :

1° Un train de service ne doit suivre un train marchant dans le même sens qu'à 10 minutes d'intervalle au moins, ou à 5 minutes, si le train qui le précède est plus rapide ;

2° Il doit toujours être garé **dix minutes** au moins avant l'heure à laquelle les trains réguliers ou annoncés doivent partir de l'une des deux gares entre lesquelles il circule.

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.

CHAPITRE VIII

MESURES D'ORDRE DIVERSES

§ 1^{er}. — Circulation dans les gares et dans les trains des représentants de l'Administration publique

ART. 353. — Les Fonctionnaires du Contrôle ont le droit de circuler, à toute heure, dans toutes les parties du chemin de fer affectées au service, sur la simple constatation de leur identité.

ART. 354. — Sont autorisés à entrer dans l'enceinte du chemin de fer, dans les limites de leurs circonscriptions respectives : les Préfets, les Généraux de division ou de brigade commandant des divisions ou des subdivisions territoriales, les Procureurs généraux et leurs Substituts, les Procureurs de la République et leurs Substituts, les Juges d'instruction et les Juges de paix, et, en outre, les Maires, les Commissaires de police, les Officiers de gendarmerie et autres agents de la force publique, les Préposés aux douanes, aux contributions indirectes et aux octrois, dans l'exercice de leurs fonctions et revêtus de leurs uniformes ou munis de leurs insignes.

Les Inspecteurs des finances et les Vérificateurs de l'Enregistrement peuvent, sur la production de leur commission, pénétrer et circuler

dans les bâtiments des gares affectés aux transports en grande et petite vitesse, pour y procéder aux vérifications que peut nécessiter l'application de la loi du timbre sur les récépissés.

Les Directeurs, Inspecteurs et Receveurs des Postes peuvent également entrer dans les gares, sur présentation de leur commission, pour procéder aux visites de colis.

ART. 356. — Les Commissaires spéciaux et Inspecteurs de Police attachés à la surveillance des Chemins de fer, ainsi que les Commissaires de police centraux et cantonaux, ne sont admis à circuler gratuitement dans les trains que sur la production de cartes ou permis délivrés par la Compagnie, ou sur la présentation de réquisitions signées : par les Préfets, les Sous-Préfets, le Directeur de la Sûreté générale, les Commissaires divisionnaires et spéciaux de la police des Chemins de fer.

Ces réquisitions, remises aux Chefs de gare, doivent indiquer, d'une manière précise, le nom et les fonctions du titulaire et le parcours qu'il doit effectuer. Chaque réquisition ne doit s'appliquer qu'à un seul trajet, effectué sans arrêt aux points intermédiaires.

Le Chef de gare qui reçoit une réquisition remet en échange au titulaire un billet de place pour le parcours indiqué. La réquisition représentant la valeur du billet est ensuite transmise au Contrôle de la Compagnie qui établit, chaque mois, les factures à présenter au Ministre de l'Intérieur.

ART. 357. — Sauf les cas prévus aux articles précédents, aucun Fonctionnaire public, quel que soit son grade, ne peut être admis à circuler gratuitement s'il n'est porteur d'un permis de circulation.

Toutefois, lorsqu'un Procureur de la République ou un Juge d'Instruction se rend sur la ligne pour informer au sujet d'un fait se rattachant à la construction ou à l'exploitation du chemin de fer, il est admis, ainsi que les personnes qui l'accompagnent, à circuler gratuitement sans permis ni réquisition.

ART. 358. — Dans le cas où un Préfet, Sous-Préfet, Procureur général, Procureur de la République ou Juge d'Instruction demanderait à être transporté par un train de marchandises,

seul ou accompagné de Fonctionnaires sous ses ordres, le Chef de gare doit lui faire observer que les Règlements s'y opposent. Si la demande est maintenue, le Chef de gare doit y déférer en réclamant une réquisition écrite pour couvrir sa responsabilité.

§ 2. — Admission dans les gares de personnes étrangères au service

ART. 360. — L'interdiction de circuler dans l'enceinte du chemin de fer formulée à l'article 57 de l'Ordonnance de 1846 modifiée par le Décret du 1^{er} Mars 1901 ne s'applique pas :

Aux soldats chargés des services d'escortes ;

Aux conducteurs de chevaux ou de bestiaux transportés par les trains de marchandises ;

Aux expéditeurs, destinataires et à leurs représentants, pour la circulation, soit dans les parties des gares affectées au dépôt des marchandises et aux bureaux d'expéditions ou d'arrivages, soit dans toutes les parties des gares, lorsqu'ils ont à reconnaître des marchandises chargées sur wagons ou à user du droit que leur donnent les tarifs de charger et décharger eux-mêmes certaines marchandises.

En outre, les Chefs de gare peuvent laisser entrer dans les gares, et même sur les voies, des personnes qui présentent des motifs valables ; ils leur font, avant de les admettre, les recommandations nécessaires pour qu'elles ne s'exposent pas à des accidents.

ART. 361. — Dans les gares, les manœuvres exécutées par des personnes étrangères au chemin de fer sont surveillées et dirigées par les Agents de la Compagnie et sous leur responsabilité.

Sur les voies principales et sur celles qui les longent ou y aboutissent immédiatement, toute manœuvre de wagons est interdite aux personnes étrangères, à moins qu'elle ne soit exécutée sous la direction immédiate du Chef de gare ou de son délégué.

Sur les voies situées en dehors du domaine propre du chemin de fer (voies de ports fluviaux ou maritimes, embranchements particuliers, etc.), les manœuvres sont faites par les soins et sous la responsabilité des expéditeurs et destinataires, la Compagnie n'étant responsable que de celles qui y seraient exécutées par ses propres Agents.

Dans l'intérieur des gares, des portions de voies désignées par le Chef de gare, sous sa responsabilité, peuvent être mises à la disposition des expéditeurs ou destinataires pour y faire les manœuvres de wagons, dans les conditions de l'alinéa précédent.

§ 5. — Dispositions diverses concernant les voyageurs

ART. 367. — La distribution des billets cesse, en général, 5 minutes et la réception des bagages 15 minutes, avant l'heure effective du départ des trains.

ART. 368. — Les voyageurs munis de billets sont seuls admis dans les salles d'attente. Mais des exceptions peuvent être autorisées par les Inspecteurs principaux, pour les voyageurs, qui, arrivant la nuit par des trains ou par des services

de correspondance, ont à séjourner dans les garès pour attendre l'heure de leur départ.

Les vestibules des garès sont constamment ouverts au public aux heures de service; toutefois, leur entrée doit être interdite à tous agents d'hôtel, d'omnibus ou de voitures de correspondance, ainsi qu'aux vendeurs ou distributeurs non autorisés.

Les prisonniers et leur escorte ne doivent pas être admis dans les salles d'attente avec les autres voyageurs; on met à leur disposition un local spécial; ou on les fait attendre dans le vestibule ou sur le trottoir intérieur. Dans les garès d'embranchement où la correspondance des trains nécessite souvent une attente prolongée, on peut leur affecter le corps de garde des hommes d'équipe, qu'on fera évacuer au besoin par ces agents. Dans les garès de formation, on les fait monter immédiatement dans le compartiment à eux réservé.

ART. 369. — Les individus en état d'ivresse ne sont admis ni dans les garès, ni dans les voitures. (*Art. 60 de l'Ordonnance de 1846 modifiée par le Décret du 1^{er} Mars 1901*).

Dans le cas où, par erreur, il a été délivré un billet à un voyageur ivre, le Chef de gare fait retirer ce billet, en rembourse le prix, et fait sortir le voyageur de la gare en réclamant l'intervention du Commissaire de surveillance, du Commissaire de police ou de la Gendarmerie.

ART. 370. — Aucun voyageur ne peut être autorisé à monter dans un train lorsque le signal du départ est donné et que le Mécanicien a fait entendre le coup de sifflet annonçant qu'il se met en marche.

ART. 373. — Lors des arrêts aux garès intermédiaires, les Conducteurs doivent, concurremment avec les Agents des garès, placer les voyageurs, fermer les portières et loqueteaux lorsqu'ils sont montés en voiture, et veiller à l'exécution des articles 58 et 60 de l'Ordonnance de 1846 modifiée par le Décret du 1^{er} Mars 1901.

§ 6. — Registres de retards et de réclamations

ART. 376. — Le registre de réclamations tenu dans chaque gare aux termes de l'art. 72 de l'Ordonnance de 1846 modifiée par le Décret du 1^{er} Mars 1901, doit être présenté aux voyageurs ou aux personnes que leurs affaires appellent à la gare, à leur première réquisition, sans objection ni interprétation, et sans que le Chef de gare ou son représentant ait à s'occuper de la nature de la plainte que le réclamant se propose d'y inscrire.

Aussitôt qu'une réclamation est inscrite, le Chef de gare en envoie copie au Commissaire de surveillance de la circonscription.

§ 8. — Communications à faire aux Fonctionnaires du Contrôle et aux Autorités.

ART. 383. — Les Commissaires de surveillance doivent être immédiatement informés de tous les accidents survenus dans leur circonscription, tels que : faits ayant occasionné mort ou blessures, accidents de trains n'entraînant que des dérangements de service ou des dégâts de matériel, ruptures d'attelage ou d'essieux, détresses avec déplacement de la machine de secours (art. 384) (1), dérivés, éboulements ou affaissements de la voie, amoncellements de neige, incendies causés par les

(1) Les prescriptions de l'article 384 ne concernant pas le service des Agents des garès et Aiguilleurs, cet article n'est pas reproduit dans le présent Livret.

locomotives, interruptions télégraphiques assez prolongées pour compromettre la régularité de la circulation, accidents d'ateliers, de dépôts, et en général tous accidents survenus dans l'enceinte du chemin de fer.

Lorsqu'un accident de ce genre survient dans une gare, c'est le Chef de cette gare qui avise le Commissaire de surveillance **par écrit** et dans le plus bref délai possible. Si la gare n'est pas la résidence du Commissaire, l'avis lui est adressé par le premier train, dans les cas ordinaires, et par voie télégraphique, en cas de mort, de blessures graves, ou d'accident arrivé à un train de voyageurs, même sans conséquences fâcheuses.

Lorsqu'en dehors d'une gare un train éprouve un accident ou atteint une personne stationnant ou circulant sur la voie, l'avis est donné par le Conducteur-chef par l'intermédiaire du Chef de l'une des gares voisines.

Tous les accidents arrivés aux Agents de la Voie ou à ceux de la Traction doivent également être portés à la connaissance des Commissaires de surveillance dans le plus bref délai, soit directement par leur Chef immédiat, soit par l'intermédiaire du Chef de gare le plus voisin du lieu où l'accident s'est produit.

ART. 333 bis. — En cas d'accident grave, les Chefs de gare doivent aviser, par les moyens les plus rapides, les Ingénieurs en Chef et les Ingénieurs du Contrôle de la Voie et de l'Exploitation, ainsi que le Préfet du département. Dans les mêmes circonstances, l'Inspecteur principal prévient, par la voie la plus rapide, le Ministre des Travaux Publics et le Directeur du service du Contrôle.

Par accidents graves, on doit entendre :

Les accidents de trains (c'est-à-dire éprouvés par les trains et non causés par les trains) survenus sur les voies principales et ayant entraîné mort ou blessures, ou avaries graves au matériel ;

Les incendies dans les trains transportant des voyageurs ;
Les inondations, éboulements, amoncellements de neiges, ou autres incidents susceptibles d'interrompre totalement la circulation pendant six heures au moins.

En cas d'accident ayant occasionné mort ou blessures, les Chefs de gare doivent également aviser, par la voie la plus rapide, le Procureur de la République de l'arrondissement.

ART. 336. — Les Commissaires de surveillance sont chargés de la constatation des crimes et délits spéciaux à l'Exploitation. En conséquence, les Chefs de gare leur signalent les actes de malveillance, les contraventions aux Règlements commises par des voyageurs ou par des personnes étrangères

au service, les rixes survenues entre les Agents de la Compagnie et le public à raison de faits de service, les fraudes commises par des voyageurs ou par des expéditeurs ou destinataires, etc., en demandant, le cas échéant, à ces Fonctionnaires de constater les faits par des procès-verbaux, dont ils adressent copie à leur Inspecteur principal, sans préjudice du droit qu'ont les Agents assermentés de la Compagnie à verbaliser eux-mêmes. Dans le cas de fausses déclarations, ces Agents doivent toujours verbaliser eux-mêmes sans le concours du Commissaire de surveillance, si ce dernier annonce l'intention de remettre une copie seulement et non l'original du procès-verbal.

La constatation des crimes ou des délits communs, des tentatives criminelles commises sur le chemin de fer ou des tentatives de destruction contre le télégraphe étant placée plus spécialement dans les attributions des Commissaires spéciaux de police, c'est à eux que doit être faite la première déclaration, dans les gares où il en existe ; le Chef de gare avise en même temps le Commissaire de surveillance.

Pour les crimes et délits communs, les tentatives criminelles contre le chemin de fer, les tentatives de destruction contre le télégraphe, commis en dehors des gares auxquelles sont attachés des Commissaires spéciaux de police, les déclarations sont faites par les Chefs de service locaux (Chefs de gare, Chefs et Sous-Chefs de dépôts, Chefs de section et Conducteurs), à la fois aux Commissaires de surveillance et aux Magistrats locaux : Juges de paix, Commissaires de police ou Maires, suivant les localités.

Doivent également être avisés par la voie la plus rapide, des crimes ou tentatives criminelles contre les personnes ou le chemin de fer :

Par l'Inspecteur principal : le Ministre des Travaux Publics et le Directeur du Contrôle ;

Par les Chefs de gare : les Ingénieurs en Chef et Ingénieurs du Contrôle et le Procureur de la République.

Les Chefs de gare doivent apporter la plus grande promptitude à faire connaître à l'autorité judiciaire les vols et détournements commis dans les gares et sur la ligne,

ART. 339. — Les Chefs de gare doivent s'adresser aux Commissaires de surveillance pour obtenir la constatation, par déclarations ou certificats, des faits que la Compagnie peut avoir à établir d'une manière régulière, en cas de réclamation des voyageurs, des expéditeurs ou des destinataires, pour viser des extraits conformes des registres ou pièces à produire en justice, etc.

ART. 390. — Les Chefs de gare doivent présenter aux Fonctionnaires du Contrôle, à première réquisition, les tableaux relatifs à la nature et à la durée du travail des Agents, les consignes de gares relatives à la sécurité, les registres de réclamation, de retards et d'enregistrement de dépêches, ainsi que les livres d'expéditions, d'arrivages, de factage et de camionnage, les feuilles d'expédition, lettres de voiture et toutes pièces destinées à permettre soit la vérification des taxes, soit la formation des états statistiques demandés par l'Administration.

Les registres ne doivent pas être emportés hors des gares, et la communication n'en est faite que sur place.

En cas de demandes de renseignements par les Fonctionnaires du Contrôle, les Chefs de gare ne leur fournissent directement que ceux qui se rapportent à des faits particuliers du service. Les demandes de renseignements généraux, états statistiques, etc., sont transmises à l'Ingénieur en Chef de l'Exploitation par l'intermédiaire de l'Inspecteur principal.

ANNEXES

Extraits de l'Ordonnance du 15 Novembre 1846 modifiée par le Décret du 1^{er} Mars 1901

ART. 37. — Il est défendu à toute personne étrangère au service du chemin de fer :

1^o De pénétrer, sans y être autorisée régulièrement, dans l'enceinte du chemin de fer, d'y circuler ou stationner;

2^o D'y jeter ou déposer aucuns matériaux ni objets quelconques;

3^o D'y introduire des chevaux, bestiaux ou animaux d'aucune espèce, ou de laisser s'y introduire ceux dont elle a la garde;

4^o D'y faire circuler ou stationner aucuns véhicules étrangers au service;

5^o De manœuvrer les appareils qui ne sont pas à la disposition du public, de les déranger ou d'en empêcher le fonctionnement;

6^o De dégrader les clôtures, barrières, talus, bâtiments et ouvrages d'art.

ART. 38. — Il est défendu :

1^o D'entrer dans les voitures sans avoir pris un billet, de se placer dans une voiture d'une classe supérieure à celle qui est indiquée par le billet et de prendre une place déjà régulièrement retenue par un autre voyageur;

2^o D'entrer dans les voitures ou d'en sortir autrement que par la portière qui se trouve du côté où se fait le service du train;

3^o De passer d'une voiture dans une autre autrement que par les passages disposés à cet effet, de se pencher au-dehors, d'occuper une place non destinée aux voyageurs ou de se placer indûment dans les compartiments ayant une destination spéciale;

4° De se servir sans motif plausible du signal d'alarme mis à la disposition des voyageurs pour faire appel aux Agents de la Compagnie ;

Les voyageurs ne devront monter dans les voitures ou en descendre qu'aux gares et lorsque le train sera complètement arrêté.

Il est défendu de fumer dans les salles d'attente ainsi que dans les voitures, exception faite des compartiments portant la plaque indicative : fumeurs.

Il est défendu de cracher ailleurs que dans les crachoirs disposés à cet effet.

Les voyageurs sont tenus d'obtempérer aux injonctions des Agents de la Compagnie pour l'observation des dispositions mentionnées aux paragraphes ci-dessus.

ART. 60. — L'entrée des voitures est interdite :

1° A toute personne en état d'ivresse ;

2° A tous individus porteurs d'armes à feu chargées, ou d'objets qui, par leur nature, leur volume ou leur odeur, pourraient gêner ou incommoder les voyageurs.

Tout individu porteur d'une arme à feu doit, avant son admission sur les quais d'embarquement, faire constater que son arme n'est point chargée.

Toutefois, lorsqu'ils y sont obligés par leur service, les agents de la force publique peuvent conserver avec eux, dans les voitures, des armes à feu chargées, à condition de prendre place dans des compartiments réservés.

Pourront être exclues des compartiments affectés au public, les personnes atteintes visiblement ou notoirement de maladies dont la contagion serait à redouter pour les voyageurs. Les compartiments dans lesquels elles auront pris place seront, dès l'arrivée, soumis à la désinfection.