



Paris, le 25 janvier 1977

T

CONSIGNE GÉNÉRALE

SO

n° 2

TEMPORAIRE

Mise en vigueur :

- des Règlements

· S 2 B - S 2 C - S 2 D

· S 3 A

· S 4 A

- de la Consigne Générale S 2 A n° 6

Applicable jusqu'au 31 mai 1978

RECTIFICATIFS

Numéros	Dates	Numéros	Dates

DISTRIBUTION

	Collections propres à l'Établissement ou assimilé		Collections des organismes rattachés	Collections individuelles
	Travail - Affichage - Formation			
Région	SA	1	R9	01-02-03-04
	DP	5	R27A - R28V	05-06-08-10
	DT	1-2-3-4-99D	R30A - R31A	12-15-16-17
	DV	1-2-3	R32A - R33A	18-31-42-51
			R34A - R35A	52-53-54-55
			R36A - R37A	56-57-58-59
			R38A - R40A	60-61-62-63
			R41A - R42A	70-71-85-86
Établissements	EE	10/101.102.111.112.113 - 99 D	R51	89-91
	ET	10 - 11 - 99D		US 8
	MT	*		US 80
	TL	*		
	RE	*		
	SV	11-13-14-15-18-19-30-31-32-33-34-35-36-37		
	ST	11-30		
Conditions particulières				

DOCUMENTS INTERDÉPENDANTS

Textes réglementaires mentionnés	Autres documents intéressés

Mise en vigueur :

- des Règlements S 2 B - S 2 C - S 2 D
S 3 A - S 4 A
- de la Consigne Générale S 2 A n° 6

Article 1 ► *Textes abrogés.*

Néant.

Article 2 ► *Objet.*

La présente consigne générale a pour objet :

- de donner la liste des documents (textes nouveaux et rectificatifs aux documents existants) qui seront mis en vigueur le 22 mai 1977,
- d'exposer les principales modifications apportées par les documents nouveaux.

CHAPITRE 1

DOCUMENTS NOUVEAUX

RECTIFICATIFS AUX DOCUMENTS EXISTANTS

1. Documents nouveaux

- Règlement S 2 B - Protection des voies principales,
- Règlement S 2 C - Circulation des trains,
- Règlement S 2 D - Prescriptions concernant plus spécialement les mécaniciens et les agents d'accompagnement des trains,
- Règlement S 3 A - Régime normal d'exploitation des lignes à double voie,
- Règlement S 4 A - Régime général d'exploitation des lignes à voie unique,
- Consigne Générale S 2 A n° 6 - Fermeture et ouverture d'une ligne à la circulation - Double Voie - Voie Unique (régime général).

2. Rectificatifs aux documents existants

- n° 1 au Règlement S 8 B,
- n° 1 à la Consigne Générale S 7 B n° 2,
- n° 1 à la Consigne Générale S 7 B n° 3,
- n° 10 à la Consigne Générale TR 3 D 2 n° 1,
- n° 6 à la Consigne Générale TR 3 D 2 n° 4,
- n° 1 à la Consigne Générale TR 3 D 2 n° 7,
- n° 1 à la Consigne Générale TR 3 D 2 n° 8,
- n° 2 à la Consigne Générale TR 3 D 2 n° 9,
- n° 1 à la Consigne Générale TR 3 D 2 n° 10,
- n° 1 à la Consigne Générale TR 3 D 2 n° 11,
- n° 3 à la Notice Générale S 7 A n° 3, chapitre 3.

Nota

La mise en vigueur de ces documents nouveaux rend sans objet certains renvois piqués dans les instructions pour indiquer, lorsqu'un règlement cité n'est pas encore paru, le texte réglementaire auquel il convient provisoirement de se reporter. Il n'a pas été jugé utile de publier, pour chacune des instructions concernées, un rectificatif dans le seul but de supprimer ces renvois périmés. La rectification ne sera effectuée qu'à la première occasion.

CHAPITRE 2

COMMENTAIRES SUR LES DOCUMENTS NOUVEAUX

Les principales modifications apportées par les documents nouveaux sont exposées aux paragraphes 1 à 6 ci-après.

§ 1. Règlement S 2 B - Protection des voies principales**Article 102 ► Mesures à prendre pour arrêter et retenir les trains.**

Des précisions sont données sur les mesures à prendre pour arrêter les trains :

- lorsque le signal utilisé est un feu rouge clignotant et que le point où l'arrêt doit être obtenu n'est pas repéré par un signal carré, un sémaphore de B.M. ou un guidon d'arrêt ;
- lorsque le signal utilisé est un sémaphore de B.A. et que le point où l'arrêt doit être obtenu se situe au-delà de ce signal et n'est pas repéré par un guidon d'arrêt.

Il est indiqué :

- que lorsqu'un train arrêté par un sémaphore de B.A. doit y être retenu, un signal d'arrêt à main doit être placé au droit du sémaphore ;
- que lorsque les mesures utiles pour arrêter et retenir les trains ont été prises pour plusieurs motifs, il importe de s'assurer, avant de les lever, qu'aucun de ces motifs ne justifie plus leur maintien.

Article 104 ► Manœuvre effectuée par un train qui doit être retenu.

L'obligation de faire attirer spécialement l'attention du mécanicien sur le fait que le signal va être ouvert ou effacé pour une manœuvre et non pour l'expédition de son train est mise à la charge de l'agent-circulation.

Article 105 ► Fermeture de voie.

La fermeture de voie est une opération prescrite par les règlements et consignes dans certaines circonstances (protection de travaux, de personnel, ...). Elle consiste à prendre les mesures utiles pour arrêter et retenir les trains et à apposer un dispositif d'attention sur chacun des organes de commande intéressés placé dans la position où il assure la protection. Lorsque pour fermer la voie un signal d'arrêt à main est mis en place sur voie principale, ce signal doit être appuyé par un pétard.

Article 204 ► Limites des manœuvres sur voies principales dans les gares.

Cet article indique les mesures à prendre :

- lorsque, exceptionnellement, une manœuvre doit engager la voie principale au-delà des limites d'une gare,
- en cas d'exécution d'une manœuvre à contre-voie sur voie principale,
- dans le cas particulier d'une manœuvre de refoulement de faible amplitude dans une gare de B.A.

Les prescriptions correspondantes modifient les dispositions figurant dans les actuelles I.R.S. A.

Article 205 ► Dégagement des voies principales par les manœuvres.

La règle de dégagement des voies principales par les manœuvres 5 minutes au moins avant l'heure normale d'arrivée d'un train attendu n'est plus applicable qu'aux manœuvres protégées par un disque sur les lignes non régulées qui ne sont pas à circulation en avance.

Chapitre 3 ► Protection des obstacles inopinés

Ce chapitre se substitue à l'I.G.S. n° 24 dont le plan a été modifié. Les dispositions à prendre par les agents-circulation ou les aiguilleurs pour assurer la protection des obstacles inopinés sont reprises au § 1 ; les dispositions à prendre par les agents autres que les agents-circulation ou les aiguilleurs font l'objet du § 2.

Article 302 ► Arrêt des trains.

Il est précisé :

- que les mesures à prendre **par l'agent d'un train vis-à-vis d'un obstacle ou d'un danger sur la voie de circulation de son train** figurent au Règlement S 2 C (chap. 5) et, en ce qui concerne les P.N. rencontrés ouverts, au Règlement S 10 B (chap. 5) ;
- que les mesures à prendre en cas de divagation de bestiaux figurent à l'article 402.

Article 303 ► Signal d'alerte lumineux.

Le mécanicien qui s'est arrêté d'urgence après avoir aperçu le signal d'alerte lumineux émis par un train croiseur doit s'assurer rapidement que son train ne présente aucune anomalie. Lorsqu'il repart, il doit marcher avec prudence sur une distance au moins égale à la distance de couverture des obstacles sur la section de ligne.

Il est précisé que lorsque le dispositif de clignotement est automatique, il est maintenu en fonctionnement après l'arrêt du train aussi longtemps qu'il est nécessaire.

La conduite à tenir par les agents des gares, des postes et les agents de l'Équipement qui aperçoivent le signal d'alerte lumineux est indiquée.

Article 304 ► Alerte par radio.

Cet article, applicable sur les lignes équipées de liaisons radio avec les trains, régit l'alerte par radio.

Article 305 ► Torche à flamme rouge.

Le texte de l'article 3 de l'I.G.S. n° 24 a été complété par les dispositions figurant au point 1 de la 1^{re} annexe à cette instruction, mais ces dernières prescriptions sont désormais applicables lorsque le taux de la limitation temporaire de vitesse est inférieur ou égal à 50 km/h.

Article 306 ► Couverture.

Le texte permet au couvreur de revenir vers l'obstacle (pour le repérer par exemple) après avoir assuré la couverture à l'aide de pétards, à la condition de se tenir prêt, pendant ce parcours, à présenter un signal d'arrêt à main à tout train survenant.

Il est fait mention, à la DC 2 du point 2, du commutateur P permettant de mettre en action un détecteur d'obstruction de voie (détecteur de chutes de rochers,...). La manœuvre d'un tel commutateur ne modifie en rien les règles de couverture prévues par cet article.

Article 307 ► Règles particulières de couverture en block automatique.

Il a été reconnu possible de réduire à 400 mètres la distance actuelle de 500 mètres ; il suffit, en effet, de parcourir 400 mètres pour obtenir pratiquement l'assurance que tout train qui surviendra aura rencontré le sémaphore précédent fermé.

Il est tenu compte de l'existence, à certains P.N. à S.A.L., d'un commutateur Normal-Danger utilisable par les agents des trains et, dans certains tunnels, de commutateurs carré-tunnel.

Des précisions sont données quant à l'utilisation de la barre de court-circuit dans les zones équipées de rails de sécurité.

Article 308 ► Cessation de la couverture.

Les dispositions actuelles ont été complétées pour tenir compte de l'existence des commutateurs carré-tunnel et des commutateurs P.

Article 401 ► Danger ou présomption de danger sur la voie.

Cet article indique les mesures à prendre lorsqu'un agent-circulation, un aiguilleur ou le Régulateur est avisé de la présence probable ou effective d'un danger sur la voie ou redoute, d'après les constatations faites, l'existence d'un danger pour la circulation.

Il modifie les dispositions correspondantes des I.R.S. A.

Lorsque le danger est constitué par des bestiaux en divagation, les mesures à prendre tant par les agents des trains que par les agents sédentaires (nouvelles pour la plupart des Régions) sont fixées par l'article 402.

Article 403 ► Limitations inopinées de vitesse.

Cet article se substitue à l'I.G.S. n° 18 dont le texte a été modifié.

Les mesures à prendre, en attendant l'intervention du chef de brigade voie, par le premier agent habilité de l'Équipement ayant constaté la situation sont précisées.

En B.A., l'agent d'entretien de la voie, du S E S, ..., qui a constaté la situation peut ne pas faire intervenir la gare ou le poste précédent lorsqu'il dispose d'un commutateur de blocage lui permettant d'arrêter les trains au panneau précédant la partie de voie intéressée ; en pareil cas, il donne directement au mécanicien des trains arrêtés au panneau, en application d'instructions de l'Équipement, les renseignements voulus.

Lorsque des signaux de chantier sont implantés à l'improviste sans qu'aucune des dispositions prévues aux points 1 à 3 de cet article ait été appliquée au préalable, il est prescrit au chef de district d'en informer par dépêche les gares encadrantes et la Division du Transport.

§ 2. Règlement S 2 C - Circulation des trains

Article 2 ► Objet.

Il est précisé que les dispositions du Règlement S 2 C sont également applicables aux trains circulant, en double voie, en

Le symbole des différents arrêts facultatifs ([C], X ou [S]) est porté, dans les colonnes horaires, à gauche ou au-dessous des heures de stationnement du train.

Article 104 ► Suppression d'un arrêt régulier.

Le texte prévoit qu'un arrêt régulier peut être supprimé dans une gare même si le mécanicien n'a pu en être informé à l'avance ; en pareil cas, le signal à main de départ est présenté au mécanicien lorsque le train se présente en gare.

L'autorisation de passer sans arrêt dans un établissement P.L. peut être donnée verbalement au mécanicien par l'agent d'accompagnement.

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

Pour ce qui concerne les arrêts [C], la Consigne TR 4 C 1 « Régulation » peut prévoir que, contrairement à la règle générale, l'aiguilleur ne prend les mesures utiles pour arrêter et retenir le train que sur instructions du Régulateur.

Le point 3 définit la conduite à tenir par le mécanicien en cas d'arrêt [S].

Article 106 ► Respect de l'horaire.

Sur certaines sections de ligne (en principe, sections de ligne de banlieue où l'horaire des trains est exprimé avec la précision de la décaseconde), l'autorisation de passer ou d'arriver avec une avance n'excédant pas 3 minutes n'est pas donnée au mécanicien de certains trains spécialement repérés aux tableaux horaires. Le mécanicien d'un tel train doit, sur le parcours intéressé, s'efforcer de respecter l'heure exacte au passage ou à l'arrivée.

Article 107 ► Circulation en avance.

Sur les lignes à double voie ou à voie banalisée, à circulation en avance et régulées, l'avance résultant d'un arrêt régulier supprimé ou d'un arrêt [S] non observé peut, comme celle résultant

d'un arrêt [C] non observé ou dont la durée a été réduite, être conservée par le mécanicien d'un train ne transportant pas de voyageurs jusqu'à la prochaine gare d'arrêt régulier.

Sur ces mêmes lignes, les conditions dans lesquelles une avance peut être prise pour compenser une perte de temps prévue en aval et ayant fait l'objet d'un Avis (limitation temporaire de vitesse, V.U.T.) sont modifiées. Les mécaniciens des trains de toute nature peuvent prendre d'eux-mêmes, 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 L.M.Tr. pour les trains dont l'indice de composition ne dépasse pas C 160).

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

Sur certaines voies de service utilisées pour la circulation des trains et désignées aux Renseignements techniques du L.M.Tr. comme « voie de circulation », le mécanicien n'a pas à s'arrêter au signal placé à l'extrémité, ou avant d'engager le premier groupe d'aiguilles de sortie, lorsque les indications du signal qui l'intéresse (signal propre à la voie, T.L.C., T.I.P.) l'autorisent à poursuivre son mouvement.

Les dispositions à prendre pour la circulation exceptionnelle sur voie de service d'un train transportant des voyageurs sont précisées.

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

Pour un train muni d'un dispositif de correspondance entre l'agent d'accompagnement chargé du service du train et le mécanicien (Autorail, Automotrice, train réversible), l'autorisation de départ sous la forme manuelle n'est donnée à l'agent d'accompagnement, qui la transmet au mécanicien, que si le train transporte des voyageurs et seulement dans les cas suivants :

- au départ de la gare origine,
- après chaque arrêt nécessité par le service voyageurs.

Dans les autres cas, l'autorisation de départ est donnée directement au mécanicien.

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

La DC 2 indique que dans les cas prévus au L.M.Tr. (1), pour les trains transportant des voyageurs et munis d'un dispositif de correspondance entre agent d'accompagnement et mécanicien, 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.

Ces dispositions ne sont pas nouvelles mais elles sont actuellement prescrites par les Renseignements techniques des fascicules horaires concernés.

Pour ce qui concerne le départ sur ouverture du signal de sortie, certains signaux pourront être munis d'une pancarte indiquant : « Départ à l'ouverture du signal pour les ... (nature des circulations) se dirigeant vers ... (par exemple numéro de voie, destination, ...) ».

Article 207 ► Prescriptions concernant le mécanicien lors du départ.

La DC 1 du point 2 comporte des prescriptions nouvelles concernant la conduite à tenir par le mécanicien lorsque, exceptionnellement, la cabine de conduite de l'engin moteur se trouve en aval du signal de sortie.

En règle générale, le mécanicien 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.A.L., il est autorisé à se mettre en marche après avoir reçu l'autorisation de départ de l'agent d'accompagnement, sous réserve :

(1) Cas où l'autorisation de départ est donnée par S.L.D. commandé par un agent se tenant au poste et ne pouvant être renseigné sur l'achèvement du service du train.

- 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.

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

Cet article reprend les précisions déjà données par la Consigne TR 3 D 2 n° 1 concernant le point où les mécaniciens doivent s'arrêter pour que le service du train puisse être assuré dans les meilleures conditions ainsi que les mesures à prendre lorsque, exceptionnellement, un train doit être arrêté à plus de 50 mètres en amont, ou en aval, de son point d'arrêt habituel.

Article 303 ► Gares et voies d'arrêt général.

Ces dispositions concernent des installations anciennes de l'ex-Région Sud-Est ; elles remplacent les prescriptions de l'article 28 de l'I.R.S. A de cette ex-Région.

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

Pour certaines Régions, l'obligation de s'arrêter, dans les conditions fixées par cet article, en cas de réception sur une voie de service ne faisant pas partie d'un faisceau, constitue une règle nouvelle.

Article 307 ► Réception sur voie occupée.

Cet article précise les conditions dans lesquelles un train peut être reçu sur une voie (principale ou de service) occupée.

Chapitre 4 ► **Protection des trains vis-à-vis des trains de même sens — Protection arrière.**

Ce chapitre se substitue à l'I.G.S. n° 1.

Article 406 ► **Arrêt accidentel en pleine voie.**

Les prescriptions de l'article 11 de l'I.G.S. n° 1, applicables sur les lignes fermées la nuit, au dernier train régulier de la journée pour chaque sens de circulation ainsi qu'aux trains le suivant occasionnellement, n'ont pas été reconduites en raison du peu d'intérêt qu'elles présentent actuellement.

Il est précisé qu'un train à protection arrière circulant à contre-sens ou à contre-voie n'a pas à être protégé en cas d'arrêt accidentel en pleine voie.

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

Pour certaines Régions, les dispositions de cet article sont différentes de celles fixées par leur I.R.S. A.

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

Cet article reprend les dispositions correspondantes de la C.G. TR 3 D 2 n° 1 (art. 313 et 314).

Quelques prescriptions concernant le Régulateur ou l'agent-circulation ont été ajoutées.

Article 507 ► Train déraillé en pleine voie.

Le texte de l'article 8 de l'I.G.S. n° 24 a été complété par les dispositions figurant à l'annexe à cette instruction, mais ces dernières prescriptions sont désormais applicables lorsque le taux de la limitation temporaire de vitesse est inférieur ou égal à **50 km/h**.

Le repérage de la queue d'un train déraillé par un pétard posé à 200 mètres en arrière n'est prescrit que dans les cas où aucune mesure de protection (protection arrière ou protection comme obstacle) n'est imposée, ce qui est le cas général.

Article 508 ► Partie de train laissée en pleine voie.

Cet article indique les différentes mesures à prendre par un mécanicien qui est amené à laisser en pleine voie une partie de son train pour se rendre à la gare en avant avec la première partie.

Il est précisé que cette première partie peut n'être constituée que par l'engin moteur du train.

La règle de protection à l'avant d'une partie de train laissée en pleine voie a été simplifiée ; elle consiste dans tous les cas à placer 3 pétards à la distance de couverture des obstacles.

Article 510 ► Pousse accidentelle de véhicules.

La DC 3 du point 1 autorise le mécanicien à pousser les véhicules, sans dépasser la vitesse d'un homme au pas, sur les parties du trajet où il ne perçoit plus les signaux faits par l'agent placé en tête, sous réserve que celui-ci dispose d'un robinet d'urgence pour arrêter, le cas échéant, le mouvement.

Le point 2 prévoit que lorsque le mécanicien d'un train en détresse recevant le secours par l'arrière dispose de la commande normale du frein à air (y compris sur l'engin moteur de secours), il peut assurer la conduite depuis la tête de son train ; le train poussé dans ces conditions ne doit pas dépasser 60 km/h.

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

Les mesures prescrites sont différentes de celles prévues par les I.R.S. A ; la conduite à tenir par le mécanicien n'est pas la même en B.A. qu'en B.M.

Des précisions sont apportées concernant les trains circulant en double voie en sens inverse du sens normal de circulation.

Article 512 ► **Faits en liaison avec le cantonnement.**

Les règles de l'I.G.S. n° 25 ont été simplifiées pour ce qui concerne les lignes équipées en B.M. ; sur ces dernières, l'avis est donné, tant en double voie qu'en voie unique, au garde du premier poste de cantonnement rencontré.

Des précisions sont apportées concernant les trains circulant en sens inverse du sens normal de circulation.

§ 5. ► **Dérives.**

L'article 513 prescrit d'aviser dans la mesure du possible les P.N. gardés vers lesquels se dirige la dérive. Il indique les renseignements que doit contenir l'avis à donner en cas de dérive.

L'article 514 prescrit d'arrêter d'urgence les trains qui, circulant sur une voie voisine, pourraient croiser ou dépasser la dérive (ou être dépassés par celle-ci) (seule l'I.R.S. B de l'ex-Région Nord comporte actuellement des dispositions analogues).

L'article 516 traite du cas exceptionnel de dérive d'un train par suite du non-fonctionnement de ses freins.

Article 601 ► **Pousse d'un train.**

Le point 2 « Incidents au cours de la pousse non attelée » reprend au § a) les dispositions de l'A.G.S. n° 11 s'adressant au mécanicien d'un engin moteur de pousse non attelé qui a perdu accidentellement le contact avec le train.

Le § b) indique les mesures à prendre en B.M. lorsque l'engin moteur de pousse non attelé s'arrête accidentellement en pleine voie alors que le train poussé a poursuivi sa marche (actuellement ces mesures sont prescrites, s'il y a lieu, par les consignes de pousse).

Article 602 ► Transbordement des voyageurs à la suite d'une obstruction des voies.

Jusqu'à la mise en vigueur du Règlement S 3 B, les prescriptions à appliquer en double voie demeurent celles prévues par les I.R.S. B.

En voie unique, les dispositions fixées sont différentes de celles prévues par le R.G.S. Titre IV - Voie unique.

Article 603 ► Circulation des trains acheminant des chargements exceptionnels.

Cet article, nouveau, précise que c'est sur instructions du P C que les gares remettent au mécanicien des trains acheminant un chargement exceptionnel les ordres écrits prévus par l'avis de transport établi par le Bureau des Transports Exceptionnels (limitation de vitesse, ...).

Par ailleurs, lorsque des mesures telles que interdiction de croisement ou de dépassement sont à prendre, ces mesures incombent au Régulateur sur les lignes régulées, aux agents-circulation sur les autres lignes.

§ 3. Règlement S 2 D - Prescriptions concernant plus spécialement les mécaniciens et les agents d'accompagnement des trains

Le chapitre 1 « Mécaniciens » remplace :

- les prescriptions des I.R.S. A concernant spécialement les mécaniciens,
- les prescriptions des I.R.S. A relatives à l'observation de la direction,
- certains articles de la C.G. TR 3 D 2 n° 1.

L'attention des agents de l'ex-Région Nord est attirée sur les divergences que présente l'article 111 « Observation de la direction » par rapport à l'article 33 de leur I.R.S. A. Il n'est plus demandé au mécanicien qui constate que la direction donnée ne correspond pas à celle qu'il doit suivre de ne s'arrêter, s'il ne peut le faire avant la bifurcation, qu'après dégagement complet des appareils de cette bifurcation.

Le chapitre 2 « Usage du sifflet des engins moteurs » reprend les dispositions de l'I.G.S. n° 23. Le texte relatif à l'emploi du sifflet comme avertisseur (art. 202) a été complété pour prescrire au mécanicien de siffler lorsqu'il est sur le point d'atteindre la tête d'un train dépassé.

Le chapitre 3 « Agents d'accompagnement » abroge les dispositions des I.R.S. A concernant spécialement les conducteurs. Il reprend les dispositions des articles 5 et 22 de la C.G. TR 3 E 2 n° 1 « Prescriptions concernant les agents du service des trains ». L'article 302 « Tâches de l'agent d'accompagnement » distingue :

1. les tâches communes à tous les agents d'accompagnement quelles que soient leurs autres fonctions et leur place dans le train,
2. les autres tâches en relation avec le service du mécanicien (aide au mécanicien),
3. les tâches intéressant la formation et le service des trains (autorisation de départ, manœuvres, essais des freins, signalisation d'arrière, attelage, dételage, agent-formation, agent de desserte, ...).

Il est précisé que les tâches indiquées en 2 ci-dessus ne concernent pas les agents du Matériel et que les dispositions correspondantes intéressant les agents du service de conduite et les agents de l'Équipement figurent dans les instructions propres à ces catégories d'agents.

Pour les tâches reprises en 3 ci-dessus et concernant les trains de travaux il est indiqué que les attributions des agents de l'Équipement sont précisées dans le Règlement S 9 (provisoirement, I.G.S. n° 17) et les instructions propres à ces agents.

§ 4. Règlement S 3 A - Régime normal d'exploitation des lignes à double voie

Article 105 ► Sens inverse du sens normal.

Cet article indique comment sont appelés les mouvements exécutés sur une voie en sens inverse du sens normal selon le régime auquel ils sont soumis.

L'attention des agents de l'ex-Région du Sud-Ouest est appelée sur ces dispositions qui sont différentes de celles de leur I.R.S. B ; jusqu'à la mise en vigueur des Règlements S 3 B et S 3 C, l'appellation « contre-voie » continuera à être donnée aux mouvements exécutés en sens inverse du sens normal en application de l'I.R.S. B Sud-Ouest.

Chapitre 2 ► Secours

Remarques générales

- Le mécanicien doit rédiger une demande de secours aussi bien lorsque la détresse se produit en gare que lorsqu'elle se produit en pleine voie (art. 202 et 204).
- Un nouveau carnet de demandes de secours (dont un fac-similé figure à la fin du règlement) est mis en service en remplacement des deux modèles actuels ; dans ce carnet, chaque feuillet de demande de secours comporte 3 formules distinctes : secours en gare, secours par l'arrière, secours par l'avant.

La formule utilisée en cas de secours par l'avant comporte, imprimées, les deux mentions suivantes :

- « Le train ne sera pas remis en marche et ne se laissera pas pousser »,
- « Train — deuxième partie du train — non gardé(e) » ;

le mécanicien annule de deux barres en croix celle de ces deux mentions qui ne convient pas.

- Il est précisé (art. 202 et 204) que le point kilométrique indiqué par le mécanicien sur la demande de secours comme lieu de la détresse est celui où se trouve la tête du train ou de la deuxième partie du train.
- Il est indiqué (art. 208, 209 et 210) que sur les sections de ligne équipées d'I.P.C.S., l'expédition de l'engin moteur de secours, circulant suivant le cas dans le sens normal ou à contre-sens (ou le retour à la gare en arrière du train en détresse effectué, suivant le cas, dans le sens normal ou à contre-sens), est soumise aux dispositions de la Consigne S 6 A n° 1.

Article 210 ► Retour à la gare en arrière d'un train arrêté en pleine voie.

Lorsque le mécanicien ne peut revenir à la gare en arrière qu'avec l'aide d'un engin moteur de secours, il rédige une demande de secours par l'arrière qu'il complète par la mention : « Retour à la gare en arrière nécessaire ».

Le point 3 précise que le mécanicien qui a demandé le retour de son train à la gare en arrière peut se remettre en marche vers la gare en avant, si rien ne s'y oppose, en laissant, au besoin, une partie des véhicules de son train en pleine voie. Il prescrit au mécanicien de l'engin moteur de secours expédié entre temps derrière ce train pour le ramener à la gare en arrière, de continuer (si le train en détresse s'est rendu en entier à la gare en avant) jusqu'à la gare en avant où il s'arrête et prend les instructions de l'agent-circulation. L'attention des agents de l'ex-Région Ouest est appelée sur cette dernière disposition qui modifie les errements en vigueur sur leur Région.

§ 5. Règlement S 4 A - Régime général d'exploitation des lignes à voie unique

Article 3 ► Registre de circulation.

Un nouveau modèle de registre de circulation est mis en service ; le fac-similé de la couverture de ce registre figure à la fin du règlement.

L'attention des agents est appelée sur les exemples d'annotations suivants :

- j : il est prévu d'inscrire la nature des trains M.I. dans la colonne « Observations »,
- m : le texte comporte un deuxième alinéa relatif à l'annulation de la commande d'un train,
- q : deux inscriptions sont effectuées pour le croisement du train 22 par un train spécial,
- r : il est prescrit de faire mention dans les cadres B et C des autorisations de mise en marche reçues.

Article 101 ► Généralités - Distribution du L.M.Tr.

L'agent chargé des opérations de commande des trains (ex-chef de gare de commande) est appelé « agent de commande ». Il n'exerce pas nécessairement la fonction d'agent-circulation ; ce peut être un autre agent qualifié (c'est-à-dire apte à assurer cette fonction) désigné à la Consigne S 2 A n° 1 ou à l'organigramme tableau de service de la gare de commande.

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

Il est indiqué qu'un Avis-train peut tenir lieu d'avis de commande s'il comporte les mêmes indications que ce dernier et s'il porte le timbre de la gare de commande (cette disposition permet la commande de trains facultatifs par Avis-train ; elle est la généralisation d'une méthode déjà utilisée par certaines Régions).

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

L'agent de commande doit apposer le timbre de la gare de commande sur les Avis-trains qu'il fait distribuer ; cette mesure n'est toutefois pas applicable pour les Avis-trains ne comportant que des trains spéciaux facultatifs.

Article 107 ► Dispositions particulières aux lignes régulées.

Les dispositions de l'article 406 du titre IV ont été modifiées comme suit pour alléger la tâche du Régulateur :

- les fascicules-horaires, annexes et rectificatifs sont distribués d'office par l'agent de commande. Les autres documents sont distribués sur instructions du Régulateur,
- l'agent de commande peut être invité, en dehors du cas de dérangement du téléphone entre les gares et le Régulateur, à assurer la totalité des fonctions d'agent de commande.

Article 108 ► Registre de commande.

Un modèle unifié de registre de commande est mis en service dans les gares de commande.

Article 109 ► Trains à marche indéterminée.

Il est précisé que la dépêche d'annonce de mise en marche d'un train M.I. 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.

Cet article est plus complet que l'article 409 du titre IV qu'il remplace ; il prévoit les deux modes de suppression d'un train :

- par dépêche,
- par distribution d'un Avis-train ou d'un Avis-travaux tenant lieu d'Avis-train (cet Avis doit comporter le timbre de la gare de commande).

Article 202 ► Changement de croisement.

Il est précisé qu'une dépêche de l'agent-circulation de la gare B, autorisant la gare A à expédier un train X sans attendre un 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 réglementaires.

L'attention des agents de l'ex-Région Nord est appelée sur ces dispositions qui modifient les errements en vigueur sur leur Région.

Chapitre 3 ► Secours.

Remarques identiques à celles faites sur le chapitre 2 du Règlement S 3 A pour ce qui concerne la rédaction de la demande de secours, le carnet de demandes de secours, le point kilométrique de la détresse, le retour à la gare en arrière d'un train arrêté en pleine voie. Ce chapitre appelle en outre les commentaires suivants :

Article 308 ► Envoi du secours par l'arrière.

Il est précisé que lorsque le secours par l'arrière est assuré par un train à marche tracée, l'agent-circulation de la gare en arrière A n'a pas à appliquer les dispositions du Règlement relatives à la demande de voie, le train assurant le secours circulant dans les conditions réglementaires.

Article 310 ► Retour à la gare en arrière d'un train arrêté en pleine voie.

Il est précisé que lorsque le train en détresse assisté de l'engin moteur de secours est revenu à la gare en arrière, l'agent-circulation de cette gare en avise par dépêche la gare en avant et annule la demande de voie faite pour l'expédition de l'engin moteur de secours.

Annexe 1 — Lignes à voie unique à signalisation simplifiée.

Article 4 ► Conduite à tenir par le mécanicien.

Sur certaines lignes, la vitesse-limite à observer au franchissement des aiguilles est portée à 40 km/h.

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

Il est précisé que 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.

Il est prévu que l'un des trains croiseurs peut être reçu sur une voie de service.

Article 9 ► Gares temporaires.

Cet article traite de la remise en marche d'un train arrêté dans une gare temporaire fermée.

Annexe 2 — Régime spécial de circulation d'une évolution.

Cette annexe régularise les errements actuels concernant l'engagement hors cantonnement d'une circulation ; elle permettra d'alléger les consignes de desserte des établissements P.L. (Consignes S 2 A n° 2) qui étaient établies en s'inspirant des dispositions de la 1^{re} annexe à l'I.G.S. n° 17.

§ 6. Consigne Générale S 2 A n° 6 - Fermeture et ouverture d'une ligne à la circulation - Double Voie - Voie Unique (régime général)

Les dispositions de la Consigne Générale temporaire S 2 A n° 6 ont été reconduites à l'exception de celles de l'article 5 « Ouverture d'une section de ligne prévue suffisamment à l'avance ». Cet article prescrit désormais au PC d'aviser les gares et postes intéressés, par écrit ou par dépêche, des modifications apportées à une période de fermeture. Les mesures particulières applicables sur les lignes où les P.N. ne sont gardés que pour les trains réguliers sont précisées.

Le Directeur du Transport,
LECLERC du SABLON.