SNCF T

RÈGLEMENT S4A

RÉGIME GÉNÉRAL D'EXPLOITATION DES LIGNES A VOIE UNIQUE

1977

DISTRIBUTION

Organismes de la Direction de l'Entreprise	Prédéterminée
Régions	FR - CARST IN - INEX - IN51 - IN52 – INVI – INVM – PMT – PMT1 VO – VO2
Etablissements	EE - EE10 - EE102 - EE99 ET - ET 99 MX - SV – SV10 – SV30 – SV31 – SV99
Organismes rattachés	R27 – R30 - R31 - R33 - R34 - R35 - R36 - R37 - R38 - R40 - R42 – R48 – R53 – R54 – R57 – R60
Collections individuelles	01 – 03 - 06 - 12 - 31 - 47 - 71
Conditions particulières	

RECTIFICATIFS

N°	Émis le	Applicable le
1	17 juillet 1984	01 janvier 1985
2	27 mai 1986	01 juillet 1986
3	18 avril 1989	01 juillet 1989
4	09 avril 1991	02 juin 1991
5	24 septembre 1999	28 novembre 1999
6	02 juillet 2001	01 novembre 2001

DOCUMENTS INTERDEPENDANTS

CG S6A n°3
LMTr

SERVICE GERANT

Direction Délégué Système d'Exploitation et sécurité (IES)

17, rue d'Amsterdam
75008 Paris

Sommaire

Pages

Art. 1. Textes abrogés 1
Art. 2. Objet 1
Art. 3. Registre de circulation 1

CHAPITRE 1
MISE EN MARCHE ET SUPPRESSION DES TRAINS

Art. 101. Généralités - Distribution du L.M.Tr 3
Art. 102. Mise en marche des trains réguliers 3
Art. 103. Mise en marche des trains à marche tracée autres que réguliers 4
Art. 104. Commande et autorisation de mise en marche des trains facultatifs ~~et supplémentaires~~ 4
Art. 105. Commande et autorisation de mise en marche des trains spéciaux 7
Art. 106. Gares temporaires - Dispositions particulières relatives à la commande des trains 8
Art. 107. Dispositions particulières aux lignes régulées 9
Art. 108. Registre de commande 10
Art. 109. Trains à marche indéterminée 10
Art. 110. Suppression de trains 10

CHAPITRE 2
CIRCULATION DES TRAINS

Art. 201. Circulation normale des trains à marche tracée. 12
Art. 202. Changement de croisement 12
Art. 203. Changement de garage 14
Art. 204. Circulation des trains à marche indéterminée 14
Art. 205. Régime spécial de circulation d'une évolution ... 15

CHAPITRE 3

SECOURS

RETOUR D'UN TRAIN A LA GARE EN ARRIERE PAR SES PROPRES MOYENS

Définition 31
Demande de secours 32
Exécution du secours 33
Secours fourni par l'avant 33.1
Secours fourni par l'arrière 33.2
Annulation de la demande de secours 34
Retour d'un train à la gare en arrière par ses propres moyens 35

ANNEXES

Annexe 1. Lignes à voie unique à signalisation simplifiée

Annexe 2. Régime spécial de circulation d'une évolution

SNCF
T

REGLEMENT S 4 A

REGIME GENERAL D'EXPLOITATION DES LIGNES A VOIE UNIQUE

Article 1. Textes abrogés.

Néant

Article 2. Objet.

Le présent règlement est applicable, sauf dispositions spéciales faisant l'objet d'une consigne ou mentionnées au L.M.Tr., sur les lignes désignées "voie unique" au L.M.Tr. Il a pour objet de définir les mesures particulières à prendre pour assurer la sécurité des circulations engagées entre deux gares successives.

Article 3. Registre de circulation.

Pour l'application du présent règlement, l'agent-circulation de chaque gare doit tenir, pour chaque section de ligne intéressée, un registre de circulation dans les conditions définies sur l'imprimé correspondant.

CHAPITRE 1

MISE EN MARCHE ET SUPPRESSION DES TRAINS

Article 101. Généralités — Distribution du L.M.Tr.

1. Chaque section de ligne exploitée en application du présent règlement dépend **d'une gare de commande** mentionnée au L.M.Tr. et dont l'agent-circulation (ou un agent qualifié désigné à la Consigne S 2 A n° 1 ou à l'organigramme tableau de service) remplit les fonctions d'agent de commande.

D.C.

Sur ligne régulée les fonctions d'agent de commande sont assurées dans les conditions indiquées à l'article 107.

2. Avant chaque changement du service des trains, l'agent de commande fait distribuer aux gares de la section de ligne le L.M.Tr. (1) ; il opère de même en ce qui concerne les annexes et rectificatifs à ce livret.

Cette distribution est faite contre émargement sur un état de distribution qui est remis à l'agent-circulation de la dernière gare intéressée ; si cet agent-circulation n'est pas l'agent de commande, il renvoie à ce dernier l'état de distribution, ou lui transmet la dépêche suivante :

« Gare de . . . . . à gare de commande de . . . . . .

Reçu, émargé par toutes les gares intéressées, l'état de distribution de . . . . . ».

Article 102. Mise en marche des trains réguliers.

Les trains réguliers sont mis en marche sans formalité.

Toutefois, s'il s'agit d'un train ne répondant pas à la double condition de circuler à jours fixes et au moins une fois par semaine,

101. (1) à l'exception du fascicule Annexe 2 aux fascicules-horaires.

sa mise en marche est rappelée par la gare de commande aux gares intéressées, soit par la distribution d'un « Avis de rappel de mise en marche », soit par dépêche sous la forme :

« Gare de commande de . . . . . à gares de . . . . . à . . . . . .

Rappel de la mise en marche du train régulier n° . . . . . partant de . . . . . . (gare origine du parcours sur la section de ligne) *à . . . . . h . . . . . min, le . . . . .* (jour et date) *».*

Mais les gares n'ont pas à accuser réception de ce rappel et les trains en question peuvent être mis en marche sans formalité même si, pour une cause quelconque, leur mise en marche n'a pas été rappelée.

La mise en marche des trains n'ayant lieu que pendant certaines périodes de l'année est également rappelée, dans les conditions prévues ci-dessus, le premier jour de circulation de ces trains dans chacune de ces périodes.

Article 103. Mise en marche des trains à marche tracée autres que réguliers.

Les trains à marche tracée autres que les trains réguliers : trains facultatifs, spéciaux ~~et supplémentaires~~, **ne peuvent être mis en marche qu'avec l'autorisation de l'agent de commande, qui doit, au préalable, commander ces trains aux agents-circulation des gares intéressées.**

D.C.

Les opérations de commande d'un train doivent être faites en temps utile pour être terminées avant l'heure normale de départ de ce train de sa gare origine. S'il n'en était pas ainsi, l'agent de commande ne devrait pas donner l'autorisation de mise en marche du train, et devrait en annuler la commande par dépêche.

Article 104. Commande et autorisation de mise en marche des trains facultatifs ~~et supplémentaires~~.

1. Les trains **facultatifs** ~~**et supplémentaires**~~ sont **commandés** dans les conditions ci-après :

a) **Commande par téléphone :**

La dépêche de commande est lancée par l'agent de commande sous la forme :

« Gare de commande de ..... à toutes gares de ..... à .....

RS *Train facultatif n° ..... ~~ou train supplémentaire n° .....~~ . partant de ..... (gare origine du parcours sur la section de ligne) à ..... h ..... min, le ..... (jour et date), aura lieu jusqu'à ..... (gare terminus du train sur la section de ligne) ».*

Chaque agent-circulation transmet cette dépêche à l'agent-circulation de la gare suivante.

Si l'agent-circulation de la dernière gare intéressée n'est pas l'agent de commande, il lui transmet la dépêche suivante, qui constitue l'accusé de réception de la commande par les gares intéressées :

« Gare de ..... à gare de commande de .....

Reçu la dépêche ci-après arrivant de gare en gare :..... (reproduction de la dépêche de commande) *».*

Si la commande ne concerne qu'une ou plusieurs gares (voir par exemple DC 2 du point b ci-après), la gare de commande le précise comme suit :

« Gare de commande de ..... à gares de ..... (nom des gares intéressées) : ..... (texte de la dépêche de commande) *».*

L'agent-circulation de chaque gare intéressée accuse alors réception à la gare de commande par dépêche sous la forme :

« Gare de ..... à gare de commande de .....

Reçu la dépêche ci-après :..... (texte de la dépêche de commande) *».*

D.C.

Pour accélérer la commande, le parcours du train sur la section de ligne peut être divisé en plusieurs tronçons, la dernière gare de chaque tronçon accusant alors réception à la gare de commande.

b) **Commande par écrit :**

RS **L'avis de commande** indique le numéro du train (le numéro est précédé de la mention « facultatif » ~~ou « supplémentaire »~~), l'heure normale, le jour, et la date de son départ de la gare origine sur la section de ligne, ainsi que son parcours sur cette section de ligne.

L'agent de commande établit autant d'exemplaires de cet avis de commande qu'il existe de gares sur le parcours du train et les remet, accompagnés d'un état de distribution, à un agent d'un train circulant sur ce parcours (1). Chaque agent-circulation qui reçoit un exemplaire de l'avis de commande doit émarger cet état, qui est ensuite remis par l'agent du train à l'agent-circulation de la dernière gare intéressée. Si cet agent-circulation n'est pas l'agent de commande, il renvoie à ce dernier l'état de distribution, ou il le conserve et lui transmet alors la dépêche suivante :

« Gare de . . . . . à gare de commande de . . . . . .

Reçu, émargé par toutes les gares intéressées, l'état de distribution des avis de commande du train . . . . . (reproduction de l'avis de commande) *».*

D.C.

1. Un Avis-train (ou un Avis-travaux tenant lieu d'Avis-train) comportant les mêmes indications qu'un avis de commande et portant le timbre de la gare de commande peut tenir lieu d'avis de commande.

2. Si le train chargé de la distribution des avis de commande ne s'arrête pas à certaines gares, l'agent de commande utilise, en ce qui concerne ces gares, la commande par téléphone en opérant comme il est indiqué en a) ci-dessus.

3. Dans certaines gares, un agent peut être désigné par la Consigne S 2 A n° 1 pour recevoir, à la place de l'agent-circulation, les documents distribués (et le cas échéant l'état de distribution) et en donner émargement.

En pareil cas, la Consigne S 2 A n° 1 précise les conditions de transmission de ces documents à l'agent-circulation intéressé.

2. L'agent de commande autorise la mise en marche du train lorsqu'il a reçu, dans les conditions indiquées ci-dessus, le ou les accusés de réception de la commande de ce train aux gares intéressées.

Lorsque la gare origine du train sur la section de ligne n'est pas la gare de commande, l'autorisation de mise en marche est donnée par dépêche sous la forme :

« Gare de commande de . . . . . à gare de . . . . . (gare origine).

J'autorise la mise en marche du train . . . . . partant de . . . . . à . . . . . h . . . . . min, le . . . . . (jour et date), *commandé de . . . . . à . . . . . ».*

104.(1) l'agent d'accompagnement chargé du service du train ou, s'il n'y en a pas, le mécanicien sur instructions verbales de la gare de commande.

D.C.

Dans le cas où, par suite de dérangement du téléphone, la commande n'aurait pu être faite que sur une partie du parcours du train, l'agent-circulation de la dernière gare ayant reçu la dépêche de commande devrait en aviser la gare de commande par dépêche sous la forme :

« Gare de . . . . . à gare de commande de . . . . .

Reçu la dépêche ci-après arrivant de gare en gare : . . . . . (reproduction de la dépêche de commande). *Gares de . . . . . à . . . . . non avisées par suite de dérangement du téléphone ».*

En pareil cas, la mise en marche du train ne pourrait être autorisée par l'agent de commande que sur le parcours où la commande a été faite à toutes les gares, sa circulation sur le reste du parcours ayant alors lieu par demande de voie dans les conditions prévues pour les trains à marche indéterminée (voir art. 109), le train étant désigné « train n° . . . . non commandé » dans les dépêches correspondantes.

L'agent de commande devrait par suite en aviser l'agent-circulation de la gare origine du parcours sur lequel le train a été commandé effectivement ainsi que celui de la gare origine du parcours sur lequel le train circulera par demande de voie, par dépêche sous la forme :

« Gare de commande de . . . . . à gares de . . . . .

Le train n° . . . . . partant de . . . . . à . . . . . h . . . . . min, le . . . . . (jour et date) *et devant avoir lieu jusqu'à . . . . . n'est commandé que de . . . . . à . . . . .*

J'autorise sa mise en marche sur ce dernier parcours.

Faites le nécessaire pour sa circulation comme train à marche indéterminée sur le reste du parcours ».

Article 105. Commande et autorisation de mise en marche des trains spéciaux.

1. Les trains **spéciaux** sont **commandés** dans les conditions ci-après :

— **Lorsqu'il s'agit d'un train spécial faisant l'objet d'un Avis-train,** l'agent de commande fait distribuer cet Avis aux agents-circulation des gares intéressées dans les conditions fixées à l'article 101.

Si l'Avis-train prévoit la date de circulation du train, l'agent de commande appose sur cet Avis le timbre de la gare de commande.

Si l'Avis-train ne prévoit pas la date de circulation du train, en particulier s'il s'agit d'un train spécial désigné comme facultatif, la mise en marche de celui-ci doit par ailleurs être précédée d'une commande faite par téléphone ou par écrit dans les conditions prévues à l'article 104. Le train spécial est alors désigné comme suit :

« Train spécial n° . . . . . prévu par Avis-train n° . . . . . ».

— **Lorsque le train spécial ne fait pas l'objet d'un Avis-train**, sa commande est faite par téléphone ou par écrit, la dépêche de commande, ou l'avis de commande, devant alors comporter les indications utiles relatives à la marche du train (horaire, croisements, etc.).

2. **L'autorisation de mise en marche** est donnée par l'agent de commande dans les conditions prévues au point 2 de l'article 104.

Article 106. Gares temporaires — Dispositions particulières relatives à la commande des trains.

RS En principe, la commande d'un train facultatif, spécial ~~ou supplémentaire~~ est faite à toutes les gares situées sur le parcours du train, mais elle n'est obligatoire que pour les gares ouvertes à la circulation à l'heure normale de passage de ce train.

Lorsqu'une ou plusieurs gares fermées à l'heure normale de passage d'un train sont également fermées au moment de la commande de ce train, l'agent de commande :

— s'il s'agit d'une commande par téléphone, précise les gares en question sous la forme :

« Gare de commande de . . . . . à toutes gares de . . . . . à . . . . . sauf gares . . . . . fermées au passage du train commandé »;

— s'il s'agit d'une commande par écrit, inscrit sur l'état de distribution des avis de commande, dans la colonne réservée à l'émargement et en regard du nom de ces gares, la mention « fermée au passage du train commandé » suivie de sa signature.

Si une gare vient à se trouver fermée au moment de la commande d'un train alors que cette gare n'a pas été indiquée par l'agent de commande comme « fermée au passage du train commandé », la dépêche de commande doit être complétée par l'agent-circulation de la gare précédant la gare fermée, ou l'état de distribution annoté par l'agent chargé de la distribution des avis, sous la forme :

« Gare de . . . . . fermée non avisée ».

La dépêche d'accusé de réception est complétée comme suit :

— si la commande a été effectuée par téléphone :

« Reçu la dépêche ci-après arrivant de gare en gare ; gare de . . . . . fermée non avisée »,

— si la commande a été effectuée par écrit :

« Reçu, émargé par toutes les gares intéressées, sauf gare de . . . fermée non avisée, l'état de distribution de . . . . . ».

L'agent de commande doit alors commander ultérieurement le train à la gare intéressée si celle-ci est ouverte à la circulation à l'heure normale de passage du train commandé.

Article 107. Dispositions particulières aux lignes régulées.

Sur les lignes régulées les fonctions d'agent de commande sont normalement assurées comme suit :

— Les documents sont distribués par les soins de l'agent de commande :

- d'office pour le L.M.Tr., ses annexes et rectificatifs,
- sur instructions du Régulateur pour les autres documents ;

les agents-circulation accusent réception dans les conditions habituelles à l'agent de commande lequel rend compte au Régulateur.

— Les dépêches : dépêches de commande, etc. (1) sont transmises directement par le Régulateur aux agents-circulation des gares intéressées, chaque agent-circulation accusant réception au Régulateur.

— Les autorisations de mise en marche des trains commandés sont données directement par le Régulateur.

D.C.

En cas de dérangement du téléphone reliant les gares d'une section de ligne au Régulateur, ou lorsque les circonstances le nécessitent (incident sur son secteur, ...), le Régulateur donne les instructions utiles à l'agent de commande, les dispositions des articles 102 à 105 devenant alors entièrement applicables sur cette section de ligne. L'agent de commande avise par dépêche les gares intéressées qu'il prend la totalité des fonctions d'agent de commande.

Le Régulateur indique à l'agent de commande la situation des commandes et des autorisations de mise en marche.

Lors de la reprise du régime normal, l'agent de commande renseigne le Régulateur en lui donnant toutes les indications utiles sur les opérations en cours ; le Régulateur avise par dépêche les gares qu'il reprend les fonctions d'agent de commande qui lui incombent normalement.

107.(1) Dans le préambule des dépêches indiquées au présent règlement, le terme « gare de commande de » est remplacé par « Régulateur ».

Article 108. Registre de commande.

Chaque agent de commande, ainsi que le Régulateur, tient pour la section de ligne correspondante **un registre de commande**, qui est rempli dans les conditions indiquées sur l'imprimé correspondant.

Article 109. Trains à marche indéterminée.

Les trains à marche indéterminée circulent par **demande de voie faite de gare à gare** dans les conditions indiquées à l'article 204.

Lorsque le téléphone fonctionne, la mise en marche d'un train à marche indéterminée est annoncée par dépêche par la gare de départ aux gares intéressées sous la forme :

" Gare de ..... à gares de ..... à ....., train n° ... (nature du train) partant de ..... vers ... h ... min, se rendra en marche indéterminée jusqu'à ..... ".

Sur ligne régulée, l'annonce de mise en marche est faite directement par le Régulateur aux gares intéressées.

D.C.

1. La dépêche d'annonce de mise en marche peut être complétée par l'indication de l'horaire approximatif à suivre par le train à marche indéterminée.

2. La mise en marche d'un train à marche indéterminée peut également être annoncée par un Avis-train (ou un Avis-travaux tenant lieu d'Avis-train) pouvant indiquer l'horaire approximatif du train.

3. La dépêche d'annonce de mise en marche peut ne pas être transmise dans le cas où elle précéderait immédiatement la demande de voie et si le train ne circule que sur un faible parcours.

Article 110. Suppression de trains.

L'agent-circulation d'une gare A qui **supprime** un train au départ de sa gare (avec l'accord du Régulateur sur ligne régulée) doit en aviser l'agent-circulation de la gare suivante B, **dans le sens de circulation du train**, par dépêche sous la forme :

" A à B - Train n°... partant normalement de A à ...h ... min le ... (jour et date) est supprimé entre A et B ".

L'agent-circulation de B considère alors le train comme supprimé entre A et B.

L'agent-circulation de la gare B opère éventuellement de même vis-à-vis de l'agent-circulation de la gare suivante C, etc.

La suppression d'un train peut également être prévue par un Avis-train (ou un Avis-travaux tenant lieu d'Avis-train) ; la distribution de cet Avis (portant le timbre de la gare de commande) dans les conditions définies à l'article 101 dispense de l'application des dispositions ci-dessus.

D.C.

Exceptionnellement, en cas de retard important par exemple, un train peut être supprimé, la circulation de ses éléments ayant lieu ultérieurement en marche indéterminée.

CHAPITRE 2

CIRCULATION DES TRAINS

Article 201. Circulation normale des trains à marche tracée.

1. **Le respect de l'ordre normal de circulation des trains à marche tracée** se traduit, en ce qui concerne la circulation des trains de sens contraires, par les obligations ci-après :

— Dans une **gare origine d'une ligne à voie unique, tout train X** s'engageant sur cette ligne **ne doit être expédié** * **qu'après l'arrivée** * **des trains de sens contraire ayant lieu dont l'heure normale d'arrivée précède l'heure normale de départ du train X.**

— Dans une **gare intermédiaire** dans laquelle **se croisent deux trains X et Y ayant lieu, chacun des trains X et Y ne doit être expédié qu'après l'arrivée du train croiseur.**

— Dans une **gare intermédiaire** dans laquelle **un train X a son origine, ce train ne doit être expédié qu'après l'arrivée des trains de sens contraire ayant lieu dont l'heure normale d'arrivée précède l'heure normale de départ du train X.**

— Dans une **gare intermédiaire** dans laquelle **un train Y ayant lieu a son terminus, les trains de sens contraire dont l'heure normale de départ suit l'heure normale d'arrivée du train Y ne doivent être expédiés qu'après l'arrivée de ce train.**

2. **Lorsque, par application des dispositions ci-dessus, un train X ne doit être expédié qu'après l'arrivée de un ou plusieurs trains de sens contraire, l'agent-circulation doit prendre les mesures utiles pour arrêter et retenir le train X jusqu'à l'arrivée du ou des trains de sens contraire à attendre.**

Article 202. Changement de croisement.

Lorsqu'un train X doit normalement croiser à la gare A un train Y, l'agent-circulation de cette gare peut, lorsque cette

* Vocabulaire.

mesure présente un avantage pour le service et après entente verbale avec l'agent-circulation de la gare suivante B (sur ligne régulée, sur instructions du Régulateur), **reporter à B le croisement des deux trains X et Y.**

A cet effet, l'agent-circulation de la gare A transmet, en temps utile, à l'agent-circulation de la gare B la dépêche suivante :

« A à B — Dernier train reçu de B est train n° . . . . . . (train à marche tracée ou à marche indéterminée) *à . . h . . min. Puis-je vous expédier train X sans attendre train Y ? ».*

L'agent-circulation de la gare B, s'il est d'accord, **prend les mesures utiles pour arrêter et retenir chacun des trains X et Y jusqu'à l'arrivée du train croiseur, puis, après avoir vérifié que le dernier train expédié vers A est bien celui indiqué par A,** il accorde le changement de croisement par dépêche sous la forme :

« B à A — Dernier train expédié vers A est bien train n° . . . . . à . . . . . h . . . . . min.
Pouvez m'expédier train X ».

L'agent-circulation de la gare B opère éventuellement de même avec l'agent-circulation de la gare suivante C, etc.

Lorsque le report à B du croisement résulte, non du retard du train Y, mais de l'expédition en avance du train X (en application du Règlement S 2 C), les mêmes dépêches sont échangées, l'agent-circulation de A précisant toutefois :

« . . . . . Puis-je vous expédier train X en avance de . . . . . minutes sans attendre train Y ? ».

D.C.

1. Lorsqu'un train X doit croiser à A plusieurs trains de sens contraire, l'agent-circulation de la gare A peut, par la même dépêche, reporter à B les croisements du train X avec les différents trains de sens contraire. Par contre, lorsque plusieurs trains de même sens doivent croiser à A un train de sens contraire Y, l'agent-circulation de la gare A doit passer autant de dépêches de changement de croisement qu'il y a de trains dont le croisement avec le train Y est reporté à B.

2. Les dispositions concernant les changements de croisement sont à appliquer lorsque les trains X et Y ne se croisent pas à A, mais que, à cette gare, le train X (train origine par exemple) ne doit être expédié qu'après l'arrivée du train Y.

3. La dépêche de l'agent-circulation de la gare B autorisant la gare A à expédier le train X sans attendre le train Y ne peut être annulée. Si les circonstances imposaient par la suite le croisement des trains X et Y à la gare A (comme prévu initialement), l'agent-circulation de B devrait demander le report du croisement à la gare A dans les conditions prévues au présent article.

Article 203. Changement de garage

Lorsque le téléphone fonctionne, la modification de l'ordre normal de circulation de deux trains de même sens (voir Réglement S2C) est annoncée par dépêche, par l'agent-circulation de la gare qui modifie cet ordre, sous la forme :

" A à B - Train n° ... circulera devant train n°... ".

Cette dépêche est transmise de gare en gare sur le parcours où l'ordre normal de circulation des deux trains est modifié.

D.C.

1. Les dispositions concernant les changements de garage sont à appliquer même lorsqu'il s'agit de trains ne se garant pas normalement l'un pour l'autre.

2. Sur les lignes régulées, l'annonce de la modification à l'ordre normal de circulation est faite directement par le Régulateur aux gares intéressées.

Article 204. Circulation des trains à marche indéterminée.

L'agent-circulation d'une gare A, avant d'expédier un train à marche indéterminée vers la gare suivante B, **doit avoir acquis l'assurance**:

- **que le dernier train expédié de B vers A est arrivé à A,**
- **qu'aucun train ne sera plus expédié de B vers A jusqu'au moment où le train à marche indéterminée sera arrivé à B.**

A cet effet, l'agent-circulation de la gare A opère comme suit :

- il prend les mesures utiles pour arrêter et retenir le train à marche indéterminée jusqu'à ce que la gare B lui ait accordé la voie pour ce train,
- il transmet à l'agent-circulation de la gare B la dépêche de demande de voie ci-après :

" A à B - Dernier train reçu de B est train n°... (train à marche tracée ou à marche indéterminée) à ...h ... min. Puis-je vous expédier train n°... (nature du train) se rendant en marche indéterminée jusqu'à.....? "

R5

L'agent-circulation de la gare B, s'il est d'accord, **prend les mesures utiles pour arrêter et retenir les trains se dirigeant vers A, puis, après avoir vérifié que le dernier train expédié vers A est bien celui indiqué par A**, il accorde la voie pour le train à marche indéterminée par dépêche sous la forme :

" B à A - Dernier train expédié vers A est bien train n° ... à ... h ... min. Pouvez m'expédier train n° ... (nature du train) ".

L'agent-circulation de la gare B opère éventuellement de même avec l'agent-circulation de la gare suivante C, etc.

Article 205. Régime spécial de circulation d'une évolution.

L'engagement par une évolution hors cantonnement de la voie unique entre deux gares successives fait l'objet de l'annexe 2 au présent réglement.

CHAPITRE 3

SECOURS

RETOUR D'UN TRAIN A LA GARE EN ARRIERE PAR SES PROPRES MOYENS

DEFINITION

Il y a secours lorsqu'un mécanicien n'est plus en mesure d'acheminer tout ou partie de son train pour une cause quelconque (matériel, voie, ...).

Le secours consiste à dégager la voie occupée par le train ou la partie de train.

32

Prescriptions du MÉCANICIEN du train en détresse

Prescriptions AGENT-CIRCULATION

DEMANDE DE SECOURS

Un fac similé de « Demande de secours » figure à la fin du présent règlement.

Contenu de la demande de secours

Etablit une « DEMANDE DE SECOURS » sur laquelle il précise :

- le point kilométrique où se trouve arrêtée **la tête du train** ou de la partie de train qui reste immobilisée ;
- les particularités utiles au choix du sens du secours telles que véhicule avarié, matériel spécialisé en queue du train empêchant de le pousser, place de l'engin dans le cas d'une rame réversible, ...

Transmission de la demande de secours

Fait parvenir la demande de secours par écrit ou par dépêche :

- s'il est arrêté en gare, à l'agent-circulation de cette gare ;
- sinon, à l'agent-circulation de l'une des gares encadrantes, au besoin par l'intermédiaire du régulateur ;
- s'il s'agit d'une 2ème partie de train, à l'agent-circulation à l'aide de l'engin moteur.

À PARTIR DU MOMENT OÙ IL A FAIT PARVENIR LA DEMANDE DE SECOURS, ET QUE CELLE-CI CONCERNE TOUT LE TRAIN, LE MECANICIEN NE DOIT PAS SE REMETTRE EN MARCHE DE LUI-MÊME.

Reçoit la demande de secours du mécanicien du train en détresse.
Toutefois, si elle concerne une 2ème partie de train :
-précise au mécanicien, le point d'où il pourra faire parvenir sa demande de secours (gare en aval, ...) ;
-attend l'arrivée de l'engin moteur (ou de la 1ère partie) à ce point pour recevoir la demande de secours.

Rect. n°6

Prescriptions du MECANICIEN de l'engin moteur de secours

Prescriptions de l'AGENT-CIRCULATION responsable du secours

EXECUTION DU SECOURS

33

Un mécanicien ne doit intervenir pour assurer un secours que s'il reçoit :

Un ordre transmis par écrit ou par dépêche,
s'il s'agit d'aller chercher ou de pousser un train ou une partie de train ;

Les ordres de manoeuvre nécessaires,
s'il s'agit d'assurer le secours dans les conditions prévues pour les manoeuvres.

L'agent-circulation prend les mesures suivantes :

- il s'agit d'assurer un secours par l'avant:
  . applique les dispositions de la fiche 33.1

- il s'agit d'assurer un secours par l'arrière:
  . applique les dispositions de la fiche 33.2

Secours fourni par L'AVANT

Prescriptions de l'AGENT-CIRCULATION de la GARE EN AVANT

obtient l'assurance que la partie de voie à parcourir EST LIBRE

La demande de secours lui a été apportée par l'engin moteur (ou une partie) du train en détresse

par le fait que cet engin moteur (ou cette partie du train), est arrivé à sa gare.

La demande de secours lui a été apportée par un agent suivant la voie

en interrogeant cet agent.

dans les autres cas

- en demandant, par dépêche, à l'agent-circulation de la gare en arrière quel est le numéro du dernier train expédié avant le train en détresse et en vérifiant que ce train est arrivé à sa gare
- ou bien par une reconnaissance de la voie.

Prescriptions de l'AGENT-CIRCULATION de la GARE EN ARRIERE

Le cas échéant, sur demande de l'agent-circulation de la gare en avant, lui transmet par dépêche le numéro du dernier train expédié avant le train en détresse

obtient l'assurance que la partie de voie à parcourir RESTERA LIBRE

il s'agit d'aller chercher le train en détresse

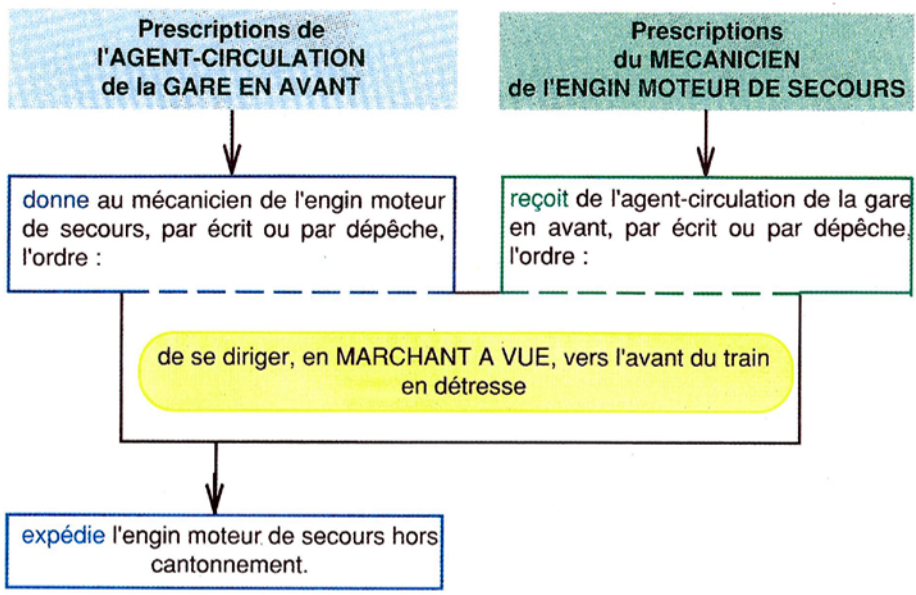
par le fait qu'un mécanicien ayant transmis une demande de secours ne peut se remettre en marche de lui-même.

Il s'agit de dégager la voie occupée par la deuxième partie du train en détresse

par le fait qu'un mécanicien rencontrant des véhicules n'est pas autorisé à les pousser de lui-même

Suite page 2

33.1


Prescriptions de l'AGENT-CIRCULATION de la GARE EN AVANT
Prescriptions du MECANICIEN de l'ENGIN MOTEUR DE SECOURS
donne au mécanicien de l'engin moteur de secours, par écrit ou par dépêche, l'ordre :
reçoit de l'agent-circulation de la gare en avant, par écrit ou par dépêche, l'ordre :
de se diriger, en MARCHANT A VUE, vers l'avant du train en détresse
expédie l'engin moteur de secours hors cantonnement.

Secours fourni par L'ARRIERE

Prescriptions de l'AGENT-CIRCULATION de la GARE EN ARRIERE

Le secours est assuré par un train :

- AUTRE QU'A MARCHE TRACEE
- A MARCHE TRACEE

le train en détresse doit être poussé : passer à la page 2.

le train en détresse doit être ramené à la gare en arrière : passer à la page 3.

applique les mesures suivantes :

transmet la demande de voie suivante à l'agent-circulation de la gare en avant :

"... à ... : Dernier train reçu de ... est train n° ... à ...h ...min. Puis-je expédier secours par l'arrière au train n° ... en détresse entre ... et ... ?"

reçoit l'accord de voie de l'agent-circulation de la gare en avant ;

le train en détresse doit être poussé : passer à la page 2.

le train en détresse doit être ramené à la gare en arrière : passer à la page 3.

Prescriptions de l'AGENT-CIRCULATION de la GARE EN AVANT

reçoit la demande de voie de l'agent-circulation de la gare en arrière ;

prend les mesures pour arrêter et retenir les trains se dirigeant vers la gare en arrière jusqu'à l'arrivée de l'engin moteur de secours poussant ou non le train en détresse ;

vérifie que le dernier train expédié vers la gare en arrière est bien celui indiqué par l'agent-circulation de cette gare;

accorde la voie à l'agent-circulation de la gare en arrière sous la forme :

"... à ... : Dernier train expédié vers ... est bien train n° ... à ...h ...min. Pouvez expédier secours par l'arrière au train n° ..." ;

Le train doit être POUSSÉ jusqu'à la gare en avant

Prescriptions du MECANICIEN chargé d'assurer le secours

reçoit de l'agent-circulation de la gare en arrière, directement ou par dépêche, l'ordre :

Prescriptions de l'AGENT-CIRCULATION de la GARE EN ARRIERE

remet, ou transmet par dépêche, au mécanicien l'ordre :

de pousser le train n° ... jusqu'à ... (gare en avant)

expédie l'engin moteur de secours dans les conditions fixées par la réglementation du cantonnement.

Dès son expédition, rétablit les mesures pour arrêter et retenir les trains jusqu'à l'arrivée de l'engin moteur de secours à la gare en avant.

L'engin moteur de secours doit être attelé au train auquel il porte secours. Cette règle peut toutefois ne pas être appliquée s'il s'agit simplement d'aider au redémarrage d'un train.

Le train doit être RAMENÉ jusqu'à la gare en arrière

Prescriptions du MECANICIEN chargé d'assurer le secours

Prescriptions de l'AGENT-CIRCULATION de la GARE EN ARRIERE

s'assure que la partie de voie à parcourir EST LIBRE de toute circulation en vérifiant qu'il n'a expédié aucun train derrière le train en détresse ;

s'assure que la partie de voie à parcourir RESTERA LIBRE en vérifiant qu'il a bien pris les mesures pour arrêter et retenir les trains derrière le train en détresse ;

reçoit de l'agent-circulation de la gare en arrière l'ordre écrit :

donne au mécanicien de l'engin moteur de secours l'ordre écrit :

d' aller chercher le train n° ... (ou la partie de train) en détresse entre A et B et de le ramener à la gare en arrière

Si des mesures sont à prendre vis-à-vis des PN en application du règlement S10B, opère comme si l'engin moteur de secours devait se rendre à la gare en avant;

expédie l'engin moteur de secours dans les conditions fixées par la réglementation du cantonnement ;

Lors du retour de l'engin moteur de secours et du train en détresse (ou la partie de train) à sa gare :

- en avise, par dépêche, l'agent-circulation de la gare en avant :

"... à ... : Train n° ... (ou 2ème partie du train n° ...) revenu à la gare de ... avec engin moteur de secours. J'annule ma demande de voie faite pour l'expédition de cet engin moteur" ;

- prend les mesures liées au cantonnement

Prescriptions du MECANICIEN du train en détresse

Prescriptions de l'AGENT-CIRCULATION

ANNULATION DE LA DEMANDE DE SECOURS

Un fac similé d' "Annulation de la demande de secours - Demande d'autorisation de remise en marche" figure à la fin du présent règlement.

Le mécanicien constate, après avoir demandé le secours, que son train peut être remis en marche sans l'assistance du secours

Le mécanicien du train en détresse **n'étant pas autorisé à se remettre en marche de lui-même** doit agir comme suit :

- entre en relation avec l'agent-circulation chargé d'assurer le secours, éventuellement par l'intermédiaire du Régulateur ou d'un autre agent-circulation :

L'agent-circulation chargé d'assurer le secours :

Le secours est déjà engagé par l'avant

- renseigne le mécanicien sur le maintien de la procédure du secours,
- attend sur place que le secours lui parvienne.

Dans les autres cas

- demande au mécanicien d'établir et de lui faire parvenir, directement ou par dépêche, une :
- établit et fait parvenir à l'agent-circulation, sur demande de ce dernier, directement ou par dépêche, une :

"ANNULATION DE LA DEMANDE DE SECOURS - DEMANDE D'AUTORISATION DE REMISE EN MARCHE "

L'agent-circulation :
- reçoit la demande du mécanicien,
- lui transmet, par écrit ou par dépêche, l'autorisation :

Le mécanicien attend pour se remettre en marche d'en recevoir l'autorisation de l'agent-circulation donnée par écrit ou par dépêche :

"Agent-circulation de ..... à mécanicien du train n° ... Je vous autorise à vous remettre en marche."

.../...

Prescriptions du MECANICIEN du train en détresse	Prescriptions de l'AGENT-CIRCULATION

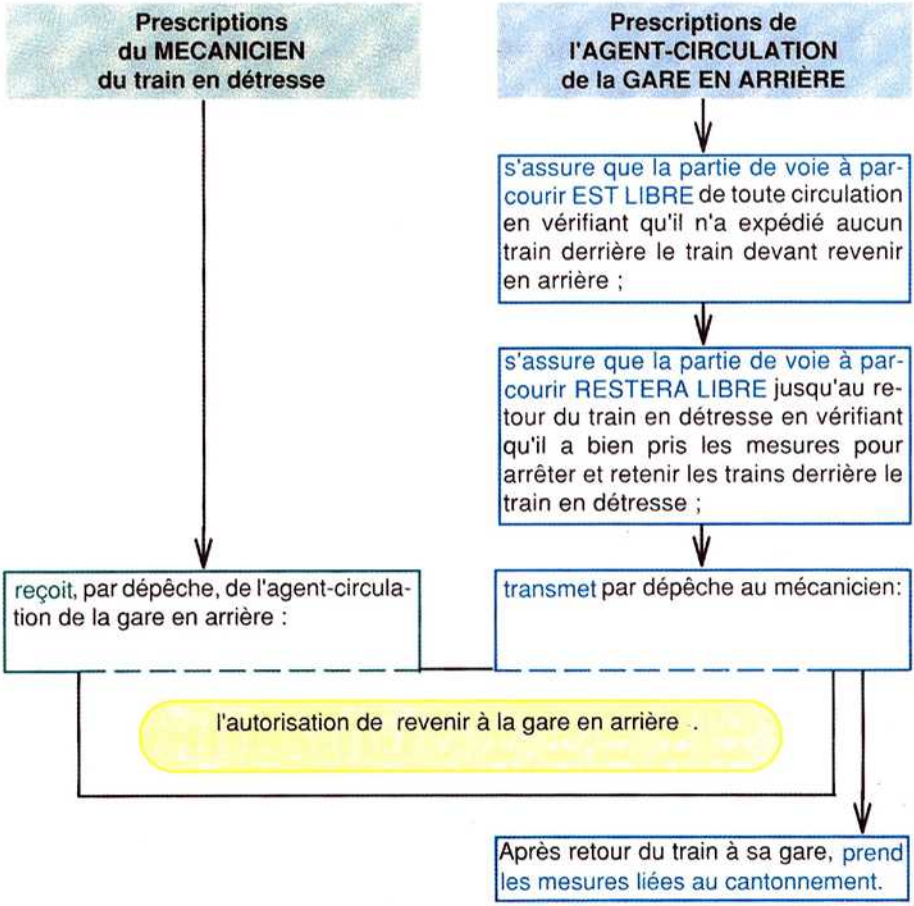
Conséquence de la remise en marche d'un train après annulation de la demande de secours

Si le mécanicien ayant reçu l'ordre de pousser un train ou d'aller chercher un train en détresse et de le ramener jusqu'à la gare en arrière ne rencontre pas ce train, il poursuit sa marche jusqu'à la gare suivante.

Parvenu à cette gare, il s'arrête pour solliciter des instructions de l'agent-circulation.

RETOUR D'UN TRAIN A LA GARE EN ARRIERE PAR SES PROPRES MOYENS

Préalablement à la prise des mesures ci-dessous, ce mouvement doit donner lieu à entente verbale entre le mécanicien et l'agent-circulation de la gare en arrière.



ANNEXE 1

LIGNES A VOIE UNIQUE A SIGNALISATION SIMPLIFIÉE

Article 1. Dispositions générales.

Certaines lignes à voie unique exploitées selon le Règlement S 4 A sont désignées au L.M.Tr. comme **lignes à signalisation simplifiée.**

Les prescriptions réglementaires ordinaires sont applicables sur ces lignes, à l'exception de celles qui seraient contraires aux dispositions particulières ci-après.

Article 2. Description et signalisation des gares.

Les gares sont d'arrêt général.

Elles comportent, de chaque côté :

— une **pancarte « Gare »,** à distance,

— un **repère d'entrée.**

A l'intérieur des gares, la voie unique se dédouble en deux voies principales :

— **la voie habituelle de circulation** (en principe la voie longeant le bâtiment principal), affectée normalement, en dehors du cas de croisement ou de dépassement, à la circulation des trains des deux sens ;

— **la voie d'évitement,** utilisée en particulier en cas de croisement ou de dépassement.

D.C.

1. Certaines gares de jonction entre une ligne à double voie, ou à voie unique à signalisation ordinaire, et une ligne à voie unique à signalisation simplifiée ne sont pas d'arrêt général ; elles sont alors dotées d'une signalisation appropriée.

2. Le repère d'entrée est généralement constitué par un chevron pointe en bas placé en avant de l'aiguille d'entrée. Lorsque la gare comporte un carré d'entrée (ou un sémaphore d'entrée), ce signal tient lieu de repère d'entrée.

Article 3. Aiguilles des gares.

Dans les gares, les aiguilles sont normalement non enclenchées.

Les aiguilles situées sur les voies principales sont normalement cadenassées pour assurer la continuité de ces voies ; les aiguilles d'entrée, talonnables dans leurs deux positions, sont disposées pour donner accès à la voie habituelle de circulation.

Les aiguilles pouvant donner accès aux voies principales ou engager ces voies, ainsi que les taquets, sont normalement cadenassés dans la position où ils assurent la protection des voies principales.

Après usage, les aiguilles et taquets doivent être replacés dans leur position normale et cadenassés dans cette position.

D.C.

1. Au lieu de cadenas, il peut être fait usage de serrures S.

2. Les dispositions relatives aux taquets sont applicables aux autres dispositifs de protection (taquets dérailleurs, dérailleurs, ...).

3. Dans certaines gares, la manœuvre des aiguilles et leur position normale, l'affectation des voies et les conditions de réception des trains font, si elles sont différentes de celles prévues à la présente Annexe, l'objet de dispositions particulières de la Consigne Rose.

Article 4. Conduite à tenir par le mécanicien.

Tout mécanicien abordant une gare précédée d'une pancarte «Gare» doit prendre ses dispositions pour observer la marche à vue depuis le repère d'entrée jusqu'à son point normal d'arrêt en gare ; il doit, en particulier, être en mesure de s'arrêter au repère d'entrée si un signal d'arrêt à main lui est présenté en ce point (ou avant le carré d'entrée, ou le sémaphore d'entrée, si celui-ci est fermé).

Le mécanicien ne doit pas franchir **les aiguilles des gares, prises en pointe ou en talon, à une vitesse supérieure à 30 km/h** (1) ; la limitation de vitesse à observer, qui est inscrite au L.M.Tr., n'est pas rappelée par des signaux sur le terrain.

4.(1) 40 km/h sur certaines lignes.

Article 5. Réception des trains en gare en dehors du cas de croisement.

En dehors du cas de croisement, les trains des deux sens sont normalement reçus sur la voie habituelle de circulation (1).

Lorsque cette mesure présente un avantage pour le service, en cas de garage par exemple, un train peut être reçu directement sur la voie d'évitement ; l'agent-circulation doit alors faire décadenasser et disposer en temps utile l'aiguille d'entrée pour cette voie.

De même, un train ne transportant pas de voyageurs, par exemple, peut être reçu directement sur une voie de service, l'agent-circulation faisant décadenasser et disposer, en temps utile, les aiguilles et les taquets intéressés dans la position convenable. **Mais le train reçu sur voie de service doit alors marquer l'arrêt au droit du repère d'entrée** ; lorsque cet arrêt est prévu dans la marche du train, aucune disposition spéciale n'est à prendre ; le mécanicien s'arrête de lui-même, puis il entre en gare. Dans le cas contraire, l'agent-circulation doit faire placer, en temps utile, un signal d'arrêt à main au droit du repère d'entrée (ou fermer le carré ou le sémaphore d'entrée) ; le signal d'arrêt à main ne doit être effacé (ou le carré ou le sémaphore d'entrée ouvert) qu'après l'arrêt du train.

D.C.

Lorsqu'un mécanicien reçu sur une voie occupée doit, en application du Règlement S 2 C, en être avisé verbalement après arrêt au signal d'entrée, l'agent-circulation, en l'absence d'un tel signal, place en temps utile un signal d'arrêt à main au droit du repère d'entrée.

Article 6. Réception des trains en cas de croisement.

En cas de croisement, normal ou accidentel, chacun des trains est reçu, en principe, sur la voie de gauche (1) (2) et doit être retenu jusqu'à l'arrivée du ou des trains croiseurs.

5.(1) Voir toutefois D.C. 3, article 3.

6.(1) Voir toutefois D.C. 3, article 3.

6.(2) la voie de droite sur les lignes où les signaux sont implantés à droite.

A cet effet, l'agent-circulation prend les dispositions utiles pour que, 5 minutes au moins avant l'heure normale d'arrivée du premier train :

— chacune des deux aiguilles d'entrée soit disposée pour donner accès à la voie de réception convenable,

— un signal d'arrêt à main soit placé au point que ne doit pas dépasser la tête de chacun des trains.

L'agent-circulation fait effacer, pour chaque train, le signal d'arrêt à main, si rien ne s'y oppose, après l'arrivée du ou des trains croiseurs.

D.C.

L'un des trains croiseurs, train X par exemple, peut être reçu sur une voie de service. En pareil cas, les dispositions ci-dessus sont remplacées par les suivantes :

5 minutes au moins avant l'heure normale d'arrivée du premier train, l'agent-circulation :

— prend les mesures utiles pour recevoir le train X directement sur une voie de service, en opérant comme il est prévu à l'article 5, et l'autre train sur la voie habituelle de circulation (ou sur la voie d'évitement) ;

— fait placer un signal d'arrêt à main au point que ne doit pas dépasser la tête du train reçu sur la voie habituelle de circulation (ou sur la voie d'évitement).

L'agent-circulation fait effacer ce signal d'arrêt à main, si rien ne s'y oppose, après l'arrivée du train X sur la voie de service et après que les aiguilles et taquets intéressés ont été replacés dans leur position normale et cadenassés.

Article 7. Protection des trains arrêtés dans les gares.

Aucune disposition n'est à prendre pour protéger à l'arrière un train (ou une partie de train) arrêté dans une gare et dont le dernier véhicule a dépassé le repère d'entrée. Lorsque la gare comporte un carré ou un sémaphore d'entrée, ce signal n'a pas à être fermé pour assurer la protection de ce train ; sa protection est assurée par la marche à vue que doit observer tout mécanicien depuis le repère d'entrée de la gare.

Article 8. Protection des manœuvres en gare.

1. Les **manœuvres** engageant une voie principale dans la partie de voie comprise **entre les repères d'entrée** d'une gare n'ont pas à être protégées ; **leur protection est assurée par la marche à vue que doit observer tout mécanicien depuis le repère d'entrée de la gare.**

Ces manœuvres doivent dégager la voie principale 5 minutes au moins avant l'heure normale d'arrivée d'un train attendu ; si, par cas de force majeure (incident, détresse, etc.), la voie principale ne pouvait être ainsi dégagée, le chef de la manœuvre devrait immédiatement faire repérer l'obstacle du côté du train attendu à l'aide d'un signal d'arrêt à main (ou protéger la manœuvre, si elle ne l'est déjà, au moyen du carré d'entrée, sémaphore d'entrée ou guidon d'arrêt).

Si le train attendu est en retard de plus de 5 minutes, et à la condition que ce retard soit connu d'une manière suffisamment précise, le délai de 5 minutes avant l'heure normale d'arrivée du train attendu est remplacé par celui de 10 minutes avant l'heure probable d'arrivée de ce train.

D.C.

Le repérage à l'aide d'un signal d'arrêt à main n'est pas nécessaire lorsque l'obstacle est constitué par une partie de train arrêtée portant la signalisation d'arrière du côté du train attendu.

2. Les manœuvres engageant la voie principale **au-delà du repère d'entrée** d'une gare du côté d'un train attendu doivent dégager cette voie 15 minutes au moins avant l'heure normale d'arrivée de ce train ; elles n'ont pas alors à être protégées ; si, par cas de force majeure (incident, détresse, etc.), la voie principale ne pouvait être ainsi dégagée, le chef de la manœuvre devrait immédiatement en faire assurer la protection du côté du train attendu, dans les conditions réglementaires concernant la protection des obstacles.

D.C.

Certaines gares, qui ont à effectuer habituellement des manœuvres moins de 15 minutes avant l'heure normale d'arrivée des trains attendus, comportent des signaux (disques,...) pour assurer la protection de ces manœuvres. En pareil cas les prescriptions du Règlement S 2 B concernant le dégagement des voies principales par les manœuvres se substituent à celles indiquées ci-dessus.

Pages 31/32 à substituer aux pages correspondantes du Règlement S 4 A (Rectificatif n° 1 du 17 juillet 1984).

Article 9. Gares temporaires.

Certaines gares peuvent être désignées « temporaires » au L.M.Tr.

Pendant les périodes de fermeture d'une telle gare à la circulation, les dispositions suivantes sont appliquées :

– Les trains à marche tracée dont l'heure de départ de la gare temporaire est accompagnée, sur le document horaire, de la lettre D, se remettent en marche, si rien ne s'y oppose, dans les conditions prévues par le Règlement S 2 C.

– Les autres trains (notamment les trains M.I.) ne peuvent se remettre en marche, si rien ne s'y oppose, que sur instructions données par la gare précédente, par écrit ou par dépêche, à l'agent d'accompagnement chargé du service du train, sous la forme :

« Ordre est donné à l'agent d'accompagnement du train n° .... de donner l'autorisation de départ dans la gare temporaire de .... fermée à la circulation ».

A défaut d'un tel agent, ces instructions sont données directement au mécanicien, par écrit ou par dépêche, sous la forme :

« Ordre est donné au mécanicien du train n° .... de repartir de lui-même, si rien ne s'y oppose, de la gare temporaire de .... fermée à la circulation ».

Article 10. Etablissements P.L.

1. **Les établissements P.L. comportant des aiguilles peuvent :**

a) soit être munis de signaux, ou faire l'objet de dispositions spéciales d'immobilisation des aiguilles, de façon à permettre leur franchissement en vitesse ; c'est le cas, par exemple, des embranchements particuliers de pleine voie ou de certains postes de bifurcation de pleine voie ;

b) soit comporter, de chaque côté, une pancarte « Gare » et un repère d'entrée (1), les dispositions ci-dessus concernant les gares étant applicables ; c'est le cas par exemple de certains établissements P.L. assurant le cantonnement ;

c) soit comporter, de chaque côté, un repère à distance (pancarte mi-blanche, mi-noire) et un repère d'entrée, les aiguilles et les taquets faisant l'objet des mêmes dispositions que celles prévues à l'article 3. C'est le cas, par exemple, de certains établissements P.L. qui peuvent être franchis sans arrêt, leurs aiguilles, prises en pointe ou en talon, ne devant pas être franchies à une vitesse supérieure à 30 km/h (2). Cette limitation de vitesse, inscrite au L.M.Tr., n'est pas rappelée par des signaux sur le terrain.

2. **Les établissements P.L. ne comportant pas d'aiguilles** ne comportent normalement ni signaux, ni pancartes « Gare », ni repères.

Toutefois, lorsqu'il s'agit d'un établissement assurant le cantonnement, il est habituellement soumis au régime prévu au point 1 b) ci-dessus (1).

(Approuvé par décision ministérielle)

Pages 33/34 à substituer aux pages correspondantes du Règlement S 4 A (Rectificatif n° 1 du 17 juillet 1984).

10.(1) Le repère d'entrée est alors implanté de façon telle qu'il soit dépassé par le dernier véhicule des trains arrêtés à l'établissement.

10.(2) 40 km/h sur certaines lignes.

ANNEXE 2

RÉGIME SPÉCIAL DE CIRCULATION D'UNE ÉVOLUTION

Article 1. Généralités.

La présente Annexe fixe les mesures à prendre pour engager une évolution entre deux gares A et B sous le régime spécial de circulation défini aux articles ci-après.

Une évolution circulant sous ce régime spécial n'a pas à être cantonnée.

La Consigne de desserte S 2 A n° 2 des gares intéressées précise, s'il y a lieu, les modalités locales d'application.

Article 2. Engagement de la voie principale par une évolution partant de A (ou B).

1. Avant d'autoriser l'engagement de l'évolution l'agent-circulation de la gare A (par exemple) doit s'assurer que la voie est libre **dans les deux sens** entre A et B.

A cet effet, il prend les mesures utiles pour arrêter et retenir les trains se dirigeant vers B (1), puis il transmet à l'agent-circulation de la gare B la dépêche suivante :

« A à B — Dernier train reçu de B est train n° . . . . . (train à marche tracée ou à marche indéterminée) *à* . . . . . *h* . . . . . *min. Dernier train expédié vers B est train n°* . . . . . (train à marche tracée ou à marche indéterminée) *à* . . . . . *h* . . . . . *min. Puis-je engager évolution n°* . . . . . (2) ? *».*

Au reçu de cette dépêche, l'agent-circulation de la gare B prend les mesures utiles pour arrêter et retenir les trains se dirigeant vers A. Puis, après avoir vérifié que le dernier train expédié vers A et le dernier train reçu de A sont bien ceux indiqués par A, il donne son accord par dépêche sous la forme :

2.(1) Voir par ailleurs les mesures prescrites par certains Règlements de block manuel de voie unique (type S.N.C.F., type Sud-Est, ...) pour les circulations « hors cantonnement ».

2.(2) ou, à défaut de numéro, tout autre mode d'identification de l'évolution.

« B à A — Dernier train expédié vers A est bien train n° . . . . . à . . . . . h . . . . . min.
Dernier train reçu de A est bien train n° . . . . . à . . . . h . . . .min.
Pouvez engager évolution n° . . . . . ».

Tant qu'il n'aura pas été avisé du dégagement de la voie principale par l'évolution, chacun des agents-circulation de A et B devra continuer à prendre les mesures utiles pour arrêter et retenir les trains se dirigeant vers B ou A.

D.C.

S'il existe un poste de cantonnement intermédiaire entre A et B, le garde de ce poste doit, s'il y a lieu, être avisé par dépêche par l'agent-circulation de A ou B de l'engagement ainsi que du dégagement de la voie principale par l'évolution « hors cantonnement ».

2. Lorsque la Consigne S 2 A n° 2 le permet, l'évolution peut être engagée **au départ de la gare A** (par exemple) alors que le dernier train expédié de A vers B n'est pas encore arrivé à B.

En pareil cas, l'agent-circulation de A n'interroge pas la gare B sur le dernier train expédié vers B, mais il doit alors modifier comme suit sa demande :
« A à B — Dernier train reçu de B est train n° . . . . . à . . . . . h . . . . . min.
*Puis-je engager derrière train n° . . . . . , **au départ de A,** évolution n° . . . . . ? ».*

Si l'agent-circulation de B donne son accord, l'agent-circulation de A (ou le garde du poste de cantonnement intermédiaire si c'est le canton au départ de ce poste qui est occupé) remet au mécanicien l'ordre écrit de marcher à vue sur le parcours intéressé ; cet ordre est complété, le cas échéant, par l'autorisation de franchir le sémaphore fermé.

D.C.

Il convient de noter que, lorsque l'évolution aura dégagé la voie principale, cette voie pourra être encore occupée par le train en question.

Article 3. Avis à donner au mécanicien.

1. Lorsqu'un agent de desserte prend place dans la cabine de conduite, cet agent avise verbalement le mécanicien que l'évolution circule sous le régime spécial de la présente Annexe.

Dans le cas contraire, cette information est donnée au mécanicien par écrit par l'agent-circulation.

2. Lorsque l'évolution est expédiée sur sémaphore fermé, l'autorisation de franchir ce signal est donnée au mécanicien dans les conditions prévues par le Règlement S 8 B.

Article 4. Manœuvre des appareils de voie des établissements P.L.

La manœuvre des appareils de voie des établissements P.L. incombe à l'agent de desserte.

Cet agent est d'autre part chargé de s'assurer que la continuité de la voie principale est rétablie :

— d'une manière générale, après achèvement de la manœuvre de desserte de tout établissement P.L. ;

— avant d'aviser l'agent-circulation de la gare A (ou B) du dégagement de la voie principale lorsque l'évolution, en application de l'article 6 ci-après, dégage cette voie en un point intermédiaire ;

— dès que l'évolution a dégagé l'aiguille de sortie de l'établissement P.L. lorsque cette évolution, en application de l'article 7 ci-après, s'engage sur la voie principale à partir de cet établissement.

Article 5. Dégagement de la voie principale à la gare A (ou B).

Lorsque l'évolution a dégagé la voie principale à A (par exemple), l'agent-circulation de cette gare en avise par dépêche l'agent-circulation de la gare B sous la forme :

« A à B — Voie principale entre A et B dégagée par évolution n° ..... à ..... h ..... min ».

Article 6. Dégagement de la voie principale en un point intermédiaire.

L'évolution peut dégager la voie principale en un point intermédiaire. En pareil cas, après avoir fait dégager cette voie par l'évolution, l'agent de desserte en avise l'agent-circulation de A (ou B) par dépêche sous la forme :

« M. . . . . . (nom et qualité) *à agent-circulation de A* (ou B). *Evolution n°* . . . . . *a dégagé la voie principale à* . . . . . (lieu) *à* . . . . . *h* . . . . . *min ».*

L'agent-circulation de A (ou B) avise alors du dégagement de la voie principale l'agent-circulation de l'autre gare par la dépêche prévue à l'article 5.

D.C.

Lorsque l'évolution dégage, de manière habituelle, la voie principale en un point intermédiaire, cette particularité est mentionnée dans la Consigne S 2 A n° 2.

Le dégagement occasionnel en un tel point peut être prescrit par l'agent-circulation, ou même, en cas d'incident, être effectué à l'initiative de l'agent de desserte.

Article 7. Engagement de la voie principale en un point intermédiaire.

Une évolution ne peut s'engager entre A et B en un point intermédiaire qu'avec l'autorisation de l'agent-circulation de l'une des gares A ou B.

Cet agent-circulation opère comme il est prévu au point 1 de l'article 2 puis transmet à l'agent de desserte la dépêche :

« A (ou B) *à M.* . . . . . (nom et qualité).
Autorisation est donnée à l'évolution n° . . . de se rendre à . . . ».

Article 8. Engagement simultané de deux évolutions.

Lorsque la Consigne S 2 A n° 2 le permet, l'agent-circulation de B (par exemple) peut engager entre B et A une évolution dans les conditions prévues par la présente Annexe alors que l'agent-circulation de A a lui-même engagé une évolution entre A et B dans les mêmes conditions.

Cette consigne prescrit alors de remettre au mécanicien de toute évolution à engager entre les deux gares un ordre écrit précisant le point à ne pas dépasser.

Le service normal ne peut être repris que lorsque les **deux** évolutions ainsi engagées ont **toutes deux** dégagé la voie principale.

Article 9. Secours.

En cas de détresse, le mécanicien doit transmettre une demande de secours le plus rapidement possible à l'agent-circulation de la gare A ou B.

L'agent-circulation recevant une demande de secours s'entend avec l'agent -circulation de l'autre gare pour assurer le dégagement de la voie principale.

Article 10. Dérangement du téléphone.

En cas de dérangement du téléphone et si l'évolution arrive à la gare qui expédiera le premier train, gare A par exemple, l'agent-circulation se sert de ce dernier train pour faire parvenir à B la dépêche de dégagement de la voie prévue à l'article 5 ; dans le cas contraire, cette dépêche doit être transmise par exprès.

SNCF

T

SECOURS

0.013.**3260** (Règlements S3A et S4A)

*

Compléter cette ligne en précisant, selon le cas :
- entre la gare de ... et de ...,
- arrêté au signal ...,
- entre les postes de ... et ..,
- à contre-sens,
- à contre-voie,

**

Compléter ces lignes par :
- le motif de la demande de secours,
- les circonstances particulières qui nécessitent que l'engin moteur de secours aborde le train par l'avant ou par l'arrière,
- la mention : "Retour en arrière nécessaire" dans le cas où le train doit être ramené en arrière,
- la mention, selon le cas : "Wagon de secours nécessaire", "grue de relevage nécessaire".

La demande de secours est à joindre au bulletin de traction en cas de transmission par dépêche.

DEMANDE DE SECOURS

TRAIN N° ..... Engin moteur n° ....., ... véhicules, ... tonnes

en détresse sur voie ....., au km * .....

.....

JE DEMANDE LE SECOURS pour ** : .....

.....

JE DONNE L'ASSURANCE QUE JE NE ME REMETTRAI PAS EN MARCHE DE MOI-MEME

OU

DEUXIÈME PARTIE DU TRAIN N° ....., ... véhicules, ... tonnes

en détresse sur voie ....., au km * .....

.....

JE DEMANDE LE SECOURS pour ** : .....

.....

Le ..... à ..... h ..... min.

Signature du mécanicien,

ANNULATION DE LA DEMANDE DE SECOURS
DEMANDE D'AUTORISATION DE REMISE EN MARCHE

MÉCANICIEN DU TRAIN N° ..... **arrêté sur voie** ..... **au km** .....

J'annule ma demande de secours transmise le ..... **à** ..... **h** ..... **min Je demande l'autorisation de me remettre en marche.**

Le ..... **à** ..... **h** ..... **min.**

Signature du mécanicien,

AUTORISATION DE REMISE EN MARCHE

AGENT-CIRCULATION DE..... **à mécanicien du train n°** .....

JE VOUS AUTORISE À VOUS REMETTRE EN MARCHE.

Le ..... **à** ..... **h** ..... **min.**

Numéro de dépêche de l'agent-circulation : .....