

L. 2102

CHEMIN DE FER DU NORD

EXPLOITATION

RÈGLEMENT GÉNÉRAL

GARE ET CHEFS DE STATION

HOMOLOGUE

par décision ministérielle en date du 11 avril 1894

ET MODIFIÉ

par décisions ministérielles des 2 mars 1932

21 janvier 1935, 4 mars 1935

et 29 mars 1935

PARIS
Novembre 1935

CHEMIN DE FER DU NORD

EXPLOITATION

RÈGLEMENT GÉNÉRAL

DES

CHEFS DE GARE ET CHEFS DE STATION

HOMOLOGUÉ

par décision ministérielle en date du 11 avril 1894

ET MODIFIÉ

par décisions ministérielles des 2 mars 1932,

21 janvier 1935, 4 mars 1935

et 29 mars 1935

PARIS

Novembre 1935



RÈGLEMENT GÉNÉRAL

DES

CHEFS DE GARE ET CHEFS DE STATION

SOMMAIRE

TITRE PREMIER. — ATTRIBUTIONS. — RESPONSABILITÉ.....	Art. 1 à 6	Page 7
TITRE II. — POLICE ET SURVEILLANCE DES VOIES DANS LES GARES	Art. 7 à 28	— 10
CHAPITRE PREMIER. — Désignation des voies.....	Art. 7 et 8	— 10
CHAPITRE II. — Protection des voies.....	Art. 9 à 19	— 11
CHAPITRE III. — Service des aiguilleurs.....	Art. 20 à 28	— 19
TITRE III. — COMPOSITION DES TRAINS.....	Art. 29 à 48	— 23
Section 1 ^{re} . — Prescriptions communes à tous les trains.....	Art. 29 à 35	— 23
Section 2 ^e . — Composition des trains de voyageurs ..	Art. 36 à 41	— 25
Section 3 ^e . — Composition des trains de marchandises.....	Art. 42 à 45	— 28
Section 4 ^e . — Nombre de freins à placer dans les trains.....	Art. 46 et 47	— 29
Trains de voyageurs ordinaires et trains mixtes.....		— 29
Trains de marchandises ordinaires et trains de marchandises-voyageurs.	Art. 47 et 48	— 31
TITRE IV. — DISPOSITIONS COMMUNES A LA CIRCULATION DES TRAINS SUR LES LIGNES A DOUBLE VOIE ET SUR LES LIGNES A VOIE UNIQUE.....	Art. 49 à 106	— 32
CHAPITRE PREMIER. — Prescriptions concernant le service des gares.....	Art. 49 à 87	— 32

Section 1 ^{re} . — Intervalles à maintenir entre les trains se succédant sur la même voie	Art. 49 à 51	Page 32
Section 2 ^e . — Départ des trains	Art. 52 à 55	— 34
Section 3 ^e . — Passage des trains aux gares où ils ne s'arrêtent pas	Art. 56 à 59	— 36
Section 4 ^e . — Passage des trains aux gares où ils s'arrêtent	Art. 60 à 67	— 37
Section 5 ^e . — Garage des trains	Art. 68 à 71	— 39
Section 6 ^e . — Manœuvres	Art. 72 à 82	— 41
Section 7 ^e . — Circulation pendant la nuit des trains spéciaux de troupes ou de matériel dont l'expédition peut être requise par l'autorité en dehors des heures de service sur les sections de chemin de fer où la circulation est interrompue pendant la nuit	Art. 83 à 87	— 51
CHAPITRE II. — Prescriptions concernant spécialement le service des Agents des trains	Art. 88 à 96	— 53
Section 1 ^{re} . — Objets dont les Agents des trains doivent être munis	Art. 88	— 53
Départ et circulation des trains	Art. 89 à 91	— 54
Surveillance générale	Art. 92	— 55
Garage des trains	Art. 93	— 55
Section 2 ^e . — Ralentissements et arrêts des trains en marche	Art. 94 à 96	— 56
CHAPITRE III. — Prescriptions concernant spécialement le service des Mécaniciens	Art. 97 à 106	— 57
Section 1 ^{re} . — Service des Mécaniciens dans les gares	Art. 97 à 100	— 57
Section 2 ^e . — Circulation des trains et des machines en dehors des gares	Art. 101 à 105	— 58
TITRE V. — DISPOSITIONS SPÉCIALES A LA CIRCULATION DES TRAINS SUR LES LIGNES A DOUBLE VOIE	Art. 107 à 232	— 61
CHAPITRE PREMIER. — Sens de la circulation des trains	Art. 107	— 61
CHAPITRE II. — Trains facultatifs, supplémentaires et spéciaux	Art. 108 à 123	— 62
Section 1 ^{re} . — Trains facultatifs	Art. 108 à 112	— 62
Section 2 ^e . — Trains supplémentaires	Art. 113 à 116	— 63
Section 3 ^e . — Trains spéciaux	Art. 117 à 119	— 64
Section 4 ^e . — Circulation des machines isolées	Art. 120 à 123	— 65
CHAPITRE III. — Circulation des trains de ballast et de matériaux	Art. 124 à 142	— 66

CHAPITRE IV. — Dérangements dans la marche des trains. — Détresses. — Secours...		Art. 143 à 187 Page 72
SECTION 1 ^{re} . — Annonce des retards dans la marche des trains.....	Art. 143 à 149	— 72
SECTION 2 ^e . — Modifications dans l'ordre de succession des trains de même sens. — Changements de garages	Art. 150 à 159	— 74
Sous-section 1 ^{re} . — Cas où il y a lieu d'expédier un train, sans attendre le passage du train qui devait le précéder d'après le tableau de marche.....	Art. 151 à 154	— 75
Sous-section 2 ^e . — Cas où il y a lieu de retenir et de garer un train en retard avant qu'il ait atteint son point de garage ou d'arrivée réglementaire	Art. 155 à 159	— 77
SECTION 3 ^e . — Correspondance des trains aux points de bifurcation	Art. 160 à 162	— 79
SECTION 4 ^e . — Création de trains destinés à remplacer, sur une partie de leur parcours, des trains de voyageurs en retard	Art. 163 et 164	— 81
SECTION 5 ^e . — Secours.....	Art. 165 à 181	— 81
SECTION 6 ^e . — Dispositions diverses concernant les cas de détresse et de ruptures d'attelages des trains en marche.....	Art. 182 à 187	— 87
CHAPITRE V. — Circulation temporaire sur une seule voie. — Pilotage.....		Art. 188 à 230 — 91
SECTION 1 ^{re} . — Dispositions générales	Art. 188 à 203	— 91
Cessation du pilotage. — Reprise du service normal.....	Art. 204 à 208	— 97
SECTION 2 ^e . — Interceptions résultant de l'exécution de travaux prévus.....	Art. 209	— 99
SECTION 3 ^e . — Interceptions occasionnées par des causes non prévues et survenant sur les voies ou sur les ouvrages d'art de la ligne.....	Art. 210 à 213	— 100
SECTION 4 ^e . — Interceptions résultant de détresses ou d'accidents de trains.....	Art. 214 à 218	— 104
SECTION 5 ^e . — Interceptions entraînant l'établissement d'un double pilotage	Art. 219 et 220	— 106
CHAPITRE VI. — Prescriptions concernant spécialement le service des Agents des trains sur les lignes à double voie.....		Art. 221 à 232 — 108
SECTION 1 ^{re} . — Changements de garage. — Garages accidentels	Art. 221 et 222	— 108
SECTION 2 ^e . — Détresses. — Demandes de secours	Art. 223 à 230	— 108
SECTION 3 ^e . — Rupture d'attelages.....	Art. 231	— 112

Section 4 ^e . — Obstacles à la circulation aperçus sur la voie opposée à celle parcourue par un train.....	Art. 232	Page 113
---	----------	----------

TITRE VI. — DISPOSITIONS SPÉCIALES À LA CIRCULATION DES TRAINS SUR LES LIGNES À VOIE UNIQUE. ...	Art. 233 à 254	— 114
Agent spécial.....	Art. 233	— 114
Modifications de services. — Trains extrême- dinaires et facultatifs.....	Art. 234 et 235	— 115
Signaux.....	Art. 236 et 237	— 115
Croisements des trains.....	Art. 238 à 240	— 116
Annonce des retards de trains.....	Art. 241	— 117
Changements des croisements.....	Art. 242 et 243	— 117
Modifications dans la marche de deux trains marchant dans le même sens.....	Art. 244	— 119
Demandes de secours.....	Art. 245 à 249	— 120
Service des machines de secours.....	Art. 250 à 252	— 122
Rupture d'attelages.....	Art. 253	— 125
Usage du téléphone.....	Art. 254	— 126
TITRE VII. — MESURES D'ORDRE DIVERSES.	Art. 255 à 303	— 128
Section 1 ^{re} . — Circulation dans les gares, sur la voie et dans les trains, des divers représentants de l'Administration publique.....	Art. 255 à 263	— 128
Section 2 ^e . — Admission dans les gares ou sur la ligne de personnes étrangères au service.....	Art. 264 à 266	— 131
Section 3 ^e . — Circulation sur les machines ou dans les wagons de service.....	Art. 267 à 271	— 133
Section 4 ^e . — Compartiments réservés dans les trains de voyageurs.....	Art. 272 et 273	— 135
Section 5 ^e . — Dispositions diverses concernant les voyageurs.....	Art. 274 à 283	— 137
Section 6 ^e . — Registres des réclamations.....	Art. 284	— 141
Section 7 ^e . — Registres des retards.....	Art. 285	— 141
Section 8 ^e . — Appareils et boîtes de secours et de pansement.....	Art. 286 à 288	— 141
Section 9 ^e . — Communications à faire par les Chefs de gare aux Inspecteurs du Contrôle de l'État.....	Art. 289 à 301	— 142
Section 10 ^e . — Avis à donner aux autorités locales en cas d'accidents.....	Art. 302 et 303	— 148
TITRE VIII. — SERVICE DES TRAINS À COMPOSITION RÉDUITE DES TRAINS LÉGERS.	Art. 304 à 313	— 149

Observation. — L'indication R. C. renvoie au Règlement général des Agents des trains, l'indication R. A. au Règlement général des Aiguilleurs, et l'indication R. M. au Règlement général des Mécaniciens et Chauffeurs, à l'article désigné par le numéro qui suit les lettres R. C., R. A. ou R. M.

RÈGLEMENT

DES

CHEFS DE GARE ET CHEFS DE STATION

TITRE PREMIER

ATTRIBUTIONS — RESPONSABILITÉ

Article premier.

Les Chefs de gare dirigent, dans son ensemble et dans ses détails tout le service des gares, comprenant : la police et le mouvement des voyageurs, bagages et marchandises, la perception des taxes, la surveillance et la police des cours et des voies, la formation et la décomposition des trains, leur circulation dans l'enceinte des gares, etc.

Ils veillent à l'exécution de tous les autres services, à la conservation des bâtiments et de leurs dépendances, du matériel et des objets mobiliers affectés au service des gares.

Ils sont responsables de tous les faits de leur service.

Art. 2.

Les Sous-Chefs de gare aident et suppléent les Chefs de gare dans toutes les parties du service.

(1) Dans les articles de ce Règlement, pour simplifier la rédaction, il n'est parlé que des gares, mais il doit être entendu que les prescriptions s'appliquent aux gares comme aux stations ou aux haltes, lorsque le contraire n'est pas stipulé. En général, on désigne sous le nom de gares, les stations ouvertes à tous les services de grande et de petite vitesse, ayant un trafic ou un mouvement important, ou présentant des conditions spéciales d'exploitation, par exemple celles qui ont en permanence une machine de réserve en feu, ou celles qui desservent plus de deux directions, ou celles qui, pour certains trains et à certains jours, deviennent têtes de ligne ou terminus.

Les haltes dont le service justifie l'application d'un régime spécial et différent de celui des véritables stations, sont désignées par la lettre H dans les livrets de marche des trains.

Enfin les simples points d'arrêt facultatifs, ouverts à titre d'essai dans les conditions indiquées par le Titre VIII, p. 149 du présent Règlement, sont désignés dans ces livrets par les lettres P. A.

Art. 3.

Les Chefs de gare dépendent du service de l'Exploitation; ils sont placés sous les ordres directs des Ingénieurs de l'Exploitation, qui sont eux-mêmes secondés par les Inspecteurs et les Sous-Inspecteurs de l'Exploitation.

Ils ont sous leurs ordres tous les Employés attachés au service de leur gare, sans exception.

Ils ont autorité sur les Agents des trains pendant toute la durée du séjour de ces Agents dans les gares.

Ils ont également autorité sur les Mécaniciens, pour tout ce qui concerne le service des trains et le mouvement des machines dans l'enceinte des gares.

R. M. - 1 } Dans certaines localités, les Chefs de gare sont appelés à remplir les fonctions de Chefs de dépôt; ils reçoivent, pour tout ce qui concerne ce service, les ordres et instructions des Ingénieurs de la Traction.

Art. 4.

Les Chefs et Sous-Chefs de gare doivent connaître les dispositions de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, et du Décret du 11 novembre 1917, portant Règlement d'Administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer.

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

Art. 5.

Les Chefs de gare doivent veiller à ce que les Agents placés sous leurs ordres soient munis des Règlements et des Instructions concernant leur service.

Ils s'assurent fréquemment que ces Agents connaissent et comprennent les dispositions de ces Règlements et Instructions.

Leur attention doit surtout se porter sur les prescriptions intéressant la sécurité des personnes et la régularité du service.

Art. 6.

Les Chefs et Sous-Chefs de gare peuvent être appelés à prendre la conduite des trains dans les cas de secours et de pilotage et, sur les lignes à voie unique, ces Agents ont à intervenir dans la direction des trains, non seulement dans les cas de secours, mais encore toutes les fois que des incidents entraînent des modifications dans le service régulier; ils doivent donc connaître les dispositions réglementaires destinées à assurer la circulation des trains en dehors des gares, en cas de retard, d'arrêts imprévus, de détresse, et, en général, de dérangements dans le service. En conséquence, ces dispositions ont dû être indiquées dans le présent Règlement, alors même qu'elles concernent spécialement les services des Agents des trains et des Mécaniciens. Mais il est entendu qu'elles n'engagent la responsabilité des Chefs et Sous-Chefs de gare que relativement aux mesures dont ces Agents doivent réglementairement prendre l'initiative ou assurer l'exécution.

TITRE II

POLICE ET SURVEILLANCE DES VOIES DANS LES GARES

CHAPITRE PREMIER

DÉSIGNATION DES VOIES

Art. 7.

- Les voies se classent en deux catégories :
- R. C. - 5 } 1^o VOIES PRINCIPALES, sur lesquelles les trains circulent, soit dans la
R. M. - 10 } traversée des gares, soit pour se rendre d'une gare à une autre;
2^o VOIES ACCESSOIRES, comprenant les voies de garage, les voies de
manœuvres, les voies de triage, et, en général, toutes les voies autres
que les voies principales.

Art. 8.

- Sur les lignes à double voie, la voie principale parcourue par les trains allant dans le sens du kilométrage, s'appelle *Voie de gauche*;
- La voie principale parcourue par les trains allant en sens inverse du kilométrage, s'appelle *Voie de droite*.
- R. M. - 10 }
- R. C. - 6 } Le kilométrage a été compté en s'éloignant de Paris pour les lignes rayonnantes et pour les embranchements qui en forment, en quelque sorte, le prolongement. Pour certaines lignes transversales qui n'ont pu être rattachées à ce réseau rayonnant autour de Paris, Beauvais, Amiens et Lille ont été choisis pour origine.
- En général, les trains circulant sur la voie de gauche portent des numéros impairs, les trains circulant sur la voie de droite portent des numéros pairs.
- Par exception, sur certaines sections, des trains passant des lignes transversales sur les lignes principales ou réciproquement, conservent leurs numéros. Sur le parcours de ces sections, les numéros impairs sont maintenus exceptionnellement à des trains qui circulent sur la

R. C. - 6 } voie de droite, et les numéros pairs, à des trains qui circulent sur la
voie de gauche.
} **Les dénominations de voie de gauche ou de droite doi-**
} **vent toujours être énoncées dans les dépêches télépho-**
} **niques, lorsqu'il y a lieu de désigner une voie principale.** } R. M. - 10

CHAPITRE II

PROTECTION DES VOIES

Art. 9.

Les voies principales doivent, autant que possible, être maintenues libres dans les intervalles entre le passage des trains.

Aucune machine, aucun véhicule ne doit passer des voies accessoires sur les voies principales, ni traverser celles-ci, sans l'autorisation du Chef de gare ou des Agents délégués pour la surveillance des manœuvres.

Cette prescription s'applique aux wagonnets et lorrys du Service de la Voie, lorsqu'ils circulent dans l'intérieur des gares.

On ne doit pas laisser des machines, voitures ou wagons en stationnement prolongé sur les voies principales, à moins que les besoins du service ne l'exigent, et sans que les précautions prescrites à l'article 12 aient été prises.

Art. 10.

I. — **Dans l'étendue des gares, stations** (1) et des installations qui y sont rattachées (garages, bifurcations, jonctions de secours), aucune installation, aucune réparation, ni aucune opération d'une nature quelconque, susceptible de modifier les conditions de la circulation des trains ou du service de la gare, ne doit être entreprise sur les voies principales, sur les voies accessoires ou dans la gare, sans l'autorisation préalable du Chef de gare (2) donnée par écrit.

(1) Les limites de cette étendue sont marquées, pour chaque voie, à la sortie par une traverse blanche, à l'entrée par un poteau-limite de protection, ou, à défaut, par une traverse blanche ou par un signal carré.

(2) Dans les dépôts, ateliers, magasins, c'est le Chef de dépôt, le Chef d'atelier ou le Chef de magasin qui joue le rôle de Chef de gare.

Cette prescription ne s'applique pas aux menus travaux de vérification, de surveillance et d'entretien ordinaire, tels que l'entretien courant dans les voies et appareils, le serrage des tirefonds et boulons, le remplacement de traverses en recherche (sauf celles qui sont solidaires d'un appareil de sécurité), de galets de transmissions rigides et de pièces accessoires d'appareils — dans les limites où le fonctionnement normal des appareils n'est pas troublé par l'absence momentanée de la pièce à remplacer — le petit entretien des signaux, transmission et appareils de sécurité, l'entretien ordinaire et la peinture des bâtiments, le chargement et le déchargement des wagons effectués sur toute voie accessoire où les lancements ou refoulements sans pilote (1) sont interdits.

Avant de donner l'autorisation d'entreprendre les opérations ou travaux définis au premier alinéa, le Chef de gare fixe, de concert avec les Agents chargés de les diriger, les heures auxquelles ces opérations ou travaux peuvent être exécutés; il prend toutes les mesures utiles pour que le Service soit assuré et pour que la sécurité des trains, des machines et du public soit garantie (affiches, avis au public, consignes écrites dûment émargées par les intéressés, signaux provisoires, immobilisation, détèlement d'aiguilles, etc.).

De son côté, lorsqu'il s'agit d'opérations ou de travaux effectués sur les voies, l'Agent responsable de leur exécution doit se conformer aux prescriptions de l'article 75 ci-après en ce qui concerne la protection des ouvriers et des Agents.

II. — En pleine voie, c'est-à-dire en dehors des gares et stations ou des installations qui y sont rattachées (garages, bifurcations, jonctions de secours), toutes les fois que la **voie principale** doit être interceptée pour une opération quelconque, le Chef de canton ou le Chef d'équipe, ou, en cas de travail à l'entreprise, l'Agent désigné par le Chef de district (2) doit s'assurer que la voie pourra être rétablie avant l'arrivée du premier train attendu; il doit, par suite, s'informer à l'une des gares immédiatement voisines des trains mis en marche, y compris les trains facultatifs ou spéciaux (3).

Avant de commencer le travail, il assure les signaux qui doivent le couvrir, afin que la **sécurité des trains** soit toujours complète.

A cet effet :

(1) L'« Avis au Personnel » affiché dans les gares renseigne les Agents à cet égard.

(2) Dans tout ce qui va suivre, on emploiera généralement, par abréviation, au lieu de ces trois appellations, l'expression : « l'Agent de la Voie qualifié ».

(3) Cette prescription ne s'applique pas aux cas d'urgence.

L'Agent de la voie qualifié envoie un Agent, muni d'un drapeau rouge le jour, d'une lanterne à feu rouge la nuit, et de pétards à la distance réglementaire de 1.000 mètres du côté où arrivent les trains, si la voie n'est parcourue que dans un seul sens, et des deux côtés, si la voie est parcourue dans les deux sens.

Arrivé à 1.000 mètres, l'Agent pose les pétards et avertit l'Agent de la voie qualifié qu'il est à son poste et en mesure d'arrêter les trains en lui montrant le signal d'arrêt avec lequel il ferme la voie.

Ce n'est qu'après avoir perçu cette indication que l'Agent de la voie qualifié peut intercepter la voie.

Dans le cas où cette indication ne peut être vue du point à couvrir, l'Agent de la voie qualifié détache un Agent de liaison également muni d'un signal d'arrêt qui va jusqu'en un point d'où il aperçoit l'Agent aux signaux et qui, après avoir reçu de celui-ci l'indication que la voie est fermée, revient jusqu'en un point d'où il aperçoit l'Agent de la voie qualifié pour répéter cette indication autorisant ce dernier à commencer le travail, puis vient rejoindre l'équipe. S'il est utile, pour gagner du temps, d'avoir plusieurs agents de liaison intermédiaires, l'Agent de la voie qualifié les désigne et précise à chacun d'eux l'étendue dans laquelle il se déplacera pour assurer la transmission rapide de l'indication de fermeture.

L'Agent de la voie qualifié ne fait cesser les signaux qui protègent son travail que lorsqu'il a la certitude que la voie est remise en état de donner passage aux trains. Il emploie, pour en avertir l'Agent chargé de ces signaux, des moyens de correspondance **à vue** analogues à ceux indiqués ci-dessus pour organiser la protection.

L'Agent de la voie qualifié ne peut se dispenser des moyens de correspondance **à vue** ci-dessus indiqués que s'il peut correspondre **personnellement** par téléphone avec l'Agent aux signaux lui-même, tant pour recevoir de cet Agent l'assurance qu'il est à son poste et qu'il a pris les mesures prescrites pour arrêter les trains que pour lui prescrire de retirer les signaux d'arrêt à main.

En outre :

a) Si le chantier est situé entre un sémaphore de pleine voie et le disque à distance ou la palette « SEM » l'Agent de la voie qualifié donne au sémaphoriste l'ordre écrit de fermer le disque à distance ou la palette « SEM » et de les maintenir fermés pendant toute la durée du travail.

b) Si le chantier est situé entre le disque à distance et le signal carré d'une bifurcation, ou entre le disque à distance et l'entrée d'une

gare (1), l'Agent de la voie qualifié doit demander par écrit à l'Aiguilleur ou au Chef de gare de fermer le disque à distance et la palette « SEM », s'il en existe, et de les maintenir fermés pendant toute la durée du travail.

L'Aiguilleur ou le Chef de gare donne par écrit l'assurance qu'il fait le nécessaire.

D'autre part, il peut arriver que l'Agent chargé de couvrir un chantier en se portant à la distance de 1.000 mètres, rencontre, sur le parcours qu'il a à effectuer :

1^{er} cas. — Soit un poste sémaphorique de pleine voie;

2^{es} cas. — Soit une bifurcation (1);

3^{es} cas. — Soit une gare (1) dans l'étendue de laquelle il doit pénétrer.

Dans le 1^{er} cas, l'Agent de la voie qualifié fait remettre au sémaphoriste, par l'agent chargé de couvrir le chantier, un ordre écrit, de fermer le disque, ou, à défaut, la palette « SEM » et de lancer le pétard.

Si le poste sémaphorique est muni d'un disque à distance, l'agent chargé de couvrir le chantier ne va pas plus loin et c'est en face du poste sémaphorique qu'il présente le signal d'arrêt à main; mais il ne donne à l'Agent de la voie qualifié l'indication que le chantier est couvert qu'après qu'il s'est écoulé depuis la fermeture du disque, le temps nécessaire à un train ou à une manœuvre pour franchir l'espace compris entre ce signal et le sémaphore.

Si le poste sémaphorique n'est pas muni de disque à distance, l'Agent chargé de couvrir le chantier doit, après avoir remis au sémaphoriste l'ordre écrit visé ci-dessus, se porter à la distance de 1.000 mètres du chantier pour faire le signal d'arrêt à main doublé de pétards.

Quel que soit l'emplacement où est présenté ce signal d'arrêt à main, l'Agent chargé de couvrir le chantier ne cesse de présenter ce signal que lorsqu'il y aura été autorisé par l'Agent de la voie qualifié et il retire alors l'ordre écrit délivré au sémaphoriste à moins que l'Agent de la voie qualifié n'ait déjà eu le temps de retirer cet ordre après avoir fait rouvrir la voie.

Dans le 2^{es} cas, l'Agent de la voie qualifié fait remettre à l'aiguilleur, par l'Agent chargé de couvrir le chantier, un ordre écrit de

(1) Les limites des gares et bifurcations sont marquées, pour chaque voie, à la sortie par une traverse blanche, à l'entrée par un poteau-limite de protection, ou, à défaut, par une traverse blanche ou par un signal carré.

maintenir à l'arrêt, à l'aide des leviers correspondants, le ou les signaux carrés donnant accès à la voie interceptée.

L'Agent chargé de couvrir le chantier ne va pas plus loin; il reste à la bifurcation pour veiller à l'exécution de cette prescription; il ne retire l'ordre de fermeture de la voie que lorsqu'il y a été autorisé par l'Agent de la voie qualifié.

Dans le 3^{me} cas, l'Agent de la voie qualifié doit se concerter à l'avance et par écrit avec le Chef de gare pour que celui-ci prenne, sur sa demande, les dispositions nécessaires afin d'assurer la couverture du chantier en utilisant, notamment, les signaux fixes de la gare.

L'Agent chargé d'assurer les signaux d'arrêt à main ne va pas plus loin; il se met sous les ordres du Chef de gare ou de son représentant pour coopérer, par lui-même, à la couverture au moyen de signaux d'arrêt à main.

C'est seulement après avoir reçu du Chef de gare ou de son représentant la déclaration écrite que la couverture est assurée, qu'il peut donner à l'Agent de la voie qualifié l'indication que le chantier est couvert.

Quand le travail est terminé et que l'indication en a été donnée, par l'Agent de la voie qualifié, à l'Agent chargé d'assurer les signaux d'arrêt à main, ce dernier en informe le Chef de gare, lui restitue la déclaration écrite dont il était porteur et reprend la demande écrite de couverture.

Dans les trois cas visés ci-dessus, l'Agent chargé d'assurer les signaux d'arrêt à main et l'Agent de la voie qualifié correspondent entre eux, avant et après l'exécution du travail, comme il est indiqué plus haut.

Art. 11.

Chacune des voies principales d'une gare non couverte par un signal carré d'arrêt absolu doit être dégagée par les manœuvres **cinq minutes** au moins avant l'heure réglementaire de l'arrivée de chacun des trains circulant sur cette voie, et doit être maintenue libre, à partir de ce moment, jusqu'à l'arrivée du train attendu.

En cas de retard, et à la condition que ce retard soit connu, les voies principales peuvent être occupées par les manœuvres jusqu'à **dix minutes** avant l'heure prévue pour l'arrivée des trains en retard. Si au contraire, le retard n'est pas connu, elles doivent être dégagées **cinq minutes** avant l'heure réglementaire de l'arrivée du train.

Il peut arriver pourtant que, par suite de circonstances imprévues,

telles qu'impuissance de machine, rupture d'attelage, déraillement, retard dans la marche ou autre incident, il soit impossible de dégager une voie principale dans les délais ci-dessus, ou même qu'il faille l'engager, soit pour expédier un train qui n'a pas à s'effacer pour le train attendu, soit pour garer un train qui fait obstacle, sur une autre voie principale, à un train plus important que le train attendu, soit pour quelque cause grave intéressant la **sécurité** de la circulation.

Dans ces cas, le Chef de gare ou son délégué dûment qualifié doit détacher un homme pour aller aussi loin et aussi vite qu'il lui sera possible, et au maximum à 800 ou 900 mètres de l'obstacle, faire au train attendu le signal d'arrêt à la main, doublé par des pétards.

Le Chef de gare ou son délégué dûment qualifié n'est dispensé de prendre cette mesure que si le train attendu doit faire arrêt en gare et y stationner normalement à 120 mètres au moins en deçà de l'obstacle, ledit obstacle étant d'ailleurs protégé conformément aux prescriptions du paragraphe C (b) de l'article 53 du Règlement Général sur les Signaux.

Dans les gares couvertes par des signaux carrés d'arrêt absolu, les prescriptions des paragraphes 1 et 2 du présent article doivent être observées dans la mesure du possible. En particulier, devant les trains de passage sans arrêt, on ne doit manœuvrer sur les voies principales dans les limites de temps indiquées à ces paragraphes, et sous la couverture des signaux carrés d'arrêt fermés, qu'en cas d'impérieuse nécessité.

Art. 12.

A toute heure, les dispositions doivent être prises comme si un train non annoncé pouvait survenir.

En conséquence, toutes les fois qu'une voie principale n'est pas entièrement libre, elle doit être couverte par un signal commandant l'arrêt.

R. C. - 7

Cette prescription ne s'applique pas aux passages à niveau, quand les barrières en sont ouvertes, conformément à la réglementation spéciale qui les régit.

Ainsi, aucun mouvement, aucune manœuvre de machines, voitures ou wagons, ne doit avoir lieu sur une voie principale, sans que cette voie ait été préalablement

16. Ruelle

couverte par un signal commandant l'arrêt, et sans qu'on se soit assuré qu'aucun train n'est engagé entre ce signal et la gare.

R. C. - 7

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

Le signal d'arrêt est maintenu jusqu'à ce que la voie soit devenue entièrement libre.

Art. 13.

R. C. - 8

Les signaux destinés à protéger les voies principales des gares sont ceux dont la définition et l'usage sont détaillés dans le Règlement Général sur les Signaux.

Art. 14.

Les signaux donnés par les disques à distance et les signaux carrés d'arrêt absolu doivent être remplacés ou complétés par des signaux faits à la main dans les cas suivants :

1° Lorsqu'un disque à distance ou un signal carré ne fonctionne pas ou que les feux qu'il doit normalement donner sont éteints.

Dans ce cas, un Agent doit être envoyé pour faire les signaux au pied du voyant.

Lorsqu'il y a seulement un dérangement de transmission et que le voyant du signal peut être manœuvré sur place, l'Agent doit se servir de ce voyant pour faire les signaux.

R. C. - 9

Lorsque le voyant ne peut pas être manœuvré sur place ou que les feux que le signal doit normalement donner ne peuvent être rallumés, l'Agent doit faire usage des signaux à main.

Ce service doit, d'ailleurs, être assuré, autant que possible, par un Agent de la Voie.

2° Lorsque, par suite d'une manœuvre, d'une réparation et, en général, pour une cause quelconque, une voie principale se trouve occupée en un point non efficacement protégé par le disque à distance (1).

Dans ce cas, un agent doit être envoyé pour faire à la main les signaux d'arrêt à la distance réglementaire; ces signaux doivent être effectués comme si l'obstacle était en pleine voie, conformément aux prescriptions des articles 33 et 33 bis du Règlement Général sur les

(1) Lorsqu'il y a lieu de préciser le point à partir duquel la protection des manœuvres d'une gare est assurée efficacement par le disque, on emploie un poteau portant l'inscription « Limite de protection ».

A substituer à la page 17 du Règlement général des Chefs de gare (Mai 1907).

R. C. - 9 { Signaux, sans qu'il y ait lieu de compter en aucune manière sur les signaux donnés par le disque qui, cependant, doit être maintenu à l'arrêt pendant toute la durée de l'occupation de la voie.

Art. 15.

R. C. - 10 { Les Agents chargés de couvrir les voies par les signaux d'arrêt faits à la main doivent être porteurs de pétarvis dont ils ont à faire usage dans les conditions indiquées aux articles 66 et 67 du Règlement Général sur les Signaux.

Art. 16.

Les taquets établis aux entrées des voies de garage doivent toujours être disposés de manière à empêcher que les voitures ou wagons en stationnement sur ces voies puissent être entraînés sur les voies principales par l'action du vent, par leur propre poids ou par toute autre cause.

A défaut de taquets, le premier wagon doit être arrêté au moyen d'une cale ou d'un objet tenant lieu de cale.

Art. 17.

L'état des signaux fixes doit être l'objet d'une attention toute particulière de la part des Chefs de gare, qui doivent signaler d'urgence aux Agents de la Voie les dérangements survenus dans le fonctionnement de ces appareils.

Les Chefs de gare doivent également signaler, dans le plus bref délai, aux Agents de la Voie, les dégradations qu'ils auraient remarquées dans les voies et leurs accessoires, et notamment dans les aiguilles, croisements et plaques tournantes placés sur les voies principales.

Art. 18.

Les signaux de nuit doivent être allumés dans les cas indiqués par l'article 6 du Règlement Général sur les Signaux.

Des ordres spéciaux, émanant du service de l'Éclairage, fixent, pour chaque gare, les heures auxquelles ces signaux doivent être éteints.

Sauf les exceptions résultant d'instructions particulières, l'entretien, l'allumage et l'extinction des signaux fixes des gares sont effectués sous la surveillance des Chefs de gare :

En ce qui concerne les disques et signaux d'intérieur, par les Agents des gares ;

En ce qui concerne les disques à distance, par les Agents de la Voie.

Art. 19.

Les fosses à piquer le feu doivent être éclairées en même temps et pendant la même durée que les signaux fixes.

Les Chefs de gare ont à pourvoir à l'éclairage de celles de ces fosses qui sont situées sur les voies principales et sur les voies de garage.

Les fosses dépendant des dépôts sont éclairées, sous la surveillance des Chefs de dépôt, par les lampistes des Dépôts.

CHAPITRE III

SERVICE DES AIGUILLEURS

Art. 20.

La surveillance et la manœuvre des aiguilles, ainsi que la manœuvre de certains signaux, sont confiées, soit à des Agents spéciaux (Aiguilleurs), soit à des employés temporairement chargés de ce service.

Dans les gares et stations, les Aiguilleurs sont placés sous les ordres des Chefs de gare et de station. Pour tout ce qui concerne le graissage et le nettoyage des appareils et l'enlèvement de la neige, ils doivent se conformer aux instructions qui leur sont données par les Chefs de section et Chefs de district de la Voie.

Les Aiguilleurs et les Agents qui les remplacent temporairement sont responsables de tous les faits de leur service.

R. A. - 1

R. A. - 1 } **Ils doivent connaître toutes les prescriptions du règlement spécial relatif à leurs fonctions, ainsi que le Règlement général sur les Signaux.**

Art. 21.

Les Aiguilleurs, en prenant leur service, doivent s'assurer que les aiguilles et les signaux, dont la manœuvre leur est confiée, sont en bon état et fonctionnent bien. Ils signalent au Chef de gare toute aiguille dont le fonctionnement n'est pas régulier, et prennent des mesures immédiates lorsque l'état de cette aiguille est de nature à compromettre la sécurité.

R. A. - 15 } Les Aiguilleurs, relevés de service, doivent faire reconnaître aux Aiguilleurs qui viennent les remplacer, l'état des signaux et des aiguilles, et leur transmettre les consignes particulières qu'ils auraient pu recevoir, ainsi que tous les renseignements et avis utiles.

Pendant toute la durée de leur service, les Aiguilleurs ne doivent, sous aucun prétexte, quitter le poste confié à leur surveillance, sans une autorisation expresse du Chef de gare, et sans avoir été préalablement remplacés, sous réserve des prescriptions édictées par l'article 55 bis du Règlement Général sur les Signaux, c'est-à-dire dans le cas où l'on aperçoit un obstacle de nature à compromettre la sûreté des trains, et où il faut aller d'urgence faire les signaux nécessaires à la distance réglementaire.

Art. 22.

R. A. - 16 } Toutes les fois que des aiguilles doivent être installées ou mises en réparation dans une gare, avis doit en être donné au Chef de gare par le Service des Travaux.

Les voies sur lesquelles des aiguilles sont en installation ou en réparation doivent être l'objet d'une surveillance toute particulière.

Art. 23.

R. C. - 11 } Lorsqu'un train ou un véhicule quelconque, abordant une aiguille par le talon, en la déplaçant par son passage, s'arrête sur cette aiguille, l'Aiguilleur, doit en soutenir le contrepoids, pour éviter le déraillement qui se produirait si le train ou le véhicule reculait sur l'aiguille abandonnée à elle-même.

R. A. - 11 } Si le train ou le véhicule doit changer de voie en reculant, l'Aiguilleur, pour éviter un déraillement ou une fausse direction, ne laisse

- R. C. - 11 } commencer la manœuvre de refoulement, qu'après s'être assuré que
R. A. - 11 } le changement de voie a été complètement dégagé par toutes les roues
et que toutes les aiguilles situées en avant, sur le trajet que doit effectuer la manœuvre, sont mises dans la direction convenable.

Art. 24.

- R. C. - 12 } En dehors des moments où il est nécessaire de les manœuvrer pour
les besoins du service, les aiguilles placées sur les voies principales ou
sur des voies de circulation doivent, par leur position normale, assurer
la continuité de la circulation sur ces voies. Lorsqu'une aiguille non
munie d'un dispositif qui en fixe la position (voir art. 12 du *Règlement
spécial des Aiguilleurs*) est prise en pointe par un train ou un véhicule,
le levier doit en être maintenu pendant le passage du train ou du
véhicule.

Art. 25.

- R. A. - 13 } Toute aiguille isolée (c'est-à-dire non reliée à un poste par une
transmission à distance), après avoir été manœuvrée, soit à la main,
soit par un train qui la prend en talon, doit être examinée par
l'Aiguilleur pour s'assurer qu'elle a bien et complètement repris sa
position normale.
En outre, avant le passage ou l'arrivée des trains, les Aiguilleurs
doivent visiter leurs aiguilles et ils doivent s'assurer qu'elles sont bien
dans la position convenable.

Art. 26.

- R. C. - 13 } Il est formellement interdit de changer la position d'une aiguille sur
R. A. - 4 } laquelle une machine, un train ou un véhicule est engagé.
Ainsi, lorsque par suite d'un signal mal ou tardivement compris, ou
de toute autre fausse manœuvre, un train ou une machine a été dirigé
par les aiguilles sur une voie autre que celle qu'il devait suivre, **il
est défendu à l'Aiguilleur de toucher aux aiguilles, dès
qu'il y a une roue engagée.** Il doit faire arrêter le train, le faire
reculer de manière à **dégager entièrement** les aiguilles, et, alors
seulement, rectifier la direction du changement de voie.
Lorsque plusieurs aiguilles sont manœuvrées par un levier unique,
il est formellement interdit de changer la position de ce levier tant
qu'un train, une machine ou des wagons sont engagés sur l'une des
aiguilles ou entre elles.

Art. 27.

Les Aiguilleurs doivent veiller à ce que les mouvements de trains et de machines dans les gares, à l'entrée et à la sortie des ateliers et des dépôts, ainsi qu'aux aiguilles abordés par la pointe, s'exécutent toujours à petite vitesse et avec la plus grande prudence.

R. A. - 14

Quand une voie ou une aiguille conduit à une voie parcourue dans les deux sens, l'Aiguilleur ne doit donner priorité sur la voie parcourue dans les deux sens, qu'après s'être assuré qu'aucun train ou aucune machine marchant en sens contraire ne s'y est engagé ou ne peut s'y engager.

Il doit faire à cet effet tous les signaux nécessaires.

Art. 28.

Les Chefs de gare, étant chargés de veiller à ce que les prescriptions du Règlement spécial des Aiguilleurs soient parfaitement exécutées, signalent, dans leurs rapports, les Aiguilleurs qui ne s'y conforment pas, ainsi que les négligences ou infractions dont ils ont connaissance.

R. A. - 2

TITRE III

COMPOSITION DES TRAINS

SECTION 1^{re}. — Prescriptions communes à tous les trains.

Art. 29.

Les machines locomotives doivent être placées en tête des trains.

Il ne peut être dérogé à cette disposition que dans les cas suivants, et sous la réserve que la vitesse ne dépasse pas 25 kilomètres à l'heure :

R. C. - 14
R. M. - 8

1^o Manœuvres exécutées soit dans le voisinage des gares, soit dans les gares elles-mêmes, par exemple pour le garage, pour le refoulement ou le rebroussement des trains de toute nature;

2^o Distribution et reprise du matériel aux embranchements particuliers, situés en dehors des gares;

3^o Secours et renforts à donner aux trains de toute nature;

4^o Circulation des trains de ballast et de matériaux.

Art. 30.

Les machines, autres que les machines-tenders munies de chasses-pierres aux deux extrémités, placées en tête des trains, doivent être attelées la cheminée tournée en avant. Les machines à tender séparé ne peuvent, à moins d'autorisation spéciale, circuler cheminée en arrière, que dans les cas ci-après :

R. C. - 15
R. M. - 9

1^o Service des trains réguliers ayant un parcours de 30 kilomètres, au plus;

2^o Renfort aux trains de marchandises;

3^o Service de secours des trains de toute nature;

4^o Manœuvres dans les gares;

5^o Distribution et reprise du matériel aux embranchements particuliers situés en dehors des gares;

6^o Traction des trains de ballast et de matériaux;

7^o Circulation des machines isolées.

Les machines en double peuvent d'ailleurs circuler cheminée en arrière, quels que soient la nature et le parcours des trains, lorsqu'elles sont placées entre la machine du train et le fourgon de tête.

Art. 31.

Dans tous les trains de voyageurs ou de marchandises, le fourgon où se tient le Chef de train doit être disposé de manière à recevoir la corbe qui établit la communication réglementaire entre cet Agent et le Mécanicien. (*Art. 83 du Règlement Général sur les Signaux*). Cependant, dans tous les trains où le Chef de train occupe un véhicule relié au frein à air comprimé en bon état de fonctionnement de la machine et pourvu d'un robinet de vigie, l'emploi de la corde de communication permettant au Chef de train d'actionner la cloche ou le timbre du tender peut être supprimé, cet Agent ayant la possibilité d'agir directement sur la conduite du frein pour attirer l'attention du Mécanicien.

R. C. - 16

Si, dans certains cas exceptionnels, par suite du rebroussement d'un train par exemple, le Chef de train n'est pas posté dans le fourgon de tête ou dans l'un des fourgons immédiatement placés après la machine, il délègue à l'Agent de train occupant l'un de ces fourgons, le soin de communiquer avec le Mécanicien.

Art. 32.

Toutes les fois qu'un train doit circuler de nuit ou porter des signaux de dédoublement, on doit prendre les dispositions nécessaires pour que les signaux que ce train doit porter à l'arrière soient visibles pour les Agents des gares et de la Voie.

R. C. - 17

Art. 33.

Chaque train est accompagné d'autant d'Agents qu'il est nécessaire pour la manœuvre des freins.

L'un de ces Agents, sous le titre de Chef de train, a autorité sur les autres.

R. C. - 2

Dans les gares, les Chefs de train peuvent être chargés, dans les conditions prévues ci-après, de diriger les manœuvres et les garages de leurs trains.

En dehors des gares, le Chef de train fait fonctions de Chef de gare ou de Chef de poste : c'est à lui qu'incombe, en particulier, le soin, l'initiative et la responsabilité des mesures à prendre, soit pour les manœuvres sur les voies de garage isolées, soit en cas d'arrêt en pleine voie ou à un poste sémaphorique, soit en cas d'appel émanant des voyageurs ou des Agents du train, soit en cas de rupture d'attelages, soit en cas d'accident, etc., après qu'il s'est, le cas échéant, con-

certé avec le Mécanicien, pour tout ce qui concerne le service spécial de la machine, dont ce dernier est seul responsable.

Art. 34.

Dans les gares où ont été installés des Visiteurs, ceux-ci dépendent du Service du Matériel. Néanmoins, au point de vue disciplinaire, ils sont, comme tous les autres Agents des gares, sous les ordres des Chefs de gare. Ils sont chargés de visiter les voitures et wagons, au départ, **pendant** le stationnement et à l'arrivée des trains.

Les Chefs de gare doivent exclure des trains les véhicules qui leur sont signalés par ces Agents, ou qu'ils considèrent eux-mêmes comme n'étant pas aptes à circuler.

Art. 35.

Les trains se classent, d'après leur emploi, leur vitesse et leur composition, de la manière suivante :

1^{er} trains de **VOYAGEURS** se subdivisant en :

A : **trains ordinaires;**

B : **trains légers;**

2^{es} trains de **MARCHANDISES :**

A : **trains ordinaires;**

B : **trains de marchandises-voyageurs;**

C : **trains légers;**

3^{es} trains de **BALLAST** et de matériaux.

Sauf les exceptions indiquées dans le présent Règlement, la composition des trains de ballast et de matériaux est assujettie aux mêmes règles que celles des trains de marchandises.

Le classement des trains autres que ceux de ballast et de matériaux désignés dans les diverses catégories ci-dessus, est indiqué aux fascicules des Tableaux-Horaires approuvés, pour chaque changement de service, par l'Administration Supérieure.

Les trains militaires font par ailleurs l'objet de l'Instruction sur la composition et le freinage des trains militaires.

SECTION 2^e. — Composition des trains de voyageurs.

Art. 36.

Les trains de voyageurs ne doivent être remorqués que par une seule machine, sauf le cas où l'emploi d'une machine de renfort deviendrait nécessaire, soit pour la montée d'une rampe, soit par suite d'une affluence extraordinaire de voyageurs, de l'état de l'atmos-

A insérer à la page 26 de Règlement Général des Chefs de gare. — Septembre 1929.

R. C. - 18
R. M. - 12

R. C. - 19
R. M. - 13

104 1539

phère, d'un accident ou d'un retard exigeant l'emploi de secours.

L'adjonction d'une seconde machine est également autorisée pour le renvoi des machines de renfort et de secours à leur dépôt, pour leur répartition entre les divers dépôts de la ligne, ou pour l'envoi des machines destinées à remorquer des trains.

Il est interdit, en service régulier, d'atteler simultanément plus de deux machines en feu à un train de voyageurs.

L'attelage d'une troisième machine en feu ne peut être autorisé que dans le cas où un train attelé de deux machines aurait besoin d'être secouru.

R. C. - 49

R. M. - 13

En dehors des cas de secours, les machines de renfort ne peuvent être placées en queue des trains de voyageurs qu'en vertu de Règlements ou d'Ordres spéciaux.

Les machines de renfort, dont l'emploi est jugé nécessaire pour franchir les rampes, peuvent être placées en queue des trains, de quelque nature qu'ils soient et quelle que soit l'inclinaison de la rampe.

Cette autorisation s'applique d'ailleurs à l'intervalle entier compris entre deux stations, dès qu'il se trouve entre ces stations une rampe rendant le renfort nécessaire.

Art. 37.

Il doit toujours y avoir en tête de chaque train, entre la machine et la première voiture contenant des voyageurs, autant de wagons ou de voitures ne portant pas de voyageurs qu'il y a de machines en feu attelées en tête du train.

R. C. - 20

R. M. - 14

Toutefois, lorsque par suite de circonstances imprévues, il devient nécessaire, dans le cours du trajet, d'atteler une machine de renfort à un train, l'addition d'un fourgon ou d'une voiture ne portant pas de voyageurs n'est pas obligatoire.

Art. 38.

Les véhicules munis de tampons à ressorts ou en caoutchouc peuvent seuls être admis dans les trains de voyageurs.

Cette prescription ne s'applique pas aux trains mixtes, quand les wagons non munis de tampons à ressort ou en caoutchouc sont séparés des voitures contenant des voyageurs par un wagon muni de ressorts de choc et de traction, s'ils sont isolés, et par trois wagons munis de ressorts de choc et de traction, s'ils forment un groupe de deux ou plus.

R. C. - 21

R. M. - 15

Cs. No 11186 t. — no. ann. — 2162430.

A substituer à la page 27 du Règlement Général des Chefs de gare. — Systéme 1919.

R. C. - 21 } L'attelage doit être fait de telle sorte que les tampons soient en contact.
 R. M. - 13 } Il est interdit d'atteler dans les trains de voyageurs des wagons non munis de ressorts de traction.

Art. 39.

R. C. - 12 } *La composition des trains de voyageurs ordinaires ne peut comporter ni plus de 24 véhicules, ni plus de 58 essieux, non compris la machine et le tender.*
 R. M. - 16 }

Art. 40.

Indépendamment des prescriptions spéciales relativement au transport des matières explosibles ou inflammables, il est interdit d'admettre dans les trains de voyageurs les objets ou marchandises ci-après désignés :

- R. C. - 23 }
 1° Le noir animal, les fûts de sang, les cuirs verts et autres matières infectes;
 2° Tout chargement dont la longueur dépasse celle de deux wagons;
 3° Les wagons chargés de rails ou de pierres, sauf dans les trains mixtes, sur les lignes où il n'existe pas de trains réguliers de marchandises; en ce cas, les wagons ainsi chargés doivent toujours être sépa-

R. C. - 23 } rés des voitures à voyageurs par un ou plusieurs véhicules ne contenant pas de voyageurs.

Art. 41.

R. C. - 24 } Les wagons chargés de bestiaux, lorsqu'ils sont transportés par des trains de voyageurs, doivent, autant que possible, être placés à l'arrière des voitures à voyageurs.
Celle disposition est obligatoire pour les wagons chargés de pores.

SECTION 3^e. — Composition des trains de marchandises.

Art. 42.

R. C. - 25 } Le nombre des véhicules et la charge dont peut se composer un train de marchandises sont limités, sur les diverses sections du réseau et pour chaque type de machines, par des ordres de service spéciaux.
R. M. - 17 } Toutefois, à moins d'autorisations spéciales, le nombre effectif des véhicules, formant un train de marchandises, ne doit pas dépasser *soixante*.

Art. 43.

R. C. - 26 } Les préposés des douanes escortant les marchandises transportées sous le régime international peuvent prendre place dans le compartiment spécial que contiennent, en général, les fourgons des Chefs de trains. Il en est de même des toucheurs de bestiaux.

Art. 44.

R. C. - 27 } Les trains de marchandises-voyageurs conservent, au double point de vue de la composition et de la charge, le caractère spécial de trains de marchandises.
R. M. - 18 }

Art. 45.

R. C. - 28 } Dans les trains de marchandises-voyageurs, les wagons chargés de bestiaux, de rails, de barres de fer ou de pièces de bois dont la longueur excède celle de deux wagons, doivent toujours être séparés des voitures à voyageurs par une ou plusieurs voitures ou wagons ne contenant pas de voyageurs.
Les poudres, munitions, et les matières explosibles de la première catégorie ne peuvent y être admises.
Les matières explosibles de la deuxième catégorie ne peuvent égale-

- R. C. - 28 } ment y être admises sur les sections où circulent des trains de marchandises ne prenant pas de voyageurs.
Lorsque ces trains transportent des matières dangereuses de la 2^e ou 3^e catégorie, la place que doivent occuper les wagons chargés de ces matières est fixée conformément aux prescriptions des ordres de services spéciaux réglant ces transports.

SECTION 4^e. — Nombre de freins à placer dans les trains.

Art. 46.

- R. C. - 29 } Il y a deux sortes de freins (1) : les freins à vis ou à contrepois manœuvrés isolément, et les freins continus dont la manœuvre peut,
R. M. - 19 } pour tout le train ou pour un groupe de véhicules, être effectuée par un seul agent.

TRAINS DE VOYAGEURS

Le frein continu doit être appliqué à tous les trains de voyageurs, à la seule exception des trains mixtes.

En conséquence, en dehors des lignes secondaires, pour lesquelles une exception est prévue par l'article 47, tous les véhicules non munis du frein continu sont exclus des trains de voyageurs et doivent être acheminés à destination par les trains de messagerie ou les trains mixtes.

Il ne peut être admis d'exceptions à cette règle que dans les cas ci-après :

- R. C. - 30 } 1^o En cas de nécessité, on peut atteler en queue des trains express
R. M. - 19 } internationaux un ou deux véhicules non munis du frein continu, à la condition que le véhicule unique ou le dernier de ces véhicules soit muni d'un frein gardé;

2^o Lorsque les besoins du service l'exigent, pour les trains omnibus, on peut atteler en queue du train un ou plusieurs véhicules non munis du frein continu, à la condition que le nombre de ces véhicules n'exécède pas le tiers du nombre total des véhicules du train, que les véhicules sans frein continu, attelés en queue du train, comprennent au moins un frein ordinaire gardé pour quatre véhicules ou pour chaque fraction de quatre véhicules, le dernier wagon du train devant être, en tous cas, muni d'un frein gardé.

(1) Non compris les freins à main des wagons à marchandises.

Art. 47.

Dans les trains munis du frein continu, il doit toujours y avoir deux véhicules munis de freins ordinaires montés par des agents, l'un vers la tête du train, l'autre sur la dernière voiture contenant des voyageurs, ou à l'arrière de cette voiture, sur l'un des cinq derniers véhicules.

Ne sont pas considérés comme des voitures à voyageurs : les écuries, les voitures cellulaires circulant à vide, les écuries et les wagons à bestiaux contenant des *gens de service*.

Si le frein continu vient à se déranger en route, le Chef de train se concerta avec le mécanicien pour examiner s'il y a lieu d'effectuer sur place la réparation du frein, toutes les fois que celle-ci peut être exécutée facilement, notamment s'il s'agit du remplacement d'un accessoire avarié.

Si la réparation ne peut être faite sur place, le Chef de train donne au mécanicien l'ordre écrit de marcher avec prudence, c'est-à-dire en ne dépassant pas la vitesse maxima permettant d'arrêter le train, par les freins actionnés, sur le parcours de 800 mètres (ou 900 mètres sur les sections en pente de 4 millimètres et au-dessus), jusqu'à la première gare où le fonctionnement du frein continu peut être rétabli, c'est-à-dire où l'on peut changer la machine du train, s'il s'agit d'une avarie des organes du frein situés sur la machine ou d'une avarie de la conduite générale de la machine ou du tender, ou bien où l'on peut réparer ou différer le wagon avarié, s'il s'agit d'une avarie de la conduite générale d'un véhicule. Le Chef de train est, dans ce cas, autorisé à faire arrêter le train à une gare où le tableau de marche ne prévoit pas d'arrêt.

Dans les trains mixtes non munis du frein continu dont la composition est inférieure à trente-deux essieux, le nombre des freins doit être de deux, montés par deux agents. Si la composition est égale ou supérieure à trente-deux essieux, le nombre des freins doit être de trois montés, soit par trois agents s'ils sont séparés, soit par deux agents, si les deux derniers freins sont juxtaposés de manière qu'il soit possible de les faire manœuvrer par un seul homme.

Dans tous les cas, le premier frein doit être placé vers la tête du train et le dernier sur la dernière voiture contenant des voyageurs, ou à l'arrière de cette voiture, sur l'un des cinq derniers véhicules.

Si le frein continu de la machine vient à se déranger en route, le mécanicien, dans les mêmes conditions que ci-dessus, doit marcher avec prudence jusqu'à la première gare où le fonctionnement du frein continu de la machine peut être rétabli.

R. C. - 30

R. M. - 20

Par exception aux règles qui précèdent, les petits trains de raccordement circulant entre certaines gares de rebroussement et les gares de bifurcation voisines peuvent ne comporter qu'un seul frein monté.

De même, les trains munis du frein continu dont la composition n'exécède pas seize essieux peuvent également ne comporter qu'un seul frein manœuvré à la main par l'agent qui accompagne le train et placé, sur la dernière voiture contenant des voyageurs ou à l'arrière de cette voiture.

Sur les lignes secondaires, la même règle est applicable aux trains dont la composition n'exécède pas seize essieux et dont les véhicules sont munis du frein continu, à l'exception d'un ou de deux véhicules placés en queue, si ces véhicules ne portent pas de voyageurs et sont séparés des voitures à voyageurs par un fourgon.

R. C. - 30

R. M. - 20

TRAINS DE MARCHANDISES

Le freinage minimum à réaliser dans un train de marchandises à l'aide de freins gardés ou du frein continu est déterminé en fonction de la vitesse du train, de la charge et des déclivités des lignes sur lesquelles ce train doit circuler, conformément aux instructions spéciales relatives au freinage.

Art. 48.

Sauf le cas de manœuvres, empruntant les voies principales entre deux gares ou garages voisins (tels que les raccordements de Paris à La Chapelle, d'Amiens à Longueau, de Boulogne à Outreau, de Fives à La Madeleine, etc.), il ne doit jamais y avoir moins de deux freins gardés dans un train de marchandises; l'un de ces deux freins doit être placé vers la tête et l'autre sur l'un des cinq derniers véhicules du train.

S'il y a plus de deux freins gardés, les freins intermédiaires doivent être répartis dans toute la longueur du train et de préférence vers l'arrière.

Sur toutes les sections de lignes où les déclivités sont supérieures à 10 millimètres par mètre, un des freins doit être placé sur l'un des trois derniers véhicules (1).

Dans les trains de marchandises-voyageurs, il doit y avoir un frein sur la dernière voiture contenant des voyageurs, ou à l'arrière de cette voiture.

R. C. - 31

R. M. - 21

(1) Toutefois, on peut cependant placer derrière le dernier frein gardé un groupe de deux wagons sans chargement comme accompagnés d'un wagon de raccord placé, soit entre les wagons porteurs, soit en avant ou en arrière de ces wagons.

TITRE IV

DISPOSITIONS COMMUNES A LA CIRCULATION DES TRAINS SUR LES LIGNES A DOUBLE VOIE ET SUR LES LIGNES A VOIE UNIQUE

CHAPITRE PREMIER

PRESCRIPTIONS CONCERNANT LE SERVICE DES GARES

Section 1^{re}. — Intervalles à maintenir entre les trains se succédant sur la même voie.

Art. 49.

- R. G. - 32 } L'espacement des trains de même sens est assuré par le cantonnement.
R. M. - 33 } Le livret de la marche des trains désigne le type de cantonnement en service sur chaque section de ligne.

Art. 50.

(Supprimé.)

Art. 51.

Lorsque plusieurs trains ou plusieurs machines, non attelées ensemble et placées sur la même voie, sont arrêtés devant un signal carré occupant la position d'arrêt absolu, l'ouverture de ce signal n'autorise que le Mécanicien qui s'en trouve le plus proche à se mettre en marche et à le dépasser.

R. M. - 48

Après chaque passage, l'Aiguilleur doit remettre le signal à l'arrêt et l'ouvrir de nouveau pour le train ou la machine qui se trouve devant lui.

Si l'arrêt est maintenu, le Mécanicien doit s'approcher du signal de manière que l'avant de la machine soit à quelques mètres seulement de ce signal, sans l'atteindre.

SECTION 2^e. — Départ des trains.

Art. 52.

Dans les gares de formation de trains, les Chefs de gare doivent vérifier ou faire vérifier la composition de chaque train avant son départ. Ils ont à s'assurer particulièrement :

1^o Que les boyaux du frein continu sont bien accouplés, et, s'il s'agit du frein à air comprimé, que les robinets placés à côté de ces boyaux sont bien ouverts, sauf celui de queue qui doit rester fermé;

2^o Que les appareils d'intercommunication pneumatique fonctionnent bien;

3^o Que les attelages sont complets, bien serrés et bien disposés;

4^o Que, pour les trains transportant des voyageurs, la communication réglementaire est établie entre l'un des fourgons de tête et le tender;

5^o Que les signaux d'arrière sont en place et allumés en temps utile;

6^o Que les lampes d'intérieur des voitures à voyageurs sont allumées, s'il y a lieu;

7^o Que le chargement des wagons ne paraît présenter aucune chance de dérangement en route et qu'il ne dépasse pas le gabarit;

8^o Lorsque plusieurs trains doivent, presque à la même heure, quitter leur gare, que chaque machine est bien en tête du train pour lequel elle a été désignée.

La même inspection doit être faite dans les gares intermédiaires, lorsque la durée du stationnement le permet.

Dans tous les cas, lorsque des wagons ou voitures doivent être ajoutés à un train ou en être retirés dans une gare intermédiaire, le Chef de gare ou l'Agent qui le remplace doit, avant de faire partir le train, en vérifier, d'une manière générale, la composition, et s'assurer que les attelages sont complètement et solidement rétablis.

Art. 53.

R. M. - 25 | Les signaux des trains doivent être allumés dans les conditions prévues à l'article 25 du Règlement Général sur les Signaux.

Les mêmes conditions doivent être appliquées pour le passage des souterrains non seulement la nuit, mais même le jour, lorsque les souterrains ont plus de 1.000 mètres de longueur ou lorsqu'ils sont soumis, sous ce rapport, à des prescriptions spéciales.

Les lampes d'intérieur des voitures doivent être également allumées

pendant la nuit et pour la traversée des soulerrains dont la longueur dépasse 1.000 mètres.

Au départ, l'éclairage des signaux d'arrière des trains et des lampes d'intérieur des voitures est assuré par les lampistes et sous la surveillance des Chefs de gare; les Agents du service de la Traction ont à pourvoir à l'allumage des signaux des machines; les appareils sont entretenus et préparés par les lampistes des gares.

En route, les Agents des trains ont à veiller à l'éclairage des signaux d'arrière, et les Mécaniciens à celui des signaux d'avant.

Pendant les arrêts des trains aux gares intermédiaires, les Chefs de gare ont à veiller à l'éclairage des lampes d'intérieur; ils s'assurent aussi, lorsque la durée du stationnement le permet, de l'état de l'éclairage des signaux du train.

Art. 54.

Aucun train ne doit partir d'une gare avant l'heure fixée par le tableau de la marche des trains.

Art. 55.

Aucun train ne doit se mettre en marche, pour partir d'une gare, avant d'avoir reçu l'ordre du départ.

Conformément aux prescriptions de l'article 65 du Règlement Général sur les Signaux, l'ordre du départ est donné au Chef de train par le Chef de gare ou par son représentant, au moyen d'un coup allongé du sifflet de poche. Le Chef de train commande, à son tour, au Mécanicien la mise en marche du train, au moyen d'un coup de corne.

Si, dans certains cas exceptionnels, par suite du rebroussement d'un train, par exemple, le Chef de train n'est pas posté dans le fourgon de tête ou dans l'un des fourgons immédiatement placés après la machine, il délègue à l'Agent de train occupant l'un de ces fourgons le soin de commander la mise en marche du train à l'aide du corne.

Pour les trains de voyageurs, l'ordre du départ ne doit être donné par le Chef de train qu'après que les portières sont fermées. Dans les haltes, le Chef de train doit s'assurer que la distribution des billets est terminée, et que tous les voyageurs sont montés en voiture. Ce devoir rempli, il donne le signal du départ à l'aide du corne.

Aux points d'arrêt (arrêts facultatifs pour les voyageurs sans bagages que la Compagnie est autorisée à établir, à titre d'essai, sans personnel pour le gardiennage, la distribution et la réception des billets et sans installation spéciale de bâtiments, quais, signaux, éclairage) le chef de

R. M. - 25

R. C. - 36

R. C. - 37

R. M. - 26

R. M. - 26

R. M. - 26

R. C. - 37 } train est seul chargé du service du train; il donne au Mécanicien le
R. M. - 26 } signal de départ dans les conditions prescrites pour les arrêts en pleine
voie.

SECTION 3^e. — Passage des trains aux gares où ils ne s'arrêtent pas.

Art. 56, 57, 58 et 59.

(Supprimés.)

SECTION 4^e. — Passage des trains aux gares où ils s'arrêtent.

Art. 60.

Sauf les cas de force majeure, de circonstances prévues par les Règlements, d'autorisations du Chef de l'Exploitation ou d'un Fonctionnaire supérieur autorisé par lui, de réquisitions des Fonctionnaires du Parquet, des Ingénieurs ou Agents du Contrôle (voir art. n° 263), les trains de voyageurs ne doivent s'arrêter qu'aux gares qu'ils desservent d'après le tableau de la marche des trains, à moins qu'ils ne rencontrent des signaux d'arrêt, et ces signaux ne doivent être faits que lorsqu'il existe des obstacles à la circulation.

R. C. - 43
R. M. - 44

Les trains de marchandises, outre les cas prévus ci-dessus, peuvent éventuellement s'arrêter aux gares qu'ils ne desservent pas d'après le tableau, mais seulement sur l'ordre des Chefs d'Arrondissement de l'Exploitation, des Inspecteurs de l'Exploitation ou des Chefs de gare.

En général, quand un arrêt, non prévu par le tableau de marche des trains, doit avoir lieu, le Mécanicien doit en être prévenu au point d'arrêt précédent par le Chef de train.

Art. 61.

Dans les gares, les voies principales doivent, autant que possible, être dégagées en avant du point de stationnement des trains attendus, de telle sorte que, si le train dépasse la gare, il n'en puisse résulter aucun accident.

Les passages à niveau, situés à moins de 100 mètres en avant du point de stationnement du train, doivent toujours être fermés avant chaque arrivée. Ils peuvent ensuite être ouverts de nouveau, si la durée du stationnement le comporte, mais seulement après que les trains sont complètement arrêtés.

Art. 62, 63, 64, 65 et 66.

(Supprimés.)

Art. 67.

Dans les gares où la déclivité de la voie est inférieure à 3 millimètres par mètre, les freins doivent être desserrés aussitôt que les trains sont arrêtés.

R. C. - 47

Lorsque, dans la partie occupée par un train de marchandises en stationnement, la voie est, en tout ou en partie, en pente ou en rampe de 3 millimètres ou plus, les freins doivent rester serrés pendant toute la durée du stationnement et jusqu'à ce que le Mécanicien ait commandé, par un coup bref du sifflet, de desserrer les freins au moment où le train va se remettre en marche.

Ces prescriptions s'adressent principalement aux Agents du train, mais les Chefs de gare doivent en surveiller l'exécution.

Section 5^e. — Garage des trains.

Art. 68.

Lorsqu'un train doit se garer, l'Agent qui commande la manœuvre doit s'assurer que la voie de garage est assez longue pour contenir le train, que tous les signaux utiles sont faits pour protéger la manœuvre et que les aiguilles sont bien disposées. Les Agents des trains doivent rester à leurs freins pendant tout le temps de la manœuvre, à l'exception du Chef de train qui se tient sur la voie au point convenable pour faire les signaux au Mécanicien.

R. C. - 49

Quand le garage s'effectue par refoulement sur une voie qui n'est pas exclusivement affectée à cet usage, et que le Chef de gare ou l'Agent qui le remplace et commande la manœuvre n'a pas l'assurance que tout est disposé pour recevoir le train sur cette voie, il doit faire accompagner ou précéder la manœuvre, soit par un homme muni d'une corne et, le jour, d'un drapeau rouge, ou, la nuit, d'une lanterne à

R. C. - 49 } verre rouge allumée, chargé d'observer la voie en avant et de donner l'alarme lorsqu'il aperçoit un obstacle, soit, à défaut, par le Conducteur de queue, à qui il fait remettre la corne dont ce dernier n'est pas muni en temps ordinaire, après s'être concerté, à cet effet, avec le Chef de train et avoir fait au Mécanicien les recommandations que pourrait motiver l'absence d'un frein gardé à l'arrière pendant la manœuvre.

Art. 69.

R. C. - 50 } Quand le train est garé, les Conducteurs doivent enlever ou effacer les signaux rouges d'arrière, afin que les Mécaniciens des trains ou des machines qui peuvent survenir ne soient pas induits en erreur. R. M. - 50
R. C. - 50 } Ces signaux doivent être rétablis avant que le train quitte son garage.
R. C. - 50 } Ces prescriptions s'appliquent aux machines isolées comme aux trains.
R. C. - 50 } Pendant tout le temps que les trains restent garés, les Agents des trains ne doivent pas s'absenter sans avoir obtenu l'autorisation du Chef de gare.

Art. 70.

R. C. - 51 } Lorsqu'un train est garé pour laisser passer un autre train, et que ce dernier train porte les signaux annonçant son dédoublement, le premier train doit rester garé jusqu'après le passage du train supplémentaire, à moins que la gare où se trouve le premier train soit informée, d'une manière positive, que le train supplémentaire a été supprimé ou a éprouvé un retard qui permet de reporter le garage à un autre point, dans les conditions réglementaires.

Art. 71.

R. C. - 52 } Lorsqu'un Mécanicien, trouvant trop fort le chargement de son train, demande à laisser des wagons de marchandises dans une gare intermédiaire, le Chef de gare ne doit jamais s'y opposer; il veille seulement à ce que les wagons à laisser soient désignés par le Chef de train, de manière à ne pas laisser différer ceux qu'il importe d'acheminer, à bref délai, à leur destination.
R. M. - 17 } Dans ces circonstances, les trains peuvent même s'arrêter à des gares qu'ils ne desservent pas d'après le tableau.
R. C. - 52 } Les Mécaniciens peuvent également, sous leur responsabilité, se refuser à ce que leur chargement soit complété avec des wagons à marchandises à leur passage dans les gares intermédiaires. Lorsqu'un cas

R. C. - 52

R. M. - 17

se présente, le Chef de gare doit se concerter avec le Chef de train, afin qu'au besoin un certain nombre de wagons soient retirés du train pour être remplacés par ceux dont la gare ne pourrait différer le départ sans inconvénient.

Toutes les fois que des wagons ont été ainsi différés sur la demande des Mécaniciens, les Chefs de gare doivent mentionner, dans leurs rapports journaliers, les motifs donnés par les Mécaniciens à l'appui de leur demande.

SECTION 6^e. — Manœuvres.

Art. 72.

Dans les gares de formation de trains, les manœuvres de toute nature, y compris les garages des trains de passage, sont exécutées, d'après les instructions des Chefs et Sous-Chefs de gare, par les Agents spéciaux.

Dans les autres gares, les manœuvres sont commandées par les Chefs de gare ou par les Agents désignés par eux. Dans toute manœuvre exécutée par plusieurs Agents, l'un d'eux doit en avoir la direction. Ainsi, les Attelours spéciaux, aussi bien que les autres Agents qui prennent part aux manœuvres de la formation des trains, doivent être placés sous les ordres du Chef de manœuvres et ne doivent jamais intervenir sans s'être mis en rapport avec lui et sans avoir reçu ses instructions.

R. C. - 53

Les Chefs de gare se font assister par les Chefs de train pour les manœuvres des trains de passage, et peuvent leur déléguer, au besoin, la direction de ces manœuvres. Toutefois, cette délégation ne doit être donnée que lorsque les besoins du service l'exigent, afin d'éviter des retards aux trains de marchandises aux stations où le personnel est restreint.

Dans les gares où il n'existe pas de service permanent de nuit, les Chefs de train ont, en dehors des heures du service normal, l'initiative et la responsabilité des manœuvres des trains qui, exceptionnellement, y sont arrêtés.

Il en est de même pour le garage des trains sur les voies accessoires situées en dehors des gares, ainsi que pour les manœuvres qui s'effectuent dans les haltes ouvertes au service de la petite vitesse, ou dans les stations gardées par des femmes, ou aux embranchements situés en pleine voie.

R. M. - 40

Art. 73.

Les Mécaniciens doivent obéissance aux Agents chargés du commandement des manœuvres, pour tout ce qui concerne l'exécution de ces manœuvres. Ces Agents doivent, avant le commencement de la manœuvre, indiquer sommairement aux Mécaniciens ce qu'ils ont à faire, leur faire connaître si la voie est ou n'est pas engagée, afin qu'ils soient en mesure de s'arrêter au premier signal.

R. C. - 54

R. M. - 39

Le Mécanicien employé à une manœuvre ne doit, en aucun cas, mettre sa machine en mouvement, soit pour tirer, soit pour refouler, sans que l'Agent chargé de commander la manœuvre lui en ait donné le signal.

Lorsqu'une machine ou une coupe de wagons doit accoster par l'arrière un train muni de sa machine en tête, l'Agent chargé de commander la manœuvre ne doit la faire commencer qu'après avoir prévenu le Mécanicien du train à aborder.

Art. 74.

Le premier soin à prendre par l'Agent chargé de la direction des manœuvres, lorsque ces manœuvres engagent les voies principales, doit être de couvrir ces voies par des signaux d'arrêt à la distance réglementaire, conformément aux prescriptions des articles 12 à 15, de telle sorte que l'arrivée d'un train ou d'une machine ne puisse amener aucun accident.

R. C. - 33

Lorsque les signaux de protection peuvent être faits au moyen des disques à distance, c'est-à-dire toutes les fois que les manœuvres ne doivent pas engager les voies principales au delà des points efficacement protégés par les disques à distance, ces manœuvres ne doivent commencer qu'après qu'il s'est écoulé, après la mise à l'arrêt des disques, le temps nécessaire à un train ou à une machine pour franchir l'espace compris entre le disque et le point où la voie principale doit être occupée.

Les dispositions du présent article s'appliquent au cas où un train quitte son garage comme à celui d'une simple manœuvre. Elles s'appliquent également au passage des wagons manœuvrés sur les traversées de voies.

Sur les lignes à voie unique, les dispositions du présent article sont remplacées par celles énoncées à l'article 237.

Art. 75.

Les manœuvres de wagons par refoulement ou par lancement dans les gares et stations sur les voies principales et sur les voies accessoires sont soumises aux prescriptions et restrictions suivantes :

MANŒUVRES PAR REFOULEMENT. — Dans toutes les gares, sur les voies exclusivement affectées au dépôt ou à l'enlèvement, à l'aide de machines, de wagons en provenance ou à destination des trains de passage, et dans les gares de formation ou de bifurcation, sur les voies exclusivement affectées au triage ou au classement des wagons, les manœuvres par refoulement peuvent se faire sans être accompagnées.

Au contraire, dans toutes les gares, sur les voies principales et sur les voies accessoires autres que celles qui sont définies ci-dessus (c'est-à-dire sur les voies affectées au service local des marchandises et sur les voies de dégagement du service local, sur les voies de transbordement, de la douane, des visiteurs, de débord, de ceinture, etc.), l'Agent qui dirige la manœuvre par refoulement doit placer en tête du train ou de la coupe, dans le sens de la marche et du côté qui permet au Mécanicien de le voir, un homme muni d'une corne et, le jour, d'un drapeau rouge ou, la nuit, d'une lanterne à verre rouge allumée (1).

Cet homme, qui se tient en avant de la manœuvre ou prend place sur le premier des véhicules refoulés, est chargé d'observer la voie en avant; il doit, lorsqu'il aperçoit un obstacle, sonner de la corne pour donner l'alarme en avant, en même temps qu'en élevant son drapeau ou sa lanterne, il se met en communication avec le Mécanicien pour le prévenir du danger.

Dans les manœuvres sur les voies principales, si les circonstances obligent à dépasser la vitesse d'un homme marchant au pas, les prescriptions ci-dessus ne sont pas applicables lorsque le premier wagon, dans le sens de la marche, n'offre, par sa disposition, aucune place qu'un homme puisse occuper sans danger. Mais elles doivent être appliquées aussitôt que la manœuvre aura dégagé la voie principale pour entrer sur une voie accessoire comprise dans la catégorie des voies indiquées à l'alinéa 3.

(1) Les prescriptions de ces deux alinéas ne sont applicables, d'une part, que pendant la période d'ouverture de la gare de petite vitesse au public; d'autre part, que pendant la durée du service local de la gare, c'est-à-dire pendant la période où des agents de la Compagnie (autres que ceux des manœuvres) ou des personnes étrangères à la Compagnie sont appelés à stationner et à circuler sur les voies accessoires visées par ces alinéas.

Dans tous les cas, il est interdit d'enfermer la machine entre les coupes des wagons à manœuvrer, de telle sorte qu'il y ait refoulement quel que soit le sens de la marche de la machine.

Quand une manœuvre doit engager un passage à niveau public, l'Agent qui la commande se concerta avec le gardien pour la fermeture des barrières et même pour la fermeture des portillons, si la manœuvre doit s'effectuer par refoulement sans être précédée par un pilote.

MANŒUVRES PAR LANCEMENT. — Ces manœuvres sont interdites :

1° **Sur les voies principales**, sauf dans le cas où l'Agent qui commande la manœuvre s'est personnellement assuré que les wagons venant de la voie principale vont être dirigés sur une voie accessoire par une aiguille convenablement orientée à cet effet;

2° **Sur les voies accessoires**, quand on peut craindre que les wagons lancés viennent engager une voie principale, ou bien quand on exécute sur ces voies des manœuvres à bras, ou des réparations de voie ou de matériel roulant;

3° **Sur les voies des gares affectées au service local des marchandises et sur les voies de dégagement du service local**, sur les voies de transbordement, de la douane, des visiteurs, de débarcadere, de ceinture, etc. (1);

Elles ne peuvent avoir lieu sur les voies pénétrant sous des halles que si l'Agent qui commande ces manœuvres a reçu, avant de les commencer, l'assurance que toutes les personnes coopérant à la manutention ont été prévenues, et qu'aucun colis ou engin d'une nature quelconque, placé à proximité de la voie, ne peut faire obstacle à la manœuvre;

4° **Sur les passages à niveau publics**, sauf quand ceux-ci sont pourvus de barrières et de portillons susceptibles d'interdire matériellement toute pénétration sur les voies.

Dans ce cas, avant d'autoriser un lancement, l'agent chargé et responsable de la direction de ces manœuvres doit faire assurer, au préalable, la fermeture à clé des barrières et la fermeture à clé des portillons.

(1) Les prescriptions de ces deux alinéas ne sont applicables, d'une part, que pendant la période d'ouverture de la gare de petite vitesse au public; d'autre part, que pendant la durée du service local de la gare, c'est-à-dire pendant la période où des agents de la Compagnie (autres que ceux des manœuvres) ou des personnes étrangères à la Compagnie sont appelés à stationner et à circuler sur les voies accessoires, visées par ces alinéas.

PROTECTION DES OUVRIERS ET DES AGENTS

1° A moins qu'il ne fasse partie d'un chantier protégé par un ou plusieurs agents de surveillance, tout agent ou ouvrier appelé à travailler, stationner ou circuler sur le chemin de fer, qu'il soit isolé ou en groupe, est tenu de veiller à sa propre sécurité et doit être sur ses gardes comme si un train pouvait survenir inopinément;

2° A l'approche des trains, manœuvres et machines et quelle que soit la voie sur laquelle ils se trouvent, les agents et ouvriers, qu'ils travaillent isolément ou en groupe, doivent débarrasser immédiatement toute la plateforme des voies (1), en se portant, par le plus court chemin, sur l'accotement ou dans le fossé le plus voisin et en se plaçant à 1^m,50 au moins du rail extérieur (2).

Toutefois, si la circulation des trains, manœuvres et machines est interdite, par signaux réglementaires, sur la voie sur laquelle se trouvent les agents et ouvriers, ceux-ci peuvent continuer leur travail en ayant soin de se tenir à 1^m,50 au moins de toute voie sur laquelle la circulation des trains, manœuvres et machines n'est pas interdite (2)

R. C. - 36

Dans les gares, dépôts, ateliers et magasins, les agents et ouvriers ne doivent jamais circuler en groupe ou isolément, sans nécessité de service, sur les voies ou à moins de 1^m,50 des voies.

Dans certains centres, où le personnel est appelé à se rendre à pied de l'un à l'autre des divers bureaux, postes, ateliers ou services, les Agents doivent suivre, à l'exclusion de tout autre, les itinéraires figurés sur des consignes affichées à cet effet;

3° Toutes les fois que plusieurs agents ou ouvriers sont réunis pour un travail susceptible d'engager les voies parcourues par des trains, manœuvres ou machines, ils doivent, pour toute opération et aussi bien en cas de travail exécuté à l'entreprise qu'en cas de travail exécuté par la Compagnie, être placés sous la surveillance d'un Agent de la Compa-

(1) Toutefois, s'il y a plus de deux voies principales ou de circulation, les conditions dans lesquelles doivent se garer les ouvriers peuvent être, s'il y a lieu, différentes et sont alors déterminées par des consignes spéciales, suivant la situation des lieux et, dans ce cas, si, conformément à ce qui est prescrit au paragraphe 3° ci-après, les ouvriers réunis pour un travail susceptible d'engager les voies parcourues par les trains sont placés sous la surveillance d'un agent, celui-ci doit préciser aux ouvriers les endroits où ils doivent se garer.

(2) Les agents occupés à une manœuvre proprement dite doivent respecter toutes ces prescriptions dans la mesure du possible.

Si les nécessités du service des manœuvres les obligent à approcher à moins de 1^m,50 des voies, ils doivent prendre les précautions spéciales qui comportent de telles manœuvres.

gnie qui doit, sous sa responsabilité, veiller à la sécurité des hommes, commander le « garde à vous » à l'approche des trains des deux directions et donner l'ordre de reprise du travail après s'être assuré que les ouvriers peuvent le faire sans danger.

Si c'est nécessaire, il se fait aider de sentinelles postées aux points voulus. Ces sentinelles seront prises parmi les Agents de la Compagnie ou parmi les ouvriers de l'entreprise.

La surveillance doit s'exercer à l'égard non seulement de la voie sur laquelle ou le long de laquelle les ouvriers travaillent, mais encore de la voie contiguë.

Les mêmes précautions sont à prendre s'il s'agit d'un Agent isolé, à moins qu'il ne soit reconnu que le travail à exécuter par cet Agent lui permet de veiller à sa propre sécurité;

4° Dans le cas où la protection par un Agent de surveillance, aidé au besoin de sentinelles, peut ne pas être efficace, s'il s'agit, par exemple, de travaux de voie à l'entrée ou à la sortie des grandes gares où des aiguilles et brouettes permettent de diriger les trains, manœuvres et machines, à volonté, sur une voie ou sur l'autre, l'Agent responsable du travail doit, avant de laisser commencer le travail, demander le concours de la gare et se mettre d'accord avec le Chef de gare ou son représentant pour déterminer les conditions dans lesquelles ce concours peut intervenir, par exemple : avertissement donné par l'Aiguilleur à l'Agent de surveillance avant d'envoyer un train sur la voie engagée par les ouvriers, fermeture temporaire de la voie, etc.

L'entente à intervenir, le cas échéant, doit être constatée par écrit;

5° Dans le cas de travaux intéressant les voies accessoires ou assimilées et durant les périodes où des lancements et refoulements sans pilote à l'avant peuvent être effectués sur ces voies (1), la surveillance prescrite au 3° ci-dessus doit, quel que soit le travail à effectuer, être toujours exercée, même s'il s'agit d'ouvriers occupés isolément.

Si cette surveillance ne lui paraît pas donner une sécurité suffisante, l'Agent responsable du travail doit demander au Chef de gare ou à son représentant (2) de fermer la voie en faisant immobiliser l'aiguille d'accès du côté où les wagons peuvent être lancés ou refoulés, de telle sorte qu'aucun véhicule ne puisse y pénétrer et de lui remettre la clé du cadenas employé à cet effet.

(1) L'« Avis au personnel » affiché dans les gares renseigne les Agents à cet égard.

(2) Dans les dépôts, ateliers, magasins, c'est le Chef de dépôt, le Chef d'atelier, ou le Chef de magasin qui joue le rôle de Chef de gare.

Lorsqu'une voie est fermée dans ces conditions et que, en outre, il n'y a pas lieu de s'inquiéter des voies contiguës, la surveillance prescrite au 3^e ci-dessus est inutile;

6^e Durant les périodes où des lancements ou refoulements sans pilote à l'avant sont interdits (1), s'il s'agit de travaux pour lesquels le délai de visibilité (2) n'est pas largement supérieur au délai de dégagement (3), l'Agent responsable chargé de veiller à la sécurité des hommes doit fermer la voie en plaçant, du côté ou des côtés où les wagons et les machines en manœuvres pourraient se présenter, un signal à main (signal carré d'arrêt à main, drapeau ou lanterne rouge) à 10 mètres au moins en avant du chantier ou du premier de tous les véhicules en stationnement.

R. C. - 56

S'il s'agit d'un travail à exécuter par un Agent isolé, tout en lui permettant de veiller à sa propre sécurité, cet Agent doit toujours, pendant son travail, placer dans la voie un drapeau rouge pour attirer l'attention du personnel de la gare sur sa présence.

Dans tous les cas d'emploi de signal à main, même si la nature des travaux n'exige pas l'autorisation du Chef de gare prévue à l'article 10, le Chef de gare ou l'Agent délégué pour la surveillance ou la direction des manœuvres doit être prévenu.

Si, au cours de l'exécution du travail, des véhicules doivent être amenés sur la portion de voie restée disponible en avant du signal carré d'arrêt à main, l'agent chargé de la direction des manœuvres doit se concerter avec le Chef d'équipe ou l'Agent isolé afin que la sécurité du ou des ouvriers reste constamment et complètement assurée, c'est-à-dire pour que le signal d'arrêt soit reporté en tête de la rame nouvelle.

Art. 76.

R. C. - 57

Pendant les manœuvres, on doit toujours prendre les précautions nécessaires pour que des wagons ou parties de trains ne puissent être mis en mouvement, soit par l'action du vent, soit par leur propre poids sur les pentes, soit par toute autre cause.

A cet effet, on doit serrer le nombre de freins nécessaires, et, en cas d'insuffisance du nombre des freins ou d'impuissance de ces appareils, on doit caler un ou plusieurs wagons.

(1) L'« Avis au Personnel » affiché dans les gares renseigne les agents à cet égard.

(2) Délai qui s'écoule entre le moment où l'on peut apercevoir les trains ou véhicules et le moment où ces trains ou véhicules arrivent sur le chantier.

(3) Délai nécessaire aux ouvriers pour se dégager et débarrasser la voie de tout objet engageant le gabarit des obstacles (matériaux, crics, palans, pioches, outils, engins, etc.).

R. C. - 57 ; Ces prescriptions s'appliquent aux wagons en stationnement.

Elles ne visent pas le cas des chantiers spécialement aménagés pour des opérations de triage par la gravité ou par lancement avec des machines. Dans ces chantiers, des dispositions spéciales sont prévues et, en particulier, les profils sont établis de manière à provoquer, d'une part, le ralentissement et l'arrêt, le cas échéant, des rames ou wagons lancés, et à empêcher, d'autre part, la dérive des rames ou wagons en stationnement.

Les freins à main des wagons en stationnement ne sont serrés que dans les cas où les circonstances locales ou bien les nécessités du travail de triage et de formation l'exigent.

Art. 77.

Des signaux doivent toujours être faits aux points convenables pour que les Mécaniciens évitent de brusques rencontres en joignant des parties de trains les unes avec les autres, et pour que les wagons ne soient pas poussés au delà des extrémités des voies.

R. C. - 58

On fait usage, dans ces circonstances et dans les manœuvres en général, soit des signaux réglementaires, soit de signaux de convention autorisés par des instructions spéciales. (Voir le Règlement général sur les Signaux, annexe n° 3.)

Art. 78.

Les Visiteurs et Ouvriers de l'entretien du matériel, qui ont à nettoyer ou à réparer des wagons en stationnement sur des voies de garage, doivent signaler leur présence en plaçant un drapeau ou une lanterne rouge à 10 mètres au moins en avant du wagon qui se trouve le premier du groupe dont fait partie le wagon à réparer, du côté où ce groupe de wagons pourrait être tamponné par des machines ou des wagons en manœuvre; si le groupe peut être tamponné des deux côtés, les Agents du matériel doivent placer un drapeau ou une lanterne rouge à 10 mètres au moins en avant des deux wagons occupant, de chaque côté, le premier rang du groupe.

R. C. - 59

Les Agents chargés de la direction des manœuvres doivent toujours appeler sur ces signaux l'attention des Mécaniciens ou des hommes de manœuvre, suivant les cas, afin que les machines ou les wagons en manœuvre ne viennent pas mettre en mouvement les wagons en réparation.

Art. 79.

Chaque fois qu'un mouvement exige le changement de la position des lames d'aiguilles, le Chef de manœuvres doit s'assurer que l'Agent ou les Agents chargés de manœuvrer les aiguilles sont à leur poste.

R. C. - 60

Art. 80.

R. C. - 61 { Lorsqu'un train ou des wagons, ouvrant eux-mêmes une aiguille qu'ils prennent par le talon, s'arrêtent avant que le dernier wagon ait franchi et dégagé l'aiguille, l'Agent chargé de la direction de la manœuvre ne doit, dans aucun cas, commander un mouvement de recul avant d'avoir envoyé un homme à l'aiguille pour la maintenir dans la position convenable, soit en changeant la position du contre-poids s'il est mobile, soit en soutenant le levier à la main, si le contre-poids est fixe, ou avant d'avoir fait dégager l'aiguille par le dernier wagon.

Au besoin, le Chef de manœuvres ou l'Agent qui en fait fonctions doit se porter lui-même à l'aiguille.

Lorsqu'il s'agit d'une aiguille manœuvrée à distance, on ne doit jamais faire refouler les manœuvres avant qu'elles aient complètement dégagé cette aiguille.

Art. 81.

R. C. - 62 { Dans les manœuvres de gare pour la composition et la décomposition des trains, les wagons chargés de poudre peuvent être manœuvrés à l'aide de machines, à la condition d'être séparés de ces machines par trois wagons au moins ne renfermant aucune matière facilement explosible ou inflammable. Ces manœuvres doivent d'ailleurs ne s'effectuer qu'à la vitesse d'un homme marchant au pas, et les wagons doivent toujours être accompagnés d'un Agent spécialement chargé d'en surveiller le mouvement.

Les manœuvres par lancement sont interdites pour ces wagons.

Art. 82.

Il est formellement interdit :

1^o De s'introduire entre les véhicules d'un train en mouvement et de passer entre les wagons pour les accrocher ou les décrocher avant qu'ils soient complètement arrêtés;

2^o De se tenir vis-à-vis des tampons, d'y poser les mains ou de s'y appuyer et de se placer en avant des wagons pour les tirer;

3^o De se placer, pendant les manœuvres, sur les marchepieds des locomotives et des véhicules en mouvement, à moins qu'on ne trouve le moyen de s'y maintenir solidement, et de monter, en tous cas, sur les marchepieds, avant que la machine ou les véhicules soient arrêtés;

4° De traverser les voies devant les machines en marche, ou entre deux parties de train en mouvement pour être réunies;

5° De passer entre un quai et des wagons circulant ou stationnant sur la voie du quai;

6° De descendre des trains, des machines ou des wagons en marche avant l'arrêt complet;

7° A l'Agent chargé de la direction d'une manœuvre, d'opérer lui-même l'accrochage ou le décrochage des wagons;

Cet Agent ne doit jamais donner au Mécanicien le signal d'avancer ou de reculer prescrit par l'article 73, avant que l'accrocheur ou les accrocheurs ne soient sortis d'entre les tampons;

Toutefois, lorsque le décrochage d'un wagon peut être opéré à l'aide d'un bâton, et sans que l'Agent proposé à ce soin ait à pénétrer entre les véhicules et à perdre de vue le Mécanicien, l'interdiction qui est formulée ci-dessus à l'Agent chargé de la direction des manœuvres d'opérer lui-même le décrochage, n'est pas obligatoire;

8° De se pencher par-dessus les tendeurs d'attelage et de s'y appuyer pour accrocher ou décrocher les chaînes de sûreté;

9° A l'Agent chargé de l'accrochage, d'accompagner sur la voie le véhicule en mouvement; il doit se tenir en tête du véhicule immobile et prendre en main le tendeur, de manière à le placer dans le crochet de traction du véhicule en mouvement, dès que les tampons arrivent en contact;

10° De sortir d'entre les véhicules qu'il vient d'accrocher, avant qu'ils soient immobiles. Si l'arrêt n'est pas immédiat, il doit suivre, en marchant entre les véhicules, jusqu'à ce que l'arrêt soit complet;

11° De s'asseoir sur les bâtons introduits, pour le décrochage, entre les boisseaux des tampons et les barres d'attelage; pour l'enrayage, entre les leviers des freins et les plaques de garde;

12° Dans les manœuvres exécutées au moyen de prolonges, câbles, chaînes, etc., etc., d'accrocher ces agrès ailleurs qu'à l'arrière des machines ou à l'arrière du dernier des wagons qui vont être mis en marche.

Toutefois, dans le cas de manœuvres de wagons effectuées au moyen de chevaux, lorsque les circonstances ne permettent pas l'accrochage à l'arrière, la chaîne de manœuvre peut être exceptionnellement accrochée à l'avant des wagons.

Dans ce cas, la manœuvre doit être effectuée avec la plus grande prudence et très lentement, de façon que l'Agent chargé d'arrêter le wagon ou de décrocher la chaîne puisse le faire sans danger.

R. C. - 63

Les prescriptions de l'article 82 doivent être placardées bien en évidence dans toutes les gares, et un exemplaire doit en être remis contre émargement à tous les hommes d'équipe ou auxiliaires dès leur entrée en fonctions.

SECTION 7^e. — Circulation pendant la nuit des trains spéciaux de troupes ou de matériel, dont l'expédition peut être requise par l'Autorité, en dehors des heures de service, sur des sections de chemins de fer où la circulation est interrompue pendant la nuit.

Art. 83.

En cas d'urgence et en vue de nécessités d'ordre public, il peut arriver que MM. les Préfets, les Sous-Préfets et les Commandants de la force armée dans les villes de garnison, requièrent l'expédition de trains spéciaux pour des transports de troupes ou de matériel, en dehors des heures de service, sur des sections de chemins de fer où la circulation est interrompue pendant la nuit.

R. M. - 36

La mise en marche et la circulation, **pendant la nuit**, des trains spéciaux de troupes, sont autorisées exceptionnellement et sous réserve de l'exécution des dispositions suivantes :

Art. 84.

Sur les lignes exploitées à simple voie, le Fonctionnaire de l'Exploitation qui reçoit ces réquisitions les transmet d'urgence à l'Agent spécial de la Voie unique de sa section; celui-ci, s'il n'existe à sa connaissance aucun obstacle à la circulation sur le parcours indiqué, autorise l'expédition du train.

Art. 85.

Sur les lignes exploitées à double voie, **et après réception de l'autorisation précitée** sur les lignes exploitées à simple voie, le Fonctionnaire de l'Exploitation qui a reçu la réquisition doit y obtempérer, pourvu qu'il ait la certitude de pouvoir assurer la marche et la sécurité de ces trains jusqu'à destination.

Il prend à cet égard toutes les précautions que nécessitent les circonstances, et notamment les suivantes :

R. M. - 36

1^o La vitesse des trains extraordinaires de troupes ou de matériel, expédiés pendant la durée de l'interruption du service ne peut excéder

R. M. - 36 { le maximum de 25 kilomètres à l'heure, en quelque instant de la marche que ce soit, **même en cas de retard**;

2° Les heures de départ et d'arrivée et les conditions principales de la marche sont transmises par le téléphone sur tout le parcours des trains, à tous les postes de la ligne avec lesquels la gare expéditrice peut communiquer, avec invitation aux Agents du Service des travaux de faire surveiller la voie pour les trains annoncés;

R. M. - 36 {

3° Chaque train est accompagné par un Inspecteur, ou à défaut d'Inspecteur, par le Chef ou l'un des Sous-Chefs de la gare expéditrice, et, autant que possible, sur chaque section, par le Chef de section, le Chef de district des travaux, ou un Employé de la Voie en mesure de signaler au Mécanicien les passages à niveau, ou autres points de la ligne sur lesquels son attention doit être appelée.

Art. 86.

Si le train doit passer d'une circonscription d'Arrondissement ou d'Agent spécial de Voie unique dans une autre, ou sur un autre réseau, le Fonctionnaire de la Compagnie qui a décidé l'expédition du train prévient les Ingénieurs de l'Exploitation, les Agents spéciaux de Voie unique, et la gare de transmission, de manière à assurer, autant que possible, la continuité de la marche du train.

Art. 87.

Si le nombre des trains que comportent les troupes ou le matériel à expédier le rend utile, le service de surveillance de nuit doit être rétabli sur le parcours desdits trains, sans cependant qu'il y ait lieu d'attendre ce rétablissement pour faire partir les premiers envois de troupes. Dans ce cas, dès la réorganisation du service et, dans tous les cas, dès le commencement du service de jour, le Chef de la première gare ou station où ces trains s'arrêtent, doit les faire rentrer dans les conditions normales de la circulation, en les gardant au besoin jusqu'à ce que toutes les précautions réglementaires aient été prises. A partir de ce moment, leur vitesse n'est plus limitée à 25 kilomètres à l'heure.

En outre, leur marche ne peut être arrêtée ni suspendue autrement que pour les besoins de la sécurité, à moins d'un accord avec l'autorité requérante.

Sur les lignes ayant un service de nuit, les trains spéciaux de troupes devront primer, dans l'ordre de succession des convois, les trains ordinaires, si l'Autorité en fait la demande.

La circulation de ces trains exceptionnels ne pouvant être entourée

des garanties de sécurité qui sont prescrites comme indispensables dans les circonstances normales, les Agents de la Compagnie ne doivent pas manquer d'appeler, sur cette situation, l'attention des fonctionnaires signalaires des réquisitions, afin que ces fonctionnaires soient en mesure d'apprécier si l'importance des intérêts à satisfaire justifie des exceptions qui peuvent donner lieu, quelle que soit la vigilance des Agents, à des incidents imprévus.

CHAPITRE II

PRESCRIPTIONS CONCERNANT SPÉCIALEMENT LE SERVICE DES AGENTS DES TRAINS

SECTION 1^{re}. — Service ordinaire des Agents des trains dans les gares et en route.

Art. 88.

Les Chefs de trains et les Conducteurs, qui doivent avoir parfaite connaissance des dispositions contenues dans les documents indiqués ci-après, doivent tous posséder :

1^o Un exemplaire de la loi du 45 juillet 1843 sur la police des Chemins de fer;

2^o Un exemplaire du décret du 11 novembre 1917, portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer;

3^o Un exemplaire de l'arrêté ministériel en vigueur relatif au transport des matières infectes et des matières dangereuses (explosibles, inflammables, vénéneuses, etc.);

4^o Un exemplaire du Règlement Général sur les Signaux et de ses Annexes;

5^o Un exemplaire du Règlement Général pour les Agents des trains. Ils doivent, dans l'exercice de leurs fonctions, être porteurs :

1^o D'un exemplaire des tableaux de la marche des trains;

2^o D'un drapeau rouge et d'un drapeau jaune;

3^o D'une lanterne réglementaire avec les moyens de l'allumer;

4^o De pétards;

5^o D'un cornet.

Art. 89.

Avant le départ, les Agents des trains doivent examiner leur train avec soin, et s'assurer que les voitures et les wagons sont en bon état, et que les freins fonctionnent convenablement.

Le Chef de train doit veiller à ce que la communication qui lui permet d'actionner la cloche ou le timbre du tender, — ou tout autre appareil en tenant lieu, placé sur la machine, — soit bien établie. Cependant, dans tous les trains où le Chef de train occupe un véhicule relié au frein à air comprimé en bon état de fonctionnement de la machine et pourvu d'un robinet de vigie, l'emploi de la corde de communication permettant au Chef de train d'actionner la cloche ou le timbre du tender peut être supprimé, cet Agent ayant la possibilité d'agir directement sur la conduite du frein pour attirer l'attention du Mécanicien.

Les voitures entrant dans la composition des trains de voyageurs doivent être attelées de manière que les tampons soient en contact.

Le Chef de train doit signaler au Chef de gare, avant le départ, les irrégularités et les défauts qu'il aurait remarqués.

R. C. - 34

Art. 90.

Les Agents des trains doivent s'assurer :

Que les trains sont munis des signaux prescrits par les Règlements;

Que ces signaux, ainsi que les lampes des voitures des voyageurs, sont allumés en temps utile;

Qu'ils sont maintenus en bon état pendant la route.

R. C. - 35

Art. 91.

Les Agents des trains doivent veiller constamment sur le train qui leur est confié.

Ils se tiennent à portée de leur frein, attentifs et prêts à obéir immédiatement aux signaux qui peuvent leur être faits, soit sur la voie, soit par le sifflet à vapeur.

Lorsque les Agents du train entendent l'explosion d'un pétard, ils doivent serrer immédiatement leurs freins, sans attendre le signal du Mécanicien.

S'ils s'aperçoivent d'un fait de nature à rendre nécessaire l'arrêt du train, ils doivent serrer leurs freins, afin d'appeler l'attention du Mécanicien, et agiter leur drapeau rouge ou leur lanterne rouge pour que ce signal puisse être transmis au Mécanicien, soit par un autre Agent de train, soit par tout Employé des gares ou de la voie.

R. C. - 38

L'Agent qui est posté dans le fourgon de tête, fait en outre fonctionner la cloche ou le timbre du tender, ou provoque une dépression dans la conduite générale par l'ouverture du robinet de vigie, dans les conditions prescrites par l'article 83 du Règlement Général sur les Signaux.

A l'approche des gares où le train s'arrête, les Agents du train doivent préparer leurs freins de manière à pouvoir les faire agir aussi rapidement que possible.

Art. 92.

En route, les Agents des trains doivent surveiller le graissage des véhicules.

Ils doivent visiter les boîtes qui auraient chauffé, et les faire mettre en état à la première gare, ou faire retirer les véhicules du train, s'ils ne peuvent continuer leur route.

Les Agents des trains doivent, pendant la route, surveiller les chargements et ils sont personnellement responsables des dérangements qui pourraient survenir pendant la marche du train.

Pendant l'arrêt aux stations, ils doivent faire consolider les chargements qui se seraient dérangés, et différer, au besoin, les wagons dont les chargements ne pourraient pas être promptement rétablis.

Ils doivent surveiller, d'une manière toute spéciale, le chargement et le lâchage des wagons contenant des marchandises susceptibles de prendre feu.

Pendant le stationnement dans les gares, il leur est interdit de s'absenter sans autorisation.

Art. 93.

(Supprimé.)

SECTION 2^e. — Ralentissements et arrêts des trains en marche.

Art. 94.

(Supprimé.)

Art. 95.

R. C. - 65 } Lorsqu'un lorry ou un wagonnet, non remorqué par une machine ou
par une draine, est mis en circulation, il doit être protégé à
1.000 mètres du côté d'où les trains peuvent survenir.

Art. 96.

R. C. - 66 } Sur les lignes à double voie, en cas d'accident interceptant à la fois les
R. M. - 78 } deux voies, le Chef de train doit faire faire le signal d'arrêt à la dis-
tance réglementaire de **nulle mètres**, en avant comme en arrière
sur les deux voies. Il doit faire prévenir, le plus promptement possible,

les Chefs des gares les plus rapprochées entre lesquelles le train se trouverait arrêté, et prendre toutes les mesures nécessaires pour rétablir le service.

R. M. - 78

Il doit également aviser le Chef du Mouvement, l'Ingénieur de l'Exploitation et l'Ingénieur de la Traction de la section, ainsi que l'Inspecteur de l'Exploitation, par le moyen de correspondance le plus prompt.

Lorsque, par une cause quelconque, la voie opposée à celle que suit un train est obstruée, ce train doit s'arrêter à la première gare, pour en donner avis.

R. C. - 66

Les Agents du train font, en outre, le signal d'arrêt à tous les trains ou machines qu'ils croisent avant d'arriver à cette gare.

R. M. - 78

Les Mécaniciens doivent, au besoin, s'arrêter dès qu'ils rencontrent un garde, pour lui signaler l'obstacle.

En cas de déraillement, le Chef de train doit, avant tout, se préoccuper de la bonne exécution des signaux et des mouvements, laissant au Mécanicien et aux Agents du Matériel et de la Traction le soin d'assurer les opérations nécessaires pour remettre sur les rails les parties du train dérailées.

R. M. - 31

CHAPITRE III

PREScriptions CONCERNANT SPÉCIALEMENT LE SERVICE DES MÉCANICIENS

SECTION 1^{re}. — Service des Mécaniciens dans les gares.

Art. 97.

R. C. - 68

R. M. - 1

Pour toutes les manœuvres qui se font dans les gares, les Mécaniciens sont sous les ordres des Chefs de gare ou de leurs représentants.

Art. 98.

Les mouvements des trains et des machines, dans les gares et dans les dépôts ou les ateliers, doivent s'exécuter toujours à petite vitesse et avec la plus grande prudence.

R. C. - 69

R. M. - 40

Aucun mouvement, aucune manœuvre ne doit d'ailleurs avoir lieu dans l'intérieur d'une gare, sans l'autorisation ou sans l'ordre du Chef de gare ou de son représentant.

Les Chauffeurs peuvent être autorisés à suppléer les Mécaniciens dans les manœuvres de gare et dans certains services spéciaux.

En général, un Chauffeur ou un Mécanicien ne peut effectuer la manœuvre d'un train ou d'une machine, sans avoir près de lui un homme pour serrer le frein.

R. C. - 69

R. M. - 44

Cette prescription ne s'applique cependant ni aux machines des Trains légers et des Trains-tramways, ni aux machines de manutention qui sont conduites par un seul Agent, ni à certaines machines qui manœuvrent sur les voies accessoires des gares ou sur les voies des dépôts, des ateliers ou des embranchements particuliers.

Art. 99.

Un Mécanicien ne doit ni faire passer une machine ou un train des voies principales sur les voies de garage, et réciproquement, ni franchir une aiguille ou une traversée sur les voies principales, sans que l'Agent dirigeant la manœuvre lui en ait donné l'ordre.

R. C. - 70

R. M. - 42

Art. 100.

Dans toutes les manœuvres, les Agents qui les dirigent doivent prendre les mesures nécessaires pour que les Mécaniciens puissent s'arrêter au point convenable.

R. C. - 70

R. M. - 43

SECTION 2^e. — Circulation des trains et des machines en dehors des gares.

Art. 101.

Pour toutes les manœuvres qui se font en dehors des gares, pour toutes les mesures à prendre en cas d'arrêt en pleine voie ou à un poste sémaphorique, les Mécaniciens sont sous les ordres du Chef de train qui, dans ces circonstances, ainsi que pour tous les incidents de route ne concernant pas le service spécial de la machine, fait fonctions de Chef de gare ou de Chef de poste.

R. M. - 1

Les Mécaniciens doivent s'arrêter à toutes les stations indiquées par le tableau de marche des trains.

R. C. - 71

Aucun train ne doit partir d'une gare, ou y arriver, avant les heures fixées par le tableau du service.

Les Mécaniciens peuvent user de tous les moyens en leur pouvoir pour ne pas arriver après ces mêmes heures, sans cependant dépasser la plus faible des vitesses suivantes :

R. M. - 31

a) Pour tous les trains : 120 kilomètres à l'heure (1);

(1) Vitesse limite générale qui, en vertu d'autorisations spéciales délivrées par M. le Ministre des Travaux Publics, peut être augmentée sur certaines lignes, et pour certains types de trains.

- b) La vitesse maximum autorisée pour chaque ligne ;
- c) Les vitesses maxima fixées pour chaque nature de train par les documents-horaires ;
- d) Les vitesses maxima fixées par les instructions relatives à la composition ou au freinage.

R. M. - 31

Aux bifurcations, le passage doit s'effectuer dans les conditions de vitesse indiquées à l'article 48 du Règlement Général sur les Signaux.

Les Mécaniciens doivent siffler **un coup allongé pour commander l'attention** dans les cas suivants :

R. C. - 71

- 1° Avant de se mettre en marche, s'ils remorquent un train militaire ;
- 2° A l'approche des stations, quand même ils ne doivent pas s'y arrêter ;
- 3° Toutes les fois qu'ils s'aperçoivent que la voie n'est pas libre et, en particulier, s'il s'y trouve une ou plusieurs personnes.

Cette prescription est spécialement obligatoire à l'entrée et à la sortie des tunnels et des courbes en tranchées et à l'approche des passages à niveau établis dans des tranchées ou dont les abords sont masqués.

Quand il y a plus d'une machine attelée à un train, c'est le Mécanicien de tête qui règle la marche et donne les signaux.

R. M. - 13

Art. 102.

Les aiguilles ne peuvent être abordées par la pointe sans ralentissement, qu'à condition d'être enclenchées et verrouillées.

R. C. - 72

R. M. - 38

Dans le cas contraire, la vitesse doit être ralentie de manière à ne pas dépasser 30 kilomètres à l'heure ; à cet effet, le ralentissement est à prescrire :

- soit par voie d'avis au personnel ;
- soit par présentation de signaux.

Art. 103.

A l'approche des passages à niveau situés sur les anciennes lignes d'intérêt local (1), les Mécaniciens conduisant des trains ou des machines isolées circulant suivant marche spéciale et non annoncés aux garde-barrières par une circulaire ou par avis téléphonique doivent diminuer la vitesse du train ou de la machine, lorsqu'ils ne peuvent pas s'assurer de loin que la voie est libre ; cette prescription doit leur être rappelée par les gares d'où ils sont expédiés.

R. C. - 73

R. M. - 36

(1) Ces lignes, qui sont portées à la connaissance du personnel par voie d'Ordre de Service, sont les seules qui comportent des passages à niveau sans appareil avertisseur, dont les barrières normalement ouvertes et non gardées à poste fixe, ne sont fermées qu'au moment de l'heure du passage des trains réguliers ou facultatifs.

Art. 104.

- Un train ou une machine ne peut rejoindre un autre train ou une autre machine qui précède que si ceux-ci sont arrêtés et après que les
- R. C. - 74 }
R. M. - 37 } Chefs de train, ou les Mécaniciens, s'il s'agit de machines isolées, se sont concertés.
- Dans ce cas, le Mécanicien survenant siffle longuement et ne s'approche qu'avec précaution du train ou de la machine qui le précède.

Art. 105.

- Lorsqu'un train en rejoint un autre arrêté sur la voie, il faut,
- R. C. - 75 }
R. M. - 37 } après entente entre les Agents, les rapprocher l'un de l'autre le plus possible, quand même le second ne pourrait pousser le premier.

Art. 106.

- Lorsqu'une machine à tender séparé circule cheminée en arrière, la vitesse maxima ne doit pas dépasser 40 kilomètres à l'heure si elle est attelée à un train, et 50 kilomètres si elle circule isolément.
- R. C. - 76 }
R. M. - 9 } Cette prescription ne s'applique pas au cas où, deux machines étant attelées en tête d'un train, la seconde machine seule est disposée pour marcher cheminée en arrière.

TITRE V
DISPOSITIONS SPÉCIALES
A LA CIRCULATION DES TRAINS
SUR LES LIGNES A DOUBLE VOIE

CHAPITRE PREMIER

SENS DE LA CIRCULATION DES TRAINS

Art. 107.

Sur les lignes à double voie, les trains et les machines doivent, en règle générale, circuler sur la voie située à gauche, en regardant le point vers lequel ils se dirigent.

Il ne peut être fait exception à cette règle, sous quelque prétexte que ce soit, que dans les manœuvres de gare, ou en quelques points du réseau où l'intervention des voies principales a été autorisée par l'Administration supérieure, et enfin dans les cas de pilotage.

En dehors des cas de secours, de rupture d'attelage ou de pilotage, réglés respectivement ci-après par les articles 178, 183, 184 (secours), 231 (rupture d'attelage) et le chapitre V (pilotage), les mouvements à contrevoie à effectuer au cours des manœuvres intérieures de gare ne doivent jamais dépasser, en principe, le premier croisement de la gare.

Si les circonstances exigent qu'il en soit autrement et si la manœuvre doit dépasser le point efficacement protégé par le disque à distance, il faut, avant d'engager le mouvement, fermer le disque et, en outre, envoyer un agent faire les signaux de protection à main à la distance réglementaire, par application de l'article 14 du présent règlement.

Il faut procéder de même si la gare est protégée par un signal carré et si la manœuvre doit dépasser à contrevoie ledit signal et atteindre un point non efficacement protégé par le disque à distance précédant le signal carré, si ce disque existe. S'il n'existe pas de disque à distance en avant du signal carré et si la manœuvre doit dépasser à contrevoie le signal carré protégeant la gare, il faut, dans tous les cas, avant d'engager le mouvement, envoyer un Agent faire les signaux de protection à main à la distance réglementaire.

CHAPITRE II

**TRAINS FACULTATIFS, SUPPLÉMENTAIRES
ET SPÉCIAUX**

SECTION 1^{re}. — Trains facultatifs.

Art. 108.

R. C. - 78 } Les trains facultatifs sont ceux qui, quoique prévus sur les tableaux
R. M. - 53 } réglementaires de la marche des trains, n'ont lieu que suivant les
besoins du service.

Art. 109.

Les trains facultatifs n'ont lieu qu'avec l'autorisation des Ingénieurs de l'Exploitation. En conséquence, lorsque le Chef d'une gare de formation reconnaît l'utilité d'expédier un ou plusieurs des trains facultatifs portés sur le tableau, il doit en informer aussitôt, par écrit ou téléphoniquement, l'Ingénieur de l'Exploitation qui donne, s'il y a lieu, les autorisations nécessaires, après s'être concerté avec le Service de la Traction.

En même temps, l'Ingénieur de l'Exploitation avise ou fait aviser, téléphoniquement, les gares de dépôt de machines, ainsi que les stations intermédiaires, situées sur le parcours des trains à mettre en marche. Ces avis, dans les gares de dépôt de machines, doivent être transmis immédiatement par les Chefs de gare aux Chefs de dépôt.

Si le parcours de ces trains doit s'étendre au delà de sa circonscription, l'Ingénieur de l'Exploitation doit aviser également les autres Ingénieurs de l'Exploitation intéressés.

Art. 110.

L'Ingénieur de l'Exploitation peut déléguer, d'une manière permanente, à un ou à plusieurs Inspecteurs et à des Chefs de grandes gares placés sous ses ordres, l'autorisation d'expédier, suivant les prescriptions réglementaires, des trains facultatifs, et de faire les demandes de machines au Service de la Traction.

Si les machines ainsi demandées n'appartiennent pas au dépôt de la gare expéditrice, elles sont envoyées à destination suivant l'itinéraire d'un train facultatif, ou avec un itinéraire spécial, ou en double traction.

Art. 111.

Les trains facultatifs ou spéciaux ne sont pas annoncés par le train précédent.

R. C. - 79
R. M. - 54

Cependant, sur les lignes ou sections de lignes à service interrompu pendant une partie de la journée ou de la nuit, lorsqu'on a à faire circuler un train facultatif ou spécial après le passage du dernier train régulier de même sens, celui-ci doit annoncer la mise en marche de ce train facultatif ou spécial au moyen des signaux d'arrière définis à l'article 29 du Règlement Général sur les Signaux.

Art. 112.

Loesqu'il y a lieu, en raison de l'activité du trafic, d'expédier régulièrement un ou plusieurs trains facultatifs, l'Ingénieur de l'Exploitation, d'accord avec le Service de la Traction, en informe le Chef du Mouvement qui, s'il juge la mesure utile, régularise par un Ordre de service les trains désignés, pour une période de temps déterminée.

Dès lors, et pendant toute la période fixée par l'Ordre de service, ces trains sont entièrement assimilés aux trains réguliers.

SECTION 2^e. — Trains supplémentaires.

Art. 113.

Les trains de voyageurs peuvent être dédoublés au départ de certaines gares, lorsque l'affluence des transports rend insuffisants les trains réguliers portés au tableau, et que ces gares ont à leur disposition le matériel nécessaire.

R. C. - 80
R. M. - 53

Les trains créés extraordinairement dans ces circonstances prennent le numéro bis du train dédoublé, ou le numéro ter si le train dédoublé porte déjà le numéro bis.

Art. 114.

Loesqu'un train doit être dédoublé, avis de cette mesure doit, autant que possible, être donné au Chef du premier train, sur une feuille que cet Agent doit faire émarger par les Chefs de toutes les gares et stations où il s'arrête, en leur annonçant le passage du train suivant.

R. C. - 81

Cette feuille indique l'heure à laquelle le train supplémentaire doit partir et, s'il y a lieu, ses points de garage.

A insérer aux pages 63 et 64 du Règlement général des Chefs de gare - Nord - (juin 1906).

Art. 115.

En cas de dédoublement, les deux trains s'arrêtent aux mêmes gares et se suivent aux intervalles fixés par l'article 49 du présent Règlement.

Le second train est annoncé par le premier au moyen des signaux d'arrière définis à l'article 29 du Règlement Général sur les Signaux.

En outre, l'expédition de ce train doit, autant que l'état des communications le permet, être annoncé par le téléphone, de poste en poste, au moment de son départ de la gare où il a été formé.

Les Chefs de gare doivent immédiatement donner connaissance aux intéressés des avis de ce genre.

Art. 116.

Les dispositions doivent être prises, autant que possible, et sauf les circonstances locales, pour que le premier train soit moins chargé que le second et pour que les voitures ou wagons à prendre ou à laisser en route soient placés dans le second train.

Les trains garés pour laisser passer le premier train ne doivent quitter leur garage qu'après le passage du second train, à moins qu'un retard annoncé pour ce second train ne permette de reporter plus loin le garage.

SECTION 3^e. — Trains spéciaux.

Art. 117.

Les trains spéciaux sont ceux qui sont mis en marche en dehors des itinéraires des trains réguliers ou facultatifs.

La marche de tout train spécial doit être réglée par un itinéraire écrit.

Cet itinéraire, dont copie doit être remise au Chef de train et au Mécanicien, indique :

1^o Les heures d'arrivée et de départ aux gares intermédiaires, ainsi que celle d'arrivée à destination;

2^o Les numéros des trains de voyageurs ou de marchandises qu'il faut garer pour laisser passer le train spécial, et réciproquement les points où le train spécial doit être garé pour les trains qui doivent le dépasser;

R. C. - 82

R. M. - 56

R. C. - 83

R. M. - 57

R. C. - 84

R. M. 58

à soumettre à la page 64 du Règlement Général des Chefs de gare (Unification de la Régénération, juin 1909).

R. C. - 84 } 3° Les parties du parcours du train spécial où existent des services permanents de ballast ou de matériaux.

Art. 118.

R. C. - 85 } Les ordres de service pour la mise en marche des trains spéciaux sont expédiés :

1° Par le Chef du Mouvement, pour les trains à grande distance;

2° Par les Chefs d'Arrondissement de l'Exploitation, pour les trains ne sortant pas de leur Arrondissement, ou de l'Arrondissement immédiatement voisin.

Toutefois, les Chefs d'Arrondissement de l'Exploitation peuvent déléguer aux Inspecteurs de l'Exploitation et aux Chefs des gares où se trouvent des machines et des réserves de matériel, les pouvoirs nécessaires pour créer, au besoin, des trains spéciaux destinés à aller prendre des voyageurs laissés dans les gares voisines par les trains réguliers.

Art. 119.

R. C. - 86 } Le départ ou le passage du train spécial doit être signalé, téléphoniquement, par chaque poste au poste suivant.

SECTION 4^e. — Circulation des machines isolées.

Art. 120.

R. M. - 59 } En dehors des cas de secours qui font l'objet des articles ci-après, les machines isolées ne peuvent circuler sur la ligne que d'après des marches tracées à l'avance, soit par les Agents supérieurs, ayant qualité pour autoriser la mise en marche des trains facultatifs, ou pour créer des trains spéciaux, soit par les Chefs de gare, dans les conditions énoncées aux articles suivants. Le départ ou le passage des machines isolées sont annoncés par chaque gare à la gare suivante, au moyen du téléphone.

Art. 121.

R. M. - 60 } Dans la préparation de l'itinéraire d'une machine isolée, le Chef de gare doit fixer la vitesse d'après les indications que le Chef de dépôt ou le Mécanicien lui fournissent.

L'itinéraire ainsi établi est remis au Mécanicien.

Art. 122.

R. M. - 33 } Toutes les fois qu'il est possible de le faire sans gêner le Service de la Traction, les machines expédiées d'un dépôt à un autre, celles allant prendre des services sur la ligne ou rentrant au dépôt après avoir fait des services de renfort, de ballast, etc., en un mot, les machines qui ont à circuler en dehors des cas de secours, sans avoir des trains à remorquer, doivent être attelées en double aux trains réguliers ou facultatifs, de même nature que ceux à la traction desquels elles sont affectées d'après leur type.

Art. 123.

R. M. - 60 } Toutes les dispositions du présent Règlement, qui ont pour objet la protection des trains par les signaux, les précautions à prendre pour les garages et les mesures destinées à maintenir les intervalles réglementaires entre les trains se succédant sur la même voie, sont applicables à la circulation des machines isolées.

CHAPITRE III

CIRCULATION DES TRAINS DE BALLAST
ET DE MATÉRIAUX

Art. 124.

R. C. - 162 } Les Ingénieurs de la Voie et les Chefs de section placés sous leurs ordres sont autorisés à faire circuler, sur les lignes en exploitation **à double voie**, des trains spéciaux pour terrassements, ballast, répartition ou ramassage des matériaux; ces trains sont considérés comme **permanents** s'ils doivent être faits plus de deux jours consécutifs entre les mêmes points de départ et d'arrivée, et à des heures régulières; ils sont, au contraire, considérés comme **accidentels** :

t. C. - 162

1° Lorsque le service doit durer deux jours au plus;
2° Lorsque, par la nature du travail et quelle qu'en soit la durée, l'itinéraire journalier est nécessairement variable.

Les trains de ballast et de matériaux sont assimilés aux trains de marchandises.

Ces trains sont, en outre, soumis aux prescriptions ci-après :

Art. 125.

t. C. - 163

Les services **permanents** de ballast et de matériaux ne peuvent être organisés qu'en vertu de Circulaires spéciales. Ces Circulaires qui doivent être arrêtées d'accord avec les Chefs d'Arrondissement de l'Exploitation, et approuvées par le Chef du Mouvement, sont transmises :

1° Aux Chefs des gares situées sur le parcours des trains de ballast;
2° Aux Chefs des gares où il existe une machine de réserve et qui pourraient être appelés à venir au secours sur les points parcourus par le train de ballast;

3° A MM. les Inspecteurs du Contrôle de l'État, par les soins des Chefs de gare.

Art. 126.

t. C. - 164

Les trains **accidentels** de ballast peuvent être organisés par les Chefs d'Arrondissement de la Voie et les Chefs de section, sous leur propre responsabilité et sans l'approbation préalable du Chef du Mouvement; les gares entre lesquelles ces trains ont à circuler doivent, dans ce cas, être avisées par lettre par le service de la Voie; mais, sauf les **cas d'urgence**, les Agents qui organisent ces trains doivent se mettre d'accord vingt-quatre heures à l'avance avec les Chefs d'Arrondissement de l'Exploitation, en leur indiquant les gares et les poteaux kilométriques entre lesquels les trains doivent circuler.

Pour les **cas d'urgence**, les Chefs de section s'entendent avec le Chef de la gare d'expédition du train de ballast, qui règle l'itinéraire à suivre et avise par le téléphone les Chefs de station du parcours, ainsi que le Chef d'Arrondissement de l'Exploitation de la section.

Avis doit aussi être donné à MM. les Inspecteurs du Contrôle de l'État.

Art. 127.

t. C. - 165

t. M. - 61

Un Chef de train doit être attaché à chaque service de ballast ou de matériaux.

Aucun train de ballast ne doit circuler s'il n'est accompagné de cet Agent.

Le Chef de train, placé sur la machine ou dans le premier wagon à frein, est chargé de la direction du train sur les voies principales, en dehors des gares et des sablières.

Il a autorité sur le Mécanicien, le Chauffeur et les Agents de la Voie attachés au service du train, ou chargés de l'exécution des signaux et de la manœuvre des aiguilles, en ce qui touche les mouvements du train sur les voies principales.

Dans les gares et stations, cet Agent est sous l'autorité des Chefs de gare, qui lui font connaître les mouvements que le train peut avoir à exécuter, et qui l'autorisent à donner le signal du départ.

Les Chefs des trains de ballast ou de matériaux sont, en outre, placés sous les ordres des Ingénieurs de la Voie ou de leurs délégués, pour ce qui concerne la fixation des heures de présence sur les chantiers, la désignation des matériaux à transporter et des points de chargement et de déchargement, ainsi que pour les manœuvres à exécuter sur les voies des carrières, à l'intérieur des dépôts et sur les lignes non livrées à l'exploitation.

Art 128.

Par dérogation à l'article qui précède, la présence d'un Chef de train n'est pas obligatoire pour les trains accidentels mis en marche en cas d'urgence.

Ce Chef de train peut être remplacé par un Agent de la Voie spécialement désigné par un ordre écrit émanant du Chef de section.

Art. 129.

Les dispositions des articles 47 et 48, fixant le nombre et la position des freins à placer dans les trains de marchandises, sont applicables aux trains de ballast et de matériaux.

Le service des freins, sauf le premier, peut être confié à des Ouvriers de la Voie.

Le Chef de train, ou, à son défaut, l'Agent désigné par le Chef de section, manœuvre ce premier frein et donne aux Ouvriers de la Voie chargés des autres freins, les instructions nécessaires pour obéir aux signaux de la machine et prendre les précautions réglementaires en cas de rupture d'attelage.

R. M. - 61

R. C. - 165

R. C. - 166

R. M. - 64

R. M. - 65

R. C. - 167

Art. 130.

Le service de la Voie est chargé, sous sa responsabilité, de pourvoir à la manœuvre des aiguilles de raccordement en pleine voie et des sablières, y compris celles qui mettent les voies principales en communication entre elles, et d'exécuter les signaux nécessaires pour assurer le mouvement des trains à l'entrée ou à la sortie de ces raccordements et de ces sablières.

R. C. - 168

Art. 131.

En règle générale, les trains de ballast doivent toujours suivre les voies principales, dans le sens normal de la circulation, et toutes les manœuvres à contre-voie, autres que celles autorisées dans les gares pour les trains de l'Exploitation, leur sont rigoureusement interdites.

En conséquence, toutes les fois qu'un ordre de service de ballastage indique, comme limite extrême du parcours du train de ballast, un point autre qu'une gare ou qu'une liaison de voies existante, le service de la Voie doit faire établir sur ce point une communication entre les deux voies principales.

Les aiguilles de cette communication doivent être manœuvrées par un Agent de la Voie et celui-ci, en dehors des moments où il est nécessaire de les faire fonctionner, doit les tenir constamment enchaînées et cadenassées.

R. C. - 169

Art. 132.

Par exception à la règle posée dans l'article précédent, des mouvements à contre-voie peuvent être autorisés dans des cas spéciaux, mais seulement sur des **ordres écrits** de l'Ingénieur de l'Exploitation, Chef d'Arrondissement, intéressé.

R. C. - 170

R. M. - 52

Art. 133.

La vitesse de marche des trains de ballast et de matériaux ne doit pas dépasser **trente** kilomètres à l'heure lorsque la machine est attelée en tête, et **vingt-cinq** kilomètres à l'heure, lorsqu'elle pousse le train.

R. C. - 171

R. M. - 67

Toutefois, sur les lignes à circulation active, les itinéraires des trains de ballast et de matériaux peuvent être établis exceptionnellement avec une vitesse maxima de **trente-six** kilomètres à l'heure, mais seulement lorsque la machine est attelée en tête.

- R. C. - 171
R. M. - 67
- La vitesse de trente-six kilomètres, fixée par ces itinéraires, ne doit d'ailleurs pas être dépassée, même en cas de retard.
- Ces restrictions ne s'appliquent qu'aux trains de ballast et de matériaux dans la composition desquels entrent des wagons à tampons secs. Dans le cas contraire, et à condition que la machine soit placée en tête, les itinéraires desdits trains peuvent être tracés avec les mêmes vitesses que ceux des trains de marchandises.

Art. 134.

- R. C. - 172
R. M. - 68
- Les Mécaniciens des trains de ballast doivent, en approchant des gares, ralentir leur marche, de manière à pouvoir s'arrêter, au besoin, aux points de stationnement ordinaires des trains.

Art. 135.

- R. C. - 173
- Dans les gares et stations, pendant le stationnement des trains de ballast sur les voies principales, les signaux de protection doivent être faits suivant les prescriptions réglementaires par les Agents chargés de ce service; au besoin, le Chef de train doit pourvoir d'office à l'exécution des signaux de protection.

Art. 136.

- R. C. - 174
- En pleine voie, le Chef de train doit pourvoir, sous sa responsabilité, aux signaux à faire pour protéger son train suivant les prescriptions réglementaires, pendant les stationnements et pendant les manœuvres.
- Le service de la Voie met, à cet effet, à sa disposition le nombre d'Agents nécessaires.
- A défaut d'Agents spéciaux, le Chef de train fait faire les signaux par les Agents chargés du service des freins.

Art. 137.

- R. C. - 173
- Lorsqu'un train de ballast change de voie, les deux voies principales doivent être protégées, de chaque côté, à la distance réglementaire, et le mouvement ne doit commencer que lorsque les signaux sont assurés.

Art. 138.

- R. C. - 176
R. M. - 62
- Lorsque la Circulaire spéciale n'indique pas un itinéraire fixe, le Chef de train règle lui-même la marche de son train, de façon à arriver au point de garage en temps utile pour que le train suivant trouve les signaux à voie libre.

Art. 139.

Les Chefs des trains de ballast doivent porter leur attention sur les signaux d'arrière des trains du service ordinaire de l'Exploitation, de façon à être informés des dédoublements de trains annoncés au moyen de ces signaux.

En cas de dédoublement annoncé, les trains de ballast doivent rester garés jusqu'après le passage du train signalé.

Ces Agents doivent, en outre, avant leur départ, s'enquérir auprès des Chefs de gare, si des trains supplémentaires, facultatifs ou spéciaux, sont annoncés par le téléphone ou par une Circulaire, et prendre leurs dispositions pour observer, relativement au passage de ces trains, les prescriptions réglementaires.

De leur côté, les Chefs de gare et de station doivent avoir le soin de toujours communiquer aux Chefs des trains de ballast les avis concernant la mise en marche de trains facultatifs et spéciaux.

Il est rappelé aux Chefs des trains de ballast que des trains spéciaux ou facultatifs et des machines isolées peuvent être expédiés sans avoir été annoncés. En conséquence, pendant tout le temps où les trains de ballast circulent ou stationnent sur les voies principales, ils doivent agir **comme si un train était attendu.**

R. M. - 66

R. C. - 177

Art. 140.

Les trains qui n'ont pas d'itinéraires fixes ne peuvent avoir lieu, sauf les cas d'urgence, ni la nuit, ni en temps de brouillard ou de neige intense.

R. C. - 178

R. M. - 63

Art. 141.

Autant que possible, le départ des trains de ballast et de matériaux doit être annoncé par le téléphone.

Les Chefs de gare doivent mentionner au journal du mouvement et de la circulation des trains les renseignements relatifs aux trains de ballast et de matériaux, en ayant soin de les désigner, suivant le

R. C. - 179

R. C. - 179 } cas, par les mots **permanent, accidentel** ou **d'urgence** et par les lettres qui leur tiennent lieu de numéro.

Art. 142.

R. C. - 180 } Sur les sections à **simple voie**, la circulation des trains de ballast et de matériaux ne peut avoir lieu qu'avec l'autorisation de l'**Agent spécial** et d'après une Circulaire établie et signée par lui, conformément aux prescriptions du Règlement général pour la circulation sur la Voie unique.

CHAPITRE IV

**DÉRANGEMENTS DANS LA MARCHÉ DES TRAINS
DÉTRESSES — SECOURS**

SECTION 1^{re}. — Annonce des retards dans la marche des trains.

Art. 143.

Les gares pourvues de postes téléphoniques permanents de jour et de nuit doivent annoncer de la manière ci-après les retards qui se produisent dans le départ ou le passage des trains :

TRAINS DE VOYAGEURS

Toutes les fois que, **dix minutes** après l'heure réglementaire de l'arrivée ou du passage d'un train à une gare pourvue d'un poste téléphonique permanent, ce train n'est pas arrivé ou ne se trouve pas en vue, et qu'en outre, les gares précédentes n'ont pas déjà signalé de retard dans sa marche, la gare doit transmettre de poste en poste, dans le sens de la marche du train, jusqu'à la première gare de secours, une dépêche ainsi conçue :

Train N° en retard à (nom de la gare espératrice de la dépêche) de plus de **dix minutes**.

Immédiatement après le passage du train, la gare doit annoncer par une seconde dépêche transmise, comme la première, de poste en poste

jusqu'à la première gare de secours, le chiffre effectif du retard. Cette dépêche doit être conçue dans les termes suivants :

*Train N° est parti d. (nom de la gare expéditrice de la dépêche)
ou est passé à avec un retard de .. h. . . m.*

TRAINS DE MARCHANDISES

Les retards des trains de marchandises sont annoncés de la même manière et dans les mêmes conditions que ceux des trains de voyageurs, mais seulement lorsqu'ils excèdent **vingt-cinq** minutes.

Art. 144.

Lorsque le train en retard est remorqué par deux machines, ce fait doit être mentionné dans la dépêche indiquant le retard effectif.

Art. 145.

Les gares de secours procèdent comme les autres gares pourvues de services téléphoniques permanents, en ce qui concerne l'annonce des retards des trains aux gares suivantes. Ainsi, lorsque dix minutes après l'heure réglementaire, s'il s'agit d'un train de voyageurs, et vingt-cinq minutes s'il s'agit d'un train de marchandises, un train n'est pas arrivé à une gare de secours, cette gare, quels que soient d'ailleurs les renseignements qu'elle a pu recevoir sur les causes et la durée du retard, doit signaler simplement le fait de ce retard par une dépêche transmise de poste en poste jusqu'à la gare de secours suivante, dans le sens de la marche du train attardé, et cette dépêche doit, comme dans le cas général qui fait l'objet de l'article précédent, être conçue dans ces termes :

*Train N° en retard à (nom de la gare expéditrice de la dépêche)
de .. minutes.*

A moins qu'il n'y ait des motifs particuliers de faire connaître dès ce moment, aux gares suivantes les indications que la gare de secours a pu recevoir sur les causes et le chiffre effectif du retard, cette dernière gare doit réserver ces indications complémentaires pour la seconde dépêche qu'elle a à expédier au moment du départ du train, ainsi qu'il est prescrit par l'article 143.

Art. 146.

Lorsqu'un retard a été signalé une première fois de poste en poste, les gares intermédiaires, entre celle qui a donné l'avis et la gare de

secours, n'ont pas à renouveler l'annonce du retard au moment du passage du train, à moins que le retard effectif annoncé ait été réduit ou augmenté de dix minutes ou plus, s'il s'agit d'un train de voyageurs, et de vingt-cinq minutes ou plus, s'il s'agit d'un train de marchandises.

Art. 147.

Tout retard de plus d'une heure dans la marche d'un train de voyageurs ou mixte, doit être annoncé téléphoniquement par la première gare de secours qui en est avisée, aux gares de secours suivantes, jusqu'au point de destination du train, et la dépêche doit faire connaître sommairement les motifs du retard.

Art. 148.

Toutes les dépêches relatives aux retards des trains doivent être communiquées, dès leur réception, par les Chefs des gares de secours aux Chefs de dépôt de ces gares.

Dans les gares de secours où ne réside pas de Chef de dépôt, les dépêches sont directement communiquées au Mécanicien de la machine de secours.

Art. 149.

Indépendamment des mesures prescrites d'une manière générale par les articles 143 à 148 ci-dessus, il peut être utile de fournir aux gares de bifurcation des renseignements spéciaux sur les retards de certains trains, afin de mettre les Chefs de ces gares à même d'apprécier s'ils doivent ou non user de la latitude qui leur est laissée pour différer au besoin le départ des trains correspondants des lignes d'embranchement, ou pour créer des trains spéciaux. Les dispositions relatives à ces cas particuliers sont réglées par les instructions contenues dans le fascicule annexe 2 aux tableaux de la marche des trains.

SECTION 2^e. — Modifications dans l'ordre de succession des trains
de même sens. — Changements de garages.

Art. 150.

Tout chef de gare peut, lorsque cette mesure présente un avantage pour le service, modifier l'ordre normal de succession de deux trains de même sens, soit en garant l'un des trains avant son point de garage normal pour l'autre train (1) (2), soit en expédiant l'un des trains avant son tour au delà de son point de garage normal jusqu'à un autre point de garage (2).

(1) Les mêmes dispositions peuvent également être prises, lorsque le premier train, bien que ne se garant pas normalement pour l'autre train, circule en retard.

(2) Le garage d'un train pour un autre train peut également en double voie, être obtenu en faisant circuler le premier train sur une autre voie principale (voies de garage actif, voies lentes de circulation, etc.) pour laisser passer l'autre train.

Sous-Section 1^{re}. — Cas où il y a lieu d'expédier un train, sans attendre le passage du train qui devait le précéder d'après le tableau de marche.

Art. 151.

Lorsque l'ordre normal de succession de deux trains de même sens a été modifié, les deux trains circulent sans formalités spéciales.

Art. 152.

Sauf en cas de dérangement du téléphone, la modification de l'ordre normal de succession de deux trains de même sens doit être annoncée par dépêche, par le Chef de gare qui modifie cet ordre, aux gares et postes intéressés.

Art. 153 et 154.

(Supprimés.)

Sous-Section 2^e. — Cas où il y a lieu de retenir et de garer un train en retard avant qu'il ait atteint son point de garage ou d'arrivée réglementaire.

Art. 155.

(Supprimé.)

Art. 156.

Un train arrivant à une gare dépourvue de voie de garage, ne doit être effectivement arrêté et retenu pour laisser prendre les devants au train qui le suit, que s'il est possible de le garer sur l'autre voie principale, sans retarder la marche des trains circulant sur cette voie.

Avant de faire passer le train sur la voie principale où il doit se garer, on doit prendre toutes les précautions prescrites à l'article 74 pour arrêter tout train ou machine qui se présenterait sur cette voie. En outre, indépendamment des signaux du disque à distance, on doit envoyer un Agent du train à garer, faire à la main le signal d'arrêt à 200 mètres au moins en avant du croisement de l'aiguille par laquelle le train doit s'engager sur la seconde voie, du côté de l'arrivée des trains sur cette voie.

Cet agent doit, en outre, poser deux pétards sur la voie, un sur chaque rail, pour doubler le signal d'arrêt fait à la main, et il ne doit retirer ces pétards qu'au moment où la cause qui motivait le signal d'arrêt a cessé, c'est-à-dire quand le train garé sur la voie principale a quitté cette voie.

Art. 157, 158 et 159.

(Supprimés.)

SECTION 3^e. — Correspondances des trains aux points de bifurcation.

Art. 160.

Les limites dans lesquelles les départs des trains de voyageurs peuvent être retardés dans les gares de bifurcation, pour attendre l'arrivée des trains correspondants, en cas de retard de ces derniers, sont fixées par le fascicule annexe 2 aux tableaux de la marche des trains.

Ce livret détermine, en même temps, les cas exceptionnels dans lesquels il peut y avoir lieu de créer des trains spéciaux, pour faire con-

finir, sur tout ou partie de leur parcours, les voyageurs arrivés aux points de bifurcation après le départ des trains dans lesquels ils devaient prendre place.

Art. 161.

Lorsqu'un train de voyageurs est expédié par une gare de bifurcation avant l'arrivée d'un train avec lequel il devait correspondre, la gare de bifurcation doit en donner avis par le téléphone à toutes celles des gares desservies par le premier train, qui sont pourvues de postes téléphoniques permanents.

La dépêche destinée à transmettre cet avis doit être conçue dans ces termes :

Train N° part à .. h. .. m. sous attendre train N° qui est en retard de .. minutes., par suite de

Si la gare de bifurcation n'est pas exactement renseignée sur l'importance ou sur les causes du retard du train qui n'a pu arriver à temps elle n'en doit pas moins transmettre la dépêche annonçant la correspondance manquée, aussitôt après le départ du train expédié, sans attendre cette correspondance, sauf à fournir les renseignements complémentaires par un second avis téléphonique.

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

Art. 162.

Sur certains embranchements, où les trains de voyageurs sont en petit nombre et où il existe cependant des trains de marchandises, les Chefs des gares de bifurcation peuvent être autorisés à ajouter, sous la mesure de l'exécution des mesures prescrites par l'article 43, des voitures à ces derniers trains pour acheminer à leur destination des voyageurs qui ont manqué la correspondance ordinaire, par suite de retards dans la marche des trains qui les ont amenés au point de bifurcation.

Ces mesures, qui ne doivent d'ailleurs être prises que lorsque les voyageurs auraient à subir un très long stationnement pour attendre le départ suivant, sont prévues et réglées par le fascicule annexe 2 aux tableaux de la marche des trains.

La composition est, dans ce cas, réglée conformément à l'article 47.

SECTION 4^e. — Création de trains destinés à remplacer, sur une partie de leur parcours, des trains de voyageurs en retard.

Art. 163.

Lorsqu'une gare principale de formation est avisée d'un retard considérable dans la marche d'un train de voyageurs dont le parcours s'étend au delà de cette gare, elle peut, dans certains cas, avoir à créer un train destiné à remplacer, sur le reste de son trajet, le train attardé.

Le fascicule annexe 2 aux tableaux de la marche des trains et, au besoin des Circulaires, désignent les gares dans lesquelles cette mesure doit être prise et les trains auxquels elle doit s'appliquer.

Art. 164.

Dans ces circonstances, le train supplémentaire doit suivre l'itinéraire du train qu'il remplace, et il en prend le numéro.

En général, ce dernier train en retard n'en doit pas moins continuer au delà de la gare où il a été remplacé par un train supplémentaire; il est alors considéré comme train spécial sur le reste de son parcours, et on le distingue de celui qui l'a précédé avec son numéro, par la désignation de *spécial* ajoutée à la suite de ce numéro.

SECTION 5^e. — Secours.

Art. 165.

Les gares dans lesquelles il doit se trouver, pendant la durée du service, une machine de secours en feu, en prévision des retards ou des accidents qui peuvent nécessiter des secours, sont désignées par des Circulaires.

Art. 166.

R. M. - 11 } L'ordre de départ de la machine de secours ne peut être donné que par le Chef de gare ou par son représentant.
} Toute dépêche relative aux demandes de secours doit être communiquée, autant que possible, au Chef de dépôt.

Art. 167.

R. M. - 81 } Lorsqu'un train est annoncé à l'heure et n'est pas arrivé, les machines de secours doivent partir au-devant des trains de voyageurs

- R. M. - 81 { et des trains mixtes en retard, **quinze minutes** après l'heure fixée pour l'arrivée de ces trains.
- R. M. - 81 { Ce délai est porté à **vingt-cinq minutes** pour les trains de marchandises.
- R. M. - 81 { Toutefois, avant de faire partir la machine, le Chef de gare doit s'assurer, auprès du poste téléphonique précédent, qu'il n'y a pas d'oubli dans la transmission des avis de retard.

Art. 168.

- R. M. - 81 { Dans le cas où le poste téléphonique précédent a déjà signalé un retard dans le départ des trains attendus, l'importance de ce retard doit être ajoutée aux délais ci-dessus fixés.

Art. 169.

Lorsque la gare de secours, ayant reçu le premier avis de retard indiqué dans l'art. 143 ci-dessus, ne reçoit pas le second avis destiné, aux termes du même article, à lui faire connaître le chiffre effectif du retard, après qu'il s'est écoulé **vingt minutes** depuis l'heure d'arrivée réglementaire du train en retard, s'il s'agit d'un train de voyageurs ou mixte, et **une heure** s'il s'agit d'un train de marchandises, le Chef de cette gare doit passer au Chef de la gare de secours la plus prochaine, dans le sens du train attendu, la dépêche suivante :

Donnez nouvelles du train N°

Cette dépêche doit, autant que possible, être transmise directement.

Si la réponse indique que le train a dépassé la gare de secours atteinte, la machine de secours doit partir dans les délais fixés à l'article 167 en augmentant ces délais des retards signalés.

Si, au contraire, la réponse indique que le train n'est pas encore arrivé à la gare de secours précédente, la machine de secours ne doit pas être mise en mouvement, et le Chef de gare doit attendre l'annonce du retard du train, qui lui est adressée ultérieurement aux termes de l'article 143 ci-dessus, lorsque le train a dépassé la gare de secours précédente.

Dans tous les cas, le Chef de gare, en même temps qu'il demande des nouvelles, doit faire prévenir la machine au dépôt, afin qu'elle soit prête à partir, s'il y a lieu, à l'expiration du délai réglementaire.

Art. 170.

Lorsque les communications téléphoniques sont interrompues et qu'aucun retard n'a été signalé avant l'interruption, la machine de secours doit partir dans les délais fixés à l'article 167.

Art. 171.

R. C. - 103 { Indépendamment des cas prévus par les articles précédents, les Chefs de gares de secours doivent immédiatement satisfaire aux demandes d'envoi de machines qui leur sont adressées par écrit ou téléphoniquement par les Chefs des trains en détresse, aussi bien lorsqu'il s'agit d'un train parti que d'un train attendu.

Art. 172.

R. C. - 104 { Toutes les fois que, sur la demande du Chef d'un train tombé en détresse, un Chef de gare envoie une machine au secours d'un train s'éloignant de sa gare, il doit en aviser immédiatement la gare de secours située en avant de ce train, afin qu'elle s'abstienne de faire partir sa machine.

L'avis doit indiquer le numéro du train en détresse et le point kilométrique où il est resté.

Art. 173.

En général, les machines partant au secours doivent prendre le wagon de secours, s'il y a lieu de penser, d'après les avis reçus, que les agrès contenus dans le wagon seront nécessaires, ou bien si la demande spéciale en a été faite.

Quand on adjoint le wagon de secours, un Agent du Matériel ou de la Traction doit, autant que possible, accompagner la machine de réserve, avec le personnel nécessaire.

Art. 174.

R. M. - 79 { Toute machine de secours doit être accompagnée par le Chef ou le Sous-Chef de la gare de secours, et à défaut ou en cas d'empêchement de ces Agents, par un surveillant ou un Agent de l'Exploitation désigné par le Chef de gare.

A consulter aux pages 83 et 84 du Règlement d'Exploitation des Chemins de fer (Décret du 15 Mars 1895).

Art. 175.

R. M. - 80

Par dérogation aux dispositions de l'article précédent, les machines de secours peuvent circuler sans être accompagnées :

- 1^o Lorsqu'elles sont envoyées à un train arrêté ;
- 2^o Dans les cas d'urgence.

Art. 176.

Lorsqu'une machine de secours va au-devant du train à secourir, elle doit, en règle générale, suivre la voie normale jusqu'à ce qu'elle rencontre ce train.

R. M. - 82

Si elle le trouve arrêté, elle s'arrête, et l'Agent qui l'accompagne se concerta avec le Chef du train. Elle continue ensuite jusqu'à la gare suivante, où elle change de voie pour venir prendre le train en détresse par l'arrière, et, lorsque le train peut continuer sa marche, elle le pousse jusqu'au point où un changement de voie lui permet de se remettre en tête. Lorsque le train ne peut continuer sa marche et qu'il est nécessaire d'en dégager une partie par l'arrière, l'Agent accompagnant la machine en avise le Chef de la gare où il va changer de voie, lequel lui donne l'ordre écrit de revenir à contre-voie à cette gare (*voir l'article 183*).

Si la machine croise le train en bonne marche, elle change de voie à la plus prochaine gare et rentre au dépôt.

Art. 177.

Si, en se rendant au secours, l'Agent chargé d'accompagner la machine est informé, dans l'une des gares situées sur son parcours, que le train a pu se remettre en marche, il doit attendre l'arrivée

de ce train, et y atteler la machine, ou le suivre, pour rentrer à la gare de secours.

Art. 178.

Il peut arriver, en cas de détresse d'un train, qu'il y ait lieu de faire venir à contre-voie la machine de secours demandée ou attendue en avant, pour la placer en tête du train. Dans ce cas, le Chef du train en détresse doit en faire la demande **par écrit**, ou par dépêche téléphonique expédiée d'un poste de secours.

R. M. - 83

Si la demande écrite est portée à la gare située en avant du train, l'Agent qui la porte doit toujours suivre la voie. Le Chef de gare, après avoir acquis l'assurance que cet Agent a trouvé la voie libre, et si la demande est formulée conformément à l'article 184, ci-après, vise la demande de secours du Chef de train et la remet à la machine de secours, qu'il arrête à cet effet lorsqu'elle se présente. L'Agent qui accompagne cette machine ne doit, dans tous les cas, s'engager à contre-voie au-devant du train à secourir, **qu'après avoir reçu cette demande**, et s'être assuré qu'elle indique d'une manière précise le point où le train est arrêté.

Si la demande est arrivée à la gare d'avant par une dépêche téléphonique venant d'un poste de secours, le Chef de gare, avant l'expédition de la machine de secours, doit prendre toutes les mesures indiquées à l'article 184 ci-après.

R. C. - 103

Si la demande est portée à la gare située en arrière du train à secourir, le Chef de cette gare la transmet à la gare de secours dans les termes suivants :

Train N° en détresse au kilomètre N° demande machine de secours à contre-voie.

Dernier train parti de ma gare avant train N° (train en détresse) est train N°

Dans ce cas, la machine de secours marche, dans le sens normal de la circulation, jusqu'à la gare qui précède le train en détresse, et le Chef de cette gare ne l'autorise à marcher à contre-voie, au-devant du train à secourir, que sur la production de la dépêche ci-dessus, qu'il vise après s'être assuré que le train précédant le train en détresse est passé et il confirme cette autorisation par un ordre écrit qu'il remet au Mécanicien.

R. M. - 86

Si la machine demandée à la gare de secours est déjà partie d'office au moment de l'arrivée de la dépêche, le Chef de la gare de secours en pré-

vient le Chef de gare qui en a fait la demande; celui-ci prend les mesures nécessaires pour prévenir la gare à partir de laquelle doit se faire la marche à contre-voie, afin qu'elle arrête la machine de secours.

R. C. - 105

Dans les mouvements à contre-voie auxquels donne lieu l'application des dispositions précédentes, les machines de secours doivent marcher avec la plus grande précaution, notamment aux abords des chantiers de la voie et des passages à niveau, dans les souterrains et dans les tranchées en courbe.

R. M. - 90

Les prescriptions de l'article 196 doivent être appliquées rigoureusement.

Art. 179.

R. M. - 83

Lorsqu'une machine de secours demandée en arrière du train à secourir, et suivant, par conséquent, la même voie que ce train, ne le trouve pas au point où il devait être arrêté d'après les indications de la demande de secours, elle doit continuer, en marchant avec précaution, jusqu'à la plus prochaine gare, s'y renseigner sur la position du train, et continuer à se diriger vers ce train, ou rentrer à la gare de secours, suivant la nature des renseignements obtenus.

Art. 180.

R. M. - 84

Toutes les fois qu'une machine est expédiée au secours, le Mécanicien du train suivant doit être informé de l'heure du départ de cette machine, et, s'il est possible, du point où se trouve le train à secourir.

Art. 181.

Toutes les fois qu'au départ d'une gare, une machine doit pousser un train au delà des limites de cette gare, elle doit être accompagnée par un Agent de l'Exploitation.

R. M. - 89

Lorsque cette machine doit revenir à contre-voie, la voie sur laquelle elle circule doit être fermée par le disque à distance **sur l'ordre écrit donné à la gare par l'Agent accompagnant la machine**. En outre, un Agent doit être placé à 100 mètres au moins en arrière du point où doit cesser la circulation à contre-voie, avec ordre de présenter le signal d'arrêt à tout train ou à toute machine qui se dirigerait sur la voie occupée. Ces signaux doivent être maintenus jusqu'au retour de la machine.

Les prescriptions de l'article 496 doivent être appliquées rigoureusement.

**SECTION 6^e. — Dispositions diverses concernant les cas de détresse
et de ruptures d'attelages des trains en marche.**

Art. 182.

Quand un chef de gare reçoit une demande de secours du Chef d'un train en détresse, il doit transmettre cette demande, par le téléphone, à la gare de secours à laquelle elle est adressée; cette dernière gare communique à son tour la dépêche à qui de droit, dans les conditions indiquées à l'article 148, relatif aux retards des trains.

Lorsqu'il s'agit de véhicules déraillés ou avariés, le Chef de gare, tout en prévenant, s'il y a lieu, la gare de secours, doit aviser, par dépêche spéciale, la gare la plus proche où existe un poste de visiteurs; cette dernière gare communique, à son tour, la dépêche au Chef visiteur.

Une Circulaire spéciale indique les dépôts et les gares munis de machines de secours, de wagons de secours ou de poste de visiteurs.

Si les communications téléphoniques sont interrompues, la demande doit être portée par le moyen le plus prompt jusqu'au point où elle peut être transmise téléphoniquement.

Lorsque la demande a été acheminée à la gare par la machine du train en détresse, le Chef de gare peut, à défaut de communications téléphoniques, faire continuer, s'il y a lieu, cette machine avec la demande.

Sur les lignes ou sections de lignes non pourvues d'un service de nuit, lorsque le dernier train reste en détresse pour une cause quelconque, le secours doit être demandé de préférence en avant (même si la gare de dépôt, située en avant, se trouve plus éloignée que celle située en arrière), afin d'éviter l'inconvénient de faire circuler une machine sur des parties de lignes non gardées.

Sur les sections non gardées, la machine de secours doit circuler avec la plus grande prudence; le Mécanicien siffle longuement aux abords des passages à niveau et réduit sa vitesse, de manière à être en mesure de s'arrêter au besoin avant chaque passage à niveau, qu'il doit traverser à la vitesse d'un homme marchant au pas.

Art. 183.

Lorsque la machine d'un train en détresse a porté à une gare la demande de secours du Chef de ce train, elle ne doit être autorisée à

R. C. - 106

R. M. - 90

R. C. - 107

R. C. - 107

retourner à son train à contre-voie, qu'autant que le Mécanicien est porteur d'un ordre écrit du Chef de train prescrivant ce mouvement.
A défaut de cet ordre, la machine ne doit pas retourner à contre-voie.
Les prescriptions de l'article 196 doivent être appliquées rigoureusement.

Art. 184.

Toutes les fois que, pour une cause quelconque, le Chef d'un train arrêté en pleine voie demande l'envoi d'une machine de secours à **contre-voie**, il procède de la manière suivante :

1° Si le Chef de train envoie la demande de secours par la machine, il doit terminer cette demande par ces mots : « **Je ne laisserai pousser le train n° ... par aucun train ni aucune machine** ».

S'il envoie la demande par un des Agents du train, il ajoute « **qu'il ne remettra pas le train en marche** ».

La demande écrite, ainsi libellée, est remise au Chef de gare **qui doit la joindre à son rapport à l'Ingénieur de l'Exploitation de la section**;

2° Si le Chef de train se porte lui-même à la gare pour demander le secours, il doit donner à l'un des Agents du train l'ordre écrit « **de ne pas remettre le train en marche et de ne le laisser pousser par aucun train ni par aucune machine qui pourrait venir par derrière** » et retirer un reçu de cet ordre.

R. C. - 108

Ce n'est que sur la remise de ce reçu que le Chef de gare peut autoriser le départ de la machine de secours à **contre-voie**. Dans ce cas, **le Chef de train doit joindre à son rapport l'ordre écrit donné à l'Agent qui est resté avec le train, et la gare doit joindre à son rapport le reçu que lui a remis le Chef de train**.

R. M. - 85

Les mêmes mesures sont observées toutes les fois qu'une machine attelée à un train est dans la nécessité, pour une cause quelconque, de laisser sur la voie tout ou partie du train, pour venir se remettre en tête ultérieurement, en marchant à **contre-voie**;

3° Si le Chef de train demande la machine de réserve à **contre-voie** par dépêche téléphonique expédiée d'un poste de secours, il doit également terminer sa dépêche par ces mots : « **Je ne remettrai pas en marche le train n° ... et je ne le laisserai pousser par aucun train ni aucune machine** ». Dans ce cas, le Chef de la gare d'où la machine doit passer à contre-voie, ne peut la laisser par-

tir qu'après avoir acquis la certitude qu'il ne se trouve aucun train entre elle et le train en détresse. A cet effet, celui-ci demande par dépêche, à la première gare, dans la direction du train en détresse, **quel est le numéro du dernier train expédié devant le train à secourir**, — et ne laisse engager la machine à contre-voie qu'après l'arrivée du train annoncé.

R. C. - 108

En outre, s'il existe une ou plusieurs bifurcations en arrière ou en avant du train à secourir, la gare attaquée demande ce renseignement sur les diverses branches convergentes, pour les trains marchant dans le même sens que le train à secourir et pouvant s'engager sur le même tronçon commun.

Dans le cas où il existerait, entre la gare attaquée et le train à secourir, une ou plusieurs bifurcations munies de liaisons entre les voies principales, la machine de secours ne doit marcher à contre-voie qu'à partir de la dernière bifurcation avant le train en détresse.

Une copie des dépêches échangées est annexée au rapport de la gare qui a envoyé la machine à contre-voie.

Art. 185.

Lorsque, par suite d'un déraillement survenu dans les véhicules de tête d'un train, la seconde partie de ce train doit être ramenée à contre-voie à la gare précédente, cette manœuvre ne peut avoir lieu que sur un **ordre écrit** donné par le Chef de cette gare à l'Agent accompagnant la machine de secours ou toute autre machine envoyée au train en détresse.

R. M. - 88

R. C. - 109

Avant de donner cet ordre, le Chef de gare doit mettre à l'arrêt les signaux correspondant à la voie sur laquelle doit s'effectuer le mouvement à contre-voie, et faire répéter le signal à cent mètres du point où doit cesser le mouvement à contre-voie, ainsi qu'il est prescrit à l'article 181.

Les prescriptions de l'article 106 doivent être appliquées rigoureusement.

R. M. - 88

Art. 186.

Lorsqu'un train, dont la machine est hors d'état de continuer sa marche, est rejoint à une gare par un train marchant dans la même direction, le Chef de gare doit expédier le premier train avec la machine du second, dans les cas suivants :

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

2° Quand le premier train est un train de voyageurs et le second un train de marchandises.

Ces dispositions s'appliquent également au cas où un train, resté en détresse par suite d'une avarie de machine, arrive à une gare poussé par un autre train.

Le second train, à moins qu'il n'ait été réuni au premier, est ensuite expédié avec l'aide de la machine de secours, qui est demandée à cet effet par le Chef de gare, si elle ne l'a pas déjà été par le Chef du train en détresse.

Dans tous les cas, tout changement de machines fuit dans ces conditions est annoncé par dépêche au Chef du premier dépôt en avant.

Art. 187.

Lorsque, par suite d'une rupture d'attelage, un train arrive incomplet à une gare, le Chef de gare ne doit pas autoriser le Mécanicien à aller reprendre à contre-voie la partie du train qui est restée sur la voie, à moins que cette partie ne soit **en vue et arrêtée**.

Si la partie du train restée en arrière n'est pas en vue, le Chef de gare, après avoir fait garer la première partie et avoir passé un avis téléphonique à la station précédente, envoie la machine, accompagnée d'un des Agents du train de cette partie, prendre la seconde portion, en lui faisant suivre le sens normal de la circulation. Ainsi, la machine doit retourner par la voie normale jusqu'à la gare précédente, où elle change de voie pour aller rejoindre par l'arrière la seconde partie du train, qu'elle pousse ensuite jusqu'à la gare où se trouve la première partie.

Dans ces circonstances, le Chef de gare doit toujours remettre à l'Agent du train qui accompagne la machine un **ordre écrit**, que cet Agent laisse à la gare où la machine change de voie pour aller rejoindre la seconde partie du train.

Dans le cas où le train qui a été coupé est suivi à un faible intervalle par un autre train remorqué par une machine assez forte pour pousser les wagons laissés sur la voie, le Chef de gare doit examiner s'il n'y a pas avantage à faire arriver par ce procédé les wagons laissés sur la voie. S'il juge qu'il y ait lieu de prendre ce parti, il retient la machine du train coupé et, s'il peut communiquer téléphoniquement en temps utile avec le poste précédent, il l'informe de la rupture d'attelage et il l'invite à prévenir le personnel du train qui vient à la suite du train coupé, qu'il aura à pousser la partie laissée sur la voie.

Si les wagons restés sur la voie sont plus rapprochés de la gare située

en arrière que de celle où la partie antérieure du train a été garée, le Chef de gare qui reçoit avis de la présence de ces wagons sur la voie par l'envoi de la machine du train, ou par dépêche, doit examiner s'il ne convient pas de prendre les dispositions nécessaires pour les ramener à contre-voie.

Dans ce dernier cas, le Chef de gare se conforme aux prescriptions des articles 185 et 181.

CHAPITRE V

CIRCULATION TEMPORAIRE SUR UNE SEULE VOIE PILOTAGE

SECTION 4^{re}. — Dispositions générales.

Art. 188.

R. C. - 112 }
R. M. - 91 } Lorsqu'une des deux voies est temporairement interceptée par suite de réparation, d'accident ou de toute autre cause, la circulation des trains peut avoir lieu sur la voie restée libre, au moyen d'un service de pilotage organisé conformément aux prescriptions des articles suivants.

Art. 189.

R. C. - 113 } La correspondance relative à l'organisation et au service du pilotage peut être échangée par le téléphone, à la condition que les dépêches soient passées en toutes lettres, sans abréviations, collationnées, c'est-à-dire que les réponses reproduisent textuellement les instructions ou les ordres reçus et les mesures prises en conséquence.

Art. 190.

R. C. - 114 } En général, la circulation temporaire sur une seule voie s'établit entre deux gares.
Toutefois, s'il existe une communication de voies entre le point d'interception et l'une des gares voisines, cette communication peut être prise comme tête de voie unique. Dans ce cas, l'Agent qui organise le pilotage doit installer sur ce point, indépendamment du Garde qui doit manœuvrer les aiguilles et donner passage aux trains, un second Agent qui remplit les fonctions de Chef de gare.

Art. 191.

Des dispositions sont prises pour arrêter tous les trains, toutes les machines, à leur entrée sur la voie unique.

R. M. - 92

En conséquence, si la circulation temporaire sur la voie unique s'établit entre deux gares, les signaux fixes doivent être mis à l'arrêt, du côté de l'arrivée des trains se dirigeant vers la voie unique.

Si la tête de la voie unique est établie à une aiguille située à un point intermédiaire, et s'il n'y a pas de signaux fixes pour la protéger, les signaux destinés à arrêter les trains se dirigeant vers la voie unique sont faits à la main par un Agent placé à cet effet à la distance réglementaire.

R. C. - 113

Tous les trains doivent faire arrêt en avant de l'aiguille de sortie de la voie unique. S'il n'y a pas de signaux fixes, les signaux sont faits à cet effet à la main par un Agent.

R. M. - 92

L'aiguille par laquelle les trains marchant à contre-voie sortent pour reprendre leur voie normale doit être disposée de manière à toujours diriger ces trains sur cette voie.

Art. 192.

Un Employé-Pilote est désigné nominativement pour accompagner les trains et les machines sur la voie unique temporaire, par un **ordre écrit** ainsi conçu :

R. M. - 93

M. est désigné comme Pilote d. à

Cet ordre est signé et daté, avec indication de l'heure, par l'Agent qui a qualité pour organiser le pilotage.

Il doit être produit par le Pilote toutes les fois qu'il y a nécessité, pour justifier de sa qualité près des agents des gares, des trains et de la Voie.

De plus, et autant que possible, il est remis au Pilote un signe distinctif (plaque Pilote) qui, comme l'ordre écrit, lui est retiré à la cessation de ses fonctions, et qu'il porte sur lui d'une manière ostensible.

R. M. - 93

Art. 193.

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

Ces Gardes reçoivent l'ordre écrit d'arrêter tout train ou toute machine se présentant à l'aiguille pour entrer

R. M. - 94

R. C. - 117

A recueillir sur le pays: 02 du R. G. des Ch.-f. de G. (Juillet 1907).

27 JUN 1937

sur la voie unique, et de ne laisser le train ou la machine s'engager sur la voie unique, que sur l'ordre verbal du Pilote, présent à l'aiguille.

R. M. - 94

Cet ordre écrit doit préciser la voie (gauche ou droite) devenue voie unique.

Cette consigne doit être rigoureusement exécutée; ainsi :

1° Tout train ou toute machine entrant sur la voie unique doit être, dans tous les cas, arrêté à l'aiguille, quelque voisine que soit cette aiguille de la gare ou du poste formant la tête de la voie unique et où le train ou la machine vient de s'arrêter;

2° Le Pilote doit être présent à l'aiguille et donner lui-même **verbalement** au Garde l'ordre de laisser passer le train ou la machine. Sous aucun prétexte, **l'ordre verbal** qui doit être donné par le Pilote ne doit être remplacé par un ordre écrit laissé au Garde.

R. C. - 117

La sécurité de la circulation reposant sur la stricte exécution de ces prescriptions, chacun des Chefs de gare de tête de la voie unique temporaire doit adresser au Garde les recommandations nécessaires et s'assurer fréquemment par lui-même que le Garde s'y conforme.

Dans aucun cas, le Pilote et le Chef de service de la gare qui doit expédier le premier mouvement passant sous le régime de pilotage ne doivent laisser ce mouvement s'engager sur la voie unique temporaire, **avant d'avoir reçu l'assurance que la voie unique est libre** et qu'un Gardé a été placé à chaque extrémité de cette voie avec l'ordre écrit prévu au présent article.

R. - M. 94

Art. 194.

S'il existe des aiguilles ou des traversées devant rester inutilisées à des points intermédiaires de la voie unique temporaire, l'Agent qui organise le pilotage doit avoir la certitude qu'un Garde est placé à chacun de ces points, avec consigne écrite de ne laisser aucune machine, aucun véhicule s'engager par ces appareils sur la voie principale devenue voie unique, ni engager le gabarit de celle-ci.

R. C. - 118

R. M. - 95

Si des Aiguilleurs ou autres Agents assurent déjà le service en ces points, ils doivent recevoir la même consigne écrite.

Tout Agent qui reçoit une consigne de l'espèce, doit, aussitôt, en accuser réception.

Toutefois, les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux embranchements, de quelque nature qu'ils soient, pour lesquels l'une des deux conditions suivantes est satisfaites au moment de l'organisation du pilotage et pendant toute sa durée :

1° Il n'y a sur l'embranchement ni machine, ni véhicule;

2° L'accès de la voie unique temporaire est rendu impossible par des taquets relevés ou par des aiguilles donnant l'évitement, tous ces appareils étant immobilisés par des dispositifs enclenchés, commandés par clés mattresses qui sont toutes en possession de Chefs de gare ou de Chefs de poste participant à l'organisation du pilotage.

Les junctions de secours doivent être gardées comme il est indiqué ci-dessus, sauf si elles sont enclenchées par clés mattresses, toutes en possession des Agents désignés au paragraphe précédent.

Dans aucun cas, le Pilote et le Chef de service de la gare intéressée ne doivent laisser engager sur la voie unique le premier mouvement qui doit passer à contre-voie avant d'avoir reçu l'assurance que les mesures prescrites par le présent article 194 ont été prises.

R. C. - 148

R. M. - 95

Art. 195.

Toute aiguille placée sur la voie unique elle-même et prise en pointe par les trains circulant à contre-voie doit, par application des prescriptions de l'article 24 du présent Règlement, être maintenue par un Garde au passage de tout véhicule ou machine, à moins qu'elle ne soit dûment immobilisée (boulonnée ou verrouillée) par dispositif cadencassé, assurant la continuité de la voie unique temporaire. Cette immobilisation ne peut être tenue pour bonne que si elle a été vérifiée spécialement et peu de temps avant le passage du premier train prenant cette aiguille en pointe.

Si les mesures prévues à l'alinéa qui précède n'ont pu être prises plus tôt, le Chef de gare qui a le premier train à expédier à contre-voie envoi, par ce train, les Gardes nécessaires pour vérifier spécialement la fixation des aiguilles prises en pointe, ou procéder, s'il y a lieu, à leur immobilisation.

Il donne, à cet effet, ordre au Mécanicien et au Chef de train (et, le cas échéant, à l'Agent chargé d'accompagner le mouvement) de faire marquer l'arrêt au train, en avant de chaque aiguille intermédiaire prise en pointe. Le train ne devra franchir ces aiguilles que lorsque toutes les prescriptions du présent article 195 seront satisfaites.

Les clés des cadenas des dispositifs d'immobilisation sont conservées par le Garde, qui en demeure responsable jusqu'à ce qu'il les ait remises à l'un des Chefs de Gare ou Chefs de poste participant à l'organisation du pilotage.

R. C. - 19

R. M. - 96

Art. 196.

Toutes les fois que des Agents travaillant ou circulant sur la section de la voie unique n'ont pas été prévenus en temps utile de la circulation à contre-voie, le Mécanicien du premier train qui passe sur la voie unique temporaire, en sens contraire de la circulation normale sur cette voie, doit être prévenu par le Pilote que son train est le premier qui circule dans ces conditions. Il doit marcher avec la plus grande prudence et être en mesure de s'arrêter immédiatement, si cela est nécessaire, de façon à ne pas atteindre un Agent qui travaillerait ou qui marcherait sur la voie dans le même sens que lui.

Les mêmes prescriptions s'appliquent dans tous les cas où, pour une cause quelconque, un mouvement est effectué à contre-voie, soit avec une machine isolée, soit avec un train ou une portion de train. Le Mécanicien est alors prévenu par l'Agent qui autorise le départ du mouvement à contre-voie. S'il s'agit du refoulement d'un train ou d'une rame de wagons, le mouvement doit être piloté dans les conditions définies à l'article 75 du présent Règlement.

Pour que cette sauvegarde soit efficace, il est prescrit aux Agents de ne pas circuler la nuit sur la voie sans porter une lanterne donnant à l'arrière un feu blanc dont le mouvement puisse révéler au Mécanicien de tout train survenant derrière eux qu'un homme marche en avant dans la voie.

Tout Agent qui s'introduit sur une ligne à double voie, à un moment quelconque, doit, avant de circuler dans une voie, s'assurer qu'un service à voie unique temporaire n'est pas organisé sur cette voie. Il interroge à cet effet ceux des Agents des stations et de la voie qui sont en permanence sur la ligne.

Ceux-ci doivent, de leur côté, avertir, le cas échéant, de l'existence d'un service à voie unique temporaire toute personne qu'ils aperçoivent circulant sur la ligne.

Art. 197.

Le Pilote doit toujours être porteur d'un tableau de la marche des trains.

Il doit être informé d'avance, à la diligence des Chefs de gare de tête de la voie unique temporaire, de l'expédition des trains facultatifs ou spéciaux qui doivent circuler sur cette voie, ainsi que des retards des trains annoncés par le téléphone.

R. C. - 120
R. M. - 97

R. C. - 121

Art. 198.

R. C. - 122 } Le Pilote règle, de concert avec les Chefs de gare de tête ou avec l'Agent qui en remplit les fonctions en pleine voie (article 190), l'ordre de passage des trains sur la voie unique temporaire, de manière à atténuer autant que possible les retards des trains. Il doit surtout s'attacher à assurer la régularité de la marche des trains de voyageurs, et, en première ligne, celle des trains express.

Art. 199.

R. C. - 123 } Lorsque plusieurs trains doivent être successivement expédiés dans le même sens sur la voie unique temporaire, avant le passage d'un train venant en sens contraire, le dernier de ces trains doit être seul accompagné par le Pilote.
R. M. - 98 } Pour les trains précédents, le Pilote présent à l'aiguille de la voie unique, donne verbalement aux Mécaniciens l'ordre de continuer leur marche; ces derniers n'ont pas d'ordre écrit à **exiger**, leur responsabilité étant couverte par la présence du pilote à l'aiguille.

Art. 200.

R. C. - 124 } Dans le cas exceptionnel où le Pilote, parti pour aller chercher un train, ne peut pas, pour une raison majeure dont il a ensuite à justifier, revenir comme il l'avait prévu, il passe à la gare correspondante la dépêche ci-dessous, **après s'être assuré, s'il y a lieu, que le dernier train qu'il a expédié sans l'accompagner est arrivé à destination :** } R. M. - 99

M. . . . , Pilote à Chef de gare et N° , Gardé à l'aiguille N° . . . à Retenu ici par suite de ne puis venir chercher train N° . . . faites-le passer en lui donnant copie de cette dépêche.

Je reste ici jusqu'à son arrivée.

Répondez.

Le Chef de gare répond alors :

Chef . . . à Pilote M. . . . à

D'après votre ordre, j'expédie train N° en donnant au Mécanicien copie certifiée de votre dépêche.

Art. 201.

R. C. - 125 } Le Pilote accompagnant les trains sur la voie unique temporaire, se
R. M. - 100 } place sur la machine.

Art. 202.

R. C. - 126
R. M. - 101

En cas de détresse d'un train ou d'une machine qui ne serait pas accompagnée par le Pilote, sur une voie unique temporaire, avis de la détresse et de la demande de secours, s'il y a lieu, doit être donné le plus promptement possible au Pilote, afin qu'il prenne les mesures nécessaires pour assurer l'envoi du secours.

Art. 203.

R. C. - 127

Lorsqu'il est nécessaire, par suite de la durée du service ou pour toute autre cause, de relever l'Agent désigné comme Pilote et de le remplacer par un autre Agent, cette mesure peut être prise par l'un ou l'autre des Chefs de gare de tête de la voie unique temporaire, ou par l'Agent supérieur qui a organisé le pilotage.

Avant d'installer un nouveau Pilote, on doit retirer des mains de l'Agent qui était chargé de ce service l'ordre écrit et le signe distinctif qui lui avaient été remis pour justifier de sa qualité près des Gardes, des Chefs de train et des Mécaniciens.

On doit remettre ensuite, avec le signe distinctif, au nouveau Pilote un ordre ainsi conçu :

M. désigné comme Pilote de à en remplacement de M.

Cet ordre doit être signé et daté avec indication de l'heure.

Cessation du Pilotage. — Reprise du Service normal.

Art. 204.

Lorsque la circulation peut être rétablie sur la voie interceptée, le Chef de gare de tête de voie unique, qui en est le premier informé, en donne immédiatement avis au Pilote.

Celui-ci prend, pour rétablir le service normal, les dispositions suivantes.

R. C. - 128

Deux cas peuvent se présenter :

1° Le Pilote se trouve à la gare d'où les trains sont expédiés à contre-voie, ou il est en route pour s'y rendre.

Dans ce cas, dès que le Pilote a reçu l'avis, il retire au Garde d'entrée de la voie unique temporaire, l'ordre écrit qui lui a été donné.

Il se rend ensuite à l'autre gare, en pilotant encore sur la voie unique

le premier train expédié et laisse par écrit à la gare qu'il quitte, la déclaration qu'il cessera son service de Pilote à son arrivée à l'autre gare, et que la circulation peut être reprise pour les trains suivants sur la voie précédemment interceptée.

En arrivant à l'autre gare, il retire l'ordre écrit donné au Garde d'entrée de la voie unique et donne par écrit l'ordre d'expédier les trains par la voie normale, en indiquant le numéro du premier train à faire passer;

2° Le Pilote se trouve à la gare qui **reçoit** les trains à contre-voie, ou il est en route pour s'y rendre.

Dans ce cas, il reste à cette gare et il informe le Chef de l'autre gare, téléphoniquement ou par une lettre remise au premier train, de la cessation du pilotage.

Ainsi, la gare qui **expédie** les trains à contre-voie ne peut rétablir la circulation dans le sens normal qu'après qu'elle a été autorisée, soit par une déclaration écrite du Pilote, parlant pour son dernier trajet à contre-voie, soit par un avis écrit téléphonique, envoyé par le Pilote resté à l'autre gare.

R. C. - 128

Toutefois, lorsque les deux gares peuvent échanger des communications téléphoniques, la gare qui reçoit les trains à contre-voie peut être autorisée à reprendre le service normal, sans attendre le retour du Pilote.

Les dépêches ci-dessous doivent, dans ce cas, être échangées entre les deux gares :

Dépêche.

(Envoyée par la gare qui expédie les trains à contre-voie où se trouve le Pilote.)

Circulation peut être rétablie sur voie (gauche ou droite).

Dernier train parti à contre-voie de à est train n° ...

Je cesse pilotage.

Puis-je expédier les trains par voie (gauche ou droite).

Réponse.

Cessez pilotage.

Expédiez les trains par voie (gauche ou droite).

Le train n° ... est arrivé à (ou si le train n'est pas arrivé).

Je n'expédierai aucun train de ... à ... avant l'arrivée du train n° ...

Art. 205.

R. C. - 129

Dans tous les cas, lorsqu'un service de pilotage est supprimé, les ordres écrits doivent être retirés, soit par le Pilote lui-même, soit par

- R. C. - 129 } les Chefs de gare autorisés, téléphoniquement ou par écrit, par le Pilote.
Avis est donné par écrit, au Garde de l'entrée de la voie unique, de la cessation du pilotage avec indication du numéro du premier train qui doit circuler sans le Pilote.

Art. 206.

- R. C. - 130 } Dans le cas où des consignes auraient été données aux gardes d'aiguilles intermédiaires ou d'embranchements, le Pilote, **après** avoir rétabli la circulation sur les deux voies, lève également ces consignes.

Art. 207.

- R. C. - 131 } Dans tous les cas, aussitôt que le pilotage est supprimé, le service rétabli sur les deux voies et les consignes levées, l'ordre écrit ainsi que le signe distinctif sont retirés au Pilote, soit par les Chefs de gare soit par l'Agent qui a organisé le pilotage.

Art. 208.

- R. C. - 132 } Relativement aux circonstances dans lesquelles peuvent être organisés les services de pilotage et aux mesures d'exécution qui en sont la conséquence, il y a lieu de considérer trois cas, savoir :
- 1^o Interceptions résultant de l'exécution de travaux prévus;
 - 2^o Interceptions occasionnées par des dérangements survenant d'une manière imprévue dans les voies ou les ouvrages d'art de la ligne;
 - 3^o Interceptions résultant de détresses ou accidents de trains.
- Les prescriptions spéciales à chacun de ces trois cas sont indiquées dans les trois paragraphes suivants.

SECTION 2^e. — Interceptions résultant de l'exécution de travaux prévus.

Art. 209.

Lorsque l'une des deux voies principales doit être interceptée d'une manière permanente, pendant un certain laps de temps, pour l'exécution de travaux qui ne présentent pas un caractère absolu d'urgence et qui peuvent, par conséquent, être annoncés à l'avance au service de l'Exploitation, par le service de la Voie, les dispositions relatives à l'organisation du service temporaire de voie unique sur l'autre voie principale font l'objet d'un Ordre de service du Chef du Mouvement, ou de l'Ingénieur de l'Exploitation de la section.

Dans ces circonstances, si l'interception doit avoir une durée restreinte, la circulation temporaire sur voie unique est organisée, en règle générale, suivant les prescriptions des articles 189 et suivants.

Mais si l'interception doit être de longue durée, et si d'ailleurs les deux points entre lesquels doit s'établir la circulation sur une seule voie, sont pourvus d'installations telles que postes téléphoniques, Block-système, etc., le Chef de l'Exploitation peut, s'il le juge convenable, faire organiser le service comme s'il s'agissait d'une section à voie unique.

SECTION 3^e. — Interceptions occasionnées par des causes non prévues et survenant sur les voies ou sur les ouvrages d'art de la ligne.

Art. 210.

Lorsqu'il s'agit d'interceptions se produisant d'une manière imprévue par suite d'éboulements, d'affaissements, et, en général, de causes autres que des détresses ou des accidents de trains, ou encore lorsque l'imminence de dégradations dans les voies, les talus ou les ouvrages d'art signalées par les Agents de la voie, fait craindre pour la sécurité de la circulation sur l'une des voies principales, on doit toujours procéder par pilotage, et ce service est organisé, suivant le degré d'urgence et suivant les cas, par les Ingénieurs de l'Exploitation, les Inspecteurs, les Sous-Inspecteurs ou les Chefs des gares entre lesquelles se trouve l'obstacle.

Art. 211.

Lorsque l'interception a lieu soudainement et, en général, toutes les fois que les circonstances sont telles qu'il est nécessaire de prendre immédiatement des mesures pour assurer la circulation, les Chefs des deux gares entre lesquelles se trouve l'obstacle, ont à pourvoir par eux-mêmes à l'organisation du pilotage sur la voie restant libre.

Les mesures qu'ils ont à prendre dans ces circonstances et la part d'initiative attribuée à chacun d'eux, diffèrent suivant que les deux gares sont ou ne sont pas en communication téléphonique.

Les prescriptions suivantes indiquent la manière de procéder dans chacun de ces deux cas :

Art. 212.

Le Cas où les deux gares entre lesquelles se trouve l'obstacle, peuvent communiquer téléphoniquement :

Le pilotage doit être organisé par le Chef de gare qui est prévenu le premier de l'interception.

Le Chef de gare chargé d'organiser le pilotage procède comme il suit :

Il place un Garde-aiguilleur à l'entrée de la voie unique, et invite l'autre gare à faire de même.

Si le premier train, qui doit s'engager sur la voie restée libre, doit partir de sa gare, il nomme le Pilote et en avise l'autre gare ;

Si, au contraire, le premier train à engager sur la voie unique doit partir de l'autre gare, il invite le Chef de cette gare à nommer le Pilote.

Dans ces circonstances, les dépêches suivantes doivent être échangées entre les deux Chefs de gare :

Première dépêche.

(Envoyée par le Chef de gare chargé d'organiser le pilotage.)

Voie (gauche ou droite) est interceptée au kilomètre N° par suite de Arrêtez (ou j'arrête) tout train ou toute machine s'engageant sur cette voie. J'établis circulation sur voie (droite ou gauche) restée libre, qui devient voie unique.

Je place à ma gare un Garde à l'entrée de voie unique avec consigne écrite. Agissez de même.

Premier train à passer étant train N° je nomme M. Pilote (ou nommez un Pilote.)

Réponse.

Reçu dépêche concernant l'organisation du pilotage sur voie (droite ou gauche) devenue voie unique.

J'ai placé à ma gare, avec consigne écrite, un Garde à l'entrée de voie unique.

J'ai pris note que M. est nommé Pilote par vous (ou j'ai nommé) M. Pilote.

Quand le premier train à engager sur la voie unique temporaire doit passer à contre-voie, le Chef de gare qui expédie ce train doit, au préalable, passer les deux dépêches suivantes :

Deuxième dépêche.

Quel est dernier train (ou dernière machine) parti de votre gare pour

Réponse.

Dernier train N° (ou dernière machine) est passé à .. h. .. m.

Troisième dépêche.

(Qui ne doit être envoyée qu'après que le Chef de gare a acquis l'assurance que le dernier train ou la dernière machine annoncé a dépassé sa gare.)

Puis-je expédier à contre-voie train N° arrivé à ma gare.

Réponse.

J'attends train N° à contre-voie.

Avant de faire cette réponse, le Chef de la gare interrogée doit faire mettre à l'arrêt le disque à distance de la gare, du côté opposé à celui où est attendu le train annoncé, et désigner un Agent pour répéter le signal d'arrêt à l'arrivée du premier train venant en sens normal.

Cette réponse reçue, le Chef de la gare où se trouve le train à expédier à contre-voie, fait partir ce train, et, à partir de ce moment, le service de pilotage fonctionne dans les conditions réglementaires.

Si le service à voie unique est établi la nuit, et si la gare qui expédie, dans le sens normal de la circulation, les trains sur la voie principale devenue voie unique, n'a pas de service de nuit, cette gare doit demander à la première gare en arrière, où existe un service de nuit et un poste téléphonique, et dans chaque direction s'il y a bifurcation, des renseignements sur le dernier train ou la dernière machine expédiés et ne répondre qu'après avoir reçu cet avis. Dans ce cas, la réponse à la seconde dépêche doit être conçue dans les termes suivants :

Ma gare n'ayant pas de service de nuit, Gare de m'informe que dernier train N° (ou dernière machine) est parti de sa gare à .. h. .. m.

Le Chef de la gare ayant à expédier le premier train à contre-voie, s'assure alors si le train ou la machine mentionné dans la réponse a dépassé la gare, et lorsqu'il a acquis cette assurance, il passe la troisième dépêche mentionnée plus haut.

Toutes les fois que les communications téléphoniques sont interrompues pendant l'échange des dépêches pour l'organisation du pilotage, on doit procéder comme il est prescrit ci-après pour le cas où les gares ne peuvent pas communiquer téléphoniquement.

Art. 213.

2^e Cas ou les deux gares ne peuvent communiquer téléphoniquement :

Dans ce cas, le Chef de gare qui expédie les trains dans le sens normal de la circulation, sur la voie principale destinée à devenir voie unique temporaire, a seul qualité pour organiser le pilotage, et il procède à cette organisation comme il suit :

Il place un Garde à l'entrée de la voie unique et nomme par écrit un Employé-Pilote.

Il envoie, par le moyen le plus rapide, au Chef de l'autre gare destinée à devenir tête de voie unique, la dépêche écrite suivante :

Dépêche écrite.

Chef de gare de informe Chef de gare de que voie (gauche ou droite) est interceptée au kilomètre N° . . . par suite de

Arrêtez tout train ou toute machine s'engageant sur cette voie.

J'établis circulation sur voie (droite ou gauche) restée libre, qui devient voie unique.

Je place à ma gare un Garde à l'entrée de voie unique avec consigne écrite.

Agissez de même.

Je nomme M. Employé-Pilote, par ordre écrit, dont cet Agent est porteur.

Suspendez toute circulation dans la direction de ma gare, jusqu'à l'arrivée du Pilote désigné.

Cette dépêche est portée par un Agent se transportant, soit par un train, soit par une machine, soit en voiture, soit à pied, suivant les circonstances.

Le Pilote la porte lui-même, lorsque le premier train à expédier sur la voie unique temporaire, après l'arrivée de la dépêche à la gare à laquelle elle est adressée, est un train partant de cette dernière gare et circulant par conséquent à contre-voie. Dans ce cas, les deux derniers alinéas de la dépêche doivent être remplacés par le suivant :

Je nomme M. Employé-Pilote, porteur de cette dépêche.

Le Pilote porteur de cette dépêche doit toujours être envoyé par une machine ou en suivant la voie à pied, et il est expressément interdit de le faire partir par toute autre voie.

Lorsque l'Employé-Pilote est parti, le Chef de gare qui organise le pilotage, doit mettre à l'arrêt le disque à distance de sa gare situé du côté opposé à l'obstacle, et arrêter et retenir tout train ou toute machine se présentant pour passer sur la voie unique temporaire.

De son côté, le Chef de l'autre gare, aussitôt qu'il a reçu la dépêche d'organisation, doit arrêter toute circulation vers l'obstacle, placer un Garde, avec consigne écrite, à l'entrée de la voie unique et attendre l'arrivée du Pilote.

Le Pilote arrivé, le Chef de gare doit vérifier l'ordre écrit dont il est porteur, et, après avoir acquis l'assurance que cet Agent a trouvé la voie libre, lui remettre, pour le Chef de gare qui a organisé le service, une dépêche ainsi conçue :

Dépêche écrite.

Reçu dépêche organisant pilotage sur voie (gauche ou droite) devenue voie unique.

J'ai placé à ma gare, avec consigne écrite, un Garde à l'entrée de voie unique.

Je remets cette dépêche à M. que vous avez nommé Pilote.

A partir de ce moment, le pilotage s'établit dans les conditions réglementaires.

Si le Chef de gare qui doit expédier les trains à **contre-voie** sur la voie restée libre, est averti de l'interception, avant d'avoir été informé par le Chef de gare chargé d'organiser le pilotage, il doit envoyer un exprès à ce dernier par le moyen le plus rapide, mais **seulement** pour lui donner avis de l'interception.

SECTION 4^e. — Interceptions résultant de détresses ou d'accidents de trains.

Art. 214.

Lorsqu'une seule des deux voies principales se trouve interceptée par un déraillement ou une avarie survenue à un train, et que l'interception doit se prolonger assez longtemps pour amener une perturbation grave dans le service, un pilotage doit être organisé le plus promptement possible sur la voie restée libre, et le Chef du train en détresse doit prendre l'initiative de cette organisation, sans préjudice de la demande de secours qu'il doit envoyer, s'il y a lieu, dans les condi-

lions prescrites aux articles 223 et suivants, pour dégager son train.

R. C. - 133

A cet effet, aussitôt que le train se trouve en détresse, le Chef de train doit, conformément aux prescriptions réglementaires, se concerter avec le Mécanicien, et, si l'utilité du pilotage lui paraît établie, il procède comme il est dit aux articles suivants :

Art. 215.

En premier lieu, le Chef de train envoie par un train de passage, par un Garde ou par tout autre intermédiaire, au Chef de la gare située **en arrière**, une note écrite conçue en ces termes :

*Train N° est en détresse au kilomètre N° par suite de
envoyez ou demandez machine de secours.*

Ne laissez engager aucun train ou machine autre que machine de secours sur voie (gauche ou droite) interceptée.

Organisez le pilotage.

R. C. - 134

En second lieu, le Chef de train envoie un Agent du train en détresse, à la première gare située **en avant**, avec un avis écrit, rendant compte de la situation de son train, de la demande de secours et de la demande d'organisation d'un pilotage.

Si la gare que vient de quitter le train est pourvue d'un poste permanent, le Chef de train lui adresse l'avis ci-dessus, au moyen du poste de secours le plus rapproché de son train.

Il procède de même pour la gare située en avant de son train, si cette gare est munie d'un poste téléphonique permanent.

L'Agent envoyé, à défaut de communication téléphonique par poste de secours, assisté et suppléé au besoin le Chef de gare dans toutes les opérations que nécessite cette organisation.

A défaut d'Agent présentant des garanties suffisantes, il peut être désigné comme Pilote.

Art. 216.

R. C. - 135

Indépendamment de la dépêche à expédier du poste de secours le plus rapproché, lorsque la machine du train en détresse est en état de marcher, le Chef de train doit prendre cette machine pour envoyer un de ses Agents à la gare en avant où le pilotage doit être organisé.

Dans ce cas, si le premier train à faire passer sur la voie unique est un train se dirigeant dans le même sens que le train en détresse, on doit se servir de cette machine pour envoyer, par la voie restée

R. C. - 135 } libre, la dépêche d'organisation et le Pilote à l'autre gare destinée à devenir tête de voie unique.

Art. 217.

Lorsque la machine de secours arrive à la gare située en avant du train en détresse, avant que le pilotage soit créé, l'Agent de l'Exploitation ayant qualité, ou bien le Chef ou le Sous-Chef de gare qui accompagne cette machine, est chargé de l'organisation de ce service, et, par suite, les deux gares de tête sont placées sous ses ordres pour tout ce qui concerne le pilotage, en même temps que pour les mesures relatives au secours à donner au train en détresse.

R. C. - 136 }

Si le pilotage est déjà organisé ou est en voie de l'être, au moment de l'arrivée de la machine de secours, l'un ou l'autre des Agents nommés ci-dessus qui accompagne cette machine, se fait rendre compte des dispositions prises, les modifie ou les complète, s'il y a nécessité, et prend, à partir de ce moment, la direction du service sur la voie unique temporaire.

Art. 218.

Pour les secours à donner au train en détresse, les précautions à prendre pour assurer les mouvements à contre-voie de la machine de ce train ou de la machine de secours, etc., etc., on procède comme il a été dit précédemment, en tenant compte des sujétions créées, sur la voie restée libre, par l'exécution du pilotage.

R. C. - 137 }

SECTION 5^e. — Interceptions entraînant l'établissement d'un double pilotage.

Art. 219.

Lorsqu'un obstacle quelconque intercepte les deux voies et que cette interception doit se prolonger pendant un laps de temps assez long pour qu'il y ait lieu d'établir un transbordement de voyageurs, d'un côté à l'autre de l'obstacle, on doit organiser, dans chaque direction, un service de pilotage, entre l'obstacle et la gare voisine. Ces deux services doivent être indépendants l'un de l'autre au point de vue du pilotage proprement dit, c'est-à-dire que chacun d'eux doit être desservi par un Pilote spécial, de telle sorte qu'il n'y ait pas de solidarité nécessaire entre les trains circulant de part et d'autre de l'obstacle. La

R. C. - 138 }

circulation des trains à voie unique doit, à moins de motifs spéciaux, être établie, de chaque côté de l'obstacle, sur la voie d'arrivée à la gare de tête, de telle sorte que les trains marchent à contre-voie en allant vers l'obstacle, et dans le sens normal au retour.

R. C. - 138

Dans ces circonstances, chacun des pilotages doit être établi par les soins et sous la responsabilité du Chef de gare de tête, sauf le cas où un Agent supérieur se trouve présent sur les lieux.

Art. 220.

Si, comme c'est le cas le plus ordinaire, l'une des deux voies est rendue à la circulation avant l'autre, le double pilotage est remplacé par un pilotage simple, établi sur la voie devenue libre entre les deux gares situées de part et d'autre de l'obstacle, et ce pilotage est fait par celui des deux Pilotes qui était en service du côté d'où doit venir le premier train devant circuler directement d'une gare à l'autre.

A cet effet, lors de la dernière rencontre des deux Pilotes au point d'interception, celui des deux Agents qui doit rester chargé du pilotage simple, retire des mains de l'autre l'ordre qui l'avait désigné comme Pilote et lui remet en échange un avis écrit, conçu dans les termes suivants :

M. au Chef de gare d'..... (gare où rentre le Pilote qui cesse son service).

Voie (gauche ou droite) est libre.

Pilotage va être établi sur cette voie directement d'..... à

Le premier train qui passera est N°

Suspendez toute circulation sur voie (gauche ou droite) jusqu'à l'arrivée de ce train qui amènera Pilote.

Chacun des trains rentre ensuite à la gare qui l'a expédié, et le Pilote, qui doit continuer le service, remet au Chef de gare l'ordre qui l'a nommé, avec celui qu'il a retiré des mains de l'autre Pilote. Le Chef de gare lui délivre en échange un nouvel ordre qui le désigne comme Pilote d'une gare à l'autre.

A partir de ce moment, le pilotage s'établit dans les conditions réglementaires.

R. C. - 139

CHAPITRE VI

**PRESCRIPTIONS CONCERNANT SPÉCIALEMENT
LE SERVICE DES AGENTS DES TRAINS
SUR LES LIGNES A DOUBLE VOIE**

SECTION 1^{re}. — Changements de garages. — Garages accidentels.

Art. 221 et 222.

(Supprimés.)

SECTION 2^e. — Détresses. — Demandes de secours.

Art. 223.

R. C. - 94
R. M. - 75

Lorsqu'un train vient à s'arrêter en pleine voie et qu'il y a lieu d'autoriser le Mécanicien à abandonner tout ou partie de ce train, soit pour aller prendre de l'eau, soit pour aller conduire une partie du train à la plus prochaine gare, le Chef de train doit se concerter avec le Mécanicien, pour régler l'itinéraire de la machine, et si cette machine doit revenir au train à contre-voie, le Chef de train doit en donner l'ordre écrit au Mécanicien, suivant les indications de l'article 184.

Le Chef de train doit, en règle générale, rester avec le train ou la partie de train abandonnée sur la voie; et toutes les fois qu'il a donné au Mécanicien l'ordre de revenir à contre-voie, il lui est expressément interdit de laisser pousser son train par un autre train ou une machine qui surviendrait, avant le retour de la machine attendue à l'avant, à moins que le Mécanicien de cette dernière machine n'ait fait prévenir par écrit le Chef de train, qu'il est garé et qu'il ne reviendra pas au train, en lui renvoyant l'ordre qu'il en avait reçu. Cet ordre est, dans ce cas, contresigné par le Chef de gare.

R. C. - 94

R. M. - 75

Toutefois, s'il s'agit de garer un train à un point de garage situé hors d'une gare, ou la nuit, à une gare où il n'existe pas de service de nuit, le Chef de train doit accompagner la première partie du train, et lorsqu'il doit revenir à contre-voie, il laisse à l'Agent de train chargé de la surveillance de la partie du train laissée sur la voie, l'ordre écrit de ne pas se laisser pousser jusqu'au retour de la machine, et il retire un reçu de cet ordre.

Les prescriptions de l'article 196 doivent être appliquées rigoureusement.

Art. 224

(Supprimé).

Art. 225.

Lorsque, par une cause quelconque, un train se trouve arrêté en pleine voie et que l'aide d'une machine de secours est nécessaire pour lui faire reprendre sa marche, le Chef de train ne doit rien négliger pour hâter l'arrivée de cette machine.

Il doit donc adresser une demande de secours à la gare la plus voisine, toutes les fois que, par ce moyen, il peut faire avancer l'expédition de la machine. Cette demande doit toujours être faite au moyen du poste téléphonique de secours le plus rapproché (1), dans les termes suivants :

R. C. - 96

(1) S'il s'agit d'un train accompagné par un seul Agent, on doit considérer comme le poste le plus rapproché celui qui est situé en arrière, c'est-à-dire dans le sens où l'Agent du train doit immédiatement se porter pour assurer les signaux, à moins qu'il n'ait pu charger de ce soin un autre Agent.

Train N° ... arrêté au kilomètre N° ... (indiquer brièvement le genre d'accident et autant que possible, le nombre et la nature de véhicules dérailés ou avariés) demande machine de secours au dépôt de

R. C. - 96

Le cas échéant, la demande de secours doit indiquer en outre si le wagon de secours est nécessaire pour mettre le train en état de reprendre sa marche, et s'il est nécessaire d'envoyer le personnel de relevage.

A défaut de communications téléphoniques, le Chef de train expédie la demande de secours, soit par la machine de son train, si elle est encore en état de marcher seule, soit par exprès, suivant les circonstances.

Si la demande doit être portée en avant par la machine, le Mécanicien règle sa vitesse de manière à suivre l'itinéraire de la marche du train en détresse.

R. M. - 49

Le Chef de train doit adresser de préférence sa demande au dépôt d'arrière, s'il doit gagner du temps en faisant venir le secours de ce côté.

R. C. - 97

Cependant, sur les sections non pourvues d'un service de nuit, lorsque le dernier train reste en détresse pour une cause quelconque, le secours doit toujours être demandé en avant.

Art. 226.

R. C. - 98

Toutes les fois qu'il y a lieu d'adresser une demande de secours au dépôt d'avant, le Chef de train se conforme aux prescriptions de l'article 175. Toutefois, il doit préalablement se rendre compte de la situation des trains qui viennent à la suite du train en détresse sur la même voie, et s'il juge qu'avant l'arrivée de la machine de secours, le train en détresse doit être rejoint par un autre train qui peut le pousser jusqu'à la plus prochaine gare, il doit faire arrêter la machine de secours à cette gare. Dans ces circonstances, il doit formuler sa demande de secours dans les termes suivants :

Train N° ... arrêté au kilomètre N° ... demande machine de secours au dépôt de

R. C. - 98 { *Cette machine doit s'arrêter à gare d... pour y attendre train N° (train en détresse) qui y arrivera poussé par machine du train N° (premier train attendu à l'arrière du train en détresse).*

Art. 227.

R. C. - 99 { Lorsque le chef de train ne se trouve pas en mesure de faire utilement une demande de secours et se borne à attendre l'arrivée de la machine, qui doit être expédiée réglementairement par la gare d'avant, il doit encore examiner s'il n'y a pas avantage à faire pousser son train par le train suivant jusqu'à la plus prochaine gare, et lorsqu'il y a lieu de prendre ce parti, il avise la gare, au moyen du poste de secours le plus rapproché, afin qu'elle retienne la machine de secours au passage.

Art. 228.

R. C. - 100 { Dans les cas prévus aux deux articles précédents, il est bien entendu que le Chef du train en détresse ne doit prendre ses dispositions pour faire pousser son train par le train suivant, que d'accord avec le Mécanicien et si, d'après la nature de ce train, il est en droit de présumer que ce train est remorqué par une machine de force au moins égale à celle du train en détresse.

Art. 229.

R. C. - 101
R. M. - 78 { Lorsqu'un train en détresse est croisé par un autre train ou par une machine isolée, avant que le Chef de train ait expédié sa demande de secours, cet Agent, suivant les circonstances, doit arrêter le train ou la machine circulant sur la voie opposée, et remettre sa demande de secours au Chef de train ou au Mécanicien, pour qu'elle soit transportée jusqu'à la première gare pourvue d'un poste téléphonique, et transmise de celle-ci à la gare de secours.

Art. 230.

R. C. - 102 { Lorsqu'aucune demande de secours à contre-voie n'a été faite, et que, pendant l'arrêt sur la voie d'un train en détresse, un autre train survient, les Chefs des deux trains doivent se concerter pour que le second train pousse le premier jusqu'à la plus prochaine gare, en laissant, s'il est nécessaire, tout ou partie du second train sur la voie.
Dans ce dernier cas, si la machine du deuxième train, après avoir garé le train en détresse, doit venir reprendre la deuxième partie de

R. C. - 102

son train à contre-voie, le Chef de train et le Mécanicien du second train se conforment rigoureusement aux mesures prescrites à l'article 184.

SECTION 3^e. — Ruptures d'attelages.

Art. 231.

Dans le cas où un train vient à se diviser par suite d'une rupture d'attelages, les Agents du train montés sur la deuxième partie du train doivent immédiatement serrer leurs freins, prendre les mesures propres à arrêter, le plus promptement possible, la partie détachée du train et faire les signaux nécessaires pour attirer l'attention du Mécanicien. Ils doivent ensuite, dès que la partie coupée est arrêtée, la couvrir, comme s'il s'agissait d'un obstacle, par les signaux d'arrêt faits à la distance réglementaire.

Lorsqu'un Mécanicien s'aperçoit d'une rupture au moment où elle se produit, il ne doit pas s'arrêter brusquement, mais seulement réduire sa vitesse avec précaution, de manière à maintenir toujours un certain intervalle entre les deux parties du train. Dans aucun cas, il ne doit s'arrêter et reculer vers la seconde partie, sans s'être assuré que cette partie est en vue et arrêtée.

Les prescriptions de l'article 196 doivent être appliquées rigoureusement.

R. C. - 110

R. M. - 74

Mais, si le Mécanicien ne s'aperçoit que tardivement de la rupture et qu'à ce moment la seconde partie du train ne soit plus en vue, il doit continuer sa marche à la vitesse réglementaire, jusqu'à la prochaine gare, où il s'arrête pour aviser le Chef de gare et prendre ses ordres. En l'absence du Chef de gare ou de son représentant, le Mécanicien se consulte avec le Chef de train pour les mesures à prendre.

Dans aucun cas, le Mécanicien ne peut être autorisé à aller reprendre à contre-voie la partie du train laissée sur la voie, lorsque cette partie de train n'est pas en vue et arrêtée.

Les prescriptions de l'article 196 doivent être appliquées rigoureusement.

Lorsque la machine doit être renvoyée au train, en suivant le sens normal de la circulation, le Chef de gare doit en donner l'ordre écrit au Chef de train, lequel doit accompagner la machine et remettre cet ordre au Chef de la gare où la machine se rend pour changer de voie, afin de rejoindre par l'arrière la seconde partie du train. Le Chef de train doit communiquer cet ordre au Mécanicien.

En l'absence du Chef de gare, s'il y a lieu de renvoyer la machine au train en la faisant retourner par la voie normale jusqu'à la gare précédente, l'ordre écrit autorisant le mouvement doit être donné par le Chef de train au Mécanicien. Dans ce cas comme dans le précédent, ce Chef de train doit accompagner la machine.

R. M. - 74

Il résulte de ce qui précède que, lorsqu'une partie de train est laissée sur la voie par suite d'une rupture d'attelage, les Agents du train restés avec cette partie de train et chargés de la protéger à l'arrière au moyen des signaux réglementaires, ne doivent attendre le retour de la première à contre-voie qu'autant que cette première partie est encore en vue de la seconde et que celle-ci est arrêtée. Néanmoins, ils ne doivent, dans aucun cas, laisser pousser la partie du train laissée en arrière par une machine ou par un train qui surviendrait, avant qu'il se soit écoulé **vingt minutes** au moins depuis le moment où ils ont perdu de vue la première partie.

R. C. - 111

SECTION 4^e. — Obstacles à la circulation aperçus sur la voie opposée à celle parcourue par un train.

Art. 232.

Lorsque, pour une cause quelconque, la voie opposée à celle que suit un train est obstruée, ce train doit s'arrêter à la première gare pour en donner avis.

R. M. - 78

Les Chefs de train et les Mécaniciens font le signal d'arrêt à tous les trains ou machines qu'ils croisent avant d'arriver à cette gare.

Au besoin, les Mécaniciens doivent s'arrêter dès qu'ils rencontrent un Agent de la Voie, pour lui signaler l'obstacle.

TITRE VI

DISPOSITIONS SPÉCIALES A LA CIRCULATION DES TRAINS SUR LES LIGNES A VOIE UNIQUE

AGENT SPÉCIAL

Art. 233.

R. C. - 140 } Sur chaque section de voie unique, un Agent, spécialement désigné
R. M. - 102 } par un Ordre de service, est chargé de prendre, sous sa responsabilité,
toutes les mesures que la sûreté et la régularité du service peuvent
rendre nécessaires.

MODIFICATIONS DE SERVICE

Trains Extraordinaires et Facultatifs.

Art. 234.

R. C. - 141 } L'Agent spécial peut seul :
R. M. - 103 } Apporter dans le service des modifications autres que celles dont
l'initiative appartient aux Chefs de gare, dans les conditions détermi-
nées par le présent Règlement ;
Autoriser la circulation extraordinaire d'un train, d'une machine ou
même de wagons ;
Commander les trains facultatifs.

Art. 235.

R. C. - 142 } La mise en marche des trains facultatifs, les circulations extraordi-
naires, les modifications apportées dans le service, doivent être annon-
cées à toutes les gares intéressées par des avis spéciaux.
Les gares doivent immédiatement accuser réception de ces avis à
l'Agent spécial, par écrit ou par dépêche téléphonique.
Lorsque des trains facultatifs ou spéciaux sont mis en marche, un
bulletin doit être remis aux Chefs de train et aux Mécaniciens des } R. M. - 105

trains de voyageurs ou de marchandises, réguliers, facultatifs ou spéciaux, que les premiers doivent croiser en cours de route ou pour lesquels ils doivent se garer; élargement de ce bulletin est donné par le Chef de train et par le Mécanicien à la gare qui le lui remet, c'est-à-dire à la dernière gare où ils s'arrêtent, avant celle où doit avoir lieu leur croisement ou leur garage, avec ou pour le train facultatif ou spécial mis en marche.

R. M. - 103

R. C. - 142

Ce bulletin a pour but de leur donner avis de ce croisement ou de ce garage, dont ils pourraient n'avoir pas connaissance.

Un train extraordinaire, spécial ou facultatif, ne pouvant être mis en marche qu'après l'accusé de réception de toutes les gares de la voie unique, la gare tête de ligne ne doit le laisser pénétrer sur la voie unique qu'après une confirmation de l'avis émanée de l'Agent spécial.

SIGNAUX

Art. 236.

R. C. - 143 { Sur toutes les lignes à voie unique, des cloches électriques sont installées dans les gares, ainsi qu'à certains passages à niveau.

R. C. - 143 } L'usage et le fonctionnement de ces signaux sont réglés par les articles 70 à 78 inclus du Règlement Général sur les Signaux.

Art. 237.

En cas d'arrêt d'un train ou d'une machine isolée, les signaux d'arrêt doivent être faits à **mille mètres** de distance **en arrière** et doivent également être faits à **mille mètres en avant**, dans le cas où le secours est demandé en avant. R. M. - 113

Lorsqu'un lorry ou un wagonnet non remorqué par une machine est mis en circulation, il doit être protégé à 1.000 mètres en avant et en arrière.

R. C. - 144 } Dans les gares, les manœuvres devant engager les voies principales ne peuvent **commencer** avant que ces voies aient été converties dans les conditions indiquées à l'article 74, pour les lignes à double voie, et dans les **deux directions**.

Lorsque ces manœuvres doivent engager la **voie unique**, de telle manière que celle-ci ne puisse être dégagée, au moins **15 minutes** avant l'arrivée du premier train attendu, le signal d'arrêt fait par le **disque** doit être **répété** par un **signal à la main** à une distance de **cent** mètres, au moins, au delà du point que la manœuvre pourrait atteindre.

CROISEMENT DES TRAINS

Art. 238.

R. C. - 143 } Les points de croisement des trains sont, pour les trains réguliers et facultatifs, déterminés par les tableaux de service et, pour les trains R. M. - 104 } extraordinaires, par les avis spéciaux prescrits par l'article 235.

Art. 239.

R. C. - 146 } Lorsque deux trains marchant en sens contraire doivent se croiser à R. M. - 106 } une gare protégée par disques à distance, les prescriptions à observer, pour la manœuvre des disques à distance, la vitesse des trains au passage d'une aiguille de dédoublement et leur réception en gare, sont indiquées à l'article 39 (paragraphe D) du Règlement Général sur les Signaux.

Ces prescriptions s'appliquent aux croisements des trains dans une gare dont l'une des entrées est protégée par un disque à distance, et l'autre, par un signal carré, précédé ou non d'un disque à distance.

- R. C. - 146 } Dans ce cas, l'ouverture du signal carré doit s'effectuer dans les mêmes
R. M. - 106 } conditions que s'il s'agissait d'un disque à distance protégeant seul cette
entrée de la gare.

Art. 240.

- R. C. - 147 } Le Chef de la gare à laquelle deux trains se croisent, ne doit faire
partir aucun des deux trains, avant d'avoir communiqué avec les deux
Chefs de train. Chacun de ces deux Chefs de train doit d'ailleurs } R. M. - 107
s'assurer auprès du Chef de gare, pendant le stationnement dans les
gares désignées par le livret de la marche des trains comme point de
croisement de son train, et avant de donner le signal du départ, que
le train croiseur est arrivé et arrêté, ou déjà passé.

En outre, avant de donner le signal du départ à l'un quelconque des
trains croiseurs, le Chef de station, ou son délégué, doit toujours acqué-
rir la certitude que toutes les aiguilles, notamment l'aiguille de dédou-
blement que devra franchir ce train, sont bien disposées et ne sont pas
engagées par les véhicules de l'autre train.

ANNONCE DES RETARDS DE TRAINS

Art. 241.

- R. C. - 148 } Les retards des trains, sur les lignes à voie unique, doivent être
annoncés comme il est dit aux articles 143, 144, 145 et 146, concer-
nant les lignes à double voie; mais, au lieu des délais de **dix minutes**
dont il est question pour les trains de voyageurs et de **vingt-cinq**
minutes pour les trains de marchandises, l'annonce doit être faite au
bout de **cinq minutes** de retard pour les trains de toute nature.

CHANGEMENTS DES CROISEMENTS

Art. 242.

- R. C. - 149 } Un train ne doit jamais partir d'un point où un autre train doit le
croiser, avant l'arrivée de ce train.
Toutefois, en cas de retard, le Chef de la gare où deux trains doivent
se croiser, se consulte avec le Chef de la première gare suivante (côté } R. M. - 108
du train en retard), et s'il reçoit l'assurance que le train en retard
n'est pas arrivé à cette gare, qu'il y sera arrêté et gardé jusqu'à l'ar-
rivée du train marchant en sens contraire, il donne à ce dernier
train l'ordre de continuer jusqu'à cette gare.

Là, le Chef de gare peut à son tour, en prenant les mêmes précautions, faire continuer le train jusqu'à la première gare où le croisement des deux trains peut avoir lieu. } R. M. - 108

Dans ces circonstances, les dépêches suivantes sont échangées :

Première dépêche.

(Adressée à la première gare suivante, côté du train en retard.)

Gare de ... à gare de ...

Train N° ... est-il arrivé à votre gare?

Réponse.

(Si le train n'est pas arrivé.)

Non, train N° ... est en retard de ...

Deuxième dépêche.

Arrêtez train N° ...

Je vous enverrai train N° ...

Réponse.

J'arrêterai train N° ...

Expédiez train N° ...

R. C. - 149

Avant de faire cette réponse, le Chef de gare doit faire mettre à l'arrêt le disque à distance du côté où le train en retard est attendu.

L'ordre de continuer jusqu'à la première gare suivante est donné en double au Chef de train sur un bulletin écrit et signé très lisiblement; ce dernier en remet un exemplaire au Mécanicien en lui donnant le signal du départ; il joint l'autre exemplaire à son rapport.

En aucun cas, le Chef de train ne doit donner le signal du départ, sans avoir réclamé ce bulletin et sans en avoir remis un exemplaire au Mécanicien; celui-ci ne doit pas remettre le train en marche sans avoir reçu ce bulletin. } R. M. - 108

Réponse à la première dépêche.

(Si le train en retard est arrivé.)

Oui, train N° ... arrivé à parti à

Dans ce cas, le Chef de la gare qui reçoit cette réponse conserve le train croiseur, jusqu'à ce que le train en retard soit arrivé.

Art. 243.

R. C. - 150

Lorsque, par exception, deux trains doivent se croiser à une gare où l'un d'eux ne s'arrête pas ordinairement, le Chef de cette gare doit, } R. M. - 109

par surcroît de précaution, faire répéter par un Agent de la gare le signal d'arrêt. Le train direct doit s'arrêter complètement et ne reprendre sa marche que sur l'ordre du Chef de gare.

R. M. - 109

R. C. - 150

Quand un train, qui doit en croiser un autre, d'après son itinéraire, est en retard, le Chef de train demande au Chef de chacune des gares où il s'arrête avant le point de croisement normal, s'il n'y a pas eu de dispositions prises en vue d'un changement de croisement.

MODIFICATIONS DANS LA MARCHÉ DE DEUX TRAINS MARCHANT DANS LE MÊME SENS

Art. 244.

Un train réglementairement garé pour laisser passer un train marchant dans le même sens, peut, en cas de retard considérable de ce dernier, recevoir l'ordre de continuer sa marche selon le tableau de service.

Un train en retard étant rejoint à une gare par un train marchant dans le même sens, le second train peut recevoir l'ordre de passer devant le premier, ou les deux trains peuvent être réunis en un seul.

R. M. - 110

Dans toutes ces circonstances, le Chef de gare qui en prend l'initiative, remet au Chef de train un ordre écrit.

Le premier train expédié s'arrête à toutes les gares jusqu'au point où le service normal peut être repris, et le Chef de train fait viser l'ordre dont il est porteur, et en laisse copie.

En outre, à moins que le téléphone ne fonctionne pas par exception, toutes les gares sont informées par dépêche, dont elles accusent réception.

R. C. - 151

La marche du deuxième train est de même signalée par le téléphone, de gare en gare, jusqu'au point où le service normal peut être repris.

Les prescriptions de ces trois derniers paragraphes s'appliquent également aux postes d'origine de la voie unique qui existent en dehors des gares sur certaines lignes.

R. M. - 110

Sur les lignes à voie unique, les Chefs des gares de bifurcation ne doivent jamais prendre l'initiative de la création de trains spéciaux destinés à acheminer vers leur destination tout ou partie des voyageurs qui auraient manqué une correspondance. L'Agent spécial **seul** peut autoriser l'expédition de ces trains, dans les conditions prescrites ci-dessus pour la circulation des trains spéciaux sur les lignes à voie unique.

DEMANDES DE SECOURS

Art. 245.

Lorsqu'un train tombe en détresse, le Chef de train se concerta avec le Mécanicien sur l'opportunité de la demande de secours.

La demande de secours est faite, soit en avant, soit en arrière, suivant les circonstances; mais il est **formellement interdit** d'adresser à la fois deux demandes dans deux directions différentes.

Les dépêches téléphoniques demandant une machine de secours doivent être expédiées de gare en gare et rédigées de la manière suivante :

Train N° au poteau kilométrique N° demande du secours au dépôt de en raison de

(Indiquer brièvement le genre d'accident, et autant que possible, le nombre et la nature de véhicules dérailés ou avariés.)

Si la communication téléphonique est interrompue, la demande de secours est faite dans les mêmes termes, par écrit et envoyée par le moyen le plus prompt.

Si la demande est adressée en avant, elle est portée par le Mécanicien, toutes les fois que la machine est en état de poursuivre sa marche seule.

Dans ce cas, le Mécanicien règle sa vitesse de manière à ne pas avoir d'avance sur la marche réglementaire du train en détresse.

L'express ou le Mécanicien porteur d'une demande de secours doit faire viser cette demande à toutes les gares où il passe, avec mention de l'heure.

S'il trouve la communication téléphonique rétablie avant d'atteindre le dépôt, il ne va pas plus loin et remet la demande au Chef de gare, qui la fait parvenir par le téléphone.

Si la gare, qui envoie la demande de secours, est reliée par un fil direct ou semi-direct avec la gare de dépôt qui doit fournir la machine de secours, elle doit, outre la dépêche ci-dessus prescrite, à expédier de gare en gare, transmettre à la gare de dépôt une dépêche directe d'avis, ainsi conçue :

Recevez demande de secours pour train N° arrêté au poteau kilométrique N° par (indiquer brièvement la cause). Préparez machine et (s'il y a lieu) wagons de secours et attendez pour l'expédier l'arrivée de la demande de secours par le fil omnibus.

- R. C. - 132 } Il est rigoureusement interdit à la gare de dépôt qui a reçu cette
R. M. - 115 } dépêche, d'expédier la machine de secours, avant d'avoir reçu la
demande réglementaire, transmise de gare en gare par le fil omnibus.

Art. 246.

- R. C. - 133 } Lorsqu'une demande de secours est adressée en avant, le train en
R. M. - 113 } détresse doit rester à l'arrêt jusqu'à l'arrivée de la machine de secours.
Dans la demande de secours ainsi adressée en avant, le Chef de train
doit spécifier qu'il ne se laissera pousser par aucun train ni par aucune
machine. Dans le cas où la machine est restée au train, il ajoute qu'il
ne remettra pas le train en marche.
- R. C. - 133 } Toutefois, si un train se trouve arrêté à une gare en avant, soit pour
R. M. - 113 } croiser le train en détresse, soit pour laisser passer ce train, le Chef de
gare, prévenu de la demande de secours, donne au Mécanicien l'ordre
écrit d'aller chercher le train en détresse, et arrête la machine de
secours, ainsi que tout train ou toute machine qui se présenterait
avant que le train en détresse ait été amené à la gare.

Art. 247.

- R. C. - 134 } Lorsqu'un train rejoint entre deux gares un train en détresse et
R. M. - 116 } **qu'une demande de secours n'a pas été adressée en
avant**, la machine du deuxième train pousse le premier jusqu'à la
première gare, en abandonnant au besoin son train, qu'elle revient
prendre ensuite sur l'ordre écrit donné au Mécanicien par le Chef du
train laissé sur la voie.
- Dans ce cas, et jusqu'au retour de la machine, le train ou la partie
du train laissée sur la voie ne doit pas être poussé, soit par la machine
de secours qui aurait été demandée en arrière, soit par tout train qui
surviendrait dans le même sens.

Art. 248.

- R. C. - 135 } Lorsqu'un train en détresse continue sa marche, seul ou réuni à un
train, et que la machine de secours demandée **en arrière** n'est plus
nécessaire, le Chef de la première gare prévenue arrête cette machine
et la renvoie à son dépôt dans les conditions réglementaires détermi-
nées par l'article 250 ci-après.

Art. 249.

- R. C. - 136 } Dans le cas où, l'ordre de succession ayant été interverti, le train en
détresse se trouve précéder le train qu'il doit suivre, ou suivre le train

qu'il doit précéder d'après le tableau, il est indispensable que ce fait soit indiqué sur la demande de secours formulée par le Chef de train.

Dans ces circonstances, la formule de demande indiquée à l'article 245 doit être précédée par la mention suivante :

Train N° (train en détresse) a dépassé train N° (ou trains N°s) (ou a été dépassé par train N° ... ou trains N°s) à la gare de ...

Si le train en détresse se trouve formé de deux trains réunis en un seul, la mention à ajouter à la demande de secours doit être la suivante :

Train N° (train en détresse) est formé des trains N°s ... et ... réunis en un seul.

De même, dans le cas où le train en détresse a **effectué des changements de croisements** depuis son départ de la dernière gare de secours, il est indispensable que ce fait soit indiqué sur la demande de secours formulée par le Chef de train. Dans ce cas, la formule de demande indiquée à l'article 245 doit être précédée de la mention suivante :

Train N° (train en détresse) a croisé train N° à la gare de et (s'il y a lieu) train N° à la gare de ...

Enfin, et dans le but d'éviter, en cas d'interruption téléphonique, des stationnements inutiles aux machines de secours, dans les conditions indiquées à l'article 250 § 1^{er}, quand un train tombe en détresse sans avoir croisé tous les trains qu'il aurait dû croiser d'après le tableau de la marche des trains, par exemple en cas de retard dans la marche des trains venant en sens contraire, ce fait doit être également indiqué en tête de la demande de secours dans les termes suivants :

Train N° (train en détresse) avant d'avoir croisé train N° ... (et train N°) arrêté au kilomètre ..., etc., etc.*

SERVICE DES MACHINES DE SECOURS

Art. 250.

Les machines ne doivent se porter au secours des trains que sur une demande formelle faite par écrit ou par dépêche téléphonique dont toutes les gares, qui se trouvent entre le train en détresse et le dépôt, ont été informées aux termes de l'article 245 du présent Règlement.

R. C. - 156

R. C. - 157

R. M. - 112

Les machines doivent toujours être accompagnées suivant les prescriptions de l'article 174.

Les exceptions spécifiées à l'article 175 ne sont pas applicables sur les lignes à voie unique.

Pour l'expédition des machines de secours, les mesures suivantes doivent être prises :

R. M. - 112

1° Si le téléphone fonctionne :

La machine s'arrête à chaque gare, et ne la quitte qu'après que les communications suivantes ont été échangées par les Chefs de gare :

Première dépêche.

Quel est le dernier train expédié de ... à ... ?

Réponse.

Dernier train expédié de ... à ... train N°

Deuxième dépêche.

Train N° est arrivé à

Je vous envoie machine.

Réponse.

Envoyez-moi machine.

La machine ne s'avance ainsi de gare en gare qu'avec la certitude parfaite que la voie est libre.

Le Mécanicien doit prendre à chaque gare l'ordre écrit d'avancer jusqu'à la gare suivante.

Lorsqu'une machine de secours expédiée doit croiser un train avant d'atteindre le train en détresse, si le téléphone vient à se déranger, et si on ne peut échanger les dépêches réglementaires, la machine attend à la gare où elle se trouve arrêtée le passage du train qu'elle doit croiser, et elle ne continue sa route qu'après le passage de ce train.

R. M. - 112

2° Si le téléphone ne fonctionne pas :

La machine s'arrête à toutes les gares, et le Mécanicien prend à chaque gare l'ordre écrit d'avancer jusqu'à la gare suivante.

Dans le cas où la machine devrait croiser un train avant d'atteindre le train en détresse, elle n'est expédiée de chaque gare que si on a la certitude qu'elle peut arriver à une gare de croisement **dix minutes** au moins avant l'arrivée du train qu'elle doit croiser.

A l'approche de cette gare de croisement, la marche de la machine est ralentie et réglée comme si le disque de cette gare était à l'arrêt.

R. C. - 137

R. C. - 157

R. M. - 112

La machine siffle d'une manière prolongée pour annoncer sa présence. Sur les lignes où sections de lignes non pourvues de service de nuit, lorsque le dernier train reste en détresse pour une cause quelconque, le secours doit être demandé de préférence en avant (même si la gare de dépôt située en avant se trouve plus éloignée que celle d'arrière), afin d'éviter l'inconvénient de faire circuler une machine sur des parties de lignes non gardées. Sur les sections non gardées, la machine de secours doit circuler avec la plus grande prudence : le Mécanicien siffle longuement aux abords des passages à niveau, et réduit sa vitesse de manière à être en mesure de s'arrêter au besoin avant chaque passage à niveau, qu'il doit traverser à la vitesse d'un homme marchant au pas.

R. C. - 137
R. M. - 112

Art. 251.

Lorsqu'un Chef de gare est informé qu'une machine de secours est attendue, il doit arrêter tout train marchant en sens contraire de cette machine, et prévenir le Chef de train et le Mécanicien.

Le train ainsi prévenu s'arrête à toutes les gares jusqu'à ce qu'il ait croisé la machine de secours et, à moins que le téléphone ne fonctionne pas par exception, les Chefs de gare échangent, par surcroît de précaution, les dépêches suivantes :

R. M. - 117

Première dépêche.

(Expédiée par la gare où se trouve le train.)

Machine de secours est-elle partie de votre gare?

RÉPONSE.

RÉPONSE.

Si la machine de secours est partie.

Si la machine de secours n'est pas partie :

*Machine de secours partie à .. h.
.. m.*

Machine de secours n'est pas encore partie.

R. C. - 138

Deuxième dépêche.

(Expédiée par la gare où se trouve le train, lorsque la machine de secours attendue est arrivée à cette gare.)

(Expédiée par la gare où se trouve le train, si la machine de secours n'est pas encore partie de la gare suivante.)

Machine de secours est arrivée à .. h. ... m.

Puis-je vous expédier train N° ...

Je vous envoie train N°

RÉPONSE.

RÉPONSE.

Envoyez-moi train N°

Envoyez train N°

Art. 252.

En général, les machines retournant à leur dépôt doivent être attelées en tête d'un train.

Toutefois, lorsqu'il est nécessaire de renvoyer promptement une machine à son dépôt, à la condition que **le téléphone fonctionne**, on peut l'expédier isolément en prenant toutes les mesures prescrites par l'article 250 du présent Règlement pour l'expédition des machines de secours.

Dans aucun cas, les machines rentrant au dépôt, ne doivent emprunter, après le passage du dernier train, les sections où le service est suspendu pendant la nuit.

La circulation des machines de secours, dans les conditions déterminées par l'article 250, n'est point subordonnée à l'autorisation de l'Agent spécial.

RUPTURES D'ATTELAGES

Art. 253.

Dans le cas où un train vient à se diviser par suite d'une rupture d'attelages, les Agents du train montés sur la deuxième partie du train doivent serrer immédiatement leurs freins, prendre les mesures propres à arrêter le plus promptement possible la partie détachée du train, et faire les signaux nécessaires pour attirer l'attention du Mécanicien. Ils doivent ensuite, dès que la partie coupée est arrêtée, la couvrir, comme s'il s'agissait d'un obstacle, par les signaux d'arrêt faits à la distance réglementaire.

Lorsqu'un Mécanicien s'aperçoit d'une rupture au moment où elle se produit, il ne doit pas s'arrêter brusquement, mais seulement réduire sa vitesse avec précaution de manière à maintenir toujours un certain intervalle entre les deux parties du train.

Dans aucun cas, il ne doit s'arrêter et reculer vers la seconde partie, sans s'être assuré que cette partie est **en vue** et arrêtée.

Si, par suite d'une rupture d'attelages, une partie du train est laissée sur la voie, entre deux gares, tout train survenant dans le même sens la pousse jusqu'à la première gare, à moins que l'Agent qui se trouve avec les wagons laissés n'ait demandé du secours en avant.

En conséquence, le Mécanicien d'un train coupé ne doit revenir prendre la partie laissée sur la voie, que sur l'ordre formel qui lui en

est donné soit par le Chef de train, soit par le Chef de gare, et seulement si la seconde partie est en vue et arrêtée.

Cet ordre ne doit d'ailleurs être donné qu'après qu'on a acquis la certitude que la partie de train laissée sur la voie ne doit pas être poussée par un train survenant dans le même sens.

Lorsqu'un Mécanicien s'aperçoit qu'une partie de son train a été séparée, il s'arrête à la première gare, pour que la gare précédente puisse être prévenue aussi promptement que possible, et que les mesures utiles puissent être concertées.

Lorsqu'un Chef de gare est informé qu'une partie de train a été laissée sur la voie, et qu'il est invité par le Chef de la gare suivante à prendre les mesures utiles pour que la machine puisse revenir en toute sûreté à la recherche des wagons laissés, il doit, avant d'autoriser ce mouvement, faire tourner à l'arrêt le disque à distance du côté opposé, et ne faire effacer ce signal qu'après avoir acquis la certitude que la voie est libre.

En conséquence, lorsqu'après s'être concerté avec la gare précédente, un Chef de gare a envoyé une machine à la recherche d'une partie de train laissée sur la voie, il doit donner à cette gare précédente avis que la voie est libre aussitôt que la machine a ramené les wagons laissés sur la voie.

Lorsque, par suite de manque d'eau ou pour une cause quelconque, une partie du train doit être laissée sur la voie, le Chef de train remet au Mécanicien conduisant la partie antérieure du train à la première station, un avis écrit pour le Chef de cette station, lui indiquant exactement le point kilométrique où son train est arrêté, avec invitation de lui renvoyer la machine de son train ou de lui envoyer la machine de secours, il spécifie **qu'il ne se laissera pousser par aucun train, ni par aucune machine.**

USAGE DU TÉLÉPHONE

Art. 254.

Il est formellement interdit aux gares de la voie unique pourvues d'une voie de dédoublement, et dans lesquelles peuvent se faire des croisements et des garages de trains, de donner la communication directe par le fil omnibus, même lorsque cela leur serait demandé.

Toutes les dépêches qui intéressent directement ou indirectement la

R. C. - 160

R. M. - 111

R. C. - 161

sécurité et qui sont envoyées par le téléphone, doivent être transmises en toutes lettres, de gare en gare.

Ces dépêches sont inscrites, dans chaque gare, sur un registre spécial, avec mention de la date et de l'heure de l'expédition ou de la réception; elles sont, en outre, collationnées.

H. C. - 161

Ce registre doit toujours être consulté par l'Employé qui prend la direction du service, et qui est ainsi exactement renseigné.

L'Employé remplacé doit d'ailleurs donner tous les renseignements utiles en quittant le service.

TITRE VII

MESURES D'ORDRE DIVERSES

SECTION 1^{re}. — Circulation dans les gares, sur la voie et dans les trains, des divers représentants de l'Administration publique.

Art. 255.

R. C. - 190 } Les Fonctionnaires du Contrôle administratif (1) ont le droit de circuler et de stationner librement, à toute heure, dans toutes les parties du chemin de fer, sur les voies, dans les gares et dans leurs dépendances affectées au service, même en dehors des limites de leur circonscription, sur la simple constatation de leur identité.

Art. 256.

Sont également autorisés à s'introduire dans l'enceinte du chemin de fer et à y stationner : les Maires et Adjointes, les Commissaires de police, les Officiers de Gendarmerie, les Gendarmes et autres Agents de la force publique, les Préposés des Douanes, des Contributions indirectes et des Octrois, les Gardes champêtres et forestiers dans l'exercice de leurs fonctions et revêtus de leurs insignes.

R. C. - 191 } Les Fonctionnaires et Agents désignés au paragraphe précédent sont tenus de se conformer aux mesures spéciales de précaution imposées aux Agents de la Compagnie circulant ou stationnant dans l'enceinte du chemin de fer.

Les mêmes droits appartiennent, sous les mêmes réserves, dans les limites de leurs circonscriptions respectives, aux Préfets et Sous-Préfets, aux Généraux de division ou de brigade commandant des divisions territoriales ou des départements, aux Procureurs généraux et à leurs Substituts, aux Procureurs et à leurs Substituts, aux Juges d'instruction et aux Juges de paix.

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

R. C. - 190 } (1) L'organisation du Contrôle administratif est portée à la connaissance du personnel par voie d'Ordre de Service.

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

R. C. - 191

Les Directeurs, les Contrôleurs et Receveurs principaux des Postes ont également le droit d'entrer dans les gares, dans les limites de leur circonscription, sur la présentation de leur commission, pour vérifier si les colis contiennent des communications manuscrites ayant le caractère d'une correspondance postale.

Enfin les Fonctionnaires et les Agents de l'Administration des Télégraphes, munis de leur carte de circulation, peuvent circuler dans les gares et sur les voies, mais seulement pour les travaux à exécuter sur les lignes électriques appartenant à l'État.

Art. 257.

R. C. - 192

Les Fonctionnaires du Contrôle circulent gratuitement dans les trains et dans les voitures, sur les parcours, sur les conditions indiquées par les cartes de circulation qui leur sont délivrées par le Ministre des Travaux publics, et, dans le cas où, par exception, ils ne se trouveraient pas munis de leur carte, sur la constatation de leur identité et sur la production d'une réquisition écrite.

Art. 258.

R. C. - 193

Les Fonctionnaires ou Agents attachés au Contrôle administratif du réseau du Nord sont autorisés à circuler gratuitement dans les trains, en dehors de leurs circonscriptions, sur la présentation d'un ordre de déplacement (**réquisition** ou **lettre de congé**) émanant du Directeur du contrôle.

Art. 259.

R. C. - 194

Les Inspecteurs du Contrôle de l'État qui ne sont pas porteurs de cette pièce ne peuvent circuler gratuitement dans les trains, en dehors des parcours indiqués sur les cartes qui leur sont délivrées par le Ministre des Travaux Publics, que sur la Production de réquisitions écrites. En conséquence, ces ordres de déplacement (**réquisitions** ou **lettres de congé**) doivent être demandés par les Chefs de gare de départ ou d'arrivée à tout Inspecteur du Contrôle circulant en dehors de sa circonscription, qui ne présenterait pas un ordre de déplacement émanant du Directeur du Contrôle ou un permis régulier.

Dans toutes les communications que les Chefs de gare ont à ce sujet

avec les Inspecteurs du Contrôle de l'État, ils doivent s'abstenir de toute appréciation et par conséquent de toute discussion. Ils doivent se borner à demander poliment les réquisitions et, en cas de refus, à annoncer qu'ils vont constater ce refus par un rapport.

R. C. - 194

Lorsque la réquisition est faite au départ ou dans une gare intermédiaire, le Chef de gare doit la remettre au Chef du train où l'Inspecteur du Contrôle prend place, afin que, dans le cours du trajet, il ne soit fait aucune nouvelle observation à ce Fonctionnaire.

Le Chef de train remet ensuite la réquisition au Chef de la gare d'arrivée, et celui-ci la transmet à l'Ingénieur de l'Exploitation.

Les refus qui pourraient être opposés aux demandes de réquisitions sont immédiatement signalés par des rapports spéciaux adressés par les Chefs de gare aux Ingénieurs de l'Exploitation.

Art. 260.

Les Commissaires spéciaux et Inspecteurs de Police, attachés à la surveillance des Chemins de fer, 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 écrites.

Les Commissaires de Police centraux et cantonaux peuvent également être admis dans les trains, sans payer le prix de leur place, mais à la condition de remettre au Chef de gare de départ une réquisition écrite.

R. C. - 194

Les réquisitions remises aux Chefs de gare, dans les circonstances prévues par les deux alinéas précédents, doivent indiquer, d'une manière précise, le nom et les fonctions du signataire 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 de ce genre remet, en échange, au signataire, un billet de place pour le parcours indiqué.

La réquisition représentant la valeur du billet est ensuite transmise dans les formes ordinaires au Contrôle de la Compagnie, qui établit, chaque mois, les factures à présenter au Ministre de l'Intérieur, pour le recouvrement des transports effectués dans ces conditions.

Art. 261.

R. C. - 194

Sauf les cas prévus aux trois articles précédents, aucun Fonctionnaire ou Agent d'une administration publique, quel que soit son grade, ne doit, en règle générale, être admis à circuler gratuitement dans

- les trains, s'il n'est pas porteur d'un permis ou d'une carte de circulation.
- R. C. - 194 { Toutefois, lorsqu'un Procureur ou un Magistrat instructeur se rend sur la ligne pour informer au sujet d'un fait se rattachant directement ou indirectement à la construction et à l'exploitation du chemin de fer, il doit être admis, ainsi que les personnes qui l'accompagnent, à circuler gratuitement sans permis, ni réquisition.

Art. 262.

- Dans le cas où un Fonctionnaire supérieur de l'ordre administratif ou judiciaire, Préfet, Sous-Préfet, Directeur ou Inspecteur des douanes ou des Contributions indirectes, Procureur général, Procureur ou Juge d'instruction, demanderait à être transporté par un train de marchandises, le Chef de gare doit lui faire observer que les Règlements interdisent le transport des voyageurs par les trains de cette catégorie. Si, nonobstant cette observation, la demande est maintenue, le Chef de gare doit y déférer en réclamant une réquisition écrite pour couvrir sa responsabilité.
- R. C. - 195 {

Art. 263.

- Sauf les exceptions prévues à l'article 60, il est expressément défendu aux Chefs de gare de déférer, sans l'autorisation de l'Ingénieur de l'Exploitation, aux demandes ou réquisitions qui pourraient leur être adressées à l'effet de faire arrêter un train à une gare pour laquelle un arrêt n'est pas indiqué par le tableau de la marche des trains.
- R. C. - 196 { Hormis ce cas, cette défense ne comporte d'exceptions que dans le cas d'accident sur le chemin de fer ou de troubles dans les localités voisines.

SECTION 2^e. — Admission, dans les gares ou sur la ligne, de personnes étrangères au service.

Art. 264.

Par application de l'article 77 du Décret du 11 novembre 1917, il est défendu, sauf les exceptions indiquées par les articles 253 et 256, à toute personne étrangère au service du Chemin de fer d'y circuler ou d'y stationner.

Art. 265.

L'interdiction formulée dans l'article précédent 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 et aux destinataires ou à leurs représentants en général, pour la circulation dans les parties des gares affectées au dépôt des marchandises et aux bureaux d'expéditions ou d'arrivages;

Aux mêmes personnes, dans toutes les parties des gares, lorsqu'elles ont à reconnaître des marchandises chargées sur wagons ou à user du droit que leur donne les tarifs ou des conventions de faire charger et décharger elles-mêmes certaines marchandises; dans ce dernier cas, les Agents chargés par les expéditeurs ou destinataires d'effectuer les manutentions doivent nécessairement être admis dans les gares et sur les voies.

En outre, les Chefs de gare sont autorisés à laisser entrer dans les gares et même sur les voies les personnes qui présentent des motifs valables pour obtenir ces exceptions; ils doivent toujours, avant de les admettre, leur adresser les recommandations nécessaires pour qu'elles ne s'exposent pas à des accidents.

Art. 266.

Conformément aux prescriptions de l'arrêté ministériel du 13 novembre 1879, les manœuvres opérées par les personnes étrangères au chemin de fer doivent être surveillées et dirigées par les Agents et sous la responsabilité de la Compagnie.

Toute manœuvre de wagons, sur les voies principales ou sur les voies de service longeant les voies principales, ou y aboutissant immédiatement, est interdite aux personnes étrangères au service.

Toutefois, cette interdiction ne s'applique pas aux manœuvres exécutées sous la direction immédiate du Chef de gare ou de son représentant.

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

Dans l'intérieur des gares, des portions de voies peuvent être désignées par le Chef de gare, sous sa responsabilité, et mises à la dispo-

sition des expéditeurs ou destinataires pour y exécuter les manœuvres de wagons, dans les conditions du paragraphe précédent.

Aucune personne étrangère au chemin de fer ne peut être admise à travailler dans l'enceinte ou les dépendances du chemin de fer, sans l'autorisation du Chef de gare ou de l'Agent préposé par la Compagnie.

L'entrée de la gare peut être interdite à tout ouvrier ou agent d'un correspondant, expéditeur ou destinataire qui ne se conformerait pas au Règlement et aux recommandations de prudence faites par les Agents de la Compagnie.

SECTION 3^e. — Circulation sur les machines ou dans les wagons de service.

Art. 267.

Les Ingénieurs du Contrôle ont le droit de circuler librement sur les machines, dans les limites de leurs circonscriptions respectives, sur la constatation de leur identité.

R. C. - 197
R. M. - 122

Les Ingénieurs des Travaux publics de l'État (Ponts et Chaussées ou Mines) et les Inspecteurs du Travail attachés au Service du Contrôle sont, en général, autorisés à monter sur les machines par les cartes de circulation qui leur sont délivrées par le Ministre des Travaux publics. Ils ont, en conséquence, à présenter ces cartes pour être admis sur les machines.

Les Inspecteurs du Contrôle de l'État ont également le droit de circuler sur les machines, dans leurs circonscriptions, sur la production du document officiel les y autorisant.

Art. 268.

Les Agents de la Compagnie ci-après désignés ont également le droit de voyager sur les machines sans être porteurs d'une autorisation spéciale :

1^o Dans le service de l'Exploitation :

R. C. - 198
R. M. - 123

L'Ingénieur en Chef de l'Exploitation, l'Ingénieur en Chef des Services actifs, l'Ingénieur en Chef des Services actifs adjoint, le Chef et les Sous-Chefs du Mouvement, les Chefs des Services techniques, électriques, de l'Éclairage et du Chauffage, les Ingénieurs de l'Exploitation, les Inspecteurs principaux adjoints, les Inspecteurs divisionnaires, Inspecteurs et Sous-Inspecteurs de l'Exploitation, pour l'ensemble du

réseau; les Chefs des trains de ballast ou de matériaux, et les Chefs de gare, Sous-Chefs de gare, Chefs de manœuvre ou Chefs de train accompagnant des machines de secours, dans les limites de leur circonscription ou du trajet qu'ils ont à faire pour assurer leur service.

2^e Dans le service du Matériel et de la Traction :

L'Ingénieur en Chef du Matériel et de la Traction, l'Ingénieur et les Inspecteurs du service central, les Ingénieurs, Inspecteurs et Sous-Inspecteurs du Service de la Traction, les Ingénieurs et Inspecteurs des Ateliers, les Ingénieurs et Inspecteurs du Matériel, les Chefs-Mécaniciens pour l'ensemble du réseau; les Chefs et Sous-Chefs de dépôt, les Chefs de réserve, dans les limites de leur circonscription.

R. C. - 198
R. M. - 123

3^e Dans le service de la voie :

Les Ingénieurs en chef, les Ingénieurs principaux et les Ingénieurs de la voie, les Ingénieurs de la Construction, les Inspecteurs, pour l'ensemble du réseau; les Chefs de section et les Chefs de district, dans l'étendue de leurs services.

Art. 269.

En dehors des cas prévus par les deux articles précédents, sont seules autorisées à monter sur les machines les personnes munies soit d'une carte de circulation mentionnant cette autorisation, soit d'autorisations spéciales signées ou par l'Ingénieur en chef de l'Exploitation, ou par l'Ingénieur en chef du Matériel et de la Traction, ou par l'Ingénieur en Chef des Travaux et de la Surveillance, ou par les Ingénieurs de la Traction.

R. C. - 199
R. M. - 124

Art. 270.

Le nombre des personnes qui peuvent être admises sur une machine ne doit pas dépasser cinq, Mécanicien et Chauffeur compris.

Pour les machines-tenders et les machines Engerth à voyageurs, ce nombre est réduit à quatre.

R. C. - 200
R. M. - 125

Ces dispositions s'appliquent aussi bien aux trains exécutés par les Agents et avec le matériel de l'Exploitation, sur les lignes non encore ouvertes au service, qu'aux trains de toute nature circulant sur les lignes exploitées.

Art. 271.

Les Fonctionnaires du service du Contrôle ont le droit de monter dans les fourgons et wagons à frein des trains de voyageurs et de marchandises.

R. C. - 201

Parmi les Agents de la Compagnie et les personnes étrangères au service, ont seuls droit à circuler :

1° Dans les fourgons et wagons à freins des trains de toute nature :

Les Fonctionnaires supérieurs de l'Exploitation, du Matériel et de la Traction, et de la Voie désignés ci-dessus (article 268), les Chefs de section et Chefs de district, les Contrôleurs et Surveillants des Services Électriques et ceux des Services de l'Éclairage et du Chauffage, dans l'exercice de leurs fonctions.

2° Dans les fourgons d'avant ou d'arrière des trains de marchandises :

Les Chefs de canton et les Surveillants des lignes électriques;

Les Médecins de la Compagnie, les Agents distributeurs du Magasin, les Agents et Ouvriers chargés de l'entretien, des réparations des grues et des machines fixes, les Gardes auxiliaires, les Gendarmes, Soldats et Douaniers d'escorte, les conducteurs de chevaux et de bestiaux lorsque leur nombre n'est pas suffisant pour motiver l'adjonction d'une voiture à voyageurs.

MM. les Préfets, Sous-Préfets, Procureurs et Juges d'instruction peuvent également être admis, mais seulement sur une réquisition écrite, à voyager dans les fourgons des trains de marchandises.

R. C. - 201

SECTION 4^e. — Compartiments réservés dans les trains de voyageurs.

Art. 272.

Des compartiments spéciaux doivent être réservés dans les trains de voyageurs :

Dames seules. — Tous les trains, sauf les trains déterminés par des décisions du Ministre des Travaux publics et indiqués par des affiches spéciales, qui doivent être apposées dans toutes les gares desservies par ces trains.

Service des Postes. — L'Administration des Postes a le droit de faire usage, dans chaque train, pour le transport des dépêches, de deux compartiments d'une voiture de seconde classe. Des Ordres de service ou Avis spéciaux font connaître aux gares les trains désignés par l'Administration des Postes pour le transport régulier des dépêches

R. C. - 202

dans ces conditions. Mais dans le cas où un Agent des Postes, porteur d'un Ordre de service de son Administration, requerrait directement un Chef de gare de réserver un ou deux compartiments de seconde classe pour un transport de dépêches à effectuer par un train qui ne serait pas régulièrement affecté à ce service, le Chef de gare devrait obtempérer immédiatement à cette réquisition, qu'il transmettrait ensuite à l'Ingénieur de l'Exploitation. Il est bien entendu d'ailleurs que lorsque, par suite d'un retard, le transport des dépêches se trouve reporté d'un train à un autre, les Chefs de gare doivent, à première demande des Agents des Postes, réserver les compartiments nécessaires pour que les dépêches puissent être acheminées le plus promptement possible vers leur destination.

R. G. - 202

Transports de prisonniers et d'aliénés. — Des compartiments de seconde classe doivent être réservés pour le transport des prisonniers civils ou militaires et des aliénés, sur réquisition des Préfets, Sous-Préfets, Maires, Procureurs ou Intendants militaires, suivant les cas. Il est interdit de placer des voyageurs dans ces compartiments.

Service de la Compagnie. — Des Compartiments peuvent être également réservés, pour des personnes étrangères, sur l'ordre écrit de l'Ingénieur en chef de l'Exploitation, de l'Ingénieur en chef des Services actifs et de son adjoint, du Chef et des Fonctionnaires supérieurs du Mouvement, ou des Chefs de service dûment délégués à cet effet.

Art. 273.

Les compartiments spéciaux de toute classe, réservés d'après les dispositions de l'article précédent, sont ostensiblement désignés par des plaques ou cartons fixés soit à l'intérieur, soit à l'extérieur des compartiments portant les indications : *Service de la Poste, Dames seules*, ou par une étiquette collée portant le mot : *loué* ou *réserve*, etc.

R. G. - 203

Il est interdit de laisser prendre place dans les compartiments ainsi désignés à aucune personne autre que celles auxquelles ces compartiments sont ou loués, ou réservés.

On désigne de même par des plaques ou par des étiquettes collées les compartiments que la Compagnie est, par application des articles 78 et 83 du Décret du 11 novembre 1917, autorisée à réserver soit pour les fumeurs, soit, pendant la période de l'ouverture de la chasse, pour les voyageurs avec chiens.

SECTION 5^e. — Dispositions diverses concernant les voyageurs.

Art. 274.

R. C. - 204 } En règle générale, la distribution des billets cesse **cinq minutes**, et la réception des bagages **quinze minutes** avant l'heure effective du départ des trains.

Art. 275.

Les voyageurs munis de billets peuvent pénétrer librement sur les quais, sauf dans certaines gares pour lesquelles l'Administration supérieure a admis une exception.

R. C. - 205 } Les chefs de gare doivent veiller à ce que les voyageurs admis sur les quais se tiennent à distance de la bordure des quais, à ce qu'ils ne traversent jamais les voies avant d'y avoir été invités par les employés de service, à ce qu'ils attendent, pour monter dans les trains, que ces derniers soient arrêtés; ils leur donnent, au besoin, les indications nécessaires pour qu'ils montent bien dans le train qui doit les conduire à destination.

Les vestibules des gares sont constamment ouverts au public, aux heures de service. Toutefois, l'entrée doit en être interdite à tous les agents d'hôtels, d'omnibus ou de voitures publiques, ainsi qu'aux vendeurs et distributeurs non autorisés. Cette interdiction s'applique aux agents des services de correspondance agréés par la Compagnie, sauf dans le cas et sous les conditions prévus par les articles 3 et 4 (1) de l'arrêté de police (2) concernant les cours des gares.

Art. 276.

R. C. - 206 } Les individus en état d'ivresse ne doivent être admis ni dans les gares, ni dans les voitures.

(1) Les articles 3 et 4 visés par cet alinéa sont les suivants :

Art. 3. — « La mendicité et toute sollicitation importune pour l'indication d'hôtels, pour transports de bagages, pour offres de service, etc., sont interdites dans les cours des gares-stations, et, en général, dans toutes les dépendances du chemin de fer.

« Ceux qui troubleront l'ordre par des cris, des injures, des rires, ou par des atouchements gênant la circulation, seront poursuivis conformément aux lois. »

R. C. - 206 } Art. 4. — « A l'exception des voyageurs et des personnes qui les servent ou qui les accompagnent, les préposés de la Compagnie et les Agents des services de correspondance agréés par elle, peuvent seuls prendre et porter les bagages des voitures à l'intérieur de la station et de l'intérieur de la station aux voitures. Aucune rétribution ne devra être exigée pour ce service. »

(2) Pour les gares situées dans le département de la Seine (Paris, Saint-Denis, Epinay, Pierrefite), les prescriptions édictées par les articles 3 et 4 de l'arrêté-type de police visé par cet alinéa se trouvent énoncées aux articles 17 et 18 de l'ordonnance spéciale de police qui concerne ces gares.

- R. C. - 206 { Dans le cas où, par erreur, il aurait été délivré un billet à un voyageur ivre, le Chef de gare devrait faire retirer ce billet, et faire sortir de la gare le voyageur, à qui le prix du parcours restant à effectuer serait remboursé.
- Si un Inspecteur du Contrôle de l'État ou un Agent de la police locale est présent dans la gare, le Chef de gare doit, dans ces circonstances, réclamer son intervention pour retirer le billet et expulser le voyageur.

Art. 277.

- R. C. - 207 { Lorsque les voyageurs sont porteurs d'armes à feu, les Chefs de gare doivent s'assurer en questionnant les voyageurs, que ces armes sont déchargées, et, au besoin, les faire visiter, pour qu'elles soient déchargées avant que les voyageurs soient admis dans les salles d'attente ou dans les voitures.
- Par exception, les Gendarmes sont autorisés à conserver leurs armes chargées.

Art. 278.

- R. C. - 208 { Aucun chien ne doit être admis dans les gares ou dans les trains s'il n'est muselé.
- Sauf le cas où des compartiments spéciaux seraient affectés aux voyageurs qui demanderaient ou consentiraient à garder leurs chiens avec eux, ces animaux ne peuvent être admis dans les voitures de voyageurs, à moins qu'il ne s'agisse de petits chiens de luxe, pris sous le bras ou renfermés dans un panier, et si leur admission dans une voiture ne soulève pas d'objections de la part des voyageurs qu'elle contient.

Art. 279.

- R. C. - 209 { Les Chefs de gare ne doivent pas permettre que des voyageurs prennent place dans les trains sans avoir pris leurs billets.
- Ils doivent veiller à ce que les voyageurs ne se placent pas dans une voiture d'une classe supérieure à celle qui est indiquée sur leur billet.

Art. 280.

- R. C. - 210 { Les voyageurs ne doivent ni monter dans les voitures, ni en descendre par les portières opposées aux quais.

Art. 281.

- R. C. - 210 { Les Chefs de gare ne doivent pas donner le signal de départ aux trains qui ont dans leur composition des bureaux ambulants de l'Ad-

ministration des Postes, avant que les Employés aient annoncé, au moyen d'un coup de timbre, que le travail des dépêches est terminé.

R. C. - 210

Si, par le fait du Service des Postes, un arrêt à une gare est prolongé au delà du temps prescrit par la marche des trains, les Chefs de gare se bornent à indiquer sur leur rapport la cause du retard, et donnent aux Chefs de train l'ordre d'en faire également mention dans leur rapport.

Art. 282.

Dans le cas où, par suite d'une affluence imprévue à une gare intermédiaire, les places viendraient à manquer dans une des classes de voitures, le Chef de gare fait monter les voyageurs qui ne pourraient trouver place dans les voitures de la classe indiquée par leur billet, dans les voitures des autres classes, en se conformant aux prescriptions suivantes :

TRAINS NE COMPORTANT QUE DES VOITURES DE 1^{re} CLASSE

Il peut arriver seulement que les places de première classe manquent; dans ce cas, on fait monter les porteurs de billets de première classe dans les coupés, sans exiger de supplément.

TRAINS COMPORTANT DES VOITURES DE PLUSIEURS CLASSES

R. C. - 211

Si ce sont les voyageurs de première classe qui se trouvent sans place, on les fait monter dans les coupés sans exiger de supplément; s'il n'y a pas de places de coupé disponibles, on les invite à monter dans les compartiments de seconde classe, en leur annonçant que la différence entre les deux tarifs leur sera remboursée à la gare où ils pourront être replacés dans des voitures de première classe ou au point d'arrivée.

Si les places de seconde classe manquent, on place les voyageurs dans des compartiments de première classe, sans exiger de supplément.

Si les places de troisième classe manquent, on place les voyageurs dans des voitures de seconde classe, en invitant, s'il est nécessaire, un certain nombre de voyageurs de seconde classe à passer dans les premières, et on ne perçoit de supplément ni des uns ni des autres.

Lorsqu'un fait de ce genre se passe dans une gare pourvue d'un poste téléphonique, le Chef de gare doit, immédiatement après avoir

expédié le train, prévenir le dépôt de voitures le plus voisin, afin qu'on se trouve prêt à ajouter au train le nombre de voitures nécessaire pour classer les voyageurs conformément à leur billet, en remboursant à ceux qui auraient été placés dans une voiture de classe inférieure la différence de prix correspondant au parcours effectué dans ces conditions.

R. C. - 211

Dans tous les cas, lorsqu'un Chef de gare est obligé, faute de place, de faire monter des voyageurs dans une voiture d'une autre classe que celle qui est indiquée par leur billet, il doit prévenir le Chef du train. Cet Agent doit, dans les gares suivantes, pourvoir à l'adjonction des voitures supplémentaires, offrir les places aux voyageurs déclassés, faire rembourser les différences ou empêcher la perception des suppléments, s'il y a lieu, etc., etc.

Art. 283.

Lorsque, des trains arrivant en retard dans les gares de bifurcation ou de raccordement, les voyageurs de ces trains ne peuvent pas profiter des correspondances annoncées par les affiches et sur lesquelles ils croyaient pouvoir compter, ou lorsque, par suite de la négligence des employés chargés d'annoncer à haute voix le départ des trains, des voyageurs manquent le train pour lequel ils avaient pris leur billet, les Chefs de gare font partir ces voyageurs par le train le plus prochain quittant la gare de départ et desservant la gare de destination, quelles que soient d'ailleurs et la composition de ce train et la classe ou les classes de voitures qu'il contient.

Toutefois, lorsque ce train ne comprend que des voitures de première classe, il convient de placer les voyageurs porteurs de billets de deuxième et de troisième classe, autant que possible, dans un compartiment spécial.

Les Chefs de gare sont autorisés, dans ces circonstances et pour des cas déterminés, à faire arrêter certains trains dans des gares qu'ils ne desservent pas d'après le tableau.

Les dispositions relatives aux voyageurs ayant manqué des correspondances, s'appliquent aux gares où viennent se raccorder les lignes de Compagnies étrangères.

SECTION 6^e. — Registres des réclamations.

Art. 284.

Il est tenu, dans chaque gare, un registre coté et paraphé par l'Inspecteur du Contrôle de l'État, pour recevoir les réclamations des voyageurs qui auraient des plaintes à former contre la Compagnie ou contre ses Agents.

Ce registre doit être présenté aux voyageurs, à leur première réquisition.

L'exécution de cette prescription ne comporte aucune objection ni aucune interprétation; toutes les fois que le registre est demandé par un voyageur, le Chef de gare ou son représentant doit déférer immédiatement à cette demande, sans avoir à s'occuper de la nature ou de l'importance de la plainte que le voyageur se propose d'y inscrire, ni de la qualité de l'Agent visé par cette réclamation.

Aussitôt qu'une réclamation est inscrite sur le registre, le Chef de gare doit en envoyer la copie textuelle à l'Ingénieur de l'Exploitation avec ses explications et ses observations.

SECTION 7^e. — Registres des retards.

Art. 285.

Dans les gares désignées par le Ministre des Travaux publics, il est tenu des registres sur lesquels on mentionne les retards excédant dix minutes pour les parcours dont la longueur est inférieure à 30 kilomètres, et quinze minutes pour les parcours de 30 kilomètres et au delà. Dans les gares où les trains sont en correspondance, il est tenu un relevé des correspondances manquées.

SECTION 8^e. — Appareils et boîtes de secours et de pansement.

Art. 286.

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 et de cuisse à amputation.

Ces objets sont placés sous la garde et sous la responsabilité des Chefs de gare.

Les boîtes de secours et les caisses à amputation doivent toujours être fermées, et les clefs en sont déposées chez le Chef de gare.

Lorsqu'une circonstance urgente a forcé de mettre une boîte ou une caisse de secours à la disposition d'un médecin autre que celui de la Compagnie, ce dernier doit être prévenu, pour qu'il fasse remplacer, s'il y a lieu, les objets employés.

Art. 287.

R. C. - 212 { Une boîte de pansement doit être placée, sous la garde du Chef de train, dans chaque train de voyageurs, sauf dans les trains de banlieue et dans les trains-tramways, qui sont en supplément des trains de service ordinaire.
Les Chefs de gare de formation ont à veiller à l'exécution de cette prescription.

Art. 288.

R. C. - 212 { Les boîtes et caisses de secours doivent être ouvertes à toute réquisition des Fonctionnaires du Contrôle et des Médecins inspecteurs chargés par le Ministre des Travaux Publics de la surveillance spéciale de ces appareils.

**SECTION 9^e. — Communication à faire par les Chefs de gare
aux Inspecteurs du Contrôle de l'État.**

Art. 289.

Par application du Décret du 11 novembre 1917 (article 47), dès que l'expédition d'un train extraordinaire a été résolue, déclaration doit immédiatement en être faite à l'Inspecteur du Contrôle de l'État, avec indication du motif de l'expédition du convoi et de l'heure du départ.

Cette prescription doit être exécutée de la manière suivante :

Sont considérés comme trains extraordinaires, dont l'expédition et le passage doivent être notifiés aux Inspecteurs du Contrôle de l'État, les trains supplémentaires dédoublant des trains réguliers de l'Exploitation, les trains spéciaux expédiés en dehors des itinéraires prévus au tableau de service, les trains de ballast permanents ou accidentels, et les circulations de machines isolées, en dehors des renforts réguliers et des secours.

Chaque fois que le Chef d'une gare où réside un Inspecteur du Contrôle reçoit avis, soit par écrit, soit téléphoniquement, soit par les signaux du train précédent, de l'expédition d'un train ou d'une machine circulant extraordinairement dans l'une des conditions prévues au paragraphe précédent, il doit aussitôt en aviser l'Inspecteur du Contrôle de l'État, en lui communiquant tous les renseignements qu'il a reçus lui-même sur cette circulation extraordinaire.

Les trains de plaisir, bien qu'annoncés à l'avance par des affiches spéciales, sont considérés comme des trains extraordinaires, et avis de leur mise en marche et de leur passage dans les gares intermédiaires doit être donné aux Inspecteurs du Contrôle.

De même, les Ordres de service spéciaux, concernant les services permanents de ballast et de matériaux, doivent être portés à la connaissance des Inspecteurs du Contrôle de l'État par les Chefs de celles des gares situées sur le parcours de ces services où résident des Inspecteurs du Contrôle.

Ne sont pas considérés comme trains extraordinaires les trains facultatifs dont la marche est indiquée au tableau de service. En conséquence, l'expédition et le passage de ces trains ne doivent donner lieu à aucune notification aux Inspecteurs du Contrôle de l'État.

Art. 290.

La circulaire ministérielle du 8 décembre 1855 prescrit que lorsque, pour une cause quelconque, un train de voyageurs ne peut arriver à destination que plus d'une heure après le moment de son arrivée réglementaire, avis de ce retard, et, autant que possible, de sa cause, doit être donné sur la ligne, par le téléphone, aux Chefs de gare, qui doivent immédiatement communiquer la dépêche aux Inspecteurs du Contrôle de l'État.

Cette prescription s'applique aussi bien aux trains mixtes et aux trains de marchandises transportant des voyageurs, qu'aux trains de voyageurs proprement dits.

La première partie, relative à l'annonce des retards de plus d'une heure dans la marche des trains transportant des voyageurs, a déjà été mentionnée dans l'article 147.

La dépêche annonçant le retard doit, en outre, être affichée, sous forme d'avis, dans le vestibule de chaque gare desservie par le train, afin que le public connaisse les causes et l'importance du retard. Cet avis doit être enlevé aussitôt après le passage ou l'arrivée du train.

Toutes les fois que, dans une gare chef-lieu de département, la

Préfecture est à proximité du Chemin de fer, et qu'en outre le retard du train attendu doit être ou est assez considérable pour justifier des alarmes dans le public, le Chef de gare transmet immédiatement au Préfet du département la dépêche qu'il a reçue.

La disposition précédente ne s'applique pas à Paris.

Art. 291.

Aux termes de l'article 161 du présent règlement, lorsqu'un train de voyageurs est expédié par une gare de bifurcation avant l'arrivée d'un train avec lequel il devait correspondre, la gare de bifurcation doit en donner avis, par le téléphone, à toutes celles des gares desservies par le premier train qui sont pourvues de postes téléphoniques permanents.

Dans chacune de ces gares, le Chef de gare, aussitôt qu'il reçoit la dépêche, doit faire afficher dans le vestibule un avis annonçant que le train n'a pu prendre les voyageurs de la ligne dont le train est en retard, par suite d'un retard survenu dans le train correspondant de cette ligne. Si la dépêche indique la cause du retard, l'avis doit reproduire sommairement des indications à cet égard. L'avis doit faire connaître en même temps le train par lequel arriveront probablement les voyageurs ayant manqué la correspondance.

Art. 292.

Par application du décret du 11 novembre 1917 (article 52), lorsque, par suite d'un accident de réparation ou de toute autre cause, la circulation devra s'effectuer momentanément sur une voie, il doit être donné connaissance à l'Inspecteur du Contrôle de l'État du signal ou de l'Ordre de service adopté pour assurer la circulation sur la voie unique.

Conformément à cette prescription, si l'une des gares entre lesquelles s'établit la circulation temporaire à voie unique est la résidence d'un Inspecteur du Contrôle, le Chef de gare avise ce Fonctionnaire, par écrit, en lui fournissant les renseignements utiles. Dans le cas contraire, les Chefs des deux gares avisent, chacun de leur côté, les Inspecteurs du Contrôle de leur circonscription.

Art. 293.

Les demandes de secours et l'envoi des machines doivent toujours être notifiés par les Chefs des gares de secours, aussitôt qu'ils leur parviennent, aux Inspecteurs du Contrôle, afin que ces Fonctionnaires

puissent, s'ils le jugent convenable, profiter de l'expédition de ces machines pour se rendre sur le lieu de la détresse ou de l'accident.

Les Chefs de gare doivent donc prévenir les Inspecteurs du Contrôle aussitôt qu'ils reçoivent une demande de secours; mais ils ne sont pas tenus de les attendre dans le cas où il devrait en résulter un retard dans le départ du secours.

Art. 294.

R. C. - 213 } Les Ingénieurs du Service du Contrôle et les Inspecteurs du Contrôle de l'État doivent être immédiatement informés de tous les accidents survenus dans leur arrondissement.

Cette prescription s'applique non seulement aux accidents de train ayant occasionné mort ou blessures, mais aux déraillements et aux collisions qui n'auraient entraîné que des dérangements de service ou des dégâts de matériel dans les gares comme en pleine ligne.

Elle s'applique également aux accidents qui peuvent atteindre le personnel en service dans les gares ou sur la ligne, ainsi que les personnes étrangères au service, lors du passage des trains ou dans les manœuvres et les opérations de manutention; mais elle ne s'étend pas, au moins à titre d'obligation, aux accidents survenus dans les ateliers et les dépôts.

Lorsqu'un accident ou un fait réputé comme tel par ce qui précède survient dans une gare, c'est le Chef de gare qui doit adresser aux Ingénieurs du Contrôle, à l'Inspecteur du Contrôle de l'État intéressés, la déclaration réglementaire. Cette déclaration doit toujours être faite **par écrit** et dans le plus bref délai possible. Si la gare où l'accident a eu lieu n'est pas la résidence des Fonctionnaires du Contrôle à aviser, la déclaration doit leur être adressée par le premier train. Le Chef de gare emploie la voie téléphonique en cas de mort ou de blessures graves, et aussi en cas d'accident arrivé à un train de voyageurs, même quand cet accident n'a pas entraîné de conséquences fâcheuses.

R. C. - 213 } S'il s'agit d'un accident arrivé à un train en dehors d'une gare, la déclaration doit en être faite par le Chef de ce train, soit directement, soit par l'intermédiaire du Chef de l'une des gares voisines, suivant les cas.

S'il s'agit d'un accident survenu à un Agent ou à une personne quelconque, atteinte par un train, pendant qu'elle stationne ou qu'elle circule sur la voie en pleine ligne, la déclaration doit en être faite, soit directement par l'Agent de la Voie (Chef de district ou Chef de

section) qui est le premier informé, soit par le Chef de l'une des deux gares voisines, avisé par les gardes ou par les cantonniers.

Les Chefs de gare doivent, autant que possible, mettre à la disposition de l'Inspecteur du Contrôle un Homme d'équipe ou un Facteur pour porter en ville les dépêches que ces Fonctionnaires jugent à propos d'adresser aux autorités locales en cas d'accident sur le chemin de fer.

Art. 295.

Les tentatives de destruction dirigées contre le téléphone, et en général, les actes de malveillance de toute nature, ainsi que les tentatives criminelles intéressant la sécurité de la marche des trains, doivent être considérées comme des accidents. L'avis à donner aux Inspecteurs du Contrôle et aux Ingénieurs du Contrôle par le Chef de gare qui en a, le premier, connaissance, ou directement par l'Agent de la Voie qui est le premier informé, doit toujours être envoyé, dans ce cas, par dépêche téléphonique.

Art. 296.

Les Chefs de gare doivent aviser par écrit l'Inspecteur du Contrôle de la circonscription de tous les transports de poudres qu'ils ont à expédier, à recevoir ou à transborder. Les avis donnés dans ces circonstances doivent indiquer, autant que possible, le poids brut de chaque expédition.

Art. 297.

Les Inspecteurs du Contrôle de l'État sont chargés de la constatation des crimes et délits spéciaux à l'Exploitation. En conséquence, les Chefs de gare doivent leur signaler les actes de malveillance, les contraventions aux Règlements d'exploitation commises par des voyageurs ou par des personnes étrangères au service, les rixes survenues entre les Agents de la Compagnie et le public à raison de faits de service, les tentatives criminelles commises dans les trains, 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, sans préjudice du droit que les Agents assermentés de la Compagnie ont de verbaliser eux-mêmes. La constatation des crimes et des délits de droit commun étant placée plus spécialement dans les attributions des Commissaires spéciaux de police, c'est à ces Fonctionnaires que doit être faite la première déclaration dans les gares où il existe un Commissaire spécial de police.

R. C. - 213 } Mais, dans ce cas, le Chef de gare avise en même temps l'Inspecteur du Contrôle de l'État.

Pour tous les crimes et délits de droit commun commis en dehors des gares auxquelles sont attachés des Commissaires spéciaux de police, les déclarations doivent être faites à la fois aux Magistrats locaux et aux Inspecteurs du Contrôle.

Les Magistrats auxquels ces déclarations doivent être adressées sont : les Procureurs, les Juges de Paix, les Commissaires de Police ou les Maires, suivant les localités.

Les Chefs de gare doivent apporter la plus grande promptitude à faire connaître à l'autorité judiciaire, en se conformant à la marche qui vient d'être indiquée, les vols et les détournements commis dans les gares et sur la ligne.

Art. 298.

Toutes les communications que les Chefs de gare ont à adresser aux Inspecteurs du Contrôle de l'État, en vertu des articles précédents, doivent être déposées simplement au bureau de ces Fonctionnaires dans les gares où ils résident.

Mais, en cas d'accident de train, ayant occasionné mort ou blessures, si l'Inspecteur du Contrôle ne se trouve pas à la gare au moment où l'avis lui est transmis, le Chef de gare doit faire porter cet avis à son domicile.

Art. 299.

Les Chefs de gare doivent transmettre ou faire transmettre sans délai les dépêches téléphoniques que les Inspecteurs du Contrôle ont à adresser, en cas d'accident, aux autorités administratives et judiciaires et aux Ingénieurs du Contrôle.

Art. 300.

Les Chefs de gare doivent s'adresser aux Inspecteurs du Contrôle pour obtenir la constatation, par déclarations ou certificats, des faits que la Compagnie peut avoir à établir d'une manière régulière, en cas de réclamations des voyageurs, des expéditeurs ou des destinataires, pour viser des extraits conformes des registres ou pièce à produire en justice, etc., etc.

Art. 301.

Les Chefs de gare doivent présenter aux Fonctionnaires du Contrôle, à la première réquisition, les registres de réclamations, de retards et les procès-verbaux téléphoniques.

Ils doivent également mettre à la disposition de ces Fonctionnaires, chaque fois que la demande leur en est faite, les livres d'expéditions, d'arrivages, de factage et de camionnage, les feuilles d'expédition, lettres de voiture et toutes autres pièces destinées à permettre soit la vérification des taxes appliquées, soit la formation des états statistiques demandés par l'Administration.

Les registres ne doivent pas être emportés hors des gares, et la communication ne peut, par conséquent, en être faite que sur place.

Section 10^e. — Avis à donner aux autorités locales en cas d'accident.

Art. 302.

Lorsqu'un accident a entraîné mort ou blessures, l'autorité locale doit être prévenue, en même temps que l'Inspecteur du Contrôle de l'État. Si l'accident est arrivé dans une gare, la déclaration doit être faite par le Chef de gare; si l'accident a eu lieu sur la ligne et si le Chef de train en a connaissance, il doit en faire la déclaration par écrit au Chef de la première station où s'arrête le train, pour qu'avis en soit transmis à l'Inspecteur du Contrôle de l'État de la circonscription.

R. C. - 214

Cette déclaration est adressée, en outre, dans les chefs-lieux de département et d'arrondissement, au Procureur de la République; dans les chefs-lieux de canton, au Juge de paix ou au Commissaire de police, et dans les autres localités, au Maire de la commune.

Art. 303.

Bien que les Préfets soient régulièrement informés, par une autre voie, des accidents graves, les Chefs des gares des chefs-lieux de département ne doivent pas manquer de transmettre, le plus promptement possible, à ces Magistrats, tous les renseignements qui leur parviennent sur les accidents survenus dans le département.

Les Chefs des gares des chefs-lieux de département ou d'arrondissement doivent également informer les Procureurs de la République de tous les faits qui viennent à leur connaissance, relativement aux accidents arrivés dans le ressort de ces Magistrats.

TITRE VIII

SERVICE DES TRAINS

à composition réduite dits « TRAINS LÉGERS »

Art. 304.

Les trains légers sont des trains à composition limitée pouvant être affectés aux transports de toute nature et désignés comme tels dans les horaires ou les avis de mise en marche.

Peuvent être considérés comme trains légers, les trains dont les véhicules sont portés sur 32 essieux au plus et dont le tonnage brut n'exécède pas 250 tonnes.

R. G. - 215

R. M. - 126

Dans l'évaluation du nombre limite d'essieux et du tonnage maximum n'entrent pas en ligne de compte les locomotives et leur tender, ni les véhicules moteurs lorsque ceux-ci ne portent ni voyageurs, ni marchandises.

Les trains légers sont soumis, pour leur composition et leur circulation, à toutes les prescriptions du Règlement Général des Chefs de gare, pour tout ce qui n'est pas contraire aux règles indiquées ci-après.

Art. 305.

Dans les trains légers transportant des voyageurs la première voiture peut être attelée à la machine sans interposition d'un véhicule de choc (fourgon ou véhicule à compartiment-fourgon bien orienté) à la condition que soit condamnée l'occupation, par les voyageurs, des deux premiers compartiments situés à l'extrémité de cette voiture, du côté de la machine, si les véhicules sont portés par plus de 16 essieux.

R. G. - 216

R. M. - 127

Par exception, lorsque le train léger est composé exclusivement de voitures à caisse métallique et à abouts renforcés, la première voiture peut toujours être attelée à la machine sans interposition de véhicule de choc et sans condamnation des deux premiers compartiments.

Art. 306.

Les trains de marchandises légers sont, en ce qui concerne le freinage minimum à réaliser, intégralement soumis à la réglementation des trains de marchandises ordinaires.

Lorsque les besoins du service l'exigent, on peut incorporer, dans les trains légers de voyageurs, des véhicules non munis du frein continu, sous réserve que le nombre d'essieux non munis n'exécède pas 10, et ne soit pas supérieur aux deux tiers de la composition totale.

Les véhicules non munis, mais pourvus de la conduite générale sont, de préférence, placés dans le corps du train, à condition qu'il n'y en ait pas plus de trois consécutifs; lorsque ces véhicules sont placés en queue, derrière le dernier véhicule effectivement freiné au frein continu, ils ne doivent pas être accouplés à la conduite générale du frein.

Les véhicules non munis et non pourvus de la conduite générale doivent être obligatoirement placés en queue.

Indépendamment des limitations de vitesse plus réduites qui pourraient être imposées par les instructions en vigueur, la vitesse maxima des trains légers de voyageurs est fixée par le barème suivant :

R. C. - 217
R. M. - 128

PROPORTION D'ESSIEUX NON MUNIS DU FREIN VOYAGEURS	VITESSE MAXIMUM AUTORISÉE	
	LIGNES sur lesquelles la déclivité est inférieure ou égale à 12 millimètres par mètre	LIGNES sur lesquelles la déclivité est supérieure à 12 millimètres par mètre
Inférieure ou égale à 1/6	120 (1)	105
Supérieure à 1/6	105	90
Inférieure ou égale à 1/3	95	80
Supérieure à 1/3	80	65
Inférieure ou égale à 1/2	80	65
Supérieure à 1/2	80	65
Inférieure ou égale à 2/3	80	65

En cas d'avarie du frein continu, les vitesses sont limitées conformément au barème ci-dessus tant que la proportion d'essieux non munis reste inférieure ou égale aux deux tiers, même s'il y a plus de

(1) Vitesse limite générale qui, en vertu d'autorisations spéciales délivrées par M. le Ministre des Travaux Publics, peut être augmentée sur certaines lignes, et pour certains types de trains.

dix essieux non munis ou, éventuellement, si la proportion d'essieux non munis dépasse les deux tiers, conformément au tableau ci-après :

PROPORTION D'ESSIEUX NON MUNIS DU TRAIN VOYAGEURS	VITESSE MAXIMUM AUTORISÉE	
	LIGNES sur lesquelles la déclivité est inférieure ou égale à 12 millimètres par mètre	LIGNES sur lesquelles la déclivité est supérieure à 12 millimètres par mètre
Lorsque la proportion d'essieux non munis est supérieure aux deux tiers	»	»
Si la machine et le tender restent freinés par le frein continu	50	35
Si la machine et le tender ne sont plus freinés par le frein continu	40	25

R. C. - 217
R. M. - 128

Lorsque la proportion des essieux non munis est supérieure à un sixième, le Mécanicien doit recevoir un avis écrit indiquant la proportion d'essieux non soumis effectivement à l'action du frein continu et la vitesse à ne pas dépasser.

Cet avis lui est remis par l'Agent responsable de l'expédition du train à la gare de formation, ou à la gare de passage qui en modifie la composition, même si dans ce dernier cas la proportion d'essieux non munis était antérieurement supérieure à un sixième.

Un double de cet avis est donné au Chef de train.

En cas d'isolement de véhicules ou d'addition de véhicules non munis en dehors des gares ou stations ouvertes au service, l'avis est remis au Mécanicien par le Chef de train.

Dans tous les cas, les avis sont retirés, soit lorsque les modifications apportées à la composition du train permettent de le faire, soit en fin de parcours, et sont joints au rapport du Chef de train.

Art. 307.

La position des freins en action dans les trains légers de voyageurs ou de marchandises est fixée par la règle suivante (1) :

R. C. - 218
R. M. - 129

(1) Cette règle ne dispose pas de l'application aux trains de marchandises légers, des instructions spéciales aux trains de marchandises concernant la répartition du freinage.

- R. C. - 218
R. M. - 129
- Il doit y avoir, soit un véhicule à frein continu effectivement en action, soit un frein gardé dans la partie de queue du train :
- sur l'un des 3 derniers véhicules, si la déclivité ne dépasse pas 10 millimètres par mètre;
 - sur l'un des 3 derniers véhicules, si la déclivité dépasse 10 millimètres sans être supérieure à 12 millimètres;
 - sur l'un des 2 derniers véhicules, si la déclivité dépasse 12 millimètres.

Art. 308.

R. C. - 219
R. M. - 130

Lorsque le service de la machine (1) le permet, le personnel de conduite des trains légers de voyageurs ou de marchandises peut être réduit à un Mécanicien sans Chauffeur, à la condition que le Chef de train se tienne (2), soit sur la machine, soit dans la première voiture du train, d'où il puisse, dans tous les cas, accéder facilement à la machine, et qu'il soit en état de l'arrêter, au besoin.

En pareil cas, les machines doivent être munies d'une pompe de compression et des organes de commande du frein automatique.

En outre, et pour les machines à vapeur :

- a) Les organes de commande (robinet de commande du frein automatique, régulateur, changement de marche, injecteur) doivent être bien à la portée du Mécanicien;
- b) Les machines doivent être approvisionnées en combustible approprié;
- c) Leur surface de grille ne doit pas être supérieure à 2^m,75 (3).

Art. 309.

- R. C. - 220
R. M. - 131
- Par application des dispositions qui précèdent, le personnel des trains légers peut être réduit, conformément aux indications du tableau ci-après, sous réserve :
- d'une part, de l'observation de l'article 31 du présent Règlement, concernant la communication à établir entre le Chef de train et le Mécanicien par le frein continu ou par la corde;

R. C. - 219
R. M. - 130

(1) Dans toutes qui soit, les locomotives, les véhicules moteurs, etc., c'est-à-dire tous les engins de traction à vapeur, à combustion interne, ou électrique, sont désignés par le terme « machines ».

(2) Dispense peut être accordée par le Ministre des Travaux Publics, de l'obligation, pour le Chef de train, de se tenir sur la machine ou de pouvoir y accéder, lorsqu'il existe un dispositif provoquant l'arrêt du train en cas de déraillement du Mécanicien.

(3) Sauf autorisation spéciale du Directeur du Contrôle E. T. M. T.

— d'autre part, de l'application aux trains de marchandises légers, des instructions spéciales aux trains de marchandises, concernant le freinage total des trains et la répartition du freinage.

COMPOSITION DES TRAINS au point de vue freinage	CATEGORIE DES TRAINS	PERSONNEL		PLACE OCCUPÉE PAR LE PERSONNEL DE L'EXPLOITATION
		de la TRACTION	de l'EXPLOI- TATION	
A. — Aucun frein gardé n'est nécessaire en queue (le dernier véhicule muni d'un frein à air effectivement en action répond aux conditions de l'article 307).	Trains légers sur lesquels les nécessités du service de la machine exigent la présence d'un Mécanicien et d'un Chauffeur.	Mécanicien et Chauffeur.	Chef de train.	Le Chef de train occupe une place quelconque dans le train.
	Autres trains légers.	Mécanicien.	Chef de train.	Le Chef de train doit alors se tenir, soit sur la machine, soit dans le premier véhicule du train, d'où il doit pouvoir, dans tous les cas, accéder facilement à la machine; il doit être en état de l'arrêter au besoin. Dispense peut être accordée par le Ministre des Travaux Publics, de ces obligations, lorsqu'il existe un dispositif provoquant l'arrêt du train en cas de défaillance du Mécanicien.
B. — Un frein gardé est nécessaire en queue pour répondre aux conditions de l'article 307.	Trains légers sur lesquels les nécessités du service de la machine exigent la présence d'un Mécanicien et d'un Chauffeur.	Mécanicien et Chauffeur.	Chef de train.	Le Chef de train garde le frein à vis de l'un des derniers véhicules (article 307).
	Autres trains légers.			(Voir page suivante)

R. C. - 220
R. M. - 131

COMPOSITION DES TRAINS au point de vue freinage	CATEGORIE DES TRAINS	PERSONNEL		PLACE OCCUPEE PAR LE PERSONNEL DE L'EXPLOITATION
		de la TRACTION	de L'EXPLOI- TATION	
	Autres trains légers.	Mécani- cien.	Chef de train et éven- tuelle- ment Conduc- teur.	Le Chef de train doit alors se tenir, soit sur la machine, soit dans le pre- mier véhicule du train, d'où il doit pouvoir, dans tous les cas, accéder facilement à la machine; il doit être en état de l'arrêter au besoin. Le Conducteur garde le frein à vis de l'un des derniers véhicules (article 307). Dispense peut être accordée par le Ministre des Tra- vaux Publics, de l'obligation pour le Chef de train de pouvoir accéder à la machine lorsqu'il existe un dispositif provoquant l'arrêt du train en cas de défaillance du Mécanicien. Lorsque cette dis- pense est accordée, la présence d'un Conducteur n'est plus néces- saire si le Chef de train garde le frein à vis de l'un des derniers véhicules (article 307).

R. C. - 220

R. M. - 131

Art. 310.

Lorsque le Personnel de la Traction comprend un Chauffeur, cet Agent doit se mettre à la disposition du Service de l'Exploitation, dans les limites où le service de la machine le permet, dès l'arrêt du train, pour concourir à l'attelage et au décrochage des véhicules, à la manœuvre des wagons et à la manutention des colis.

R. C. - 221

R. M. - 132

Art. 311.

La protection à l'arrière des trains légers est assurée dans les mêmes conditions que celle des trains ordinaires lorsque, le train s'arrêtant en dehors de la protection des signaux fixes, le secours est demandé, ou lorsque l'arrêt est dû à une des circonstances suivantes (avarie de la machine, patinage, manque d'eau ou de pression). Si le secours n'est pas demandé et si l'arrêt a une autre cause que celles indiquées ci-dessus, la couverture à l'arrière d'un train léger peut, dans le cas où elle serait prescrite pour les autres trains, être différée dans les cas suivants :

R. C. - 222

R. M. - 133

a) Sur les lignes munies du Block-système ou du cantonnement téléphonique, lorsque le train léger de voyageurs stationne conformément à l'horaire, en un point dépourvu de signaux fixes, la couverture à l'arrière est différée jusqu'au moment où le stationnement réglementaire est dépassé de plus de trois minutes;

b) Sur les lignes non munies du Block-système ou du cantonnement téléphonique (ou sur les lignes qui en sont munies quand, par exception, l'usage des appareils est suspendu), lorsque le train léger doit, conformément à l'horaire, faire arrêt entre deux gares en un point dépourvu de signaux fixes, la gare ou le poste chargé d'expédier ou de laisser continuer le train qui suit le train léger règle cette expédition, de manière à ménager entre ces deux trains (le train léger étant supposé marcher à sa vitesse normale) un intervalle minimum de vingt minutes en tout point du parcours jusqu'à la gare suivante.

Dans ce cas, et sur toute l'étendue du parcours entre les deux gares, la couverture du train léger peut être différée jusqu'au moment où le retard qu'il a subi depuis son départ de la gare précédente atteint dix minutes; la couverture doit être effectuée dès que ce retard dépasse dix minutes.

Enfin, sur certaines sections de lignes du Réseau portées à la connaissance du personnel par un avis spécial, la protection à l'arrière d'un train arrêté en dehors de la protection des signaux fixes, cesse d'être obligatoire si la gare qui expédie le train qui suit le train léger, n'effectue cette expédition qu'après que la gare suivante lui a donné l'assurance que le train léger est arrivé complet. Cependant, si cet avis n'a pu être fourni dans un délai normal et s'il s'est écoulé au moins vingt minutes depuis le départ du train léger, la gare peut expédier le train qui suit le train léger, en lui remettant l'ordre d'avancer avec prudence sur toute l'étendue du parcours dans lequel il est exposé à rejoindre le train léger non couvert.

Art. 311 bis.

Dans tous les cas où les trains légers ne sont pas dispensés de la couverture par des signaux à main, cette couverture est assurée dans les conditions ci-après, selon que le personnel d'accompagnement est réduit ou non au seul Chef de train.

A. — LE CHEF DE TRAIN EST SEUL

1° Lorsqu'il y a lieu de couvrir à l'arrière seulement, le Chef de train assure lui-même la couverture de la façon suivante :

R. C. - 222

R. M. - 133

R.C. - 222^{bis}

R.M. - 133^{bis}

Après avoir prévenu le Mécanicien et serré le dernier frein à main, le Chef de train se porte, le plus rapidement possible, dès l'arrêt ou, en cas de couverture différée, dès l'expiration du délai prévu à l'article 311, à la distance réglementaire en présentant le signal d'arrêt à main; arrivé à cette distance, il pose des pétards sur la voie, il revient ensuite à son train.

2° *Lorsqu'il y a lieu de couvrir, non seulement à l'arrière, mais encore à l'avant sur la voie de sens opposé*, le Chef de train se porte immédiatement à l'avant et assure la couverture dans les conditions réglementaires habituelles; il s'assure en passant près de la machine que le Chauffeur va couvrir à l'arrière.

Ce dernier se porte à l'arrière et assure la couverture comme il est dit au 1° ci-dessus, puis revient ensuite à son train.

A défaut de Chauffeur, le Mécanicien va couvrir lui-même après avoir, au préalable, assuré l'immobilisation de sa machine et pris les mesures nécessaires pour la mettre en état de stationnement prolongé.

R.C. - 222¹⁴
R.M. - 133¹⁴

Les Agents assurant la couverture d'un train léger dans les conditions précitées doivent, toutes les fois qu'ils le peuvent, charger un Agent de la Voie ou d'un poste de couvrir le train. Ceux-ci assurent alors la couverture dans les mêmes conditions que pour un train ordinaire.

B. — IL Y A UN CONDUCTEUR D'ARRIÈRE

1° *Lorsqu'il y a lieu de couvrir à l'arrière seulement*, le Conducteur d'arrière se porte, le plus rapidement possible, dès l'arrêt ou, en cas de couverture différée, dès l'expiration du délai prévu à l'article 311, à la distance réglementaire en présentant le signal d'arrêt à main; arrivé à cette distance, il pose des pétards sur la voie. Il regagne ensuite son train si possible.

2° *Lorsqu'il y a lieu de couvrir, non seulement à l'arrière, mais encore à l'avant sur la voie de sens opposé*, le Chef de train assure la couverture à l'avant dans les conditions réglementaires habituelles.

Le Conducteur d'arrière assure la couverture à l'arrière comme il est dit au 1° ci-dessus.

Art. 312.

R. C. - 223
R. M. - 134

Lorsqu'un train léger se trouve en détresse et que la machine n'est pas en état de rouler par ses propres moyens, le Chef de train, s'il ne trouve pas à faire porter la demande de secours par un Agent de la Voie, la porte lui-même si le poste de secours le plus voisin se trouve

- R. C. - 223 } du côté où il doit assurer la protection. Dans le cas contraire, il fait
R. M. - 134 } porter la demande de secours par le Chauffeur ou, à défaut, par le
Mécanicien.
En cas de demande d'une machine de secours à contre-voie, les prescriptions des articles 184 et 245 du Règlement Général des Chefs de gare doivent être observées.

Art. 313.

- R. C. - 224 } Lorsqu'un train, désigné comme train léger sur le Livret de marche,
R. M. - 135 } vient à dépasser exceptionnellement l'une ou l'autre des limites de composition fixées par l'article 304, il perd sa qualité de train léger et doit être transformé en train ordinaire de voyageurs ou de marchandises. Il est alors soumis, notamment pour la composition et la circulation, aux règles prescrites par le Règlement Général des Chefs de gare pour les trains ordinaires.

Toutefois, il reste soumis, en cas d'arrêt en un point dépourvu de signaux fixes, aux règles de couverture précisées aux articles 311 et 311 bis du présent Règlement.

Le Chef de gare où se fait la transformation du train léger en train ordinaire doit le notifier par écrit au Mécanicien ou au Chef de train.

TABLE DES MATIÈRES

	Articles.	Pages.
ADMISSION, dans les gares ou sur la ligne, de personnes étrangères au service	261 à 296	131
AGENT spécial de la voie unique.	233 et 255	114
AILLÉURS (service des).	90 à 98	49
ANNONCE des retards dans la marche des trains sur la voie unique.	143 à 149-241	72-117
ARRÊT des trains sur la voie.	95-224-237	56-100-116
ATTACHE (rupture d')	231 et 253	112-123
ATTRIBUTIONS des Chefs de gare.	1 à 6	7
AVIS à donner aux autorités locales en cas d'accident.	302 et 303	148
BALLAST	125 à 142	66
BLOCK-SYSTÈME	58-63	30-38
BOITES de secours et de pansement.	280 à 288	141
CESATION du pilotage	204 à 208	97
CHANGEMENTS de croisements	242 et 243	117
— garages.	150 à 159	74
CIRCULATION dans les gares, sur la voie et dans les trains, des divers représentants de l'Administration publique.	257 à 263	128
CIRCULATION des machines isolées.	120 à 123	65
— des trains en général.	49 à 106	32
— — sur la double-voie	107 à 232	61
— — sur la voie unique	233 à 254	114
— de trains de troupes pendant la nuit.	83 à 87	54
— sur les machines ou dans les wagons de service.	267 à 271	133
— temporaire sur une seule voie.	188 à 250	91
CLOCHES électriques	236	115
COMMUNICATIONS à faire par les Chefs de gare aux Inspecteurs du Contrôle de l'Etat	289 à 294	142
COMPARTIMENTS réservés dans les trains de voyageurs	272 et 273	135
COMPOSITION des trains.	29 à 48	23
AGENTS des trains	88 à 96	53
CORSE de communication avec le Mécanicien.	31	24
CORRESPONDANCES des trains aux points de bifurcation.	160 à 162	79
CRÉATION de trains destinés à remplacer, sur une partie de leur parcours, des trains de voyageurs en retard.	163 et 164	81
CROISEMENTS des trains sur la voie unique	238 à 250	116
DEMANDES de secours (double voie).	223 à 230	108
— (voie unique).	245 à 249	120
DÉPART des trains	52 à 55	34

	Articles.	Pages.
DÉPART et circulation des trains (Agents des trains)	89 à 91	54
DÉANGAGEMENTS dans la marche des trains.	143 à 150	72
DÉSIGNATION des voies	7 et 8	10
DÉTRESSES.	182 à 187	87
DISPOSITIFS divers concernant les voyageurs.	274 à 283	137
FRAIS	36 à 48	29
GARAGES accidentels (Agents des trains)	221 et 222	108
— (changements de)	159 à 159	74
GARAGES des trains (Agents des trains).	33	33
— (Gares).	68 à 71	39
INTERCEPTIONS entraînant l'établissement d'un double pilo- tage	219 et 220	106
INTERCEPTIONS résultant de travaux pevés	209	99
— — détresses ou d'accidents de trains.	214 à 218	104
— occasionnées par des causes non prévues, etc.	210 à 213	100
INTERVALLES à maintenir entre les trains se succédant sur la même voie.	49 et 50	32
MACHINES de secours.	163 à 181	81
— (voie unique).	250 à 252	122
MANŒUVRES.	72 à 82	41
MÉCANICIENS.	97 à 106	57
MESURES d'ordre divers.	253 à 303	128
MODIFICATIONS à la marche de deux trains marchant dans le même sens (voie unique)	214	119
MODIFICATIONS dans l'ordre de succession des trains de même sens.	159 à 159	74
MODIFICATIONS de service (voie unique).	231 et 235	114
NOMBRE de freins à placer dans les trains	46 à 48	29
OBJETS dont les Agents des trains doivent être munis.	88	53
OBSTACLES à la circulation aperçus sur la voie opposée à celle parcourue par un train.	232	113
PASSAGE des trains aux gares où ils ne s'arrêtent pas	56 à 59	36
— — s'arrêtent	60 à 67	37
PILOTAGE	188 à 220	91
— (Cessation de)	204 à 208	97
— (Double).	210 et 220	106
RALENTISSEMENT des trains en marche	94 à 96	56
REGISTRE des Réclamations	284	141
REGISTRE des Retards.	285	141
RESPONSABILITÉS, Attributions.	1 à 6	7
RUPTURES d'Attelages	187 et 211	90-112
— (voie unique)	253	125
SIGES	163 à 181	81
— (voie unique).	250 à 252	122
SENS de la circulation des trains	8 et 107	10-61
SERVICE des aiguilleurs.	20 à 28	49

	Articles.	Pages.
SERVICE des mécaniciens dans les gares	97 à 100	57
SIGNAUX (voie unique)	236 et 237	115
SURVEILLANCE des voies dans les gares	7 à 28	10
SURVEILLANCE générale (Agents des trains)	92	55
TÉLÉPHONE	254	126
TRAINS (Composition des)	29 à 48	21
— de voyageurs	36 à 41	25
— de marchandises	42 à 45	28
— Facultatifs	108 à 112	62
— Supplémentaires	113 à 116	63
— Spéciaux	117 à 119	64
— Dédoubleés	115	64
— Extraordinaires et facultatifs (voie unique)	234-235	114
— (Freins)	56 à 58	29
— (Départs)	52 à 53	31
— (Départs et circulation) Agents des trains	80 à 91	34
— (Garages des)	68 à 71	39
— (Agents des)	93	53
— Légers	r. VIII	149
— en retard	143 à 149	72
— — (Voie unique)	251	117
USAGE du Téléphone (voie unique)	254	126
VOIE unique	233 à 254	114
WAGONS de choc	37	26