

COPIE

IN 1528
(Règlement S4B)

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

RÈGLEMENT DES LIGNES A VOIE UNIQUE
A TRAFIC RESTREINT

1939

TIRAGE RECTIFIÉ N°3

71W. 33541(4.57)A?

RÈGLEMENT DES LIGNES A VOIE UNIQUE A TRAFIC RESTREINT

Certaines lignes à voie unique, normalement fermées au service voyageurs, sont désignées au Livret de la marche des trains comme **Lignes à trafic restreint**.

Sauf indication contraire du présent Règlement, les **prescriptions réglementaires ordinaires cessent d'être applicables sur ces lignes**, qui sont exploitées dans les conditions indiquées ci-après.

Une **Consigne de ligne**, établie en commun par les Chefs d'Arrondissement intéressés, précise, pour chaque ligne à trafic restreint, les conditions d'application du présent Règlement (indication des établissements, liaisons téléphoniques, limites de vitesse de la ligne, conditions d'espacement des trains de même sens, conditions de distribution du Programme de circulation, etc.).

Chef de ligne

Arr. 1. — Chaque ligne à trafic restreint dépend d'un **Chef de ligne**, dont les fonctions sont remplies par le chef d'une gare désignée dans la Consigne de ligne.

La sécurité est assurée par le Chef de ligne et les chefs de train, les établissements ne comportant pas normalement de personnel de sécurité.

Aiguilles, signaux, etc...

ART. 2. — Les établissements (y compris les embranchements particuliers de pleine voie) ne comportent pas normalement de signaux.

Leurs aiguilles sont normalement à contrepoids libre; les aiguilles situées sur la voie de circulation sont normalement cadénassées pour assurer la continuité de cette voie (1); les aiguilles pouvant donner accès à la voie de circulation ou engager cette voie, ainsi que les taquets d'arrêt, sont normalement cadénassés dans la position où ils assurent la protection de la voie de circulation (1).

Les agents normalement appelés à manœuvrer les aiguilles (chefs de train, chefs de canton, etc.) disposent de clés des aiguilles et des taquets d'arrêt; des clés de réserve sont par ailleurs déposées à l'établissement.

ART. 3. — **Toutes les aiguilles, qu'elles soient prises en pointe ou en talon, ne doivent pas être franchies à une vitesse supérieure à 30 kilomètres à l'heure.**

La limitation de vitesse à observer sur les aiguilles, ainsi que les autres limitations permanentes de vitesse, sont inscrites à la Consigne de ligne; elles ne sont pas rappelées par des signaux sur le terrain; leur emplacement peut, si cela est nécessaire, être indiqué par des repères non éclairés la nuit.

ART. 4. — Certains établissements (postes de bifurcation, traversée d'un réseau secondaire, etc.) peuvent comporter des signaux (2). Les conditions d'utilisation de ces signaux font l'objet de consignes locales.

(1) Lorsque l'établissement comporte une voie de dédoublement de la voie de circulation, les mêmes dispositions s'appliquent à la voie de dédoublement, les aiguilles d'entrée étant disposées pour donner accès à une seule voie et cadénassées dans cette position.

R 1 (2) Ces établissements peuvent, en particulier, comporter des pancartes « Gare » dans les conditions prévues par l'annexe I au règlement S4A. ~~Annexe n° 4~~ concernant les lignes à voie unique à signalisation simplifiée.

Circulation des trains

ART. 5. — Le service est normalement assuré par des trains de marchandises qui, sauf indication contraire de la Consigne de ligne, sont soumis aux règles ordinaires de composition, de freinage, et d'équipement en personnel.

Le chauffeur doit, dans la mesure où le service de la machine le permet, se mettre à disposition, pendant les arrêts, pour concourir au service du train et, en particulier, à l'attelage et au décrochage des véhicules, à leur manœuvre, et à la manutention des colis.

ART. 6. — Un **Programme de circulation**, établi par le Chef de ligne, indique la nature des trains (réguliers ou facultatifs), ainsi que leur horaire; il précise, s'il y a lieu, les mesures qui doivent être prises pour assurer la sécurité (trains entre lesquels l'espacement doit être assuré, croisements, etc.).

Les trains spéciaux font l'objet d'annexes au Programme de circulation.

Le Programme de circulation et ses annexes, ainsi que la mise en marche des trains facultatifs, doivent être portés en temps utile à la connaissance des agents intéressés.

ART. 7. — Les **chefs de train** doivent se conformer aux indications du Programme de circulation, ainsi qu'aux ordres et instructions qui leur sont donnés, le cas échéant, par le Chef de ligne. Ils donnent aux mécaniciens le signal de départ dans les conditions ordinaires.

ART. 8. — Les **mécaniciens** ne doivent pas circuler en avance sur l'horaire de leur train. Ils ne doivent pas dépasser les limites de vitesse autorisées sur la ligne. Ils doivent respecter les limitations de vitesse permanentes.

Les mécaniciens doivent observer, dans les conditions réglementaires ordinaires, les signaux à main ou acoustiques qui pourraient leur être faits, ainsi que les signaux des établissements qui en comportent (art. 4).

*

Croisements

ART. 9. — Les croisements doivent de préférence être effectués dans les établissements qui comportent une voie de dédoublement de la voie de circulation.

Chacun des trains croiseurs doit alors, en principe, entrer sur la voie de gauche (3). A cet effet :

— a) Si le Programme de circulation prévoit l'intervention d'un agent de l'établissement pour disposer les aiguilles, cet agent doit, cinq minutes au moins avant l'heure normale d'arrivée du premier train, décadénasser les deux aiguilles d'entrée et disposer chacune d'elles pour la voie de gauche (3); après le départ des trains, qui talonnent l'aiguille de sortie, l'agent recadenasse les aiguilles dans les conditions prévues à l'article 2;

— b) Si le Programme de circulation ne prévoit pas l'intervention d'un agent de l'établissement, chacun des trains doit s'arrêter avant l'aiguille d'entrée, le chef de train ne donnant au mécanicien l'ordre d'entrer en gare qu'après avoir décadénassé et disposé convenablement cette aiguille (4); au moment du départ, chaque train, qui talonne l'aiguille de sortie, s'arrête après cette aiguille, et le chef de train la recadenasse dans les conditions prévues à l'article 2 (4).

ART. 10. — En cas de croisement, les Mécaniciens doivent marcher à vue (5) depuis l'aiguille d'entrée; ils doivent s'arrêter sans engager le croisement de l'aiguille

(3) La voie de droite sur les lignes de l'ancien réseau « Alsace-Lorraine ».

(4) Toutefois, le chef du premier train peut, si ce train arrive suffisamment longtemps à l'avance, disposer l'aiguille d'entrée pour l'autre train et lui faire le signal « Tirez » utilisé dans les manœuvres; ce dernier train est alors dispensé de s'arrêter avant l'aiguille d'entrée.

De même, le chef du train qui part le dernier peut se charger de recadenasser l'aiguille de sortie des deux côtés; l'autre train est alors dispensé de s'arrêter après l'aiguille de sortie.

R2 | ~~(5) L'obligation de marcher à vue impose au mécanicien de s'avancer avec prudence, en réglant sa vitesse, compte tenu de la partie de voie qu'il aperçoit devant lui, de manière à pouvoir s'arrêter avant un obstacle, une queue de train, ou un signal d'arrêt.~~

| « voir Vocabulaire (Annexe 2 au règlement SO). ».

de sortie; les chefs de train doivent communiquer entre eux, et chacun d'eux ne doit donner le signal de départ qu'après l'arrivée du ou des trains croiseurs, et après avoir vérifié que le croisement de l'aiguille de sortie est bien dégagé.

Des dispositions analogues sont à appliquer, d'une manière générale, dans tous les cas où plusieurs trains doivent se trouver simultanément dans un même établissement (garage, etc.).

Manœuvres

ART. 11. — En dehors de certains établissements indiqués dans la Consigne de ligne (6), les manœuvres autres que celles effectuées par les trains sont interdites si elles engagent la voie de circulation.

Les manœuvres effectuées par un train doivent dégager la voie sur laquelle un autre train est attendu **15 minutes au moins** avant l'heure normale d'arrivée de ce dernier train; elles n'ont pas alors à être protégées; si par cas de force majeure (incident, détresse; etc.) la voie ne pouvait être ainsi dégagée, l'agent commandant la manœuvre devrait immédiatement en faire assurer la protection par signaux à main, du côté du train attendu, dans les conditions réglementaires ordinaires concernant la protection des obstacles.

Les manœuvres effectuées par un train sont commandées par le chef de train; elles sont exécutées dans les conditions ordinaires (signaux de manœuvres, etc.). Lorsque la manœuvre est terminée, le chef de train doit s'assurer que les aiguilles et les taquets d'arrêt utilisés ont bien été remis dans la position prévue à l'article 2.

(6) Dans ces établissements, les manœuvres engageant la voie de circulation doivent, si l'établissement ne comporte pas de signaux, être protégées dans les conditions réglementaires ordinaires concernant la protection des obstacles.

Suppression de train

ART. 12. — Le Chef de ligne qui décide la suppression d'un train donne, s'il y a lieu, aux chefs de train intéressés les instructions utiles.

Par ailleurs, le Chef de ligne en avise, s'il le peut, les autres agents intéressés.

Incidents — Détresses

ART. 13. — En cas d'incident (retard, etc.) susceptible d'entraîner une modification du Programme de circulation (changement du point de croisement ou de garage de deux trains, etc.), le chef de train doit en aviser le Chef de ligne. Celui-ci donne alors, s'il y a lieu, aux chefs de train intéressés les instructions utiles.

Par ailleurs, le Chef de ligne en avise, s'il le peut, les autres agents intéressés.

ART. 14. — En cas d'impuissance de la machine, le chef de train peut, sans en référer au Chef de ligne, donner au mécanicien l'ordre de conduire le train en deux parties jusqu'à un établissement voisin. Le chef de train accompagne la première partie du train, après avoir pris les dispositions utiles pour que la deuxième partie ne se remette pas en marche et ne se laisse pas pousser. Puis il revient chercher la deuxième partie et la conduit à l'établissement en observant, au cours de ces deux derniers mouvements, à l'approche et au franchissement des P.N. gardés, les dispositions prévues à l'article 26.

ART. 15. — En cas de détresse, le chef de train doit en aviser le plus rapidement possible le Chef de ligne, en utilisant au besoin la machine du train si celle-ci est en état de marche.

Il est alors interdit au train en détresse de se remettre en marche ou de se laisser pousser sans l'autorisation du Chef de ligne.

Le Chef de ligne détermine les conditions dans lesquelles le secours doit être porté, soit qu'il utilise la machine d'un autre train, qu'il envoie une machine de secours spécialement à cet effet, etc. Il doit prendre les dispositions utiles pour assurer la sécurité et donne au train en détresse, à la machine de secours, et, le cas échéant, aux autres trains les instructions utiles.

Par ailleurs, le Chef de ligne en avise, s'il le peut, les autres agents intéressés.

ART. 16. — Le mécanicien d'une machine portant le secours doit, à l'approche et au franchissement des P.N. gardés, se conformer aux dispositions prévues à l'article 26 ; il doit **marcher à vue** depuis le dernier établissement voisin du train en détresse jusqu'à ce train.

Trains de travaux — Draisines

ART. 17. — Les trains de travaux et les draisines sont soumis aux règles ordinaires correspondantes de composition, de freinage et d'équipement en personnel.

ART. 18. — Les trains de travaux et les draisines sont mis en marche et circulent dans les mêmes conditions que celles prévues ci-dessus pour les trains de marchandises. De plus, leur horaire peut prévoir que le train de travaux ou la draine est autorisé à circuler librement entre deux établissements.

Lorrys

ART. 19. — Les lorrys doivent être protégés, des deux côtés, dans les conditions prévues à l'article 20 pour les obstacles. Ils doivent dégager la voie de circulation 5 minutes au moins avant l'heure normale de passage d'un train attendu.

Obstacles

ART. 20. — Tout agent qui constate la présence d'un obstacle engageant la voie de circulation doit immédiatement en assurer la couverture dans les conditions réglementaires ordinaires (Règlement S 2 B). Toutefois, le couvreur peut toujours assurer la couverture par le seul moyen des pétards si l'obstacle est visible ou repéré par un signal d'arrêt à main.

Le couvreur avise dès que possible le Chef de ligne.

Travaux

ART. 21. — Les travaux qui nécessitent une occupation ou une coupure de la voie font, lorsqu'ils sont prévus à l'avance, l'objet d'un Programme de travaux qui fixe les périodes pendant lesquelles la voie peut être interceptée.

Ce programme est établi par le Chef de ligne sur la demande du chef de district ; il est distribué par le chef de district aux chefs de canton intéressés.

Les travaux ainsi effectués pendant les périodes d'interception n'ont pas à être protégés. Si pour une raison quelconque, la voie ne pouvait être rétablie à l'heure fixée, la protection des travaux devrait être assurée dans les conditions prévues à l'article 20 pour les obstacles.

ART. 22. — Les travaux imprévus qui nécessitent une occupation ou une coupure de la voie peuvent être effectués sans faire l'objet d'un Programme de travaux ; ils doivent être protégés dans les conditions prévues à l'article 20 pour les obstacles.

Le chef de canton doit s'efforcer de rétablir la voie de circulation 5 minutes au moins avant l'heure normale de passage d'un train attendu.

Limitations temporaires de vitesse

ART. 23. — Lorsqu'il y a lieu de limiter temporairement la vitesse des trains sur une partie de voie, le chef de district fait connaître au Chef de ligne le taux et l'emplacement de la limitation temporaire de vitesse.

Le Chef de ligne donne alors aux mécaniciens des trains intéressés un ordre de limitation de vitesse établi en conséquence; la limitation de vitesse n'est pas rappelée par des signaux sur le terrain; son emplacement peut, si cela est nécessaire, être indiqué par des repères non éclairés la nuit.

Lorsqu'il s'agit d'une limitation de vitesse inopinée, l'agent qui en constate la nécessité doit immédiatement protéger le point dangereux comme s'il s'agissait d'un obstacle, et ne laisser passer un train qu'après avoir indiqué au mécanicien la vitesse maximum à observer. Par ailleurs, il en avise aussi rapidement que possible le Chef de ligne. Il continue à protéger ainsi le point dangereux jusqu'à ce qu'il ait obtenu du Chef de ligne l'assurance que les mécaniciens des trains intéressés recevront un ordre de limitation de vitesse au taux convenable.

Passages à niveau non gardés (7)

ART. 24. — La Consigne de ligne précise, s'il y a lieu, les dispositions à observer à l'approche et au franchissement des **P.N. non gardés**.

Passages à niveau gardés (8)

ART. 25. — Les prescriptions réglementaires ordinaires demeurent applicables en ce qui concerne les **P.N. gardés**, qui reçoivent à cet effet le Programme de circulation et ses annexes.

Toutefois, le gardiennage de ces P.N. n'a normalement à être assuré que pour les **trains réguliers**.

(7) L'emplacement des **P. N. non gardés** peut, si cela est nécessaire, être indiqué par des repères non éclairés la nuit, comportant par exemple le taux de la limitation de vitesse à observer au franchissement du P. N.

(8) L'emplacement des **P. N. gardés** peut, si cela est nécessaire, être indiqué par des repères, non éclairés la nuit.

La Consigne de ligne, ainsi que le Programme de circulation et ses annexes, précisent, en ce qui concerne les autres trains, s'il y a lieu d'assurer le gardiennage des P.N. pour certains de ces trains, ainsi que les conditions dans lesquelles les gardes des P.N. intéressés sont alors avisés de leur mise en marche.

ART. 26. — Lorsque le gardiennage d'un P.N. n'est pas assuré pour un train, le mécanicien doit en être prévenu; il doit, à l'approche de ce P.N., siffler, et observer, le cas échéant, les dispositions qui sont précisées dans la Consigne de ligne; il ne doit pas, par ailleurs, et sauf indication plus restrictive de cette Consigne, dépasser au franchissement du P.N. la vitesse maximum de 20 kilomètres à l'heure.

ART. 27. — Lorsque le gardiennage d'un P.N. est prévu pour un train, le Programme de circulation et ses annexes peuvent indiquer que ce P.N. cesse d'être gardé, si le train n'est pas passé, 1 heure 5 minutes après l'heure normale de passage du train au P.N. **Dans ce cas, le mécanicien doit, s'il a plus d'une heure de retard, se conformer, à l'approche et au franchissement du P.N., aux dispositions prévues à l'article 26.**

Prescriptions diverses

ART. 28. — Sauf indication contraire de la Consigne de ligne, les trains en provenance ou à destination d'une ligne à trafic restreint doivent respecter, sur le parcours effectué sur une ligne ordinaire, les prescriptions réglementaires applicables sur cette dernière ligne.

ART. 29. — Les ordres, instructions, etc. du Chef de ligne aux chefs de train, aux chefs de canton, etc. peuvent être donnés par écrit ou téléphoniquement, en utilisant au besoin le téléphone des P. T. T. Ils sont précédés d'une formule telle que : « *Chef de ligne à chef du train n° (ou chef de canton X, etc.)* ».

Il en est de même des dépêches échangées entre ces agents.

ART. 30. — Le Chef de ligne tient un état journalier de la circulation sur la ligne; il inscrit, sur cet état, les ordres, instructions, etc. qu'il donne aux chefs de train, aux chefs de canton, etc., ainsi que les dépêches échangées avec ces agents.

Lorsque le Chef de ligne est remplacé dans ses fonctions, il doit, après avoir donné tous renseignements utiles à son successeur (le cas échéant par écrit, s'il ne doit pas voir cet agent), porter sur l'état journalier la mention :

« *Remis le service à M. X....., à..... heures..... minutes, le.....* ».

(Signature.)

L'agent qui prend le service inscrit sur l'état journalier la déclaration :

« *Pris le service à heures minutes, le.....* ».

(Signature.)

ART. 31. — Tout chef de train, chef de canton, etc. d'une ligne à trafic restreint doit être porteur d'un carnet sur lequel sont inscrits les ordres, instructions, etc. reçus du Chef de ligne, ainsi que les dépêches échangées avec cet agent.

Le Directeur Général,

R. LE BESNERAIS.