

Référentiel Infrastructure

Règlement S2C

Circulation des trains

Édition 01 Janvier 1977

Version 17 du 14 avril 2006

Applicable au 10 décembre 2006

IN-1514

Émetteur : Direction Déléguée Système d'Exploitation et sécurité



Sommaire

PREAMBULE	1
CIRCULATION DES TRAINS	2
Article 1. Réservé.....	2
Article 2. Objet.....	2
CHAPITRE 1 REGLES DE CIRCULATION.	3
Article 101. Désignation des trains.	3
Article 102. Garage – Intersion – Changement de croisement.....	4
Article 103. Arrêt des trains.	5
Article 104. Suppression d’un arrêt régulier.	6
Article 105. Respect des arrêts facultatifs – Conditions de remise en marche.....	7
Article 106. Respect de l’horaire.....	8
Article 107. Circulation en avance.....	8
Article 108. Limites des parcours à circulation en avance.....	10
Article 109. Déviation d’un train.....	11
Article 110. Circulation d’un train sur voie de service.....	12
CHAPITRE 2 DEPART DES TRAINS	13
Article 201. Autorisation de départ.	13
Article 202. Agents chargés de donner l’autorisation de départ.....	13
Article 203. Modalités de l’autorisation de départ donné par un agent sédentaire.....	15
Article 204. Modalités de l’autorisation de départ donné ou transmise par l’agent d’accompagnement	16
Article 205. Obligations de l’agent autorisant le départ.	16
Article 206. Formation et service du train avant le départ.	18
Article 207. Prescriptions concernant le conducteur lors du départ.	18
Article 208. Arrêt d’un train après le départ.....	20
Article 209. Lignes à signalisation de cabine et sections de ligne à double signalisation lorsque la signalisation de cabine est en service. Prescriptions particulières concernant le conducteur et l’agent-circulation lors de la mise en marche.....	21
CHAPITRE 3 RECEPTION DES TRAINS	22
§ 1. Réception sur voie principale	22
Article 301. Choix de la voie de réception.	22
Article 302. Point d’arrêt des trains reçus sur voie principale.....	22
Article 303. Gares et voies d’arrêt général.	23
§ 2. Réception sur voie de service.	23
Article 304. Principes.	23
Article 305. Point d’arrêt des trains reçus sur voies de service par entrée directe.	24
Article 306. Réception d’un train sur voie de service par refoulement.	24
§ 3. Réception sur voie (principale ou de service) occupée	25
Article 307. Réception sur voie occupée.....	25

CHAPITRE 4 PROTECTION DES TRAINS VIS-A-VIS DES TRAINS DE MEME SENS –	
PROTECTION ARRIERE.	26
§ 1. Règles générales.....	26
Article 401. Principes.	26
§ 2. Dispositions applicables aux trains à protection arrière.....	26
Article 402. Trains à protection arrière – Définition.	26
Article 403. Arrêt normal dans une gare.	26
Article 404. Arrêt normal dans un établissement P.L. ou arrêt prescrit en pleine voie.....	27
Article 405. Arrêt par les signaux d’un poste et arrêt accidentel à un poste.....	27
Article 406. Arrêt accidentel en pleine voie.	27
Article 407. Exécution de la protection d’un train arrêté en pleine voie.	28
CHAPITRE 5 INCIDENTS DE CIRCULATION.....	29
§ 1. Trains circulant dans des conditions dangereuses.	29
Article 501. Mesures à prendre lorsqu’un train circule dans des conditions dangereuses.....	29
Article 502. Surveillance des trains en marche.....	30
Article 503. Dispositifs d’arrêt aval (carrés, sémaphores P.R.,...).	31
§ 2. Incidents survenant à un train en pleine voie.	31
Article 504. Visite d’un train en pleine voie.....	31
Article 505. Circulation d’un train à la suite d’un incident survenu à un véhicule (boîte chaude,...).	32
Article 506. Rupture d’attelage.....	33
Article 507. Train déraillé en pleine voie.	34
Article 508. Partie de train laissée en pleine voie.....	35
Article 509. Secours par l’arrière d’un train en détresse.	35
Article 510. Pousse de véhicules.	36
§ 3. Danger sur la voie.	37
Article 511. Choc ou mouvement anormal ressenti par un agent d’un train – Présomption de danger sur la voie parcourue.	37
§ 4. Faits en liaison avec le cantonnement.....	38
Article 512. Signalement des faits en liaison avec le cantonnement.	38
§ 5. Dérive.	38
Article 513. Avis à donner en cas de dérive.	38
Article 514. Mesures à prendre par les agents avisés d’une dérive.	39
Article 515. Mesures à prendre après l’arrêt d’une dérive.	39
Article 516. Dérive d’un train.....	40
CHAPITRE 5BIS LIGNES EQUIPEES DE SIGNALISATION DE CABINE INCIDENTS DE CIRCULATION. 41	
Article 517. Détection de boîtes chaudes.	41
Article 518. Rôle du conducteur d’un train arrêté par suite de la détection d’une boîte chaude.....	41
Article 519. Acheminement d’un train comportant une boîte chaude. Circulation d’un train jusqu’à l’évitement le plus proche.....	41
Article 520. Choc ou mouvement anormal ressenti par un agent d’un train. Présomption de danger sur la voie parcourue.	42

CHAPITRE 6	DISPOSITIONS DIVERSES.	43
Article 601.	Pousse d'un train.	43
Article 602.	Transbordement des voyageurs à la suite d'une obstruction de voie.	43
Article 603.	Circulation des trains acheminant des chargements exceptionnels.	44
Article 604.	Chasse-neige.....	45
Article 605.	Tunnel à mauvaise aération.....	45
Article 606.	Tunnels dans lesquels le retour en arrière est admis sans formalités préalables.....	46
FICHE D'IDENTIFICATION	47

Préambule

Dans le cadre de l'évolution des dispositions liées au freinage des trains du règlement S 7 A, les prescriptions de l'article 509.2 relatives au nombre d'essieux des trains de voyageurs devant être freinés en cas de secours sont devenues caduques. Par ailleurs et par souci de simplification, la règle de circulation de ces trains à la vitesse de 50 km/h a été supprimée.

Cette version 17 est l'occasion d'apporter les modifications suivantes :

- suppression du départ des trains par haut-parleur (Article 203.3), ce mode d'autorisation peu utilisé pouvant engendrer des risques de confusion et des départs de trains inopinés ;
- formalisation de l'obligation de s'assurer que l'équipement d'un train en personnel est conforme aux prescriptions correspondantes avant d'autoriser le départ de ce train (Article 205), cette précision étant nécessaire dans le cadre du respect du système de sécurité ;
- suppression des dispositions relatives aux sémaphores de BM situés au droit ou aux abords immédiats du bâtiment voyageurs (Article 205.3, DC1 et article 207.4a, DC2), ces types de sémaphore n'existant plus.
- modification du texte relatif à la reprise des circulations sur la (ou les) voie voisine de celle où se situe un train ayant donné lieu à une boîte chaude (Article 505.2), pour des raisons de mise en cohérence de textes.

Circulation des trains

Article 1. Réserve.

Article 2. Objet.

1. Le présent règlement est destiné à fixer les dispositions concernant :

- les règles de circulation, le départ et la réception des trains ;
- la protection des trains vis-à-vis des trains de même sens ;
- les mesures à prendre en cas d'incident de circulation ;
- certains cas tels que transbordement des voyageurs.

2. Les dispositions de ce règlement sont également applicables aux trains circulant, en double voie, en sens inverse du sens normal de circulation lorsqu'il n'est pas prescrit de règles particulières pour ces trains.

Lorsque les mesures à prendre dans une situation déterminée diffèrent suivant le type de block, le conducteur d'un train circulant en sens inverse du sens normal opère comme prévu :

- en B.A. lorsqu'il circule à contresens sur I.C.S.,
- en B.M. lorsqu'il circule à contresens sur V.U.T. ou à contre-voie.

Chapitre 1 Règles de circulation.

Article 101. Désignation des trains.

1. Pour l'application des règlements sur la circulation, les trains à marche tracée sont désignés par le numéro de leur marche, les trains à marche indéterminée par un numéro pris dans une série définie selon les principes figurant au L.M.Tr.

Dispositions Complémentaires

1. Pour un train à marche tracée, la désignation est complétée, lorsque cela est nécessaire, par l'indication :
 - de la nature du train ou de son indice (ou code) de composition si le numéro ne permet pas une identification suffisante,
 - de la destination réelle du train si celle-ci ne coïncide pas avec le terminus de la marche tracée.
2. Pour un train à marche indéterminée, la désignation est complétée, lorsque cela est nécessaire, par l'indication :
 - de la nature du train ou de son indice (ou code) de composition,
 - de son origine, de sa destination et des arrêts qui lui sont imposés. Sur lignes à voie unique, ces renseignements sont donnés au conducteur sur le bulletin de composition ou, à défaut, par un avis écrit. Sur les autres lignes, ils peuvent être donnés verbalement.
2. L'horaire de chaque train à marche tracée est indiqué dans un document horaire (L.M.Tr., fiche-train, Avis-train ou Avis-travaux tenant lieu d'Avis-train, ...) ou par une dépêche ou un avis écrit remis par un dépôt ou par une gare aux agents intéressés (conducteurs, agents d'accompagnement lorsqu'ils assurent le service du train dans les établissements desservis).

Dispositions Complémentaires

1. En cas de besoin, un train M.I. peut avoir un horaire approximatif qui est indiqué au conducteur par Avis-train, par Avis-travaux tenant lieu d'Avis-train, par dépêche ou par avis écrit.
2. L'horaire de chaque train comporte normalement l'indication de certaines particularités de circulation du train par rapport aux autres trains (croisement, ordre de passage à une bifurcation ...).

Sur lignes régulées à double voie ou à voie banalisée, ces particularités, notamment pour les trains spéciaux, peuvent ne pas être indiquées à l'avance, le Régulateur donnant aux gares et postes intéressés les instructions utiles.

Article 102. Garage – Interversiion – Changement de croisement.

1. Les agents-circulation peuvent d'entente entre eux - sur ligne régulée sur instructions du Régulateur - modifier l'ordre normal de circulation des trains :

- en garant ou en retenant un train lorsque ce train risque de gêner un train plus rapide (ou ayant priorité),
- en expédiant un train devant normalement être garé pour un autre si ce train peut, par suite du retard du second train ou par suite de l'avance qu'il est lui-même autorisé à prendre, poursuivre sa marche jusqu'à un autre point de garage.

De plus, en voie unique, l'ordre normal de circulation des trains peut être modifié lorsque le retard ou l'avance d'un train nécessite de déplacer le point de croisement de deux ou plusieurs trains de sens contraire.

Dispositions Complémentaires

1. Le Régulateur ou, sur ligne non régulée, l'agent-circulation qui est appelé à modifier l'ordre de circulation des trains, doit tenir compte des circonstances susceptibles de retarder ou d'accélérer le dégagement de la voie devant le train intéressé : garage par entrée directe ou par refoulement, longueur des cantons de block; perte ou gain prévisible dans la marche, profil de la ligne, etc.
2. Afin d'éviter que l'expédition d'un train ne gêne dans sa marche un train plus rapide ou prioritaire, tout agent expédiant un train origine ou garé doit tenir compte de l'ordre réel de circulation des trains ; sur ligne régulée, il doit, s'il y a lieu, provoquer les instructions du Régulateur. La Consigne de régulation fixe, s'il y a lieu, les règles particulières à observer.

2. Les trains peuvent être garés (en dehors du cas où ils sont reçus sur les voies à quai dédoublant les voies principales dans les gares) :

- soit sur des voies équipées à cet effet :
 - accessibles en pointe : évitements de circulation (dédoubléments de la voie principale) ou garages de circulation (voies de service),
 - accessibles par une manœuvre de refoulement : voies de garage (voir art. 306) ;
- soit sur des voies de service quelconques: voies d'un faisceau de triage, ...

Les trains transportant des voyageurs ne doivent normalement être garés que sur des voies principales.

L'agent qui doit garer un train choisit la voie de réception en fonction de la longueur du train à recevoir.

Disposition Complémentaire

En double voie, le garage d'un train sur une voie principale de sens contraire ne peut être effectué que dans une gare et doit être exceptionnel.

Article 103. Arrêt des trains.

A - Différents types d'arrêts.

On distingue :

- les **arrêts normaux**, auxquels sont assimilés les **arrêts prescrits**,
- les **arrêts par les signaux d'un poste**,
- les **arrêts accidentels**.

1. Arrêts normaux

Ce sont les arrêts prévus par les documents horaires. Ils peuvent être **réguliers** ou **facultatifs**.

a) Arrêts réguliers

Ils doivent toujours être respectés, sauf en cas d'application des dispositions de l'article 104.

Ceux imposés pour les seuls besoins du service (arrêt pour croisement en voie unique, ...) sont dits "arrêt de service" et repérés par la lettre S placée à gauche ou au-dessous des heures de stationnement du train.

b) Arrêts facultatifs

Ils ne sont respectés que si les besoins de la circulation ou le service du train le nécessitent (voir art. 105).

Ce sont :

- sur les lignes à double voie ou à voie banalisée, régulées et à circulation en avance (voir art. 107), certains arrêts prévus pour les seuls besoins de la circulation (dépassement, croisement en voie banalisée, ...). Ils sont dits "**arrêt-circulation**" ou "arrêt [C]" et repérés par le signe [C] placé à gauche ou au-dessous des heures de stationnement du train,
- certains arrêts concernant les trains automoteurs, repérés par la lettre X placée à gauche ou au-dessous des heures de stationnement du train,
- les arrêts prévus pour les seuls besoins du service (relais de personnel de conduite, ...) dits "arrêt de service" et repérés par le signe [S] placé à gauche ou au-dessous des heures de stationnement du train.

2. Arrêts prescrits

Assimilés aux arrêts normaux, ils sont ordonnés par le P.C. et, dans les cas prévus par les règlements et consignes, par les agents des gares et du service de maintenance de l'infrastructure.

L'ordre d'arrêt correspondant est donné au conducteur par écrit, par téléphone ou par radio ⁽¹⁾ ; s'il y a lieu, l'agent d'accompagnement et l'agent de l'établissement desservi sont également avisés de cet arrêt.

3. Arrêts par les signaux d'un poste

Les dispositions relatives à ces arrêts sont indiquées aux Règlements S1A et S1B.

⁽¹⁾ ou de vive voix s'il est donné par un agent du service de maintenance de l'infrastructure ayant pris place sur l'engin moteur.

4. Arrêts accidentels

Les arrêts autres que ceux repris aux points 1, 2 et 3 ci-dessus sont dits "accidentels", par exemple arrêt à la suite d'un incident pour donner une information aux agents sédentaires, arrêt en pleine voie par un signal d'arrêt à main.

B - Conditions de remise en marche après un arrêt

1. Arrêt dans un établissement

Les conditions de remise en marche d'un train après arrêt dans un établissement figurent :

- à l'article 105 pour les arrêts facultatifs,
- au chapitre 2 pour les autres arrêts.

2. Arrêts en pleine voie

En cas d'arrêt **prescrit** en pleine voie, l'autorisation de départ est donnée par l'agent d'accompagnement chargé du service du train ⁽¹⁾ si le train comporte un tel agent et si l'arrêt est motivé par ce service ; dans les autres cas, le conducteur repart de lui-même si rien ne s'y oppose.

En cas d'arrêt **accidentel** en pleine voie, le conducteur repart de lui-même, si rien ne s'y oppose, en appliquant les dispositions correspondantes du Règlement S1A.

Article 104. Suppression d'un arrêt régulier.

Un train peut (sur ligne régulée avec l'accord du Régulateur) être autorisé à passer sans arrêt dans une gare (autre que d'arrêt général) où il a un arrêt régulier, s'il n'a pas de service à y effectuer et si rien ne s'y oppose par ailleurs.

L'agent-circulation fait si possible donner cette autorisation verbalement au conducteur par une gare d'arrêt précédente ou par radio. En outre, dans une gare de voie unique, l'agent chargé de donner l'autorisation de départ doit présenter au conducteur le signal à main de départ lorsque le train se présente en gare ; le conducteur accuse réception par un coup de sifflet bref ; il doit être en mesure de s'arrêter avant d'engager le croisement de l'aiguille de sortie si ce signal ne lui est pas présenté.

Dans le cas où le conducteur n'a pu être informé à l'avance, l'agent chargé de donner l'autorisation de départ peut néanmoins supprimer l'arrêt du train dans sa gare en présentant au conducteur le signal à main de départ lorsque le train se présente en gare ; le conducteur accuse réception par un coup de sifflet bref.

Dispositions Complémentaires

1. Un train peut également être autorisé à passer sans arrêt dans un établissement P.L.; l'autorisation est si possible donnée verbalement au conducteur par l'agent-circulation de la gare d'arrêt précédente, le cas échéant sur la demande de l'agent d'accompagnement (ou éventuellement de l'agent sédentaire de l'établissement P.L). Le passage sans arrêt a lieu sans formalités. Dans le cas où le conducteur n'a pu être informé à l'avance, l'autorisation de passer sans arrêt peut lui être donnée verbalement par l'agent d'accompagnement.
2. Certaines gares "d'arrêt général" peuvent être franchies sans arrêt par des trains désignés, dans des conditions précisées au L.M.Tr.

⁽¹⁾ agent du service des trains ou du service des gares, agent du service de maintenance de l'infrastructure pour les trains de travaux

Article 105. Respect des arrêts facultatifs – Conditions de remise en marche.

1. Lorsqu'un arrêt [C] est prévu dans l'horaire d'un train, **l'aiguilleur doit normalement prendre les mesures utiles pour arrêter et retenir ce train**. Si cet arrêt peut être supprimé, le Régulateur doit prévenir l'aiguilleur en temps utile.

Un arrêt [C] n'est observé par le conducteur que si cet arrêt lui est confirmé par la fermeture des signaux utiles, ou bien lui est imposé en application du R.G.S. (réception sur voie de service, ...).

Lorsqu'un conducteur a observé un arrêt [C] sur voie principale, il peut se remettre en marche de lui-même, si rien ne s'y oppose, après l'ouverture du signal qui le retenait ; toutefois, si, exceptionnellement, des agents de la gare avaient participé à une opération sur le train (telle que visite, essai de frein, etc.), le conducteur devrait recevoir une autorisation de départ.

Lorsque l'arrêt [C] est observé sur voie de service, le conducteur doit dans tous les cas recevoir une autorisation de départ.

Disposition Complémentaire

La Consigne de régulation peut prévoir que, contrairement aux dispositions du 1^{er} alinéa ci-dessus, l'aiguilleur ne prend les mesures utiles pour arrêter et retenir le train que sur instructions du Régulateur.

2. Les arrêts facultatifs repérés par la lettre X (concernant les trains automoteurs) ont lieu :
 - sur un signe de l'agent de l'établissement ou des voyageurs se trouvant sur le quai, s'il y a des voyageurs à prendre ;
 - sur l'ordre donné au conducteur par l'agent d'accompagnement chargé du service du train (verbalement à l'arrêt précédent ou au moyen d'un coup bref du dispositif de correspondance émis en temps utile), s'il y a des voyageurs à laisser.

Le conducteur qui a observé un arrêt facultatif repéré par la lettre X repart dans les mêmes conditions que s'il s'agissait d'un arrêt régulier.

Disposition Complémentaire

En cas de remplacement du train automoteur par un train ordinaire, les arrêts facultatifs deviennent réguliers. Il en serait de même en l'absence d'agent d'accompagnement ou si ce dernier ne pouvait communiquer avec le conducteur (celui-ci devant alors en être avisé).

3. Les arrêts facultatifs de service (arrêts [S]) sont respectés, même si les signaux sont ouverts, lorsque le conducteur est avisé de leur nécessité (par sa commande, par une gare d'arrêt précédente, ...).

Après un arrêt [S], le conducteur part de lui-même, si rien ne s'y oppose, lorsque l'opération qui a motivé l'arrêt est exécutée.

Article 106. Respect de l'horaire.

1. Sauf dans les cas de circulation en avance définis à l'article 107 ci-après, un train à marche tracée ne doit pas circuler en avance sur son horaire.

Pour ce qui concerne les heures **de passage et d'arrivée, une avance ne devant pas excéder 3 minutes** est néanmoins admise ; le conducteur peut, en particulier, utiliser cette possibilité pour compenser une perte de temps prévue en aval (limitation temporaire de vitesse, ...). Toutefois, sur certaines sections de ligne, et pour certains trains spécialement repérés aux documents horaires, les conducteurs doivent s'efforcer de respecter l'heure exacte au passage et à l'arrivée.

En cas de retard, le conducteur doit s'efforcer de **regagner le temps perdu**, sans dépasser toutefois la vitesse-limite qui lui est permise et en respectant les règles de conduite de son engin moteur.

2. Lorsqu'un train subit un retard, ce retard doit être annoncé aux gares et postes intéressés :

- sur les lignes régulées, dans les conditions prévues par la Consigne de régulation,
- sur les autres lignes, par dépêche, de gare à gare et, le cas échéant, de poste à poste, dans les conditions ci-après :

- retard probable :

par l'agent-circulation dès qu'il prévoit ou est informé qu'un train ne pourra partir (ou passer) que 10 minutes au moins après son heure réglementaire de départ (ou de passage), sous la forme : "train n°..... aura environ minutes de retard au départ de". Cette annonce est ensuite complétée par l'annonce du retard réel ;

- retard réel :

par l'agent-circulation dès que le retard atteint 10 minutes, sous la forme : "train n° partie de (ou passé à) avec minutes de retard".

L'annonce du retard est modifiée lorsque celui-ci varie de 10 minutes au moins.

Disposition Complémentaire

La Consigne Organisation de la circulation sur ligne non régulée peut prévoir, si les nécessités du service l'exigent, l'annonce de retards inférieurs à 10 minutes.

3. Sur les lignes à double voie ou à voie banalisée, régulées et équipées d'une liaison radio avec les trains, le Régulateur peut, s'il l'estime avantageux pour le service, prescrire par radio à un conducteur de ralentir sa marche afin d'arriver à un point précis (établissement, signal d'une bifurcation, ...) à une heure donnée.

Article 107. Circulation en avance.

1. Sur certaines lignes désignées au L.M.Tr. par la mention "**ligne à circulation en avance**", les trains peuvent, lorsque cette mesure présente un avantage pour le service, circuler avec une avance supérieure à 3 minutes dans les cas et sous les conditions indiqués aux points 2 à 6 ci-après.

Disposition Complémentaire

Sur les lignes ci-dessus l'attention des agents responsables de l'ouverture en temps utile des signaux normalement fermés et du dégagement des voies principales par les manœuvres est attirée sur la nécessité de se tenir renseignés sur la circulation des trains, notamment de ceux visés aux points 4, 5 et 6 ci-dessous.

2. Sur les lignes à circulation en avance, les trains ne transportant pas de voyageurs peuvent, si rien ne s'y oppose, être expédiés et **circuler en avance sur ordre** jusqu'à une gare **d'arrêt régulier** fixée :

- sur ligne régulée, sur instructions ou avec l'accord du Régulateur,
- sur ligne non régulée, après entente entre les agents-circulation intéressés.

Selon le cas, il est fait application des dispositions ci-après :

a) En double voie et en voie banalisée

L'ordre de circuler en avance est donné au conducteur de vive voix, par téléphone ou par radio, par l'agent qui expédie le train, sous une forme telle que :

"Train n°, avance de minutes à partir de jusqu'à".

Le conducteur annote en conséquence son bulletin de traction.

Sauf en cas de dérangement du téléphone, l'agent-circulation (ou le Régulateur sur indication de la Consigne de Régulation) qui donne ou fait donner l'ordre de circuler en avance avise les gares ou postes intéressés, sous la forme :

"Train n° en avance de minutes à partir de jusqu'à".

b) En voie unique

Seules les lignes régulées peuvent être désignées "ligne à circulation en avance". Sur ces lignes, seul le Régulateur peut autoriser la circulation d'un train en avance et à la condition d'avoir avisé au préalable les gares intéressées sous la forme indiquée en a) ci-dessus.

L'ordre de circuler en avance est donné au conducteur, par écrit ou par dépêche, par l'agent qui expédie le train, sous la forme :

"Train n°, avance de minutes à partir de jusqu'à".

3. Sur les lignes à double voie ou à voie banalisée, à circulation en avance et régulées, lorsque l'avance résulte d'un arrêt régulier supprimé, le conducteur d'un train ne transportant pas de voyageurs peut circuler sans formalités jusqu'à la prochaine gare d'arrêt régulier avec l'avance ainsi acquise (voir art. 108).

Il en est de même lorsqu'un tel train n'a pas à observer un arrêt [S], un arrêt [C] ou lorsque la durée de l'arrêt [C] a été réduite.

Sauf en cas de dérangement du téléphone, l'avance prise est annoncée aux gares et postes intéressés dans les mêmes conditions qu'au point 2 ci-dessus.

4. Sur les lignes à double voie ou à voie banalisée, à circulation en avance, les conducteurs des trains de toute nature peuvent, pour compenser une perte de temps prévue en aval et ayant fait l'objet d'un Avis (limitation temporaire de vitesse, I.T.C.S.) prendre d'eux-mêmes ⁽¹⁾, entre la dernière gare d'arrêt précédant la zone de limitation de vitesse et cette zone, une avance égale à la valeur du temps alloué au train pour la limitation de vitesse sans dépasser 5 minutes (10 minutes sur les lignes désignées au

⁽¹⁾ Sauf indication contraire du Régulateur donnée par radio.

L.M.Tr. par la mention : "Ligne sur laquelle les trains peuvent prendre d'eux-mêmes une avance atteignant 10 minutes".

Toutefois, cette dernière possibilité ne concerne pas les trains aptes aux vitesses supérieures à 160 km/h sur les sections de ligne où la vitesse-limite indiquée au L.M.Tr. pour leur catégorie est supérieure à 160 km/h).

Disposition Complémentaire

Le temps alloué pour les limitations temporaires de vitesse ou la circulation à contresens sur I.T.C.S. est porté à la connaissance des conducteurs par l'Entreprise Ferroviaire¹.

5. Sur les lignes à double voie ou à voie banalisée, à circulation en avance et régulées, équipées d'une liaison radio avec les trains, le Régulateur peut, s'il l'estime avantageux pour le service, demander par radio à un conducteur s'il lui paraît possible de prendre de l'avance afin d'arriver à un point précis (établissement, signal d'une bifurcation,...) à une heure donnée.

Si, compte tenu de la position de son train sur la ligne, de la charge remorquée et du type d'engin moteur, le conducteur estime qu'il lui est possible d'arriver au point fixé à l'heure demandée, il en informe le Régulateur qui peut alors lui prescrire de respecter cette heure d'arrivée.

En pareil cas, le conducteur s'efforce de parvenir au point indiqué à l'heure prescrite, tout en respectant la vitesse-limite qui lui est permise et les règles de conduite de son engin moteur.

Disposition Complémentaire

Pour les trains transportant des voyageurs, l'heure prescrite par le Régulateur ne doit pas entraîner une avance de plus de 5 minutes par rapport à l'heure prévue aux documents horaires.

6. Sur certaines lignes à double voie ou à voie banalisée, à circulation en avance et régulées, les trains ne transportant pas de voyageurs peuvent avoir un **horaire indicatif**, repéré au L.M.Tr. par le signe < placé à droite des heures de passage ou de stationnement.

Un train à horaire indicatif peut, si rien ne s'y oppose, être expédié en avance sans formalités ; au départ d'une gare l'accord du Régulateur doit être obtenu.

Le conducteur d'un tel train peut de lui-même, en cours de route, prendre de l'avance sur l'horaire indicatif sans dépasser toutefois la vitesse-limite qui lui est permise et en respectant les règles de conduite de son engin moteur.

Article 108. Limites des parcours à circulation en avance.

Les avances prises par un train en application des points 3, 4, 5 et 6 de l'article 107 peuvent être conservées sur le parcours à double voie ou sur voie banalisée, à circulation en avance, jusqu'à la première gare d'arrêt régulier de ce train.

Les avances prises en application de l'article 107 peuvent se cumuler jusqu'à cette même gare.

⁽¹⁾ Le Gestionnaire d'Infrastructure Délégué en ce qui concerne ses conducteurs.

L'avance à l'arrivée à la première gare d'arrêt régulier est résorbée par le stationnement à moins qu'il soit fait à nouveau application des dispositions de l'article 107 si rien ne s'y oppose.

Disposition Complémentaire

Lorsqu'un train en provenance d'une ligne à double voie ou à voie banalisée se présente en avance, en application de l'article 107, dans la gare de jonction avec une ligne à voie unique à circulation en avance, l'avance acquise ne peut être conservée sur la voie unique que si le Régulateur l'a autorisée. Dans ce dernier cas, cette gare donne au conducteur (s'il y a lieu après avoir arrêté le train) l'ordre de circuler en avance (art. 107.2).

Article 109. Déviation d'un train.

Lorsqu'un train doit être dévié de son itinéraire normal et dirigé :

- dans une direction géographique différente de celle qui résulte de cet itinéraire (détournement),
- dans une direction réservée généralement à des circulations d'une autre nature que la sienne ou vers une voie ne comportant pas les installations nécessaires au service du train (train transportant des voyageurs dirigé vers une voie de service ou vers une voie ne comportant pas de quai,...),

l'aiguilleur, s'il y a lieu sur instructions de l'agent-circulation, doit arrêter le train au signal protégeant l'aiguille de la bifurcation, ou tout au moins avant que le train n'engage cette aiguille ; il avise ensuite verbalement le conducteur de la modification de son itinéraire.

Disposition Complémentaire

L'aiguilleur n'a pas à arrêter les trains :

- lorsqu'il a l'assurance que le conducteur a été avisé par une gare d'arrêt précédente ou par radio ;
- lorsque le train doit circuler sur une voie autre que celle normalement empruntée :
 - s'il s'agit d'une voie parallèle de même sens, sous réserve que le service du train puisse y être assuré,
 - si la déviation est faite par un itinéraire désigné au L.M.Tr. comme "itinéraire équivalent" et si aucun établissement à desservir ne se trouve sur l'itinéraire que le train aurait dû emprunter.

Article 110. Circulation d'un train sur voie de service.

1. Le conducteur d'un train circulant sur voie de service y observe **la marche en manœuvre** ^(T) sauf dispositions plus restrictives.
2. Le conducteur d'un train reçu sur voie de service doit s'arrêter dans les conditions précisées à l'article 305.1.

Toutefois, sur certaines voies de service utilisées pour la circulation des trains et désignées aux Renseignements techniques du L.M.Tr. comme "voies de circulation", le conducteur n'a pas à s'arrêter lorsque les indications du signal qui l'intéresse (signal propre à la voie sur laquelle il se trouve, T.L.C. ou T.I.P.) l'autorisent à poursuivre son mouvement.

3. Dans le cas exceptionnel où un train transportant des voyageurs doit circuler sur une voie de service, l'agent responsable de l'exécution du mouvement doit en aviser ou en faire aviser le conducteur et vérifier ou faire vérifier tout spécialement l'itinéraire à parcourir (le cas échéant, arrêter les manœuvres susceptibles d'engager la voie empruntée si la protection de celle-ci ne peut être assurée par la mise en position convenable d'appareils de voie).

^(T) Vocabulaire - Annexe 2 au Règlement S0.

Chapitre 2 Départ des trains.

Article 201. Autorisation de départ.

Aucun train ne doit partir d'un établissement où il a un arrêt régulier ou prescrit sans que le conducteur y soit autorisé dans les conditions prévues au présent chapitre ^{(1) - (2)}.

Dispositions Complémentaires

1. Lorsqu'un train a observé un arrêt facultatif, les conditions de sa remise en marche sont indiquées à l'article 105 du présent règlement.
2. Lorsqu'un train passant normalement sans arrêt est arrêté par les signaux d'un poste, les conditions de sa remise en marche sont indiquées par les Règlements S 1 A et S 1 B.

En cas d'arrêt accidentel dans un établissement, le conducteur repart de lui-même, si rien ne s'y oppose, en appliquant les dispositions correspondantes du Règlement S 1 A.

Dans les deux cas ci-dessus, le conducteur doit recevoir une autorisation de départ si des agents de cet établissement ont participé à une opération sur le train telle que visite, essai de frein, etc.

3. La délivrance au conducteur d'ordres ou d'autorisations (franchissement de signaux fermés, circulation en avance,...) ne dispense pas de l'autorisation de départ lorsque celle-ci est imposée en application du présent règlement.

Article 202. Agents chargés de donner l'autorisation de départ.

L'autorisation de départ est donnée au conducteur :

a) soit par un agent sédentaire

Toutefois, s'il s'agit d'un train transportant des voyageurs et muni d'un dispositif de correspondance entre l'agent d'accompagnement chargé du service du train et le conducteur (autorail, élément automoteur, train réversible), l'autorisation de départ sous la forme manuelle (voir art. 203) est, dans les cas suivants, donnée à l'agent d'accompagnement qui la **transmet** au conducteur :

- pour l'expédition de la gare origine,
- après chaque arrêt effectué pour le service voyageurs.

b) soit, dans certains établissements P.L. et, en double voie et voie banalisée, dans certaines gares, par l'agent d'accompagnement chargé du service du train, sauf indication contraire de l'agent sédentaire.

⁽¹⁾ Les conditions de mise en mouvement des évolutions sont traitées dans le Règlement S 8 B

⁽²⁾ Voir par ailleurs les prescriptions des Règlements S 1 A et S 1 B concernant la remise en marche d'un train dans certaines circonstances (disque franchi fermé,...).

Si le train ne comporte pas normalement un tel agent d'accompagnement, le conducteur part de lui-même si rien ne s'y oppose.

Dispositions Complémentaires

1. Dans une gare, l'agent sédentaire qui donne l'autorisation de départ est :
 - soit le chef de service ou un agent habilité désigné par lui,
 - soit un autre agent désigné par la Consigne "Service des trains en gare" ou, à défaut, par la Consigne "Organisation du service de la circulation",
 - soit, à défaut, l'agent-circulation ou un agent habilité désigné par lui,
 - soit le Régulateur dans certains cas indiqués au L.M.Tr.
2. Les cas où l'agent d'accompagnement donne l'autorisation de départ sont répertoriés sur les tableaux horaires par la lettre D placée soit à gauche ou au-dessous des heures de stationnement du train en cause, soit à la suite du nom de l'établissement si cette mesure s'applique à tous les trains ayant un arrêt normal. Toutefois, si la mesure concerne la plupart des établissements d'une section de ligne (le cas échéant, pour certaines catégories de trains) l'obligation faite à l'agent d'accompagnement de donner l'autorisation de départ est indiquée aux Renseignements techniques du L.M.Tr.
3. Lorsque le départ d'un train d'un établissement où un arrêt a été prescrit doit être autorisé par l'agent d'accompagnement, celui-ci en est avisé par écrit ; le conducteur en est informé par une mention inscrite sur l'ordre qui lui est remis en application de l'article 103.
4. Dans un établissement d'une ligne à double voie ou à voie banalisée ou dans un établissement désigné P.L. d'une ligne à voie unique, en cas d'absence exceptionnelle de l'agent sédentaire chargé de donner l'autorisation de départ, l'agent d'accompagnement chargé du service du train peut, de lui-même, autoriser le départ ; si le train ne comporte pas un tel agent, le conducteur part de lui-même, si rien ne s'y oppose. Le conducteur et l'agent d'accompagnement du train sont, si possible, prévenus par une gare précédente.

Dans une gare de voie unique, ces dispositions ne sont applicables que sur instructions données par écrit par la gare précédente ou par dépêche par l'une des gares encadrantes (ou par le Régulateur)
5. Si l'autorisation de départ incombant normalement à l'agent d'accompagnement devait être donnée par l'agent sédentaire, celui-ci devrait, dès l'arrêt du train, en informer l'agent d'accompagnement et s'il y a lieu le conducteur.
6. En cas d'absence exceptionnelle de l'agent d'accompagnement chargé de donner ou de transmettre l'autorisation de départ, le conducteur ainsi que les établissements intéressés du parcours en sont avisés. Dans les établissements où il existe un agent sédentaire, l'autorisation de départ est donnée directement au conducteur par cet agent ; dans les autres établissements, le conducteur part de lui-même après s'être assuré que rien ne s'y oppose.
7. Le départ des trains assurés par certains autorails, éléments automoteurs ou trains réversibles de voitures du parc spécialisé fait l'objet de dispositions particulières figurant :
 - pour les trains équipés du seul conducteur, à l'article 4 de la CG S7B n°7,
 - pour les trains équipés d'un agent d'accompagnement mais ne comportant pas de dispositif de correspondance, au L.M.Tr.

Article 203. Modalités de l'autorisation de départ donné par un agent sédentaire.

L'autorisation de départ donnée par un agent sédentaire peut prendre les formes ci-après :

1. Signal à main de départ (voir Règlement S 1 A).

L'agent qui donne l'autorisation de départ doit s'assurer que le signal est aisément perçu par celui à qui il s'adresse et que, le cas échéant, ce signal ne risque pas d'être pris par les agents d'un autre train comme s'adressant à eux.

2. Signal lumineux de départ (S.L.D.) s'adressant directement au conducteur (voir Règlement S 1 A).

Dispositions Complémentaires

1. En cas de dérangement du S.L.D., ou si les besoins du service le nécessitent, l'autorisation de départ est donnée au moyen du signal à main de départ, par écrit, par téléphone ou par radio.
2. Dans les cas prévus au L.M.Tr., pour les trains transportant des voyageurs et munis d'un dispositif de correspondance entre agent d'accompagnement et conducteur, celui-ci ne doit se mettre en marche qu'après présentation du S.L.D. et réception de deux coups brefs du dispositif de correspondance, quel que soit l'ordre dans lequel il reçoit chacune de ces informations.

3. Départ donné par téléphone, par radio.

L'autorisation de départ est donnée au conducteur par téléphone ou par radio sous la forme :

"Train n°... départ" dans les conditions ci-après :

- par téléphone, sur certaines voies dont le signal de sortie comporte une plaque de demande de départ (voir Règlement S 1 A) ou un téléphone avec voyant d'appel téléphonique (V.A.T.) (voir Règlement S 1 B) ;
- par radio, sur les lignes équipées de liaisons radio avec les trains, sur indication des Renseignements techniques du L.M.Tr. ou d'une Consigne S 4 C ;

4. Départ sur ouverture du signal de sortie.

L'autorisation de départ est donnée directement au conducteur par l'ouverture du signal de sortie lorsque ce signal porte une plaque carrée mi-blanche, mi-verte (voir Règlement S 1 A) ou une pancarte indiquant : "Départ à l'ouverture du signal pour les ... (nature des circulations) se dirigeant vers ... (par exemple numéro de voie, destination, ...)". Le L.M.Tr. peut, exceptionnellement, désigner certains signaux non munis de telles plaques ou pancartes dont l'ouverture constitue l'autorisation de départ pour des mouvements déterminés.

Disposition Complémentaire

S'il est nécessaire de faire franchir de tels signaux d'arrêt fermés, l'autorisation de franchissement constitue l'autorisation de départ (seulement s'il s'agit d'un mouvement désigné par la pancarte ou le L.M.Tr. dans le cas d'un signal non muni d'une plaque carrée mi-blanche, mi-verte).

5. Départ donné par écrit (ou par dépêche).

L'autorisation de départ est donnée par écrit ou par dépêche (à défaut, par exemple, du signal manuel de départ) sous la forme :

" Train n°... départ".

Disposition Complémentaire

L'autorisation de départ donnée par écrit (ou par dépêche) peut être délivrée par avance et sous condition : par exemple, lorsqu'un train stationne sur une voie dont la sortie est commandée par un signal particulier à cette voie, la Consigne " service des trains en gare " peut prévoir la délivrance par avance de l'autorisation de départ sous la forme :

"Train n° ... départ après ouverture du... (désignation du signal retenant le train)".

L'aiguilleur commandant le signal doit être avisé de la délivrance de cette autorisation et prendre les précautions nécessaires pour éviter un départ intempestif.

Article 204. Modalités de l'autorisation de départ donné ou transmise par l'agent d'accompagnement.

Lorsque l'autorisation de départ est donnée ou transmise par l'agent d'accompagnement, elle peut l'être :

- soit au moyen du **dispositif de correspondance**, le cas échéant d'un point quelconque de la rame. S'il s'agit d'une sonnerie de correspondance (ou dispositif équivalent), cette autorisation est constituée par l'émission de 2 coups brefs (● ●) ;
- soit **verbalement**, sous la forme "Départ !" en cas d'absence du dispositif de correspondance ou de dérangement de celui-ci.

Disposition Complémentaire

L'agent d'accompagnement peut aussi utiliser un cornet de poche en émettant 2 coups brefs. Lorsqu'il ne peut être entendu du conducteur, il lui présente, le jour, le bras tendu horizontalement ; la nuit il fait le même geste en présentant le feu blanc de la lanterne.

Article 205. Obligations de l'agent autorisant le départ.

1. L'agent qui donne l'autorisation de départ doit s'assurer :

- s'il y a lieu, que la formation et le service du train sont **achevés** (voir art. 206) ;
- que l'équipement du train en personnel est conforme aux prescriptions correspondantes ;
- qu'il est **l'heure de départ** ;
- que **rien ne s'oppose à l'expédition du train et qu'en particulier le signal de sortie de la voie, s'il en existe un, est ouvert**. Lorsque le départ est autorisé par l'agent d'accompagnement, cette dernière prescription ne lui est imposée que dans les cas prévus par la Consigne « départ des trains » ou la Consigne de desserte (voir ci-après).

Si cela est nécessaire, les vérifications à effectuer par l'agent autorisant le départ, les ententes à réaliser avec les agents participant à la formation et au service du train et éventuellement les tâches de ces agents sont précisées :

- dans la Consigne « service des trains en gare » (ou, à défaut, dans la Consigne « Organisation du service de la circulation ») pour les agents de gare,
 - dans la Consigne « départ des trains » ou la Consigne de desserte, pour les agents d'accompagnement ⁽¹⁾.
2. Si le train part d'un faisceau de voies convergentes dont la sortie est commandée par un signal de groupe, une entente précise, mentionnant le numéro du train et sa voie de départ, doit être réalisée au préalable entre l'agent donnant l'autorisation de départ et l'aiguilleur ainsi que, le cas échéant, avec les autres agents commandant des mouvements sur le même groupe de voies. Si les voies du faisceau sont munies de T.L.C. ou si le signal carré de sortie est muni d'un T.I.P., les prescriptions du Règlement S 1 A concernant ces signaux se substituent aux dispositions ci-dessus.
 3. Si un train est expédié d'une voie dont la sortie est commandée par un signal, la cabine de conduite de l'engin moteur doit, en principe, se trouver en amont de ce signal afin que le conducteur puisse en observer les indications.

Dispositions Complémentaires

1. Dans le cas exceptionnel où la cabine de conduite de l'engin moteur se trouve en aval du signal de sortie, l'agent sédentaire qui donne l'autorisation de départ doit s'assurer que ce signal est ouvert ; si son ouverture n'est pas matériellement possible (signal aubiné par exemple), il s'assure que les autres conditions d'expédition du train sont remplies (tracé correct de l'itinéraire,...).

En B.M., dans le cas où le signal de sortie est groupé avec un ou plusieurs signaux à distance (en particulier lorsqu'il s'agit d'un panneau comportant un ou plusieurs signaux à distance), cet agent doit s'assurer également que ces derniers signaux sont ouverts, ou bien prescrire verbalement au conducteur d'agir comme s'il rencontrait fermés le ou les signaux à distance en question.

2. Certains établissements sont munis de dispositifs renseignant :

- soit sur l'indication présentée par le signal de sortie de la voie intéressée ;
- soit sur l'état d'occupation de la voie jusqu'au poste suivant (ou sur les indications présentées par les signaux de ce poste) ;
- soit sur l'état d'occupation de la voie jusqu'au premier sémaphore ou carré de B.A. (ou sur l'indication présentée par ce signal).

L'agent chargé d'expédier le train tient compte des indications de ces dispositifs et, sauf s'il y a intérêt pour le service, attend pour autoriser le départ qu'ils donnent les indications voulues afin d'éviter au train un arrêt en aval.

⁽¹⁾ Les Notices Générales S 7 A ainsi que les textes réglementaires concernant les agents d'accompagnement indiquent les opérations à effectuer (fermeture des portes, ...) selon les types de matériel.

Article 206. Formation et service du train avant le départ.

1. Les opérations de formation, dans l'établissement origine et dans les établissements où la composition du train est remaniée, sont prescrites par les Règlements S 7 ; elles comprennent également, s'il y a lieu, la visite technique du matériel, la reconnaissance de l'aptitude au transport (R.A.T.), la mise en place (ou la modification) de la signalisation d'arrière, la remise des écritures ainsi que des ordres ou avis aux agents du train.

Le service du train comporte les opérations telles que montée et descente des voyageurs, fermeture des portes, manutention.

2. S'il y a lieu, les agents participant à la formation et au service du train indiquent à l'agent chargé de donner l'autorisation de départ que la partie du service qui les concerne est achevée :
 - soit verbalement ;
 - soit par les moyens de correspondance mis à leur disposition ;
 - soit par le signal manuel "service achevé" exécuté :
 - . le jour, en élevant le bras et en l'agitant lentement ;
 - . la nuit, en faisant le même geste avec le feu blanc de leur lanterne.

Ce signal manuel est répété, s'il y a lieu, de proche en proche par les agents intermédiaires.

En l'absence d'une annonce de départ donnée aux voyageurs par haut-parleur, ou par dispositif lumineux et sonore, l'agent qui va autoriser le départ attire, s'il y a lieu, l'attention des voyageurs et des agents du train en émettant plusieurs coups brefs du sifflet de poche.

Dans les gares où l'agent d'accompagnement chargé du service du train prend son service, l'agent chargé de donner l'autorisation de départ doit obtenir l'assurance que cet agent est bien présent.

Article 207. Prescriptions concernant le conducteur lors du départ.

1. Le conducteur doit, le moment venu, prêter attention à l'autorisation de départ.

Disposition Complémentaire

Lorsque l'autorisation de départ est donnée du côté opposé au poste de conduite, le conducteur demande à l'agent d'accompagnement pouvant se trouver dans la cabine de conduite de l'engin moteur de lui répercuter verbalement l'autorisation de départ sous la forme : "Départ !".

2. **Le conducteur doit toujours s'assurer qu'il ne se trouve, en aval de la cabine de conduite de l'engin moteur, aucun signal d'arrêt s'opposant au départ du train.**

Dispositions Complémentaires

1. Dans le cas exceptionnel où la cabine de conduite de l'engin moteur se trouve en aval du signal de sortie, le conducteur ne doit se mettre en marche que s'il a reçu l'autorisation de départ d'un agent sédentaire sous la forme manuelle, par écrit ou par dépêche.

Toutefois :

- en B.M., ces dispositions ne sont pas applicables dans un établissement P.L. ou dans une gare temporaire fermée au service de la circulation ;
 - en B.A.L., le conducteur est autorisé à se mettre en marche après avoir reçu l'autorisation de départ de l'agent d'accompagnement, sous réserve :
 - . que le délai écoulé depuis le franchissement du signal de sortie n'excède pas 3 minutes,
 - . ou, dans le cas contraire, qu'il ait obtenu de l'aiguilleur, verbalement, l'assurance que rien ne s'y oppose (cet agent, avant de donner cette assurance, opère comme il est prévu à l'article 205).
2. Un conducteur qui, après avoir rencontré un signal à distance fermé, observe un arrêt normal entre ce signal et le signal annoncé doit, lorsqu'il repart, se mettre en mesure de respecter les indications du signal annoncé.
3. Si le signal de sortie n'est pas visible du point de départ (train de voyageurs court partant du milieu d'un quai ou du fond d'une voie en impasse, conditions atmosphériques, ...), le conducteur s'avance en marche à vue jusqu'à ce qu'il puisse en observer les indications. Toutefois, dans les gares des lignes à voie unique ou à une voie banalisée où il est fait usage, dans les conditions fixées par le Règlement S 1 A, du chevron pointe en haut, le conducteur ne doit pas dépasser ce dernier sans avoir acquis l'assurance que le signal de sortie est ouvert.

Lorsque l'arrêt dans l'établissement n'a pas excédé 3 minutes, le conducteur est dispensé d'observer la marche à vue prescrite ci-dessus s'il a rencontré ouvert, lors de son entrée dans cet établissement, le signal à distance correspondant.

3. Lorsqu'un train part d'une voie de service, le conducteur ne doit pas dépasser la vitesse de 30 km/h, sauf indication d'un taux de limitation de vitesse plus élevé, jusqu'à ce que son train soit parvenu sur la voie principale.

4. Dans les circonstances suivantes, les dispositions ci-après doivent être appliquées :

a) Lorsqu'un train est expédié :

- d'une voie dont **la sortie est commandée par un signal présentant un feu blanc,**
- **de jour,** d'une voie dont **la sortie est commandée par un carré violet mécanique,**
- **d'une voie principale vers une autre voie principale, l'itinéraire correspondant n'étant pas commandé par un signal,**
- **d'une voie de service ne comportant pas de signal de sortie,**
- **exceptionnellement d'un point où la cabine de conduite de l'engin moteur se trouve en aval du signal de sortie,**

le conducteur doit observer la marche à vue jusqu'au point indiqué ci-dessous sans dépasser dans la zone correspondante la vitesse de **30 km/h sur les appareils de voie.**

Cette prescription est à appliquer :

- en block automatique ⁽¹⁾, jusqu'au signal commandant l'entrée du canton suivant:
- sur les autres sections de ligne, jusqu'au premier sémaphore ou carré rencontré avant la sortie de la gare, ou à défaut d'un tel signal, dans toute la zone du poste (ou s'il s'agit d'une gare comportant plusieurs postes successifs, jusqu'au plus prochain de ces postes).

Dispositions Complémentaires

1. Au départ de certaines gares (le cas échéant, seulement au départ de certaines voies) désignées au L.M.Tr. ; le conducteur doit, au démarrage, modérer l'accélération de son train afin de ne pas dépasser, jusqu'à un point fixé, une vitesse-limite également indiquée au L.M.Tr. et non signalisée.

- b) Lorsqu'un train est expédié, en block automatique, d'une voie principale d'un établissement P.L. dans lequel il a son origine ou dans lequel il a dégagé temporairement cette voie pour permettre le passage d'une autre circulation, le conducteur doit observer la marche à vue jusqu'au signal commandant l'entrée du canton suivant.
- c) Lorsqu'un train est expédié, en B.M., d'un établissement P.L. situé entre un signal d'annonce et un signal d'arrêt, le conducteur doit, sauf indication contraire de l'agent de desserte, se comporter comme s'il avait rencontré fermé le signal d'annonce. Toutefois ces dispositions ne sont pas applicables lorsque le conducteur a franchi ouvert le signal d'annonce et que l'arrêt du train à l'établissement P.L. n'a pas excédé 3 minutes.

Article 208. Arrêt d'un train après le départ.

1. L'agent sédentaire qui a donné l'autorisation de départ doit assister, chaque fois que cela est possible, au défilé du train dans le but de déceler les anomalies éventuelles.
2. Si, une fois le départ donné, le train doit être arrêté, l'agent qui se rend compte de cette nécessité fait le signal d'arrêt en l'appuyant par des coups de sifflet saccadés. S'il s'agit de l'agent d'accompagnement d'un train comportant un dispositif de correspondance, il commande l'arrêt par l'émission d'une série de coups brefs de ce dispositif.

Le conducteur doit s'arrêter d'urgence dès qu'il voit ou entend ces signaux et tout autre agent les percevant doit, de son côté, chercher à provoquer l'arrêt du train.

Un agent peut, par ailleurs, provoquer l'arrêt du train à l'aide du signal d'alarme ou en ouvrant progressivement un robinet d'urgence qu'il ne referme qu'après avoir communiqué avec le conducteur (voir D.C. 1, art. 501).

⁽¹⁾ sauf sur les sections de ligne équipées en B.A.L. régional Est (voir annexe régionale au Règlement S 1 A).

Article 209. Lignes à signalisation de cabine et sections de ligne à double signalisation lorsque la signalisation de cabine est en service. Prescriptions particulières concernant le conducteur et l'agent-circulation lors de la mise en marche.

Dans les cas suivants :

- départ d'un train ou d'une évolution de son point origine,
- remise en marche d'un train ou d'une évolution après tout arrêt,

lorsque la signalisation de cabine présente l'indication « Zéro » ou « Rouge », outre les prescriptions réglementaires concernant l'autorisation de départ, les dispositions ci-après doivent être appliquées :

- a) la circulation est arrêtée devant un repère (Nf ou F) ou un jalon de manœuvre, le conducteur peut se mettre (ou se remettre) en marche dans les conditions indiquées au règlement S1A Titre II,
- b) dans les autres cas (cabine de conduite en aval d'un repère, ...), le conducteur doit obtenir verbalement de l'agent-circulation l'autorisation de se mettre (ou de se remettre) en marche.

Pour délivrer cette autorisation, l'agent-circulation doit s'assurer que rien ne s'y oppose et qu'en particulier l'itinéraire est correctement tracé.

Si l'autorisation de départ est donnée directement au conducteur par l'agent-circulation, celle-ci constitue l'autorisation de mise (ou de remise) en marche.

Chapitre 3 Réception des trains

§ 1. Réception sur voie principale.

Article 301. Choix de la voie de réception.

Lorsqu'une gare dispose de plusieurs voies principales pour recevoir les trains, la voie de réception habituelle de chaque train, ayant ou non un arrêt, est en principe fixée par un programme ; les modifications inopinées à ce programme sont décidées par l'agent-circulation (ou par l'agent-circulation chargé de coordonner la circulation ou bien par le chef de circulation - voir Règlement S 2 A).

A défaut d'un programme ou en cas de modification de celui-ci, l'agent-circulation avise, ou fait aviser, en temps utile, les agents intéressés à la réception et, le cas échéant, au service du train et à son expédition (y compris les agents d'autres administrations: les services de la Poste, ...); s'il y a lieu, il avise ou fait aviser le public.

Article 302. Point d'arrêt des trains reçus sur voie principale.

1. Dans un établissement où un arrêt est prévu, le conducteur d'un train reçu sur voie principale doit, sauf indication particulière prévue au L.M.Tr., s'arrêter au point où, compte tenu de sa connaissance des lieux (emplacement du BV, des passages planchéiés, ...), de la composition de son train, des manœuvres habituelles, le service du train peut être assuré dans les meilleures conditions.

En voie unique, le conducteur doit s'arrêter avant d'engager le croisement de l'aiguille de sortie ou, s'il existe, avant le chevron pointe en haut (voir Règlement S 1 A).

Le point d'arrêt se situe habituellement :

- à l'extrémité du quai (la machine pouvant se trouver au-delà du quai), pour les trains de plus d'une dizaine de véhicules ;
- entre cette extrémité et le milieu du quai ou le BV, pour les autres trains.

Il est, si cela est nécessaire, repéré :

- par une pancarte placée en principe sur le quai et portant une inscription telle que "TT" (tête des trains de voyageurs), ... (voir Règlement S 1 A) ;
- par des indications de nombre de véhicules échelonnées le long du quai, la cabine de conduite ne devant pas dépasser l'inscription correspondant à la composition du train (voir Règlement S 1 A) ;
- par un signal d'arrêt à main, selon les dispositions prévues au L.M.Tr. pour les besoins du service de certains trains (prise en tête, ...) ;
- par un point facilement identifiable indiqué au L.M.Tr.

2. Lorsqu'un train doit être exceptionnellement arrêté à plus de 50 mètres en amont de son point d'arrêt habituel, le conducteur doit en être prévenu :
- soit par une gare d'arrêt précédente,
 - soit après l'arrêt du train au signal d'entrée de la gare,
 - soit, si la liaison existe, en temps utile à l'aide de la radio.

L'avis au conducteur n'est pas nécessaire lorsque celui-ci doit observer la marche à vue lors de son entrée en gare (présentation du sémaphore en B.A.L., ...).

Disposition Complémentaire

S'il y a lieu, le point où le conducteur doit s'arrêter est repéré par un signal d'arrêt à main ou par une pancarte portant une indication en clair.

3. Lorsqu'un train doit être exceptionnellement arrêté en aval de son point d'arrêt habituel, les ordres de manœuvre sont donnés au conducteur en temps utile avant l'arrêt.

Article 303. Gares et voies d'arrêt général.

Le L.M.Tr. peut prévoir que les trains reçus dans certaines gares d'arrêt général, ou dans des gares autres sur certaines voies désignées d'arrêt général, doivent observer la marche à vue depuis l'origine du quai ou depuis un point désigné et repéré par une pancarte MV, jusqu'à l'extrémité de la voie correspondante (ou un point également désigné) ; que le train reçu sur une telle voie ait ou non un arrêt normal, le conducteur doit s'arrêter avant le signal de sortie de cette voie, même s'il est ouvert .

§ 2. Réception sur voie de service.

Article 304. Principes.

Sur chaque faisceau de voies de service, un agent, désigné s'il y a lieu par la Consigne « Réception des trains sur voies de service » (ou, à défaut, par la Consigne « Organisation du service de la circulation »), est responsable de la réception des trains.

Cet agent :

- désigne la voie de réception de chaque train et l'indique aux agents intéressés (aiguilleurs, dirigeants des manœuvres, ...) ;
- prend ou fait prendre les mesures nécessaires pour qu'en temps utile :
 - la voie de réception soit libre et le demeure (en cas de réception sur voie occupée, voir art. 307 ci-après) ;
 - l'itinéraire d'accès à cette voie soit convenablement tracé.

Dispositions Complémentaires

1. La consigne indiquée ci-dessus précise, le cas échéant, le rôle de chacun des agents participant à la réception des trains ainsi que les renseignements à fournir par les dirigeants des manœuvres en cas d'abandon de véhicules sur une voie.
2. La voie de réception de chaque train peut être fixée par un programme. Les modifications à ce programme sont décidées par l'agent responsable de la réception qui en avise les agents intéressés.

Article 305. Point d'arrêt des trains reçus sur voies de service par entrée directe.

1. Le conducteur d'un train reçu sur une voie de service doit **y observer la marche en manœuvre et, en l'absence d'ordres de manœuvre qu'il pourrait recevoir, s'arrêter** selon le cas :
 - a) soit au signal placé à l'extrémité de la voie intéressée lorsqu'il ne s'adresse qu'à cette seule voie (signal de sortie même ouvert ou pancarte "Arrêt"),
 - b) soit à l'extrémité de la voie, **de manière à ne pas engager le premier croisement du groupe d'aiguilles de sortie**, dans le cas d'un groupe de voies convergentes dont la sortie est commandée par un signal s'adressant à tout ou partie des voies du groupe ou qui ne comporte pas de signal de sortie.

Le point que le conducteur ne doit pas dépasser peut être repéré par un chevron pointé en haut (remplacé dans certains cas par le voyant à damier rouge et blanc d'un T.L.C. - voir Règlement S 1 A) ou par une traverse peinte en blanc.
2. L'arrêt d'un train en amont du point d'arrêt indiqué ci-dessus peut être prescrit au conducteur soit à l'aide de pancartes à inscriptions (en fonction de la composition du train), soit à l'aide d'ordres de manœuvre donnés en temps utile.
3. Lorsque la queue du train risque, après l'arrêt, d'engager les aiguilles d'accès à la voie intéressée, un agent donne, en temps utile, par signaux de manœuvre faits au voisinage du point d'arrêt habituel ou par radio, l'ordre au conducteur de dépasser ce point. Le conducteur s'avance alors, sans marquer l'arrêt, en obéissant aux ordres de manœuvre.

Disposition Complémentaire

Si les croisements des aiguilles d'entrée ou de sortie du faisceau devaient exceptionnellement rester engagés par la rame d'un train, ils devraient être protégés par les signaux du poste ou à l'aide de signaux d'arrêt à main.

Article 306. Réception d'un train sur voie de service par refoulement.

En double voie, lorsqu'un train doit être reçu par refoulement, le conducteur, s'il en est avisé par une inscription au L.M.Tr. ou par une gare d'arrêt précédente, avance en marche en manœuvre, sans marquer l'arrêt, au-delà du point d'arrêt habituel des trains jusqu'à un point repéré, le cas échéant, par une pancarte (pancarte LGR, ...).

Lorsque la gare est équipée de signaux permettant de commander le refoulement (S.L.M., ...), le conducteur se conforme aux ordres donnés par ces signaux.

§ 3. Réception sur voie (principale ou de service) occupée.

Article 307. Réception sur voie occupée.

La réception d'un train sur une voie (principale ou de service) occupée n'est admise, en principe, que si le train a un arrêt normal dans l'établissement et si les nécessités du service le justifient (mise en tête d'un engin moteur, soudure d'atorails, d'éléments automoteurs, ...).

Le conducteur doit être avisé de la réception sur voie occupée :

- soit par la présentation d'une signalisation convenable (feu rouge clignotant, sémaphore de B.A.L., bande lumineuse jaune horizontale pour les voies à quai, ...) (voir Règlement S 1 A),
- soit verbalement, après arrêt au signal commandant l'accès à l'itinéraire correspondant,
- soit par une mention au L.M.Tr.,
- soit par sa commande (engin moteur circulant en évolution pour mise en tête de son train).

Dispositions Complémentaires

1. Sur voie principale, les véhicules en stationnement sur la voie de réception doivent être repérés la nuit dans les zones non éclairées, ou le jour en cas de mauvaise visibilité, par un feu rouge (ou comporter la signalisation d'arrière de nuit), sinon le conducteur reçu sur cette voie doit être guidé par des ordres de manœuvre, à la diligence de l'agent chargé de la réception du train.
2. Dans le cas exceptionnel où il est nécessaire de recevoir sur voie (principale ou de service) occupée et en l'absence de la signalisation convenable un train n'ayant pas d'arrêt normal, ce train doit être arrêté au signal commandant l'accès à l'itinéraire correspondant. Le conducteur doit être avisé verbalement puis guidé par ordres de manœuvre depuis l'origine du quai ou de la voie jusqu'au point où l'arrêt doit être obtenu.

Chapitre 4 Protection des trains vis-à-vis des trains de même sens – Protection arrière.

§ 1. Règles générales.

Article 401. Principes.

Sauf dispositions particulières indiquées dans certains règlements ou consignes (trafic restreint, ...), la protection d'un train vis-à-vis des trains de même sens est normalement assurée au moyen du cantonnement. En outre, les trains dits "à protection arrière" doivent, lorsqu'ils sont arrêtés, faire l'objet d'une protection particulière dans les cas et conditions indiqués dans les articles ci-après.

§ 2. Dispositions applicables aux trains à protection arrière.

Article 402. Trains à protection arrière – Définition.

Sont dits trains à **protection arrière** :

- les **trains de toute nature**, sur les sections de ligne repérées au L.M.Tr. comme "**ligne à protection arrière**" ;
- les **trains transportant des voyageurs**, sur les sections de ligne repérées au L.M.Tr. comme "**ligne à protection arrière voyageurs**".

Dans ces trains, un agent d'accompagnement appelé **protecteur arrière** est chargé d'assurer cette protection.

Disposition Complémentaire

Les dispositions du présent paragraphe ne s'appliquent pas aux trains à protection arrière circulant "hors cantonnement".

Article 403. Arrêt normal dans une gare.

Dans le cas d'arrêt normal d'un train à protection arrière dans une gare, les agents du train n'ont pas de mesures de protection à prendre.

Disposition Complémentaire

Si le conducteur constatait qu'aucun agent n'est présent à l'arrivée du train, il devrait se faire reconnaître par l'aiguilleur ou, à défaut, opérer comme s'il s'agissait d'un arrêt accidentel en pleine voie (voir art. 406). Toutefois, ces dispositions ne sont pas applicables lorsque l'autorisation de départ doit être donnée à ce train par l'agent d'accompagnement.

Article 404. Arrêt normal dans un établissement P.L. ou arrêt prescrit en pleine voie.

1. Dans le cas d'arrêt normal d'un train à protection arrière dans un établissement P.L., les agents du train n'ont pas de mesures de protection à prendre.
2. Dans le cas d'arrêt prescrit en pleine voie, les agents du train n'ont pas de mesures de protection à prendre **tant que la durée de l'arrêt ne dépasse pas 5 minutes**.
Au-delà de cette durée, le conducteur opère comme s'il s'agissait d'un arrêt accidentel en pleine voie.

Article 405. Arrêt par les signaux d'un poste et arrêt accidentel à un poste.

1. Lorsqu'un train à protection arrière est arrêté par les signaux d'un poste, le conducteur ne fait protéger son train que dans les cas suivants :
 - lorsqu'il ne peut se faire reconnaître (Règlement S 1 B),
 - sur l'ordre de l'aiguilleur.
2. Les dispositions du point 1 sont également applicables dans le cas d'arrêt accidentel à un poste d'un train à protection arrière ayant rencontré **ouverts** les signaux de ce poste, si le train ne repart pas immédiatement.

Article 406. Arrêt accidentel en pleine voie.

Lorsqu'un train à protection arrière s'arrête accidentellement **en pleine voie, le conducteur doit, dès qu'il se rend compte qu'il ne pourra repartir dans un délai de 5 minutes au plus**, compté à partir de l'instant où il s'est arrêté, **faire assurer la protection arrière de son train**.

L'ordre de protection arrière est donné par le conducteur :

- soit verbalement, si le protecteur arrière se tient ou s'est rendu auprès de lui ;
- soit au moyen du sifflet de l'engin moteur, par le signal acoustique suivant (répété au besoin) :

— · — ·

(Deux groupes de: un coup long suivi d'un coup bref).

Dispositions Complémentaires

1. Lorsque l'ordre de protection arrière est donné au moyen du sifflet, le protecteur arrière se rend immédiatement auprès du conducteur pour prendre sur l'engin moteur les agrès nécessaires, puis il part à la protection.
En cas de défaillance du protecteur arrière, le conducteur envoie un autre agent pour exécuter cette protection ou, à défaut, l'assure lui-même après avoir immobilisé son train.
2. Si le protecteur arrière se trouve dans un des véhicules du train, il doit, dès qu'il se rend compte que ce train s'est arrêté en pleine voie, prendre les dispositions nécessaires pour obéir rapidement à un ordre éventuel de protection (ou s'attendre à un appel du conducteur).

3. Si aucun ordre de protection (ou aucun appel) n'était parvenu au protecteur arrière 8 minutes après l'arrêt du train, il devrait se rendre d'office auprès du conducteur en vue d'assurer la protection si nécessaire.
4. Un train à protection arrière circulant à contresens ou à contre-voie n'a pas à être protégé en cas d'arrêt accidentel en pleine voie.

Article 407. Exécution de la protection d'un train arrêté en pleine voie.

1. La protection arrière est exécutée comme suit :

- le protecteur arrière se porte **le plus rapidement possible à l'arrière et, pendant tout le trajet, se tient prêt à faire le signal d'arrêt**, en l'appuyant si possible de pétards, à tout train qui pourrait survenir sur la voie intéressée ;
- **arrivé à 1 000 mètres de l'arrière du train, il pose trois pétards** répartis sur les deux rails à environ 30 mètres d'intervalle. Puis il revient à son train.

Dispositions Complémentaires

1. Lorsque le protecteur arrière, en se rendant à la protection, rencontre un poste de cantonnement ouvert au service, il avise verbalement le garde de l'arrêt du train en pleine voie puis revient à son train.
 2. Lorsque le protecteur arrière, en se rendant à la protection, rencontre un autre agent (un agent du service de maintenance de l'infrastructure par exemple) muni des agrès nécessaires, il le charge, si rien ne s'y oppose, d'assurer la protection du train dans les conditions prévues ci-dessus ; il lui indique à cet effet la distance restant à parcourir et peut alors revenir à son train.
 3. Si l'arrière du train arrêté est sous un tunnel ou à moins de 100 mètres en aval de la sortie d'un tunnel, le protecteur arrière doit, par ailleurs, poser un pétard à 200 mètres de l'arrière du train.
 4. Il faut éviter, sauf urgence, de poser des pétards :
 - dans une zone de 100 mètres de part et d'autre d'un signal,
 - dans un endroit fréquenté.
2. Le conducteur, avant de reprendre sa marche, attend le retour du protecteur arrière. Il en est toutefois dispensé s'il s'agit d'un train transportant des voyageurs lorsque l'équipement en personnel reste réglementairement assuré même en l'absence de cet agent. Si le train a repris sa marche sans l'attendre, le protecteur arrière se rend à l'une des gares ou à l'un des postes voisins ou communique par téléphone avec le Régulateur ou l'agent d'une gare, en vue d'assurer son rapatriement.

Chapitre 5 Incidents de circulation.

§ 1. Trains circulant dans des conditions dangereuses.

Article 501. Mesures à prendre lorsqu'un train circule dans des conditions dangereuses.

Tout agent qui constate ou est avisé qu'un train circule dans des conditions dangereuses (déraillement, commencement d'incendie, déplacement de chargement, wagon instable, ...) **doit, s'il ne peut l'arrêter lui-même, le faire arrêter dès que possible. Toutefois dans certaines circonstances l'arrêt peut être différé lorsqu'il est à craindre une aggravation de la situation** (risque d'arrêt dans un tunnel d'un train de voyageurs comportant une voiture siège d'un incendie par exemple,...). De plus, si l'anomalie constatée peut compromettre la sécurité des circulations soit sur la voie parcourue, soit sur une voie voisine, il s'efforce **d'arrêter ou de faire arrêter ces circulations**. Les mesures prises ne doivent être levées qu'une fois obtenue l'assurance que tout danger est écarté.

Dispositions Complémentaires

1. Lorsque l'incident est constaté par un agent du train se tenant dans l'un des véhicules, cet agent doit provoquer l'arrêt de son train en utilisant le signal d'alarme ou en ouvrant progressivement un robinet d'urgence qu'il ne doit refermer qu'après avoir communiqué avec le conducteur.

Toutefois lorsqu'il est à craindre qu'un arrêt immédiat aggrave la situation, l'agent du train entre en relation avec le conducteur avant d'agir éventuellement comme décrit ci-dessus. Il l'avise de la situation en cours afin de permettre l'arrêt du train en un lieu propice. Si cet avis ne peut être donné, l'agent du train veille autant que possible à provoquer l'arrêt en dehors des lieux pouvant amplifier les conséquences de l'incident. Les mesures nécessaires à prendre ensuite en attendant l'arrêt du train sont précisées dans les documents métier.
2. Lorsque l'incident est constaté par un agent d'un autre train, cet agent, s'il ne peut alerter les agents du train circulant dans des conditions dangereuses, doit, à moins qu'il ne puisse donner l'avis par radio, provoquer l'arrêt de son propre train au premier téléphone de voie, à la première gare ou au premier poste rencontré, et prévenir cette gare, ce poste, le Régulateur ou le régulateur sous-stations.

Article 502. Surveillance des trains en marche.

1. Toutes les fois qu'ils n'en sont pas empêchés par l'exécution normale de leur service, les **agents sédentaires qui concourent à la circulation des trains, ainsi que les agents travaillant sur les voies, les gardes de P.N. gardés** lorsque le Livret de service du P.N. le prévoit, etc., **doivent observer les trains en marche** afin de déceler, le cas échéant, les défauts dangereux pour la sécurité des usagers, de la circulation ou susceptibles de provoquer des avaries aux installations.

Dispositions Complémentaires

1. Ces défauts sont notamment :

- le chauffage des boîtes d'essieux,
- les freins serrés anormalement,
- les avaries d'organes de roulement (plaques de garde, ressorts, bandages),
- les déplacements de chargement et toute autre cause d'engagement du gabarit (porte ouverte vers l'extérieur, ...) ou causes d'avaries aux caténaies (bâches flottantes, ...),
- les pièces traînantes,
- l'incendie,
- les pertes de marchandises (perte de liquide ou de gaz, ...),
- l'extinction ou l'absence des signaux portés par les trains,
- les wagons instables,
- la (les) porte(s) ouverte(s) d'un train transportant des voyageurs.

2. Les chauffages de boîtes d'essieux sont fréquemment caractérisés par un crissement aigu, un dégagement de fumée (ou une odeur de brûlé), le cas échéant par des flammes, le métal pouvant être porté au rouge.

3. Des dispositifs (détecteurs de boîtes chaudes, de freins serrés, d'engagement du gabarit, ...) renseignent les agents de certaines gares ou postes sur l'existence présumée dans un train de certaines anomalies. Les conditions d'emploi de ces dispositifs font l'objet de consignes.

2. Sur certaines lignes, une Consigne « Surveillance des trains en marche » indique les gares, postes et P.N. gardés plus spécialement chargés d'assurer la surveillance des trains.

Sauf s'ils en sont empêchés par l'exécution d'une opération de sécurité **qui ne peut être différée** (arrêt d'un train circulant dans des conditions dangereuses, protection d'un obstacle inopiné, ...), les agents désignés de ces gares, postes et P.N. doivent exercer cette surveillance.

Article 503. Dispositifs d'arrêt aval (carrés, sémaphores P.R.,...).

Afin d'arrêter les trains circulant dans des conditions dangereuses, certaines gares, postes ou P.N. gardés peuvent commander l'indication d'arrêt sur des panneaux situés en aval des points de surveillance à l'aide de dispositifs d'arrêt aval ⁽¹⁾. Ces panneaux sont munis d'un téléphone ; ils peuvent comporter un dispositif d'ouverture du signal par le conducteur accompagné d'une consigne d'utilisation affichée près du téléphone.

Lorsqu' après l'arrêt le conducteur s'est fait reconnaître, l'aiguilleur l'invite, s'il y a lieu, à visiter son train. Si après cette visite le conducteur estime qu'il peut reprendre sa marche, le cas échéant à vitesse réduite, il en informe son correspondant.

Celui-ci ouvre le signal ou invite le conducteur à l'ouvrir lui-même en actionnant un dispositif d'ouverture. Si le signal ne s'ouvre pas, le conducteur en avise le correspondant, les prescriptions réglementaires relatives au franchissement du signal fermé devenant entièrement applicables (voir Règlement S 1 B).

Si le conducteur ne peut se faire reconnaître, il opère comme suit :

- a) le panneau comporte un dispositif d'ouverture,
 - il se conforme aux indications de la consigne affichée près du téléphone ;
- b) le panneau ne comporte pas de dispositif d'ouverture,
 - il applique les dispositions correspondantes du Règlement S 1 B.

Disposition Complémentaire

Des dispositifs analogues, à la disposition du Régulateur ou du régulateur sous-stations, peuvent être utilisés aux mêmes fins.

§ 2. Incidents survenant à un train en pleine voie.

Article 504. Visite d'un train en pleine voie.

En double voie (ou en voie unique si la voie est contiguë à une autre ligne), dans le cas d'un incident de route ne nécessitant, à première vue, que la visite du train ou de la voie (ou l'inspection des caténaires), le conducteur doit, en plus de son outillage, se munir des agrès réglementaires de couverture de façon à pouvoir s'en servir immédiatement, si nécessaire.

Dispositions Complémentaires

1. Sur les lignes où il peut être fait usage de la barre de court-circuit, le conducteur n'est pas tenu d'emporter celle-ci.
2. Si le train comporte un agent d'accompagnement, celui-ci, dès qu'il s'aperçoit que le conducteur allume une torche, doit aider à la protection de l'obstacle (s'il n'a pas déjà pris l'initiative de cette protection). Il peut utiliser à cet effet une torche ou une barre de court-circuit prise sur l'engin moteur (il place alors cette dernière sur celle des voies principales qu'il sait ou qu'il présume obstruée).

⁽¹⁾ Il est rappelé (Règlement S 2 B) que certaines torches à allumage électrique peuvent être utilisées aux mêmes fins.

Article 505. Circulation d'un train à la suite d'un incident survenu à un véhicule (boîte chaude,...).

1. Lorsqu'un chauffage important à une boîte d'essieu d'un véhicule a été découvert dans un train, il est recommandé, si la fusée d'essieu n'est pas rompue, de tenter de remorquer le véhicule jusqu'à la première gare ou établissement P.L. où son retrait est possible.

En pareil cas, le conducteur opère comme suit :

- s'il s'agit d'un véhicule transportant des personnes, il fait évacuer celles-ci (en demandant éventuellement, à cet effet, l'intervention du ou des autres agents du train),
- il **isole le frein** du véhicule avarié,
- il s'efforce de se mettre en rapport, le cas échéant par radio, avec un agent sédentaire (Régulateur, agent d'une gare ou d'un poste), l'avise de la situation et lui demande de prendre ou de faire prendre les mesures utiles pour arrêter et retenir les trains circulant sur la (ou les) voie voisine et susceptibles de croiser ou de dépasser son propre train pendant l'acheminement et le garage du véhicule avarié ; il se conforme aux instructions qui lui sont données en retour par cet agent pour reprendre sa marche ; il doit alors limiter sa vitesse en fonction de l'état constaté de la boîte, notamment lors du franchissement des appareils de voie, et surveiller ou faire surveiller la tenue du véhicule.

Si l'entente prévue ci-dessus avec le Régulateur ou un agent d'une gare ou d'un poste n'est pas réalisable sur place, le conducteur peut, compte tenu de l'état de la boîte chauffée, reprendre sa marche de lui même à vitesse très réduite jusqu'au premier téléphone rencontré où il opérera comme indiqué ci-dessus. Toutefois, si le véhicule avarié comporte des boîtes à une seule joue de guidage, ou bien contient des matières dangereuses, il devra être laissé sur place jusqu'à ce que son acheminement sans croisement ou dépassement par un autre train puisse être assuré, ou même au besoin jusqu'à l'intervention du wagon de secours.

Disposition Complémentaire

Si le conducteur constate que la fusée est rompue ou s'il y a des doutes sur l'état de celle-ci, il demande l'intervention du wagon de secours.

2. Le Régulateur (ou l'agent-circulation de l'une des gares encadrantes en accord avec l'autre gare) peut autoriser la reprise de la circulation sur la (ou les) voie voisine après autorisation du conducteur du train ayant donné lieu à l'incident, le cas échéant en marche prudente, en fonction des informations reçues de ce conducteur.

Disposition Complémentaire

Le Régulateur ou l'agent de la gare intéressée peut, pour permettre l'écoulement de la circulation sur la (ou les) voie voisine, prescrire au conducteur de prolonger son arrêt ou d'effectuer de nouveaux arrêts en cours d'acheminement.

3. A la suite d'un incident survenu à un véhicule ou à un chargement, tel que ressort cassé, chargement déplacé, etc., le conducteur peut, s'il l'estime possible, conduire son train

jusqu'au premier établissement où le retrait du véhicule peut être effectué ; si la circulation du train risque de présenter un danger pour les trains croiseurs ou dépasseurs, il doit appliquer, selon les circonstances, des mesures analogues à celles prévues au point 1 ci-dessus.

S'il s'agit d'un wagon signalé pour instabilité et sur lequel il n'a rien décelé d'anormal, le conducteur peut se remettre en marche sans dépasser la vitesse de 60 km/h jusqu'au premier établissement où ce wagon peut être différé.

Article 506. Rupture d'attelage.

1. Lorsqu'un conducteur s'aperçoit ou présume que son train s'est divisé par suite d'une rupture d'attelage (bris d'un attelage ou décrochement), il provoque aussitôt l'arrêt de son train.

Par ailleurs, le ou les autres agents du train pouvant se trouver dans la partie du train séparée de l'engin moteur doivent, dès qu'ils s'aperçoivent de la rupture d'attelage, serrer les freins dont ils disposent de manière à immobiliser dès que possible cette deuxième partie.

2. Tout agent qui constate une rupture d'attelage **doit d'abord s'assurer rapidement que la voie** (ou les voies) **voisine n'est pas engagée. Si cette assurance ne peut être obtenue**, par exemple du fait de l'éloignement de la deuxième partie, ou bien si la voie (ou les voies) voisine est effectivement engagée, **il prend ou fait prendre les mesures de protection des obstacles inopinés sur la voie** (ou les voies) **intéressée.**
3. Après avoir donné, s'il y a lieu, l'ordre d'assurer la protection arrière, le conducteur procède à la visite du train jusqu'au véhicule porteur de la signalisation d'arrière dont il vérifie la présence (la deuxième partie pouvant, en effet, être elle-même divisée en plusieurs tronçons). Pour effectuer cette visite, il se munit :
 - du matériel nécessaire au remplacement d'un accouplement de frein,
 - **des agrès réglementaires de couverture** s'il y a au moins deux voies principales.

S'il constate une rupture d'attelage, le conducteur complète, si ce n'est déjà fait, l'immobilisation de la deuxième partie, normalement assurée par le frein à air, en serrant ou en faisant serrer un nombre suffisant de freins à main.

4. S'il estime possible de refaire l'attelage, le conducteur est autorisé, si rien ne s'y oppose, à reculer avec prudence et **sans dépasser la vitesse d'un homme au pas** vers la deuxième partie.

Si l'attelage ne peut être refait, le conducteur opère comme il est indiqué à l'article 508.

Disposition Complémentaire

Si un ou plusieurs P.N. doivent être franchis au cours de ce mouvement, le conducteur en avise le garde ou, s'il s'agit de P.N. à S.A.L., observe les dispositions correspondantes du Règlement S 10 B.

Article 507. Train déraillé en pleine voie.

- 1. En cas de déraillement de son train en pleine voie avec engagement d'une voie voisine, le conducteur assure par priorité la protection de l'obstacle sur cette voie** dans les conditions fixées au Règlement S 2 B pour les obstacles inopinés.

Il opère de même en cas de présomption de déraillement lorsque, du fait des circonstances (éloignement du ou des véhicules présumés déraillés, ...), il ne peut s'assurer rapidement qu'une voie voisine n'est pas engagée. Il procède ensuite à la visite de son train.

Le conducteur doit notamment présumer que son train est déraillé dans les cas suivants :

- lorsqu'il constate dans la conduite générale une dépression qu'il n'a pas provoquée et qui se produit :
 - soit dans un tunnel ou aux abords de celui-ci,
 - soit alors que le train franchit ou vient de franchir une zone de limitation permanente ou temporaire de vitesse, signalisée par T.I.V., d'un taux inférieur ou égal à 50 km/h,
 - soit, en traction électrique, en même temps qu'une mise hors tension de la caténaire ;
- lorsqu'il voit une torche allumée, ou en aperçoit la lueur, alors qu'il franchit ou vient de franchir une zone de limitation permanente ou temporaire de vitesse, signalisée par T.I.V., d'un taux inférieur ou égal à 50 km/h (voir Règlement S 2 B).

Disposition Complémentaire

Si un autre agent du train constate que, par suite du déraillement, une voie voisine est engagée, il doit s'assurer que le conducteur fait bien le nécessaire (en constatant, par exemple, l'allumage de la torche) ; en cas de défaillance du conducteur, il se substitue d'office à lui.

- 2. Sur la voie de circulation du train déraillé,** le conducteur applique les dispositions suivantes :

- *en B.A. et en block manuel par circuit de voie* :
 - s'il subsiste dans le canton intéressé au moins un véhicule sur les rails, il repère dès que possible la queue du train par un pétard posé à 200 mètres en arrière du dernier véhicule,
 - sinon il assure la protection comme s'il s'agissait d'un obstacle ;
- *en B.M. (sauf en block manuel par circuit de voie)* :
 - si le train n'est pas à protection arrière, il repère dès que possible la queue du train par un pétard posé à 200 mètres en arrière du dernier véhicule,
 - si le train est à protection arrière, il en fait assurer la protection dans les conditions fixées au chapitre 4 du présent règlement.

Article 508. Partie de train laissée en pleine voie.

Lorsqu'il est amené à laisser en pleine voie une partie de son train pour se rendre à la gare en avant ou à un évitement télécommandé avec l'engin moteur acheminant le cas échéant la première partie du train, le conducteur :

- assure ou fait assurer l'immobilisation de la deuxième partie sur laquelle il doit maintenir la signalisation d'arrière,
- assure ou fait assurer la protection des véhicules laissés sur la voie :
 - **à l'arrière**, s'il s'agit d'un train à protection arrière, dans les conditions prévues **au chapitre 4 du présent règlement**,
 - **à l'avant**, en s'arrêtant à la distance de couverture des obstacles, ou à la distance de 500 m sur ligne à signalisation de cabine, pour placer trois pétards ;
- **en B.A.**, place ou fait placer une signalisation d'arrière sur la première partie, avant de conduire celle-ci à la gare en avant (ou à l'évitement télécommandé) ; en se rendant à la gare en avant (ou à l'évitement télécommandé), applique les dispositions prévues à l'article 512;
- **en B.M.**, applique en se rendant à la gare en avant les dispositions prévues à l'article 512. S'il poursuit sa marche au delà du premier poste de cantonnement, place ou fait placer une signalisation d'arrière, sur la première partie, **à partir de ce poste de cantonnement, mais seulement après avoir avisé le garde** dans les conditions indiquées à l'article 512.

Article 509. Secours par l'arrière d'un train en détresse.

1. Un train en détresse peut être poussé par un autre train jusqu'à une gare en avant (ou un évitement télécommandé) :
 - dans les conditions reprises au point 2 ci-après, **si le conducteur du train en détresse dispose toujours de la commande normale du frein à air**.
 - selon les dispositions de l'article 510 du présent règlement dans le cas contraire.
2. Lorsque le conducteur de tête dispose de la commande normale du frein à air sur l'ensemble de la rame ainsi constituée, la conduite d'un tel mouvement doit s'effectuer avec les plus grandes précautions sans dépasser la vitesse de 30 km/h.

Dispositions Complémentaires

1. Pour des secours entre éléments automoteurs ou autorails, des dispositions particulières sont prévues dans le référentiel IN 1773.
2. Pour les trains poussés par une ou deux machines, des dispositions particulières sont données :
 - . par le règlement S7A pour les trains composés en matériel du parc ordinaire,
 - . par le référentiel IN 1773 pour les éléments automoteurs ou les autorails.

Article 510. Pousse de véhicules.

Lorsque le conducteur d'un train doit pousser des véhicules (pousse d'un train ne disposant plus de la commande du frein à air en tête, pousse d'une partie de train ou d'une dérivate, ...), ou assure la conduite de son train depuis une cabine autre que celle de tête (avarie de la cabine de tête, retour d'un train à la gare en arrière, ...) le mouvement est exécuté comme une manœuvre de refoulement et guidé par un agent placé en tête de la rame.

Toutefois, ces dispositions ne sont pas applicables en cas de refoulement du train sur ordre (voir règlement S2B)

Avant d'accoster les véhicules à pousser, le conducteur prend, si ce n'est déjà fait, les mesures nécessaires à leur immobilisation. Il ne supprime ces mesures qu'après avoir attelé ces véhicules et les avoir reliés à la conduite générale de son train.

Dispositions Complémentaires

1. Le conducteur qui pousse des véhicules doit, la nuit ainsi que le jour s'il existe des tunnels sur son parcours, placer ou faire placer un feu blanc (lanterne de bord par exemple) sur la face avant du premier véhicule de la rame poussée.
2. L'agent qui guide le mouvement doit, le cas échéant, en régler la vitesse afin d'observer les mesures particulières (marche à vue, ...) qui peuvent être imposées par ailleurs.
3. Si, sur certaines parties du parcours, le conducteur ne perçoit plus les signaux faits par l'agent placé en tête, il est autorisé à pousser les véhicules sans dépasser la vitesse d'un homme au pas à la condition que l'agent de tête dispose d'un robinet d'urgence pour arrêter, le cas échéant, le mouvement.
4. La présence d'un agent en tête n'est pas imposée dans les cas suivants :
 - refoulement du train hors d'un tunnel désigné comme à mauvaise aération (voir chap.6 du présent règlement)
 - utilisation suite à anomalie, de la cabine de conduite arrière d'une machine ou de la cabine avant d'un engin moteur situé immédiatement derrière la locomotive de tête.

Dans ces cas, la vitesse du mouvement ne doit pas dépasser 30 km/h.

§ 3. Danger sur la voie.

Article 511. Choc ou mouvement anormal ressenti par un agent d'un train – Présomption de danger sur la voie parcourue.

1. Tout agent d'un train en marche qui ressent en cours de route un choc ou un mouvement anormal (secousse, balancement, ...) ou qui estime qu'il y a danger pour la circulation sur la voie qu'il parcourt (caténaire affaissée, ...) doit provoquer **immédiatement** l'arrêt du train.
2. Si l'anomalie constatée peut être imputée à une avarie au matériel roulant, le conducteur décide si le train peut ou non reprendre sa marche et limite le cas échéant la vitesse de celui-ci.
3. Si l'anomalie provient ou paraît provenir de la voie sur laquelle il circule, le conducteur doit :
 - **en B.A.**, placer une barre de court-circuit sur cette voie, dans le canton de block où la défectuosité a été décelée, repérer le point dangereux s'il n'est pas visible ⁽¹⁾, puis reprendre sa marche si rien ne s'y oppose et aviser un agent sédentaire (agent-circulation, aiguilleur, Régulateur) :
 - soit par radio,
 - soit après arrêt au premier téléphone de voie,
 - soit, à défaut, après arrêt à la première gare ou au premier poste rencontré ; l'arrêt doit alors être effectué au signal d'entrée, s'il y en a un, même s'il est ouvert (avant de franchir la première sortie possible lorsque le train circule à contresens sur I.C.S.) ;
 - **en B.M.**, aviser le garde du premier poste de cantonnement après s'être arrêté au signal d'entrée, s'il y en a un, même s'il est ouvert ou en voie unique, à défaut de signal d'entrée, à l'aiguille d'entrée (avant de regagner sa voie normale lorsque le train circule à contresens sur V.U.T. ou à contre-voie).

Disposition Complémentaire

Si le conducteur constate qu'une voie principale voisine présente également une défectuosité, il assure immédiatement la protection du point dangereux dans les conditions prévues pour les obstacles par le Règlement S 2 B.

3. L'agent sédentaire ainsi avisé applique les dispositions correspondantes du Règlement S 2 B (chapitre 4).

⁽¹⁾ Dans le cas d'un choc ou d'un mouvement anormal, ce repérage n'est imposé que si le conducteur estime qu'un incident grave tel qu'un déraillement est à craindre.

§ 4. Faits en liaison avec le cantonnement.

Article 512. Signalement des faits en liaison avec le cantonnement.

Chaque fois qu'il se produit en cours de route un fait en liaison avec le cantonnement tel que partie de train laissée en pleine voie, remise en marche après annulation d'une demande de secours, le conducteur, en dehors des autres obligations imposées éventuellement par les Règlements S, doit :

a) en B.A., aviser un agent sédentaire (agent-circulation, aiguilleur, Régulateur) :

- soit par radio,
- soit après arrêt au premier téléphone de voie,
- soit, à défaut, après arrêt à la première gare ou au premier poste rencontré ; l'arrêt doit alors être effectué au signal d'entrée, s'il y en a un, même s'il est ouvert (avant de franchir la première sortie possible lorsque le train circule à contresens sur I.C.S.) ;

b) en B.M., aviser le garde du premier poste de cantonnement rencontré après s'être arrêté à ce poste ; l'arrêt doit être effectué au signal d'entrée, s'il y en a un, même s'il est ouvert ou en voie unique, à défaut de signal d'entrée, à l'aiguille d'entrée (avant de regagner sa voie normale lorsque le train circule à contresens sur V.U.T. ou à contre-voie).

§ 5. Dérive.

Article 513. Avis à donner en cas de dérive.

Dès qu'un agent constate une dérive ou en est averti, il prévient d'urgence les gares et les postes, ainsi que s'il le peut, les P.N. gardés, vers lesquels se dirige la dérive et, le cas échéant, le Régulateur et le régulateur sous-stations. Cet avis doit être transmis de proche en proche jusqu'à un point que la dérive ne pourra pas atteindre. Tous les agents intéressés doivent être avisés d'urgence et doivent prendre toutes mesures pour arrêter la dérive et pour en éviter ou au moins en atténuer les conséquences dangereuses.

Dispositions Complémentaires

1. Les avis concernant la dérive doivent indiquer le sens de la dérive et, le cas échéant, préciser la voie sur laquelle elle circule, le fait qu'elle transporte des personnes, comporte des wagons de matières dangereuses, que sa masse est importante, etc... . Les mesures doivent être prises en tenant compte de ces renseignements.
2. Les agents ainsi avisés et notamment les gardes des P.N. doivent, pour prendre les mesures utiles, tenir également compte des circonstances particulières (profil de la ligne, conditions atmosphériques, ...), la dérive pouvant parfois s'arrêter en rampe et se remettre en mouvement en sens inverse.

Article 514. Mesures à prendre par les agents avisés d'une dérive.

1. Les agents qui ont connaissance d'une dérive doivent :

- fermer ou faire fermer d'urgence les signaux s'adressant aux trains à la rencontre desquels circule la dérive,
- fermer ou faire fermer lors du passage de la dérive et comme s'il s'agissait d'un train les signaux s'adressant aux trains du même sens que celle-ci.

2. Ils doivent, selon les circonstances :

- garer les trains susceptibles d'être rattrapés par la dérive ou au contraire, en cas de danger immédiat, les faire poursuivre leur route (en supprimant au besoin des arrêts),
- s'efforcer d'arrêter d'urgence :
 - les trains susceptibles d'être rencontrés par la dérive,
 - les trains qui, circulant sur une voie voisine, pourraient croiser ou dépasser la dérive (ou être dépassés par celle-ci).

Lorsqu'il est fait usage de la radio pour obtenir l'arrêt de ces trains, les ordres correspondants doivent être donnée **en phonie** (l'alerte radio ne doit pas être déclenchée).

Disposition Complémentaire

Si, en application des dispositions ci-dessus, un train était susceptible de circuler en avance sur une ligne où cette possibilité n'est pas admise, le conducteur devrait siffler longuement sur tout le parcours effectué dans ces conditions.

3. Les agents des trains doivent être avisés dès l'arrêt de leur train afin de pouvoir éventuellement faire évacuer les voyageurs s'il y a danger de collision avec la dérive.

4. Les trains ainsi arrêtés sont retenus jusqu'à ce que le danger ait disparu.

5. Les agents des gares et des postes doivent, compte tenu des renseignements qu'ils possèdent, s'efforcer de diriger la dérive vers une voie où elle pourra être arrêtée en causant le minimum de dommage.

Article 515. Mesures à prendre après l'arrêt d'une dérive.

La dérive doit être immobilisée dès que possible après son arrêt. L'agent qui l'a immobilisée doit aviser le Régulateur ou à défaut une gare encadrante.

Lorsqu'elle est arrêtée sur une voie principale, la dérive doit être protégée comme s'il s'agissait d'un obstacle jusqu'à ce que la voie soit dégagée.

Celle-ci est dégagée par entente entre les agents-circulation des deux gares voisines (sur instructions du Régulateur sur ligne régulée).

Article 516. Dérive d'un train.

1. Dans le cas exceptionnel où, par suite d'absence ou d'insuffisance de freinage, un conducteur ne peut empêcher la dérive de son train, il doit immédiatement :
 - s'il dispose de la radio, aviser **en phonie** (l'alerte radio ne doit pas être déclenchée) les agents sédentaires dotés de la radio (Régulateur, agents-circulation, ...). Il leur précise le numéro de son train, sa position sur la ligne et leur donne les renseignements prévus à la Disposition Complémentaire 1 de l'article 513 ;
 - alerter par deux coups de sifflet brefs, répétés à intervalles suffisants, les autres agents du train et les agents des gares, des postes ou travaillant sur la voie.

Disposition Complémentaire

Dans le cas d'un train équipé de la liaison interphonique, l'alerte des autres agents du train peut être donnée au moyen de cette liaison.

2. Les agents alertés prennent les mesures indiquées aux articles 513 à 515. Ils s'efforcent notamment de libérer et de maintenir libre un espace suffisant devant le train en dérive pour lui permettre de s'arrêter de lui-même.

Chapitre 5bis Lignes équipées de signalisation de cabine incidents de circulation.

Dispositions applicables :

- lors de la détection d'une boîte chaude,
- en cas de choc ou mouvement anormal ressenti par un agent d'un train ou de présomption de danger sur la voie.

Article 517. Détection de boîtes chaudes.

La surveillance de la température des boîtes d'essieux est assurée par un système permettant la détection d'une élévation anormale de cette température. En cas de détection d'une boîte chaude sur un train, le système provoque :

- la présentation au train concerné d'une signalisation d'arrêt,
- le ralentissement des trains de la voie voisine par la présentation de l'indication de vitesse d'exécution à 80km/h au droit de la zone d'arrêt du train détecté,
- une alarme "Danger" au poste de l'agent-circulation.

Article 518. Rôle du conducteur d'un train arrêté par suite de la détection d'une boîte chaude.

Le conducteur d'un train arrêté par suite de la détection d'une boîte chaude :

- examine rapidement si son train engage le gabarit de la voie voisine, auquel cas il prend les mesures prévues pour la protection des obstacles sur cette voie,
- procède à la visite de son train et détermine les conditions dans lesquelles le train peut reprendre sa marche.

Article 519. Acheminement d'un train comportant une boîte chaude. Circulation d'un train jusqu'à l'évitement le plus proche.

Si, à la suite d'une détection de boîte chaude, le conducteur estime pouvoir reprendre sa marche à vitesse limitée jusqu'à l'évitement le plus proche, il en avise l'agent-circulation.

Pour permettre l'acheminement du train, l'agent-circulation :

- commande la présentation, dans la cabine de conduite des trains circulant sur l'autre voie, entre les postes encadrant le parcours à effectuer par le train avarié, de l'indication d'exécution de la vitesse limite la plus proche de 80 km/h,

- donne, au conducteur de ces trains, un ordre de limitation de la vitesse à 80 km/h sur le parcours correspondant.

Des mesures analogues sont à prendre dans le cas d'un incident autre nécessitant l'acheminement du train à vitesse limitée jusqu'à l'évitement le plus proche ainsi que la limitation de la vitesse des trains sur la voie voisine.

Article 520. Choc ou mouvement anormal ressenti par un agent d'un train. Présomption de danger sur la voie parcourue.

Tout agent d'un train en marche qui ressent un choc ou un mouvement anormal ou qui estime qu'il y a danger pour la circulation sur la voie qu'il parcourt doit immédiatement :

- provoquer l'arrêt du train,
- aviser immédiatement le conducteur et renseigner l'agent-circulation.

L'agent-circulation, ainsi renseigné par l'agent d'un train :

- met en œuvre la protection de l'intervalle correspondant à la zone concernée,
- prend les mesures utiles pour arrêter les trains devant circuler sur cette partie de voie,
- donne par dépêche, au conducteur de ces trains ainsi arrêtés, l'ordre de marcher avec prudence sur la partie de voie concernée.

La circulation normale des trains peut être reprise dès que l'agent-circulation obtient l'assurance que la partie de voie concernée peut être parcourue sans danger :

- soit par un agent du service de maintenance de l'infrastructure, par écrit ou par dépêche. En fonction des constatations effectuées, cet agent peut prescrire une limitation de vitesse,
- soit par un conducteur s'il est en mesure de fournir des informations précises sur la cause et les conséquences du choc, du mouvement anormal ou du danger.

Si le conducteur est dans l'impossibilité d'entrer en contact radio avec l'agent-circulation, il doit :

- déclencher le signal d'alerte radio,
- renseigner l'agent-circulation par téléphone.

Si le conducteur ne peut immédiatement entrer en relation téléphonique avec l'agent-circulation, il doit placer en position de protection le commutateur correspondant au canton **précédent** puis continuer à chercher à entrer en relation avec l'agent-circulation, éventuellement après avoir repris sa marche. Si le train est arrêté dans le canton où l'anomalie a été décelée, c'est le premier commutateur rencontré agissant sur le canton concerné qui doit être placé en position de protection.

Chapitre 6 Dispositions diverses.

Article 601. Pousse d'un train.

1. Généralités.

Les parcours sur lesquels les trains peuvent en cas de besoin comporter en queue un (ou plusieurs) engin moteur de renfort sont normalement indiqués au L.M.Tr. qui précise s'il s'agit de pousse attelée ou non attelée.

Les mesures particulières à appliquer, s'il y a lieu, en cas de pousse, par les conducteurs (qui se conforment par ailleurs aux prescriptions correspondantes de leurs documents métier) figurent au L.M.Tr. ou leur sont prescrites par écrit. Les dispositions à observer en cas d'incident au cours de la pousse non attelée sont reprises au point 2 ci-après.

Les dispositions à prendre, s'il y a lieu, par les agents sédentaires sont indiquées dans une consigne d'Etablissement.

2. Incidents au cours de la pousse non attelée.

a) Lorsqu'au cours de la pousse d'un train le conducteur d'un engin moteur de pousse **non attelé** a perdu accidentellement le contact avec le train, il ne doit pas chercher à rattraper celui-ci. Il doit suivre le train en marche à vue, à une distance suffisante, en observant la signalisation et, de plus, sur certaines sections de ligne, en se conformant aux dispositions particulières à l'égard des P.N. mentionnées au L.M.Tr.

Si, avant d'atteindre le point limite du parcours de pousse prévue, il constate que le train est arrêté, il ne peut reprendre le contact que lorsque le conducteur de tête a demandé à être poussé.

b) Sur les lignes équipées en B.M., lorsque la pousse d'un train doit être effectuée sur un ou plusieurs cantons parcourus en entier par un engin moteur non attelé, le conducteur de l'engin moteur de pousse doit, en cas d'arrêt accidentel en pleine voie (le train poussé ayant poursuivi sa marche), assurer ou faire assurer immédiatement la couverture de son engin moteur (dans les deux directions en voie unique) comme s'il s'agissait d'un obstacle.

Article 602. Transbordement des voyageurs à la suite d'une obstruction de voie.

Lorsqu'une voie unique ou les voies d'une ligne à double voie sont obstruées, il peut être nécessaire d'organiser un transbordement des voyageurs de part et d'autre du point d'interception.

En double voie, les agents-circulation des gares encadrant le point d'interception :

- ou bien effectuent des mouvements à contre-voie de part et d'autre de ce point (voir règlement S 3 B) ;

- ou bien s'entendent pour organiser deux voies uniques temporaires dans les conditions fixées par le Règlement S 3 B ; dans ce cas, un agent est détaché au point d'interception pour y exercer la fonction d'agent-circulation, aidé, si la partie de voie obstruée n'est pas de faible longueur, par un second agent.

En voie unique, les agents-circulation des gares encadrant le point d'interception s'entendent entre eux pour détacher un agent au point d'interception. Cet agent y exerce la fonction d'agent-circulation. La circulation s'effectue dans des conditions analogues à celles prévues pour les trains à marche indéterminée (voir Règlement S 4 A).

Article 603. Circulation des trains acheminant des chargements exceptionnels.

Les dispositions à prendre pour l'acheminement des chargements exceptionnels sont fixées par les textes réglementaires correspondants.

Lorsque des réserves de circulation sont à respecter, ces dernières sont indiquées sur l'avis de transport établi par le Bureau des Transports Exceptionnels (B.T.E.) ; un exemplaire de cet avis accompagne le chargement.

Les gares intéressées, sur instructions du PC, donnent par écrit au conducteur les ordres prescrits par cet avis (limitations de vitesse, ...), à moins que ces ordres figurent sur l'Avis-train remis au conducteur en cas d'acheminement par train spécial.

Lorsque la circulation d'un chargement exceptionnel est subordonnée à l'application de mesures telles que interdiction de croisement ou de dépassement, libération dans une gare d'une voie contiguë à celle empruntée par le train, il est opéré comme suit :

1. sur ligne régulée

a) réserves de circulation applicables à la traversée d'une gare :

le Régulateur prescrit, en temps voulu, par dépêche, à la gare intéressée de prendre les mesures prévues par l'avis de transport ;

b) réserves de circulation applicables en pleine voie :

le Régulateur donne, en temps voulu, par dépêche, aux gares ou postes intéressés les ordres utiles (par exemple, ordre d'arrêter et de retenir un train déterminé jusqu'à l'arrivée du train acheminant le chargement exceptionnel, ordre d'arrêter et de retenir ce dernier train jusqu'à nouvel avis) ;

2. sur ligne non régulée

a) réserves de circulation applicables à la traversée d'une gare :

l'agent-circulation de cette gare prend en temps voulu les mesures prévues par l'avis de transport ;

b) réserves de circulation applicables en pleine voie :

l'agent-circulation de la gare précédant la zone intéressée ne doit expédier le train acheminant le chargement exceptionnel qu'après avoir pris les dispositions utiles pour que les conditions de sécurité requises soient bien remplies (par exemple, en double voie, échange de dépêches avec l'agent-circulation de la gare suivante pour obtenir l'assurance que la voie contiguë est libre et le restera jusqu'à ce que le train ait dégagé la zone intéressée).

Article 604. Chasse-neige.

Les appareils chasse-neige peuvent :

- soit être montés à l'avant des engins moteurs des trains du service commercial (chasse-neige légers ou éperons) ; ces trains continuent à circuler dans des conditions normales, à moins que des limitations de vitesse soient prescrites au conducteur (sur les indications d'un dirigeant du service de maintenance de l'infrastructure) par la gare origine ;
- soit circuler seuls ou encore être poussés par un train (chasse-neige lourds, appareils spéciaux) dans les conditions fixées par une Consigne spécifique ; sur leur parcours de travail les dispositions concernant la circulation des trains de travaux leur sont applicables.

Disposition Complémentaire

L'emploi des chasse-neige est défini dans une Instruction Générale. S'il s'agit de chasse-neige lourds ou d'appareils spéciaux, leur mise en marche est décidée par le PC ou, en cas d'urgence, par un dirigeant du service de maintenance de l'infrastructure.

Article 605. Tunnel à mauvaise aération.

1. Certains tunnels sont désignés au L.M.Tr. comme étant à mauvaise aération.
2. Lorsqu'un train comportant un engin produisant des gaz d'échappement (engin moteur Diesel ou à turbine à gaz, fourgon-générateur, ...) s'arrête accidentellement dans un tunnel à mauvaise aération et si le train ne peut reprendre sa marche dans un délai très court, le conducteur arrête chaque fois que cela est possible le fonctionnement des moteurs et, le cas échéant, du fourgon-générateur.
3. Lorsqu'il y a danger ou gêne respiratoire inacceptable, le conducteur doit prendre la décision de conduire les voyageurs et le personnel le plus rapidement possible à l'air libre :
 - soit en leur faisant prendre place dans la partie de tête du train évacuée avec l'engin moteur (ou en les transbordant dans un train de secours) ;
 - soit par retour du train en arrière en réalisant les ententes nécessaires avec la gare en arrière au moyen d'un téléphone de voie, ou bien en appliquant, le cas échéant, les dispositions de l'article 606 ;
 - soit, en cas de péril imminent et si on ne peut faire autrement, en guidant à pied les voyageurs vers l'issue la plus proche ou d'accès le plus facile.

Les agents du train doivent se mettre à la disposition du conducteur pour grouper et protéger les voyageurs pendant leur évacuation.

Disposition Complémentaire

Les dispositions ci-dessus peuvent être complétées ou modifiées par des prescriptions indiquées au L.M.Tr. pour chaque cas particulier.

Article 606. Tunnels dans lesquels le retour en arrière est admis sans formalités préalables.

1. Dans certains des tunnels visés à l'article 605, le conducteur d'un train arrêté est autorisé à refouler d'office son train sans agent à l'avant jusqu'à l'air libre s'il ne peut reprendre sa marche en avant. Sur ce parcours, il doit observer les plus grandes précautions.

Dispositions Complémentaires

1. Les tunnels intéressés sont désignés au L.M.Tr. et leur entrée est repérée par une pancarte portant une flèche recourbée (voir Règlement S 1 A).
2. Une Consigne « Refoulement d'un train dans un tunnel à mauvaise aération », placée dans les gares ou postes intéressés, fixe les modalités d'application des prescriptions du présent article.

2. Le conducteur d'un train qui se trouve dans un tunnel visé au point 1 et qui a formulé une demande de secours ne peut en aucun cas refouler son train de lui-même.

Fiche d'identification

<i>Titre</i>	Circulation des trains
<i>Référentiel</i>	Référentiel Infrastructure (IN)
<i>Nature du texte</i>	Règlement S2C
<i>Émetteur</i>	Direction Déléguée Système d'Exploitation et sécurité
<i>Référence</i> <i>Ancienne référence</i>	IN-1514 R S2 C
<i>Date d'édition</i>	01 janvier 1977
<i>Version en cours / date</i>	Version 17 du 14-04-2006
<i>Date d'application</i>	Applicable au 10 décembre 2006

Approbation

<i>Rédacteur</i>		<i>Vérificateur</i>		<i>Approbateur</i>
Daniel FLIPPE	14-04-2006	Fabrice de JOUVENCEL	14-04-2006	Texte approuvé par décision ministérielle

Textes abrogés

- **Néant**

Textes de référence

- **Néant**

Historique des versions

<i>Version</i>	<i>Date de version</i>	<i>Date d'application</i>
Version 1 à 15	Pour ordre	
Version 16	05 - 01 - 2004	01 - 12 - 2004
Version 17	14 - 04 - 2006	10 - 12 - 2006

Mise à disposition / distribution

Type de média : Papier / Intranet

Distribution

<i>Organismes de la direction de l'entreprise</i>	Prédéterminée
<i>Régions</i>	IN - IN51 - IN52 - INEX - INEXPC - INSYS - INVI - INVM - PMT - PMT1 - PMT2 - FR - IF - VO - TER - CARST
<i>Établissements</i>	EE - EEQS - EE1 - EE10 - EE74 - EE90 - EE99 - EE101 - EE102 - EE111 - EE112 - EEU - EEH - ET - ETQP - ET99 - MX - MXQS - MXU - MXH - AV - SV - SV10 - SV30 - SV31 - SV32 - SV34 - SV35 - SV36 - SV37 - SV99 - SLV101 - SV105 - SV106 - SV301 - SV304 - SV305 - SV306 - SV307 - SVU - SVH
<i>Organismes rattachés</i>	R27 - R30 - R31 - R33 - R34 - R35 - R36 - R37 - R38 - R42 - R43 - R48 - R50 - R52 - R53 - R57 - R60
<i>Collections individuelles</i>	OSB
<i>Régions concernées</i>	Toutes
<i>Diffusion Externe</i>	DGMT – RFF – EPSF – EF certifiées

Services chargés de la distribution

	<i>Nom de l'organisme</i>	<i>Coordonnées</i>
Distribution initiale	Service général	Répartition, routage Tél. : 30 84 34
Distribution complémentaire	EIMM de St-Pierre-des-Corps	Cellule approvisionnement Tél. : 42 10 97

Résumé

- Le présent règlement est destiné à fixer les dispositions concernant :
 - les règles de circulation, le départ et la réception des trains ;
 - la protection des trains vis-à-vis des trains de même sens,
 - les mesures à prendre en cas d'incident de circulation,
 - certains cas tels que transbordement des voyageurs.
- Les dispositions de ce règlement sont également applicables aux trains circulant, en double voie, en sens inverse du sens normal de circulation lorsqu'il n'est pas prescrit de règles particulières pour ces trains.

Lorsque les mesures à prendre dans une situation déterminée diffèrent suivant le type de block, le conducteur d'un train circulant en sens inverse du sens normal opère comme prévu :

- en B.A. lorsqu'il circule à contresens sur I.C.S.,
- en B.M. lorsqu'il circule à contresens sur V.U.T. ou à contre-voie.