

CHEMINS DE FER

DE

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANEE

EXTRAITS

DE

RÈGLEMENT GÉNÉRAL D'EXPLOITATION

1905

LIVRET A L'USAGE

DES

MÉCANICIENS & CHAUFFEURS

Edition de 1905 — Tirage de 1923

Cros Georges
reçu le 2 octobre 1924
Dépôt de (Lyon-Manche)
Passé au Dépôt de Paris le
1-10/25

G. GROS

CHEMINS DE FER
DE
PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

EXPLOITATION

EXTRAITS

DU

RÈGLEMENT GÉNÉRAL

D'EXPLOITATION

LIVRET

A L'USAGE DES

MÉCANICIENS & CHAUFFEURS

Modifié suivant Ordre de Service n° 10 — 1906 — Direction,
et par les 12 premières annexes, sauf la 4^e qui ne concerne pas ce livret.

Édition de 1905 — Tirage de 1923

G. GROS

PARIS

SOC. AN. DE L'IMP. MAULDE ET RENOU
144 — Rue de Rivoli — 144

1903

RÈGLEMENT GÉNÉRAL D'EXPLOITATION

(Mécaniciens et Chauffeurs)

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE I^{er}. — SIGNAUX.

| | | |
|---|------|-----------|
| Dispositions générales..... | Art. | 1 à 4 bis |
| 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 et 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.

| | | |
|-----------------------|------|------------------------|
| — RESPONSABILITÉ..... | Art. | { 30 et 31, 41 à 46 |
|-----------------------|------|------------------------|

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. | 61 et 64 |
|------|----------|

Les dispositions du présent Livret à l'usage des Mécaniciens et Chauffeurs, 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 IV. — COMPOSITION DES TRAINS.

§ 1^{er} Prescriptions communes à tous les trains .. Art. 77 à 79

CHAPITRE V. — CIRCULATION DES TRAINS. —
DISPOSITIONS COMMUNES AUX LIGNES A
DOUBLE VOIE ET AUX LIGNES A VOIE UNIQUE.2^o — Prescriptions concernant les gares.

- § 1^{er} Intervalles à maintenir entre les trains
se succédant dans le même sens sur la
même voie..... Art. 109 bis
- § 2 Départ des trains Art. 111 et 113
- § 3 Passage des trains aux gares..... Art. { 114, 116
à 118, 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. 124 et 125

3^o — Prescriptions spéciales aux conducteurs.

- § 1^{er} Service dans les gares et en route..... Art. 130 et 135
- § 2 Retards et ralentissements dans la marche
des trains Art. 136 à 138
- § 3 Arrêts des trains..... Art. 139 à 146

4^o — Prescriptions spéciales aux mécaniciens.

- § 1^{er} Dispositions générales et mesures d'ordre. Art. 147 à 152
- § 2 Service dans les gares Art. 153 à 156
- § 3 Circulation en dehors des gares Art. 157 à 166
- § 4 Observation des signaux..... Art. 167 à 174
- § 5 Passage aux bifurcations Art. 175 à 177
- § 6 Ralentissements, arrêts, retards, détresses. Art. 177bis à 178bis

5^o — Exécution des manœuvres Art. { 179 à 181
187, 188
190 et 190bisCHAPITRE VI. — DISPOSITIONS SPÉCIALES AUX
LIGNES A DOUBLE VOIE.3^o — Trains facultatifs, spéciaux et supplémen-
taires, machines isolées.

- § 2 Trains supplémentaires Art. 204
- § 3 Machines isolées Art. 205 et 206 bis

4^o — Trains de service Art. { 208, 214
216 et 2175^o — Dérangements dans la marche. — Détresses.
— Secours.

- § 2 Interspersion des trains. — Changements de
garages..... Art. { 227, 228,
230 à 238

- § 5 Secours Art. { 239, 240,
244 à 246
- § 6 Dispositions diverses concernant les
détresses..... Art. 248 à 260
- § 7 Ruptures d'attelages..... Art. 261

6^o — Circulation temporaire sur une seule voie.
— Pilotage.

- § 1^{er} Principes généraux..... Art. 262 à 265
- § 2 Devoirs des agents qui organisent le
pilotage Art. 272
- § 3 Devoirs du pilote et des mécaniciens ... Art. 275 à 277
- § 5 Interceptions entraînant un double pilo-
tage. Art. 280

7^o — Service des conducteurs sur les lignes à
double voie.

- § 1^{er} Garages normaux et accidentels..... Art. 282 et 283
- § 2 Obstacles aperçus par un train sur la voie
opposée..... Art. 284

CHAPITRE VII. — DISPOSITIONS SPÉCIALES AUX
LIGNES A VOIE UNIQUE.1^o — Prescriptions fondamentales.

- § 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. { 293, 294,
296, 298,
299 et 301
- § 5 Protection des obstacles sur la voie.... Art. 302

2^o — Modifications dans le service. — Trains
facultatifs. — Trains spéciaux.

- § 2 Trains facultatifs et trains spéciaux Art. { 307, 311
et 313
- § 3 Suppression de trains..... Art. 314

4^o — Dérangement dans la marche des trains.
— Détresses. — Secours.

- § 2 Changements de croisements..... Art. 327
- § 3 Modifications dans l'ordre de succession
des trains de même sens..... Art. 328 et 329
- § 6 Arrêts. — Détresses. — Secours..... Art. { 332 à 336
338 à 342
- § 7 Marche des machines de secours..... Art. 344 et 345
- § 8 Ruptures d'attelages Art. 347 et 348
- § 10 Mouvements et arrêts exceptionnels.... Art. 351

CHAPITRE VIII. — MESURES D'ORDRE DIVERSES.

- § 3 Circulation sur les machines ou dans les
vagons de service..... Art. 362 et 363

LIVRET

A L'USAGE DES

Mécaniciens et Chauffeurs

OBSERVATION GÉNÉRALE

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

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

Les parties de certains articles imprimés en petits caractères ne s'adressent pas particulièrement à ces Agents. Elles n'ont été introduites dans le présent livret qu'à titre de complément.

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

EXTRAITS

DU

RÈGLEMENT GÉNÉRAL D'EXPLOITATION

(Mécaniciens et Chauffeurs)

CHAPITRE PREMIER

SIGNAUX

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

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

Certains signaux fixes sont munis d'un dispositif répétant leurs indications soit sur la voie, soit sur les machines à l'aide de pétards ou d'appareils sonores. La sécurité reposant essentiellement sur l'observation visuelle et directe des signaux, le seul fait d'absence ou de non-fonctionnement de ce dispositif ne peut jamais être considéré comme une circonstance atténuante pour un Agent qui n'aurait pas observé un signal.

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,

ART. 4 bis. — Il est défendu, aux Agents chargés de manœuvrer des signaux ou des appareils de voie, d'altérer en quoi que ce soit le fonctionnement des mécanismes mis à leur disposition, ou de chercher, par quelque moyen que ce soit, à s'affranchir, même momentanément, en dehors des cas prévus par les Règlements, Instructions ou Consignes, des enclenchements réalisés par ces mécanismes.

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, dans les conditions prévues à l'article 20.

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 lige 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 sifflets *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 pas 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 à 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* (1).

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* (1).

(1) Toutefois, lorsqu'un sémaphore de bifurcation se trouve immobilisé par un dérangement dans la position d'*arrêt*, il peut être exceptionnellement franchi dans les conditions fixées par un Ordre de service du Directeur de la Compagnie.

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** (1).

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* ».

(1) Toutefois, lorsqu'un carré se trouve immobilisé par un dérangement dans la position d'arrêt, il peut être exceptionnellement franchi dans les conditions fixées par un Ordre de service du Directeur de la Compagnie.

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** (1).

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.

(1) Toutefois, lorsqu'un disque jaune se trouve immobilisé par un dérangement dans la position d'arrêt, il peut être exceptionnellement franchi dans les conditions fixées par un Ordre de service du Directeur de la Compagnie.

§ 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. Δ *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 (art. 171).

Les pétards doivent, en outre, être toujours employés comme complément des signaux à main faits pour couvrir un train, une manœuvre ou un obstacle **non protégés par un disque**, sauf dans les cas suivants :

1° Signaux à main prévus pour le maintien des intervalles entre les trains par les garde-barrières (art. 7);

2° Signaux à main de ralentissement prévus par les Ordres de service de la Voie;

3° Signaux à main protégeant les lorrys en marche.

Quand une manœuvre ou un obstacle sont **protégés par un disque avancé**, les signaux à main supplémentaires prévus par les articles 192, 193 et 303 ne sont appuyés par des pétards que dans les cas suivants :

a) lorsque l'état de l'atmosphère ne permet pas de voir distinctement les signaux à main à 100 mètres, ou lorsque ces signaux sont faits dans les souterrains;

b) lorsque, la nuit, les lanternes ne peuvent rester allumées;

c) lorsqu'on ne peut rester sur place pour faire et surveiller les signaux à main;

d) en tout temps, de jour comme de nuit, lorsque ces signaux sont faits pour couvrir, dans les conditions indiquées à l'article 60, une voie principale engagée moins de cinq ou de dix minutes avant le passage ou l'arrivée d'un train dans une gare.

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

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 la 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 1.200 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. 23. — 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 des branches y aboutissant.

ART. 41. — Les **Mécaniciens** sont chargés de la conduite et de l'entretien des machines et tenders pendant la marche.

Ils doivent assurer, en ce qui les concerne, la marche régulière des trains.

Les **Chauffeurs** sont placés sous leurs ordres et les aident dans tous leurs travaux ; ils sont spécialement chargés du nettoyage de la machine, de l'alimentation du foyer et de la manœuvre du frein à main.

ART. 42. — Les Mécaniciens et Chauffeurs dépendent du service du Matériel et Traction.

Ils doivent obéissance à l'Ingénieur en Chef du Matériel et Traction et à son adjoint, à l'Ingénieur principal de la Traction et à son adjoint, aux Ingénieurs et Sous-Chefs de Traction, aux Inspecteurs et Sous-Inspecteurs de Traction, aux Chefs, Sous-Chefs et Surveillants de Dépôt, aux Surveillants-Chefs de réserve, aux Chefs de réserve et aux Chefs-Mécaniciens.

Pendant toute la durée de leur séjour dans les Dépôts, ils sont sous les ordres immédiats des Chefs, Sous-Chefs et Surveillants de Dépôt, des Surveillants-Chefs de réserve et des Chefs de réserve.

Ils sont sous les ordres des Chefs de gare et de leurs représentants pour tous les mouve-

ments et les manœuvres qui se font dans les gares.

Ils sont sous les ordres des Conducteurs-chefs dans les stations et haltes, et en route pour ce qui est relatif aux manœuvres et aux mesures à prendre en cas de dérangement dans la marche et de circonstances imprévues.

ART. 43. — Les Mécaniciens doivent connaître les extraits du présent Règlement reproduits dans un *Livret à l'usage des Mécaniciens et Chauffeurs*, ainsi que les dispositions de la Loi du 15 Juillet 1845 et celle de l'Ordonnance du 15 Novembre 1846 modifiée par Décret du 1^{er} mars 1901, qui concernent leur service.

ART. 44. — Les Chauffeurs doivent être capables d'arrêter leur machine en cas de besoin, et connaître le chapitre 1^{er} du présent Règlement (Signaux).

Ceux qui possèdent les connaissances nécessaires peuvent être autorisés à conduire les machines dans les gares ou même sur la ligne en remplacement des Mécaniciens. Ils sont munis d'autorisations nominatives signées par l'Ingénieur en Chef du Matériel et Traction.

ART. 45. — **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.**

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^{re} ou 1^m ; parmi les voies affectées aux trains pairs, l'une est appelée *Voie 2*, les autres *Voies 2 bis*, 2^{re} 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 pro-

(1) Les prescriptions des articles 218 à 226, 229, 234 à 238, 241 à 243, 247, 266 à 271, 273 et 274, 278 à 281 ne concernant pas le service des Mécaniciens et Chauffeurs, ces articles ne sont pas reproduits dans le présent Livret.

longées à 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. 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 rencontrant 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. 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, dans les conditions indiquées à l'article 20.

CHAPITRE IV

COMPOSITION DES TRAINS

§ 1^{er}. — Prescriptions communes à tous les trains

ART. 77. -- Toute machine doit être accompagnée d'un Mécanicien et d'un Chauffeur,

Toutefois, le personnel de la machine peut être réduit au Mécanicien seul dans le cas prévu à l'art. 100 — 1^o (1), et dans les manœuvres sur les voies accessoires des gares.

Le Chauffeur peut au besoin être remplacé par un Ouvrier, Manœuvre ou Agent désigné par le Chef de Dépôt et satisfaisant aux conditions prévues par les Instructions ministérielles.

ART. 78. — Les locomotives sont placées en tête des trains.

Il ne peut y avoir d'exception que dans les cas suivants :

- 1^o Manœuvres dans les gares ;
- 2^o Circulation des trains de service ;
- 3^o Secours et renforts aux trains de toute nature. Des Ordres de service du Directeur de

(1) Ce paragraphe concerne les trains légers dont les véhicules sont munis du frein continu et dont la machine est disposée de telle sorte que le Conducteur-Chef puisse y accéder facilement pendant la marche. Le Conducteur-Chef doit savoir arrêter la machine et se tenir habituellement dans la première voiture, de manière à pouvoir porter aide au Mécanicien si ce dernier l'appelait ou se trouvait hors d'état de continuer son service. Dans ce dernier cas, le Conducteur-Chef arrête la machine et demande le secours.

la Compagnie font connaître les sections sur lesquelles le renfort d'arrière peut n'être pas attelé.

ART. 79. — Les machines placées en tête des trains doivent être attelées la cheminée en avant. A moins d'autorisation spéciale de l'Administration supérieure, elles ne peuvent circuler cheminée en arrière que dans les cas ci-après :

- 1^o Remorque des trains de 30 kilomètres au plus de parcours ;
- 2^o Secours des trains de toute nature ;
- 3^o Manœuvres dans les gares ;
- 4^o Traction des trains de service ;
- 5^o Circulation des machines isolées.

Les machines placées derrière la machine du train, ou en queue du train, peuvent circuler cheminée en arrière, quels que soient la nature et le parcours des trains.

CHAPITRE V

CIRCULATION DES TRAINS

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

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 *bis*. — Lorsqu'un train, après avoir été arrêté sur l'initiative du Mécanicien (art. 177 *bis*), 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 (1).

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 109 ne concernant pas le service des Mécaniciens et Chauffeurs, 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 et 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. 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 gare; 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.

ART. 113. — Aucun train ne doit partir d'une gare avant d'en avoir reçu le signal, et ce signal ne doit être donné aux trains transportant des voyageurs qu'après que les portières sont fermées et les loqueteaux des portières qui en sont munies mis en places.

Dans les gares le signal de départ des trains de voyageurs, mixtes, de messageries et de marchandises est donné par le Chef de service ou son représentant (1) au moyen d'un coup de sifflet, et transmis par le Conducteur de tête au Mécanicien par un coup de cornet prolongé. Ce dernier signal ne doit être donné par le Conducteur que *de* ou *près* de son wagon; dans aucun cas, le Mécanicien ne doit se mettre en marche avant de l'avoir entendu.

Si un train mis en marche doit être aussitôt arrêté pour une cause quelconque, le Chef de service donne des coups de sifflet saccadés et le Conducteur sonne la cloche du tender. Le Mécanicien doit, dans ce cas, obéir aux coups de sifflet du Chef de service dès qu'il les entend, alors même que le Conducteur de tête ne les aurait pas encore confirmés.

(1) Le représentant du Chef de service est désigné par le tableau de service de la gare et, dans certaines circonstances, il peut être d'un grade relativement subalterne. Il est nécessaire, toutefois, que cet agent ait une instruction technique suffisante pour remplir cette mission.

Pour les trains de service, les machines isolées et les trains de machines, le signal de départ donné par le Chef de service, au moyen d'un coup de sifflet, est transmis verbalement au Mécanicien de la machine de tête par le Conducteur ou l'Agent qui accompagne cette machine, ou par le Chef de service lui-même si elle n'est pas accompagnée.

Dans les postes éloignés du centre de la gare et d'où partent certains trains garés ou formés dans ces postes, le Chef de service peut déléguer, pour donner le signal du départ du train un agent auquel il transmet, par dépêche télégraphique ou téléphonique, l'ordre de faire partir le train.

Dans les gares où le Chef de service assure en même temps le service de block, le signal de départ peut être donné par le Conducteur-chef, sur l'ordre du Chef de service transmis par téléphone ou télégraphe.

Dans les **stations** et **haltes**, le signal de départ est donné directement par le Conducteur-chef au moyen du cornet.

Il en est de même lorsqu'un train s'arrête en pleine voie ou la nuit dans une gare à service interrompu.

§ 3. — Passage des trains aux gares

ART. 114. — Les trains de **voyageurs** et **mixtes** ne doivent s'arrêter qu'aux points qu'ils desservent d'après le tableau de marche, à moins de cas de force majeure, de circonstances prévues par les règlements, d'ordres de

l'Ingénieur en Chef de l'Exploitation ou de réquisitions des Fonctionnaires du Contrôle, motivées par un accident.

Sauf les mêmes cas exceptionnels, les machines isolées ne doivent s'arrêter que dans les gares.

Les trains de **marchandises** peuvent s'arrêter éventuellement aux gares qu'ils ne desservent pas d'après le tableau, mais seulement sur l'ordre des Inspecteurs principaux ou des Chefs de gare de formation à ce autorisés par des Ordres de service de l'Ingénieur en Chef de l'Exploitation.

Dans tous les cas où un train doit s'arrêter à une gare où le tableau de marche ne prévoit pas d'arrêt, le Conducteur de tête en avise le Mécanicien au moyen d'un bulletin établi au point d'arrêt précédent et de plus se tient prêt à sonner la cloche du tender en arrivant à la gare d'arrêt accidentel.

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 marche (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. 120. — Lorsqu'un train arrivant à une gare vient à s'arrêter avant d'avoir entièrement dépassé le poteau-limite de protection, le Conducteur d'arrière doit immédiatement aller le couvrir dans les conditions indiquées à l'article 139. Cet agent doit d'ailleurs être relevé le plus promptement possible par un Agent de la gare, lorsque le stationnement du train doit se prolonger, le Conducteur-chef est tenu de s'assurer, dès l'arrêt du train, que le Conducteur d'arrière est bien parti couvrir le train et au besoin il pourvoit lui-même à cette couverture.

Les Conducteurs opèrent de même lorsque le train 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.

Dans ces deux cas, le Conducteur-chef peut rappeler lui-même le Conducteur d'arrière ou le faire rappeler par le Mécanicien, si le train repart **immédiatement** pour être mis sous la protection des signaux fixes.

§ 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) (1), 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 appuyé de pétards.

(1) Les prescriptions de l'article 109 ne concernant pas le service des Mécaniciens et Chauffeurs, cet article n'est pas reproduit dans le présent Livret.

§ 6. — Garage des trains

ART. 124. — Lors du garage d'un train, les Conducteurs, à moins que leur concours ne soit réclamé ailleurs pour faire des signaux, aider à la manœuvre, etc., restent à leur frein pendant tout le temps de la manœuvre.

Le Conducteur-chef doit, dans tous les cas, aider à la manœuvre et peut être appelé à la commander.

Quand le train est garé, les Conducteurs enlèvent ou effacent les signaux rouges ou verts d'arrière, afin que les Mécaniciens des trains suivants ne soient pas induits en erreur.

Ils les rétablissent au moment où le train va quitter son garage.

ART. 125. — Lorsqu'un Mécanicien, trouvant trop forte la charge de son train, demande à différer des wagons de marchandises, le Chef de service ne doit jamais s'y opposer; il doit seulement faire désigner par le Conducteur-chef les wagons à laisser.

Dans ce cas, le train peut s'arrêter même à une gare qu'il ne dessert pas d'après le tableau.

ART. 130. — Lorsqu'un train subit en marche un cahot extraordinaire, si le fait est constaté par le Conducteur-chef, cet Agent sonne la cloche du tender; si le cahot est ressenti par un Conducteur autre que celui de tête, dans un train pourvu du frein continu, cet Agent arrête le train au moyen du robinet de sa vigie ou en tirant le signal d'alarme. Si le train n'est pas muni du frein continu, le Conducteur s'efforce d'obtenir l'arrêt comme il est dit à l'article précédent.

Dans tous les cas, une fois l'arrêt obtenu, le Conducteur-chef requiert le Mécanicien de visiter le train, puis il se porte à l'arrière pour rejoindre le Conducteur de queue, qui a dû aller couvrir le train, et lui donner ses instructions. Ce dernier doit arrêter les trains de même sens, leur prescrire la marche prudente jusqu'à ce qu'ils aient dépassé le point qu'il leur indique, et prévenir les Agents de la Voie qu'il rencontre. En tout cas, il maintient (ou fait maintenir par un poste) le signal d'arrêt jusqu'à ce que les Agents de la Voie aient annoncé que la circulation normale peut être reprise.

De son côté, le Conducteur-chef fait repartir son train en prescrivant au Mécanicien de s'arrêter à la première gare ou maison de garde ou encore s'il rencontre un Agent de la Voie. La gare prévenue doit faire avertir le représentant le plus proche du Service de la Voie, et aviser la première gare précédant le point dangereux par une dépêche ainsi conçue :

Arrêtez trains (impairs ou pairs) et donnez bulletins de marche prudente. Voie (un ou deux) mauvaise entre kil. . . . et kil. . . .

Sur une ligne à voie unique, la gare prévenue doit agir de même à l'égard des trains qui se dirigent vers le point dangereux.

3° PRESCRIPTIONS SPÉCIALES
AUX CONDUCTEURS§ 1^{er}. — Service dans les gares
et en route

ART. 135. — Lorsqu'un train, après avoir dépassé entièrement le poteau-limite de protection du disque avancé, s'arrête aux abords ou aux signaux (sémaphore ou carré d'entrée) d'une gare ou d'un poste, le premier soin du Conducteur-chef doit être de s'assurer que le train est reconnu et couvert par les signaux fixes de la gare ou du poste.

Si, pour une cause quelconque et, notamment, par suite du défaut de visibilité — voie en courbe, brouillard, pluie, tourmente de neige, etc. — ou de l'éloignement du poste, ou de l'absence d'appareils spéciaux, le Conducteur-chef ne peut acquérir immédiatement cette assurance, il doit de lui-même et sans aucun délai se porter au pas de course à l'arrière du train pour le faire couvrir, ou le couvrir lui-même, comme dans le cas où le train n'a pas dépassé le poteau-limite de protection du disque avancé, dans les conditions indiquées à l'article 139. Cela fait, le Conducteur-chef se rend à la gare ou au poste et, s'il acquiert l'assurance que la présence de son train a bien été reconnue et que celui-ci est couvert par les signaux fixes, il peut rappeler lui-même le Conducteur d'arrière ou le faire rappeler par le Mécanicien.

Lorsque l'arrêt du train se fait au poste ou dans la gare même, le Conducteur-chef assure lui-même la couverture de son train au moyen des signaux fixes si, pour une cause quelconque, cette couverture n'a pas été ou ne peut pas être assurée par les Agents de la gare ou du poste. La même mesure est prise d'office par le Conducteur d'arrière si, par suite de la position du train, cet Agent se trouve plus près du poste de manœuvre des signaux que le Conducteur-chef. — En tout cas, la couverture doit être assurée immédiatement par le Conducteur d'arrière, et sous la responsabilité du Conducteur-chef si, pour une cause quelconque, il n'est pas possible d'y pourvoir de suite au moyen des signaux fixes de la gare ou du poste.

7^e Annexe au Règlement Général d'Exploitation (ÉDITION DE 1905.)§ 2. — Retards et ralentissements dans
la marche des trains

ART. 136. — Le Conducteur-chef, en toute circonstance, et le Conducteur de tête, lorsque le Conducteur-chef n'occupe pas ce poste, doivent constamment se rendre compte, en consultant le tableau de marche, du degré d'exactitude de la marche de leur train et de sa situation par rapport à ceux qui le suivent.

En cas de retard, ils doivent se tenir prêts à prendre, s'il le faut, les mesures réglementaires pour assurer la sécurité du train, c'est-à-dire, soit à le faire garer dans une gare de passage, soit à agir comme il est dit dans les deux articles suivants.

ART. 137. — Sur les lignes non munies de block-system, lorsque, entre deux gares, il se produit un retard tel que le train ne puisse atteindre la plus prochaine gare dix minutes au moins avant le train suivant, le Conducteur de tête donne le signal d'arrêt au Mécanicien, et l'un des conducteurs est envoyé à l'arrière pour couvrir le train (art. 61).

Ce dernier, après avoir arrêté le train suivant et renseigné le Conducteur-chef sur les causes de l'arrêt et sur la nécessité d'avancer avec précaution jusqu'au point où le train en retard aura pu se garer, rejoint son train en montant dans celui qu'il a arrêté.

ART. 138. — Sur toutes les lignes sans exception, lorsque, pour une cause quelconque, la vitesse d'un train se ralentit au point de permettre à un homme marchant au pas de le suivre, le conducteur d'arrière, alors même qu'il se croirait certain qu'aucun train ne peut survenir, doit descendre et mettre des pétards sur la voie. Il regagne son poste et renouvelle ce signal tous les 1.500 mètres, tant que la vitesse du train lui permet de le faire, ou jusqu'à ce qu'il rencontre un Agent de la Voie, qu'il charge de couvrir le train à la distance voulue et de retirer les pétards.

7^e Annexe au Règlement Général d'Exploitation (ÉDITION DE 1905.)

§ 3. — Arrêts des trains

ART. 139. — Sur toutes les lignes munies ou non de block-system, lorsque, pour un motif quelconque, un train s'arrête sur la voie en dehors de la protection des signaux fixes, le premier devoir du Conducteur d'arrière est de se porter, au pas de course, à l'arrière, pour couvrir le train (art. 61).

Il le fait immédiatement, sans hésitation, sans retard, quelque assurance qu'il puisse avoir qu'aucun train ou machine ne doit survenir.

Le Conducteur-chef s'assure que cette prescription est bien exécutée. Au besoin, il l'exécute lui-même.

L'Agent qui se porte à l'arrière d'un train pour le couvrir doit être muni, le jour, d'un drapeau rouge, la nuit, d'une lanterne à feu rouge avec les moyens de la rallumer. Il doit également, le jour comme la nuit, être muni de pétards et en faire usage pour appuyer ses signaux à main, quel que soit l'état de l'atmosphère (art. 20). Enfin, il doit être à toute heure pourvu d'une lanterne à feu rouge, si l'arrêt a lieu dans un souterrain ou s'il existe un souterrain à l'arrière du train avant le point où il doit se rendre pour le couvrir. Dans ce cas, il doit faire, autant que possible, le signal d'arrêt au dehors du souterrain.

S'il rencontre un Agent de la Voie (1) muni des agrès nécessaires, il le charge de couvrir le train à la distance fixée (art. 61) et revient à son train après avoir pris le nom de cet Agent. En cas d'empêchement ou de refus de l'Agent de la Voie, il reste seul chargé de faire les signaux d'arrêt.

S'il rencontre, sur son parcours, un poste muni de signaux fixes, il charge l'Agent du poste (1) d'assurer la couverture. Si cet Agent lui

(1) L'Agent de la Voie (ou l'Agent du poste) qui couvre le train, au lieu et place du Conducteur d'arrière, arrête le premier train survenant dans le même sens et sur la même voie, et le renseigne sur les causes de l'arrêt.

donne l'assurance que les signaux fixes fonctionnent bien et n'ont pas été remis à voie libre depuis le passage du train arrêté, il regagne ce train ; s'il en est autrement, il continue à se porter au pas de course à la distance réglementaire.

De plus, sur les lignes munies du block-system, lorsque le train s'arrête après avoir franchi un signal de cantonnement à une distance de ce signal inférieure à la distance réglementaire de couverture (art. 61), le Conducteur d'arrière, après avoir chargé dans les conditions ci-dessus l'Agent du poste de la couverture de son train, doit continuer immédiatement à se porter à l'arrière jusqu'à ce qu'il se trouve à la distance réglementaire de son train. Il place alors des pétards (voir art. 20) et regagne son train. Toutefois, le Conducteur d'arrière peut se dispenser d'aller placer des pétards si le train s'est arrêté immédiatement après avoir franchi les signaux du poste et si le bloqueur lui donne l'assurance qu'il n'a pas rendu voie libre de ce train et n'en rendra pas voie libre avant son départ. Il peut encore s'en dispenser si le disque avancé du poste est doublé par des pétards ou si la ligne est complètement équipée pour la répétition sur les machines des signaux à l'arrêt (1).

En résumé, le Conducteur détaché de son train, pour le couvrir, ne doit y revenir que s'il a pu charger un autre Agent de faire les signaux d'arrêt, à moins qu'il n'ait été rappelé.

D'autre part, le Conducteur d'arrière peut être rappelé, soit directement par le Conducteur-chef, soit au moyen de 6 coups de sifflet prolongés donnés par la machine, lorsque le train s'est arrêté pour l'une des causes suivantes :

- 1° Pour se renseigner sur les causes de l'arrêt ;
 - 2° Pour repartir aussitôt et se mettre sous la protection des signaux fixes ;
 - 3° Pour donner un avis à un Agent de la Voie ;
- et à la condition que le temps perdu pour l'arrêt n'excède pas deux minutes.**

Toutefois, lorsque le train s'est arrêté en dehors de la protection des signaux fixes sur l'initiative du Mécanicien et par application de

(1) Les lignes complètement équipées pour la répétition sur les machines des signaux à l'arrêt sont désignées par l'Ordre de service du Directeur de la Compagnie.

l'article 177 *bis*, il est interdit au Conducteur-chef de rappeler le Conducteur d'arrière.

Le Conducteur-chef peut encore rappeler le Conducteur détaché au moment de repartir, quelles que soient d'ailleurs la durée et la cause de l'arrêt. lorsque le train arrêté est le dernier de la journée sur une ligne à service interrompu pendant la nuit, et n'est chargé d'annoncer aucune circulation extraordinaire. Dans ce cas, le Conducteur, avant de se retirer, pose des pétards à l'endroit où il se trouve au moment du rappel.

ART. 140. — Lorsqu'un train est arrêté dans un souterrain au delà du poteau-limite de protection et que ses signaux d'arrière ne sont pas allumés, le Conducteur d'arrière doit présenter de sa vigie sa lanterne allumée, le feu rouge tourné vers l'arrière, de manière à signaler la présence de son train au Mécanicien de tout train qui pourrait survenir.

Dans le cas d'une machine isolée arrêtée dans les mêmes conditions, le Mécanicien fera allumer le feu rouge réglementaire d'arrière.

ART. 141. — Lorsque le train repart en laissant des pétards avant que le Conducteur ait pu se mettre en rapport avec un Agent de la Voie, le Conducteur-chef, avant le départ, donne ordre au Mécanicien de s'arrêter dès qu'il rencontrera un Agent de la Voie, afin de lui donner les indications nécessaires pour retirer les pétards en temps opportun.

ART. 142. — Quand le Conducteur détaché est laissé sur la voie, il doit, dans tous les cas, arrêter le premier train suivant. Il regagne ensuite le point où l'appelle son service, soit en montant dans ce train, soit en se rendant à pied à la gare ou à la station la plus voisine.

Il est immédiatement remplacé à l'arrière, à la diligence du Conducteur-chef, soit par l'un des autres Conducteurs, soit au besoin par le Conducteur-chef lui-même, jusqu'à ce que le personnel du train ait pu être complété.

Le Conducteur-chef veille à ce que les freins restant montés soient bien répartis selon les prescriptions de l'article 106.

ART. 143. — Sur les lignes à double voie, en cas d'interception des deux voies, le Conducteur-chef doit couvrir son train à l'avant et à l'arrière, à la distance et avec les précautions prescrites à l'art. 139, en réclamant, au besoin, l'aide du Mécanicien. S'il lui est matériellement impossible de se couvrir simultanément dans les deux directions, il donne la priorité à celle d'où est attendu le train le plus prochain.

Si le personnel du train se réduit au Conducteur-chef et au Mécanicien (art. 100 — 1°) (1), ce dernier va couvrir à l'avant, sur l'ordre du Conducteur-chef, après avoir fermé et condamné le régulateur de sa machine et pris ses dispositions pour empêcher la pression de monter. Le Conducteur-chef se porte alors à l'arrière.

Dans tous les cas, le Conducteur-chef fait prévenir les Chefs des gares entre lesquelles le train se trouve arrêté.

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'article 139.

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

(1) Voir l'observation page 34.

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 pendant **quinze minutes** par un signal à main appuyé 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. 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.

ART. 145. — En cas de **détresse**, le Conducteur-chef, après avoir fait couvrir son train, se concerta avec le Mécanicien sur les mesures à prendre pour repartir le plus tôt possible, en se conformant aux instructions des articles 248 à 255 ci-après, pour les lignes à double voie, et

des articles 332 à 343 (1), pour les lignes à voie unique.

S'il y a dissentiment, l'avis du Conducteur-chef est prépondérant.

ART. 146. — En cas de déraillement, le Conducteur-chef laisse au Mécanicien la direction des opérations de remise sur rails des véhicules, et se préoccupe principalement de l'exécution des signaux et des mouvements.

4° PRESCRIPTIONS SPÉCIALES AUX MÉCANICIENS

§ 1^{er}. — Dispositions générales et mesures d'ordre

ART. 147. — Les Mécaniciens en service doivent toujours avoir :

- Un drapeau rouge et un drapeau vert ;
- Une lanterne à verre rouge et des allumettes ;
- Des pétards ;
- Les tableaux de la marche des trains ;
- Le Livret de Règlement à l'usage des Mécaniciens ;
- Une montre bien réglée.

ART. 148. — Avant le départ du dépôt, le Mécanicien doit faire l'inspection de la machine et du tender, et s'assurer que toutes leurs parties sont en bon état, que les approvisionnements d'eau, de combustible, de sable et d'huile sont

(1) Les prescriptions des articles 337 et 343 ne concernant pas le service des Mécaniciens et Chauffeurs, ces articles ne sont pas reproduits dans le présent Livret.

complets, que la machine est munie des outils, engins et signaux nécessaires ; que les lanternes sont en bon état et que le frein fonctionne convenablement.

Il est chargé de l'éclairage de ces lanternes, conformément aux prescriptions des articles 22 et 23.

Le graissage de toutes les pièces de la machine doit être fait par le Mécanicien lui-même ou sous sa responsabilité.

Le Mécanicien est responsable des outils et engins dont la nomenclature est donnée par des carnets qui lui sont confiés. En arrivant au dépôt, il fait remplacer ceux qui auraient été perdus ou cassés en route.

ART. 149. — Lorsqu'une machine est en stationnement prolongé, le levier de changement de marche doit être au point mort, les purgeurs ouverts et le frein serré.

Si le Mécanicien prévoit que les stationnement pourra se prolonger au delà d'une heure, il desserre les balances des soupapes de sûreté de deux divisions (correspondant à 2 kilogrammes) au-dessous de la pression normale fixée par le timbre. Il ne les reserre au maximum de la pression autorisée qu'une demi-heure avant le départ.

Cette précaution vise les soupapes de sûreté munies de levier ; elle ne s'applique pas aux soupapes de sûreté sans levier à charge directe.

Pendant les stationnements, le Mécanicien et le Chauffeur ne doivent pas s'absenter en même temps ; l'un d'eux doit toujours rester préposé à la garde de la machine.

Lorsqu'une machine stationne sur une voie accessoire, elle ne doit jamais porter de feux

rouges ou verts, afin que les Mécaniciens des trains survenant ne soient pas trompés par la vue de ces signaux.

ART. 150. — Le Mécanicien doit annoncer chaque mouvement de sa machine par un coup de sifflet avant d'ouvrir le régulateur.

Il ne doit jamais mettre sa machine en mouvement, ni même mouvoir le levier de changement de marche avant que le Chauffeur occupe son poste sur la plate-forme de la machine.

ART. 151. — Lorsqu'un Mécanicien arrive à la gare où finit son service, il doit maintenir la pression à un degré suffisant pour permettre l'exécution des manœuvres utiles.

ART. 152. — A l'arrivée, le Mécanicien doit faire connaître au Chef de dépôt ce qu'il a pu remarquer relativement à l'état de la machine, du train, de la voie, des fils télégraphiques, des signaux et tout ce qui peut intéresser le service. Dans les gares d'arrivée ou de relais de machines où il n'y a pas de Chef de dépôt, ces avis sont donnés au Chef de gare.

Toutes les anomalies que le Mécanicien remarque relativement à l'état de la voie et aux signaux, doivent, d'ailleurs, être signalées au premier point d'arrêt.

§ 2. — Service dans les gares

ART. 153. — Les machines doivent être à la disposition des gares dix minutes avant l'heure fixée pour le départ des trains.

ART. 154. — Les machines ne peuvent stationner, dans les dépôts et dans les gares, que

sur les points indiqués aux Mécaniciens par les Chefs de dépôt ou par les Chefs de gare, chacun en ce qui concerne son service.

ART. 155. — Aucun mouvement de machine ne doit avoir lieu dans une gare sans l'ordre du Chef de gare ou de son représentant.

ART. 156. — Le Mécanicien doit exécuter avec prudence les mouvements et manœuvres, s'approcher avec précaution des trains ou parties de train qu'il doit remorquer ou manœuvrer, démarrer sans secousse et éviter les arrêts brusques.

Pendant les manœuvres, le frein du tender doit être au point où les sabots sont près de toucher les roues, et le chauffeur doit se tenir à portée de la manivelle, prêt à serrer au premier signal du Mécanicien. Cette disposition n'est pas applicable aux machines de manœuvres conduites par un mécanicien seul.

Dans les manœuvres au lancer, le Mécanicien redouble de prudence, surtout s'il est prévenu qu'aucun des véhicules lancés n'est accompagné d'un homme chargé d'en serrer le frein.

§ 3. — Circulation en dehors des gares

ART. 157. — En marche, le Mécanicien et le Chauffeur doivent, quand leur présence n'est pas nécessaire sur d'autres parties de la machine, se tenir debout, le premier à portée du régulateur, le second du côté opposé de la plate-forme prêt à agir sur la manivelle du frein.

Les Agents placés sur la machine ne doivent pas circuler sur la plate-forme extérieure de la locomotive pendant la marche pour graisser les pièces ni pour aucun autre motif, à moins de nécessité absolue.

Lorsque le Mécanicien se déplace sur la plate-forme de la machine, le Chauffeur doit le remplacer auprès du régulateur.

ART. 158. — Le Mécanicien doit porter constamment son attention sur l'état de la voie, arrêter ou ralentir la marche en cas d'obstacle, suivant les circonstances.

Le Mécanicien et le Chauffeur doivent, en démarrant, et fréquemment pendant le trajet, surveiller le train.

ART. 159. — Le Mécanicien doit surveiller constamment toutes les parties de sa machine et notamment le niveau d'eau, la tension de la vapeur, le feu du foyer, les appareils d'alimentation et ceux du frein à air comprimé, et la nuit les feux des signaux de sa machine.

Il veille à ce que rien n'embarrasse la manœuvre des freins dont il a la disposition.

Il ne doit jamais peser sur le levier des balances pour dépasser la pression normale ni paralyser leur jeu d'une façon quelconque.

ART. 160. — La marche du train doit, autant que possible, être régulière.

Il est interdit aux Mécaniciens d'arriver ou de passer aux gares avant les heures fixées par le tableaux de marche, sauf les exceptions visées aux articles 230, 328 et 329. Toutefois, il leur est accordé une tolérance accidentelle pouvant atteindre trois minutes d'avance sur l'heure réglementaire pour l'arrivée et le passage aux gares.

Ils usent, d'autre part, de tous les moyens en leur pouvoir pour arriver à l'heure, sans cependant dépasser, ni les limitations de vitesse indiquées ci-après, ni la vitesse normale du train de plus de 50° .. Cette dernière restriction ne s'applique pas aux trains rapides, express ou assimilés munis du frein continu circulant sur les lignes pourvues du block-system. Par contre, pour les trains non munis du frein continu et les trains de marchandises, la majoration de vitesse ne devra jamais être supérieure à 15 kilomètres.

La vitesse d'un train quelconque ne doit dépasser aucun des maxima inscrits pour chaque section de ligne dans le Livret de marche, ni la plus faible des vitesses maxima afférentes aux types de machines qui le remorquent.

Elle est, en outre, soumise aux limitations suivantes :

1° 75 kilomètres à l'heure pour les trains de voyageurs et de messageries non munis du frein continu ;

2° 60 kilomètres à l'heure pour les trains mixtes et de marchandises ;

3° A la descente des pentes [pentes moyennes maxima calculées sur la distance de couverture (1)] :

10^e Annexe au Règlement Général d'Exploitation (Édition de 1905)

| | | | |
|--|---|---|---------------------------------|
| Trains de voyageurs et de messageries munis du frein continu | } | 65 kil. sur les pentes supérieures à 20 m/m jusqu'à 26 m/m. | 55 — — — 26 m/m. |
| Trains mixtes munis du frein continu | } | 55 kil. sur les pentes supérieures à 20 m/m jusqu'à 26 m/m. | 45 — — — 26 m/m. |
| Trains de voyageurs, de messageries et mixtes non munis du frein continu | } | 35 kil. sur les pentes supérieures à 16 m/m jusqu'à 18 m/m. | 30 — — — 18 m/m jusqu'à 20 m/m. |
| | | 25 — — — 20 m/m. | |
| Trains de marchandises | } | 55 kil. sur les pentes supérieures à 7 m/m jusqu'à 10 m/m. | 50 — — — 10 m/m jusqu'à 12 m/m. |
| | | 45 — — — 12 m/m jusqu'à 14 m/m. | 40 — — — 14 m/m jusqu'à 16 m/m. |
| | | 35 — — — 16 m/m jusqu'à 18 m/m. | 30 — — — 18 m/m jusqu'à 20 m/m. |
| | | 25 — — — 20 m/m. | |

4° La vitesse des trains remorqués par deux machines en tête est limitée à 80 kilomètres à l'heure ;

5° Quand le train est poussé par une machine à l'arrière, la vitesse ne doit jamais dépasser 40 kilomètres, s'il y a une machine remorquant le train à l'avant, et 30 kilomètres s'il n'y a pas de machine remorquant le train à l'avant ;

(1) La pente moyenne maxima calculée sur la distance de couverture est le maximum de pente moyenne que présente la ligne sur une distance égale à la distance de couverture. Elle est indiquée sur le Tableau des Sections de freinage.

6° Lorsqu'une machine circule cheminée en arrière, la vitesse ne doit pas dépasser 45 kilomètres, si elle est attelée à un train, et 55 kilomètres si elle circule isolément. Cette prescription ne s'applique, ni à la seconde machine d'un train remorqué en double traction, ni aux machines tenders.

Les vitesses maxima quelles qu'elles soient ne doivent jamais être dépassées, même accidentellement.

ART. 161. — Avant la mise en marche, à l'approche des gares, des passages à niveau en courbe, ainsi que des autres passages à niveau et bifurcations désignés par le Ministre des Travaux Publics, à l'entrée et à la sortie des tranchées en courbe et des souterrains, le Mécanicien doit faire jouer le sifflet pour avertir de l'approche du train.

Il siffle au moment où il dépasse un disque s'adressant à la voie qu'il parcourt, afin que le poste protégé par ce signal puisse le manœuvrer sans retard.

Il se sert également du sifflet comme moyen d'avertissement, toutes les fois que la voie ne lui paraît pas complètement libre et quand il croise un autre train ou machine.

ART. 162. — Le Mécanicien redouble d'attention aux abords des aiguilles qu'il prend par la pointe.

A l'approche des gares où il doit s'arrêter, il prend ses mesures pour ne pas dépasser le point de stationnement ordinaire des trains.

Aux abords des points d'arrêt général, il doit se rendre maître de sa vitesse assez tôt pour pouvoir s'arrêter sûrement au point qui lui est indiqué (art. 116).

Aux abords des gares en cul-de sac, la vitesse du train doit être amortie avant le point d'arrêt normal, de telle sorte qu'il soit nécessaire de rouvrir le régulateur pour atteindre ce point.

ART. 163. — Sur les lignes où existent des stations ou haltes non pourvues de signaux fixes, le Mécanicien conduisant un train spécial, annoncé ou non, qui ne figure pas dans le Livret de marche, ni dans un Ordre de service de l'In-

10^e Annexe au Règlement Général d'Exploitation (Édition de 1905)

génieur en Chef de l'Exploitation, ni dans un Avis - circulaire de l'Inspecteur Principal, un train de service (ballast, matériaux, etc.) ou une machine isolée, **ne doit aborder ces stations ou haltes qu'avec la plus grande prudence et de manière à pouvoir toujours s'arrêter dans la partie de voie en vue.**

ART. 164. — Lorsqu'un Mécanicien a devant lui un train en marche sur la même voie, il doit se tenir à **mille mètres** au moins de ce train et ralentir lorsqu'il le perd de vue dans les tranchées ou dans les souterrains. Si ce train s'arrête ou marche très lentement, le Mécanicien ne doit s'en approcher que s'il en reçoit la demande du Conducteur-chef de ce train.

Ces prescriptions ne s'appliquent pas aux trains conduits par plusieurs machines, dont une en queue non attelée. Dans ce cas, la machine d'arrière pousse le train sur les rampes, l'abandonne en ralentissant aux points culminants et le suit sur les paliers et pentes à faible distance et sans le perdre de vue. Lorsque le train est sur le point d'attaquer une nouvelle rampe, la machine d'arrière se rapproche avec précaution du train et le pousse de nouveau lorsqu'il est engagé sur la rampe.

ART. 165. — Quand un train est conduit par deux machines, toutes deux à l'avant ou l'une en tête et l'autre en queue, c'est le Mécanicien de tête qui siffle et règle la marche. Il ouvre son régulateur le dernier et le ferme le premier.

ART. 166. — Si, en marche, il survient un accident au Mécanicien, le Chauffeur doit fermer le régulateur et faire serrer les freins; puis, le train arrêté, il se concerte avec le Conducteur-chef.

Si le Chauffeur est autorisé à conduire les machines sur la ligne, il remplace alors le Mécanicien en prenant comme Chauffeur un Agent du train, d'une gare ou de la Voie. S'il n'est autorisé à conduire les machines que dans les gares, il remplace encore le Mécanicien, mais seulement jusqu'à la première gare de secours, où il se fait remplacer lui-même; s'il n'est pas autorisé à conduire les machines, on doit demander et attendre le secours.

§ 4. — Observation des signaux

ART. 167. — Pendant la marche, le Mécanicien doit veiller attentivement aux signaux qui peuvent lui être faits, et se tenir toujours prêt à ralentir ou à arrêter, suivant les circonstances.

Lorsque le personnel de la machine comprend un Mécanicien et un Chauffeur, pendant les intervalles où le service de la machine ne permet pas au Mécanicien de porter toute son attention sur la voie, il doit se faire suppléer par le Chauffeur.

ART. 168. — Le Mécanicien qui entend sonner la cloche du tender ou qui voit baisser subitement la pression indiquée par le manomètre du frein automatique de sa machine, ou encore qui aperçoit un signal d'arrêt fait par un Conducteur, doit s'arrêter immédiatement.

ART. 169. — Dès qu'un Mécanicien aperçoit un signal d'arrêt, autre qu'un disque avancé (carré, sémaphore ou signal à main), il doit employer immédiatement, sans hésitation ni interprétation, tous les moyens à sa disposition pour s'arrêter avant le signal.

En conséquence, il bat contre-vapeur, donne l'ordre au Chauffeur de serrer le frein du tender et fait aux Conducteurs, au moyen du sifflet, le signal de serrer leurs freins, à moins que le train ne soit muni d'un frein continu en bon état, auquel cas il se sert de ce frein pour obtenir l'arrêt. Toutefois, si le frein continu agit sur les roues de la locomotive, le Mécanicien n'a pas à battre contre-vapeur, il se contente de fermer son régulateur.

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

ART. 170. — Aucun train ne doit franchir un carré à l'arrêt (1).

Un sémaphore à l'arrêt est franchissable :

1° *En pleine voie*, après renseignement pris, et, s'il s'agit d'une ligne 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 de tête, 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

(1) Toutefois, lorsqu'un carré se trouve immobilisé par un dérangement dans la position d'arrêt, il peut être exceptionnellement franchi dans les conditions fixées par un Ordre de service du Directeur de la Compagnie.

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 **1.500 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 à l'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).

(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.

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^e et 8^e alinéas. — Disque protégeant une bifurcation).

Le Mécanicien qui, ayant franchi un disque avancé à voie libre, s'arrête accidentellement avant d'atteindre la gare ou le poste manœuvrant ce signal, doit, lorsqu'il se remet en marche, opérer comme s'il avait trouvé le disque à l'arrêt.

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. 172. — Quand un Mécanicien constate que la lanterne d'un signal fixe, **qu'il devait trouver allumée**, est éteinte, il s'arrête pour prévenir l'Agent chargé de manœuvrer ce signal.

Lorsqu'il constate l'extinction de la lanterne d'un disque avancé, le Mécanicien opère comme si le disque était à l'arrêt. Toutefois, s'il a pu s'assurer, au passage, que le disque se trouvait complètement effacé, il continue jusqu'au poste de manœuvre de ce disque, où il s'arrête dans tous les cas.

ART. 173. — Les signaux de ralentissement faits avec un drapeau ou un guidon vert le jour, avec un feu vert la nuit, à des trains en pleine marche indiquent, à moins d'instructions spéciales, que la vitesse ne doit pas dépasser les limites ci-après :

30 kilomètres à l'heure, pour les trains de voyageurs, de messageries ou mixtes ;

15 kilomètres, pour les trains de marchandises ou de service.

Si une réduction plus grande est nécessaire, les Mécaniciens reçoivent un ordre écrit indiquant la vitesse qu'ils ne doivent pas dépasser et les points entre lesquels ils doivent la maintenir.

ART. 174. — Lorsque la vitesse d'un train doit être limitée sur un certain parcours sans descendre aussi bas que le prescrivent les signaux visés dans l'article précédent, cette mesure fait

l'objet d'un Ordre de service ; en outre, des tableaux ou transparents indiquent aux mécaniciens la limite de vitesse à 500 mètres avant l'origine de la partie de voie à parcourir à vitesse réduite et des poteaux leur marquent les points où commence et où finit cette partie de voie.

§ 5. — Passage aux bifurcations

ART. 175. — 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 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 (1).

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.

(1) Toutefois, lorsqu'un carré ou un sémaphore de bifurcation se trouve immobilisé par un dérangement dans la position d'arrêt, il peut être exceptionnellement franchi dans les conditions fixées par un Ordre de service du Directeur de la Compagnie.

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.

ART. 177. — De son côté, le Conducteur de tête, à partir de l'*Indicateur de Bifurcation*, ou, à défaut, du poste précédant la bifurcation, doit porter la plus grande attention aux signaux de la bifurcation.

Il doit sonner la cloche du tender s'il constate que le Mécanicien ne se conforme pas aux signaux, ne s'aperçoit pas qu'on lui donne une mauvaise direction, ou aborde la bifurcation avec une vitesse supérieure à celle prévue aux articles 175 et 176.

§ 6. — Ralentissements, arrêts, retards, détresses

ART. 177 bis. — Sur les lignes non munies du block-system, lorsque le Mécanicien reconnaît que par suite d'avarie, patinage, manque d'eau ou de pression, ou pour toute autre cause de même nature dont il est seul juge, sa machine est devenue impuissante à soutenir ou à reprendre son allure, il doit s'arrêter le plus tôt possible, en faisant, s'il y a lieu, appel aux Conducteurs pour qu'ils serrent les freins.

Dès l'arrêt obtenu, le train doit, s'il est arrêté en dehors de la protection des signaux fixes, être couvert conformément aux articles 139 à 146.

Puis, le train repart et le Mécanicien, quand il arrive à la première gare ouverte au service, s'y arrête, même s'il n'a pas d'arrêt prévu; il n'en repart que sur le signal du départ réglementaire.

ART. 178. — Aux termes de l'article 45, le Mécanicien d'un train démuné de ses Conducteurs, ou d'une machine isolée, doit, au lieu et place du Conducteur-chef, assurer, sous sa responsabilité et avec le concours du Chauffeur, la protection de son train ou de sa machine, et, s'il y a lieu, demander le secours.

Voici comment cette disposition doit être interprétée dans les cas :

1° D'arrêt d'un train hors de la protection des signaux fixes, avant l'entrée en gare (art. 120) ou en pleine voie (art. 139 à 142), ou d'arrêt après avoir dépassé le poteau-limite de protection du disque avancé d'une gare ou d'un poste (art. 135);

2° De retard ou de ralentissement, tels que le train ou la machine puisse devenir un obstacle à la marche des trains suivants (art. 137 et 138);

3° D'accident interceptant les deux voies (art. 143) ou d'obstacle aperçu sur la voie opposée (art. 284);

4° De détresse en pleine voie, s'il y a lieu de demander le secours (art. 248 à 255 pour la double voie et 333 à 336 pour la voie unique).

Dans tous ces cas, le Mécanicien doit remplir le rôle du Conducteur-chef absent, prendre l'initiative et assurer l'exécution des mesures de sécurité que les articles précités prescrivent à ce dernier. De son côté, le Chauffeur, envoyé au lieu et place du Conducteur de queue pour faire les signaux de protection nécessaires ou pour porter avis à la gare voisine, doit, pour le surplus, se conformer aux prescriptions des mêmes articles qui s'adressent au Conducteur d'arrière.

Toutefois, les dispositions de l'article 120 ne s'appliquent pas au mouvement que les machines isolées ont à effectuer dans les gares ou à leurs abords, soit dans les conditions normales du service, soit sur l'ordre des Chefs de gare, les signaux destinés à protéger ces mouvements devant être faits par les soins et sous la responsabilité du personnel des gares.

ART. 178 bis — Lorsqu'un Mécanicien conduisant un train ressent un cahot extraordinaire,

il doit immédiatement prendre ses mesures pour s'arrêter le plus rapidement possible.

Une fois l'arrêt obtenu, il avise le Conducteur-chef du motif de cet arrêt, afin de permettre à ce dernier de prendre les mesures prescrites par l'article 130 du Règlement général d'Exploitation.

Si le Mécanicien conduit une machine isolée, il doit, bien entendu et conformément à l'article 45 du Règlement général, assurer lui-même l'exécution des mesures prescrites par l'article 130.

Cet Agent donne alors à son Chauffeur les instructions utiles avant qu'il parte pour aller couvrir la machine. D'autre part, il ne doit se mettre en marche qu'autant que son Chauffeur a pu, conformément aux prescriptions de l'article 139 du présent Règlement, revenir à la machine, après avoir transmis sa consigne à un autre Agent.

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. 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° alinéa). 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. 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.

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 soient 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.

CHAPITRE VI

DISPOSITIONS SPÉCIALES AUX LIGNES A DOUBLE VOIE

3° TRAINS FACULTATIFS, SPÉCIAUX ET SUPPLÉMENTAIRES, MACHINES ISOLÉES

§ 2. — Trains supplémentaires

ART. 204. — Lorsqu'un train est garé pour en laisser passer un autre, si ce dernier porte les signaux indiquant qu'il est doublé par un train supplémentaire, le premier train doit rester garé jusqu'après le passage du supplémentaire, à moins que la gare ne soit informée sûrement que le supplémentaire a été supprimé ou a éprouvé un retard qui permet de reporter le garage plus loin.

Il en est de même quand le train dépassant le train garé signale un train spécial dont la marche n'a pas été annoncée par des ordres écrits ou télégraphiques.

§ 3. — Machines isolées

ART. 205. — En dehors des cas de secours (art. 230 à 263), les machines isolées ne peuvent circuler que d'après des marches prévues au Livret ou tracées d'avance, soit par les Inspecteurs principaux, soit par les Chefs de gare, en tenant compte des règles établies pour les marches des trains spéciaux par les 1°, 2°, 3° et 4° de l'article 196 (1) et le maintien des intervalles (art. 109) (1).

La vitesse est fixée d'après le type de la machine et d'après les indications que le Chef de dépôt ou le Mécanicien doivent fournir au Chef de gare

La marche est remise au Mécanicien qui ne doit pas partir sans en être porteur.

ART. 206 *bis*. — Par dérogation aux dispositions qui précèdent, les machines isolées circulant entre les gares et les dépôts des gares voisines peuvent circuler sans marches tracées et sans être signalées, 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.

Le premier alinéa de l'article 23 du présent Règlement est applicable à ces machines.

(1) Les prescriptions des articles 241 à 243, 247, 196 et 109 ne concernant pas le service des Mécaniciens et Chauffeurs, ces articles ne sont pas reproduits dans le présent Livret.

4° TRAINS DE SERVICE

ART. 203. — Les trains de service sont de deux catégories :

1° Trains accidentels ;

2° Trains permanents organisés pour un certain laps de temps déterminé ou non.

Les règles de leur composition et le tonnage des freins montés sont les mêmes que pour les trains de marchandises. Ils doivent toujours avoir à chacune de leurs extrémités un wagon muni d'un frein à vis.

Aucun train de service ne peut circuler sans être accompagné par un Conducteur-chef de l'Exploitation, auquel le Service de la Voie adjoint les Agents nécessaires pour manœuvrer les freins et couvrir le train en dehors des gares. Le Conducteur-chef leur donne les instructions nécessaires pour qu'ils obéissent aux signaux de la machine et prennent les mesures utiles en cas de rupture d'attelage.

Le Conducteur-Chef prend place sur la machine.

ART. 214. — **Sur les voies principales**, en dehors des gares, le Conducteur-chef a l'initiative et la responsabilité de la conduite de son train, conformément aux prescriptions des Règlements et de l'Ordre de service spécial réglant le service du ballastage auquel il est attaché ; il a, par suite, autorité sur le Mécanicien et sur tous les Agents de la Voie chargés du service des freins, de l'exécution des signaux et de la manœuvre des aiguilles, à l'entrée et à la sortie des sablières.

Pour les manœuvres à exécuter **sur les voies des sablières, en dehors des voies principales**, comme pour ce qui concerne la désignation des

matériaux à transporter et des points de chargement et de déchargement, le Conducteur-chef est placé sous les ordres des Chefs de section et Conducteurs de la Voie.

Dans les gares, il est sous l'autorité du Chef de service.

ART. 216. — Sur un parcours quelconque, la vitesse d'un train de service est soumise aux mêmes limitations que celle d'un train de marchandises.

Toutefois, par dérogation au 3° de l'article 160, la vitesse des machines chasse-neige circulant comme trains de service peut, quelle que soit la pente de la voie, atteindre 45 kilomètres toutes les fois que le type des machines ou la limite de vitesse inscrite pour la section de ligne sur le livret de marche ne s'y opposent point.

Quand un train de service est fait sans marche tracée à l'avance, le Conducteur-chef fait connaître au Mécanicien, à chaque trajet, la vitesse moyenne à observer.

ART. 217. — En approchant des gares, le Mécanicien d'un train de service doit ralentir sa marche, de manière à pouvoir s'arrêter au besoin au point de stationnement ordinaire des trains.

5° DÉRANGEMENTS DANS LA MARCHÉ DÉTRESSES — SECOURS

§ 2. — Interversiön des trains Changement de garages

ART. 227. — Un Chef de service peut avoir :

1° A expédier un train hors tour sans attendre le passage de ceux qui devaient le précéder, en cas de retard de ces derniers ;

2° Ou, au contraire, à retenir ou à garer, avant qu'il ait atteint son point de garage réglementaire ou d'arrivée, un train en retard suivi d'un train plus rapide lorsque le retard du premier est assez considérable pour gêner les trains suivants, s'il continuait sa marche.

Dans ces deux cas, on appelle exclusivement *point de garage*, des gares (ou points intermédiaires de la ligne) où il existe une voie de garage assez longue pour contenir le train, soit à l'extérieur de la voie principale qu'il suit, soit à l'extérieur de l'autre voie principale et reliée directement à la première par une communication en cisaille, soit enfin entre les deux voies principales.

Les graphiques de la marche des trains indiquent, pour chaque point de garage, la position et la longueur des voies de garage.

On ne doit compter pour le garage d'un train transportant des voyageurs que sur les gares ouvertes au service à l'heure où ce train y parviendra.

1^{er} Cas. — Expédition d'un train hors tour.

ART. 228. — Lorsqu'une gare où un train est garé (ou doit se garer) pour laisser passer un autre train, est informée que ce dernier a un retard tel que le premier puisse atteindre le point de garage suivant **20 minutes** au moins avant le train en retard (chacun des trains étant supposé marcher à sa vitesse normale), elle doit faire continuer le premier train, en indiquant sur le journal du Conducteur-chef le point où le garage est reporté. Arrivé à ce point, le train expédié hors tour est autorisé à continuer jusqu'au point de garage suivant, s'il peut l'atteindre dans le même délai avant le train en retard, et ainsi de suite.

Dans les gares où le Chef de service assure en même temps le service du block, l'ordre d'expédition hors tour peut être transmis par le Chef de service au Conducteur-chef par dépêche télégraphique ou téléphonique. Le Conducteur-chef reproduit cet ordre sur le journal du train.

Si les deux trains doivent prendre des directions différentes avant d'avoir atteint le point de garage suivant, on se borne à maintenir entre eux, au départ, l'intervalle nécessaire pour que le premier ait dépassé la bifurcation 15 minutes avant le second.

Sur les lignes munies du block-system, ces délais peuvent être réduits par Avis-Circulaires des Inspecteurs principaux.

ART. 230. — Si le train expédié hors tour est un train de marchandises ne transportant pas de voyageurs, il peut partir *en avance sur son heure réglementaire*, mais il ne doit jamais prendre d'avance sur l'horaire du train qui devait le précéder.

Toutefois, le train expédié hors tour peut précéder de 15 minutes au plus l'heure fixée par le tableau de marche pour le départ du train en retard sur les lignes ou sections de lignes désignées par un Ordre de service de l'Ingénieur en Chef de l'Exploitation (2).

ART. 231. — Lorsque le télégraphe fonctionne, la gare qui expédie un train hors tour l'annonce de poste en poste jusqu'au point où le service normal peut être repris. De plus, elle remet au Conducteur de tête et au Mécanicien du second train des bulletins indiquant le numéro du train expédié hors tour, l'heure de son départ et celle de son arrivée probable au garage suivant. En conséquence, elle arrête le second train, s'il ne la dessert pas, pour lui donner cet avis.

(2) Ces lignes ou sections de lignes sont celles où des appareils avertisseurs aux passages à niveau ont été installés.

Toutefois, elle n'arrête pas le second train :

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

2° Si elle a eu le temps d'aviser le point d'arrêt précédent, en lui donnant les indications utiles pour l'établissement du bulletin, et si elle a reçu de ce point l'assurance que ce bulletin a été remis au train ;

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

Les Chefs de service ne doivent rien négliger dans ces circonstances pour ne pas arrêter les trains en retard et surtout les express.

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

ART. 232. — En règle générale, tout train en retard suivi par un train plus rapide doit être retenu et garé, s'il ne peut arriver au point de garage suivant **15 minutes** au moins avant le train qui le suit, chacun des trains étant supposé marcher à sa vitesse normale.

Si les deux trains doivent prendre des directions différentes avant d'avoir atteint un point de garage, il suffit que le premier puisse dépasser la bifurcation **10 minutes** avant le second.

Si le second train plus rapide a lui-même un retard annoncé, les délais ci-dessus sont augmentés de 5 minutes.

Sur les lignes munies de **block-system**, ces délais peuvent être réduits par Avis-Circulaires des Inspecteurs principaux.

ART. 233. — Lorsqu'un train expédié hors tour (art. 228 et 229) (1) ou en retard (art. 232) est arrivé au point de garage suivant, il est garé, soit sur une des voies normales de garage, soit, si elles sont toutes occupées, sur une voie de garage réservée à la circulation de sens contraire ou sur l'autre voie principale elle-même. (Dans ces deux derniers cas, il est recommandé aux Chefs de service de ne pas s'exposer à retarder des trains de voyageurs circulant en sens inverse du train à garer).

Lorsque, dans ces conditions, un train se gare sur la voie principale réservée à la circulation de sens contraire, le signal d'arrêt à la main à 100 mètres, prescrit par les articles 192 et 193 (1) 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 la dite voie principale.

Si le garage est impossible, soit parce que les voies normales de garage sont occupées, soit parce que le garage sur les voies opposées ou sur l'autre voie principale troublerait la circulation des trains de sens inverse, soit pour toute autre cause, le train continue sa marche jusqu'au point de garage suivant. 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

(1) Les prescriptions des articles 229, 192 et 193 ne concernant pas les Mécaniciens et Chauffeurs, ces articles ne sont pas reproduits dans le présent Livret.

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.

§ 5. — Secours

ART. 239. — Les Mécaniciens des machines de secours doivent toujours tenir ces machines en bon état et prêtes à partir.

L'ordre de départ ne peut leur être donné que par le Chef de gare ou à son défaut par le Sous-chef de gare de service.

ART. 240. — Dans tous les dépôts et dans certaines gares désignées au graphique de la marche, se trouve un *vagon de secours*, chargé des agrès et outils nécessaires en cas d'accident. Les machines partant au secours ne prennent ce vagon que s'il y a lieu de penser qu'il est nécessaire.

ART. 244. — Toute machine de secours doit être accompagnée par le Chef ou le Sous-chef de la gare de secours, ou, en cas d'empêchement, par un Chef de manœuvres ou un Conducteur-chef désigné par le Chef de gare.

L'Agent qui accompagne cette machine a l'initiative et la responsabilité de sa direction. Il donne des ordres au Mécanicien pour la marche et les mouvements de la machine.

Il doit se rendre compte de la position des trains qui la précèdent et qui la suivent, et règle la vitesse en conséquence.

Lorsqu'il va au devant d'un train dont il n'a pas de nouvelles, il s'arrête, pour s'informer, aux gares qui sont dans le circuit télégraphique au moment de son passage.

S'il arrive sur une partie de la ligne où fonctionne un service de ballastage, il s'arrête à chaque gare pour se renseigner sur la position des trains de ballast, et redouble de précaution jusqu'à ce qu'il ait acquis la certitude que la voie est libre.

ART. 245. — *Par exception*, une machine de secours peut circuler sans être accompagnée lorsqu'elle est envoyée à un train arrêté dans une gare ou dans les cas d'urgence.

Dans ce cas, le Mécanicien remplit les fonctions de Conducteur-chef et se conforme aux dispositions de l'article suivant.

ART. 246 (*1^{er} Cas*) — Une machine de secours allant **au-devant** d'un train à secourir doit suivre la voie normale jusqu'à ce qu'elle le rencontre.

Si elle le trouve arrêté ou marchant péniblement, elle s'arrête, et l'Agent qui l'accompagne (ou à son défaut le Mécanicien) se concerte rapidement avec le Conducteur-chef. Elle continue ensuite jusqu'à la gare suivante, y change de voie pour rejoindre le train en détresse par l'arrière, et, lorsque l'état des véhicules et de la machine le permet, le pousse jusqu'au point où elle peut changer de voie et se remettre en tête. Si le train ne peut continuer sa marche et s'il faut en dégager une partie par l'arrière, on doit opérer comme il est dit à l'article 257.

Si la machine rencontre le train en bonne marche, elle change de voie à la plus prochaine gare et rentre à la gare de secours, soit isolément en suivant le train à la distance réglementaire, soit en adjonction à un train suivant.

Enfin, si l'Agent qui accompagne la machine (ou à son défaut le Mécanicien) est informé dans l'une des gares de son parcours que le train a pu se remettre en marche, il attend son arrivée et y attelle la machine, ou le suit, pour rentrer à sa gare.

(2^e Cas). — Lorsqu'une machine de secours demandée **en arrière** du train en détresse, et suivant, par conséquent, la même voie que lui, ne le trouve pas au point où il devait être arrêté d'après la demande de secours, elle continue, en marchant avec précaution, jusqu'à la prochaine gare, s'y renseigne sur la position du train, et, suivant les renseignements obtenus, continue à se diriger vers lui, ou rentre à sa gare.

§ 6. — Dispositions diverses concernant les détresses

ART. 248. — Lorsqu'un train tombe en détresse, le Conducteur-chef examine avec le Mécanicien si une machine de secours est nécessaire. Dans ce cas, il prend ses mesures pour en hâter le plus possible l'arrivée.

En général, le secours est demandé à la gare de secours située en avant.

Exceptionnellement, il doit être demandé à la gare de secours située en arrière, si l'on doit ainsi gagner du temps.

Le Conducteur-chef en fait la demande **par écrit** dans les termes suivants : *Train n° arrêté au kil. n°* (indiquer brièvement le motif) *demande machine de secours* (indication, s'il y a lieu, des hommes et agrès nécessaires).
Date. Signature.

ART. 249. — Quand il y a lieu de demander le secours à la gare de secours située **en avant**, le Conducteur-chef doit se rendre compte au préalable de la situation des trains qui le suivent, s'il juge qu'avant l'arrivée de la machine de secours il sera rejoint par un train qui pourra le pousser jusqu'à la plus prochaine gare, il doit faire arrêter la machine à cette gare. Dans ce cas il demande le secours dans les termes suivants : *Train n° arrêté au kil. n° demande machine de secours à la gare de* (première gare de secours en avant). *Cette machine doit s'arrêter à la gare de* (première gare en avant) *pour y attendre le train n°*

(train en détresse) *qui y arrivera poussé par machine du train n° . . .* (premier train attendu à l'arrière).

ART. 250. — La demande est portée, soit par un exprès qui se rend à celle des gares d'avant ou d'arrière qui peut la faire parvenir le plus rapidement à destination, soit par la machine qui se rend (seule, ou avec une partie du train) à la gare d'avant, pourvu qu'elle soit en état de marcher. Si le secours est demandé **par l'avant à contre-voie**, la demande doit toujours être portée à la gare **en avant** par la machine ou par un exprès **qui suit la voie** (art. 254), sauf l'exception prévue au 3^e alinéa.

Le Mécanicien se concerta avec le Conducteur-chef pour régler l'itinéraire de la machine, qui ne doit, en aucun cas, prendre d'avance sur la marche du train en détresse.

Lorsqu'un train en détresse est croisé par un train (ou une machine) avant que le Conducteur-chef ait expédié sa demande de secours, cet Agent peut l'arrêter et le charger de porter sa demande à la première gare pourvue d'un télégraphe. Toutefois, s'il demande ainsi le secours **par l'avant à contre-voie**, la machine de secours ne peut s'avancer à contre-voie avant qu'une machine ou un homme se soit rendu du lieu de la détresse à la gare en avant où commencera la marche à contre-voie, en suivant la voie à parcourir par la machine de secours (art. 254).

En cas d'accident grave ayant entraîné des blessures, un dérangement dans la voie ou des avaries de nature à ne pouvoir être réparées avec le seul personnel du train et de la machine de secours, le Conducteur-chef doit toujours

user de ce moyen pour réclamer les secours utiles (médecin, boîtes de médicaments, agrès, etc.).

ART. 251. — Si le Conducteur-chef, après s'être concerté avec le Mécanicien, juge qu'il y a lieu d'établir un **pilotage**, il en informe aussitôt par un Garde, par un train de passage ou par un moyen quelconque la gare **qu'il vient de dépasser** en l'invitant à arrêter toute circulation vers l'obstacle, sauf la machine de secours, s'il y a lieu de la faire venir à l'arrière du train en détresse. Il se rend ensuite le plus promptement possible (avec la machine si elle est en état de marcher) à la gare en avant chargée d'organiser le pilotage (art. 264) pour lui faire connaître la situation et se mettre à sa disposition.

ART. 252. — Le Chef de gare qui reçoit une demande de secours du Conducteur-chef d'un train en détresse la transmet, par la voie la plus prompte, à la gare de secours à laquelle elle est adressée.

Si le télégraphe est interrompu, la demande doit être portée par exprès jusqu'au point où elle peut être transmise télégraphiquement. Mais, si la demande a été portée à la gare par la machine du train en détresse, le Chef de gare peut faire continuer cette machine, après s'être assuré auprès du Mécanicien qu'il peut poursuivre sa marche.

ART. 253. — Quand le Conducteur-chef autorise le Mécanicien à abandonner tout ou partie de son train (pour prendre de l'eau, pour en conduire la tête à la prochaine gare ou pour porter une demande de secours), il reste en général, avec la partie abandonnée. Toutefois,

s'il s'agit de garer la tête du train en dehors d'une gare, ou, la nuit, dans une gare où il n'existe pas de service de nuit, le Conducteur-chef accompagne le Mécanicien. Il l'accompagne également (art. 264) quand il y a lieu d'organiser un pilotage.

S'il est nécessaire de faire revenir la machine à **contre-voie**, le Conducteur-chef en donne au Mécanicien l'**ordre écrit** fixant en même temps son itinéraire; il est, dès lors, interdit formellement au Conducteur-chef de se laisser pousser par un train qui surviendrait avant le retour de sa machine, à moins que le Mécanicien ne l'ait fait prévenir, **par écrit**, et en lui renvoyant l'ordre qu'il avait reçu, qu'il est garé et ne revient pas. Si le Conducteur-chef accompagne la première partie du train, il laisse, **contre reçu**, au Conducteur chargé de la surveillance de la partie abandonnée sur la voie, l'**ordre écrit** de ne pas se laisser pousser jusqu'au retour de la machine.

Il est **expressément interdit au Mécanicien de revenir à son train à contre-voie**, s'il n'est pas muni de l'**ordre écrit du Conducteur-chef**. A défaut de cet ordre, la machine est retenue et garée, à moins que le Chef de gare n'ait à en faire usage soit pour porter plus loin la demande de secours (art. 252), soit pour organiser un pilotage, soit pour toute autre cause.

Si le Mécanicien porteur d'un ordre de revenir à contre-voie se trouve dans l'impossibilité de le faire, il en prévient par écrit le Conducteur-chef signataire de l'ordre, en lui renvoyant cet ordre et lui indiquant d'une manière précise le point où il se trouve. A partir du moment où le Mécanicien a donné cet avis, l'ordre qu'il avait reçu

se trouve annulé et par conséquent, il ne doit, sous aucun prétexte, revenir à son train.

ART. 254. — Il peut arriver qu'il y ait lieu de faire venir à **contre-voie** la machine de secours demandée ou attendue en avant. Dans ce cas, le Conducteur-chef du train en détresse doit en faire la demande **par écrit**.

Cette demande doit toujours indiquer le point où le train est arrêté et être portée à la gare située **en avant** du train, par un Agent **qui suit à pied la voie** ou par la machine. Dans ce cas, le train en détresse doit toujours être couvert à l'avant par des pétards.

Dans ce cas, comme à l'article précédent, il est interdit au Conducteur-chef de se remettre en marche ou de se laisser pousser, à moins qu'il n'ait reçu, **par écrit**, du Chef de la première gare en avant, avis que la machine ne lui sera pas envoyée à contre-voie.

ART. 255. — Si, sur la portion de voie principale qui doit être parcourue à contre-voie (art. 253 et 254), se trouvent des aiguilles d'embranchements quelconques donnant accès sur la dite voie, le Mécanicien du train en détresse, ou l'Agent qui porte la demande de secours, doit s'arrêter à toutes ces aiguilles et s'assurer qu'aucun train ne stationne sur ces embranchements. S'il s'en trouve, il fait viser la demande de secours ou l'ordre écrit dont il est porteur par les Mécaniciens et les Conducteurs-chefs de ces trains, et, jusqu'à nouvel ordre, il est interdit à ces trains de sortir des voies où ils stationnent.

ART. 256. — Les mouvements à contre-voie prévus aux articles 253 et 254 (machine expédiée d'une gare vers un train stationnant en pleine

voie) sont subordonnés à l'exécution rigoureuse des mesures suivantes :

1° Le parcours à contre-voie doit être réduit au strict minimum. Si donc il existe entre la gare en avant et le train en détresse un moyen quelconque de changer de voie (communication 1-2, bifurcation, embranchement relié aux deux voies, etc.), la machine suit la voie normale jusqu'au changement le plus rapproché du train. Elle y change de voie sous la protection des signaux à main, à défaut de signaux fixes, et ne marche à contre-voie qu'à partir de ce point. Le Chef de gare donne, si possible, au Mécanicien (art. 253) ou à l'Agent qui accompagne la machine de secours (art. 254) un homme d'équipe pour faire, avec le concours éventuel des Agents de la Voie, les signaux à main et la manœuvre des aiguilles ;

2° Avant d'expédier la machine, le Chef de gare vise la dépêche du Conducteur-chef du train demandant le secours à contre-voie ou l'ordre écrit prescrivant le retour de la machine du train à contre-voie. Si le Conducteur-chef a porté lui-même la demande, le Chef de gare vise, au lieu de cette demande, le reçu de l'ordre écrit laissé au conducteur de ne pas se laisser pousser. Le Chef de gare s'assure, auprès du porteur, que la voie à parcourir a été reconnue libre de tout obstacle ; puis il remet la pièce visée au Mécanicien en retour ou à l'Agent qui accompagne la machine de secours. Cet Agent ne doit s'engager à contre-voie que s'il est muni de cette pièce et s'il a vérifié qu'elle indique le point précis où le train est arrêté.

ART. 257. — Lorsqu'une machine ayant poussé accidentellement un train jusqu'à une

certaine distance, au départ d'une gare, doit y rentrer à **contre-voie**, ou lorsque, par suite d'une détresse d'un train ou d'un déraillement survenu dans les voitures de tête d'un train, la seconde partie de ce train doit être ramenée à **contre-voie** à la gare en arrière, le Chef de cette gare en donne l'ordre écrit à l'Agent accompagnant la machine.

S'il se trouve, sur la portion de voie principale qui doit être parcourue à contre-voie, une aiguille quelconque (communication 1-2, embranchement particulier, sablière, etc.) donnant accès sur cette voie, l'Agent qui accompagne la machine fait garder le poste de manœuvre de cette aiguille, s'il ne l'est pas, et donne à l'Aiguilleur la consigne d'interdire jusqu'à son retour toute circulation sur la voie principale qu'il va parcourir à contre-voie. A cet effet, il demande au Chef de gare le personnel nécessaire et le Chef de gare prescrit, s'il y a lieu, au train renforcé ou à la machine de secours, de s'arrêter à toute aiguille intermédiaire pour permettre l'exécution de la consigne ci-dessus.

ART. 258. — Toute machine allant à contre-voie d'une gare vers un train en détresse (art. 253 et 254), ou rentrant à contre-voie à une gare (art. 257), doit marcher avec précaution, notamment aux abords des chantiers de la voie et des passages à niveau, dans les souterrains et les tranchées en courbe. **Elle doit toujours marquer l'arrêt avant de franchir les cisailles qui pourraient exister sur la voie qu'elle parcourt.**

ART. 259. — Si aucune demande de secours à **contre-voie** n'a été faite, et si, pendant l'arrêt d'un train en détresse, un autre train de même

sens survient, les Conducteurs-chefs se concertent pour que le second train pousse le premier jusqu'à la plus prochaine gare, en laissant, s'il est nécessaire, tout ou partie de ses véhicules sur la voie.

Dans ce dernier cas, si la machine du deuxième train, après avoir garé le train en détresse, doit venir reprendre la queue de son train à **contre-voie**, le Conducteur-chef et le Mécanicien du second train se conformeront rigoureusement aux mesures prescrites à l'article 253.

ART. 260. — Lorsqu'un train, dont la machine ne peut continuer, est rejoint par un train de même sens, à une gare n'ayant pas de machine de secours, le Chef de gare expédie le premier train avec la machine du second, dans les cas suivants :

1° Quand le premier train est un express, quelle que soit la nature du second ;

2° Quand le premier est un train de voyageurs ou mixte, et le second un train de voyageurs ou mixte, marchant à une vitesse moindre, ou un train de messageries, ou un train de marchandises.

Il opère de même quand un train, tombé en détresse par suite d'une avarie de machine, arrive poussé par un autre train.

Le second train est ensuite expédié avec la machine de secours, qui est demandée par le Chef de gare, si elle ne l'a pas été déjà par le Conducteur-chef du train en détresse.

Lorsque dans la gare où le train est tombé en détresse se trouve en stationnement une machine en feu, le Chef de gare demande au Mécanicien s'il peut assurer le service du train et, en cas

d'acceptation, il le charge de continuer le train jusqu'à la gare où ce Mécanicien pourra être remplacé; en cas de refus, le Chef de gare ne doit pas insister.

§ 7. — Ruptures d'attelages

ART. 261. — En cas de rupture d'attelage, les Conducteurs de la deuxième partie du train prennent immédiatement toutes les mesures propres à l'arrêter le plus vite possible et font les signaux nécessaires pour attirer l'attention du Mécanicien. Dès que la partie coupée est arrêtée, ils la couvrent à l'arrière à la distance réglementaire (art. 61).

Dans le cas où il y a une machine de renfort en queue, le Mécanicien de cette machine fait en sorte de rester en contact avec le dernier wagon sans le pousser, puis, dès que l'arrêt est obtenu, il attelle sa machine à ce wagon et attend les ordres du Conducteur d'arrière.

Si la *queue du train est encore en vue* lorsque le Mécanicien de tête s'aperçoit de la rupture, il doit ralentir progressivement de manière à ne pas se laisser rejoindre par la queue de son train. Il s'arrête et recule pour la chercher lorsqu'elle est arrêtée.

Si la *queue du train n'est plus en vue*, il continue jusqu'à la prochaine gare, où il prend les ordres du Chef de gare.

Celui-ci ne peut autoriser le Mécanicien à aller reprendre à contre-voie la queue de son train que si elle est en vue et arrêtée.

Lorsque la machine doit aller chercher la queue de son train par la voie normale, le Chef

de gare en donne l'ordre au Conducteur de tête lequel transmet cet ordre au Mécanicien et l'accompagne.

La machine va ainsi rejoindre par l'arrière la queue du train pour la pousser ensuite jusqu'à la gare où se trouve la première partie.

En l'absence du Chef de gare, le Conducteur de tête le remplace pour ordonner et exécuter cette manœuvre.

Cependant si le train coupé est suivi, à un faible intervalle, par un autre train remorqué par une machine assez forte pour pousser les wagons restés sur la voie, le Chef de gare examine s'il n'y a pas avantage à les faire arriver par ce procédé. Dans ce cas, il garde la machine du train coupé, et, s'il peut communiquer télégraphiquement avec le poste précédent, il l'invite à prévenir le train qui suit le train coupé qu'il aura à pousser les wagons restés sur la voie.

De leur côté, les Conducteurs restés sur la voie avec la queue du train ne doivent attendre le retour de la première partie à contre-voie que si elle est encore en vue. Néanmoins, ils ne doivent se laisser pousser soit par la machine de renfort, s'il y en a une en queue, soit par un train suivant, que **10 minutes** au moins après le moment où ils ont perdu de vue la première partie du train.

Dans cette marche, un des Conducteurs doit se tenir sur un des premiers véhicules de la partie coupée pour observer les voies en avant et faire le signal d'arrêt au Mécanicien en cas de nécessité. Celui-ci doit d'ailleurs marcher prudemment en tenant compte de l'étendue de voie visible pour le Conducteur.

6° CIRCULATION TEMPORAIRE SUR UNE SEULE VOIE. — PILOTAGE

§ 1^{er}. — Principes généraux

ART. 262. — Quand la circulation doit être suspendue, temporairement ou accidentellement, sur une des voies principales, elle est reportée sur l'autre voie au moyen soit de l'application des règles spéciales de la voie unique, soit d'un pilotage.

ART. 263. — Un service de voie unique sans pilotage, sur une ligne à double voie, ne peut être organisé qu'en vertu d'un Ordre de service, transmis d'avance au Personnel intéressé.

Lorsqu'un service de ce genre est organisé, aucun mécanicien ne doit s'engager sur la voie unique, sans un ordre écrit du Chef de service de la gare d'entrée sur cette voie.

ART. 264. — Le pilotage consiste à faire accompagner les trains ou machines, sur la voie unique, par un agent spécialement désigné à cet effet par un ordre écrit et qui prend le titre de *pilote*.

En cas d'interruption *prévue à l'avance*, le pilotage est organisé par Avis-Circulaire de l'Inspecteur principal, visé par les Ingénieurs de la Voie et de la Traction intéressés.

En cas d'interruption *imprévue*, l'initiative de l'organisation appartient au Chef de la gare qui **expédie** les trains, sur la voie restée libre, dans le sens **normal** de la circulation.

ART. 263. — Tous les trains doivent s'arrêter avant d'entrer sur la voie unique temporaire.

En conséquence, sauf les gares d'arrêt général, les gares situées aux deux extrémités de la voie unique temporaire maintiennent constamment à l'arrêt les disques rouges qui s'adressent aux trains se dirigeant vers la voie unique. A défaut de disques rouges, les trains sont arrêtés par des signaux à main faits à la distance prescrite par l'article 61 et appuyés par des pétards.

Des Gardes sont placés aux deux extrémités de la voie unique.

Ils sont munis (contre reçu) d'un ordre écrit d'arrêter tout train se présentant à l'aiguille pour entrer sur la voie unique et de ne le laisser passer que sur l'ordre verbal du Pilote présent à l'aiguille.

Cette consigne doit être exécutée à la lettre.

Aucun train ne doit donc entrer sur la voie unique sans s'être arrêté à l'aiguille, quelque voisine que soit cette aiguille de la gare ou du poste formant la tête de la voie unique, et, sous aucun prétexte, l'ordre verbal qui doit être donné par le Pilote ne peut être remplacé par un ordre écrit laissé au Garde.

Chacun des Chefs de gare de tête de la voie unique temporaire s'assure fréquemment par lui-même que le Garde se conforme à ces prescriptions.

1^{re} Annexe au Règlement Général d'Exploitation (Edition de 1905).
11^e Annexe au Règlement Général d'Exploitation (Edition de 1905).

§ 2. — Devoirs des Agents qui organisent le pilotage

ART. 272. — Dans le cas d'un pilotage organisé, en cas d'interruption prévue à l'avance, par l'Inspecteur principal (art. 264), l'ordre écrit servant à faire connaître le Pilote par les Agents des trains et des gares peut être remplacé par un brassard portant un numéro très apparent, envoyé par l'Inspecteur principal et dont le Pilote doit toujours être porteur en service. Ce mode de reconnaissance n'est employé que si l'Avis-Circulaire d'organisation l'autorise et désigne le numéro du brassard.

Dans ce cas encore, les trains et machines circulant à contre-voie ne portent pas le signal prévu aux articles 22 et 23. L'Avis Circulaire en fait mention.

§ 3. — Devoirs du Pilote et des Mécaniciens

ART. 273. — Le Pilote accompagne tous les trains et prend place sur la machine.

Toutefois, lorsque plusieurs trains doivent être expédiés dans le même sens avant le passage d'un train venant en sens contraire, le dernier de ces trains seul est accompagné par le Pilote. Dans ce cas, le Pilote présent à l'aiguille de la voie unique remet lui-même aux Mécaniciens qui doivent passer sans être accompagnés, l'ordre écrit d'avancer.

Si un train non accompagné par le Pilote tombe en détresse, avis de la détresse et de la demande de secours, s'il y a lieu, est donné le plus promptement possible au Pilote, afin qu'il prenne les mesures nécessaires.

ART. 276. — Tout Mécanicien prévenu de l'existence d'un pilotage doit, tant que le pilotage fonctionne, refuser de s'engager sur la voie unique sans être accompagné par le Pilote ou sans que le Pilote lui ait remis lui-même l'ordre écrit d'avancer. Il remet ensuite cet ordre à l'Aiguilleur de sortie.

Sauf dans le cas de double pilotage prévu à l'article 280, le Mécanicien circulant à contre-voie doit obéir aux signaux fixes de la voie sur

1^{re} Annexe au Règlement Général d'Exploitation (Edition de 1905).

laquelle il devrait circuler normalement, à moins qu'il n'ait été avisé de la cessation du block par un avis écrit remis par le Pilote.

ART. 277. — Si les Agents de la Voie n'ont pas été prévenus en temps utile de l'établissement du pilotage, le Pilote en informe le Mécanicien du train qui passe le premier sur la voie unique temporaire. Le Mécanicien marche alors avec prudence, surtout s'il circule à contre-voie, et se tient en mesure de s'arrêter immédiatement, si cela est nécessaire.

En outre, le Pilote prévient les gardiens des passages à niveau et les Agents de la Voie qu'il rencontre qu'à partir de ce moment ils ont à protéger **en avant et en arrière** les obstacles de toute nature sur la voie unique temporaire, ou des lorrys qu'il serait indispensable d'y faire circuler.

§ 5. — Interceptions entraînant un double pilotage

ART. 280. — Lorsqu'un obstacle **intercepte les deux voies**, si l'interception doit être assez longue pour exiger un **transbordement** de voyageurs, on organise, dans chaque direction, un pilotage entre l'obstacle et la gare voisine.

Ces deux pilotages sont indépendants; chacun d'eux, établi par les soins du Chef de gare de tête, est desservi par un Pilote spécial.

Une fois le pilotage organisé, aucun train, aucune machine, même la machine de secours, aucun véhicule, ne peut circuler entre l'une des gares et l'obstacle, *sur l'une quelconque des voies*, sans être accompagné par le Pilote.

Sur les lignes munies du block-system, le block cesse de fonctionner sur toute la section sur laquelle les trains sont pilotés.

7° SERVICE DES CONDUCTEURS SUR LES LIGNES A DOUBLE VOIE

§ 1^{er}. — Garages normaux et accidentels

ART. 232. — Le conducteur de tête pourvoit à l'exécution des consignes énoncées aux articles 232 et 233, en ce qui concerne le garage accidentel d'un train en retard.

En conséquence, lorsque son train est en retard, il examine, à l'approche de chaque gare et de chaque point de garage, si le train doit s'y arrêter soit pour se garer, soit en cas d'impossibilité pour donner l'ordre à la gare d'arrêter le train suivant dans les conditions prévues par l'art. 233.

Il peut opérer de même, s'il y a intérêt majeur à le faire, en arrivant à une gare qui n'est pas un point de garage au sens de l'article 227, mais il n'y gare son train qu'après entente avec le Chef de gare.

Le Conducteur-chef d'un train garé doit porter toute son attention sur l'annonce des trains supplémentaires et se conformer aux prescriptions de l'article 204.

ART. 233. — Lorsqu'un garage a lieu **la nuit**, à une gare qui n'a pas de service de nuit ou dans laquelle ce service est confié à des Agents inférieurs, c'est le Conducteur-chef qui gare son train et le fait repartir en se tenant à l'intervalle réglementaire du précédent (art. 109) (1) et du suivant (art. 232).

Il en est de même lors des garages sur les voies situées en dehors des gares.

Lorsque les lanternes des disques avancés sont éteintes, le Conducteur-chef opère comme suit pour assurer l'exécution des prescriptions de l'article 192 (1). Il fait d'abord couvrir son train par un Agent envoyé à l'arrière; puis, si le garage doit engager l'autre voie principale, il envoie un autre Agent couvrir cette voie à l'avant, à la distance réglementaire, et il ne fait commencer la manœuvre que lorsque cet Agent est arrivé à son poste. L'Agent envoyé à l'arrière peut être rappelé lorsque le train est garé, sauf à être renvoyé pour faire les signaux de protection au même point, lorsque le train repasse sur la voie de marche. L'Agent envoyé, s'il y a lieu, à l'avant, doit, dans tous les cas, rester à son poste jusqu'au moment où le train quitte son garage. Si cet Agent appartient au train, on le reprend au passage. Lorsque, dans ces

(1) Les prescriptions des articles 109 et 192 ne concernant pas le service des Mécaniciens et Chauffeurs, ces articles ne sont pas reproduits dans le présent Livret.

circonstances, le Personnel du train n'est pas suffisant, le Conducteur-chef demande au Mécanicien d'envoyer le Chauffeur pour faire les signaux à distance, de préférence à l'avant; pendant l'absence de ce dernier, il accompagne la machine dans les mouvements qu'elle peut avoir à exécuter.

Dans aucun cas, le Conducteur-chef ne doit garer un train sur une voie principale, la nuit, dans une gare en l'absence du Chef de service de la gare.

Les machines isolées ne doivent jamais se garer, en cas de retard, dans une gare n'ayant pas de service de nuit ou dans laquelle ce service serait assuré par des Agents inférieurs.

§ 2. — Obstacles aperçus par un train sur la voie opposée

ART. 284. — Lorsqu'en route un Mécanicien ou un Conducteur aperçoit sur la voie opposée un obstacle non couvert par un signal, il arrête immédiatement ou fait arrêter son train. L'arrêt obtenu, le Conducteur-chef fait couvrir l'obstacle par des pétards placés à la distance réglementaire. Il repart ensuite en prescrivant :

1° Au Mécanicien de s'arrêter à la première gare, ou s'il rencontre un Agent de la Voie, pour lui signaler l'obstacle et indiquer le point où ont été placés les pétards ;

2° Au Mécanicien et aux Conducteurs, de présenter le signal rouge à tout train (ou machine) qu'ils croiseraient avant d'avoir prévenu un Agent.

Dans ce dernier cas, il arrête son train pour aviser le Mécanicien et les Conducteurs de l'autre, puis il repart et ne s'arrête plus qu'à la première gare pour la renseigner.

CHAPITRE VII

DISPOSITIONS SPÉCIALES AUX LIGNES A VOIE UNIQUE.

1° PRESCRIPTIONS FONDAMENTALES

§ 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 pour-

vues 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'ai-

guille, 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. 293. — Les points de croisement régulier des trains sont fixés :

1° Pour les trains réguliers ou facultatifs, par le tableau de la marche des trains ;

2° Pour les trains spéciaux, par les avis d'expédition et les marches de ces trains.

Ils ne peuvent être changés que dans les conditions de l'article 327.

ART. 294. — Lorsqu'un Mécanicien aborde une gare où il doit croiser un autre train, il ralentit sa marche, même si le disque rouge 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.

Les dispositions ci-dessus ne sont pas applicables aux gares d'arrêt général (1). Qu'il y ait ou non croisement dans ces gares, le Mécanicien prend les dispositions utiles de manière à pouvoir se conformer aux signaux qui lui sont faits en vertu des prescriptions de l'article 116.

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. 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 du Mécanicien depuis l'aiguille de dédoublement de la voie unique, ces signaux fixes doivent être

(1) Les gares qui ne sont d'arrêt général que dans un sens seulement de la circulation sont assimilées pour les croisements aux gares ordinaires.

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.

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'article 116 (1).

ART. 298. — A chaque croisement, le Chef de service vise les journaux de train en commençant par celui du dernier train arrivé, et indique, en regard de sa signature, le numéro et l'heure réelle d'arrivée du train ou des trains croisés.

Cette prescription s'applique aux croisements avec un train facultatif ou un train spécial prévu par Ordre de service, alors même que ce train n'a pas lieu. Dans ce dernier cas, le visa est donné dans ces termes : *Train N°... n'a pas lieu.*

Elle ne s'applique pas au croisement avec un train de ballast circulant sans itinéraire fixé d'avance.

ART. 299. — Sont considérées comme gares de croisement en dehors de celles visées à l'article 293 :

- 1° Les gares terminus des lignes à voie unique;
- 2° Les gares de jonction d'une ligne à voie unique avec une ligne à voie unique ou à double voie ;
- 3° Les gares de formation, *pour les trains qui y naissent* ;
- 4° Les gares où meurent des trains, *pour les trains de sens contraire à ceux qui y meurent.*

En conséquence, dans les cas visés aux 1° et 2° ci-dessus, aucun train ne peut être expédié sur voie unique par ces gares, avant que le Chef de service ait visé le journal du train et y ait inscrit,

(1) Les gares qui ne sont gares d'arrêt général que dans un sens seulement de la circulation sont assimilées pour les croisements aux gares ordinaires.

avec sa signature, le numéro du dernier train de sens contraire arrivé à la gare. Toutefois, dans les gares placées à l'origine d'un tronçon de voie unique commun à deux ou plusieurs lignes, le numéro à inscrire sur le journal d'un train provenant de l'une de ces lignes et entrant sur le tronçon commun est celui du dernier train de sens contraire sorti du tronçon commun pour se diriger sur l'autre, ou l'une des autres lignes, et non celui du dernier de tous les trains de sens contraire.

De plus, tout train sortant d'une ligne à voie unique pour continuer son trajet, soit sur une autre ligne à voie unique, soit sur une ligne à double voie, doit s'arrêter à la gare de jonction de ces deux lignes, afin que le Chef de service puisse viser le journal de ce train et prendre note de son numéro.

Quant aux trains prenant naissance dans une gare (cas du 3°), ils ne peuvent être expédiés par cette gare avant que le Chef de service ait visé le journal du train et y ait inscrit, avec sa signature, le numéro du dernier train de sens contraire arrivé à la gare.

Enfin, le premier train qui part d'une des gares visées au 4°, après l'arrivée d'un train de sens contraire se terminant normalement ou accidentellement à cette gare, ne peut être expédié avant que le Chef de service ait visé le journal du train, en y mentionnant l'arrivée du train de sens contraire.

Dans le cas où le premier train qui se présente après l'arrivée d'un train de sens contraire se terminant à une gare, n'a pas d'arrêt prévu à cette gare, il doit être arrêté d'office pour recevoir le visa du croisement.

ART. 301. — Dans une gare ou il y a croisement, le Chef de service ne doit expédier les trains qu'après avoir communiqué avec leurs Conducteurs-chefs et s'être enquis auprès de chacun de ces Agents des circonstances qui peuvent intéresser la circulation des trains de sens contraire.

De son côté, le Conducteur-chef d'un train qui arrive à une gare de croisement doit communiquer immédiatement avec le Chef de service, pour lui donner connaissance de ces circonstances. Celui-ci doit toujours viser en premier le journal du train arrivé le dernier au croisement.

§ 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) (1).

(1) Les prescriptions de l'article 322 ne concernant pas le service des Mécaniciens et Chauffeurs, cet article n'est pas reproduit dans le présent Livret.

2° MODIFICATIONS DANS LE SERVICE — TRAINS FACULTATIFS — SPÉCIAUX

§ 2. — Trains facultatifs et trains spéciaux

ART. 307. — Lorsque la gare de départ du train facultatif a reçu, soit la liste émarginée par toutes les gares, soit la dépêche en accusant réception par la gare d'arrivée ou par la gare de commande suivante (si le train doit continuer au delà), elle peut expédier le train facultatif, en indiquant sur le journal du Conducteur-chef qu'il est régulièrement annoncé.

Il est interdit au Conducteur-chef de transmettre au Mécanicien le signal du départ avant que cette prescription ait été remplie.

Chaque gare de commande n'annonçant le train que jusqu'à la gare de commande suivante, cette dernière ne le laisse continuer que si elle a reçu, dans les conditions de l'alinéa précédent, l'assurance que le train a été annoncé dans la section suivante. Elle joue, dans ce cas, le rôle de gare de départ.

ART. 311. — Tout train qui doit croiser effectivement un train facultatif ou spécial doit être, autant que possible, avisé par écrit de l'expédition de ce train et du point où il doit le croiser. Cet avis est donné au Conducteur-chef sur son journal, et au Mécanicien sur un bulletin par la gare de formation qui précède le point de croisement.

En outre, la dernière gare, où s'arrête le premier train avant d'arriver à celle où doit se faire le croisement, s'assure,

en visant le journal du Conducteur-chef et le bulletin remis au Mécanicien, que les avis utiles ont été donnés et, au besoin, elle les délivre elle-même.

ART. 313. — Exceptionnellement et dans les cas d'urgence, une gare peut expédier un **train facultatif ou spécial non annoncé** en se conformant rigoureusement aux mesures suivantes :

1° La gare de départ indique sur le journal du Conducteur-chef et sur un bulletin remis au Mécanicien que le train n'est pas régulièrement annoncé et qu'il doit s'arrêter à toutes les gares ; le Conducteur-chef s'assure, avant de donner le signal du départ, que cette double prescription a été remplie.

2° Le train s'arrête à chaque gare pour y prendre, sur le journal du Conducteur-chef, l'ordre écrit de continuer jusqu'à la gare suivante ; cet ordre n'est donné par le Chef de service qu'après qu'il s'est assuré, par l'échange des dépêches indiquées à l'article précédent (1), que la voie est libre jusqu'à la gare suivante. Si le télégraphe ne fonctionne pas, ces dépêches peuvent être échangées de gare en gare par exprès.

Si, après avoir commandé un train facultatif ou spécial, la gare de commande n'a pas reçu la liste complète d'émargement des gares ou l'accusé de réception télégraphique de cette liste ou de l'annoncé par télégraphe, le train est considéré comme non annoncé et expédié comme il vient d'être dit.

Il est considéré comme régulièrement annoncé à partir de la gare où il rencontre, soit l'avis d'annonce cheminant en sens contraire, soit l'accusé de réception de la gare destinataire. Le

(1) Les prescriptions de l'article 312 ne concernant pas le service des Mécaniciens et Chauffeurs, cet article n'est pas reproduit dans le présent Livret.

Chef de service en fait mention sur le journal de train et retire des mains du Mécanicien le bulletin indiquant que le train n'est pas régulièrement annoncé.

Les dispositions du présent article sont applicables également à toute **circulation imprévue** : train spécial sans marche tracée à l'avance, train de ballast, machine isolée, machine de secours. Mais il faut de plus assurer l'arrêt des trains de sens contraire dans les gares où ils doivent croiser le train imprévu. A cet effet, la gare de croisement à laquelle la voie est demandée pour une circulation **imprévue** doit s'assurer, **avant de l'accorder**, que les signaux s'adressant aux trains de sens contraire sont et seront maintenus à l'arrêt, ou attendre, depuis leur remise à l'arrêt, le temps nécessaire à un train pour franchir l'espace compris entre le disque et la gare.

Lorsqu'il s'agit d'un train de ballast, d'une machine de secours ou d'une machine isolée, il n'y a pas lieu d'indiquer sur le journal de train, ni sur un bulletin remis au Mécanicien, que la circulation imprévue n'est pas régulièrement annoncée. S'il s'agit d'une machine de secours ou d'une machine isolée, l'ordre écrit dont il est question au 2° du présent article est remis à l'Agent de l'Exploitation qui accompagne cette machine, et, à défaut, au Mécanicien.

§ 3. — Suppression de trains

ART. 314. — Lorsqu'il est nécessaire de supprimer, soit un train régulier, soit un train facultatif ou spécial annoncé, l'avis de suppression peut être écrit ou télégraphique ; mais il doit toujours parcourir la ligne dans le sens du train à supprimer.

Les Chefs des gares de croisement d'un train supprimé remettent copie de l'avis de suppression aux Mécaniciens et aux Conducteurs-chefs des trains croiseurs.

4° DÉRANGEMENTS DANS LA MARCHÉ DES TRAINS DÉTRESSES — SECOURS

§ 2. — Changements de Croisements

ART. 327. — Un train ne doit pas partir d'une gare avant l'arrivée du ou des trains qu'il doit y croiser réglementairement, ou qu'il aurait dû croiser avant cette gare.

Toutefois, en cas de retard, le croisement peut être changé en se conformant aux prescriptions suivantes :

Un train A étant arrivé à une gare où il doit réglementairement croiser un train B, si le train B est en retard, la gare se rend compte de la possibilité de faire continuer le train A sans attendre l'arrivée du train B. Pour cela, elle se concerta avec la gare suivante, et, si elle en reçoit l'assurance :

1° Que le train B n'est pas parti de cette gare et qu'il y sera retenu jusqu'à l'arrivée du train A ;

2° Qu'aucun autre train de même sens que B n'est engagé entre les deux gares ;

Elle donne au train A l'ordre de continuer jusqu'à la gare suivante. Cette dernière peut à son tour, avec les mêmes précautions, faire continuer le train jusqu'à la gare suivante, et ainsi de suite jusqu'à la gare où le croisement des deux trains peut avoir lieu.

Les dépêches à échanger doivent être conçues en ces termes :

Dépêche

(adressée par la gare (1) où se trouve le train A, à la première gare suivante (2), dans le sens de la marche de ce train) :

Train A est à ma gare.

Si le train B est parti ou prêt à partir de la gare interrogée, il n'y a pas lieu de changer le croisement et cette gare répond :

Train B est parti (ou va partir).

Si le train B n'est pas arrivé ou n'est pas encore en état de partir, et s'il y a lieu de changer le croisement, la gare (2) s'assure que les signaux fixes s'adressant au train B sont à l'arrêt et les y remet s'ils ont été déjà effacés pour permettre l'entrée de ce train. Puis, après avoir laissé écouler le temps nécessaire à un train pour franchir l'espace entre le disque et la gare, elle répond :

Dernier train expédié de (2) à (1) est train N°.....

Je retiens train B ; quand vous aurez reçu train N°..... [Dernier train expédié vers (1)], expédiez train A.

A partir de ce moment et jusqu'à l'arrivée du train A, la gare (2) ne doit plus expédier ou laisser passer aucun train de sens contraire à ce dernier.

En cas de changement de croisement, l'ordre de continuer jusqu'à la gare suivante doit toujours être donné par le Chef de service au moyen de **bulletins écrits** remis l'un au Conducteur-chef et l'autre au Mécanicien. Le premier est annexé au journal du train et le second au bulletin de traction.

Il résulte de là que tout train qui dépasse une gare, sans attendre l'arrivée de tous les trains de sens contraire qu'il devait croiser, soit à cette gare, soit avant d'y arriver, doit, à partir de ce moment, et jusqu'à ce qu'il ait croisé tous les trains en retard, s'arrêter à chaque gare ouverte au service pour y prendre l'ordre écrit de continuer jusqu'à la gare suivante.

Lorsque le télégraphe est interrompu, les dépêches ci-dessus doivent être échangées **par écrit**, au moyen d'un exprès qui les fait parvenir à destination par les voies les plus rapides.

Il est fait exception aux dispositions qui précèdent dans le cas de l'article 341.