

CHEMIN de FER
PARIS à LYON et à la MEDITERRANEE

EXPLOITATION

REGLEMENT GENERAL

D'EXPLOITATION

Edition de 1905

Tirage de 1912

PARIS
IMPRIMERIE MAULDE, DOUMENC ET Cie

144 - Rue de Rivoli - 144

1905

La présente édition (de 1905) du Règlement général d'Exploitation annule et remplace l'édition du 1^{er} Août 1896, approuvée par décision ministérielle du 22 Juin 1896. Elle comprend les modifications qui ont fait l'objet des 1^{ère}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} annexes à l'édition de 1896, approuvées par décisions ministérielles des 8 Novembre 1898, 28 Octobre 1899, 8 Mai 1900, 3 et 7 Août 1900, et tient compte des modifications approuvées par décisions ministérielles des 4 et 15 Mai 1905.

Le présent tirage du Règlement général d'Exploitation comprend, en outre, les nouvelles modifications qui ont fait l'objet des 1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} annexes à l'édition de 1905, et qui ont été approuvées par décisions ministérielles des 6 Septembre 1906, 22 Juillet et 14 Septembre 1911.

Paris, le 15 Mars 1912.

Le Directeur de la Compagnie,

MAURIS.

REGLEMENT GENERAL

D'EXPLOITATION

=Chapitre premier=

Signaux

==Dispositions générales==

Art. 1. - Tout Employé, quel que soit son grade, doit obéissance passive aux signaux.

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

Art. 3. - L'absence de tout signal indique que la voie est libre.

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

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

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

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

==Signaux à 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 manoeuvres, on donne:

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

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

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

Ce signal d'arrêt non tenu à la main ne doit être employé en pleine voie que s'il peut être surveillé par l'Agent chargé de le faire, et, dans ce cas, il doit être complété par des pétards placés à 25 mètres au moins en avant.

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

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

Un drapeau vert déployé ou un guidon¹ 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 employés dans les manoeuvres à la machine².

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

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

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

La direction des mouvements dans les manoeuvres 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.

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

² Toutefois, pour les manoeuvres exécutées dans les gares de transit par les machines des Compagnies étrangères, les commandements sont faits à la voix.

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

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

==Signaux à la trompe ou à 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 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 à cloche==

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.

==Bâton – 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° 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° Sémaphores de bifurcation

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

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

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

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

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

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

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

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

1° Un **indicateur de bifurcation** (plaque portant le mot **BIFURCATION** ou **BIFUR**), éclairé la nuit et placé près d'un poste dont le *Mécanicien* 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° **Carrés d'arrêt absolu et disques rouges**, s'adressant à la circulation sur les voies principales.

2° **Disques jaunes et disques bleus**, pour le service intérieur des gares ou les manoeuvres.

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

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

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

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

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

position du signal.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

===§ 2^{bis}. - Signal de passage en vitesse===

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

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

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

A ces deux aspects différents correspondent les deux significations suivantes :

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

Le signal présentant le damier vert et blanc, ou le double feu vert, indique que l'aiguille peut être

disposée pour une voie déviée.

Le signal, vu la nuit du poste qui le manoeuvre, 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^o 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^o 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 Signal de la première catégorie

Le signal de la 1^{ère} 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. - Aiguille de jonction d'une voie unique avec une double voie. - Aiguille de dédoublement de la voie unique dans les gares non pourvues d'une voie directe³ - 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

³ Dans les gares d'arrêt général on peut employer un signal de la 2^o catégorie.

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.

2° Signal de la deuxième catégorie

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

A. - Aiguilles d'entrée de voie 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 unique, 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 services

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

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

===§ 4. – Transparents===

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

==Signaux détonants==

Art. 20. - Les pétards sont employés le jour et la nuit, comme signaux d'avertissement et de ralentissement, pour maintenir entre les trains les intervalles réglementaires et, en général, pour indiquer aux trains qu'il y a, en avant, un obstacle à une distance plus ou moins grande. (Voir article 171)

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

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

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

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

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

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

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

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

==Signaux de trains==

===§ 1^{er} - Signaux ordinaires===

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

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

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

Quand, sur une ligne à double voie, en dehors des gares, un train doit circuler à **contre voie**, il doit porter à l'avant, le jour, un drapeau ou une plaque rouge, et, la nuit, un feu rouge en plus du feu blanc ordinaire.

Si le train est refoulé sur une partie de son parcours, un Agent doit être placé sur le premier

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 manoeuvrant 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 arrières du dernier véhicule ou, en cas d'impossibilité, de l'un des derniers véhicules.

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

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

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

Trains facultatifs

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

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

Trains spéciaux

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

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

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

Trains facultatifs

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

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

Les 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^{ère} voie la plus à gauche,

Deux coups pour prendre la 2^{ème} voie,

Trois coups pour prendre la 3^{ème} voie,

Quatre coups pour prendre la 4^{ème} 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 manoeuvrer 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 manoeuvrer.

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 encadré » et les haltes par le signe « H encadré » 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 « carré à damier ».

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. 32. - Les **Chefs de gare**, aidés et suppléés par des **Sous - Chefs**, dirigent l'ensemble et les détails du service des gares.

Ils veillent à la conservation des bâtiments et de leurs dépendances, du matériel et des objets mobiliers affectés au service des gares.

Dans toute gare, pendant toute la durée du service, un Agent est spécialement chargé de diriger le mouvement des trains, de faire exécuter les manoeuvres et de veiller à la sécurité de la circulation. Cet Agent, qui peut être un Sous - Chef de gare, ou un Agent dûment autorisé, prend le nom de **Chef de service**.

Art. 33. - Les Chefs de gare, placés sous les ordres directs des Inspecteurs principaux de l'Exploitation, des Inspecteurs et des Sous - Inspecteurs, ont sous leurs ordres tous les Employés de leur gare.

Ils ont autorité sur les Conducteurs de train, pendant toute la durée du séjour de ces Agents dans les gares, et sur les Mécaniciens pour tout ce qui concerne le mouvement dans l'enceinte des gares.

Art. 34. - Les Chefs et Sous - Chefs de gare doivent connaître les dispositions de la Loi du 15 Juillet 1845 et de l'Ordonnance du 15 Novembre 1846 modifiée par le Décret du 1^{er} Mars 1901, sur la police des Chemins de fer, ainsi que les Instructions ministérielles relatives au transport des matières explosibles, inflammables, vénéneuses ou infectes. Ces Instructions sont publiées par Circulaires de l'Ingénieur en chef de l'Exploitation.

Ils doivent connaître également, dans tous les détails, le présent Règlement et, en général, tous les Règlements, Ordres généraux, Ordres de service, Instructions et Circulaires concernant le service des gares.

Ils doivent s'assurer que les Agents sous leurs ordres sont munis des Règlements et Instructions concernant leur service et que les Agents en connaissent et en comprennent les dispositions, celles surtout qui intéressent la sécurité.

Art. 35. - Les **Chefs et Sous - Chefs** de gare peuvent être appelés (Chapitres VI et VII du présent Règlement):

1° *Sur les lignes à double voie*, à prendre la conduite des trains dans les cas de secours et de pilotage;

2° *Sur les lignes à voie unique*, à intervenir dans la circulation des trains, soit dans le cas de secours, soit lorsque des incidents entraînent des modifications dans le service régulier. Ils doivent donc connaître les dispositions destinées à assurer la circulation des trains en dehors des gares, en cas de retard, d'arrêts imprévus, de détresse ou d'autres dérangements dans le service. Mais ces dispositions, qui concernent plus spécialement les Conducteurs, et les Mécaniciens, n'engagent la responsabilité des Chefs ou Sous - Chefs de gare que relativement aux mesures dont ils doivent réglementairement prendre l'initiative ou assurer l'exécution.

Art. 36. - Les Chefs de station ont les attributions et la responsabilité des Chefs de gare en ce qui touche la gestion et la surveillance de la station. Ils n'ont pas autorité sur les Conducteurs de train, ni sur les Mécaniciens.

L'article 35 ne s'applique pas à eux et ils sont tenus de connaître seulement :

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

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

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

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

Art. 37. - Les **Conducteurs** de trains sont chargés :

De la manoeuvre des freins.

De la réception et de la remise des bagages, finances, messageries et marchandises transportés par leur train.

De la prise et de la remise dans les gares des véhicules composant les trains.

Au départ, pendant les arrêts aux gares et à l'arrivée, ils prennent part au service des trains, conformément aux prescriptions réglementaires et aux ordres qu'ils reçoivent des Chefs de gare. Ils concourent au chargement et au déchargement des colis qui leur sont confiés.

Pendant la -marche, ils exercent -une surveillance générale sur leur train.

Lors des arrêts en dehors des gares, ils ont à pourvoir à la sûreté, à la police et à la surveillance de leur train.

Art. 38. - Les Conducteurs sont placés sous les ordres des inspecteurs principaux, Inspecteurs, Sous - Inspecteurs de l'Exploitation et des Chefs de train principaux.

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

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

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

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

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

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

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

Art. 39. - Les Conducteurs doivent connaître les extraits du présent Règlement reproduits dans un *Livret à l'usage des Conducteurs* et, en général, tous les Règlements, Ordres généraux, Ordres de service, Instructions et Circulaires concernant Le service des trains.

Ils doivent connaître aussi les dispositions de la Loi du 15 Juillet 1845 et celles de l'Ordonnance du 15 novembre 1846 modifiée par le Décret du 1^{er} Mars 1901 qui concernent leur service.

Art. 40. - Les Conducteurs ont fréquemment à assister et à suppléer les Chefs de gare pour la formation des trains, les manoeuvres et l'organisation des services de voie unique temporaire. Les dispositions qui concernent ces diverses opérations et figurent dans le *Livret à l'usage des Conducteurs* n'engagent leur responsabilité que relativement aux mesures dont ils ont à prendre l'initiative, soit d'après les prescriptions des Règlements, soit en vertu des délégations des Chefs de gare.

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 manoeuvre 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 mouvements et les manoeuvres 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 manoeuvres 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 celles de l'Ordonnance du 15 novembre 1846 modifiée par le 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 manoeuvres 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*⁴.

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 manoeuvres de gare. Il en est de même dans les cas de dérangements dans la marche des trains (Art. 218 à 281) 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

⁴ 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^R ou 1^M. Parmi les voies affectées aux trains pairs, l'une est appelée Voie 2, les autres Voies 2^{bis}, 2^R ou 2^M.

points différents de la voie principale, ces voies sont numérotées dans l'ordre où elles se présenteraient en les supposant prolongées 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^o 3 et les voies paires à partir du N^o 4.

===§ 4. - Bifurcations===

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

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

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

===§ 5. - Désignations diverses===

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

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

==2° Protection des voies==

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

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

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

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

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

Art. 56. - Les signaux, normalement à l'arrêt en vertu de l'article précédent, ne doivent être effacés que pour permettre l'entrée des trains annoncés ou attendus, si rien ne s'y oppose d'ailleurs, et notamment si la voie principale à laquelle ils s'adressent est libre de tout obstacle.

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

Dans les **gares non munies des enclenchements précités**, les signaux sont effacés soit sur l'ordre direct du Chef de service⁵, soit conformément aux consignes établies par le Chef de gare et approuvées par l'Inspecteur de l'Exploitation de la circonscription.

Les consignes de chaque gare déterminent en outre :

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

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

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

⁵ Lorsqu'un Agent reste seul pour assurer le service de signaux dans une gare, il n'a pas, bien entendu, d'autorisation à demander. Il agit alors sous sa propre responsabilité.

Art. 57.- Sauf l'exception visée à l'article 122, toutes les fois qu'une voie principale n'est pas entièrement libre, elle doit être couverte par un signal d'arrêt, jusqu'à ce qu'elle soit redevenue libre.

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

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

Art. 58. - Avant d'entreprendre sur les voies principales ou accessoires d'une **gare ou station**, c'est-à-dire entre les poteaux limites de protection des disques avancés de la dite gare ou station, des travaux ou des transports sur lorrys pouvant gêner la circulation des trains ou les manoeuvres, les Agents de la Voie se concertent avec le Chef de gare ou de station qui fixe les heures auxquelles ces travaux peuvent être exécutés, et arrête la nature des mesures de protection à prendre par lui et par les Agents de la Voie.

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

Art. 59. - Dans les gares, aucune circulation ou stationnement de machines, voitures, wagons, sur les voies principales, aucune manoeuvre susceptible d'engager ces voies par aiguille, cisaille, transversale, plaque, chariot, etc., ne doit avoir lieu sans l'autorisation du Chef de service ou de l'Agent délégué pour commander la manoeuvre.

L'Agent qui donne cette autorisation doit s'assurer préalablement que chacune des voies principales intéressées est protégée conformément aux prescriptions des articles 192 et 193 (double voie) et 303 (voie unique).

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

Art. 60. - Pour assurer la régularité de la marche des trains, le Chef de service et les Agents préposés aux manoeuvres doivent s'efforcer de dégager les voies principales⁶ assez à temps pour que les trains ne rencontrent pas les signaux à l'arrêt, et du moins trois minutes avant l'heure réglementaire l'arrivée du train quand celui-ci n'a pas de retard annoncé.

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

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

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

⁶ Quand une gare est disposée pour recevoir les trains de même sens tantôt sur la voie principale, tantôt sur une voie latérale, cette dernière est considérée comme principale pour la réception du train. Ainsi, par exemple, la voie I étant occupée et la voie A libre, si l'aiguille de jonction est disposée pour la voie A, la voie principale doit être considérée comme dégagée.

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

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 5mm au plus par mètre.

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

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

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

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

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

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

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

S'il est en vue de la gare, l'Agent le manoeuvre suivant les signaux qui lui sont faits de la gare.

(Art. 6.).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

En conséquence, toutes les fois qu'un chariot à bras ne peut être remisé dans des conditions telles que les cales faisant partie de son agencement et relevées dans la position voulue en assurent l'immobilité, on doit avoir recours à des cales mobiles. Dans ce cas, au moment de l'arrivée ou du passage des trains et jusqu'après leur départ, un homme doit être préposé à la garde de chaque chariot et se tenir prêt à assujettir les cales, si elles venaient à se déranger par l'effet de la trépidation des trains, d'un vent violent ou de toute autre cause.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

==3° Service des aiguilles==

Art. 69. - On désigne les aiguilles par les numéros ou les lettres des voies qu'elles réunissent. Ainsi l'aiguille de jonction des voies 1 et A s'appelle aiguille 1-A.

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

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

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

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

Art. 71. - Les Aiguilleurs, en prenant leur service, s'assurent que leurs aiguilles sont en bon état et fonctionnent bien. (Cette prescription ne s'applique pas aux aiguilles des postes enclenchés qui font l'objet d'une surveillance spéciale des services de la Voie et de l'Exploitation).

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

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

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

Art. 72. - Sauf les exceptions autorisées

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

2° Dans les gares des lignes à voie unique où cette voie est dédoublée, les aiguilles de jonction de la voie unique avec les voies 1 et 2 doivent être disposées de façon à donner la voie de gauche aux trains et machines entrant en gare, excepté toutefois dans les gares pourvues d'une voie directe où ces aiguilles

doivent donner la voie directe au passage des trains franchissant la gare en vitesse (Art. 291 bis).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 75. - Les Aiguilleurs spéciaux des postes non enclenchés sont chargés du nettoyage, du graissage et des menus travaux d'entretien de leurs aiguilles en se conformant aux instructions des Chefs de section, Conducteurs et Chefs - poseurs de la Voie.

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

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

=Chapitre IV=

==Composition des trains==

===§ 1er. - Prescriptions communes à tous les trains===

Art. 76. - Les trains se classent en :

- 1° Trains de voyageurs,
- 2° Trains mixtes,
- 3° Trains de messageries,
- 4° Trains de marchandises et trains de service,
- 5° Trains légers.

Les **trains de voyageurs** assurent les transports à grande vitesse conformément aux observations du Livret de marche.

Les **trains mixtes** transportent des voyageurs et des marchandises. Leur itinéraire est réglé de manière à permettre les échanges des wagons dans les gares qu'ils desservent.

Les **trains de messageries** assurent normalement le transport des marchandises en grande vitesse, principalement des denrées, en cas de besoin celui des marchandises en petite vitesse, exceptionnellement celui des voyageurs.

Les **trains de marchandises** ne transportent que des expéditions de petite vitesse. Très exceptionnellement, certains de ces trains peuvent transporter des voyageurs.

Les **trains de service**⁷ assurent les transports de service (ballast, matériaux, distribution et reprise de matériel aux embranchements particuliers situés en dehors des gares, etc.). Leur composition est assujettie aux mêmes règles que celle des trains de marchandises.

La circulation des machines chasse-neige est assimilée à celle des trains de service, à moins qu'elles ne soient expédiées au lieu et place d'un train supprimé, ou en tête d'un train de l'Exploitation, ou encore comme machine isolée avec marche tracée à l'avance.

Les **trains légers** sont des trains à composition réduite, transportant soit des voyageurs seulement, soit des voyageurs et des marchandises.

Ils peuvent circuler sur toutes les lignes du réseau, conformément au Livret de marche. Ils y sont désignés par l'indice **TL** inscrit au-dessus du numéro du train. Ils desservent, en totalité ou en partie, les gares, stations et haltes, y compris les haltes TL (Art. 30).

Au point de vue de la vitesse et de l'exécution des prescriptions du Règlement général les trains transportant des troupes sont assimilés aux trains de voyageurs lorsqu'ils comprennent au plus 24 véhicules (les véhicules à plus de trois essieux comptant pour deux unités), aux trains mixtes lorsqu'ils comprennent de 25 à 30 véhicules et aux trains de marchandises quand ils en comprennent plus de 30.

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°, et dans les manoeuvres sur les voies accessoires des gares.

Le Chauffeur peut au besoin être remplacé par un Ouvrier, Manoeuvre, 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° Manoeuvres dans les gares,
- 2° Circulation des trains de service,

⁷ On les appelle aussi trains de ballast, alors même qu'ils sont affectés à des transports de service autres que le ballast proprement dit.

3° Secours et renforts aux trains de toute nature. Des Ordres de service du Directeur de 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° Remorque des trains de 30 kilomètres au plus de parcours,
- 2° Secours des trains de toute nature,
- 3° Manoeuvres dans les gares,
- 4° Traction des trains de service,
- 5° 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.

Art. 80. - Dans tous les trains (autres que les trains de service et les trains légers dont **tous** les véhicules sont munis du frein continu), le wagon dans lequel se placé le Conducteur de tête doit être relié à la machine en contact avec le train au moyen d'une corde permettant de sonner la cloche du tender.

Art. 81. - Toutes les fois qu'un train doit circuler de nuit ou porter des signaux d'annonce, on doit prendre les dispositions nécessaires pour que les signaux d'arrière soient visibles pour les Agents des gares et de la voie.

Art. 82. - Dans certaines gares, des Visiteurs dépendant du Service du Matériel et Traction sont chargés de visiter tous les véhicules.

Les Chefs de service doivent exclure des trains le matériel qui leur est signalé par ces Agents comme étant hors d'état de circuler, ou qu'ils considèrent eux-mêmes comme tel.

Les Chefs de service doivent également vérifier ou faire vérifier que les wagons chargés passent librement sous le gabarit et que leur chargement n'excède pas le poids maximum fixé par le service de la Traction.

==§ 2. - Prescriptions concernant tous les trains transportant des voyageurs⁸==

Art. 83. - Dans tout train transportant des voyageurs et non muni de l'intercommunication pneumatique, un Agent doit pouvoir circuler le long ou à l'intérieur des voitures à voyageurs.

En conséquence, les gares de formation groupent les voitures à voyageurs de manière que, pendant la marche, un des Conducteurs puisse les aborder et se porter à la voiture d'où partirait un appel, pour se rendre compte du fait qui l'a motivé.

Art. 84. - Dans tout train, il doit toujours y avoir, entre la machine ou son tender et la première voiture de voyageurs, au moins un véhicule ne portant pas de voyageurs.

Cette obligation ne s'applique ni aux trains légers ni aux trains formés en cas de secours, ni aux trains de composition spéciale qui en auront été dispensés par le Ministre des Travaux Publics.

⁸ Pour la composition des trains militaires, voir le Règlement sur les transports ordinaires (Guerre et Marine).

Art. 85. - Il est interdit d'admettre dans les trains transportant des voyageurs, les animaux et objets dangereux pour lesquels des Règlements de police prescrivent des précautions spéciales.

Art. 86. - Pour l'application des articles 83 à 85, ne sont pas considérés comme voitures à voyageurs les véhicules affectés aux Agents de l'Etat, y compris les Agents des Postes ou de l'industrie privée, aux toucheurs de bestiaux (Art. 97), chargés d'accompagner certains transports, ni aux Agents de la Compagnie chargés d'assurer dans le train un service déterminé.

===§ 3. - Composition des trains de voyageurs⁹ proprement dits===

Art. 87. - Les trains de voyageurs sont remorqués par une seule machine, sauf le cas où un renfort est nécessaire pour monter une rampe, ou par suite d'une affluence extraordinaire de voyageurs, de l'état de l'atmosphère, d'un accident exigeant le secours, ou de toute autre circonstance analogue. Est également autorisée l'adjonction d'une machine expédiée d'un dépôt à un autre, ou allant prendre un service sur la ligne, ou rentrant au dépôt après avoir fait un service sur la ligne.

Sauf en cas de secours, il est interdit d'atteler en double traction une machine non pourvue du frein continu à un train dans lequel ce frein fonctionne.

Il est interdit d'atteler plus de deux machines à un train de voyageurs. L'adjonction d'une troisième ne peut être autorisée que dans le cas de secours d'un train conduit par deux machines.

Art. 88. - Les trains de voyageurs sont munis du frein continu et ne peuvent comprendre plus de 24 véhicules à 2 ou 3 essieux.

Tout véhicule à plus de trois essieux est compté pour 2 véhicules.

Art. 89. - Les véhicules munis de ressorts de choc et de traction peuvent seuls être admis dans les trains de voyageurs.

L'attelage doit être fait de sorte que les tampons soient toujours en contact.

Art. 90. - Il est interdit d'admettre dans les trains de voyageurs les wagons chargés de rails, les pièces de bois ou de fer dont la longueur dépasse celle d'un wagon, le noir animal, les fûts de sang, les cuirs verts et autres matières infectes.

Toutefois, on peut y admettre les fûts de sang, du 1^{er} octobre au 31 mars.

Art. 91. - Les wagons chargés de bestiaux, transportés par trains de voyageurs, doivent, autant que possible, être placés à l'arrière des voitures à voyageurs. Cette disposition est obligatoire pour les wagons chargés de porcs.

===§ 4. - Composition des trains mixtes===

⁹ Ces trains sont dénommés trains de luxe, rapides, express ou omnibus, sur les tableaux de la marche des trains.

Art. 92. - Les prescriptions de l'article 87, du 2° alinéa de l'article 89 et de l'article 91 sont applicables aux trains mixtes.

En général, les trains mixtes ne doivent pas avoir plus de 24 véhicules. Toutefois, ceux dont la vitesse, indiquée au tableau de marche, ne dépasse pas 40 kilomètres à l'heure peuvent être composés de 30 véhicules.

Art. 93. - il est interdit de mettre dans les trains mixtes des wagons à traction rigide et à tampons secs, à moins qu'ils ne soient séparés des voitures contenant des voyageurs par un wagon muni de ressorts de choc et de traction, s'ils sont isolés, et par trois de ces wagons, s'ils forment un groupe de deux ou plus. Ils doivent d'ailleurs, autant que possible, être placés à l'arrière des voitures à voyageurs.

Art. 94. - Les wagons chargés de rails ou de pièces de bois reposant sur deux wagons au moins ne sont admis dans les trains mixtes qu'à la condition :

- 1° D'avoir des ranchers ou des rebords assez élevés pour empêcher la chute du chargement;
- 2° D'être séparés des voitures contenant des voyageurs par un véhicule n'en contenant pas.

Sur les lignes où il n'existe pas de trains réguliers de marchandises, les wagons chargés de noir animal, fûts de sang, cuirs verts ou matières analogues, de pièces de bois ou de fer dont la longueur excède celle de deux wagons, peuvent entrer dans les trains mixtes, pourvu qu'ils soient séparés des voitures contenant des voyageurs au moins par un véhicule n'en contenant pas.

En outre, les wagons contenant des matières infectes doivent être placés à l'arrière des voitures à voyageurs.

===§ 5. - Composition des trains de messageries===

Art. 95. - Les trains de messageries sont remorqués en général par une seule machine.

Ces trains ne peuvent comprendre plus de 30 véhicules à 2 ou 3 essieux. Tout véhicule à plus de 3 essieux est compté pour deux unités.

===§ 6. - Composition des trains de marchandises===

Art. 96. d'un train

Le nombre des wagons chargés de marchandises est limité comme Suit:

Sections à pente ou rampe	En simple traction	En double traction
Ne dépassant pas 8 millimètres par mètre	65	65
De plus de 8 millimètres jusqu'à 10.....	60	65
De plus de 10 millimètres jusqu'à 15.....	50	65
De plus de 15 millimètres jusqu'à 20.....	40	50
De plus de 20 millimètres et au dessus	30	40

Si le train renferme des wagons vides, deux wagons vides comptent pour un wagon chargé. Toutefois, à moins d'autorisation spéciale, le nombre de wagons vides ou chargés d'un train de marchandises ne doit pas dépasser 65.

Sur certaines sections présentant des pentes de plus de 8 millimètres par mètre, les trains de marchandises peuvent être composés d'un nombre de wagons supérieur aux limites fixées par le tableau précédent, toujours avec le maximum de 65. Ces exceptions, subordonnées à des précautions particulières, font l'objet d'instructions spéciales.

Art. 97. - Les Préposés des Douanes en service, les Agents de l'État ou des Compagnies privées formant l'escorte de certains transports et les toucheurs de bestiaux prennent place dans les fourgons des Conducteurs.

Toutefois, lorsque le nombre de toucheurs dépasse dix, on leur affecte une voiture de 3^{ème} classe. Si la gare de départ n'est pas pourvue de voitures ou n'a pas été prévenue 24 heures à l'avance, cette prescription n'est applicable qu'à partir du point où le train trouve une voiture disponible.

Art. 98. - Les trains de marchandises *transportant des voyageurs* conservent, au double point de vue de la composition et de la charge, leur caractère de trains de marchandises; mais sur les parties de leur parcours où ils transportent des voyageurs, ils sont soumis aux prescriptions des articles 83 à 85.

Dans ces trains, les wagons chargés de rails, de pièces de fer ou de bois dont la longueur excède celle de deux wagons, doivent être séparés des voitures à voyageurs au moins par un véhicule n'en contenant pas.

==§ 7. - Composition des trains légers==

Art. 99. - Le livret de marche mentionne les conditions particulières applicables aux trains légers (limitation du nombre des places, ou des classes, exonération de certaines natures de transports, etc.).

En aucun cas, leur composition ne peut dépasser **seize essieux**, non compris ceux de la locomotive et du tender, mais y compris les essieux de la voiture motrice, si l'appareil moteur est contenu dans un des véhicules portant des voyageurs ou des marchandises.

Art. 100. - La formation des trains légers et le personnel qui leur est affecté sont déterminés ainsi qu'il suit :

1° - Les véhicules sont tous munis du frein continu

Le personnel peut se réduire au Conducteur - chef seul qui prend place dans l'un quelconque des véhicules et se sert, s'il y a lieu, de l'appareil du frein comme moyen de communication avec le Mécanicien.

Si la machine est disposée de telle sorte que le Conducteur - chef puisse y accéder facilement pendant la marche, son personnel peut être réduit au Mécanicien seul. Mais alors 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 de *secours*.

2° - Les véhicules ne sont pas tous munis du frein continu

Il ne peut y avoir plus de deux véhicules non munis du frein continu et ils doivent être attelés en queue. Le Conducteur - chef prend place dans un de ces véhicules qui doit être muni d'un frein à vis. Il est mis en communication avec le Mécanicien au moyen de la corde qui fait sonner la cloche du tender (Art. 80).

Le Conducteur - chef peut être seul, mais le personnel de la machine se compose toujours d'un Mécanicien et d'un Chauffeur.

S'il y avait plus de deux véhicules ou plus du tiers du nombre total des véhicules non munis du frein continu, on procéderait comme au 3°.

3° - **Aucun des véhicules n'est muni du frein continu**

Le nombre des véhicules à freins montés, y compris celui du Conducteur - chef, est déterminé d'après le tableau de l'article suivant.

Le Conducteur - chef ou l'un des Conducteurs est mis en communication avec le Mécanicien au moyen de la corde qui fait sonner la cloche du tender. Quant au personnel de la machine, il se compose toujours d'un Mécanicien et d'un Chauffeur.

===§ 8. - Nombre et position des freins===

Art. 101. - Les trains de **voyageurs** et **mixtes non munis du frein continu** comprennent une proportion minimum de freins montés déterminée par le tableau suivant:

Vitesses normales supposées uniformes	Vitesses maxima	Déclivités	Nombre de freins à vis ¹⁰ (machine et tender non compris)
55 km/h et au-dessus	75 km/h	Jusqu'à 8 mm	1 frein pour 6 véhicules
41 à 54 km/h	70	Jusqu'à 10 mm	1 frein pour 6 véhicules
	70	Au-dessus de 10 jusqu'à 15	1 frein pour 5 véhicules
	60	Au-dessus de 15 jusqu'à 18	1 frein pour 4 véhicules
	60	Au-dessus de 18 jusqu'à 20	2 freins pour 5 véhicules
40 et au-dessous	54	Au-dessus de 20 jusqu'à 26	2 freins pour 5 véhicules
	60 km/h	Jusqu'à 10 mm	1 frein pour 10 véhicules
	60 km/h	Au-dessus de 10 jusqu'à 12	1 frein pour 9 véhicules
	60 km/h	Au-dessus de 12 jusqu'à 14	1 frein pour 8 véhicules
	60 km/h	Au-dessus de 14 jusqu'à 16	1 frein pour 7 véhicules
	60 km/h	Au-dessus de 16 jusqu'à 18	1 frein pour 6 véhicules
	60 km/h	Au-dessus de 18 jusqu'à 20	1 frein pour 5 véhicules
	54 km/h	Au-dessus de 20 jusqu'à 26	1 frein pour 3 véhicules
40 km/h	Au-dessus de 26 jusqu'à 31	2 freins pour 5 véhicules	

Dans les trains **munis du frein continu** la proportion des freins à vis indiquée dans le tableau ci-dessus doit être observée, en général¹¹.

Toutefois, si la vitesse normale du train dépasse la plus grande vitesse normale prévue dans la colonne t du tableau pour la même déclivité, le nombre des freins à vis doit être celui qui correspond, d'après le tableau et pour la même déclivité, à la vitesse normale qui se rapproche le plus de celle du train.

Dans tous les cas, il suffit que le frein de tête et le frein d'arrière soient montés.

En cas de dérangement du frein continu, si le train n'a pas la proportion de freins montés fixée par le tableau précédent, le Conducteur - chef opère de la façon suivante pour se rendre à la première gare où il pourra prendre le ou les Conducteurs qui lui sont utiles (le Conducteur - chef est autorisé, dans ce cas, à faire arrêter le train dans une gare où le tableau de marche ne prévoit pas d'arrêt). Si, en réduisant la vitesse normale du train, le Conducteur - chef peut observer les prescriptions du tableau ci-dessus, cet Agent donne

¹⁰ Dans le calcul du nombre des véhicules, les voitures de plus de trois essieux comptent pour deux unités ; Elles comptent ainsi pour deux unités bas le calcul des freins montés quand elles ont plus de trois essieux freinés.

¹¹ Par exemple, il n'y a pas lieu de l'observer dans le cas où pour avoir le nombre de freins fixé par le tableau ci-dessus, il serait nécessaire d'ajouter un véhicule à frein à vis, si cette addition doit entraîner le dédoublement du train.

au Mécanicien l'ordre de marcher à cette vitesse réduite et lui fixe, d'après les indications de la colonne 2, la vitesse maximum qu'il ne doit pas dépasser. Si, même en réduisant ainsi la vitesse, les conditions énoncées dans le tableau ne peuvent être réalisées, le Conducteur - chef prescrit alors au Mécanicien de marcher avec une vitesse modérée (telle qu'il puisse toujours s'arrêter dans la partie de voie en vue, s'il se présente un obstacle ou un signal).

Ces prescriptions sont applicables tant que le nombre des freins montés est inférieur aux indications du tableau.

Les prescriptions ci-dessus sont applicables aux trains légers quand ils ne remplissent pas les conditions prévues par les 1° et 2° de l'article 100.

De plus, pour gagner la gare où le personnel pourra être complété, le Conducteur - chef prend place dans le dernier des véhicules à frein. Jusqu'à ce que le fonctionnement du frein continu soit rétabli, le train est soumis aux prescriptions concernant les trains légers non munis du frein continu (Art. 100 -3°).

Art. 102. - Les trains de **messageries** sont en général munis du frein continu. L'article 101, sauf le premier et l'avant-dernier alinéa, leur est applicable.

Lorsque, par exception, ces trains sont composés en matériel non muni du frein continu, le nombre de freins montés doit être celui qui est fixé par le tableau de l'article 101, majoré de deux unités.

En aucun cas la vitesse des trains de messageries non munis du frein continu ne pourra dépasser le maximum absolu de 70 kilomètres à l'heure.

Art. 103. - Les trains de **marchandises** transportant ou non des voyageurs comprennent, **outre le frein de tête**, un nombre minimum de freins montés déterminé par le tableau suivant :

Vitesses normales supposées uniformes	Vitesses maxima	Déclivités	Nombre de freins à vis (machine et tender non compris)
50 km/h et au-dessous ¹²	55 km/h	Jusqu'à 3 mm	1 frein pour 17 véhicules
	55 km/h	Au-dessus de 3 jusqu'à 7	1 frein pour 13 véhicules
	55 km/h	Au-dessus de 7 jusqu'à 10	1 frein pour 11 véhicules
40 et au-dessous	50 km/h	Jusqu'à 3 mm	1 frein pour 33 véhicules
	50 km/h	Au-dessus de 3 jusqu'à 4	1 frein pour 22 véhicules
	50 km/h	Au-dessus de 4 jusqu'à 7	1 frein pour 17 véhicules
	50 km/h	Au-dessus de 7 jusqu'à 10	1 frein pour 13 véhicules
36 et au-dessous	45 km/h	Jusqu'à 5 mm	1 frein pour 60 véhicules
	45 km/h	Au-dessus de 5 jusqu'à 6	1 frein pour 45 véhicules
	45 km/h	Au-dessus de 6 jusqu'à 8	1 frein pour 28 véhicules
	45 km/h	Au-dessus de 8 jusqu'à 10	1 frein pour 20 véhicules
	45 km/h	Au-dessus de 10 jusqu'à 12	1 frein pour 14 véhicules
	45 km/h	Au-dessus de 12 jusqu'à 14	1 frein pour 10 véhicules
	45 km/h	Au-dessus de 14 jusqu'à 15	1 frein pour 9 véhicules
	40 km/h	Au-dessus de 15 jusqu'à 17	1 frein pour 8 véhicules
30 et au-dessous	30 km/h	Au-dessus de 17 jusqu'à 20	1 frein pour 7 véhicules
25 et au-dessous	25 km/h	Au-dessus de 20 jusqu'à 22	1 frein pour 6 véhicules
	25 km/h	Au-dessus de 22 jusqu'à 26	1 frein pour 5 véhicules
	25 km/h	Au-dessus de 26 jusqu'à 31	1 frein pour 4 véhicules

Ces chiffres supposent le train de marchandises composé exclusivement de wagons chargés. On compte comme chargés tous ceux qui ne sont pas tout à fait vides. Si le train renferme des wagons vides, on

¹² Sur les lignes à voie unique, la vitesse **normale** des trains de marchandises ne peut dépasser 46 km/h.

compte deux vides comme un chargé.

Lorsqu'un train de marchandises est remorqué par deux machines attelées en tête, la seconde compte comme deux freins. Toutefois, la seconde machine n'est plus comptée comme frein, ni à la montée des rampes supérieures à 3 mm, ni à la descente des pentes supérieures à 12 mm.

Lorsqu'une machine est attelée en queue du train, elle compte pour deux freins à la montée des rampes inférieures à 20 mm. Elle ne compte pas comme frein sur les rampes plus fortes ni sur les pentes.

Une machine non attelée en queue du train ne compte jamais comme frein.

Si accidentellement un train de marchandises n'a plus le nombre réglementaire de freins montés parce qu'un Conducteur a été détaché du train pour le couvrir, ou pour toute autre cause, le Conducteur - chef donne au Mécanicien **l'ordre écrit** de marcher à une vitesse modérée (telle qu'il puisse toujours s'arrêter dans la partie de voie, en vue).

Art. 104. - Les wagons de marchandises à frein, formant l'effectif réglementaire prescrit par les articles 101 et 103 pour les trains mixtes et de marchandises et pour les **trains légers** non munis du frein continu (Art. 100 – 3°), et par les articles 101 et 102 pour les trains de messageries non munis du frein continu, doivent peser au maxis 9 tonnes (tare et chargement cumules).

Dans ces trains un wagon de marchandises à frein ne remplissant pas cette condition, ou dont tous les essieux ne sont pas freinés, équivaut à un demi - frein.

Art. 105. - Tout train *autre qu'un train léger* **doit comprendre au moins deux freins montés.**

Lorsqu'un train se trouve accidentellement n'avoir qu'un seul frein monté, parce qu'un Conducteur a été détaché pour le couvrir ou pour toute autre cause, le Conducteur - chef donne au Mécanicien **l'ordre écrit** de marcher à une vitesse modérée (telle qu'il puisse toujours s'arrêter dans la partie de voie en vue), jusqu'à la première gare où il peut remplacer les Conducteurs qui lui manquent.

Par exception, un train **muni du frein continu en bon état** qui n'aurait accidentellement qu'un seul frein monté peut continuer sa marche, sans ralentir, jusqu'à la première gare où il peut compléter son effectif.

Toutes les fois qu'il y a lieu de compléter le nombre des Conducteurs, le Conducteur - chef est autorisé à faire arrêter le train à une gare où le tableau de marche ne prévoit pas d'arrêt.

Art. 106. - **La position des freins montés** est fixée comme suit:

1° Dans les *trains transportant des voyageurs* (à l'exception des **trains légers** dont tous les véhicules sont munis du frein continu (Art. 100), il doit toujours y avoir un frein sur la dernière voiture contenant des voyageurs ou à l'arrière de cette voiture.

2° Dans *tous les trains* (autres que **les trains légers**), le dernier frein doit se trouver :

- Sur les sections à déclivités ne dépassant pas 5 millimètres, dans l'un des cinq derniers véhicules,
- Sur les sections à déclivités de plus de 5 millimètres jusqu'à 10, dans l'un des deux derniers véhicules,
- Sur les sections à déclivités dépassant 10 millimètres, dans le dernier véhicule.

Toutefois, des wagons avariés dirigés sur les ateliers peuvent être attelés en queue des trains, mais sous la réserve expresse que les avaries de ces wagons ne soient pas de nature à compromettre la régularité de l'exploitation.

Dans les **trains légers** dont tous les véhicules ne sont pas munis du frein continu, le dernier véhicule à frein monté doit être :

- L'un des deux derniers, si les déclivités ne dépassent pas 10,
- Le dernier, si les déclivités dépassent 10.

3° Sur les sections où les trains ont à gravir des rampes supérieures à 3 millimètres par mètre, la deuxième moitié du train doit contenir au moins la moitié du nombre réglementaire des freins.

=CHAPITRE V=

Circulation des trains, dispositions communes aux lignes à double voie et aux lignes à voie unique

==1° Prescriptions générales==

Art. 107. - Les Inspecteurs principaux sont chargés de distribuer aux Agents sous leurs ordres les livrets de marche, graphiques, ordres de service, etc., intéressant la circulation.

Art. 108. - Tous les ordres écrits et les bulletins qui doivent être remis, dans les cas prévus au présent Règlement, par les Agents des gares aux Agents des trains, et réciproquement, à l'effet d'autoriser, prescrire ou annoncer des mouvements de trains ou de machines, doivent toujours être signés très lisiblement par l'Agent qui les délivre.

Art. 108 bis. - Bien que le texte du présent Règlement vise uniquement l'emploi du télégraphe dans les communications de service, les dépêches peuvent également être échangées par le téléphone.

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

Dans tous les cas, les dépêches réglementaires échangées par le téléphone sont inscrites textuellement, sous un numéro d'ordre, sur le registre du poste expéditeur et du poste récepteur, au moment même de leur transmission avec mention de la date et de l'heure. Chaque poste fait connaître le numéro d'inscription de la dépêche au poste correspondant, qui le reproduit sur son propre registre. Toute dépêche téléphonique doit être collationnée.

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

==2° Prescriptions concernant les gares==

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

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

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

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

10 minutes si les deux trains ont la même vitesse,

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

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

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

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

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

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

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

===§ 2. - Départ des trains===

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

1° Que les attelages sont complets et bien faits;

2° Que, dans les trains munis du frein continu, cet appareil fonctionne bien;

3° Que les trains comprennent le nombre réglementaire de véhicules à freins;

4° Que la communication réglementaire est établie entre le véhicule monté par le Conducteur de tête et le tender;

- 5° Que les signaux d'arrière sont en place et allumés en temps utile;
- 6° Que les signaux d'annonce des trains facultatifs ou spéciaux sont en place;
- 7° Que les lanternes d'intérieur des voitures à voyageurs sont allumées, s'il y a lieu;
- 8° Que le chargement des wagons ne présente aucune chance de dérangement en route;
- 9° Que les Conducteurs sont à leur poste;
- 10° Que les Agents de la Traction ont terminé la visite et le graissage des véhicules et ne sont pas exposés à être surpris par la mise en marche du train;
- 11° Que les allumeurs de lampes sont descendus de la toiture des voitures.

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

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

Art. 111. - Les signaux des trains et les lanternes d'intérieur des voitures doivent être allumés

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

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

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

Au départ, les signaux d'arrière et les lanternes des voitures sont allumés par les soins des Chefs de 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. 112. - Aucun train ne doit partir d'une gare avant l'heure fixée par le tableau de marche, sauf les cas spéciaux qui font l'objet des articles 230, 328 et 329.

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 place.

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 représentant¹³ 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,

¹³ 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.

alors même que le Conducteur de tête ne les aurait pas encore confirmés.

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 de départ du train, un agent auquel il transmet, par dépêche télé graphique 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 par 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. 115. - Les voies principales doivent être dégagées dans toute l'étendue de la gare pour que l'on puisse effacer les signaux avancés en vue de la réception d'un train attendu.

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

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

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

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

Dès que le train entre en gare, cet Agent fait d'abord le signal de 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. 119. - Les sémaphores (et carrés) destinés à maintenir les intervalles entre les trains doivent être appuyés par des pétards :

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

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

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

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

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

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

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

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

===§ 5. - Dispositions spéciales - certaines stations et haltes non pourvues de signaux fixes de protection===

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

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

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

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

===§ 6. - Garage des trains===

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

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

Le Conducteur - chef doit, dans tous les cas, (aider à la manoeuvre 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.

==3° Prescriptions spéciales aux Conducteurs¹⁴==

===§ 1^{er} - Service dans les gares et en route===

Art. 126. - Les Conducteurs en service doivent toujours avoir:

- Un drapeau rouge et un drapeau vert; Une lanterne à verres blanc, rouge et vert et des allumettes,
- Des pétards,
- Les tableaux et graphiques de la marche des trains¹⁵,
- Le Livret de Règlements à l'usage des Conducteurs.

Le Conducteur de tête doit avoir en plus une montre bien réglée et un cornet pour donner le signal de départ.

Art. 127. - En prenant son poste:

- Chaque conducteur s'assure que le frein qui lui est confié fonctionne bien,
- Le Conducteur - chef examine les attelages et les chargements et en signale les défauts au Chef de service,
- Le Conducteur de tête s'assure que la corde manoeuvrant la cloche du tender a été placée par les soins de la gare, et qu'il peut faire sonner cette cloche.

Art. 128. - Le Conducteur d'arrière veille à ce que les signaux d'arrière du train soient placés et allumés, en temps utile, par les Agents des gares. Lors des arrêts aux gares, il signale au Chef de service les lanternes éteintes ou dont l'éclairage est insuffisant, afin qu'elles soient immédiatement remises en état.

Art. 129. - En route, les Conducteurs surveillent leur train et la voie pendant tout le temps où ils ne sont pas occupés au service des bagages et des marchandises. Ils se tiennent à portée de leur frein, prêts à obéir aux signaux qui peuvent leur être faits par le Mécanicien au moyen du sifflet.

¹⁴ En général, on comprend aussi sous cette dénomination les Wagonniers et les Agents chargés temporairement de la manoeuvre des freins.

¹⁵ Ces documents ne sont pas distribués aux Wagonniers. Les Conducteurs autres que le Conducteur - chef ou le Conducteur de tête ne reçoivent que les graphiques de la marche des trains.

Lorsqu'ils entendent l'explosion d'un pétard, ils serrent immédiatement leurs freins, sans attendre le signal du Mécanicien.

S'ils s'aperçoivent d'un fait nécessitant l'arrêt, ils serrent leurs freins, afin d'appeler l'attention du Mécanicien, et agitent leur drapeau rouge ou leur lanterne rouge, pour que ce signal puisse être transmis au Mécanicien, soit par un autre Conducteur, soit par un Agent des gares ou de la Voie. Si le frein continu fonctionne, les Conducteurs provoquent l'arrêt en ouvrant le robinet de leur vigie, si elle en est munie.

Le Conducteur de tête sonne la cloche du tender aussitôt qu'il s'aperçoit d'un fait de nature à compromettre la sécurité de la marche.

Bien que les prescriptions des articles 160 à 178 s'adressent principalement aux Mécaniciens, les Conducteurs de tête doivent s'y conformer en ce qui les concerne, et mentionner sur leur journal les négligences ou infractions qu'ils ont constatées relativement à l'exécution de ces prescriptions par les Mécaniciens.

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.

Art. 131. - Les Conducteurs surveillent l'état des bottes à huile et, dès l'arrivée en gare, signalent au Chef de service les véhicules qui ont chauffé, afin qu'ils soient remis en état ou différés.

Ils surveillent également le chargement des wagons, le font consolider s'il est dérangé et, s'il ne peut être promptement rétabli, font différer les wagons.

Ils surveillent spécialement le bâchage des wagons contenant des marchandises inflammables.

Pendant la route, s'ils s'aperçoivent que des colis peuvent tomber sur la voie ou éprouver

des déplacements dangereux pour la sécurité de leur train ou de trains circulant sur la voie opposée, ils ne doivent pas hésiter à faire arrêter le train (voir Art. précédent). Ils réparent ensuite les chargements compromis, en réclamant au besoin le concours du Mécanicien de manière à pouvoir atteindre sans accident le point où les wagons mal chargés pourront être remis en état ou différés.

Art. 132. - Il est interdit aux Agents des trains de se tenir ou de circuler sur les toitures des véhicules des trains en marche.

Sauf en cas de force majeure, il leur est interdit de se tenir, pendant la marche, sur des palettes des faux - tampons de wagons munis de frein à levier; ces palettes ne doivent servir que pendant les manoeuvres.

Art. 133. - Dans tout train muni du frein continu, les Conducteurs laissent au Mécanicien le soin d'en modérer la marche.

Si le train n'a pas le frein continu, à l'approche des bifurcations, des aiguilles en pointe, des pentes et des gares où le train doit s'arrêter, les Conducteurs agissent sur leurs freins pour rapprocher les sabots des roues, et se tiennent prêts à serrer rapidement s'il en est besoin. De plus, sur les pentes de 15 millimètres, et au-dessus, si la vitesse dépasse les limites réglementaires, les Conducteurs doivent, sans attendre le signal du Mécanicien, serrer les freins sans cependant les enrayer, de manière à maintenir sans brusques variations la vitesse dans ces limites.

Art. 134. - Les Conducteurs doivent s'assurer, autant que possible, que les signaux de couverture prescrits par les articles 116 à 121 sont faits en temps utile; ils signalent, sur le journal de train, les irrégularités qu'ils ont pu constater.

Art. 135. - **Lorsqu'un train s'arrête à une gare ou à un poste de signaux, le premier soin du Conducteur - chef doit être de s'assurer que la présence du train a été reconnue. Si les Agents de la gare ou du poste sont absents, ou si, pour une cause quelconque, ils ne couvrent pas le train au moyen des signaux fixes, le Conducteur - chef pourvoit lui-même à sa couverture.**

Les mêmes mesures sont prises d'office par le Conducteur d'arrière si, par suite de la position du train, cet Agent se trouve plus près du poste que le Conducteur - chef.

===§ 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 sort 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 1500 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.

===§ 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, et, le jour comme la nuit, de pétards. 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 voie¹⁶ 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 poste¹⁷ d'assurer la couverture. Si cet Agent lui 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.

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,

¹⁶ 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.

¹⁷ 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.

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 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, ayant 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 remplacé à l'arrière par l'un des autres Conducteurs, au besoin même par le Conducteur de tête, jusqu'à ce que le personnel du train ait été complété.

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°), 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'Art. 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 signaux fixes ne sont pas couverts pendant leur stationnement, ni après leur départ, s'ils sont à l'heure; s'ils sont **en retard**, le Conducteur - chef se conforme aux prescriptions suivantes :

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

Le Conducteur, quand il peut disposer d'un Agent du train, peut, s'il le juge utile, au lieu d'avoir recours au Chef de station, se faire couvrir par l'Agent du train, conformément à l'article 139 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, on se conformant aux instructions des articles 248 à 255 ci-après, pour les lignes à double voie, et des articles 332 à :343, 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 Règlements 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 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 ses 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 le 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 resserre 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 manoeuvres 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 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 manoeuvres, s'approcher avec précaution des trains ou parties de train qu'il doit remorquer ou manoeuvrer, démarrer sans secousse et éviter les arrêts brusques.

Pendant les manoeuvres, 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 manoeuvres conduites par un Mécanicien seul.

Dans les manoeuvres 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, 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 tableau 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 ou le passage aux gares.

Ils usent, d'autre part, de tous les moyens en leur pouvoir pour arriver à l'heure, sans cependant dépasser la vitesse normale de plus de 50%. La vitesse d'un train ne doit jamais dépasser le maximum inscrit pour chaque section de ligne dans le livret de marche, ni la plus faible des vitesses maxima afférentes aux types des machines qui le remorquent.

Elle est, en outre, soumise aux limitations suivantes :

- 1° - 70 kilomètres à l'heure pour les trains de messageries non munis du frein continu,
- 2° - 55 kilomètres à l'heure pour les trains mixtes et de marchandises,
- 3° - A la descente des fortes pentes.

Trains de voyageurs, mixtes et de messagerie	54 km/h sur les pentes supérieures à 20 mm jusqu'à 26 mm	
	40 km/h sur les pentes supérieures à 26 mm	
Trains de marchandises	De vitesse normale supérieure à 40 km/h	55 km/h sur les pentes inférieures ou égales à 10 mm
	De vitesse normale ne dépassant pas 40 km/h	50 km/h sur les pentes inférieures ou égales à 10 mm
	De vitesse normale ne dépassant pas 36 km/h	45 km/h sur les pentes inférieures ou égales à 15 mm
		40 km/h sur les pentes supérieures à 15 mm jusqu'à 17 mm
		30 km/h sur les pentes supérieures à 17 mm jusqu'à 20 mm
	25 km/h sur les pentes supérieures à 20 mm	

4° La vitesse des trains remorqués par deux machines en tête est limitée à 70 kilomètres à l'heure,

5° Lorsqu'un train est poussé par une machine à l'arrière, la vitesse ne doit jamais dépasser 35 kilomètres s'il y a une machine remorquant le train à l'avant, et 25 kilomètres s'il n'y a pas de machine remorquant le train à l'avant,

6° Lorsqu'une machine circule cheminée en arrière, la vitesse ne doit pas dépasser 40 kilomètres si elle est attelée à un train, et 50 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.

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 manoeuvrer 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'Ingénieur 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 Toutes 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.**

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 manoeuvre 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 manoeuvre 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 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 manoeuvre du disque, ou à la gare, afin de permettre au Conducteur de tête de s'y renseigner¹⁸.

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

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 manoeuvrer 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 manoeuvre 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.

¹⁸ Dans le cas où un disque est manoeuvre 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.

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 depuis le carré qui précède la bifurcation jusqu'à ce que le dernier véhicule du train ait franchi les aiguilles de la bifurcation.

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

Si le disque et le carré sont à voie libre, mais **si le bras sémaphorique correspondant à la direction qu'il doit suivre est à l'arrêt**, le Mécanicien s'arrête le plus rapidement possible. S'il n'a pu s'arrêter avant d'engager les aiguilles de la bifurcation, il ne doit refouler son train, pour prendre ensuite la bonne direction, que sur l'ordre du Conducteur - chef qui prend la direction de la manoeuvre et s'entend, à cet effet, avec l'Aiguilleur.

Si le disque est à l'arrêt, le Mécanicien se conforme aux prescriptions des 2° et 4° alinéas de l'article 171, sauf en ce qui concerne l'arrêt au poste de manoeuvre 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 fie tête, dès que le carré est effacé, pourvu que le sémaphore correspondant à la direction qu'il doit suivre autorise le passage.

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

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

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 manoeuvre et s'entend, à cet effet, avec l'Aiguilleur.

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

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

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

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

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

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

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

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 une 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 de 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, aux 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),

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 aux 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 aux mouvements 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. 182. - Pour éviter que, pendant la manœuvre, des wagons ou parties de trains abandonnés à eux-mêmes ne soient mis en mouvement, par le vent, par leur propre poids sur les pentes, ou par toute autre cause, on doit serrer le nombre de freins à vis nécessaires. En cas d'insuffisance de ces appareils, on doit caler un ou plusieurs wagons ou les embarrer avec des pièces de bois passées dans les rais des roues d'un même essieu.

Lorsqu'il y a lieu de faire une coupure dans un train, les mêmes mesures doivent être prises

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

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

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

Art. 183. - Les signaux prévus à l'article 6 doivent être faits aux points convenables pour que les Mécaniciens évitent les chocs brusques entre les tranches qu'ils raccordent et pour que les wagons ne dépassent pas les extrémités des voies.

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

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

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

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

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

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

Art. 184. - Les Agents du Matériel et Traction, qui travaillent à des wagons en stationnement, signalent leur présence en plaçant un signal rouge sur le premier wagon du groupe dont ces wagons font partie, du côté où il pourrait être tamponné par la manoeuvre. Si le groupe peut être tamponné des deux côtés, on place le signal rouge à chacune des extrémités. Un wagon isolé est assimilé à un groupe.

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

Art. 185. - A chaque mouvement exigeant un aiguillage, l'Agent commandant la

manoeuvre doit s'assurer que les Aiguilleurs sont à leur poste et vérifier autant que possible si les aiguilles sont bien disposées.

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

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

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

1° De passer entre un quai et des wagons circulant ou stationnant sur la vole 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 manoeuvres 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 manoeuvre 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 manoeuvres à la machine, l'Agent commandant la manoeuvre doit, en outre, se rendre compte constamment de la position occupée par l'attaleur. A 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 manoeuvre 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 manoeuvres.

Art. 189. - Dans les manoeuvres, les véhicules doivent être attelés entre eux et à la machine au moyen des tendeurs. Les chaînes de sûreté doivent être accrochées ou relevées.

Art. 190.- Les machines sont attelées aux véhicules et dételées par les Agents des gares.

Quand plusieurs machines sont attelées ensemble, l'accrochage et le décrochage des machines "titre 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 manoeuvres 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 intérieure 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 manoeuvres.

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

=CHAPITRE VI=

Dispositions spéciales aux lignes à double voie

1° Protection des manoeuvres

Art. 192. - Le premier soin de l'Agent commandant une manoeuvre qui engage une ou

plusieurs voies principales doit être de s'assurer que chacune de ces voies est et demeurera couverte pendant toute la durée des manoeuvres par des signaux d'arrêt (art. 61 à 63).

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

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

Le signal supplémentaire peut être fait soit par un Agent, soit en plaçant entre les rails de la voie à protéger un drapeau rouge le jour, une lanterne rouge la nuit. Il est inutile s'il existe un carré ou un sémaphore maintenu à l'arrêt en avant du point où la voie principale doit être engagée.

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

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

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

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

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

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

2° Circulations extraordinaires

Art. 194. - Dans chaque gare, il est tenu un registre spécial sur lequel le Chef de service inscrit, au fur et à mesure qu'il en a connaissance, les ordres, avis ou annonces concernant les trains facultatifs, spéciaux, supplémentaires ou de service, la circulation des machines isolées, l'interdiction de certains trains facultatifs, les garages extraordinaires, le changement ou la suppression des garages ordinaires.

Les mesures du même genre, dont le Chef de service peut, aux termes des règlements, prendre l'initiative, doivent également être mentionnées sur le registre qui doit être signé par les Chefs de gare ou leur représentant, au moment où ils prennent le service.

3° Trains facultatifs spéciaux, supplémentaires, machines isolées

§ 1.- Trains facultatifs et spéciaux

Art. 195. - Les Inspecteurs principaux commandent les trains facultatifs et les trains spéciaux.

En outre, les Chefs de gare de formation autorisés par les Inspecteurs principaux peuvent commander des trains facultatifs et des trains spéciaux jusqu'à une gare de formation suivante, qui les fait continuer, s'il y a lieu; ils en avisent l'inspecteur principal et les gares de dépôt de machines.

Art. 196. - Dans le cas d'un train spécial, l'Inspecteur principal (ou le Chef de gare autorisé) règle sa marche en indiquant :

- 1° Les heures d'arrivée et de départ à toutes les gares et stations qu'il dessert,
- 2° Les vitesses moyennes sur les différentes sections,
- 3° Les points où il doit se garer et les garages des trains qu'il doit dépasser,
- 4° S'il y a lieu, les parties de son parcours sur lesquelles fonctionnent des services de ballast et de matériaux.

La gare de départ indique cette marche sur le journal du Conducteur - chef et en remet des exemplaires aux autres Conducteurs et au Mécanicien.

Le Conducteur - chef doit s'assurer, avant de transmettre le signal de départ, que le Mécanicien est pourvu de cette marche.

Art. 197. - Les trains facultatifs et spéciaux peuvent n'être pas annoncés à l'avance.

Toutefois, ils sont annoncés soit par avis écrit, si le délai le permet, soit par dépêche, si le télégraphe fonctionne. Ils sont, de plus, signalés, autant que possible, par les signaux du train précédent. Si les dispositions utiles à cet égard n'ont pas été prises par la gare de départ, elles le sont par la première des gares d'arrêt du train précédent qui aura pu être prévenue télégraphiquement avant le passage de ce train.

Quand une gare fait placer sur un train le signal constituant le dispositif de signalement d'un train facultatif ou spécial, elle indique sur le journal du premier train le point où il doit être enlevé.

Dans le cas où il serait impossible de placer ou d'enlever le dispositif de signalement en cours de route au point voulu, on se dispense de signaler les trains facultatifs ou spéciaux sur tout ou partie de leur parcours¹⁹.

Art. 198. - Lorsque l'activité du trafic nécessite la mise en marche régulière, pendant un certain temps, d'un train facultatif ou spécial, l'Inspecteur principal en informe l'Ingénieur en Chef de l'Exploitation qui le régularise par un Ordre de service.

Tout train facultatif ou spécial ainsi régularisé est assimilé à un train régulier et n'est plus annoncé ni par le télégraphe ni par le train précédent.

§ 2. — Trains supplémentaires

¹⁹ En effet, d'une part, ce signalement n'est pas obligatoire (Art. 25), et, d'autre part, un train facultatif ou spécial doit être signalé que par le train qui le précède immédiatement.

Art. 199. - En cas d'affluence de voyageurs, les trains de voyageurs et mixtes peuvent être dédoublés au départ de certaines gares de formation.

Le train créé dans ces circonstances est désigné sous le nom de train supplémentaire. Il prend le numéro bis du train qu'il double, marche à la même vitesse, le suit à 10 minutes au moins d'intervalle, sauf sur les lignes où l'emploi du block - system permet de réduire cet intervalle, et s'arrête aux mêmes gares.

Dans certaines circonstances, il peut arriver que le train supplémentaire créé pour doubler un train régulier soit lui-même insuffisant. Il est alors créé un deuxième train supplémentaire qui prend le numéro du train initial suivi de la désignation **ter**.

Le train *ter* est alors considéré, par rapport au train *bis*, comme ce dernier, par rapport au train initial, et les dispositions des articles 200 à 204 ci-après lui sont applicables.

Art. 200. - Lorsqu'un train est doublé par un supplémentaire, la gare de départ avise:

1° Le Conducteur - chef du premier train, sur une feuille que cet Agent fait émarger par toutes les gares où il s'arrête,

2° Les Conducteurs et le Mécanicien du train supplémentaire, en leur remettant une marche tracée d'après celle du premier train, retardée de 5 minutes au moins sur les lignes à block - system, et de dix minutes au moins sur les autres.

Il est interdit au Conducteur - chef de donner le signal de départ avant d'avoir reçu cette marche et de s'être assuré que le Mécanicien en est également pourvu.

Art. 201. - Il peut arriver que le premier train, d'après sa marche normale, se gare pour laisser passer un train plus rapide. Si le train supplémentaire ne peut, en raison de l'intervalle qui le sépare du premier, atteindre ce point de garage sans s'exposer à retarder le train plus rapide, ou s'il est en retard, les gares pourvues de voies de garage retiennent le train supplémentaire qui ne doit être expédié que dans les conditions de l'article 232.

Art. 202. - **Un train supplémentaire doit toujours être signalé par le train qu'il double (Art. 24).** Le Conducteur - chef du premier train donne, à cet égard, au Conducteur d'arrière, les instructions utiles.

En outre, autant que l'état des communications le permet, il est annoncé par le télégraphe, Par fil direct et de poste ce poste, au moment de son départ de la gare qui l'a informé.

Dans les gares de dépôt, le Chef de service en avise immédiatement le Chef de dépôt.

Art. 203. - Afin de ne pas retarder les opérations de transbordement dans les gares d'embranchement et le départ des trains correspondants, il est recommandé de charger le plus possible le premier train, si les circonstances le permettent, sauf toutefois sur les lignes non munies du block - system.

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. 239 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^o, 2^o, 3^o et 4^o de l'article 196 et le maintien des intervalles (Art. 109).

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.- Les machines isolées ne sont pas en général annoncées par des avis écrits ou télégraphiques, mais elles sont signalées .autant que possible par les trains qui les précèdent, comme les trains facultatifs ou comme les trains spéciaux (Art. 25).

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.

Art. 207. - Les machines de renfort placées à l'arrière des trains ne sont pas annoncées. Les signaux d'annonce de circulations extraordinaires portés par ces trains ne s'appliquent donc pas à la machine de renfort qui les suit au contact ou à faible distance (Art. 164) et ne sont pas répétés par cette machine.

Les machines qui auraient à circuler haut-le-pied doivent, autant que possible, être attelées en adjonction aux trains réguliers ou facultatifs, dont la vitesse n'excède pas le maximum fixé pour leur type.

Toutefois, sauf en cas de secours, les machines non munies du frein continu ne doivent pas être adjointes à un train sur lequel ce frein fonctionne.

4^o Tains de service

Art. 208. - Les trains, de service sont de deux catégories :

1^o Trains accidentels,

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

Les règles de leur composition et le nombre des freins montent 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 manoeuvrer 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. 209. - Un train de service **accidentel** ne peut être exécuté que sur l'ordre de l'Inspecteur principal, écrit ou télégraphique et déterminant, au moins sommairement, l'Itinéraire du train. Toutefois, en cas d'urgence, l'inspecteur principal peut autoriser les Chefs de gare à expédier ces trains, sans Ordre de service, dans les conditions fixées aux articles 212 et suivants.

Art. 210. - Un service permanent **de ballast et de matériaux** ne peut être organisé qu'en vertu d'un Ordre de service spécial de l'Ingénieur de la Voie, visé par l'Ingénieur de Traction et approuvé par l'Inspecteur principal de l'Exploitation.

Cet Ordre de service est transmis :

- 1° Aux Chefs des gares situées sur le parcours du train de ballast,
- 2° Aux Chefs des gares de formation qui peuvent avoir à lancer des trains sur ce parcours,
- 3° Aux Chefs de train principaux qui ont sous leurs ordres des Conducteurs en service sur ce parcours.

Les Chefs de train principaux s'assurent que tous les Conducteurs qui sont dans ce cas ont reçu l'Ordre de service.

Art. 211. - Lorsqu'il n'y a sur une section qu'un seul service de ballast, comme c'est le cas le plus ordinaire, les trains de ce service ne sont pas assujettis à une marche tracée d'avance. Dans ce cas, l'Ordre de service indique d'une manière précise:

- 1° Les gares ou points kilométriques entre lesquels les trains ont à circuler sur les voies principales
- 2° Les points de garage des wagons et machines,
- 3° Les heures limites du travail,
- 4° La durée du repos à donner aux Mécaniciens et Conducteurs,
- 5° Les mesures spéciales qu'il peut y avoir lieu de prescrire dans l'intérêt de la sécurité et de la régularité du service.

Lorsqu'il y a sur une même section plusieurs services de ballast, les trains *d'un seul de ces services* peuvent circuler sans marche tracée d'avance.

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

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

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

L'attention du Conducteur - chef doit se porter particulièrement sur les signaux d'arrière des trains de l'Exploitation, de sorte que le signalement des trains supplémentaires, facultatifs ou spéciaux, ne puisse lui échapper. Il doit aussi s'enquérir, avant son départ d'une gare, auprès du Chef de service, si des trains supplémentaires, facultatifs ou spéciaux sont annoncés. Mais il ne doit

pas oublier que des trains facultatifs ou spéciaux peuvent être expédiés sans être signalés. En conséquence, pendant tout le temps où son train circule ou stationne sur les voies principales, il doit se tenir sur ses gardes et agir toujours comme si un train était attendu.

Art. 213. - Il est interdit de faire monter les hommes sur les wagons chargés des trains de service, à moins qu'il ne leur soit possible de s'y maintenir sans effort pendant la marche et au moment des arrêts.

Art. 214. - **Sur les voies principales**, en dehors des gares, le 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 manoeuvre des aiguilles, à l'entrée et à la sortie des sablières.

Pour les manoeuvres 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. 215. - A moins d'une **autorisation écrite** de l'Inspecteur principal, les trains de ballast marchent sur les voies principales dans le sens normal. Les manoeuvres à contre-voie, autres que celles autorisées dans les gares pour les trains de l'Exploitation, leur sont interdites. En conséquence, toutes les fois que l'Ordre de service indique un point autre qu'une gare comme limite du parcours des trains de ballast le Service de la Voie y établit une communication 1-2.

Les aiguilles de cette communication sont manoeuvrées par un Agent de la Voie qui en dehors des moments où il les manoeuvre les tient constamment cadencées.

Art. 216. - Sur un parcours quelconque, la vitesse d'un train de Service est soumise aux mêmes limitations que celles 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 marche – Détresses - Secours

§ 1^{er} - Annonce des retards des Trains

Art. 218. - Les retards excédant **15 minutes** pour les trains de voyageurs ou mixtes et **30 minutes** pour les trains de marchandises doivent être annoncés par le télégraphe, conformément aux prescriptions des articles 219 à 223, jusqu'à la première gare de secours²⁰.

Art. 219. - Toute gare où un train est retenu plus de 15 (ou 30) minutes pour une cause quelconque, *sans avoir besoin de secours*, doit prévenir, par fils direct et omnibus, les gares en avant jusqu'à la première gare de secours, afin d'éviter le déplacement inutile des machines de réserve et donner ensuite l'indication de l'heure du départ du train.

Les dépêches à passer dans ce cas doivent être ainsi conçues :

Première dépêche :

Train N°.... est retenu à.... pour.....

Deuxième dépêche :

Train N°.... part de.....à ..., hm.

Art. 220. - Les gares pourvues de postes télégraphiques *normalement*²¹ sur circuit, et qui ne sont pas gares de secours, passent la dépêche prévue à l'article 218 immédiatement après le départ ou le passage du train en retard, *lorsqu'aucun retard n'a encore été signalé*.

Cette dépêche doit être ainsi conçue :

Train N°....., en retard de.... h. ... m.

Si un *retard déjà annoncé* se trouve réduit ou augmenté de **10 minutes** ou plus, s'il s'agit d'un train de voyageurs ou mixte et de **20 minutes** ou plus, s'il s'agit d'un train de marchandises, les gares sur circuit, intermédiaires entre celle qui crée l'avis et la gare de secours, renouvellent l'avis.

Art. 221. - Les gares de secours opèrent comme les gares ordinaires normalement sur circuit en ce qui concerne l'annonce du retard des trains. Elles retiennent les annonces de retards qu'elles reçoivent, au moins jusqu'à l'heure réglementaire de passage des trains en retard, sauf les exceptions qui font l'objet des articles 224 et 226.

Elles communiquent immédiatement aux Chefs de dépôts, ou, à défaut, au mécanicien de la machine de secours, toutes les dépêches relatives aux retards.

Art. 222. – Sur certaines lignes désignées par Ordre de service, toutes les fois qu'un train de voyageurs est en retard de **20 minutes**, le Chef de gare sur circuit, qui aurait dû recevoir avis de ce retard et qui n'a rien reçu, doit demander des nouvelles de ce train à la première gare sur circuit du côté du train attendu. Si depuis l'heure réelle de passage à cette gare, le train a pris un retard de **20 minutes**, le Chef de la gare qui interroge en avise la première gare de secours en avant. Celle-ci fait alors partir la machine de réserve.

Art. 223. – Les gares qui sont normalement *sur communication directe* n'ont pas à

²⁰ Les gares de secours sont celles dans lesquelles doit se trouver, pendant la durée du service, une machine de réserve prête à partir. Elles sont indiquées au graphique de la Marche des trains.

²¹ Les gares sur circuit sont désignées par des instructions des Inspecteurs principaux.

annoncer les retards des trains de passage.

Elles annoncent, le cas échéant, les retards des trains garés chez elle, par une dépêche conforme à celle prévue à l'article 220.

Pendant qu'elles sont ouvertes au service, elles doivent, du reste, lorsqu'elles ont un train garé, rentrer momentanément dans le circuit pour demander des nouvelles de tout train en retard de plus de **15 ou 30 minutes**, si son passage intéresse le train garé.

Art. 224. – Tout **retard de plus d'un heure** dans la marche d'un train transportant des voyageurs doit être annoncé télégraphiquement par la première gare qui en a connaissance à la gare de secours la plus voisine dans le sens de la marche du train et par celle-ci aux gares de secours suivantes, jusqu'au point de destination du train. La dépêche fait connaître sommairement les motifs du retard.

Art. 225. - Toute gare qui estime qu'un train en retard pourra regagner le temps perdu dans une mesure suffisante, soit dans la marche soit par une réduction du stationnement, ou autrement, est autorisée à retenir les dépêches relatives au retard de ce, train.

Art. 226. - Sur les lignes à circulation très active, il peut être utile d'annoncer des retards inférieurs aux chiffres de 15 (ou 30) minutes et de renouveler cette annonce pour des variations inférieures à 10 (ou 20) minutes.

Il peut être utile aussi, pour renseigner promptement les gares qu'intéresse particulièrement la circulation de certains trains (gare d'embranchement, de dépôt, de garage, etc.) de faire continuer sans délai une dépêche d'annonce de retard au delà de la première gare de secours ou d'annoncer les retards par fil direct.

Ces cas particuliers font l'objet d'instructions locales des Inspecteurs principaux.

§ 2. - Intersion des trains - Changements 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 et 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 garage assez longue pour contenir le train, se à l'extérieur de la voie principale qu'il suit soit à l'extérieur de l'autre voie principale 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 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. 229. - Un train qui naît dans une gare peut, en cas de retard des trains qui devraient normalement le précéder, être expédié avant eux aux conditions ci-après :

Si le train naissant est moins rapide²² que le train en retard, il ne peut être expédié qu'au tant qu'il est possible de maintenir entre les deux trains les intervalles fixés par l'article 228 sans augmenter le retard du second train.

Si le train naissant a la même marche ou une marche plus rapide que celle du train en retard, il suffit de maintenir entre les départs des deux trains les intervalles réglementaires (Art. 109).

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.

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.

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

²² Celui des deux trains qui est le moins rapide est celui qui, d'après le Livret de marche, met le plus de temps pour effectuer le trajet de la gare - considérée au point de garage suivant.

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

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

Si le garage est impossible, soit parce que les voies normales de garage sont occupées, soit parce que le garage sur les voies opposées ou sur l'autre voie principale troublerait la circulation des trains 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 manoeuvre 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.

Art. 234. - Certaines dérogations, soit aux articles 228 et 229 (expédition des trains hors tour), soit à l'article 232 (garage des trains en retard), peuvent être autorisées, mais exclusivement par des Ordres de service de l'Ingénieur en Chef de l'Exploitation.

§ 3. - Correspondance des trains aux embranchements

Art. 235. - Les limites dans lesquelles les trains de voyageurs peuvent être retardés dans les gares d'embranchement pour attendre les trains correspondants, en cas de retard de ces derniers, sont fixées par des Ordres de service de l'Ingénieur en Chef de l'Exploitation.

Ces Ordres de service déterminent de plus les cas exceptionnels dans lesquels on peut créer des trains spéciaux ou adjoindre des voitures à voyageurs à certains trains de marchandises pour faire continuer les voyageurs qui ont manqué la correspondance.

Art. 236. - Lorsqu'une gare d'embranchement expédie un train de voyageurs sans attendre un train correspondant, elle en avise toutes celles des gares desservies par le premier train qui sont maintenues habituellement. dans le circuit, par la dépêche suivante :

Train N° Part 0 H.....m .sans attendre le Train N° en retard dehm. par suite de

Si elle ne connaît pas exactement l'importance ou les causes du retard, elle n'en lance pas moins cette dépêche, sauf à la compléter ultérieurement.

La dépêche est transmise jusqu'au point de destination du train, par fil omnibus ou par fil direct, suivant la situation des gares qui doivent la recevoir.

§ 4. - Création de trains pour remplacer des trains en retard

Art. 237. - Lorsqu'une gare de formation est avisée d'un retard considérable d'un train de voyageurs, elle peut, dans certains cas, créer un train destiné à le remplacer sur le reste de son trajet.

Un Ordre de service de l'Ingénieur en Chef de l'Exploitation désigne les gares qui peuvent prendre cette mesure et les trains auxquels elle s'applique.

Art. 238. - Le train créé suit exactement la marche du train qu'il remplace et en prend le numéro.

En général, le train en retard continue au delà de la gare où il a été remplacé. Il est alors considéré comme train spécial sur le reste de son parcours, et on le distingue de son remplaçant par la désignation de *spécial* ajoutée à la suite de son numéro. Ce train spécial peut aller plus vite que son remplaçant et ne s'arrêter qu'aux gares et stations pour lesquelles il y a des voyageurs.

Le train en retard peut être supprimé au delà du point où il a été remplacé, dans certains cas exceptionnels indiqués par l'Ordre de service prévu à l'article 237.

§ 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 *wagon de secours*, chargé des agrès et outils nécessaires en cas d'accident. Les machines partant au secours ne prennent ce wagon que s'il y a lieu de penser qu'il est nécessaire.

Art. 241. - **Si le télégraphe est interrompu**, les machines de secours partent à la rencontre des trains, dès que leur retard est de **20 minutes** pour les trains de voyageurs et de **40 minutes** pour les trains rie marchandises. Ce délai est augmenté du chiffre du retard qui a pu être annoncé par le poste télégraphique précédent.

Art. 242. - Pour les lignes sur lesquelles l'article 222 n'est pas appliqué, on opère de la manière suivante, quand le télégraphe fonctionne

Avant d'expédier la machine de secours, la gare interroge la gare de secours précédente par fil direct si possible, et par fil omnibus en lui passant la dépêche suivante :

Donnez nouvelles du train N°....

En même temps, elle prévient la machine de réserve de se tenir prête à partir.

Si la réponse indique que le train a dépassé la gare de secours interrogée, la machine de secours part dans les délais ci-dessus.

Si la réponse indique que le train n'est pas encore arrivé à la gare de secours interrogée, la machine ne part pas, et le Chef de service attend l'annonce du retard du train, qui devra lui être adressée ultérieurement par la gare de secours précédente.

Art. 243. - Quand un Chef de gare envoie une machine au secours d'un train **s'éloignant de sa gare** (ce qui ne peut, d'ailleurs, avoir lieu que sur la demande du Conducteur - chef de ce train), il en avise immédiatement la gare de secours située en avant de ce train, afin qu'elle s'abstienne d'expédier sa machine. L'avis indique le numéro du train en détresse et sa position.

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 manoeuvres 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^o 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 concerta 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^o 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.

Art. 247. - Sur les lignes non munies du Block - system, toutes les fois qu'une machine va au secours d'un train, le Mécanicien du premier train qui la suit à moins d'une heure d'intervalle doit être informé, par un bulletin, de l'heure du départ de cette machine, et, Si possible, du point où est le train à secourir.

Lorsque la machine a été expédiée par la gare de secours **en avant**, le même avis est donné par la gare ou elle a changé de voie pour aller effectuer le secours.

§ 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 peut 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 Km 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 Km 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 t,aiv/gin,' du train »~ (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 (l'une gare vers un train stationnant on pleine voie) sont subordonnés à l'exécution rigoureuse (les 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 manoeuvre 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 dit 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 (le manoeuvre 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 ries 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 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 manoeuvre.

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 a 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. 265 - Tous les trains doivent s'arrêter avant d'entrer sur la voie unique temporaire.

En conséquence, sauf les gares d'arrêt général, les gares ou postes situés 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.

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

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

Art. 266. - Sur les lignes munies de block system, en cas de pilotage, le block continue à fonctionner, à moins que les circonstances locales ne s'y opposent²³, entre les deux points considérés comme têtes de voie unique, comme si le service se faisait sur deux voies. Pendant toute la durée du pilotage, les signaux fixes des postes situés sur la voie unique temporaire s'adressent exclusivement ceux de la voie 1 aux trains impairs, ceux de la voie 2 aux trains pairs, circulant les uns et les autres sur la voie unique. En conséquence, la couverture de l'obstacle ainsi que des trains circulant sur la voie encombrée, doit être assurée au moyen des signaux à main.

Si la position des signaux enclenchés s'oppose à l'entrée sur la voie unique temporaire ou à la sortie de cette voie, les Chefs de gare de tête font supprimer les enclenchements correspondants.

Les Chefs de gare de tête de la voie unique temporaire préviennent les Bloqueurs de leur gare de l'établissement du pilotage.

§ 2. - Devoirs des Agents qui organisent le pilotage

Art. 267. - Le Chef de gare qui organise le pilotage délègue comme Pilote un Agent de sa gare ou des trains. Il lui remet, pour l'accréditer auprès des Agents des gares, des trains et de la Voie, un ordre écrit et signé ainsi conçu:

M....., est désigné comme Pilote de..... à- Date et signature.

Art. 268. - Lorsqu'il est nécessaire, par suite de la durée du service ou pour toute autre cause, de remplacer l'Agent désigné comme Pilote, cette mesure peut être prise par l'un ou l'autre des Chefs de gare de tête de la voie unique temporaire.

Dans ce cas, il relire des mains dit Pilote l'ordre écrit qui lui avait été remis pour justifier de sa qualité et remet au nouveau Pilote un ordre ainsi conçu

M.....est désigné comme Pilote de à.....en remplacement de M...— Dale, heure et signature.

Art. 269. - S'il existe des aiguilles ou des cisailles à des points intermédiaires de la voie unique temporaire (communication de voies, ballastière, embranchements quelconques), le Chef de gare qui organise le pilotage doit placer un Garde à chacun de ces points en lui donnant, **contre reçu, la consigne écrite** de ne laisser aucun train engager les voies principales par les aiguilles ou les cisailles. Il recrute au besoin ces Gardes parmi les Agents de la Voie.

S'il existe déjà des Aiguilleurs sur ces points, ils doivent être avertis de l'interception

²³ Ce cas se présente en particulier sur les lignes comprenant plus de deux voies principales sur les sections où les deux voies sont éloignées l'une de l'autre et en général toutes les fois que les signaux d'une voie ne peuvent être facilement aperçus par le mécanicien circulant sur l'autre voie.

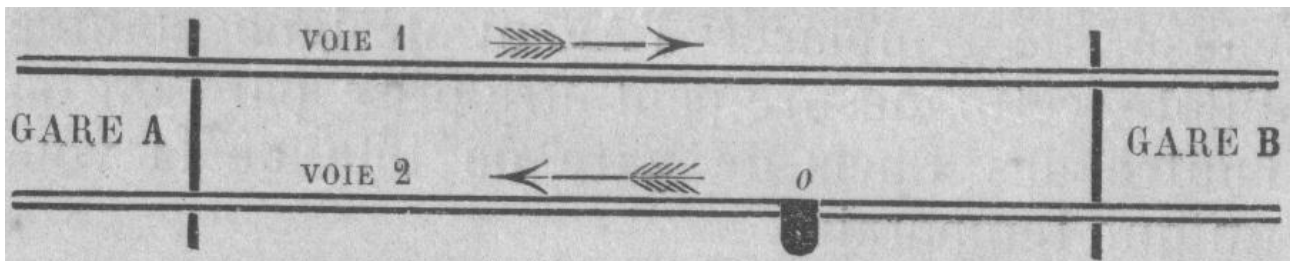
d'une des voies et la même consigne écrite leur est donnée **contre reçu**.

Enfin, s'il existe des postes de block ou des points intermédiaires de la voie unique temporaire, les bloqueurs doivent être prévenus, par consigne écrite, de l'organisation du pilotage par le Chef de gare qui l'établit.

Le Chef de gare qui fait passer le premier train à contre-voie ne doit le laisser partir qu'après avoir reçu l'assurance que ces mesures ont été prises.

Art. 270. - Pour faire fonctionner le pilotage, le Chef de gare qui l'organise opère comme suit :

Supposons que l'obstacle soit au point O sur la voie 2 entre les deux gares consécutives A et B.



Si le Chef de gare qui expédiera les trains à contre-voie (B dans l'exemple ci-dessus) a connaissance de l'interception avant d'en avoir été informé par son collègue de la gare A chargé d'organiser le pilotage (Art. 264), il en donne avis à celui-ci par la voie la plus prompte (dépêche télégraphique, piéton, voiture)²⁴ et arrête toute circulation vers l'obstacle (à l'exception de la machine de secours, s'il y a lieu).

Si, au contraire, le Chef de la gare A. est prévenu le premier, il avertit immédiatement la gare B par le télégraphe et, à défaut, par l'avis écrit par lequel il organisera le pilotage.

Après qu'il a pris, en ce qui le concerne, les mesures prescrites à l'art. 265, il peut procéder de deux manières :

1^{ère} manière (de beaucoup la plus simple et recommandée de préférence, surtout sur les lignes à grand trafic, quand il n'en doit pas résulter trop de retard dans la circulation).

- Le Chef de la gare A se trouve avoir une machine disponible ou sait qu'un train circulant dans le sens normal ne tardera pas à arriver à sa gare. Il passe alors la dépêche suivante:

J'établis pilotage sur la voie (un) qui devient voie unique. Je nomme M....., Pilote par ordre écrit dont cet agent et porteur. Si le télégraphe ne fonctionne pas, cette dépêche, complétée si possible par l'indication de la position de l'obstacle et de sa nature, est remise par écrit à la machine disponible ou au train au moyen duquel s'organise le pilotage.

La Chef de la gare A se sert également soit de la machine disponible, soit du train, pour installer, s'il y a lieu, des Gardes aux aiguilles intermédiaires de la voie unique temporaire, ou pour donner les consignes nécessaires aux Aiguilleurs qui pourraient déjà se trouver sur ces points (Art. 269).

Le Chef de la gare B, au reçu de la dépêche d'organisation, arrête toute circulation vers l'obstacle (sauf la machine de secours, s'il y a lieu), et place un Garde avec consigne écrite à l'entrée de la voie unique. Il en informe la gare A, soit par télégraphe, soit, si le télégraphe est dérangé, en donnant au Pilote, lors de son arrivée, un avis écrit conçu en ces termes:

²⁴ La correspondance télégraphique pour l'organisation et le service du pilotage est passée *en toutes lettres*, sans abréviations, et les réponses doivent mentionner textuellement les instructions reçues et les mesures prises.

Reçu avis d'organisation du pilotage sur voie (un). J'ai placé à ma gare, avec consigne écrite, un Garde à l'entrée de la voie unique. J'ai pris note que M... est nommé Pilote.

2^{ème} manière Le Chef de la gare A estime que pour éviter de trop grands retards il faut faire passer en premier lieu sur la voie restée libre un train à contre-voie (dans l'exemple choisi un train pair sur la voie 1). Il nomme alors un Pilote, le charge de parcourir la voie 1 de A en B, d'installer des Gardes aux aiguilles intermédiaires, de leur donner, contre reçu, les consignes prévues (Art. 269), et enfin de remettre au Chef de la gare B l'avis écrit suivant (complété, s'il y a lieu, par l'indication de la position et de la nature de l'obstacle), qu'il fera lire devant lui au Pilote chargé de l'exécuter :

J'établis pilotage sur voie (un) qui devient voie unique. J'ai nommé Pilote le porteur du présent avis; il suivra la voie (un) de A en B et vous dira si elle est complètement libre ou quels trains et machines il a rencontrés sur cette voie. Je retiendrai tout train (impair). Je place à ma gare un Garde à l'entrée de la voie unique. Le Pilote vous remettra les reçus des consignes qu'il a données aux Gardes des aiguilles intermédiaires. - Date, heure, signature.

Le Chef de la gare B, dès qu'il a reçu cet avis, arrête toute circulation vers l'obstacle (sauf la machine de secours, s'il y a lieu) et place un Garde avec consigne écrite à l'entrée de la voie unique; puis, si le Pilote lui a donné l'assurance que cette voie est libre et les aiguilles intermédiaires gardées, il expédie, à contre-voie, le premier train qui se présente, après avoir remis au Pilote l'avis écrit suivant, destiné au Chef de la gare A:

Reçu par Pilote avis d'organisation du pilotage sur voie (un). J'ai placé à ma gare, avec consigne écrite, un Garde à l'entrée de la voie unique. Signature.

A partir de ce moment, le pilotage est établi.

Art. 271. - En général, le pilotage s'établit entre deux gares consécutives.

Toutefois, s'il existe dans l'intervalle une communication 1-2, elle peut être prise comme tête de voie unique²⁵. Dans ce cas, le Chef de gare qui organise le pilotage installe sur ce point, indépendamment du Garde qui manoeuvre les aiguilles, un second Agent qui remplit les fonctions de Chef de gare.

Lorsqu'il n'est pas possible, faute de personnel ou pour toute autre cause, de profiter d'une communication pour réduire le parcours en voie unique au moment même de l'établissement du pilotage, l'un ou l'autre des Chefs de gare de tête peut le faire ultérieurement. A cet effet, il remet à l'Agent qui doit remplir les fonctions de Chef de gare à la nouvelle tête de voie unique une consigne écrite destinée au Garde de cette aiguille, et un ordre écrit désignant le Pilote en fonctions comme Pilote sur le parcours réduit puis il expédie cet Agent avec le Pilote quand celui-ci repart de sa gare à l'un de ses voyages. Arrivé au changement de voie, cet Agent retire des mains du Garde et du Pilote l'ordre écrit dont chacun d'eux était porteur, leur remet à la place les nouvelles consignes et s'installe à la nouvelle tête de voie unique. A partir de ce moment, la circulation normale est reprise sur le tronçon (le voie qu'il vient de parcourir et le pilotage ne fonctionne plus qu'entre la nouvelle gare temporaire et l'autre tête de voie unique.

Lorsque l'obstacle est compris entre deux changements de voie non situés dans des gares, chacune des gares entre lesquelles le pilotage est établi d'abord opère comme il vient d'être dit, de manière à réduire au minimum le parcours en voie unique.

²⁵ Ceci s'applique en particulier aux bifurcations qui offrent en général une communication permettant de passer directement ou indirectement d'une voie à l'autre.

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 doit toujours être porteur du tableau de la marche des trains.

Il doit être informé d'avance par les Chefs de gare de tête de la voie unique temporaire de toutes les circulations exceptionnelles.

Il règle avec eux l'ordre de passage des trains, de manière à atténuer, autant que possible, les retards, en s'attachant surtout à assurer la régularité des trains de voyageurs et, en première ligne, des express.

Art. 274. - Dans aucun cas, le Pilote ne doit laisser entrer sur la voie unique le premier train qui y circule à contre-voie, avant d'avoir reçu l'assurance que la voie est libre et qu'un Garde placé à l'autre extrémité, a reçu l'ordre écrit de n'y laisser pénétrer aucun train sans la présence du Pilote et sans son ordre.

Art. 275 - Le Pilote accompagne tous les trains et prend place sur la machine.

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

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

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

Sauf dans le cas de double pilotage prévu à l'article 280, le Mécanicien circulant à contre-voie, doit obéir aux signaux fixes de la voie sur 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 les lorrys qu'il serait indispensable d'y faire circuler.

§ 4. - Cessation du pilotage

Art. 278. - Lorsque la circulation peut être rétablie sur la voie interceptée, le Chef de la gare de tête de la voie unique temporaire qui en est informé le premier, en avise immédiatement par écrit ou par télégraphe le Chef de l'autre gare de tête.

Mais le pilotage ne cesse que lorsque le Pilote est rentré à la gare qui expédiait les trains dans le sens normal. Par suite :

Si le Pilote se trouve à cette gare, le Chef de gare le retient, lui retire l'ordre écrit qu'il lui avait remis, et informe le Chef de l'autre gare, télégraphiquement ou par lettre remise au premier train, de la cessation du pilotage.

Si, au contraire, le Pilote se trouve à la gare qui expédiait les trains à contre-voie, il laisse à cette gare par écrit la déclaration qu'il cessera son service à son arrivée à l'autre gare et que la circulation normale peut être reprise. Puis il retourne à cette dernière gare, soit par le premier train soit à pied s'il doit y arriver plus vite par ce moyen.

Art. 279.-Lorsqu'un pilotage est supprimé:

1° Le Chef de gare qui l'a organisé retire l'ordre écrit remis au Pilote et annonce la cessation du pilotage aux Gardes des aiguilles des points intermédiaires

2° Chacun des Chefs de gare retire l'ordre écrit qu'il a donné au Garde de l'entrée de la voie unique et lui indique le numéro du premier train qui doit circuler sans Pilote.

§ 5. - Interceptions entraînant un double pilotage

Art. 280. - Lorsqu'un obstacle **intercepte les deux voies**, si l'interruption 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 deux, 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 de block - system, le block cesse de fonctionner sur toute la section sur laquelle les trains sont pilotés.

Art. 281. - Quand la circulation peut être rétablie, deux cas peuvent se présenter :

1^{er} Cas. - Si l'une des voies est rendue libre avant l'autre, comme c'est le cas le plus ordinaire, le double pilotage est remplacé par un Pilotage simple établi sur cette voie entre les deux gares, et ce pilotage est généralement assuré par celui des deux Pilotes qui accompagne le premier

train devant circuler directement d'une gare à l'autre, quel que soit son sens.

Soient A et B les deux gares de tête qui ont désigné respectivement comme Pilotes Pa et Pb, Supposons que le premier train circulant directement d'une gare à l'autre aille de A vers B.

Lors de la dernière rencontre des Pilotes à l'obstacle, le Pilote Pb, qui est en service du côté de B et qui va cesser ses fonctions, renvoie en B le train qui l'a amené, en lui donnant un ordre écrit (Art. 275), puis il monte avec le Pilote Pa dans le train venant de A qui doit continuer directement jusqu'en B. Lorsque ce train est arrivé en B, le Chef de la gare B retire des mains des deux Pilotes les ordres qui les ont nommés. Il annule celui de son Pilote Pb et remplace celui du Pilote Pa par la consigne écrite suivante :

Voie un (ou deux) libre. Le Pilote Pb cesse ses fonctions. J'ai nommé Pa Pilote unique entre A et B; à son arrivée en A, il remettra copie du présent ordre au Chef de la gare A.

Arrivé en A, le Pilote Pa donne copie de cet ordre au Chef de gare et, à partir de ce moment, le pilotage fonctionne entre A et B, comme un pilotage simple ordinaire.

2^{ème} cas. - *Si les deux voies sont rendues à la circulation en même temps, la cessation du double pilotage a lieu comme suit :*

A la dernière rencontre des Pilotes, celui de ces Agents qui se trouve en service du côté d'où doit venir le premier train circulant normalement d'une gare à l'autre retire des mains de son collègue l'ordre qui l'avait désigné comme Pilote et lui remet en échange l'Avis écrit suivant :

Le Pilote P au Chef de gare de..... Voies un et deux libres. - Pilotage levé.

Chacun des Pilotes rentre ensuite avec le dernier train piloté à sa gare d'origine, où il cesse son service. Ils remettent alors à leurs Chefs de gare respectifs, l'un l'Avis ci-dessus, l'autre les 4otzx ordres écrits nommant les Pilotes. La remise de ces pièces autorise à reprendre, à partir de ce moment, la circulation normale.

Toutefois, le premier train expédié dans la direction de l'obstacle, par **chacune** des gares de tête, après la cessation du pilotage, doit être encore arrêté et des bulletins de marche prudente jusqu'à la gare suivante doivent être remis au Conducteur de tête et au Mécanicien de ce train.

En outre, si le dernier train piloté et suivant la voie normale vient à s'arrêter entre l'obstacle et la gare de tête, il doit être couvert à l'arrière, conformément à l'article 139.

7° Service des Conducteurs sur les lignes à double voie

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

Art. 282. - Le Conducteur de tête pourvoit à l'exécution des consignes énoncées aux articles 212 et 213, 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'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. 283. - 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) 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. 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 manoeuvre 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 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 voies uniques

1° Prescriptions fondamentales

§ 1^{er}. - Service télégraphique

Art. 285. - Toutes les dépêches intéressant la sécurité doivent être passées de gare en gare, avec calme, et en toutes lettres²⁶ (sauf les numéros des trains, qui peuvent être transmis en chiffres) par les Chefs de service, ou, en cas d'absence ou d'empêchement, par l'Agent désigné à cet effet.

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

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

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

Art. 286. - Il est formellement interdit aux gares des lignes à voie unique de donner la communication directe par le fil omnibus, alors même que cela leur serait demandé, sauf l'exception qui fait l'objet de l'Art. 289.

Art. 287. - Sur les sections où il n'y a pas de service de nuit (service suspendu), le service télégraphique commence, dans chaque gare, vingt minutes avant le passage du premier train de la journée, que ce train s'arrête à la gare ou non.

Il finit quand le dernier train de la journée est arrivé à la gare suivante. A cet effet, après le passage de ce train, chaque gare adresse à sa voisine, dans le sens inverse de la marche de ce train, la dépêche ci-après :

Train N° ... est arrivé à ma gare.

Cette dépêche reçue, le service télégraphique peut être clos, mais le poste n'en doit pas moins rester dans le circuit du fil omnibus.

Quand, dans une gare, la circulation de la journée se termine par un croisement de deux trains, cette gare passe la dépêche ci-dessus séparément pour chacun des deux trains. Toutefois, la gare de croisement n'a pas à passer la dépêche pour un train, lorsque le train croiseur continue sa marche au-delà et peut ainsi renseigner la gare voisine.

²⁶ Cette disposition ne s'applique pas aux dépêches télégraphiques, lesquelles sont transmises dans les conditions de l'article 108 bis.

Des modifications à ces dispositions peuvent être prescrites par les Inspecteurs principaux. Ils peuvent, en cas de besoin, faire commencer plus tôt ou finir plus tard le service télégraphique.

Ils peuvent aussi, sur les lignes où le dernier train de la journée *s'éloigne de la gare de secours*, et ne peut être secouru que par l'arrière, faire substituer à la dépêche de clôture de chaque gare une dépêche unique de la gare extrême de parcours du train, annonçant de poste en poste à la gare de secours (ou à la gare de jonction par laquelle le secours peut être envoyé), que le train est arrivé à destination.

Art. 288. - *Sur une section où Il n'y a pas de service de nuit*, s'il est créé un train spécial circulant dans tout ou partie de son parcours après l'heure réglementaire de clôture du service télégraphique, l'avis annonçant la création de ce train doit, autant que possible, indiquer les conditions dans lesquelles le service doit être prolongé ou repris dans chaque gare, afin d'assurer le secours en cas de détresse du train spécial. A défaut d'instructions particulières, chaque gare reste ouverte au service télégraphique depuis l'heure à laquelle le train spécial part de la gare de secours précédente jusqu'au moment où elle reçoit avis de son arrivée à son point terminus ou à la gare de secours suivante.

Art. 289. - *Sur les lignes où circulent des trains de nuit*, le service peut-être interrompu dans certaines gares qui sont dès lors considérées comme n'existant plus pendant l'interruption.

Sur certaines sections, il peut y avoir lieu de classer en plusieurs catégories les gares et service interrompu comprises entre deux gares à service permanent consécutives et de axer pour chaque catégorie, à des heures différentes, la cessation et la reprise du service télégraphique. Dans ce cas, les gares de chaque catégorie fonctionnent, pour cette reprise, comme gares à service interrompu par rapport à celles où le service reprend plus tôt et comme gares à service permanent par rapport à celles où il reprend plus tard.

De même, Sur une ligne où il n'existe pas de service de nuit, le service peut ne commencer dans certaines gares qu'après l'heure fixée pour la reprise du service et cesser avant l'heure fixée pour la clôture du service dans les autres gares de la ligne. Les gares où le service commence plus tard ou finit plus tôt sont alors considérées par rapport à ces dernières comme gares à service interrompu.

Au moment de la cessation du service, elles se retirent du circuit et se mettent sur communication directe. Elles rentrent dans le circuit à la reprise du service.

Pour chacune d'elles, l'Inspecteur principal désigne les trains après le passage desquels le service doit cesser, et fixe l'heure de la reprise, qui doit, en général, être la même pour toutes les gares à service interrompu comprises entre deux gares à service permanent consécutives.

La cessation et la reprise du service ont lieu dans chaque gare de la manière suivante:

1° Cessation du service. - Les gares expédient aux gares voisines des dépêches semblables à celle indiquée dans l'Art. 287, pour les prévenir de l'arrivée du dernier train ou des derniers trains dont elles doivent constater le passage. Aussitôt qu'une gare a reçu cette assurance, elle se retire du circuit et établit la communication directe par le fil omnibus.

2° Reprise du service. - A. l'heure fixée pour la reprise, les gares à service interrompu rentrent dans le circuit, mais elles ne doivent, sous aucun prétexte, intervenir dans le mouvement

des trains avant d'être exactement renseignées sur la position des trains qui ont circulé pendant l'interruption.

A cet effet, à l'heure de la reprise, chacune des gares à service permanent, entre lesquelles se trouvent des gares à service interrompu, passe à l'autre, par le fil omnibus, la dépêche suivante, indiquant tous les trains qu'elle a expédiés dans le même sens que la dépêche, et tous ceux de sens contraire qu'elle a reçus pendant l'interruption du service :

Gare de à gare de

Trains partis pour..... (gare destinataire de la dépêche) depuis train N°..... (train expédié après le passage duquel les gares intermédiaires ont cessé leur service) jusqu'à présent, sont trains N°.....

Trains reçus de..... (gare destinataire de la dépêche) depuis train N°.... (train reçu après le passage duquel les gares intermédiaires ont cessé leur service) jusqu'à présent sont trains N°....

La dépêche doit mentionner, pour chaque direction, les trains (et machines de secours) dans l'ordre où ils se sont succédés, s'il y a eu des interversions, elle l'indique particulièrement. Elle mentionne également les trains facultatifs ou spéciaux qui ont pu être annoncés pendant l'interruption et n'ont pas encore passé lors de la reprise du service.

Si le télégraphe ne fonctionne pas, cette dépêche est transmise de gare en gare par le premier train ou par un exprès, si elle doit ainsi arriver plus tôt.

La gare à service interrompu, recevant ces dépêches de chacune des gares à service permanent entre lesquelles elle est comprise, les rapproche pour voir si tous les trains annoncés comme partis de chacune de ces gares sont arrivés à l'autre. S'il en est ainsi, la gare reprend immédiatement son service.

Dans le cas contraire, la gare à service interrompu se rend compte de la situation des trains qui ont dû déjà la dépasser, mais qui ne sont pas encore arrivés à la première gare à service permanent. A cet effet, si elle ne les a pas vus passer, elle interroge les gares voisines, et c'est seulement lorsqu'elle est fixée sur leur position qu'elle peut intervenir dans la circulation des trains.

Art. 290. - Pendant l'interruption, une gare à service interrompu peut se remettre temporairement dans le circuit, mais *seulement* pour transmettre des demandes de secours ou signaler des faits extraordinaires.

Dans ce cas, elle ne doit jamais intervenir dans le mouvement des trains pendant sa rentrée temporaire dans le circuit; si elle reçoit des dépêches concernant des changements de croisement, des annonces de trains spéciaux, etc., elle se borne à les transmettre au poste suivant. Elle sort d'ailleurs le plus tôt possible du circuit, afin de ne pas retarder les communications entre les gares à service permanent.

§ 2 Désignation des voies de circulation des trains

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 3. - Arrêts commandés par les disques des gares

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

§ 4. - Croisements

Art. 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'Art. 327.

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

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

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

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

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

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

En cas de croisement **accidentel** à une gare (Art. 327), le disque avancé s'adressant au **train auquel a été délivré un ordre écrit d'avancer ou un bulletin de changement de croisement** doit être effacé avant son arrivée. Celui qui s'adresse à l'autre train doit au contraire être **maintenu à l'arrêt**, pour avertir le Mécanicien qu'il doit s'arrêter avant d'aborder la première aiguille. L'entrée en gare est ensuite donnée à celui des deux trains qui se présente le premier comme il vient d'être dit.

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

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

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

Art. 297. - Quand la queue d'un train arrêté dans une gare ne dégage pas complètement le croisement des voies 1 et 2, le Conducteur d'arrière se dirige sans retard vers la tête du côté de l'entre - voie en présentant le signal d'arrêt, pour empêcher un train croiseur de prendre en écharpe

la queue du train arrêté. Il prévient le Conducteur - chef et le Chef de service dès qu'il les rencontre.

Il opère de même sur les lignes où les trains sont renforcés à l'arrière par une machine non attelée, si le renfort, s'étant écarté du train, comme le prévoit l'Art. 164, n'entre pas en gare aussitôt après le train, ou engage le croisement.

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'Art - 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 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, 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 en 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. 300. - L'attention des gares de croisement (en comprenant aussi dans cette catégorie celles qui font l'objet de l'article précédent) **doit toujours se porter sur les dérangements qui ont pu se produire dans la marche normale des trains, et, en particulier, sur les interversions des trains de même sens (Art. 328), de sorte que, si un train précède un train de même sens qu'il devait suivre d'après le tableau, le train de sens contraire ne soit expédié qu'après l'arrivée du train en retard, ou en observant les précautions prescrites pour les changements de croisement (Art. 327).**

Art. 301. - Dans une gare où 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).

§ 6. - Protection des manœuvres dans les gares

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

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

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

En outre, toute manoeuvre qui **engage la voie unique** doit être protégée de la manière suivante par des signaux à main **si elle n'est pas terminée 20 minutes avant l'arrivée du premier**

train attendu, ou si la voie a été accordée à un train de ballast:

- 1° Si la manoeuvre ne doit pas dépasser le poteau - limite de protection, le signal d'arrêt à la main doit être fait à **100 mètres** au moins du point extrême occupé par la manoeuvre dans la direction du train ou des trains attendus. Le signal à main est inutile, s'il existe un carré ou un sémaphore en avant de la manoeuvre (dans la direction du train attendu), pourvu que le signal fixe soit maintenu à l'arrêt,
- 2° Si la manoeuvre doit dépasser le poteau - limite, le Chef de gare doit envoyer un Agent couvrir la voie au delà du disque, à la distance fixée par l'article 61.

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

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

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

2° MODIFICATIONS DANS LE SERVICE - TRAINS FACULTATIFS - SPÉCIAUX

§ 1^{er} - Interdiction des trains supplémentaires

Art. 304. - Sur les lignes à voie unique, les trains ne peuvent jamais être dédoublés.

§ 2. - Trains facultatifs et trains spéciaux

Art. 305. - Un train facultatif ne peut avoir lieu, sur une section quelconque de ligne en voie unique, que sur l'ordre des gares de commande désignées par Avis - Circulaires des Inspecteurs principaux. Ces gares sont en général des gares de formation. Une gare de commande ne peut autoriser la circulation d'un train facultatif que jusqu'à la gare de commande suivante, qui en assure la Continuation, s'il y a lieu.

Art. 306. - En règle générale, tout train facultatif doit être signalé par le train précédent (Art. 25), et annoncé d'avance par un avis écrit, ou, en cas d'urgence, télégraphique. Chaque gare de commande annonce ou fait annoncer le train à toutes les gares du parcours jusqu'à la gare de commande suivante par un avis conçu en ces termes :

*Train facultatif N°.....aura lieu le.....(date) de..... à.....(destination définitive).
Prévenez voie, dépôts et ballast.*

On procède comme suit pour transmettre les avis et constater leur réception par les gares :

1° **Avis écrit.** La gare de commande dresse autant d'avis qu'il y a de gares à traverser et les remet, avec une liste de ces gares, au Conducteur - chef d'un train circulant dans le même sens que le train à annoncer, qui en fait la distribution.

La gare de commande peut encore, si elle juge qu'il y a avantage à opérer ainsi, adresser à la gare de commande voisine (dans le sens de la marche du train à annoncer) la liste et les avis, et cette gare les remet alors au Conducteur - chef d'un train circulant en sens inverse, qui en fait la distribution. Dans tous les cas, le train distributeur des avis doit s'arrêter à **toutes les gares** portées sur la liste. Aussi les gares de commande doivent-elles, en général, ne se servir que d'un train dont la marche remplit cette condition. Toutefois, dans les cas d'urgence et si la voie télégraphique ne peut être utilisée, les gares de commande sont autorisées à faire faire la distribution des avis par un train quelconque, en lui donnant l'ordre de s'arrêter dans les gares que, d'après sa marche, il devrait franchir sans arrêt.

A son passage à chacune des gares portées sur la liste, le Conducteur - chef du train distributeur remet l'avis au Chef de service et prend son émargement sur la liste. Arrivé à la dernière gare, il remet la liste émargée au Chef de service et s'en fait donner un reçu sur son carnet.

Si l'avis a circulé, dans le même sens que le train à annoncer, la dernière gare destinataire renvoie immédiatement la liste émargée à la gare de départ du train facultatif, ou, en cas d'urgence, lui accuse réception de cette liste par dépêche transmise, autant que possible, par fil direct, reproduisant textuellement l'avis et faisant savoir si le train est régulièrement annoncé.

2° Avis télégraphique. Cet avis est transmis par la gare de départ du train à annoncer, exclusivement par **fil omnibus** et de poste en poste.

La gare d'arrivée accuse réception de cette dépêche à la gare de départ, autant que possible par fil direct, dans ces termes :

Reçu par fil omnibus la dépêche ci-après de la gare de (gare de départ du train annoncé) (reproduction textuelle de l'avis).

Sur les lignes où il existe des gares à service interrompu, il est interdit d'annoncer, pendant l'interruption du service, un train facultatif devant croiser d'autres trains à une gare à service interrompu.

Art. 307. - Lorsque la gare de départ du train facultatif a reçu, soit la liste émargée 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. 308. - Lorsqu'un train facultatif est régularisé **tous les jours** par un Ordre de service de l'ingénieur en Chef de l'Exploitation, toutes les gares situées sur son parcours doivent immédiatement accuser réception de cet Ordre de service à la gare de commande qui les précède dans le sens de la marche du facultatif. Dès que cette gare a reçu l'accusé de réception de **toutes** les

gares intéressées dépendant d'elle, le train régularisé est assimilé à un train régulier et, par suite, il n'est plus signalé par les trains précédents, ni annoncé par les avis écrits ou télégraphiques (Art. 306).

Lorsqu'un train facultatif n'est régularisé que certains jours de la semaine, on continue à opérer, au point de vue des avis et des dépêches, comme s'il n'était pas régularisé.

Art 309. - Aucun **train spécial** ne peut être mis en marche entre deux gares de commande sans l'autorisation préalable de **chacune** de ces gares. Toutefois, si l'Inspecteur principal le juge utile, une gare de commande peut déléguer ses pouvoirs d'une manière permanente à une gare de commande voisine, qui devient ainsi indépendante de la première pour l'expédition d'un train spécial devant circuler entre les deux, tandis que celle-ci est constamment subordonnée à l'autre.

Les prescriptions des articles 306 à 308, relatives à l'annonce et à l'expédition des facultatifs, sont complétées pour un train spécial par l'indication des points où ce train doit croiser ou dépasser d'autres trains (réguliers ou facultatifs), ou se garer. L'avis est formulé comme suit :

Train spécial aura lieu le ... (date), partira à...h. . . . du (soir ou matin), arrivera à. ...h. du...., croisera train N°... à....., Train N°..... à , etc., se garera du train N°.... à...., du train N° à...., etc., dépassera train N°... à , train N° à. . .,etc. Prévenez voie, dépôts et ballast.

En outre, la gare de départ du train spécial indique la marche de ce train sur le journal du Conducteur - chef, et en remet des exemplaires aux Conducteurs et aux Mécaniciens. Le Conducteur - chef ne donne le signal de départ qu'après qu'il s'est assuré que ces prescriptions ont été remplies.

Art. 310. - Par exception, si la marche d'un train spécial a été publiée par Ordre de service ou Avis - Circulaire, toute gare qui reçoit ce document en accuse immédiatement réception à la gare de commande qui la précède dans le sens de la marche du train spécial. Dès lors, le train qui en fait l'objet est assimilé à un facultatif et il suffit de l'annoncer comme suit :

Train spécial (numéro ou lettre) prévu par.... (Ordre de service ou Avis circulaire N°.....du...) aura lieu le.... (date) de à , Prévenez voie, dépôts et ballast.

Cette annonce est obligatoire, malgré la publication d'Ordres de service ou d'Avis - Circulaires prévoyant les marches de trains spéciaux à date fixe ou éventuelle, et ces documents doivent mentionner l'obligation de la dite annonce.

Toutefois, si un train spécial est régularisé **tous les jours** par Ordre de service, il n'est plus annoncé (Art. 308).

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. 312. - Par surcroît de précaution, **lorsque le télégraphe fonctionne, aucun train facultatif ou spécial ne doit dépasser une gare A avant qu'elle ait obtenu voie libre de la gare suivante B** par l'échange des dépêches suivantes:

(Dépêche de la gare A qui doit expédier ou laisser passer le train facultatif ou spécial à la gare B)

Dernier train reçu gare B est train N°.... Puis - je vous envoyer train facultatif N°.... (ou train spécial) ?

Réponse de B

1^{er} Cas. - (si le dernier train expédié vers A est bien le train Indiqué.)

*Dernier train expédié vers A est train N°....
Envoyez-moi facultatif N°..... (ou train spécial).*

2^{ème} Cas. — (si le dernier train expédié vers A n'est pas le train indiqué)

*Dernier train expédié vers A n'est pas train N°... mais train N°...
Quand vous aurez reçu ce dernier (dernier train expédié de B vers A), envoyez - moi facultatif N° (ou train spécial).*

Pour accélérer le service, la gare A fait sa demande dix minutes au moins avant l'heure réglementaire du départ ou du passage du train facultatif ou spécial.

Cependant, quand ce train doit, avant de quitter la gare A, y croiser un autre train, cette gare ne fait pas la demande tant que le train croiseur n'est pas arrivé.

Si le train croiseur est en retard, la gare doit, aussitôt que son heure d'arrivée réglementaire est dépassée, échanger avec la suivante B les dépêches de changement de croisement (Art. 327). Si le croisement est reporté en B, il est inutile de passer les dépêches prévues par le présent article.

Il n'y a pas lieu non plus de passer les dépêches du présent article, si le train facultatif ou spécial est régularisé **tous les jours** par Ordre de service.

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, 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'annonce 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 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.

3° TRAINS DE SERVICE

Art. 315. - Les trains de service, dont l'itinéraire a été fixé à l'avance, sont assimilés aux trains spéciaux, et circulent conformément aux dispositions des articles 309 à 313.

Art. 316. - Des trains de service peuvent circuler, sans itinéraires fixes, dans les intervalles des passages des trains, en se conformant aux dispositions des articles 208, 210, 211, 213, 214, 216 et 217 et de plus aux suivantes.

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

1° Un train de service ne doit suivre un train marchant dans le même sens qu'à 10 minutes

d'intervalle au moins, ou à 5 minutes, si le train qui le précède est plus rapide,
 2° Il doit toujours être garé **dix minutes** au moins avant l'heure à laquelle les trains réguliers ou annoncés doivent partir de l'une des deux gares entre lesquelles il circule.

Art. 318. - Aucun train de service ne peut quitter une gare sans un ordre du Chef de service. Celui-ci ne le donne qu'après avoir demandé la voie par télégraphe à la gare suivante et l'avoir obtenue; il inscrit cet ordre sur le journal du Conducteur - chef.

Avant de télégraphier, chacune de ces gares s'assure que ses signaux fixes s'adressant aux trains se dirigeant vers l'autre sont à l'arrêt et seront maintenus dans cette position, tant que le train de service n'aura pas dégagé la voie entre les deux gares.

Les dépêches à échanger dans ces circonstances ne diffèrent de celles de l'article 312 que par la substitution des mots « *machine ballast* » à ceux-ci: « *Facultatif No. . . (ou train spécial)* ».

Lorsque le train est arrivé à la gare ou est revenu à son point de départ, la gare qui le reçoit retire aussitôt des mains du Conducteur - chef le journal de train, puis elle télégraphie à l'autre gare :

Machine ballast arrivée ou rentrée Voie libre.

A quoi la gare attaquée répond :

Pris note de l'arrivée ou rentrée de machine ballast.

Aucune circulation ne peut s'engager entre les deux gares avant que l'échange de ces deux dépêches soit **terminé**.

Art. 319. - Lorsqu'un train de ballast doit stationner dans une sablière pourvue d'un poste télégraphique, assez longtemps pour qu'il y ait lieu de rétablir la circulation des trains de l'exploitation pendant le stationnement, le Conducteur - chef prévient chacune des deux gares de part et d'autre de la sablière par la dépêche suivante:

Première dépêche.

Machine ballast garée à sablière à . . h. . m. Voie libre.

Chacune des gares répond:

Pris note de l'arrivée de machine ballast à sablière à . . . h.... m.

A partir du moment où il a transmis sa dépêche, et alors même qu'il n'aurait pas reçu de réponse, il est formellement interdit au Conducteur - Chef de sortir de son garage, sans en avoir obtenu l'autorisation de **chacune** des deux gares voisines. Il télégraphie d'abord à A :

Deuxième dépêche.

Je demande voie pour circuler entre A et B.

La gare A, **avant de répondre**, s'assure que ses signaux, s'adressant aux trains qui se dirigent sur B, sont et seront maintenus à l'arrêt, puis elle répond :

Dernier train expédié de A pour B est train N°.... Dernier train reçu de B est train N°.... La voie restera fermée.

Après réception de la réponse de A, le Conducteur - chef télégraphie à B

Troisième dépêche.

Je demande voie pour circuler entre A et B.

Dernier train expédié de A pour B est train N°,... Dernier train reçu à A venant de B est train N°.....

La gare B (interrogée en dernier) s'assure **avant de répondre**:

1° Que ses signaux, s'adressant aux trains qui se dirigent vers A, sont et seront maintenus à l'arrêt,

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

(1° Cas).

Voie libre, Machine ballast peut circuler entre A et B. La voie restera fermée.

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

(2° Cas).

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

Le Conducteur - chef transmet ce renseignement à A. Il reste dans le circuit jusqu'à ce qu'il ait reçu de A avis de l'arrivée du dernier train expédié par B, et ne sort de la sablière qu'après réception de cet avis.

Art. 320. - En cas d'interruption du télégraphe, les trains de ballast sans itinéraire fixe doivent cesser leur service.

Si l'interruption se produit pendant qu'un train de ballast est engagé entre deux gares, la gare où il vient se garer, ne pouvant prévenir l'autre par dépêche de la rentrée du train (Art. 318), la prévient par écrit. L'avis est porté soit par un exprès, soit par le Conducteur - chef d'un train ordinaire, soit par le chef de transport avec la machine du train de ballast, qui revient ensuite prendre son train ou rentre au dépôt, en s'adjoignant au premier train utilisable.

Art. 321. - Par surcroît de précaution, toutes les fois que la voie est occupée par un train de ballast, chacune des gares entre lesquelles il circule place un drapeau rouge entre les rails de la voie principale, en avant de la gare, du côté du train de ballast, de manière à arrêter tout train ou machine qui, par suite d'une inadvertance coupable, quitterait la gare pour se diriger de ce côté sur la voie unique. La nuit, le drapeau est remplacé par une lanterne dont le feu rouge est dirigé vers la gare.

Art. 322. - Les trains de ballast sont couverts, pendant toute la durée de leur séjour entre deux gares, par les signaux de ces gares. En conséquence, lors des arrêts de ces trains sur la voie, les Conducteurs n'ont pas à les faire couvrir, sauf en cas de détresse.

Art. 323. - En cas de détresse d'un train de ballast, le Conducteur - chef de ce train demande la machine de secours comme aux articles 332 et suivants, après avoir couvert son train dans la direction d'où elle doit venir. De plus, le train de ballast marchant dans les deux sens n'a ni avant ni arrière. Il faut donc que le Conducteur - chef, dans sa demande, désigne explicitement cette direction.

4° DÉRANGEMENTS DANS LA MARCHÉ DES TRAINS DÉTRESSES - SECOURS

§ 1^{er}. - Annonce des retards

Art. 324. - Tout retard de plus de **15 minutes** est annoncé par le télégraphe, de gare en gare, dans le sens de la marche du train, jusqu'à la première gare de secours et jusqu'à la première gare où ce train doit être croisé, si cette gare est plus éloignée.

La gare à laquelle s'est arrêté le premier avis du retard transmet ensuite, lorsqu'elle expédie le train, un avis semblable, de poste en poste, jusqu'à la gare de secours (ou de croisement) suivante, et ainsi de suite.

Art. 325. - Les gares intermédiaires par lesquelles a passé un avis de retard renouvellent cet avis lors du passage du train, toutes les fois que ce retard se trouve réduit ou augmenté de plus de **5 minutes**, et tant qu'il est supérieur à **15 minutes**.

Ce nouvel avis est, comme le précédent, transmis de poste en poste jusqu'à la première gare de secours ou de croisement.

Art. 326. - Les dispositions des articles 224 à 226 et celles du 2^o alinéa de l'article 221 sont applicables au service des lignes à voie unique.

§ 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 ou 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 ayant 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.

§ 3. - Modifications dans l'ordre de succession des trains de même sens

Art. 328. - L'ordre de succession des trains de même sens peut être changé dans les cas

suivants:

- 1° 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, en marchant à sa vitesse réglementaire, arriver à la gare suivante **15 minutes** au moins avant le second, elle fait continuer le premier train jusqu'à cette gare sans attendre le train en retard. La gare suivante agit de même, si l'intervalle qui sépare les deux trains le permet, et ainsi de suite jusqu'à la gare où le Service normal peut être repris,
- 2° Il en est de même si, au lieu d'un train garé, il s'agit d'un train formé dans une gare intermédiaire,
- 3° Lorsqu'un train suivi par un train plus rapide arrive à une gare avec un retard tel qu'il ne puisse plus atteindre la gare suivante **15 minutes au moins** avant le train suivant, le train en retard est retenu et garé pour laisser passer le second, à moins qu'il n'y ait intérêt à fusionner les deux trains en un seul (Art. 329),
- 4° Enfin, il peut être utile, en cas d'avarie de machine, de retenir un train de marchandises dans une gare et de le faire dépasser par un ou plusieurs autres trains de marchandises qui devaient le suivre d'après le tableau.

Des Ordres de service de l'Ingénieur en Chef de l'Exploitation peuvent autoriser des dérogations à ces règles lorsqu'il y a intérêt à faire continuer certains trains expédiés hors tour (1° et 2°) ou en retard (3°) au delà de leur point de garage réglementaire.

Dans les cas d'interversion (1°, 2° et 4°), si le télégraphe fonctionne, l'interversion est annoncée au départ du premier train par chaque gare à la suivante, jusqu'au point où le service normal est repris.

En outre, dans les quatre cas ci-dessus, les prescriptions suivantes doivent être observées:

- 1° Le train expédié hors tour ne doit partir que sur un **ordre écrit** remis par le Chef de service au Conducteur - chef et au Mécanicien,
- 2° Le Conducteur - chef s'assure, avant le départ de la gare où l'ordre de succession a été modifié, que le Mécanicien a reçu du Chef de gare l'**ordre écrit** de s'arrêter à toutes les gares. En cas d'absence ou d'empêchement du Chef de gare, il donne lui-même cet ordre au Mécanicien. En conséquence, le train s'arrête à chaque gare, jusqu'au point où l'ordre de succession régulier est rétabli, pour y laisser l'ordre qu'il a reçu à la gare précédente et y prendre celui qui l'autorise à continuer jusqu'à la gare suivante,
- 3° Le train expédié hors tour ne doit jamais prendre d'avance sur l'horaire du train qui devait passer le premier,
- 4° Les gares où s'arrête le second train avisent, par des bulletins écrits, le Conducteur - chef et le Mécanicien de ce train de l'heure du départ du premier.

Art. 329. - Lorsqu'un train en retard a été retenu dans une gare pour y attendre le suivant, le Chef de service peut, s'il le juge utile, supprimer un des trains en le fusionnant avec l'autre.

Le train unique porte à la fois leurs deux numéros. Il est placé sous la direction du Conducteur - chef de celui des deux qui, dans l'itinéraire régulier, devait passer le premier. Il ne doit jamais prendre d'avance sur l'horaire de ce train.

Le Chef du train unique reçoit du Chef de service un avis écrit et signé annonçant que son train représente les deux trains fusionnés. Il s'arrête à toutes les gares de son parcours pour y faire viser cet avis, et, en outre, pour le service, à toutes les stations ou haltes où devait s'arrêter l'un ou l'autre des trains fusionnés.

Il est interdit de transmettre l'avis de fusion par télégraphe.

Les croisements du train unique à une gare sont ceux que devait effectuer à cette gare, ou avant elle, celui des trains fusionnés qui devait passer le premier. Les croisements sont signés au moyen de l'inscription dans la colonne «*Croisement effectif*» des numéros des deux trains avec la mention «*Fusionnés*».

Les trains fusionnés peuvent être de nouveau séparés par une gare, s'il y a utilité pour le service. Dans ce cas, le Conducteur - chef laisse à cette gare l'avis de fusion des deux trains, puis chacun d'eux reprend sa marche indépendante et son itinéraire.

§ 4. - Correspondance des trains aux embranchements

Art. 330. - Les dispositions relatives aux correspondances des trains aux gares d'embranchement sur la double voie (Art. 235 et 236), s'appliquent également aux lignes à voie unique.

Mais ces gares ne peuvent créer de trains destinés aux voyageurs qui ont manqué la correspondance que dans les conditions des trains spéciaux (Articles 309 à 313).

§ 5. - Création de trains pour remplacer des trains en retard

Art. 331.- Les gares de formation peuvent être autorisées, par des Ordres de service de l'ingénieur en Chef de l'Exploitation, à former des trains remplaçant, sur une partie de leur parcours, des trains de voyageurs en retard, prenant leur numéro et suivant exactement les mêmes itinéraires.

Des gares peuvent être aussi autorisées à faire continuer les trains en retard déjà remplacés, en les considérant comme des **trains spéciaux** circulant dans les conditions des articles 309 à 313.

Lorsqu'une gare a remplacé un train en retard, les trains de sens contraire qui en partent avant l'arrivée du train initial attendu et qui auront encore à le croiser (bien qu'ils aient déjà croisé le train créé pour le remplacer) ne peuvent circuler qu'avec les précautions prescrites pour les changements de croisement.

§ 6. - Arrêts. - Détresses. - Secours

Art. 332. - 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 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.

Si, la machine ayant été envoyée en avant, il est nécessaire de la faire revenir, le Conducteur - chef en donne **l'ordre écrit** au Mécanicien. Il lui est, dès lors, formellement interdit de se laisser pousser par un autre train qui surviendrait avant le retour de la 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 le Mécanicien, il laisse, **contre reçu**, au Conducteur chargé de la surveillance de la partie abandonnée, **l'ordre écrit** de ne pas se laisser pousser jusqu'au retour de la machine.

Lorsque la machine du train en détresse n'a pas reçu **l'ordre écrit** de revenir à son train, le Mécanicien prend les ordres du Chef de la gare où il s'arrête, pour régler sa marche ultérieure. En général, la machine est renvoyée à son dépôt en adjonction au premier train marchant dans cette direction. Toutefois, si la machine n'est pas pourvue des organes du frein continu, elle ne peut être adjointe à un train sur lequel ce frein fonctionne.

Art. 333. - Sur les lignes à voie unique, les machines ne sont envoyées au secours que sur la demande expresse des trains en détresse.

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

S'il tombe en détresse dans une gare, c'est au Chef de gare qu'incombe le soin de prendre ces mesures.

La demande peut être adressée, soit à l'avant, soit à l'arrière, suivant les circonstances. On ne doit pas, à moins de nécessité, l'adresser à la fois dans les deux directions.

Art. 334. - La demande fait connaître, en même temps que la position du train en détresse, la situation des trains marchant en sens contraire de la machine de secours et qui se trouvent entre le train en détresse et la gare de secours. Elle est ainsi conçue :

Lorsque le secours est demandé à l'avant:

A – S'il n'existe aucune interversion :

Train N°..... (train en détresse), dans son ordre régulier de marche, arrêté au km.....

(Indiquer brièvement les Causes) demande machine de secours à la gare de.....(nom de la première gare de Secours en avant).

B. - S'il y a interversion, c'est-à-dire si le train en détresse précède un ou plusieurs trains qu'il devait suivre (ou inversement):

Train N° (train en détresse) précédant train N° (train qu'il devait normalement suivre) ou suivant train N° (train qu'il devait normalement précéder) arrêté au km etc

Qu'il y ait ou non interversion, si le train est tombé en détresse dans une gare ou il doit normalement se garer pour un ou plusieurs autres, la dépêche doit, en outre, indiquer, par une mention spéciale, s'il a été ou non dépassé par ce train ou ces trains.

Lorsque le secours est demandé à l'arrière:

C. - Si le train en détresse a croisé tous les trains qu'il devait croiser depuis la dernière gare de Secours et s'il n'en a pas croisé d'autres :

Train N° (train en détresse) ayant effectué ses croisements réglementaires, arrêté au km

(indiquer brièvement les causes) demande machine de secours à la gare de (nom de la première gare de secours en arrière).

D. - Si le train en détresse n'a pas effectué tous ses croisements, ou s'il a croisé des trains qu'il ne devait croiser qu'après le point où il est tombé en détresse:

Train N° (train en détresse) avant d'avoir croisé train N° (train qu'il devait croiser avant le point où il est tombé en détresse) ou après avoir croisé train N° (train qu'il ne devait croiser qu'après le point où il est tombé en détresse) arrêté au km etc.

Qu'il y ait ou non changement de croisement, si le train est tombé en détresse dans une gare où il doit normalement en croiser un ou plusieurs autres, la dépêche doit, en outre, indiquer, par une mention spéciale, si le croisement a été effectué ou non avec ce train ou ces trains.

Que le secours soit demandé à l'avant ou à l'arrière, si le train en détresse est formé de deux trains réunis en un seul, mention en est faite sur la demande de secours.

Art. 335. - Lorsque le Conducteur - chef attend le secours **par l'avant**, il fait couvrir son train à l'avant comme à l'arrière, à la distance réglementaire.

Si sa demande de secours se borne à reproduire celle qui figure à l'article précédent, **il ne doit ni se remettre en marche, ni se laisser pousser par un train survenant, ni, dans le cas d'une gare, être dépassé par ce train avant l'arrivée de la machine de secours.**

Mais, s'il juge que la machine de secours ne pourra pas arriver avant le premier train attendu à l'arrière et que ce train pourra le pousser jusqu'à la première gare en avant, il prescrit à la machine de secours de ne pas dépasser cette gare, en complétant sa demande de secours par la consigne suivante :

Cette machine doit s'arrêter à (1^{ère} gare en avant) pour y attendre le train N° (le train en détresse) qui y arrivera poussé par la machine du train N°. ... (premier train attendu à l'arrière du train en détresse).

Dans ce cas, le Chef de la gare en avant du train en détresse ne transmet à la gare de secours que la première partie de la demande, et il prend ses mesures pour arrêter la machine de secours lorsqu'elle se présentera et la retenir jusqu'à l'arrivée du train en détresse.

Si le train en détresse arrive à cette gare avant la machine de secours, **il y est retenu, ainsi que tous les trains de même sens, jusqu'à l'arrivée de cette machine, ou du moins ils ne peuvent être expédiés qu'avec les précautions prescrites pour les changements de croisement.**

Art. 336. - La demande est portée au pas de course par un Agent du train ou de la voie au poste télégraphique le plus voisin, qui la transmet **par fil omnibus** à la gare de secours indiquée.

Si la machine est en état de marcher, c'est elle qui porte la demande à la première gare en avant, pourvu qu'il y ait gain de temps à opérer ainsi, mais dans ce cas, **si le Conducteur - chef a demandé le secours par l'arrière**, il lui est interdit de faire revenir la machine qui a porté la demande.

Art. 337. - Si une gare intermédiaire entre le train en détresse et la gare de secours se trouve être gare de jonction de la voie unique avec une autre voie unique ou en double voie, cette gare, en transmettant la demande de secours à la gare suivante, la fait précéder par ces mots :

Dernier train expédié par (nom de la gare intermédiaire) vers (nom de la gare de secours) est train N°.....

Si un train tombe en détresse sur un embranchement où il n'existe pas de gare de secours, la gare de jonction de cet embranchement avec la ligne de laquelle doit venir le secours retient la dépêche et adresse la suivante à la gare de secours :

Envoyez moi machine de secours destinée à l'embranchement de

Cette machine circule comme machine isolée (Art. 205 ou 313) entre la gare de secours et la gare de jonction.

Art. - 338 - En cas de dérangement télégraphique, la gare qui reçoit la demande de secours du Conducteur - chef l'envoie à sa destination par express. Si la demande est adressée à **l'avant**, et si la gare l'a reçue par la machine du train, à la condition que la machine soit en état de marcher au moins jusqu'à la gare suivante. Dans ce cas, le Mécanicien marche à la vitesse réglementaire du train en détresse.

Les croisements de cette machine et de tout train de sens contraire doivent être mentionnés sur le journal de ce train. **Mais la circulation de la machine ne remplace pas la circulation du train en détresse. En conséquence, les trains de sens contraire que cette machine a croisés ne doivent pas dépasser la gare où ils doivent croiser réglementairement le train en détresse, sans prendre un bulletin de changement de croisement.**

L'express ou le Mécanicien porteur d'une demande de secours doit la faire viser à toutes les gares ouvertes au service, avec mention de l'heure. S'il trouve la communication télégraphique rétablie avant d'atteindre la gare de secours, il ne va pas plus loin et remet sa demande au Chef de service, qui la fait parvenir par le télégraphe.

Art. 339. - Tout Chef de gare informé qu'une machine de secours est attendue doit arrêter tout train marchant à sa rencontre et prévenir le Conducteur - chef et le Mécanicien qui, dès lors, jusqu'à la rencontre de cette machine, doivent s'arrêter à toutes les gares pour y prendre l'ordre écrit de continuer jusqu'à la gare suivante.

Que le secours ait été demandé à l'avant ou à l'arrière, tout train marchant à la rencontre de la machine de secours et qui se trouve entre le train en détresse et la gare de secours peut continuer sa marche jusqu'à la gare de secours. Par suite, la machine de secours ne peut en partir avant l'arrivée des trains qui, au moment de l'envoi de la demande de secours, se trouvaient entre elle et le train en détresse, qu'en demandant la voie de gare en gare, par télégraphe ou par express (Art. 313).

Quant aux trains qui, marchant à la rencontre de la machine de secours, ne se trouvent pas entre cette machine et le train en détresse, Ils peuvent le pousser jusqu'à un garage (dans les conditions de l'article 335 ci-dessus), ou le rejoindre à une gare (cas de secours par l'avant); ils peuvent le rencontrer à une gare, s'il est tombé en détresse dans cette gare (cas de secours par l'arrière), mais, **dans tous les cas**, ils ne doivent continuer leur marche au delà du point de garage

où ils le rencontrent qu'après avoir croisé ou rencontré la machine de secours, ou après avoir demandé le changement de croisement (Art. 335 et 343).

Art. 340. - Si une demande de secours adressée à **l'avant** passe par une gare où se trouve un train de même sens que le train en détresse et garé pour le laisser passer, le Chef de gare donne au Mécanicien du train retenu **l'ordre écrit** d'aller chercher le train en détresse pour l'amener à sa gare et, en conséquence, il retient la machine de secours quand elle se présente.

La machine du train garé circule aux lieu et place de la machine de secours, dans les conditions de l'article 344 ci-après.

Art. 341. - Si une demande de secours adressée à **l'avant** passe par une gare où se trouve un train circulant dans le sens contraire du train en détresse et devant l'y croiser, deux cas sont à considérer :

A. La détresse a lieu en gare. - Le Chef de la gare où se trouve le train de sens contraire au train en détresse donne au Conducteur - chef et au Mécanicien du premier train **l'ordre écrit** d'aller jusqu'à la gare où le train en détresse est arrêté et où s'effectue alors le croisement.

B. La détresse a lieu en pleine voie. - Le Chef de la gare où se trouve le train de sens contraire au train en détresse donne au Conducteur - chef et au Mécanicien du premier train **l'ordre écrit** d'aller avec leur train jusqu'à la gare qui précède le train en détresse.

Le Chef de cette dernière gare donne ensuite au Mécanicien **l'ordre écrit** d'aller, avec sa machine seulement, chercher le train en détresse pour l'amener à la gare.

Dans les deux cas, le train ainsi expédié ne peut prendre d'avance sur l'horaire qui lui est fixé par le Livret de la marche des trains.

Ces mesures peuvent être prises **lorsque le télégraphe ne fonctionne pas** et sans qu'il y ait lieu d'échanger, pour les changements de croisement que le train de sens contraire doit effectuer avec le train en détresse, les dépêches prévues par l'article 327 ci-dessus. Mais le train ou la machine qui va chercher le train en détresse, aux lieu et place de la machine de secours, ne doit, bien entendu, être expédié qu'après le passage de tous les trains qui peuvent se trouver entre lui et le train en détresse.

Si le télégraphe fonctionne, le train ou la machine ainsi expédié doit faire l'objet d'une demande de voie dans les conditions prévues par l'article 344 ci-après.

La machine de secours, quand elle se présente, continue sa marche dans les conditions prévues par l'article 344 ci-après.

Si la détresse a eu lieu en gare, elle va jusqu'à la gare où se trouve le train en détresse.

Si la détresse a eu lieu en pleine voie, elle s'arrête dans la gare qui précède le lieu de la détresse et, elle attend l'arrivée du train en détresse amené par la machine du train de sens contraire.

Art. 342. - Lorsqu'un train rejoint entre deux gares un train en détresse, et que **le secours n'a pas encore été demandé ou a été demandé à l'arrière**, la machine du train survenant pousse

le train en détresse jusqu'à la plus prochaine gare, en abandonnant au besoin tout ou partie de son train qu'elle revient prendre ensuite sur **l'ordre écrit** donné au Mécanicien par le Conducteur - chef laissé sur la voie. Dans ce cas, ce dernier, jusqu'au retour de la machine, ne doit se laisser pousser ni par la machine de secours attendue à l'arrière, ni par tout autre train survenant dans le même sens.

Art. 343. - Lorsque le secours est attendu à l'arrière, si le train en détresse peut reprendre sa marche avant l'arrivée de la machine, seul ou réuni à un autre train, il doit s'arrêter à la prochaine gare en avant pour prévenir le Chef du service de l'envoi de la demande et lui faire viser son journal de train.

Le Chef de service doit alors arrêter tous les trains de sens contraire jusqu'à l'arrivée de la machine de secours, ou du moins il ne les expédie qu'avec les précautions prescrites pour les changements de croisement (Art. 339).

Si cette machine n'est plus nécessaire, il peut la laisser arriver à sa gare ou l'arrêter en route:

Soit par une **dépêche** transmise par fil omnibus. Dans ce cas, chaque gare devra accuser réception de la dépêche à la gare précédente et lui donner l'assurance que la machine de secours sera arrêtée. Chaque gare devra agir comme si la machine de secours devait lui arriver, tant qu'elle ne sera pas en possession de l'accusé de réception.

Soit par un **ordre écrit** remis à un train expédié, comme il vient d'être dit, en sens contraire de cette machine. Cet ordre doit être visé par toutes les gares intermédiaires. La machine est alors arrêtée à la gare où la rejoint, soit l'avis télégraphique, soit le train porteur de l'ordre écrit, et renvoyée à son dépôt.

Lorsqu'une gare a remis à un train marchant en sens contraire de la machine de secours l'ordre écrit d'arrêter cette machine, elle peut expédier les trains suivant celui qui est porteur de cet ordre, dans les conditions ordinaires, sans avoir à les faire précéder par des dépêches.

De même lorsqu'une gare a reçu l'accusé de réception de la dépêche transmise pour arrêter la machine de secours, elle peut expédier, sans demander la voie, les trains allant dans la direction d'où devait venir cette machine.

§ 7. - Marche des machines de secours

Art. 344. - Les dispositions des articles 239, 240 et 244 (sauf les 4^{ème} et 5^{ème} alinéas), concernant l'organisation du service de secours et la conduite des machines de secours sur les lignes à double voie, sont applicables aux lignes à voie unique.

En outre, sur les lignes à voie unique, l'expédition et la marche des machines de secours sont rigoureusement assujetties aux prescriptions suivantes:

L'Agent qui accompagne la machine de secours ou, à défaut, le Mécanicien doit être porteur d'une copie de la demande de secours.

En général, la machine de secours doit circuler isolément. **Elle s'arrête à chacune des**

gares pour y prendre **l'ordre écrit** d'avancer jusqu'à la gare suivante.

Cet ordre ne peut être donné que dans les conditions ci-après :

1° Si le télégraphe fonctionne, la voie doit être demandée par chaque gare à la suivante avec les précautions indiquées à l'Art. 313.

2° Si le télégraphe ne fonctionne pas, et si la machine doit croiser un ou plusieurs trains avant d'atteindre le train en détresse, elle ne doit être expédiée qu'après le passage de ces trains. Il n'est permis de déroger à cette règle que si la voie a pu être demandée **par exprès** et obtenue, ainsi qu'il a été dit à l'Art. 313.

Si le télégraphe vient à se déranger pendant le trajet de la machine de la gare de secours au train en détresse, ou opère de même à partir de la gare où le télégraphe est interrompu.

Lorsqu'il y a intérêt à envoyer la machine de secours en adjonction à un train, avis en est donné **par écrit** au Conducteur - chef de ce train, qui doit le faire émarger par toutes les gares ouvertes au service.

Art. 345. - Lorsqu'une machine de secours arrive **par l'arrière** du train en détresse, elle ne doit pousser le train que jusqu'au point où un changement de voie lui permet de se mettre en tête.

Si le train n'est plus au point indiqué sur la demande de secours, l'Agent qui accompagne cette machine doit en conclure que le train a continué sa marche seul ou réuni à un autre, et il prescrit au Mécanicien d'avancer, avec précaution, jusqu'à la gare suivante pour prendre des ordres.

Si la machine n'est pas accompagnée, le Mécanicien se conforme d'office à ces prescriptions.

Art. 346. - Les machines de secours retournent ordinairement à leur poste en adjonction à un train.

Toutefois, on peut toujours les expédier isolément en prenant les mesures prescrites à l'Art 313.

§ 8. - Ruptures d'attelages

Art. 347. - En cas de rupture d'attelage, les Conducteurs de la 2^{ème} 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 la distance réglementaire (Art. 61), à **l'avant comme à l'arrière**.

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.

Art. 348. - Le Mécanicien de tête, lorsqu'il s'aperçoit de la rupture, doit, si la queue du train est encore en vue, ralentir progressivement de manière à ne pas se laisser rejoindre par la queue du 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.

Le Chef de gare ne peut autoriser le Mécanicien à aller prendre la partie de train laissée sur la voie que si le Conducteur de queue lui en adresse la demande par écrit ou par le télégraphe.

Dans ce cas, le Chef de gare doit donner au Mécanicien **l'ordre écrit** d'aller chercher la partie du train laissée sur la voie.

Art. 349. - Pour secourir la partie de train laissée sur la voie, on opère comme suit:

1° S'il n'y a pas de machine de renfort à l'arrière:

Le Conducteur de queue demande le secours conformément aux prescriptions en vigueur en cas de détresse, soit à la gare d'avant, qui renvoie alors la machine de tête, soit, s'il y a avantage, à la gare de secours située à l'arrière.

2° S'il y a une machine de renfort à l'arrière:

Le Chef de la gare où arrive la tête du train ou, à son défaut, le Conducteur de tête) la gare immédiatement et prend ses dispositions pour recevoir la queue du train. De son côté, le Conducteur de queue, après qu'il s'est écoulé **10 minutes** au moins depuis le moment où la première partie a été perdue de vue, se fait pousser par la machine de renfort jusqu'à la première gare, en observant les précautions prescrites au dernier alinéa de l'Article 261.

Si la machine n'est pas assez puissante, il se concerte avec le Mécanicien et procède comme au 1°.

§ 9. - Pilotage en cas d'interception de la voie

Art. 350. - Lorsqu'il se produit une interception nécessitant un transbordement d'un côté à l'autre de l'obstacle, on organise, dans chaque direction, un pilotage entre l'obstacle et la gare voisine, en se conformant aux dispositions de l'Art. 280.

Lorsque la voie est rendue à la circulation, la cessation du pilotage a lieu comme suit:

A la dernière rencontre des deux Pilotes, celui tient le train doit retourner à la gare qui l'a expédié renvoie ce train avec un bulletin, puis il monte avec son collègue dans l'autre train, qui doit passer directement. A leur arrivée, le chef de gare leur retire les ordres qui les ont nommés, puis il remet au premier train de sens contraire un avis écrit adressé à son collègue de l'autre gare, lui faisant connaître que la voie est libre et le pilotage levé. A défaut de train de sens contraire, cet avis écrit est expédié au moyen de la machine du train qui a été renvoyé avec un bulletin.

§ 10. - Mouvements et arrêts exceptionnels

Art. 351. - Tous les mouvements que les trains peuvent avoir à effectuer en dehors des gares, sur les lignes à voie unique, et qui ne rentrent pas dans les cas prévus par le présent Règlement, ne doivent avoir lieu qu'en vertu **d'ordres écrits** donnés **par les Chefs de gare**, sous

leur responsabilité.

Il en est de même pour les arrêts non prévus par les tableaux de marche.

Ces ordres écrits sont remis, suivant les circonstances, soit aux Conducteurs - chefs chargés de les transmettre aux Mécaniciens, soit directement aux Mécaniciens.

Les Mécaniciens doivent se conformer rigoureusement aux ordres écrits des Chefs de gare ou des Conducteurs - chefs prescrivant des mouvements ou des arrêts exceptionnels.

§ 11. - Recommandation générale

Art. 352. - Sur les lignes à voie unique où le block - system n'existe pas (ou est dérangé), toutes les fois que des retards, détresses, etc., ont compliqué la situation, il est vivement recommandé aux Chefs de gare, si le télégraphe fonctionne, de n'expédier aucun train avant d'avoir échangé avec la gare suivante les dépêches prévues pour la circulation des trains facultatifs ou spéciaux (Art. 312).

CHAPITRE VIII

MESURES D'ORDRE DIVERSES

§ 1er. - Circulation dans les gares et dans les trains des représentants de l'Administration publique

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

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

Les Inspecteurs des finances et les Vérificateurs de l'Enregistrement peuvent, sur la production de leur commission, pénétrer et circuler dans les bâtiments des gares affectés aux transports en grande et petite vitesse, pour y procéder aux vérifications que peut nécessiter l'application de la loi du timbre sur les récépissés.

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

Art. 355. - Les Fonctionnaires attachés au Contrôle circulent gratuitement dans tous les trains et dans toutes les voitures, sur les parcours indiqués par les cartes qui leur sont délivrées par le Ministre des Travaux publics, et, dans le cas où ils ne se trouveraient pas munis de cette carte, moyennant la constatation de leur identité ou la production d'une réquisition écrite.

Ils sont admis à circuler gratuitement en dehors de leurs circonscriptions, lorsqu'ils sont porteurs d'une dépêche ministérielle constatant leur déplacement, ou d'un congé non périmé, délivré par l'Inspecteur général du Contrôle et indiquant le parcours auquel s'étend le droit de circulation.

En l'absence de ces pièces, ils ne peuvent circuler gratuitement que sur la production de réquisitions écrites. Ces réquisitions doivent être demandées par les gares de départ ou d'arrivée à tout Fonctionnaire du Contrôle circulant en dehors de sa circonscription, qui ne présenterait pas un des titres ci-dessus.

Le Chef de gare qui reçoit une réquisition la remet au Conducteur - chef du train où monte le Fonctionnaire du Contrôle, afin que, dans le trajet, il ne soit fait aucune observation à ce Fonctionnaire; à l'arrivée, le Conducteur - chef la remet au Chef de gare qui la transmet à son Inspecteur principal.

Dans les communications que les Chefs de gare ont à ce sujet avec le Fonctionnaire du Contrôle, ils doivent s'abstenir de toute discussion, se borner à lui demander poliment la réquisition et à le prévenir, s'il refuse, qu'ils vont constater ce refus par un rapport. Ils adressent ce rapport à leur Inspecteur principal.

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

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

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

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

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

Art. 358. - Dans le cas où un Préfet, Sous - Préfet, Procureur général, Procureur de la République ou Juge d'instruction demanderait à être transporté par un train de marchandises, seul ou accompagné de Fonctionnaires sous ses ordres, le Chef de gare doit lui faire observer que les Règlements s'y opposent. Si la demande est maintenue, le Chef de gare doit y déférer en réclamant une réquisition écrite pour couvrir sa responsabilité.

Art. 359. - Il est défendu aux Chefs de gare de déférer, sans l'autorisation de l'inspecteur principal, aux réquisitions qui pourraient leur être adressées à l'effet de faire arrêter un train à une gare où il ne s'arrête pas d'après le tableau de marche.

Il n'est fait d'exception que dans le cas d'accident sur le chemin de fer, ou de troubles dans les localités voisines.

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 3. - Circulation sur les machines ou dans les wagons de service

Art. 362. - Ont le droit de circuler sur les machines :

1° Parmi les Fonctionnaires de l'Etat :

Les Ingénieurs du Contrôle, sur le réseau, et les Agents du Contrôle technique, dans les limites de leur circonscription, sur la simple constatation de leur identité, les Commissaires de Surveillance administrative, sur réquisition écrite et motivée remise au Chef de gare ou au Conducteur - chef du train, les Agents de la Douane en uniforme préposés à la visite des trains pénétrant en territoire soumis aux droits d'entrée.

2° Parmi les Fonctionnaires de la Compagnie et sur la simple constatation de leur identité :

Exploitation. - L'Ingénieur en Chef de l'Exploitation, les Ingénieurs en Chef - adjoints et Sous - Chefs de l'Exploitation, l'inspecteur général, les Inspecteurs principaux et leurs Adjoints, les Inspecteurs et Sous - Inspecteurs, les Conducteurs - chefs des trains de service, les Chefs et Sous-chefs de gare, Chefs de manoeuvres ou Conducteurs - chefs accompagnant les machines de secours.

Matériel et Traction. - L'ingénieur en Chef et son Adjoint, les Ingénieurs en chef, Ingénieurs principaux et Ingénieurs du Matériel et ceux de la Traction, les Sous - Ingénieurs de la Traction, les Sous - Chefs de Traction, les Inspecteurs et Sous - Inspecteurs de Traction, les Chefs, Sous - Chefs et Surveillants de dépôt, les Surveillants - Chefs de réserve, les Chefs de réserve, les Chefs - Mécaniciens et les Mécaniciens principaux.

Voie. - L'Ingénieur en Chef et ses Adjoints, les Ingénieurs, les Chefs et Sous - Chefs de section.

En dehors des personnes ci-dessus, nul ne peut monter sur les machines sans une autorisation signée par le Directeur de la Compagnie ou par l'Ingénieur en Chef du Matériel et Traction.

Art. 363. - Le nombre des personnes admises sur une machine ne doit pas dépasser cinq, Mécanicien et Chauffeur compris.

Pour les machines - tenders, ce nombre est réduit à quatre.

Ces dispositions s'appliquent aussi aux trains exécutés par les Agents et avec le matériel de l'Exploitation sur les lignes non encore ouvertes au service.

Art. 364. - Ont seuls droit à circuler :

1° Dans les fourgons et wagons - freins de tous les trains: Les Fonctionnaires du Service du Contrôle; les Agents supérieurs du Service de l'Exploitation et du Service du Matériel et Traction, les Ingénieurs et Chefs de section de la Voie, les Contrôleurs de voitures et wagons du Service de la Traction.

2° Dans les wagons - freins découverts placés à l'arrière des trahis de voyageurs et dans les fourgons et wagons - freins des trains de marchandises : Les Conducteurs de la Voie, les Chefs - Poseurs et les Surveillants des lignes télégraphiques;

3° Dans les fourgons d'avant ou d'arrière des trains de marchandises:

- Les Médecins de la Compagnie, les Agents distributeurs du Magasin, les Agents et Ouvriers du service de la Voie, ceux qui sont chargés de l'entretien des grues et machines fixes, les

Gardes auxiliaires de la Voie, les Gendarmes, Soldats et Douaniers d'escorte, les Conducteurs de chevaux et bestiaux lorsque leur nombre n'est pas suffisant pour motiver l'adjonction d'une voiture à voyageurs,

- Les Préfets, Sous - Préfets, Procureurs de la République et Juges d'Instruction, mais seulement sur réquisition écrite,

- Les Sous - Agents des Postes et Télégraphes chargés de la réparation des lignes télégraphiques, mais sous les réserves suivantes acceptées par leur Administration:

1° Ils ne pourront monter ou descendre que dans les gares où ces trains s'arrêtent réglementairement,

2° L'Administration accepte l'entière responsabilité des accidents de toute nature pouvant résulter de cette faculté, qui sera révocable au gré de la Compagnie dans le cas où celle-ci reconnaîtrait qu'elle présente des inconvénients pour son service.

En dehors des personnes ci-dessus désignées, nul ne peut monter dans les fourgons des trains de marchandises, sans une autorisation signée de l'Ingénieur en Chef de l'Exploitation.

§ 4. - Compartiments réservés

Art. 365. - Des compartiments spéciaux doivent être réservés dans les cas suivants :

1° **Dames seules.** - Les trains dans lesquels doivent être réservés des compartiments pour les dames seules sont déterminés par le Ministre des Travaux publics et indiqués par des affiches spéciales qui doivent être apposées dans toutes les gares desservies par ces trains. Les enfants au-dessous de sept ans accompagnant leur mère sont admis dans ces compartiments.

2° **Service des Postes,** - L'Administration des Postes a droit, dans chaque train, à deux compartiments de seconde classe pour le transport des dépêches. Des avis spéciaux font connaître aux gares les trains où l'Administration des Postes fait usage de cette faculté. Mais, si un Agent des Postes, porteur d'un ordre de service de son Administration, requiert une gare de réserver dans un autre train un ou deux compartiments de seconde classe pour un transport de dépêches, le Chef de gare doit obtempérer à cette réquisition (qu'il transmet ensuite à son Inspecteur principal).

3° **Sur la demande de l'autorité militaire, administrative ou judiciaire.** - Des compartiments de 2^{ème} ou de 3^{ème} classe fermés, c'est-à-dire séparés par des cloisons complètes du reste de la voiture, doivent être réservés, pour le transport des prisonniers civils ou militaires et des aliénés, sur réquisition des Préfets, Sous - Préfets, Maires, Procureurs de la République, des autorités militaires (Guerre et Marine) ou des Commissaires spéciaux de police, suivant les cas. Il est interdit de placer des voyageurs dans ces compartiments.

Toutefois, dans le même train et pour un même parcours, il ne sera pas réservé plus de deux compartiments de 3^{ème} classe fermés pour les détenus et leurs gardiens.

Les détenus seront transbordés en cours de route lorsque les voitures dans lesquelles ils se trouveront ne suivront pas le même itinéraire qu'eux.

Si l'embarquement doit avoir lieu dans une gare de formation de trains de voyageurs, avis du transport devra être donné à cette gare 24 heures à l'avance; lorsque l'embarquement aura lieu dans toute autre gare, ce délai sera porté à 48 heures.

Des compartiments de 1^{ère} ou de 2^{ème} classe, suivant les billets pris, doivent être réservés, à la demande de l'autorité judiciaire, aux exécuteurs des arrêts criminels.

4° Service de la Compagnie. - Il est réservé des compartiments spéciaux dans les cas prévus par les Ordres généraux, ainsi que pour les personnes autorisées par des ordres écrits du Directeur de la Compagnie et de l'ingénieur en Chef de l'Exploitation.

Art. 366. - Les compartiments réservés sont, ostensiblement désignés par des plaques fixées, pendant la durée du trajet correspondant, sur l'un des panneaux de ces compartiments, et portant les indications: **Postes, Dames, Loué**, ou simplement **Réservé**. Il n'est fait usage de la plaque **Loué** que pour les compartiments ayant donné lieu à une location dans les conditions prévues par les tarifs. Les compartiments réservés pour tout autre motif sont désignés par la plaque **Réservé**.

Ces compartiments sont interdits à toute personne autre que celles auxquelles ils sont réservés.

§ 5. - Dispositions diverses concernant les voyageurs

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

Art. 368. - Les voyageurs munis de billet sont seuls admis dans les salles d'attente. Mais des exceptions peuvent être autorisées par les inspecteurs principaux, pour les voyageurs qui, arrivant la nuit par des trains ou par des services de correspondance, ont à séjourner dans les gares pour attendre l'heure de leur départ.

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

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

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

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

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

marche.

Art. 371. - Le Chef de gare ne doit pas donner le signal de départ à un train qui a dans sa composition des bureaux ambulants des Postes, avant que les Employés aient annoncé, au moyen d'un timbre, que leur travail est terminé.

Si, par suite du Service des Postes, l'arrêt à une gare est prolongé au delà du temps assigné, le chef de gare se borne à indiquer sur son rapport la cause du retard, et donne au Conducteur - chef l'ordre d'en faire également mention sur son journal.

Art. 372. - Si, par suite d'une affluence imprévue à une gare intermédiaire, les places viennent à manquer dans une des classes de voitures, le Chef de gare fait monter les voyageurs qui ne peuvent trouver place dans les voitures de la classe indiquée par leur billet dans les voitures des autres classes, en se conformant aux prescriptions suivantes :

- Si ce sont des voyageurs de première classe qui se trouvent sans place, on les fait monter dans les places de luxe sans supplément. A défaut de places de luxe, on les invite à monter en seconde classe, en leur annonçant que la différence entre les deux tarifs leur sera remboursée à la gare où ils pourront être placés en première, ou au point d'arrivée.

- Si ce sont des voyageurs de seconde classe qui se trouvent sans place, on les fait monter en première sans supplément.

- Si ce sont des voyageurs de troisième classe qui se trouvent sans place, on les fait monter en seconde, en invitant, s'il est nécessaire, un certain nombre de voyageurs de seconde à passer dans les premières, et on ne perçoit de supplément ni des uns ni des autres.

Lorsque le fait se passe dans une gare pourvue d'un télégraphe, le Chef de gare, après avoir expédié le train, prévient le dépôt de voitures le plus voisin qu'il ait à joindre au train les voitures nécessaires pour classer les voyageurs conformément à leur billet, en remboursant la différence de prix correspondante à ceux qui auraient été placés dans une voiture de classe inférieure.

Dans tous les cas, un Chef de gare qui décline des voyageurs prévient le Conducteur - chef, afin que cet Agent, aussitôt que des places deviennent disponibles dans les gares suivantes, les offre aux voyageurs déclassés, qu'il pourvoie à l'adjonction des voitures supplémentaires, qu'il fasse rembourser les différences aux voyageurs, empêche la perception des suppléments, etc.

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

Art. 374. - Lorsque, par suite de retard et l'arrivée dans une gare d'embranchement, entre deux lignes PLM, ou entre une ligne PLM et une ligne étrangère, les voyageurs d'un train ne peuvent pas profiter des correspondances annoncées par les affiches, ou lorsque, par suite de la négligence des Employés chargés d'ouvrir les salles d'attente, des voyageurs manquent le train pour lequel ils ont pris leur billet, les Chefs de gare les font partir par le train le plus prochain desservant la gare de destination, quelles que soient d'ailleurs la composition de ce train et la classe des voitures qu'il contient.

Toutefois, lorsque ce train ne comprend que des premières, il place, autant que possible, les

voyageurs de deuxième et de troisième classe dans un compartiment spécial.

Les Inspecteurs principaux peuvent autoriser les Chefs de gare, dans ces circonstances, à faire arrêter certains trains dans des gares qu'ils ne desservent pas d'après le tableau.

§ 6. - Registres de retard et de réclamations

Art. 375. - Dans les gares désignées par le Ministre des Travaux Publics, il est tenu des registres sur lesquels on mentionne les retards de 15 minutes et au-dessus; ces registres indiquent la nature et la composition des trains, les points extrêmes de leurs parcours, le numéro des machines qui les ont remorqués, les heures de départ et d'arrivée, les causes et la durée du retard.

En outre, il doit être tenu attachement dans les gares d'embranchement des correspondances manquées.

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

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

§ 7. - Boîtes et appareils de secours

Art. 377. - Des boîtes de secours sont placées dans les gares désignées par le Ministre des Travaux Publics. Les gares où existent de grands dépôts de machines ou des ateliers sont, en outre, pourvues de brancards.

Ces objets sont placés sous la garde des Chefs de gare et sous la surveillance des Médecins de la Compagnie.

Les boîtes de secours doivent toujours être fermées et placées à l'abri de la chaleur et de l'humidité. Les clefs restent dans les mains des Chefs de gare.

Les appareils et médicaments qui y sont contenus sont réservés pour le cas d'accidents arrivés sur le chemin de fer, et il est interdit à tous autres qu'aux Médecins de la Compagnie ou, en cas d'urgence, aux Médecins appelés accidentellement, d'en faire usage ou d'en disposer. Dans ce dernier cas, le Médecin de la Compagnie doit être prévenu, pour qu'il fasse remplacer les objets employés.

Art. 378. - Sauf exception autorisée par le Ministre des Travaux Publics, une boîte de secours est placée dans chaque train transportant des voyageurs, sous la garde du Conducteur - chef, qui la reçoit de la gare de formation, au moment du départ, et la remet, à l'arrivée, à la gare destinataire du train. Les Chefs des gares de formation veillent à l'exécution de cette mesure.

Les Conducteurs - Chefs sont responsables de la bonne conservation de ces boîtes pendant qu'elles leur sont confiées

Art. 379. - Les boîtes de secours doivent être ouvertes à toute réquisition des Fonctionnaires du Contrôle.

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

Art. 380. - Sont considérés comme trains extraordinaires, dont l'expédition et le passage doivent être notifiés aux Commissaires de surveillance (Art. 30 de l'Ordonnance de 1846 modifiée par le Décret du 1^{er} mars 1901), les trains supplémentaires doublant des trains réguliers, les trains spéciaux, y compris les trains de plaisir et les trains de service accidentels.

Quand le Chef d'une gare où réside un Commissaire de surveillance est avisé, par écrit ou télégraphiquement, ou par les signaux des trains précédents, d'une circulation extraordinaire prévue au paragraphe précédent, il en avise aussitôt ce Commissaire, en lui communiquant tous les renseignements qu'il a reçus à ce sujet.

Les Ordres de service spéciaux, concernant les services permanents de ballast et de matériaux, doivent être portés à la connaissance des Commissaires de surveillance par les Chefs de celles des gares situées sur le parcours de ces services où résident des Commissaires.

Les Chefs des gares où résident des Commissaires de surveillance doivent, en outre, les aviser du passage, par les trains ordinaires, de tous les détachements de troupe qui leur sont annoncés, soit par leur Inspecteur principal, soit par l'autorité militaire, soit par les avis télégraphiques prévus à l'Art. 32 du Règlement sur les transports militaires ordinaires.

En outre, les Inspecteurs principaux adressent aux Commissaires de surveillance intéressés les Avis - Circulaires relatifs à la mise en marche de trains spéciaux.

Les trains facultatifs et les machines isolées ne sont pas considérés comme trains extraordinaires donnant lieu à notification.

Art. 381. - Les Chefs des gares où résident des Commissaires de surveillance doivent leur communiquer immédiatement les dépêches annonçant (les retards de plus de 30 minutes aux trains transportant des voyageurs (Art. 224).

Ces retards sont annoncés au public par un avis affiché dans le vestibule de chaque gare desservie par le train et ainsi libellé :

Le train N°..... est signalé comme ayant à.....(nom de la gare qui a annoncé le retard) un retard de plus de par suite de (cause du retard).

L'avis est enlevé aussitôt après le passage du train.

Art. 382. - Tout Chef de gare, apprenant qu'un train de voyageurs qui dessert sa gare est expédié par une gare d'embranchement sans attendre la correspondance, en informe le public par un

avis affiché dans le vestibule et indiquant, si possible, la cause du retard et le train par lequel arriveront probablement les voyageurs ayant manqué la correspondance.

Art. 383. - En cas de pilotage, chacun des Chefs de gare avise par écrit le Commissaire de surveillance de la circonscription (Art. 34 de l'Ordonnance de 1846 modifiée par le Décret du 1^{er} Mars 1901).

Art. 384. - Les demandes de secours sont notifiées dès réception par les Chefs des gares de secours au Commissaire de surveillance, afin de lui permettre, s'il le juge convenable, d'accompagner la machine sur le lieu de la détresse.

Mais, une fois l'avis donné à ce Fonctionnaire, ils ne sont pas tenus de l'attendre, au cas où il devrait en résulter un retard dans le départ du secours.

Art. 385. - Les Commissaires de surveillance doivent être immédiatement informés de tous les accidents survenus dans leur circonscription, tels que: faits ayant occasionné mort ou blessures, accidents de trains n'entraînant que des dérangements de service ou des dégâts de matériel, ruptures d'attelages ou d'essieux, détresses avec déplacement de la machine de secours (Art. 384), dérives, éboulements ou affaissements de la voie, amoncellements de neige, incendies causés par des locomotives, interruptions télégraphiques assez prolongées pour compromettre la régularité de la circulation, accidents d'ateliers, de dépôts, et en général tous accidents survenus dans l'enceinte du chemin de fer.

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

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

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

Art. 385 bis. - En cas d'accident grave, les Chefs de gare doivent aviser, par les moyens les plus rapides, les Ingénieurs en Chef et les Ingénieurs du Contrôle de la Voie et de l'Exploitation, ainsi que le Préfet du département. Dans les mêmes circonstances, l'Inspecteur principal prévient, par la voie la plus rapide, le Ministre des Travaux Publics et le Directeur du service du Contrôle.

Par accidents graves, on doit entendre :

- Les accidents de trains (c'est-à-dire éprouvés par les trains et non causés par les trains) survenus sur les voies principales et ayant entraîné mort ou blessures, ou avaries graves au matériel;
- Les incendies dans les trains transportant des voyageurs;
- Les inondations, éboulements, amoncellements de neige, ou autres incidents susceptibles

d'interrompre totalement la circulation pendant six heures au moins.

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

Art. 386. - Les Commissaires de surveillance sont chargés de la constatation des crimes et délits spéciaux à l'Exploitation. En conséquence, les Chefs de gare leur signalent les actes de malveillance, les contraventions aux Règlements commises par des voyageurs ou par (les personnes étrangères au service, les rixes survenues entre les Agents de la Compagnie et le public à raison de faits de service, les fraudes commises par des voyageurs ou par des expéditeurs ou destinataires, etc., en demandant, le cas échéant, à ces Fonctionnaires, de constater les faits par des procès-verbaux, dont ils adressent copie à leur inspecteur principal, sans préjudice du droit qu'ont les Agents assermentés de la Compagnie à verbaliser eux-mêmes. Dans le cas de fausses déclarations, ces Agents doivent toujours verbaliser eux-mêmes sans le concours du Commissaire de surveillance, si ce dernier annonce l'intention de remettre une copie seulement et non l'original du procès-verbal.

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

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

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

- Par l'inspecteur principal: le Ministre des Travaux Publics et le Directeur du Contrôle;
- Par les Chefs de gare: les Ingénieurs en Chef et Ingénieurs du Contrôle et le Procureur de la République.

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

Art. 387. - Les communications que les Chefs de gare sont à adresser aux Commissaires de surveillance, en vertu des articles précédents, sont simplement déposées à leur bureau dans les gares où ils résident. Mais, en cas d'accident de train, suivi de mort ou blessures, si le Commissaire ne se trouve pas à la gare, l'avis lui est envoyé à son domicile.

Art. 388. - En cas d'accident grave, les Chefs de gare mettent à la disposition du Commissaire de surveillance un homme d'équipe ou un facteur pour porter en ville les dépêches que ces fonctionnaires adressent aux autorités locales. Ils transmettent sans délai les dépêches télégraphiques destinées aux autorités administratives et judiciaires et aux Ingénieurs du Contrôle.

Art. 389. - Les Chefs de gare doivent s'adresser aux Commissaires de surveillance pour obtenir la constatation, par déclarations ou certificats, des faits que la Compagnie peut avoir à établir d'une manière régulière, en cas de réclamation des voyageurs, des expéditeurs ou des destinataires, pour viser des extraits conformes des registres ou pièces à produire en justice, etc.

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

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

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

§ 9.

Art. 391 et 392. - Supprimés.

§ 10. - Communications à faire par la Compagnie à l'Administration supérieure, quand il y a lieu de modifier le tableau de la marche des trains ou de déroger aux règles prescrites pour le garage des trains

Art. 393. - Tout Ordre de service, Circulaire ou Instruction quelconque, modifiant ou complétant le tableau de la marche des trains approuvé par le Ministre, ou autorisant une dérogation aux prescriptions du présent Règlement, en ce qui touche le garage des trains, doit être porté, sans retard, à la connaissance de l'Administration supérieure par la Direction de la Compagnie.
